

Michel Coulette. – Comme je vous l'ai dit ce matin, j'ai découvert un autre sens au paysage avec notre ami Jacques Sgard quand il est venu travailler pour l'OREAM.

Ce n'est pas tant le premier directeur de l'OREAM, Michel Picard, qui était énarque, qui a fait avancer cette affaire, mais plutôt un des urbanistes, Christian Hennenon, qui était là au début, et qui a introduit des paysagistes dans l'équipe : Michel Citerne et un autre Picard, dont j'ai oublié le prénom. Ils n'ont pas laissé des traces mirobolantes sinon qu'il a été fait appel à Jacques Sgard dès le début pour avoir une vision globale du paysage.

La difficulté à l'époque était que ce type d'études pouvait être difficilement pris en compte au niveau des documents d'urbanisme d'application, c'est-à-dire les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). À ma connaissance, du point de vue légal, il n'y avait pas de moyens pour intervenir vraiment dans ce cadre.

Les travaux de Jacques Sgard ont donc plutôt servi à essayer d'imprégner les responsables et dirigeants de l'intérêt de cet angle pour envisager les problèmes d'aménagement.

La question du paysagiste est devenue franchement opérationnelle et décisive quand nous avons eu à traiter les grandes friches industrielles. En effet, la démonstration a été faite, et j'y ai beaucoup participé, que le terme de friche était tout à fait adapté. Les terrains « mis sur le marché » suite aux démolitions et à la disparition d'une partie de la sidérurgie étaient hors d'échelle par rapport aux besoins immobiliers liés au cours normal de l'évolution économique et démographique de la Lorraine à cette époque.

Manifestement, tout le monde était d'accord : on ne pouvait pas laisser ces terrains dans l'état de décrépitude dans lequel ils étaient après le départ des industriels. Il fallait donc une instance intermédiaire pour les mettre en stock, qui les paysage de façon intelligente et qu'ils soient remis sur le marché au fur et à mesure des besoins, d'une part, et dans un état plus séduisant et correct pour les utilisateurs d'autre part.

C'est là que Jacques Sgard est intervenu à Homécourt, Jean-Claude Hardy à Longwy, etc.

Voilà en gros comment je vois l'évolution de la prise en compte du paysage. Avant cet élément des friches, il y a peu de choses opérationnelles. Citerne avait fait un plan ; il y avait une idée de paysagement le long de l'autoroute A31 entre Nancy et Thionville. Cela n'a eu que peu d'effets : peinturlurer une conduite de gaz ou une conduite d'évacuation des cendres de la centrale de La Maxe, ce qui n'a pas fait plaisir à EDF, lui a compliqué la vie et n'a pas eu un effet convaincant sur le paysage.

Denis Delbaere. – Était-ce le projet au départ qui était faible ou bien sa mise en œuvre qui n'a pas suivi ?

Michel Coulette. – Le projet n'était pas très puissant en conception. Par ailleurs, il ne s'est pas intéressé immédiatement au paysage global, mais à des problèmes ponctuels d'éléments ou de structures qui faisaient signal dans l'environnement.

Si on s'approche aujourd'hui, la situation est très différente. En effet, dans les SCOT, on a quelques moyens, du moins on essaye — c'est récent — de faire un plan de paysage. Nous essayons d'en faire un à l'échelle du

SCOT (Schéma de cohérence territoriale) de Metz. C'est une démarche de recherche : comment faire pour retranscrire cela dans les PLU et PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal) Ce n'est pas encore très net.

Nous l'avons fait à l'échelle de notre communauté de communes Mad et Moselle parce qu'on est là plus près de l'opérationnel étant donné la responsabilité de la communauté en matière d'environnement et d'eau avec la loi sur l'eau. Les paysagistes qui ont fait cette étude, le bureau d'étude OMNIBUS, Anne Cécile Jacquot et François Roumet, ont mis en évidence un certain nombre de traits du paysage qui méritent d'être mis en valeur avec des actions faisables à l'échelle de la communauté de communes.

Denis Delbaere. – Si on prend la question du paysage de manière peut-être encore plus large, c'est-à-dire la question de l'aménagement et de l'organisation du territoire, je suppose que vous avez de nombreuses choses à nous dire sur les orientations qui ont été suivies dans le schéma, comment elles ont été choisies, ce qui a fait débat.

Michel Coulette. – Des phénomènes ont complètement dépassé tout le monde, y compris en termes paysagers : la prolifération des zones commerciales et l'absence de traitement paysager dans les grandes zones d'activités. C'est le principal trou que je vois dans la raquette.

Frédéric Pousin. – Sur cette problématique du traitement paysager des zones d'activités, les premiers projets dont vous parliez (Homécourt ou Longwy)...

Michel Coulette. – Ah non ! Il s'agissait là de friches, ce qui est différent.

Frédéric Pousin. – Le projet ne visait-il tout de même pas à accueillir de nouvelles activités dans ses friches?

Michel Coulette. – Cela devait accueillir on ne savait quoi. C'est complètement dépendant de l'environnement immédiat et de la demande immobilière dans le secteur.

Nous ne savions pas ce que nous allions faire des friches de Longwy. L'objectif était que cela ait une meilleure gueule pour les habitants pour commencer et que ce soit sommairement viabilisé de telle façon que cela veuille dire quelque chose. Il s'agissait d'offrir un terrain utilisable et pas un champ de ruines que les gens ne savent pas par quel bout prendre.

Les services fonciers de la sidérurgie avaient souvent acquis ces terrains avec des difficultés, en y mettant le prix auprès des paysans ou de ceci ou cela. La valeur comptable des terrains était démesurée par rapport à ce qui était immédiatement possible sur le marché.

Il y avait donc la tentation que de petites entreprises rachètent de petits bouts. Cela s'est produit : elles démantelaient, récupéraient toute la ferraille d'un bâtiment pour disparaître ensuite dans le paysage.

L'autre danger que nous avons subodoré, mais nous n'avons pas de preuve, était que des gens placent du fric noir sur des achats dont ils n'avaient rien à faire.

Le montage avec l'établissement public foncier a donc été décisif pour racheter tout cela, faire les travaux de paysagement et de ne remettre sur le marché qu'en fonction des projets locaux pour tel ou tel usage industriel ou pas.

Frédéric Pousin. – C'était donc une sorte de cadre qui visait à changer l'image, la perception qu'on avait.

Michel Coulette. – Voilà, changer l'image des lieux, y compris de l'agglomération au sens large. Dans le cas de Longwy ou d'Homécourt, c'est caractéristique.

Denis Delbaere. – C'est en fait du préverdissement.

Michel Coulette. – Oui, voire du traitement de pollution par les plantes qui a été expérimenté sur une des zones d'Homécourt, de nombreuses choses comme cela.

Denis Delbaere. – Jacques Sgard nous disait hier que la question de la pollution des sols n'était pas du tout prise en compte.

Michel Coulette. – Oui, tout à fait, cela a toujours été une difficulté car l'État ne voulait pas prendre cela en charge. Cela restait à la charge de l'ancien exploitant qui avait malheureusement d'autres urgences. On le voit encore aujourd'hui avec l'ancienne aciérie électrique de Gandrange. Le bâtiment d'acier est démolé mais le bâtiment de l'aciérie est toujours là parce qu'il est pourri d'amiante jusqu'aux os et que personne n'a envie de payer pour faire cela proprement. Cette aciérie est située au débouché de la vallée de l'Orne.

Jacques Sgard. – Dans les sols, c'est pareil : on ne sait pas ce qu'il y a.

Michel Coulette. – Il y a eu des choses effectuées à la sauvage à l'époque. Je me souviens de la petite zone d'activité située à la sortie de Moyeuve-Grande, en allant vers Rombas.

Dans l'ambiance « on doit reconverter à tout prix ; il faut faire de l'activité », il s'agissait d'une ancienne cokerie, donc je ne vous dis pas ce qu'il y avait en dessous. Quand on a fait la viabilité de nouvelles zones, tous les tuyaux étaient enveloppés de films étanches pour éviter toute transmission de pollution. Il s'agissait donc d'un cas où la chose a été étouffée.

Denis Delbaere. – Si l'on peut revenir à ce que vous disiez, le trou dans la raquette était donc l'urbanisme commercial.

Michel Coulette. – L'urbanisme commercial a été globalement maîtrisé. En effet, la loi, avec la commission nationale et les commissions locales d'urbanisme, a freiné l'évolution. Ce ralentissement a été bénéfique pour tout le monde, même si les commerciaux en question ne s'en rendaient pas compte. En effet, la situation de guerre commerciale et de friches commerciales serait sinon bien pire. Nous l'avons aujourd'hui, mais de manière atténuée.

Par contre, du point de vue de la maîtrise de la qualité urbaine, on a été mauvais. Un des plus beaux exemples en est la zone d'activité qui se situe au sud de Metz, en allant vers Pont-à-Mousson (Jouy-aux-Arches, Moulins-lès-Metz, Augny, etc.).

Si le SDAU de l'époque avait été appliqué, il n'y aurait rien. Tout s'est donc fait par petits bouts successifs, en dérogation de ceci ou de cela, y compris le Cora de Moulins-lès-Metz. Dès lors que c'étaient de petites dérogations successives, il n'y a pas de planification d'ensemble. En effet, il était par définition interdit de planifier car c'était de la zone verte au SDAU. On en voit le résultat aujourd'hui : les voiries sont organisées par petits bouts successifs, par ronds-points successifs ; il n'y a pas de plan.

Denis Delbaere. – Donc personne ne faisait respecter le SDAU ?

Michel Coulette. – Eh bien... non !

Denis Delbaere. – Qui a la responsabilité de faire appliquer un SDAU ?

Michel Coulette. – Les préfets successifs, les pressions d'élus, ceci, cela...

Denis Delbaere. – Y avait-il donc des ententes entre élus locaux et services préfectoraux ?

Michel Coulette. – Entre élus locaux, cela pouvait être bouffage de nez et concurrence. Si Jouy-aux-Arches

a développé autant de surfaces, c'est parce que leur taxe professionnelle était moitié moindre qu'à Moulines et Metz Métropole.

Jacques Sgard. – On a toujours observé cela : les élus étaient tellement désireux d'attirer les entreprises qu'ils ne voulaient surtout pas leur imposer des règles. On l'a vu à Homécourt.

Denis Delbaere. – Mais le SDAU est voté par les élus.

Michel Coulette. – À l'époque, le SDAU relevait de l'autorité de l'État. Il y avait une consultation des élus, mais ces derniers n'étaient pas les vrais décideurs.

Denis Delbaere. – Certes, et il n'y avait pas de communauté urbaine.

Michel Coulette. – Il n'y avait pas non plus de région.

Denis Delbaere. – Et la question d'une communauté urbaine ne s'est-elle jamais posée en Lorraine ?

Michel Coulette. – Il y a eu une communauté urbaine de Metz avant Metz Métropole, mais c'était sur un espace relativement réduit. Il ne s'agissait pas de Metz-Tourville, mais juste autour de Metz, a minima.

Denis Delbaere. – A-t-elle été créée après l'OREAM ?

Michel Coulette. – Oui, bien après. Il ne s'agissait pas d'une communauté de communes, mais d'un district urbain.

Denis Delbaere. – Il n'y avait donc aucun échelon intermédiaire entre l'État et...

Michel Coulette. – Après le district, il y a eu communauté urbaine ; cela a été un peu élargi et c'est ensuite passé à Metz Métropole.

Denis Delbaere. – Cela ne change pas grand-chose, mais la communauté urbaine peut faire un peu tampon.

Michel Coulette. – Quant à la dénomination, ce sont des lois beaucoup plus récentes. Il y a un certain nombre d'avantages à être constituée en métropole (fiscaux, attribution de compétences).

Denis Delbaere. – Y a-t-il eu à votre avis d'autres grands ratages ?

Michel Coulette. – Ce ratage-là n'est pas spécialement lorrain, mais national !

Denis Delbaere. – Dans d'autres domaines comme l'habitat par exemple, y a-t-il eu des décalages importants, voire des contradictions entre ce qui avait été fait et ce qui avait été prescrit par les schémas ?

Michel Coulette. – Ce qui me frappe dans les schémas de l'époque, par rapport à ce qu'on fait dans le SCOT aujourd'hui, c'est qu'il y avait peu ou pas de maîtrise de l'extension des demandes de logement par commune ou surtout de la consommation foncière — à part par le foncier autorisé ou interdit, en simplifiant. On allait hardiment sur des terres agricoles sans se poser aucune question.

Alexandre Callens. – Quand bien même, sur les schémas, on voit des logiques de protection de certains espaces de coteaux.

Michel Coulette. – Oui, mais quand les moyens légaux existaient. C'était parfois très théorique.

Denis Delbaere. – Qu'en est-il du canal Saône-Moselle, qui apparaît en pointillés sur les schémas ?

Michel Coulette. – Cela fait longtemps que c'est en pointillés. Cela a été un grand fantasme du maire de

Nancy pendant longtemps mais de mon point de vue, c'est complètement irréalisable. S'il y avait une chose à faire sur cet axe, ce serait une voie dédiée aux marchandises pour limiter une grande partie des poids lourds de l'axe en question.

Techniquement, ce canal est un monstre. Il n'y a pas de château d'eau au milieu. Il faut avoir conscience du fait que l'eau qui alimente l'actuel canal Moselle-Saône est de l'eau qui vient de Remiremont : c'est l'eau du massif des Vosges qui sert à l'alimenter par un canal secondaire et d'un réservoir d'eau à Bouzey, à côté d'Épinal.

Je veux donc qu'on me montre où on va chercher la flotte pour l'équivalent d'un canal à grand gabarit !

Denis Delbaere. – Si je ne dis pas de bêtises, il y a tout de même un schéma de réseau hydraulique dans le livre blanc de l'OREAM.

Michel Coulette. – On a tout de même une belle rupture de bassin versant à Langres et ce n'est pas tout à fait bas !

Denis Delbaere. – Il me semble qu'une carte du réseau hydraulique du livre blanc est un peu présentée comme un argument en faveur de la métropole lorraine.

Michel Coulette. – Certes, à la fin des années 1960 et au début des années 1970, c'était présenté comme tout à fait sérieux.

Denis Delbaere. – Et vous, à l'époque, n'y croyiez-vous pas ?

Michel Coulette. – À l'époque, pas plus que cela, mais je n'avais pas d'arguments décisifs.

Denis Delbaere. – En tout cas, ce n'était pas l'un des cadres programmatiques dans lequel on pensait cette métropole lorraine.

Michel Coulette. – Tout à fait, et nous, nous aurions plutôt défendu la voie ferrée, pas seulement parce qu'on avait un ingénieur SNCF dans l'équipe !

Concernant la Moselle canalisée, j'ai vu les derniers travaux. Cela était acquis et quasiment fait quand le schéma a commencé.

Denis Delbaere. – En comparant les cartes IGN de 1950 et aujourd'hui, parmi les transformations les plus évidentes du paysage, on a cette série incroyable de bassins dont j'imagine qu'il s'agit d'anciennes sablières le long de la Moselle.

Michel Coulette. – Il s'agit de l'exploitation du gravier. S'agit-il d'un loupé ou est-ce dans la nature des choses ? Je ne sais pas.

Denis Delbaere. – Il me semble qu'il n'y a pas un mot là-dessus dans les documents de l'OREAM.

Michel Coulette. – Non, le souci de la ressource en granulats n'a pas été pris en compte.

Denis Delbaere (s'adressant à Jacques Sgard). – D'un point de vue paysagiste, cela ne semblait-il pas être un sujet ?

Jacques Sgard. – Je n'ai pas le souvenir de cela !

Michel Coulette. – On l'a en partie traité dans la communauté de communes. Le souci, en termes de

paysage post-exploitation, c'est quel usage, pour qui, avec quelle renaturation ? On a donc reprofilé des berges pour créer des frayères et que ce ne soient pas de simples étangs de pêcheurs.

Jacques Sgard. – Est-ce que cela ne l'est pas devenu ? Tous ces plans d'eau n'ont-ils pas été privatisés ?

Michel Coulette. – Non, pas tous.

Denis Delbaere. – Nous n'avons pas eu le temps de beaucoup nous aventurer dans ce secteur, mais rien qu'en cherchant un itinéraire à peu près simple à suivre, nous avons une chance de ne pas trop nous perdre : on voyait tout de suite que cela n'allait pas être facile.

Le seul transect que nous avons pu faire, la seule perception des choses que nous avons, c'est d'être dans une immense saulaie.

Michel Coulette. – Une voie piétons-cyclistes existe de bout en bout, anciennement dénommée Charles-le-Téméraire. Elle présente tous les cas de figure de gravières, de restes d'ancien canal à petit gabarit, etc.

Denis Delbaere. – S'agit-il d'une voie récemment aménagée ?

Michel Coulette. – Oui, au début du XXI^e siècle.

Frédéric Pousin. – Vous avez évoqué ce matin le plan de paysage qui devait accompagner l'autoroute et qui finalement, n'était pas très puissant.

On lit aussi dans le schéma de l'OREAM un propos sur l'aménagement des berges du canal qui permettrait de faire bouger l'image de la vallée industrielle. Cela a-t-il eu une réalité ou était-ce juste une intention qui en est restée là ?

Michel Coulette. – S'agit-il des canaux navigables principaux ?

Frédéric Pousin. – Je pense que c'est cela.

Michel Coulette. – Peut-être, mais je ne m'en souviens plus. Cela n'a pas eu d'effets concrets.

Frédéric Pousin. – Je me posais la question de savoir par quoi cela avait été traduit et s'il y avait eu des actions ou pas.

Michel Coulette. – Il y a des actions locales sur les restes de canaux Freycinet qui n'ont plus d'utilité pour la navigation. Je pense au canal de Jouy, etc., où des associations locales s'en sont occupées. Les communes se sont occupées de maintenir les berges et les talus en l'état, ne serait-ce que pour que les zones d'activité proches ne soient pas inondées.

Frédéric Pousin. – N'y a-t-il pas eu d'action sur le canal de la Moselle ?

Michel Coulette. – Concernant la Moselle canalisée, c'est-à-dire là où passent les grandes péniches, à part la voie Charles-le-Téméraire assez récente, il n'y a pas eu d'aménagements conséquents.

Alexandre Callens. – Pour continuer sur la question du paysage et des plans de paysage, la carte « sites et paysages » du schéma de l'OREAM qui a été projetée ce matin présentait un ensemble de secteurs identifiés comme étant le paysage. Il y avait un ensemble de numéros. Dans l'un de ces plans de paysage étaient identifiés les grands enjeux sur secteur et les pistes d'action. On le voyait le long du canal.

De nombreux autres secteurs étaient identifiés (peut-être une dizaine), et on se demandait ce qu'il en était de cette réflexion. S'agissait-il de périmètres tracés qui sont restés là ?

Michel Coulette. – Je crains honnêtement que cela n'ait pas eu de suite...

Alexandre Callens. – La seule suite qu'on a vue, c'est le plan pour les Vosges, qui d'ailleurs n'était pas inscrit au périmètre.

Michel Coulette. – Cela n'a rien à voir avec la Métropole. C'était une décision nationale de développement des Vosges qui ne comportait pas qu'un aspect de paysage.

Alexandre Callens. – Je me réfère au plan de paysage que Jacques Sgard a développé sur les Vosges. N'était-ce pas en lien avec l'OREAM ?

Michel Coulette. – Si, l'OREAM et l'OEDA (le petit équivalent alsacien de l'époque) pilotaient cette opération. Toutefois, le plan de paysage de Jacques n'en était qu'un des éléments parmi de nombreux autres (ski, tourisme, ressources thermales, etc.).

Alexandre Callens. – Concernant les différentes structures qu'on pourrait associer à l'OREAM, nous avons vu dans les autres séminaires concernant les autres OREAM que pour certains témoins, il y avait une succession logique entre les structures, par exemple l'OREAM, les établissements publics d'aménagement de villes nouvelles, les établissements fonciers, et parfois même des enchaînements avec le SGAR (Lyon).

Un des effets de l'OREAM est à la fois le schéma et ses suites, mais aussi comment les structures institutionnelles ont pu se combiner les unes aux autres et comment des idées de l'une ont été reprises par l'autre.

Qu'identifieriez-vous dans cette généalogie ? On a parlé ce matin de l'EPF. S'agit-il principalement de cela ou y a-t-il eu des choses parallèles ?

Michel Coulette. – L'EPF a été conçu à l'origine pour faire de la réserve foncière en vue des grands développements prévus dans le schéma, les pôles industriels et les centres-relais en particulier, ce qui a été fait. L'EPF est encore propriétaire de terrains en extension de Trémery, de Toul-Gondreville, et surtout de Semécourt.

C'était une affaire qui tournait et je ne sais pas comment cela aurait évolué s'il n'y avait pas eu de crise sidérurgique. Toutefois, la question des friches s'est imposée. L'idée qui est née en Lorraine a été de faire intervenir l'EPML (ancienne dénomination de l'EPFL) pour le stockage à long terme des terrains avant de parler de leur paysagement.

Cela a fait des petits puisque le Nord-Pas-de-Calais a repris l'idée. L'EPF du Nord-Pas-de-Calais est né de l'idée lorraine de faire traiter des friches industrielles par l'établissement public foncier.

Alexandre Callens. – Y a-t-il eu d'autres structures ? Je pense notamment au SGAR.

Michel Coulette. – Nous avons pas mal travaillé, au cas par cas, avec les sociétés d'économie mixte de développement : la SEBL en Lorraine, la SOLOREM à Nancy.

À l'époque, quand il s'est agi de développer le technopôle de Brabois, j'ai beaucoup travaillé avec la SOLOREM sur les premiers développements quand j'étais à l'OREAM. Avec la SEBL, on a travaillé sur les deux pôles industriels et sur le lac de Madine.

Alexandre Callens. – Qu'en était-il des structures qui mettaient en place les SDAU ?

Michel Coulette. – Avec les directions de l'équipement de l'époque, oui, les GEP. Nous avons des cas de figure très coopératifs, d'autres un peu conflictuels. En effet, si les prévisions démographiques à l'échelle de la Métropole étaient un peu délirantes, à l'échelle des SDAU, je ne vous dis pas !

Denis Delbaere. – Je trouve qu'une caractéristique forte du paysage de la Lorraine est la forêt.

Michel Coulette. – Tout à fait.

Denis Delbaere. – La forêt a-t-elle été un sujet ? Le développement de la sylviculture ? Sa protection, son extension ? En effet, le schéma parle de substituer au couple industrie-habitat un couple nature-habitat. On pense évidemment à la forêt.

Michel Coulette. – Ce sont là des idées plus récentes. Il ne faut pas projeter la sensibilité écologique d'aujourd'hui sur cette époque. Même s'il y avait des soucis paysagers, ce n'était pas aussi sophistiqué qu'aujourd'hui.

Denis Delbaere. – C'est simplement écrit noir sur blanc dans les documents.

Frédéric Pousin. – Je pense que la forêt était d'actualité à l'époque parce que l'habitat dispersé menaçait beaucoup la lisière des forêts. Il me semble que dans la population, il y avait aussi une image valorisante de l'habitation en forêt. En tout cas, c'était présenté dans d'autres OREAM comme un sujet d'actualité.

Ici, étant donné que la gestion des massifs forestiers était un sujet, ne se posait-on pas la question d'installer des activités de loisirs en relation avec les massifs forestiers, parallèlement à l'exploitation du bois ? Ne pouvait-on imaginer que le lien habitat-nature se pose dans les termes habitat-forêt.

Michel Coulette. – Je n'ai pas le souvenir d'avoir eu à gérer de telles choses.

Frédéric Pousin. – Qu'en était-il des géographes qui travaillaient avec vous ?

Michel Coulette. – Notre géographe préféré était plus branché développement économique.

Jacques Sgard. – Je n'en ai pas le souvenir non plus.

Michel Coulette. – Pour terminer sur la forêt, l'ONF, c'était l'espace sacré, la loi et les prophètes ! Il n'y avait pas les remises en question actuelles sur la façon de gérer une forêt.

Denis Delbaere. – Ces forêts sont-elles majoritairement gérées par l'ONF ? N'y a-t-il pas de forêts privées ?

Michel Coulette. – En bonne partie : entre les domaniales et communales, cela fait beaucoup. Je n'ai plus la proportion en tête.

Jean-Marie Simon. – Saint-Nicolas-en-Forêt a-t-il été réalisé avant la création de l'OREAM ?

Michel Coulette. – Oui, largement. Cela correspondait pour la sidérurgie à la nécessité de créer un habitat proche des usines qui ne se trouve plus en fond de vallée, où c'était saturé.

Il s'agissait encore de l'héritage patron-cité ouvrière par nécessité. Le taux de motorisation des ouvriers n'était pas celui d'aujourd'hui !

Jacques Sgard. – Nous sommes passés hier dans la vallée de l'Orne. Tous les versants étaient très forestiers. On pouvait imaginer que la forêt continuait de chaque côté, ce qui n'est pas du tout le cas. C'est bien souvent du plateau cultivé. Seuls les coteaux sont forestiers. Toutefois, cela donne cette impression de choc entre l'industrie, les lotissements et la nature forestière : c'est intéressant.

Denis Delbaere. – On découvre l’envers du décor sur les plateaux.

Jacques Sgard. – Du côté de Longwy, sur le plateau lorrain, je me souviens que c’était dur en hiver. C’était plat : la steppe !

Michel Coulette. – Entre la vallée de la Moselle et le plateau, la température peut présenter un écart de 3 voir 5 °C en hiver.

Jacques Sgard. – Voilà donc le contraste entre deux types de paysage que l’on n’imagine pas quand on a fait comme hier en restant dans la vallée.

Denis Delbaere. – Il n’en demeure pas moins qu’au vu de la carte, il y a tout de même de sacrés massifs forestiers : ce n’est pas un élément anecdotique.

Michel Coulette. – Et elle gagne du terrain. Les côtes de Moselle présentent un enrichissement phénoménal. On a l’impression visuelle que c’est la forêt, mais c’est souvent de la friche.

Je me suis une fois pris la tête avec le parc naturel, qui nous sortait une belle étude où tout ce qu’il y avait en friche sur ma commune était sacré : il ne fallait pas y toucher car il y avait un tas de petites bestioles et de plantes intéressantes. Je leur ai demandé comment pouvaient faire les vigneron qui voulaient se développer. Vient un moment où il faut arbitrer. Je connais deux ou trois vigneron qui ont bien défriché le coteau et tout le monde en est content. Sinon, ce serait la forêt vierge. Le terme de forêt est excessif car il y a de tout là-dedans ! Ce sont plutôt des ronciers évolués.

Jacques Sgard. – C’est comme ce que nous avons sur le site de l’usine ; la forêt s’est réinstallée alors que c’était totalement minéral et chimique. C’est de la forêt en 30 ans.

Michel Coulette. – Concernant le verdissement de nombreuses friches industrielles, nous avons juste un peu accéléré ce que ferait la nature si on n’y touchait pas, et ce, de façon un peu plus ordonnée.

Denis Delbaere. – Rétrospectivement, de façon globale, comment jugez-vous l’action de cet OREAM ?

Michel Coulette. – Je suis trop partie prenante !

Tout n’a pas réussi, mais il y avait un aspect précurseur dans plusieurs domaines : le train cadencé sur la ligne nord-sud ; l’agrandissement du lac de Madine pour qu’il soit utilisable à des fins touristiques ; les réserves foncières pour l’industrie — s’il y a une usine Peugeot à Trémery, ce n’est pas tombé du ciel : ce serait encore des champs et ce serait difficile à acquérir.

Pour d’autres aspects, la réflexion pouvait être un peu en avance, comme sur le paysage, mais il n’y a pas eu de débouchés immédiats.

Concernant l’aéroport, c’est compliqué. Le Luxembourg s’étant développé, l’aéroport de Lorraine devient un peu inutile. Une autre base aéroportuaire en Champagne a essayé de développer le trafic de marchandises plus à l’ouest, mais on n’a pas eu un succès phénoménal. En matière de trafic aérien, en l’absence d’amorce de hub significatif, de nombreux aéroports de province sont aidés par les collectivités.

Véronique Hattet. – Le choix de l’emplacement a-t-il découlé des études de l’OREAM ?

Michel Coulette. – Oui, tout à fait, mais c’est post-schéma. Deux sites étaient possibles dans le schéma d’origine : Glatigny, au sud-est de Metz, et Louvigny, entre Metz et Nancy. Ni l’un ni l’autre n’ont été choisis à cause des cônes d’envol d’une base OTAN située à Toul.

L'armée montre une inertie phénoménale face à l'évolution des choses. S'agissant de choses qui ne sont même plus en activité, il y a toujours une zone réglementaire de protection : c'est sacré et on ne peut pas y toucher.

L'emplacement actuel de l'aéroport de Lorraine a été donc été déporté à l'est à cause d'une raison purement réglementaire. De plus, il n'y a même plus d'avions à Toul : ce sont des panneaux solaires.

Il aurait fallu connaître tous ces règlements pour prévoir le souci, pour ensuite alerter l'État qui aurait répercuté cela à la DATAR, laquelle aurait répercuté au ministère des Armées, lequel aurait mis un temps fou à se décider.

Il ne faut pas rêver : on ne maîtrise pas tout. Des choses s'emmanchent mal et on constate après les dégâts.

Denis Delbaere. – À l'inverse, y a-t-il eu des choses qui étaient prescrites par le schéma et dont vous dites aujourd'hui : heureusement que cela ne s'est pas fait.

Michel Coulette. – Non, je n'ai pas d'exemples : des exemples inverses, oui !

En matière d'autoroutes, nous avons relancé la question du doublement de l'A31 au début des années 1990. Chérèque avait demandé une étude sur l'espace central et un des premiers lièvres que nous avons soulevés a été la saturation potentielle de l'autoroute A31.

L'État a fait faire un certain nombre d'études. Un projet A32 est sorti, qui était assez intelligent sans être parfait. Le tracé empruntait le territoire d'un sénateur mosellan qui était presque d'extrême droite ; il est passé à l'écologie d'un seul coup et il ne fallait plus d'autoroutes. Je cite cet exemple mais il y a eu d'autres points où des difficultés ont été rencontrées localement. Le problème n'est toujours pas résolu alors qu'il a été posé il y a 30 ans ! À l'époque, l'État avait les moyens mais aujourd'hui, il ne les a plus à ma connaissance. Nous allons vivre encore quelques années avec cette A31 saturée.

Quand on regarde les cartes de toutes les grandes agglomérations, qu'il s'agisse de Lille-Roubaix-Tourcoing, de Marseille ou de Lyon, elles présentent toutes un quadrillage d'au moins deux axes dans les deux sens pour faire circuler tout cela. En Lorraine, où on atteint le point le plus au sud sans péage, eh bien non, on ne s'en occupe pas ! Personne n'empêchera les camions de passer par là : c'est gratuit jusqu'à Gye au sud de Toul.

Même en Alsace, il y a maintenant deux axes !

Alexandre Callens. – Des OREAM jusqu'à aujourd'hui, d'autres documents de planification régionale se sont développés, en même temps sur des périmètres différents. Je pense notamment à la DTA.

Michel Coulette. – Vous avez devant vous un des principaux rédacteurs de la DTA en matière de confrontation entre les affaissements miniers et l'urbanisation.

Je connais des directeurs régionaux de l'équipement qui ont fait remarquer à la préfète de l'époque, Mme Malgorn, que la procédure DTA n'était pas faite pour traiter ce genre de problème. J'en ai encore parlé récemment à un directeur national, qui m'a dit que c'était un détournement de procédure. C'était ma conviction personnelle pour avoir beaucoup travaillé avec le directeur de l'équipement de l'époque. Toutefois, elle voulait absolument utiliser l'outil pour régler ces problèmes d'affaissements miniers et d'urbanisation.

La grande difficulté est que le savoir en matière d'affaissements miniers potentiels n'était pas instantané.

Il fallait que les ingénieurs des mines aillent rechercher toutes les archives minières pour reconstituer les parties exploitées et les parties qui avaient été effondrées.

En effet, le drame des mines de fer situées dans la campagne était que l'on effondrait tout après exploitation : cela descendait un bon coup mais ensuite, cela ne bougeait plus.

Sous les villes, on maintenait ce qu'on appelait des stots, c'est-à-dire que les piliers et galeries demeuraient parce qu'il était hors de question de faire descendre une petite ville de 5 à 10 m d'un seul coup !

Un ingénieur m'avait dit qu'un trou se bouchait de toute façon à long terme, sauf karst très ancien.

Il fallait donc que les ingénieurs reconstituent tous les endroits où il restait des mines exploitées avec piliers. La cartographie de tout cela n'allait pas de soi. De plus, l'exactitude de cette cartographie suscitait des interrogations en certains endroits. En effet, quand les compagnies minières découvraient des filons plus riches que la moyenne, les piliers étaient un peu moins épais... quant à savoir tout cela et mettre au point des cartes de risques réalistes, ce n'était pas simple du tout.

Ces cartes de risques arrivaient donc au fur et à mesure.

De plus, il y avait un mouvement de solidarité de toutes les communes minières. Celles qui étaient vraiment affectées étaient ravies que tout le monde se bouge pour faire masse, mais j'ai eu l'idée de prendre tous les PLU avec les zones d'extension des villes, de confronter cela aux risques miniers et de regarder les communes qui avaient des alternatives à leur zone d'expansion prévue. Si des alternatives étaient possibles hors risques miniers, même minimes, la commune modifiait son PLU sans que l'on touche à... voilà.

Il s'est avéré à l'analyse que 80 % des communes étaient dans cette situation, avec des exceptions comme Jœuf ou Homécourt, où c'était trop compliqué.

Dans la DTA, j'avais essayé de défendre le principe d'aider les communes qui avaient une possibilité alternative en reprenant leur PLU. Concernant celles qui étaient vraiment en difficulté, on n'interdisait pas tout, on tolérait un peu, mais on minimisait complètement les risques pris par la collectivité en cas d'affaissements éventuels.

Il s'agissait là du problème central qui avait motivé la DTA. Toutefois, comme il fallait que cela ait l'air d'une DTA, on y a mis des tas de choses ! On a mis les futurs réseaux routiers dans le principe ; on a mis un peu de verdure car c'était déjà la mode de l'environnement : on a donc installé des coupures vertes.

Comme c'est voté dans la DTA, il y a des choses qui emmerdent tout le monde maintenant ! En effet, les coupures vertes ont été dessinées à la louche sans en analyser l'impact positif ou négatif sur les communes concernées.

Alexandre Callens. – Le SRCE s'imbrique aujourd'hui dans le SRADDET : il y a eu un mouvement de reconfiguration des plans régionaux. Est-ce que les coupures vertes que vous avez évoquées sont discutées dans ce cadre ?

Michel Coulette. – Nous avons un problème concernant le SCOTAM, dans le secteur intermédiaire entre Metz et Thionville (Maizières-lès-Metz, Rombas, Pierrevillers) : on a une zone verte qui traîne, et qui est un peu dure à dessiner en vrai !

Alexandre Callens. – Qu'en est-il entre Metz et Nancy ?

Michel Coulette. – Il n'y a pas de problème. De toute façon, la DTA n'allait pas jusque-là : elle s'arrêtait au nord de Metz.