

Illustration 1

**Denis Delbaere.** – Serge Thibault est un peu désemparé parce qu’il pensait s’adresser à un public d’étudiants ! Oui, nous sommes tous d’éternels étudiants !

**Serge Thibault.** – Je pensais présenter à des étudiants ce qu’était la Métropole Jardin en tant que projet d’aménagement du territoire. J’avais donc construit un diaporama sur lequel je vais m’appuyer en sachant que mon exposé ne correspondra peut-être pas totalement à vos attentes.

Cette première diapositive symbolise pour moi ma relation au projet de la métropole jardin, sachant que ma première partie de carrière scientifique s’est déroulée jusque dans les années 1990, à l’INSA de Lyon ; j’ai travaillé dans le génie urbain, l’hydrologie urbaine, les réseaux d’assainissement, etc. Il s’agissait donc de recherche à visée très opérationnelle.

Au bout d’un moment, je me suis dit que je n’allais pas passer toute ma vie à l’INSA de Lyon comme certains collègues le font : il faut changer ! J’ai postulé à un poste de professeur d’urbanisme à Tours. À ma grande surprise, j’ai été pris.

Pourquoi ai-je découvert la Métropole Jardin ? Pourquoi me suis-je intéressé à ce projet-là ? Quand je suis arrivé à Tours, je connaissais bien le directeur adjoint de l’atelier d’urbanisme, monsieur Bruno Vidalie, En effet, je faisais partie avec lui d’un groupe national de travail intitulé « planification urbaine et assainissement ». C’est la première personne que je suis allé voir quand je suis arrivé à Tours. Il m’a proposé de travailler à la révision du schéma directeur.

Je dois rappeler que lorsque j’ai quitté Lyon pour Tours, l’agglomération de Lyon allait être pilotée par Michel Noir. Lyon avait déjà débuté sa métropolisation depuis plusieurs années (notamment avec l’opération Part-Dieu (Charles Delfantes, Louis Pradel) Michel Noir représentait alors un renouveau de la modernité urbaine.

Quand j’ai postulé à Tours, je ne connaissais pas le projet Métropole Jardin. Pour autant, je considérais que la vallée de la Loire représentait un espace formidable entre Orléans et Tours. Je me disais que c’était vraiment la ville de demain, un espace paysager. Et je m’attendais à ce que la planification régionale, la planification urbaine, en Val de Loire, épouse une nouvelle modernité, associant ville, paysage, patrimoine,

environnement et nouvelles technologies, dans un travail de mise en avant de l'espace avec toutes ses qualités paysagères.

Je connaissais le projet d'aérotrain de Jean Bertin, qui n'est pas celui figuré sur la première diapositive, mais l'ancêtre du projet relancé actuellement par une start-up.

Peignant depuis fort longtemps, je connais bien l'œuvre d'Olivier Debré dont vous voyez ici une reproduction Cette alliance entre la haute technologie et un espace naturel symbolisé par une peinture de Debré, représente cet espace de façon forte, du moins cet espace en termes de projet, de projection plus exactement

Quand je me suis intéressé à cette métropole, j'ai rencontré Yves Dauge, acteur politique national et local. La question de l'axe ligérien, notamment depuis la Métropole Jardin, c'est peut-être plus ancien, mais je n'en sais rien, est un fantôme, un mythe que nombre d'urbanistes contemporains connaissent peu, mais que Monsieur Dauge connaissait bien.

En 2007, le quatrième colloque Val de Loire abordait la planification ligérienne et Dauge m'avait demandé d'intervenir sur la Métropole Jardin.

La diapositive suivante représente le dispositif que j'ai fabriqué pour repenser et resituer le projet de la métropole jardin (Je suis à la retraite depuis 2015 ; j'ai définitivement quitté le département aménagement de Polytech Tours en 2018. Depuis 2015, je ne m'intéresse donc plus beaucoup à la planification concrète. Je m'y suis intéressé en tant qu'enseignant-chercheur associé à des opérations)

J'ai donc essayé de construire un schéma pour représenter ce dont traite la planification. Ce schéma est basé sur des contraires, une approche issue de la modélisation systémique (j'ai plongé dans la complexité dans les années 1970 (Le Moigne, Morin, etc.). J'aime beaucoup les rapports simple/complexes, les oppositions, en considérant que j'adhère au paradigme de la dialectique, diraient certains. Par conséquent, tout est construit par couple : Paris/province, ville/campagne, grande ville/petite ville. Concernant le couple région/région, en matière d'aménagement du territoire, c'est l'égalité territoriale chère à Duflot, qu'elle a mise au cœur de la planification.

En termes de projet, on a non participatif/participatif, ce qui est très ouvert. Au-dessus, j'ai indiqué humain/non-humain. En effet, depuis un certain nombre d'années, les non-humains se sont invités à la table de beaucoup de choses.

Je suis venu au Centre d'études supérieures en aménagement (CESA), créé en 1969 par Vincent Labeyrie et d'autres personnalités la même année que l'Institut français d'urbanisme. Vincent Labeyrie était membre du Parti communiste, mais très marqué par les questions environnementales. Il avait fondé l'Institut de recherche sur la biologie de l'insecte (UMR IRBI). Pour lui, en 1969, « Il ne peut pas y avoir d'aménagement sans environnement », et il crée ainsi le CESA.

Avec le CESA, je suis dans une formation où la présence des non-humains dans l'aménagement est là depuis les années 1970. Aujourd'hui, la planification nous amène à mettre d'autant plus en avant cette question des humains et des non-humains.



La protection de la nature, les couloirs écologiques, tout cela est très bien. Mais en France, on n'arrive même pas à développer des espaces pour les non-humains ; il faut qu'on soit partout ; notre retrait de l'espace est une position difficile à faire partager. Le moindre espace urbain doit survivre à son histoire, être toujours là.

C'est une chose sur laquelle je n'ai jamais travaillé en tant que chercheur : humain/non-humain ; la notion d'espace : les espaces pour nous, les espaces pour eux, qu'est-ce à dire ?

Pour moi, l'aménagement du territoire se doit d'embrasser fondamentalement cette question, notamment aujourd'hui, et cela est évoqué depuis plusieurs décennies.

Participatif/non participatif : mes derniers travaux portent sur la science du projet en tant que processus. C'était une chose importante pour moi, considérant que le projet aujourd'hui n'est plus le projet dirigiste des années 1970 ; c'est autre chose ; qu'est-ce ? C'est compliqué.

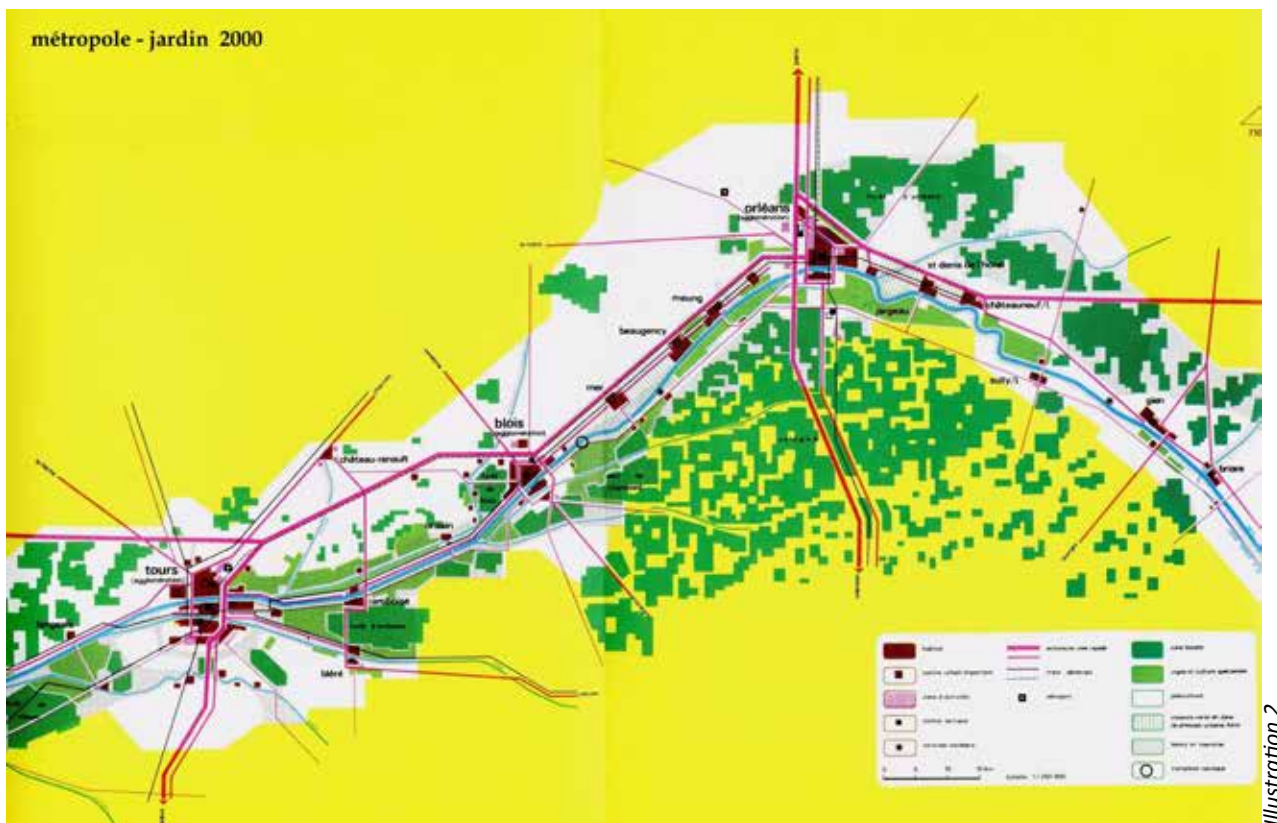


Illustration 2

J'ai interviewé Lucas Berry, malheureusement décédé l'année dernière. Je l'ai rencontré plusieurs fois et cela a été chaque fois d'un grand apport. Nous l'avons fait venir à Tours et nous avons pas mal discuté. Il avait été retenu pour faire partie de l'équipe de l'OREALM, avec Pierre Dauvergne et d'autres. Il venait de Paris et est descendu à Orléans. Il m'a dit : « Ah, quand je suis arrivé à Orléans, qu'est-ce que c'est que ce village ? Il n'y a rien ! À 18 h, il n'y a plus personne dans les rues. Où est-ce qu'on est tombé ? Je suis allé à Tours, et c'était presque pareil, peut-être un peu moins - il y avait cette histoire de la cigale et la fourmi entre Orléans et Tours.

Au départ, il avait travaillé sur Orléans et sur Tours comme étant deux villes d'appui du desserrement du Bassin parisien. Il fallait équiper ces villes, les rendre métropolissables pour accueillir l'industrie, des services, l'université, etc., pour les Parisiens et le « grand Paris ».

Il m'a dit qu'un jour, avec sa petite équipe, ils ont fait le voyage d'Orléans à Tours. Oh ! Surprise, la Loire leur a sauté à la figure ! Qu'est-ce que c'est que cet espace ? Si j'en crois ce que m'a dit Lucas Berry, la Métropole Jardin n'était pas du tout dans les cartons initiaux, ce n'était pas la commande initiale, mais ce sont eux qui

ont érigé, qui ont monté ce projet à partir de leur voyage Orléans-Tours, découvrant des milieux urbains peu intéressants mais des qualités naturelles et paysagères, un patrimoine bâti, etc., qui leur semblait constituer la valeur de l'espace. J'ai retenu que la Métropole Jardin venait de cela.

Je ne connais que la Métropole Jardin par rapport aux autres sites que vous explorez. Ce qui est intéressant par rapport à cette association que j'ai figurée par une représentation du projet contemporain d'aérotrain et de la Loire, c'est que ce projet est l'héritier de la technologie comme les réseaux, donc la version saint-simonienne du XIXe siècle de l'aménagement de l'espace par les réseaux qui vont égaliser, distribuer des services auxquels tout le monde a accès, etc.

Comment ne pas être l'héritier de ce qui vient du XIXe siècle et du XXe siècle, période pendant laquelle l'aménagement du territoire, sans se nommer comme tel, revient à équiper l'espace en réseaux (ferré, électrique) et aujourd'hui en télécommunications (haut débit, etc.).

C'est fortement présent dans la Métropole Jardin, mais de façon voilée. La Métropole Jardin n'est pas un projet autoroutier. Le projet autoroutier est à côté. Ce n'est pas un projet d'équipement en câble. Toutefois, quand vous regardez les bouquins, vous avez l'image de l'aérotrain.

L'OréalM a travaillé sur l'espace mais n'a pas travaillé sur le projet, ou plutôt n'a pas travaillé sur la constitution du système d'action qui fait que le projet Métropole Jardin aurait eu quelques chances de déboucher, d'être mis en œuvre par un système d'action adéquat, c'est-à-dire un projet et son système d'action, reliant, les acteurs du territoire, les spécialistes de l'aménagement et les décideurs. Ce projet, pour être appliqué, renvoie à la constitution d'un système de décision.

Un projet est toujours la relation entre un espace et un système d'acteurs, de décision qui va du simple habitant, du simple résident, aux acteurs institués. Or, l'OréalM n'a pas travaillé là-dessus.

Avec Orléans-Blois-Tours, on a une métropole, mais ils n'abordent pas la question institutionnelle de la métropole, la question de l'institution véritable d'une métropole. Lucas Berry m'a dit qu'ils l'avaient vu comme une sorte de figure, et non pas comme une métropole à instituer.

On a cet objet technique l'aérotrain qui réduit la distance. Il devait relier Orléans à Paris. On peut voir des figures où on a aussi une liaison Orléans-Tours (à 400 km/h, cela va très vite). La distance est donc annulée par la technologie.

Ma version de la disparition du projet est que par rapport à la décentralisation, la constitution de la région, ce projet arrive trop tard. Il n'y a pas que la création de la région. En effet, les deux maires de Tours et d'Orléans, respectivement Jean Royer et René Thinat, vont rejeter le projet de la métropole jardin.

Jean Royer est allé jusqu'à écrire : « la nécropole-jardin ». Se mettre avec Orléans, c'était tuer Tours ; pour Orléans, se mettre avec Tours, c'était tuer Orléans.

Ce sont des élus que l'État doit prendre en considération. Les deux villes ne veulent pas de ce projet-là. Quand la région est créée, cette assemblée d'élus voit d'un très mauvais œil la prédominance d'un axe ligérien sur la région et ils vont s'opposer au projet de la Métropole-Jardin. Tous les élus de la région vont enterrer ce projet. Je caricature peut-être un peu mais je pense que cela n'est probablement pas faux.

## Discussion

**Michèle Delaigue.** – C'est aussi notre vécu : on est tout à fait dans cette période-là.

**Serge Thibault.** – Il y a eu deux projets consécutifs : le fameux livre blanc de 1971 et le schéma régional d'aménagement à valeur incitative de 1977. Ce dernier devait être la prise en main du livre blanc par les élus locaux mais qui en fait est la déstructuration du livre blanc par les élus locaux.

L'OREALM devient l'OREAC. Ce changement de nom symbolise la disparition du projet.

Lucas Berry ne s'est jamais véritablement remis, non pas du débat et de la dispute, car je pense que cela lui aurait plu de débattre et de discuter avec les élus, mais il s'agissait de prendre au sérieux cet objet-là et d'en débattre véritablement. À la différence de Bertin, qui a été détruit par la disparition de l'aérotrain et qui en est, d'une certaine façon mort, Lucas Berry et son équipe ne sont pas morts de cela mais ils en ont beaucoup souffert. Il est resté très longtemps à l'OREAC et il était désespéré.

C'était vrai pour toute l'équipe : c'était un bébé formidable ; ils y croyaient dur comme fer comme étant un très bel objet.

J'ai connu Jean Royer car j'ai participé à la révision du schéma directeur. Cette rencontre a été formidable. J'ai ensuite côtoyé de manière un peu distante Jean Germain, le successeur de Jean Royer, et qui a eu une certaine importance. Tant du côté de Jean-Pierre Sueur, à Orléans, que du côté de Jean Germain, il y avait une reproduction de la dispute Orléans Tours.

Au moment de la constitution des réseaux de ville, j'ai vu Germain aller chercher Angers et Le Mans pour contrebalancer la proposition de la DATAR consistant à reprendre l'axe Orléans-Tours. Il s'agissait de faire de Tours le centre du réseau Orléans-Tours-Angers-Le Mans, Orléans s'y étant opposé.

Pour Lucas Berry, il était clair que le fait de mettre la figure de l'aérotrain dans le document était pour souligner qu'ils avaient potentiellement un objet technologique qui faisait d'Orléans-Blois-Tours une même métropole, une même agglomération urbaine.

**Denis Delbaere.** – De quelle année date ce document ? (*Illustration 2*)

**Michèle Delaigue.** – 1974 ou 1975 : je suis partie juste après.

**Jean-Pierre Saurin.** – Je l'ai en rose. Ce document est très beau car il contient de nombreuses précisions qu'on ne sent pas dans le schéma général.

**Serge Thibault.** – On a ensuite cela : « Le schéma d'aménagement de la Loire moyenne heurte les conseillers généraux du Loiret ». La messe était dite !

En termes de planification, les écrits scientifiques décrivent généralement trois périodes depuis les années 1960 : la planification dirigiste des grands projets des 30 glorieuses ; à partir de 1974 et du choc pétrolier, tout va mal : on se moque de la planification et on passe à l'économie et l'emploi ; on a ensuite une reprise progressive de la planification avec ce qu'il en est.

Ce projet est donc probablement l'analyse de ce qui s'est passé et au-delà, c'est l'interrogation permanente sur la capacité à piloter et diriger une métropolisation. En effet, on trouve de nombreux acteurs (acteurs privés et habitants, etc.).

On a mis au placard le projet de la métropole jardin mais c'est terrible car des personnes ont tout de même travaillé là-dessus. Il en sort toujours quelque chose. Les choses dans le placard sont comme les fantômes. Pour moi, nombre de projet de planification comme le projet Métropole Jardin sont des sortes de fantômes qui sont là, qui ne sont pas totalement perdus.

**Denis Delbaere.** – Qu'est-ce qui, dans le SCOT de Tours, réactualiserait ce fantôme ?

**Serge Thibault.** – Quand je dis que l'équipe de l'OREALM n'a pas travaillé sur la constitution d'un système d'action qui aurait fait que son projet aurait été relayé par ce système, on ne leur demandait pas cela, ce n'était pas dans la commande de l'époque.

**Michèle Delaigue.** – Au contraire !

**Serge Thibault.** – Tout à fait, sauf que les SDAU d'Orléans et de Tours étaient aussi en constitution. Jean-Claude Drouin, le directeur de l'atelier d'urbanisme de Tours...

**Denis Delbaere.** – Nous lui avons proposé d'intervenir, mais il n'était pas disponible.

**Serge Thibault.** – Jean-Claude Drouin a une très forte personnalité. C'est un personnage très singulier que j'ai côtoyé. Il a bien connu l'équipe, entre urbanistes. Il avait un grand respect pour leur travail. C'était réciproque : Lucas Berry respectait Jean-Claude Drouin. Ils se sont rencontrés, ont eu des échanges dans



le SDAU de Tours, Jean-Claude Drouin a fait passer par la petite porte des choses de Métropole Jardin, notamment les coupures vertes.

**Jean-Pierre Saurin.** – J’ai participé en 1971 à la première réunion du SDAU de Tours. Je me souviens que le SDAU proposait une ceinture verte. Quant à savoir si le SCOT a repris cela...

**Serge Thibault.** – Non, il n’y a plus cette image de ceinture verte.

Ces choses-là sont passées par-dessus parce que Jean Royer respectait beaucoup Jean-Claude Drouin. Dans ces relations sociales, interpersonnelles, le respect de l’un pour l’autre a une certaine importance. Ils n’étaient pas d’accord sur tout mais ils se respectaient et je pense que les choses sont passées comme cela, par la petite porte.

Quant à la mort de l’aérotrain, on verra ce que donne la version contemporaine du renouveau de l’aérotrain. En effet, le bruit des réacteurs d’avion, moteurs de l’aérotrain devait être quelque chose !

**Denis Delbaere.** – Qu’en est-il de la raison de l’abandon du projet de l’aérotrain, en tout cas pour le segment Métropole Jardin ?

**Serge Thibault.** – Le prototype de l’aérotrain était financé par l’État. Bertin a demandé de l’argent à l’État pour faire les premiers développements de l’aérotrain. Le gouvernement Pompidou a donné son accord, d’où la fabrication de ce bel objet que l’on connaît et le développement de l’aérotrain.

En 1974, sous la présidence de Giscard d’Estaing, la SNCF, avec Alstom, rencontre le président de la République avec leur projet de train à grande vitesse (TGV).

**Denis Delbaere.** – Pourquoi cela n’intéressait-il pas la SNCF ?

Michèle Delaigue. – Cela les obligeait à se poser des questions sur les arrivées aux deux extrémités. Je me souviens de discussions serrées à cause de cela. En effet, il faut atterrir un moment et la SNCF n’était pas du tout dans cette recherche.

**Serge Thibault.** – De plus, Alstom, le constructeur de trains, était derrière.

**Jean-Pierre Saurin.** – En 1971, j’ai l’impression qu’on ne voulait surtout pas que l’aérotrain fonctionne entre Paris et Orléans car Orléans serait devenue la banlieue de Paris. Je pense que l’équipe de l’OREALM elle-même ne voulait pas de cet aérotrain par principe. L’idée de la Métropole Jardin est qu’on se serve du bassin parisien, mais qu’il n’y ait pas de liaison directe entre les deux villes. À mon avis, c’est la raison pour laquelle l’aérotrain n’a jamais été réalisé.

**Michèle Delaigue.** – C’était une des données de la DATAR que de faire cesser l’agrandissement de Paris.

**Jean-Pierre Saurin.** – Mais il s’agissait surtout de ne pas faire le lien car sinon, cela devenait une banlieue.

**Serge Thibault.** – Nous avons là deux points de vue différents et opposés. Il faudrait que je reprenne l’interview de Lucas Berry. Si je prends le cas de la Métropole Jardin, l’aérotrain, du fait de sa vitesse, était l’objet technique qui validait justement les coupures vertes : on ne s’arrêtait pas et on passait directement à Orléans et l’espace entre-deux était un autre espace.

L’aérotrain aurait desservi Orléans, Blois et Tours.

**Michèle Delaigue.** – Dans le schéma définitif, on s’arrête à Orléans avec l’aérotrain.

**Serge Thibault.** – Oui, il n’y a plus Orléans-Tours. Mais dans le projet Orléans-Tours, il y avait Orléans-Blois-Tours. Il n’y avait pas d’arrêt entre Blois et Orléans et entre Blois et Tours. Par conséquent, tu valides un objet de déplacement qui fait qu’il n’y a plus de milieu urbain entre les deux.

**Denis Delbaere.** – Le schéma de l’OREALM ne prévoyait-il pas justement de développer les petits pôles urbains intercalés entre les trois grandes villes ? Les schémas réservaient des espaces d’extension urbaine importants à Beaugency et Meung. Nous avons regardé cela d’assez près hier : les prévisions d’extension urbaine étaient tout de même très importantes.

**Serge Thibault.** – C’était lié aux projections de populations.

**Michèle Delaigue.** – On les faisait grossir en les canalisant et chaque village continuait à exister.

**Denis Delbaere.** – Il n’y avait donc pas du tout l’idée que cet aérotrain accroîtrait la desserte infrastructurale de ces petits pôles pour les renforcer, au contraire.

**Serge Thibault.** – Oui. Cet objet-là était pour moi d’une très grande cohérence avec la préservation, d’espaces naturels, un autodéveloppement, par la nature Et on avait l’espace pour les humains.

**Michèle Delaigue.** – Je veux bien évoquer à nouveau le déplacement. En effet j’ai souvenir de discussions – il me semble que c’était traduit dans le schéma – d’une continuité de déplacement par le train, c’est-à-dire que le train devenait le métro entre les trois villes et il desservait toutes les petites villes.

**Serge Thibault.** – Dans les années 1990, il y a eu un Intercités Nantes-Tours-Orléans qui roulait à 200 km/h et qui par conséquent ne s’arrêtait pas partout. Il me semble qu’il n’existe plus. Pour la région, le TER est préférable car on s’arrête partout.

On est donc passé de l’aérotrain à l’Intercités et finalement au TER.

**Lolita Voisin.** – Ce changement est assez récent. En effet, le train qui assurait la liaison Paris-Orléans-Blois-Tours-Angers-Nantes, peut-être avec un arrêt à Saumur, allait très vite et n’existe plus depuis peut-être trois ans.

Aujourd’hui, il n’y a plus que des trains qui font Orléans, Meung-sur-Loire, Beaugency, Mer, Blois, Chaumont, Amboise, Saint-Pierre-des-Corps et Tours, son terminus.

**Denis Delbaere.** – C’est l’omnibus.

**Serge Thibault.** – Ce sont pour moi des objets de périurbanisation, une technologie de la périurbanisation.

**Lolita Voisin.** – Ces trains ressemblent d’ailleurs à des tramways.

Serge Thibault. – A contrario, l’aérotrain oui un intercity grande vitesse était une technologie de la métropolisation.

Pour moi, la région Centre est une région qui s’affaiblit sur le plan du développement urbain.

Tours et Orléans ont pris le statut de métropoles. Elles sont en concurrence et en lutte, avec en plus à ce jour, une communauté universitaire Tours-Blois-Orléans mort-née.

**Lolita Voisin.** – Il y a une telle méfiance de base.

**Serge Thibault.** – A la différence des Régions avec une seule grande métropole, la métropolisation en Région Centre n’est pas évidente dès lors que la concurrence et la lutte entre ses deux agglomérations majeures prennent le pas sur la coopération. Pour avoir ici des services de niveau métropolitain, universités, écoles, etc., il faut se battre en permanence. Le drame est que les acteurs luttent les uns les autres.

Quelque part, la disparition de la Métropole Jardin est la figuration de cela ; elle illustre cela.

**Frédéric Pousin.** – En même temps, pour aller dans une direction un peu contraire, mais sans être informé de la réalité des jeux d’acteurs sur le territoire, en lisant simplement les travaux menés dans le cadre de l’OREALM, j’avais l’impression qu’il y avait une ambition méthodologique très forte du côté de la communication auprès des élus, et tout un travail...

**Michèle Delaigue.** – Durant quelle période ?

**Frédéric Pousin.** – La période 1969-1973. Je ne sais pas ce qui s’est passé sur le terrain mais on le lit.

Par exemple, dans les cahiers de l’OREALM qui sont publiés au fil de l’aventure, on sent une très forte volonté de construire des méthodes qu’on n’a pas dans d’autres expériences d’OREAM.

**Denis Delbaere.** – Oui, moins.

**Frédéric Pousin.** – Les équipes semblent ailleurs moins dotées, moins nombreuses et moins portées par les acteurs du paysage.

J’ai constaté à travers mes lectures deux grands efforts :

Transcription aimablement transmise par Serge Thibault le 06/05/2019, réécriture pour publication  
par Frédéric Pousin 08/03/2020

## LE PROJET DE METROPOLE JARDIN ENTRE ORLEANS, BLOIS, TOURS

En 1968, lorsque j'ai intégré cette équipe, nous avons reçu commande de ce schéma, qui était une commande gouvernementale. A l'époque, tout était centralisé, bien que il y ait eu déjà des directions régionales. C'était l'époque des Trente Glorieuses, on se lançait dans l'aménagement du territoire et il y avait la DATAR.

La DATAR a impulsé beaucoup de schémas. L'aménagement du Languedoc-Roussillon, par exemple, était touristique ; c'était des régions où il n'y avait rien, que des marécages. Aujourd'hui on voit bien que ça a été aménagé. Mes professeurs à l'Institut d'Urbanisme de Paris réalisaient tous ces grands aménagements et nous étions en quelque sorte prédestinés à faire d'autres schémas d'aménagement. Quand l'occasion s'est présentée, je n'ai pas hésité.

L'aménagement de la Loire Moyenne faisait donc suite aux grands projets d'aménagement comme celui du Languedoc-Roussillon, même si celui-ci était beaucoup plus opérationnel. C'était pour développer du tourisme, donc de l'opérationnel tout de suite. Dans ce cadre très général on a créé les OREAM, Organismes Régionaux d'Aménagement des Aires Métropolitaines.

Il y avait des grandes métropoles plus éloignées de Paris comme Lyon, Nantes, Lille, Bordeaux, etc. Mais déjà à cette époque, il existait une directive pour l'aménagement du Bassin parisien. Une mission à Paris travaillait sur celle-ci qui a produit un cadrage géographique. C'est l'équipe de cette mission qui a désigné les zones d'appui du bassin parisien— je ne me souviens plus s'il y en a eu, 3, 4 ou 5— dont la Loire moyenne.

Puis les équipes ont été constituées pour travailler plus précisément sur le schéma à l'horizon 2000. C'était un exercice de prospective, mais qui était censé être appliqué, car ce n'était ni des utopies ni du rêve. On a donc sorti ce schéma en 1975 et il a été approuvé tant par la DATAR que par les instances locales.

Je vais exprimer mon point de vue personnel qui n'engage que moi, et quand je serai à la retraite, j'envisage d'écrire à ce sujet. Il me semble qu'il y a eu là une expérience qui mériterait d'être davantage connue. Je constate depuis 30 ans que le problème de l'aménagement de la région Centre ou du bassin parisien est un thème récurrent dont on se dit : « Mais alors si ça revient pourquoi ne pas le faire ? » .

Cela apparaît comme une espèce de rêve— je ne parle pas d'utopie, l'utopie s'évapore — un rêve auquel on veut répondre mais sans y parvenir.

On est prisonnier d'un tas de choses, de mauvaises habitudes, d'un système institutionnel, qui font qu'on ne peut pas s'engager dans un projet pareil. De plus la décentralisation a, en quelque sorte, bouleversé le projet.

C'était une commande de l'État, censée être appliquée à une micro-région, affrontant une montée de la décentralisation — que je ne critique pas sur le fond, mais qui est venue entraver ce projet, parce que dans sa mise en œuvre, c'est trop souvent chacun pour soi.

Aujourd'hui, on relance l'aménagement du bassin parisien – mission interministérielle d'aménagement du territoire – et on s'aperçoit qu'on a un mal fou à travailler ensemble, y compris au niveau inter-régional car les communes, les départements, et la région s'enferment dans leurs frontières. Il n'y a rien à faire, c'est comme ça. Ce n'est pas comme en Allemagne où l'on a eu le courage de supprimer les communes



existantes et de reconstruire de grandes communes. En France on rajoute à chaque fois un niveau, sans supprimer ce qui a été fait avant. On se permet le luxe fou d'avoir 4 niveaux d'administration, maintenant ce sont les pays, qui ne sont pas encore institutionnalisés, mais l'on sent bien que cela pourrait venir un jour. Les départements y voient déjà une menace.

En France il y a cette profusion d'idées, ce qui est bien, mais en même temps elles ne se réalisent pas, ce qui est frustrant. Alors qu'en Allemagne, beaucoup d'idées se réalisent et je ne sais pas pour quelle raison : est-ce parce que les régions sont plus ouvertes, plus coopératives, ou, peut-être parce qu'il y a davantage d'autorité, de discipline ? Quand on décide de supprimer les communes, on les supprime, ici on ne peut rien faire.

A l'époque les choses étaient déjà comme cela. Il y a eu des blocages administratifs, des blocages de principe du type : de quoi vous mêlez vous ? En particulier l'ancien maire de Tours, J. Royer, était farouchement opposé à ce projet. Pour lui, Tours traînait ce boulet du mauvais découpage des régions. Orléans et Tours étaient des villes rivales depuis toujours et, à ses yeux, Tours devait être un grand pôle du centre-ouest, rayonnant sur tout le centre-ouest. Il ne voulait absolument pas que Tours coopère avec Orléans, dans le cadre de l'axe Orléans Blois Tours de cette métropole-jardin que je préconisais.

C'est moi qui ai inventé le terme métropole-jardin. Après cela il a été repris dans d'autres projets mais sous l'appellation ville-parc pour éviter le mot jardin, etc. c'est un autre sujet, peu importe.

Par conséquent, il y a eu ces oppositions et même les élus de Blois, au sein du Conseil Général notamment – c'était Monsieur Dro à l'époque – étaient très méfiants à l'égard de ce qu'ils avaient perçu comme une intrusion. Ils avaient peur qu'on leur force la main pour travailler ensemble. Notre idée n'était pas que Tours se dessaisisse de ses moyens financiers au profit d'autres territoires, nous proposons de travailler en commun. Le schéma de la Loire moyenne était basé sur le principe d'une ville linéaire où Orléans, Blois, Tours gardaient évidemment un poids supérieur, mais où l'on investissait sur le développement des petites villes. Nous n'avions pas tort parce qu'aujourd'hui se pose la question du développement péri-urbain, à n'en plus finir, d'Orléans, de Tours et de Blois, alors que nous avons anticipé cette situation à l'époque. Le schéma était basé sur plusieurs scénarios, dont le scénario tendanciel qui conduisait un peu au laisser-aller que l'on peut constater aujourd'hui, même si ce n'était pas tout à fait aussi caricatural. On a donc prévu de développer les petites villes intermédiaires tout en les reliant par le biais d'un transport en commun que l'on avait appelé le métro Loire.

Ce métro Loire, c'est une idée qui a été récupérée ensuite pour le train Inter Loire qui va d'Orléans à Nantes, mais qui n'est quand même pas un métro. Dans notre idée c'était vraiment des dessertes cadencées comme dans une ville, une grande ville avec les quartiers de cette métropole.

A l'époque la mode était aux villes nouvelles à l'Anglaise. Dans tous les schémas de l'OREAM il y avait une ville nouvelle quelque part. Dans le schéma de la région lyonnaise c'était l'île d'Abeau, qui a été effectivement réalisée, dans la région lilloise c'était Villeneuve d'Asq, dans le schéma de Saint Nazaire idem. De plus tous ces OREAM — je ne parle pas de la nôtre — voyaient la population multipliée par 10. Nous, nous n'avons pas mis l'accent sur la population, mais sur l'environnement, devenant en quelque sorte précurseurs des approches liées à l'écologie et l'environnement au sens noble du terme.

Et privilégiant le qualitatif sur le quantitatif, en attribuant le titre de métropole-jardin — des villes mais avec des jardins, avec des coupures vertes, mais aussi une trame verte à l'intérieur des villes etc. C'est cette idée là que nous mettions en avant, en intégrant les objectifs de croissance de la population comme ça, sans trop s'en préoccuper. On ne s'était pas beaucoup trompé.

Notre grand regret c'est de n'avoir pas été suffisamment entendus. Nous avons été reçus par le Maire de Tours qui a piqué une colère en nous disant : « Je vous assure ça ne sera pas une métropole-jardin, ça sera une nécropole-jardin ». C'était fou en effet.

C'était déjà un moment où l'État ne pouvait plus rien imposer, la décentralisation était dans les cartons. C'était tout à fait normal et aussi souhaitable que des élus soutiennent une direction qui, somme toute, leur était profitable. Mais était-ce par fierté, ou était-ce autre chose que je n'arrive pas à expliquer ?

Il y avait des raisons psychologiques, car ces élus ne voulaient pas admettre qu'on puisse leur suggérer de bonnes idées. On n'a jamais su les véritables raisons de leur opposition farouche.

A travers les articles de presse de l'époque, les services étaient tout à fait pour, la population était pour, il y avait beaucoup d'élus, notamment des petites villes, qui disaient : « Oui c'est tout à fait cela qu'il faut », le Maire d'une petite ville disait : « Désormais ça sera pour nous la référence », mais les élus des grandes villes, les hommes politiques non, non et non.

Le schéma a été approuvé malgré tout. C'était une directive nationale qui devenait opératoire en 1975. Il fallait par conséquent l'appliquer. C'est là que notre équipe de l'OREALM (OREA Loire Moyenne) a commencé à s'effriter. Des gens sont partis et il y a eu des mésententes dans l'équipe. On a cherché quels pouvaient être les champs d'applications pour faire vivre ce schéma. Le document est sorti avec toutes les orientations mais sans chiffrage financier. Combien cela va coûter ? quel budget ? rien . Il n'y a pas eu de dotation, pas de crédits, l'équipe n'a pas été chargée à proprement parler de suivre ce schéma : on s'est donc arrêté là.

C'est là, à mon avis, une grande erreur que de ne pas avoir chargé l'équipe en place d'appliquer ce schéma, de façon à l'impliquer dans telle ou telle direction, dans tel ou tel service, à travailler auprès des collectivités, à animer des débats. A partir de ce moment là, c'était fini.

À la Préfecture, certains chargés de mission ont essayé de reprendre certaines idées pour les appliquer dans les contrats de plan, mais c'était tout à fait marginal.

Il faut dire aussi qu'à l'époque il y a eu la constitution du Conseil Régional (loi de 1972), il s'appelait Établissement Public Régional et n'avait pas de service pour conduire des études, Nous avons été appelés pour suppléer à ce manque. Le Conseil Général avait néanmoins un budget consacré à l'aménagement et au développement des villes moyennes régionales. Les idées du schéma y ont été reprises, comme beaucoup de choses qu'il contenait et qui ont été appliquées ailleurs ou sur l'ensemble de la région. Par exemple l'idée de développer les petites villes était à proprement parler une idée du schéma de la Loire moyenne. Paul Maçon, qui était le Préfet quand le schéma a été approuvé, était en même temps président du Conseil Régional. Il a proposé une politique régionale des villes moyenne et, du coup, puisqu'il avait autorité sur notre équipe, nous a demandé de nous y impliquer.

Par conséquent je ne m'occupais pas de la Loire moyenne mais de toutes les petites villes régionales (une trentaine). Comme le Conseil Régional a évidemment un budget lorsqu'il lance une politique, ça marche. Mais pour la Loire moyenne il n'y en avait pas.

Il y a eu beaucoup d'autres idées. Les coupures vertes représentent à peu près la seule chose qui ait marché puisque là, on a réussi à faire voter les taxes départementales pour les espaces verts. Celles-ci devaient être appliquées lors de l'achat des espaces verts stratégiques dans l'aire de la Loire moyenne. Cette idée aussi a été reprise pour l'appliquer à l'ensemble du département. Aujourd'hui, je crois, chaque Conseil général vote ses taxes. A l'époque, le Loir-et-Cher n'en avait pas voté, mais on avait trouvé une procédure : le périmètre sensible qui était censé être appliqué sur tout le schéma de la Loire moyenne, concernant les coulées vertes et les coupures vertes importantes, identifiées précisément d'après les cartes d'occupation du sol (terres riches, sols boisés etc...). Cette procédure a été appliquée dans les deux départements qui l'ont adoptée : l'Indre-et-Loire et le Loiret. Ce n'était pas obligatoire. On a ainsi institué une taxe sur les espaces verts, affectée prioritairement à la mise en valeur de certains espaces qui étaient déjà propriété départementale, comme la base de loisirs de Charlemagne ou le canal d'Orléans, etc. On pouvait aussi acquérir d'autres espaces et les mettre en valeur. Cette taxe était aussi perçue dans le cadre des permis de construire.

En 1986, c'est à dire 10 ans après l'approbation du schéma, j'ai eu l'idée de faire une sorte de bilan. J'avais pensé pouvoir le renouveler par la suite mais, en fait, je n'ai pas eu cette opportunité.

La possibilité m'a été donnée à moment-là, et cela a constitué un document clé permettant de voir tout ce

qui s'est passé depuis le début, jusqu'à 10 ans après. Ce document dans lequel je n'ai porté aucun jugement de valeur, est probablement disponible, avec le Schéma (document officiel octobre 1977) aux archives de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, ou bien à la Préfecture de la région Centre, ou encore aux Archives du Loiret, qui font office d'archives pour toute la région.

Lorsque l'équipe de l'OREALM a été remplacée par l'OREAC (Organisme Régional d'Aménagement du Centre) tout le fonds d'archives a été versé aux archives du Loiret (manuscrits, dessins, etc...).

Dans les années 80, c'en était fini des schémas de macro-régions, désormais il fallait s'occuper d'une seule région à la fois et toutes les équipes des OREAM ont été transformées. Certaines équipes ont été redéployées et là où les OREAM n'existaient pas, on a créé des bureaux d'étude. Ainsi se sont constitués les services d'études du SGAR (Secrétariat général pour les affaires régionales) des Préfectures de Région. Donc l'OREAC (– ex OREALM) est devenu le service d'étude du SGAR.

s

Au début on travaillait en partie pour le Conseil Général, mais ensuite ils ont constitué leurs équipes et, malheureusement, ils n'ont pas repris le principe de l'axe ligérien. Il faut peut-être dire que, depuis, il y a souvent eu des réminiscences de celui-ci alors que dans d'autres régions ça ne revient pas ou de façon édulcorée. Ce qui prouve que cette idée est encore vive et qu'on peut en être fier, comme je le suis, mais en même temps c'est frustrant parce qu'on n'y arrive pas.

Dans les années 80, il y a eu une dizaine d'années où on ne faisait plus que des contrats de plan. C'était la crise économique, le chômage et l'heure n'était plus aux grandes idées d'aménagement du territoire. Dans les années 90, la DATAR a relancé l'aménagement du territoire. Dans les années 82-83, la décentralisation exigeait de consulter tous les acteurs de l'aménagement, dont la DATAR. On nous a impliqués pour faire des essais de concertation, ce qui nous a amenés à travailler avec le Conseil Régional, des groupes d'animation, les Conseils Généraux. On a réussi à publier un Livre Blanc, qui dans les propositions d'aménagement propose 3 scénarios, dont les « réseaux métropolitains multipolaires maillés » (réseaux d'appui du bassin parisien où réapparaît la Loire moyenne). C'est le plus valable, par rapport au premier scénario toujours dénommé « tendanciel » (Métropole concentrée) et au deuxième, « Paris et les grandes villes » (Métropole multipolaire centralisée). Ce troisième scénario ressemblait comme une goutte d'eau à la métropole-jardin, à la différence que l'échelle est beaucoup plus vaste. D'ailleurs, la métropole-jardin y réapparaît, mais sous l'appellation d'axe ligérien, en même temps que les coupures vertes. Il y était question de Tours-Blois-Orléans comme réseau. C'était l'époque des réseaux de villes, mais en fait derrière le mot réseau, c'était l'idée de la Loire moyenne de travailler en commun, petites et grandes villes. C'était la marque de la DATAR de faire des réseaux de villes, mais le problème c'est qu'on n'est jamais arrivé à les mettre en œuvre. Parce que c'était, à bon entendre, réunissez-vous, dansez ensemble, mais il n'y avait pas de carottes derrière.

A la suite de ce livre blanc, les Conseils Régionaux (je parle du bassin parisien) se sont rassemblés sous la forme d'une conférence des Présidents de Régions et une charte d'aménagement a été publiée dans laquelle toutes sortes de directives visaient à partager certaines actions au travers du contrat de plan. Cela a effectivement abouti à l'élaboration, pour la première fois, d'un contrat de plan interrégional CPIR. Dans la période précédente de ce Contrat de Plan Interrégional d'Aménagement du Bassin parisien, il n'y a absolument rien eu de significatif, pas d'action. C'était quelque chose qui pouvait se faire, sans offusquer personne. Finalement cette conférence s'est évaporée et le contrat de plan interrégional n'a pas été renouvelé.

Donc aujourd'hui il n'y a pas de contrat de plan interrégional. Et à la veille du contrat de plan Etat-Région 2006, la DATAR a demandé à ce que dans les régions, on élabore des documents stratégiques. Chaque région, côté Etat d'une part, Conseil régional de l'autre, doivent élaborer ces documents. Ces documents ont été réalisés. Dans le document de l'Etat, l'axe ligérien est apparu comme un territoire très stratégique avec les franges franciliennes et le Nord, porteur du développement régional. Le conseil régional a publié ce document au titre de projet régional en introduction du contrat de plan, où l'axe ligérien apparaît en filigrane, mais jamais comme quelque chose d'important, de porteur. C'est quelque chose qui apparaît comme anodin. On y lit : « Les actions telles que la Loire à vélo, et plus largement la mise en valeur touristique et environnementale de la Vallée de la Loire seront encouragées. La mise en œuvre d'une nouvelle politique influente en faveur du réseau de villes de l'axe ligérien passe par une relation forte de

partenariat avec les pays de Loire ». Nous sommes dans le contexte du bassin parisien et ils regardent à l'Ouest. Mais pour le développement économique, la région Centre est partenaire de l'Île-de-France, pas des Pays de la Loire.

Que l'aménagement touristique, le plan Loire se tournent vers l'ouest, d'accord, mais c'est autre chose. Là, le bassin parisien était complètement escamoté et on le présente même comme une menace aux frontières de la région. Ils ont peur du Nord et de l'Île de France. C'est la sacro-sainte limite et effet de frontière, comme si on était au Kashmir ou je ne sais où. Le Conseil économique et social régional de l'époque a émis un avis critique, mentionnant qu'« Il est urgent de concrétiser enfin sur l'axe ligérien le concept de territoire métropolitain pour en faire réellement l'épine dorsale et le pôle de service de haut niveau de la région. Sera impliquée une forte volonté politique de la part de l'État et de la Région ainsi que la mobilisation de l'ensemble des partenaires ». Il va plus loin en suggérant une politique territoriale d'aménagement.

L'idée que nous avons défendue au Conseil Régional est apparemment restée sans écho. Je sais qu'au CR, il y a eu 3 groupes de travail : le Nord, l'axe ligérien, le Sud . Je ne sais pas s'il en est sorti quelque chose. Depuis que le président est quelqu'un sans charisme, il y a une profonde crise au Conseil Régional.

Je reviens à l'idée qu'il n'y a plus de contrat de plan interrégional. De plus, dans le contrat de plan État-Région, il n'y a pas de volet territorial, alors qu'il a été demandé. Mais il a été escamoté par le Conseil Régional. Les franges franciliennes ont été placées quelque part, dotées d'un budget ridicule. J'ai été chargé d'élaborer ce document qui vient d'être fini, et comme je travaille en même temps au sein de la BIAT du bassin parisien à Paris, pour moi la question des franges ne peut pas être extraite du contexte parisien. Ici, on a tendance à considérer que l'Île-de-France va dévorer la région, mais il faut faire avec, il faut profiter de cette main et l'orienter dans le bon sens.

A la sortie de ce livre blanc, on a tenté quand même de montrer comment la métropole-jardin pouvait se concrétiser à la suite du livre blanc de la DATAR. On a sorti ce document-là qui est resté lettre morte lui aussi. On y avait évoqué le triangle berrichon. Si tout le monde était opposé à l'axe ligérien, à l'aire ligérienne ou à la métropole-jardin, comme on veut, on avait pensé que c'était parce que les autres se sentaient un peu laissés à l'abandon. Il vaut mieux que le cœur batte pour tout le monde, disait-on. Quand les entreprises étrangères se présentent dans la région Centre, on leur dit « Allez à Châteauroux ». C'est absurde car qui va aller à Châteauroux ? On sait bien que Châteauroux ne peut pas rivaliser avec Lille ni avec Lyon. C'est peine perdue. Au lieu de dire, il faut venir à Tours, il faut venir à Blois parce qu'il y a toutes les conditions pour attirer les entreprises. Les gens qui n'ont pas la notion d'aménagement du territoire pensent que ça veut dire combler les trous. L'aménagement du territoire est une idée noble. Il faut partir d'idées fortes, promouvoir le développement de centres attractifs et dans le temps cela va retomber sur le reste du territoire. Il ne faut pas prendre ici pour mettre là où personne n'ira. C'est le politiquement correct, comme on dit, mais ça ne marche pas.

Plus récemment, dans les années où on a commencé le livre blanc, lorsque l'État a commencé à afficher l'axe ligérien, il m'a été demandé à nouveau d'y réfléchir, mais pas sous la forme d'un schéma. Pour le SGAR actuel qui est toujours là, il faut que ce soit une étude sous-traitée avec un bureau d'étude, mais il n'est pas question d'élaborer un cahier des charges. Deux idées émergeaient autour de deux questions qui s'étaient posées à propos de l'axe ligérien et qui sont toujours valables : Quelle excellence la métropole-jardin— ou l'aire ligérienne, ou l'axe ligérien Orléans-Blois-Tours—aurait-elle fait valoir pour revendiquer la vocation métropolitaine, y compris à l'échelle internationale ? Que peut proposer la région Centre dans le contexte (toujours vrai aujourd'hui) du monde réduit à un village sans frontière, dont tous les acteurs sont confrontés à une échelle européenne et internationale ? C'était cela l'idée : que faire pour que l'axe Orléans-Blois-Tours atteigne cette excellence, pour qu'il soit attractif depuis l'étranger, à l'échelle du monde ?

Cette première idée, autour de l'excellence à faire valoir, a été confiée, en tant que consultant, à l'agence PAD. Une deuxième étude, confiée à un autre bureau, a porté sur les liaisons ou les liens de l'axe ligérien avec le reste de la Région Centre. Quel sens revêt cet axe ? Que faire pour que les autres en profitent ? Le

résultat de cette seconde étude était très décevant, car je pense que le sujet était beaucoup trop difficile et ne pouvait se limiter à quelques liaisons, quelques actions de coopération. Aujourd'hui la question se pose toujours. Alors que l'étude PAD était tout à fait à la hauteur des questions posées et proposait des actions. Malheureusement, elle n'a pas été diffusée. Elle consiste en un état des lieux en plusieurs chapitres : « De la problématique aux enjeux », « Les fonctions d'habitat d'excellence et leur traduction dans l'aire ligérienne, quels repères ? » et « Les enjeux : leur identification, le principe des choix ». Ces chapitres font référence à de nombreuses problématiques : produire une aire métropolitaine de haut niveau, en quoi cela consiste ? ; promouvoir l'aire ligérienne comme vecteur de visibilité internationale ; construire une zone exemplaire d'intégration du patrimoine et de la modernité technologique ; optimiser et maximiser l'excellence de positionnement. Tous les atouts sont bien mis en avant. L'étude a été transmise au Conseil Régional pour qu'il s'en serve, mais elle est restée lettre morte. En même temps, les contrats de plan et la DATAR, en plus de ses stratégies en région, ont demandé d'élaborer des schémas de services collectifs, supposés orienter le contrat de plan. Ceux-ci ont été élaborés au niveau de chaque région. Le problème c'est que si, au niveau national, ces schémas relèvent de directives, pour les régions ils n'ont aucune valeur juridique. Ils étaient destinés à alimenter les services gérés par la DATAR. Il existe 8 schémas, dont l'un dédié aux espaces ruraux mentionne l'aire ligérienne comme une entité naturelle et où, dans les recommandations, on lit qu'il faut prendre des mesures pour contenir l'urbanisation pavillonnaire, etc. On revient à la case de départ de la métropole-jardin. J'ai fait une note dans ce sens qui disait : même dans les schémas de services collectifs, on plaide pour l'axe ligérien, et en même temps l'État s'est occupé de promouvoir le Val de Loire en le faisant inscrire au patrimoine mondial UNESCO (Cela a duré de nombreuses années à cause des centrales nucléaires).

Comme on peut le voir dans le petit dépliant de l'UNESCO consacré à l'histoire du Val de Loire, la métropole-jardin est citée en toutes lettres. J'avais fait une note en ce sens, parce qu'il nous avait été demandé quels étaient les efforts à faire pour que le Val de Loire conserve son aspect, son avenir. Même pour l'UNESCO la métropole-jardin comptait. J'ai élaboré une note qui a été reprise par le conseil économique et social régional dans une directive territoriale d'aménagement. C'est une procédure portée par l'État, et alors beaucoup ont dénoncé un retour à la centralisation. Mais en fait non, on s'aperçoit que l'État est sans arrêt interpellé, à propos des dégâts environnementaux, via des pétitions. La directive territoriale d'aménagement sert pour établir des schémas directeurs très contraignants dans certains territoires d'intérêt national, mais ces territoires n'ont pas été désignés par l'État..

Des préfets de régions pouvaient être candidats : il y a eu une DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) dans l'estuaire de Nantes-St-Nazaire, 2 DTA en Rhône-Alpes, une en région lyonnaise, une DTA départementale dans les Bouches du Rhône je crois. Il y en a 4 ou 5 en tout et il faut dire que c'est difficile à appliquer. Il faut avoir de la bonne volonté et de la persévérance parce que les DTA obligent à consulter jusqu'au moindre niveau, jusqu'aux élus. Il faut que ce soit un préfet qui ait le courage de se lancer ou la région qui peut aussi en faire la demande.

Mais ici ce n'était pas la peine d'espérer. On s'est réunis avec la DRE (Direction Régionale de l'Équipement) (septembre 2000) qui était favorable, on a proposé une démarche, et on en est resté là !

Entre-temps le contexte territorial n'a pas beaucoup changé par rapport à la date de conception de la métropole-jardin. Il reste raisonnable, même si certains estiment qu'il y a trop de distance entre les villes. On voit que la DTA des Bouches du Rhône, parce qu'elle est d'initiative départementale, couvre une aire encore plus vaste que le territoire métropolitain que l'on vise ici. Dans une DTA il y a deux volets : un volet consacré aux grandes idées, au développement économique, dans lequel on défend l'idée métropolitaine avec toutes les actions dédiées. Mais celui-ci ne comporte pas de contraintes et il ne peut se traduire qu'en diverses formes d'incitations faisant appel aux bonnes volontés. Il y a un deuxième volet, prescriptif, qui est opposable au document d'urbanisme. C'est sur celui-ci que se font les oppositions, parce qu'il y a des zones interdites à la construction. Il faut convaincre les gens et les élus, même si, en général, d'après les échos que j'ai, cela finit par s'arranger, mais c'est très long, il faut 6 ans.

La Loire moyenne de l'époque s'étendait jusqu'à la frontière de part et d'autre de la Loire, alors qu'aujourd'hui c'est plus restreint, c'est Orléans-Blois-Tours plus quelques villes — j'appelle ça le noyau dur. Le problème des périmètres a été plusieurs fois soulevé : quel est le périmètre concerné ? Je considère l'aire ligérienne sans limites géographiques précises et son périmètre peut être à géométrie variable, en



fonction de la problématique soulevée. Si c'est pour traiter de la prescription urbanistique, il peut être plus restreint — évidemment là où il n'y a pas de pression urbaine— si cela concerne les questions d'inondation, le périmètre peut être plus large. Le patrimoine mondial lui, c'est un filet. Il y a donc l'espace métropolitain Orléans-Blois-Tours, puis le Plan Loire qui inclut le classement UNESCO mais va plus loin.

Le plan Loire concerne tout l'aménagement de la Loire lancé dans les années 80 à la suite du rapport Chapon (rendu en 79 et préconisant le lancement d'un projet pour les grands fleuves dont la Loire). A l'époque, les idées de la métropole-jardin ont été reprises pour être appliquées sur toute la vallée de la Loire jusqu'à l'estuaire. Ce plan ne voulait pas traiter que de l'hydraulique, il s'intitulait aménagement intégré de la Loire et on retrouve dans ce document des idées de la métropole-jardin. Les DTA ne constituent pas pour nous une nouveauté, parce que nous avons déjà proposé dans le schéma, un arrêté préfectoral pour exécuter une directive d'aménagement. C'était les Directives régionales d'aménagement et de protection de la Vallée de la Loire qui ont été élaborées ici à la Préfecture. Toute la Loire moyenne a été découpée en zones dites homogènes, préfigurant en quelque sorte la DTA telle qu'on l'envisage aujourd'hui. On avait extrait les SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), parce que ceux-ci étaient déjà plus ou moins approuvés. Le grand souci était de savoir si les SDAU (il y en avait 13) étaient conformes à l'idée de la métropole-jardin.

On leur a donné un contenu et ces plans mis ensembles devaient également avoir une certaine valeur, je ne dis pas de grand SDAU, mais c'est tout comme. Sur une aire rurale, cela aurait permis d'aménager les petites villes suivant des schémas plus vastes. C'était en somme la manière d'aller plus loin que le schéma de la Loire moyenne lui-même.

Il y a eu un arrêté préfectoral mais le problème c'est qu'il n'y a pas eu d'équipe chargée du suivi. C'était quelqu'un à la Direction Régionale de l'Équipement qui était censé suivre cette directive régionale d'aménagement, mais il ne l'a pas bien fait et c'est tombé en désuétude.

Le Plan Loire Grandeur Nature vient à la suite de ces aménagements de la Loire, il est géré par la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement) qui tire les fils. Il y a aussi un comité interministériel Plan Loire, etc. et toute une partie est intégrée dans le contrat de plan. Il s'agit davantage d'un plan pour les inondations, les digues et tous ces travaux liés à l'aménagement du fleuve lui-même, plutôt qu'un plan centré sur l'aménagement des villes. Il y a quand même une équipe pluridisciplinaire qui réalise des études de paysage, mais très portées sur la nature à mes yeux. Ce plan a une valeur opérationnelle, avec un budget très important, permettant de grands travaux. Il résulte de la décision d'un comité interministériel de l'aménagement du territoire et de la région. C'est la DIREN qui en a la charge mais c'est notre préfet qui en est le coordinateur.

La Loire fait partie du bassin Loire-Bretagne — en fait toute la partie nord-ouest —, c'est le cinquième du territoire français. Le préfet de la région Centre est le coordinateur de tout, notamment des SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux). Le Plan Loire Grandeur Nature s'occupe de la programmation, des travaux, des finances, avec la Région et les collectivités locales pour maîtriser le fleuve, en cohérence avec le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement de Gestion des Eaux). Le système est très complexe, pour ne pas dire compliqué. Tout s'enchaîne sans vision globale, sans personne pour faire la synthèse, il y a beaucoup de choses qui se superposent, beaucoup d'énergie perdue. L'idée fondamentale c'est que les Régions vont se renforcer et que les Conseils généraux seront fermes sur leurs limites administratives, traitant de l'aménagement de leur territoire comme si c'était une assiette plate, sans relief.

La dernière nouveauté, ce sont les MIAT (Mission Interministérielles d'Aménagement du Territoire). Je participe aux travaux de la MIAT Bassin parisien qui vient de diffuser un document daté de janvier 2002, très bien élaboré parce qu'il a été coordonné par Armand Fremont qui est un grand géographe. Auteur, de nombreux ouvrages, ancien recteur d'Académie, il anime très bien un tel groupe d'experts et d'universitaires. Ce document a été diffusé dans le nouveau contexte européen international évoqué précédemment, au sein duquel est défendue l'idée de métropole ramifiée du bassin parisien. Quand on observe l'Europe, que voit-on ? La grande région londonienne toujours concurrente, la Randstad hollandaise, le Nord de l'Italie, toutes ces grandes zones de concentration métropolitaine qui font qu'on se pose la question, face à ces métropoles, du positionnement à adopter. Si c'est Tours seule qui se positionne elle n'y arrivera pas, c'est évident. Si c'est Châteauroux non plus. Par conséquent, l'idée c'est que tout le

bassin parisien soit traité comme une région métropolitaine. Et on revient sur le livre blanc mais on se méfie tout de même de la décentralisation : il ne faut pas dire qu'il faut faire ça, ça et ça. On lance l'idée, puis on la discute. Désormais, ce document a été diffusé pour consultation. De toute façon l'idée se défend.

En France on crée des liaisons indépendamment de tous les schémas dont on ne tient pas compte. C'est parfois lié à tel ou tel ministre qui est nommé (et ça affecte tous les niveaux de transport : aéroports, TGV, autoroutes). Dans le cas de Tours, entre Tours et l'Ouest il n'y a pas d'autoroute, et c'est un détail crucial, qu'on peut ajouter au crédit de la Loire moyenne. Dans le schéma de la Loire moyenne, nous avons proposé, en toute bonne foi, que les liaisons est-ouest qui étaient défailtantes soient renforcées. Il fallait créer des autoroutes Est-Ouest pour que les liaisons se fassent en direction de l'Allemagne et de l'Italie puisqu'il n'y en avait pas. Il n'empêche que même aujourd'hui il n'y a toujours pas de liaisons entre Orléans et l'autoroute, ni entre Tours et Angers-Saumur. Vers les années 80, on voulait que ça se réalise et, finalement, on ne sait pas pourquoi, il a été question d'un axe Est-Ouest mais passant par la vallée du Cher. De plus, il y avait le problème du contournement de Langeais, et le président du Conseil général de l'époque voulait absolument créer un pont pour que celui-ci passe au nord. Il a fait réaliser, au frais du contribuable, un pont qui est un pont fantôme. A chaque fois que la télévision présente des exemples, en France, on voit ce pont qui s'appelle pont Voisin et qui n'est relié à rien. On n'a jamais voulu accepter l'idée d'une liaison par le Nord, au Nord de Tours. Cela aurait permis d'éviter toutes les polémiques du type : « on abîme les vignobles de Bourgueil et le Val de Loire ». il fallait le faire. Ils ont été pilotés par des élus, comme le maire d'Azay-Le-Rideau qui voulait que l'autoroute passe tout près de chez lui. Il avait alors été question d'une déviation traversant Tours et remontant après.

Je ne sais combien de fois les ministres ont changé d'avis sur le contournement de Bourgueil. A chaque fois il y avait la pression d'un tel, influent, etc...Et cela, parce que le schéma de la Loire moyenne n'avait pas valeur de directive territoriale. C'est là qu'on voit l'intérêt d'une directive territoriale : tous les grands équipements routiers, les grandes infrastructures sont imaginés et inscrits sur un schéma, mais sans pour autant être réalisés.

En résumé pourquoi le schéma d'urbanisme ne s'est jamais réalisé à 100% ? Il a été réalisé par morceaux, en récupérant des idées, par le biais de tel ou tel politique. Mais ce que j'ai essayé de démontrer dans une étude, c'est que tout cela a relevé davantage d'une inspiration, d'une influence, sans référence directe au schéma, que de l'acceptation de ce dernier. Le schéma a eu le défaut de ne pas être contraignant. C'était une directive, mais qui n'avait pas de contraintes, au sens de prescriptions. Il n'y a pas eu d'équipe de suivi ni d'application. Pas d'accompagnement budgétaire non plus. Enfin, un manque de volonté politique des collectivités et notamment du Conseil régional et des élus locaux qui avaient du poids.

Maintenant je ne vois qu'un seul avenir à ce document. Si grâce à lui, on ramène la réflexion dans un contexte européen et international, on pourra faire valoir à nouveau ces idées, les relancer dans ce nouveau contexte pour en faire une DTA (Directive Territoriale d'Aménagement).

Le schéma réémerge alors en partie, morcelé dans des projets plus locaux. L'idée du projet n'a jamais été complètement abandonnée, sinon comme ensemble. Par exemple les coupures vertes ont pu exercer leur influence et ont été bien acceptées, mais la référence au schéma lui-même a disparu. Elle revient sur le tapis dans des rapports au Conseil Économique Régional et Social qui connaît un peu l'historique et qui est ouvert à ces idées. En revanche au Conseil Régional c'est moins le cas, puisqu'il s'agit d'une entité politique, alors que le premier est une entité dite citoyenne. C'est sur ce point qu'il y a divergence. C'est marrant et même paradoxal : on voit d'un côté les citoyens qui sont favorables et de l'autre les hommes politiques qui freinent. L'idée a fait mouche et à l'époque tout le monde était séduit. Ça a marqué les esprits. Et tout le monde demande où est la réalisation ; et tous en parlent encore.

Quand on m'a commandé cette dernière étude, je me suis dit « C'est bien de savoir que j'ai commencé ma carrière ici avec la Loire moyenne et que maintenant j'y suis encore, au moment de la retraite. ». Je n'éprouve pas de frustration, parce que je suis convaincu que c'est une idée qui fera toujours son chemin. Mais je suis plutôt déçu que les gens, tout en acceptant le projet, n'aient pas la volonté, ou alors c'est qu'il demande un certain renoncement. Ce doit être ça, c'est un horizon de partage. Mais qui est prêt aujourd'hui à partager ?

Si l'on considère d'autres retombées des schémas, c'est au niveau de l'aménagement des petites villes, comme Beaugency, même Amboise. C'est nous qui avons lancé l'idée de mettre en valeur le patrimoine

ancien, bien avant la réalisation de tous ces aménagements urbains. Les centres anciens étaient complètement à l'abandon. Et au travers de Contrats de ville moyenne, on avait réussi à glisser cette idée là, comme celle de l'extension des petites villes. Pour la zone au nord de Beaugency par exemple, nous avons réalisé une étude expérimentale urbanistique, dont malheureusement on ne s'est pas suffisamment inspiré. Je peux citer aussi l'aménagement du centre de Blois et le parking à côté du château avec tous ses aménagements paysagers. On avait beaucoup plaidé pour l'aménagement des paysages non seulement à la campagne, mais aussi dans les villes. Il y a des villes où l'on s'est largement inspiré du schéma, mais sans nous citer : le Métro-Loire qui a été récupéré par Inter-Loire. Notre idée était un peu utopique, mais finalement.... Quand je suis arrivé ici, on testait l'aérotrain — un train sur suspensions électromagnétiques qui avançait sur un rail en béton de 30 km, à côté du chemin de fer, à la sortie d'Orléans en allant vers Paris. C' était un avion sans ailes en fait, une idée de l'ingénieur Bertin. La ligne expérimentale était censée être prolongée jusqu'à Paris, le train roulait à une vitesse incroyable. C'était fabuleux, et ce pauvre ingénieur est décédé quelques années plus tard. La SNCF voyait en lui un concurrent terrible et l'on a tout fait pour enterrer ce projet. Pourtant les Suédois étaient intéressés, ainsi que les californiens de Los Angeles qui étaient venus. Mais le train a été stocké dans un hangar, puis vandalisé et aujourd'hui une association essaie de le reconstruire. Tous les arguments ont été bons, notamment ceux des politiques qui disaient que ça coûterait trop cher. Alors que pour nous c'était la possibilité de concrétiser notre idée de métro Loire (en connexion directe avec Paris) grâce au seul aérotrain de France.

Une autre chance s'est présentée quand il a été question du TGV. C'était l'époque où la SNCF commençait à étudier les TGV, ce qui expliquait d'ailleurs qu'elle n'ait pas voulu de l'aérotrain. Plusieurs tracés ont été envisagés et nous avons proposé le tracé qui passait par Orléans. Mais ils ont prétexté que les lignes étaient saturées et ont proposé une ligne via Tours. Alors on a pensé, pour couper la poire en deux, qu'il devrait passer par Blois, à mi-distance entre Orléans et Tours. C'était une idée qui se défendait, mais le Conseil Général de Blois, dont le président était monté au créneau, n'en voulait pas. C'est la raison pour laquelle le TGV dessert Tours et Vendôme. Désormais, Orléans n'étant pas desservie par le TGV va bénéficier d'un pendolino avec une liaison quotidienne avec Roissy CDG. Il y a néanmoins un problème d'interconnexion, dont le contrat de plan fait état, qui empêche une liaison directe. De plus les villes reliées par le TGV, ont, entre elles, une liaison symbolique. Toutefois Orléans profite de la proximité géographique avec Paris — il y a plus de 30 trains par jour, avec 6000/7000 voyageurs — et inversement on constate qu'il y a des parisiens qui commencent à s'installer ici.