

## DE LA MÉTROPOLE JARDIN À LA MÉTROPOLE DES FRANGES

Denis Delbaere, Véronique Hattet, Hervé Davodeau, Lolita Voisin

Le concept de métropole jardin reposait sur l'idée selon laquelle une communauté de destin pourrait se construire entre Orléans et Tours selon une logique spatiale linéaire dont la colonne vertébrale serait évidemment constituée par la Loire, élément organisateur principal du paysage entre les deux villes. Un nouveau mode de desserte ferroviaire ultra rapide entre Orléans, Blois et Tours devait permettre de relier les trois pôles et d'éviter que l'urbanisation linéaire n'affecte les espaces ruraux autour des petites villes et des bourgs ruraux le long du fleuve. La métropole jardin aurait ainsi présenté une structure séquentielle très marquée, alternant des séquences urbaines renforcées par leur mise en réseau et leur accessibilité accrue, et des séquences paysagères rurales préservées, les coupures vertes. Ce principe est très lisible dans les schémas publiés par l'OREALM.

Michèle Delaigues et Jean-Pierre Saurin ont expliqué dans leur exposé que cette mise en réseau s'est heurtée à la rivalité des pouvoirs municipaux orléanais et tourangeaux, et que la liaison ferroviaire rapide par monorail n'a pas vu le jour au-delà de sa brève expérimentation avortée au Nord d'Orléans en direction de Paris.

Pour autant, l'examen de la carte montre que la Loire n'en constitue pas moins un élément d'organisation séquentielle effectif du territoire. Les grandes infrastructures, autoroutières comme ferroviaires, longent le fleuve à distance. L'alternance des villes et des coupures vertes rurales semble effective également, à tel point qu'on pourrait se demander si la métropole jardin, avant d'être un projet d'urbaniste, n'est pas d'abord inscrite au cœur du paysage de la Loire Moyenne. Serge Thibaut rappelle d'ailleurs que l'urbaniste Lucas Berry a eu l'intuition de la métropole jardin après une exploration routière continue entre Orléans et Tours.

### Une séquentialité effective mais complexifiée par les paysages de franges

C'est pour tester la prégnance de cette figure d'organisation paysagère et territoriale que nous avons choisi de nous embarquer en train entre Tours et Orléans. Pour rendre compte de notre perception du paysage et découvrir par la suite jusqu'à quel point la structure de la métropole jardin l'organise, nous avons construit une carte de l'itinéraire suivi en train selon le protocole suivant :

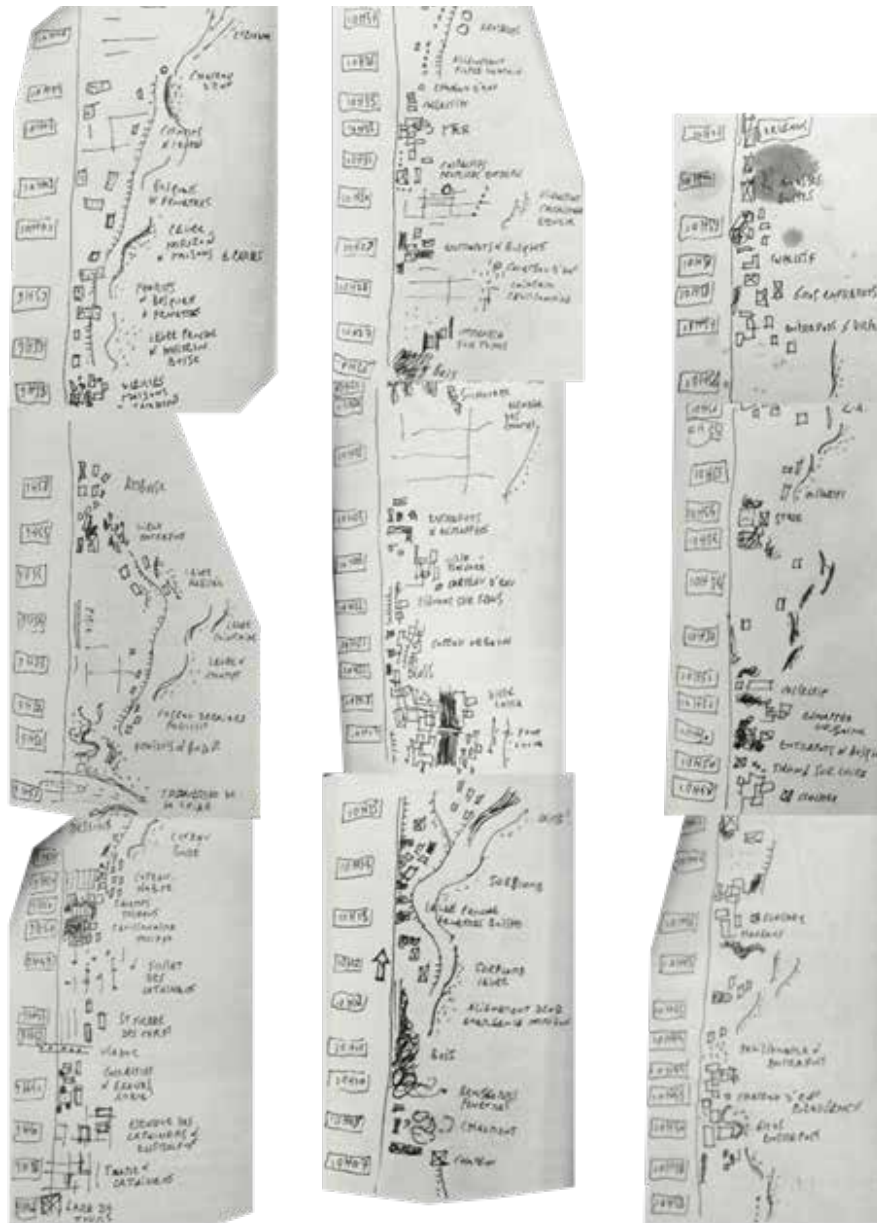
- Denis Delbaere s'est installé à la fenêtre donnant sur la Loire et a dessiné de très rapides croquis du paysage, en commençant un nouveau chaque fois que le paysage lui semblait avoir changé substantiellement. A chaque fois qu'il commençait un nouveau dessin, il notait l'heure correspondante.
- Véronique Hattet a indiqué sur une carte IGN la position approximative du train toutes les minutes à partir du départ et jusqu'à l'arrivée. Ce chronométrage de la carte a permis par la suite de situer assez précisément les dessins réalisés par Denis Delbaere sur un fond de carte.
- Hervé Davodeau s'est installé à la fenêtre donnant au Nord vers la Beauce et a procédé à un relevé photographique du paysage selon le même principe.

A l'arrivée, ce sont 89 dessins qui ont été réalisés entre 9h36 (départ de la gare de Tours) et 10h56 (arrivée en gare d'Orléans). Il a donc fallu 1h20 au train pour parcourir toute la métropole jardin, en s'arrêtant à toutes les gares (Saint-Pierre-des-Corps, Amboise, Chaumont, Blois, Mer, Beaugency, Meung sur Loire).





Carte de l'itinéraire suivi en train

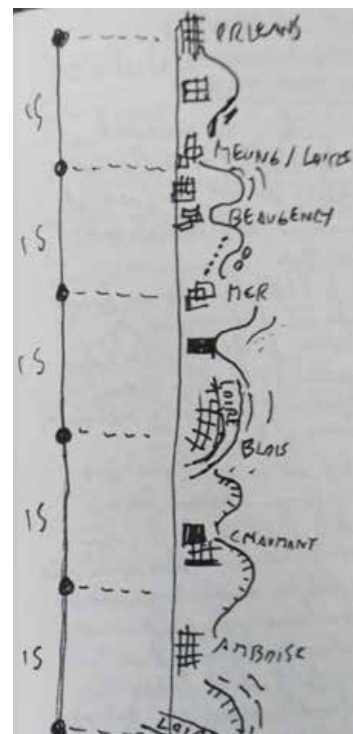


Transcription cartographique des croquis

Il a fallu ensuite transformer ces croquis en carte, tâche facilitée par le traitement graphique des croquis, qui en raison de la vitesse de défilement des informations a été réduit à des indications relevant autant de l'annotation encodée que de la description figurative du paysage. Le tracé de la carte a été réalisé de façon intuitive, sans regarder la carte géographique, en tâchant de rendre compte des profondeurs d'espace et des principaux éléments qui l'occupent et la jalonnent.

La carte finale résulte d'une schématisation progressive des informations ainsi collectées, et fait apparaître 6 séquences d'ouverture paysagère correspondant chacune à environ 15 minutes de déplacement en train : Saint Pierre / Amboise (séquence 1), Amboise / Chaumont (séquence 2), Chaumont/Blois (séquence 3), Blois / Mer (séquence 4), Mer / Meung (séquence 5), Meung/ Orléans (séquence 6).

Au Nord, le relevé photographique fait apparaître également une alternance de séquences très fermées, correspondant cependant plus à des boisements qu'à des traversées d'agglomérations, et de séquences très ouvertes sur l'étendue des champs beaucerons. Mais si cette expérience tend donc à confirmer la prégnance de l'organisation paysagère séquentielle de la métropole jardin, la nature des paysages relevés invite aussi à en relativiser certains aspects.



*Synthèse cartographique du parcours et mise à l'échelle sur le fond de carte*

Premièrement, la Loire est pratiquement absente de ce paysage. Mise à part la traversée du fleuve entre Saint-Pierre et Amboise, puis l'arrivée en surplomb sur Blois, le fleuve est invisible depuis le train. Ailleurs, les habitués devinent le cours de la Loire par la surélévation herbeuse de la levée qui l'accompagne. Parfois, les crêtes boisées de la rive gauche dépassent à l'horizon et donnent à appréhender l'étendue dans laquelle circule le fleuve. Et de fait, la comparaison entre la carte paysagère que nous avons esquissée et les tracés effectifs du fleuve sur la carte géographique montrent une très forte adéquation entre les deux : presque toutes les séquences d'ouverture spatiale que nous avons relevées correspondent à des moments où la Loire décrit une boucle lointaine.

Deuxièmement, l'alternance des séquences bâties et paysagères ne relève pas d'une pure et simple juxtaposition : elle est complexifiée par la présence, presque constante, à la rencontre des deux, de franges périurbaines (ou périrurales) dominées par les zones d'activité économique. Ces petites zones, que le plan de l'OREALM se proposait de minorer, sont manifestement devenues une composante majeure du paysage de la métropole jardin et gèrent en général la relation entre ville et agriculture.

Troisièmement, nous avons été frappés par la relative rareté des grands points de repère architecturaux. Mis à part le château de Chaumont ou l'arrivée sur Blois, le paysage de la métropole jardin, contrairement à ce que nous imaginons d'un territoire au passé architectural et urbain prestigieux, ne présente pas de paysages urbains remarquables ni de monuments jalonnant l'itinéraire. Les seuls éléments architecturaux jouant ce rôle avec une certaine constance sont les châteaux d'eau, effectivement présents à intervalles réguliers d'un bourg à l'autre de l'itinéraire.

Forts de cet ensemble de constats, nous avons ensuite décidé, durant l'après-midi, d'explorer à pied l'une des séquences paysagères de la métropole jardin à proximité d'Orléans – puisque c'était notre point d'arrivée- entre Meung sur Loire et Beaugency. Il s'agissait pour nous d'approcher de plus près la manière dont la frange entre séquences urbaines et paysagères a été construite.

Nous avons donc repris le train en gare d'Orléans et, au sortir de la gare de Meung, nous nous sommes dirigés vers les champs en direction de Beaugency. Nous nous sommes alors retrouvés dans une grande zone d'activités logistiques, intercalée conformément à nos observations depuis le train entre champs et ville d'Ouest en Est, et entre voie ferrée et autoroute du Sud au Nord.

Bien que présentant les caractères de déstructuration spatiale propres à ce type de lieux, cette zone d'activité a manifestement fait l'objet d'une certaine attention en matière d'aménagement paysager et environnemental, si bien qu'en traçant la carte de l'ensemble de ces aménagements, Lolita Voisin a pu décrire l'ensemble comme une sorte de trame verte implicite, en laquelle il est tentant de voir un effet des ambitions paysagères de la métropole jardin. Nous avons ainsi rencontré tout à tour :

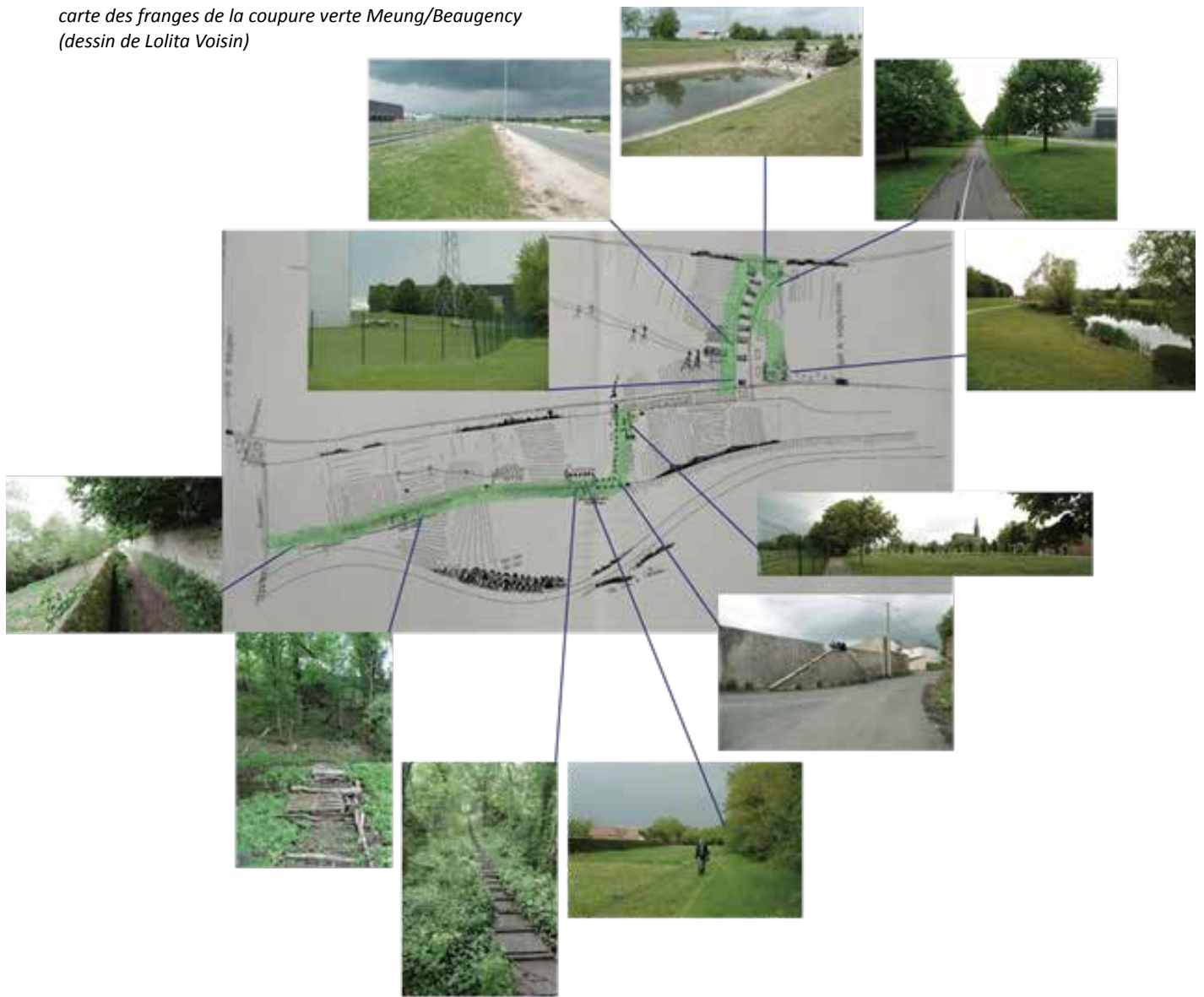
- un parc aménagé autour d'un bassin d'écrêtement des eaux de pluie de la zone, et présentant une certaine qualité dans son dessin (accompagnement rocheux des arrivées d'eau dans le bassin, aménagement d'une large promenade plantée, roselière le long des berges...)
- des piétonniers assez larges et nettement séparés des chaussées centrales le long des voiries principales. Un mail de tilleuls longe ces piétonniers en partie Nord de la zone d'activité, et se poursuit à l'intérieur des espaces verts le long des entrepôts.
- d'autres bassins de rétention, souvent moins aménagés, à l'exception d'un grand bassin le long de l'autoroute, introduit par une vaste pelouse et offrant une promenade en hauteur le long des berges

Nous avons ensuite longé la route départementale qui, longeant la Loire sur toute la longueur de la métropole jardin, relie ici Meung-sur-Loire à Beaugency via le village de Baule. Cette route occupe une position si structurante à l'échelle de la métropole qu'il serait tentant d'y voir un axe de mise en scène et en valeur du paysage, mais tel n'est pas le cas. Les accotements herbeux qui la longent n'offrent aucun confort aux piétons, d'ailleurs absents. Aucune plantation n'agrémente ou ne souligne cet axe, réduit à une fonction de liaison technique. Par ailleurs, placée en hauteur par rapport à la Loire, cette voie n'offre pourtant aucune vue sur le fleuve car une falaise d'une quinzaine de mètres de hauteur l'en sépare et dessine une ligne de crête derrière laquelle tous les lointains disparaissent.

En revanche, dès que nous sommes parvenus au village de Baule, nous avons pu observer à nouveau un dispositif assez fin de gestion paysagère de la frange entre agglomération habitée et champs. En quittant la route vers le Sud et la Loire, nous avons longé une succession de pelouses, de terrains de sport et de terrains d'évolution enherbés au milieu desquels une salle des fêtes et une église, Saint-Aignan, complètement détachée du village forment des repères architecturaux puissants. Un mail de marronniers traverse cet ensemble d'équipements publics du Nord au Sud et dessine très clairement la limite des champs, bien que l'installation d'un entrepôt commercial sur une partie du linéaire altère nettement la clarté de cette relation.

En longeant ensuite la falaise qui sépare le village du fond de vallée de la Loire, nous avons été naturellement conduits jusqu'à Beaugency en constatant que cette puissante rupture de pente constitue une véritable promenade publique, certes aménagée sans grand soucis de continuité et d'unité, mais qui a pour effet malgré tout de donner une accessibilité et une consistance paysagère continue à l'ensemble

carte des franges de la coupure verte Meung/Beaugency  
(dessin de Lolita Voisin)



de la coupure verte entre Meung et Beaugency. Il est remarquable que la plupart des aménagements que nous avons observés sont, selon le témoignage de quelques usagers rencontrés, à l’initiative de riverains et de particuliers, plutôt que de la puissance publique, et semblent répondre à une demande locale forte en matière de paysage et de cadre de vie. En longeant la falaise, nous avons ainsi rencontré :

- une petite opération de logements groupés et collectifs des années 1980 dont les espace publics ont exploité la dénivellation avec habileté (garages escamotés dans la pente, valorisation d’anciens murs de soutènement et d’escaliers d’accès en pierre, pelouse publique en partie haute),
- un lotissement de maisons individuelles en retrait derrière une pelouse introduisant la falaise boisée, sous le couvert de laquelle un réseau fin de sentiers a été aménagé à peu de frais et conduit jusqu’au bas des pentes et à la rivière qui la longe,
- un chemin longeant les champs sur plusieurs kilomètres à la lisière du coteau boisé, et donnant à travers les frondaisons sur le fond de vallée, tout en desservant des linéaires de jardins potagers et d’agrément, mais aussi à des promenades sommairement aménagées.

Cette deuxième partie de notre exploration nous a donc convaincus que même si la coupure verte de Meung / Beaugency n’a manifestement pas été pensée comme un ensemble paysager cohérent, les franges qui la séparent des deux pôles urbains ont fait l’objet de soins qui, considérés ensemble, dessinent finalement les linéaments d’un projet de paysage qu’il serait assez simple de composer.