



HAL
open science

D'estuaire en vallée : Le paysage en préalable. Séminaire Plan-Paysage 8 - OREAM Nantes-Saint-Nazaire

Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet, Nour Laledj, Frédéric Pousin, Thierry Guineberteau, Andre Sentenac, Michel Viollet

► To cite this version:

Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet, Nour Laledj, Frédéric Pousin, et al.. D'estuaire en vallée : Le paysage en préalable. Séminaire Plan-Paysage 8 - OREAM Nantes-Saint-Nazaire. Séminaire Plan-Paysage 8 - OREAM Nantes-Saint-Nazaire, 2020. hal-03088014

HAL Id: hal-03088014

<https://hal.science/hal-03088014>

Submitted on 17 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PLAN PAYSAGE

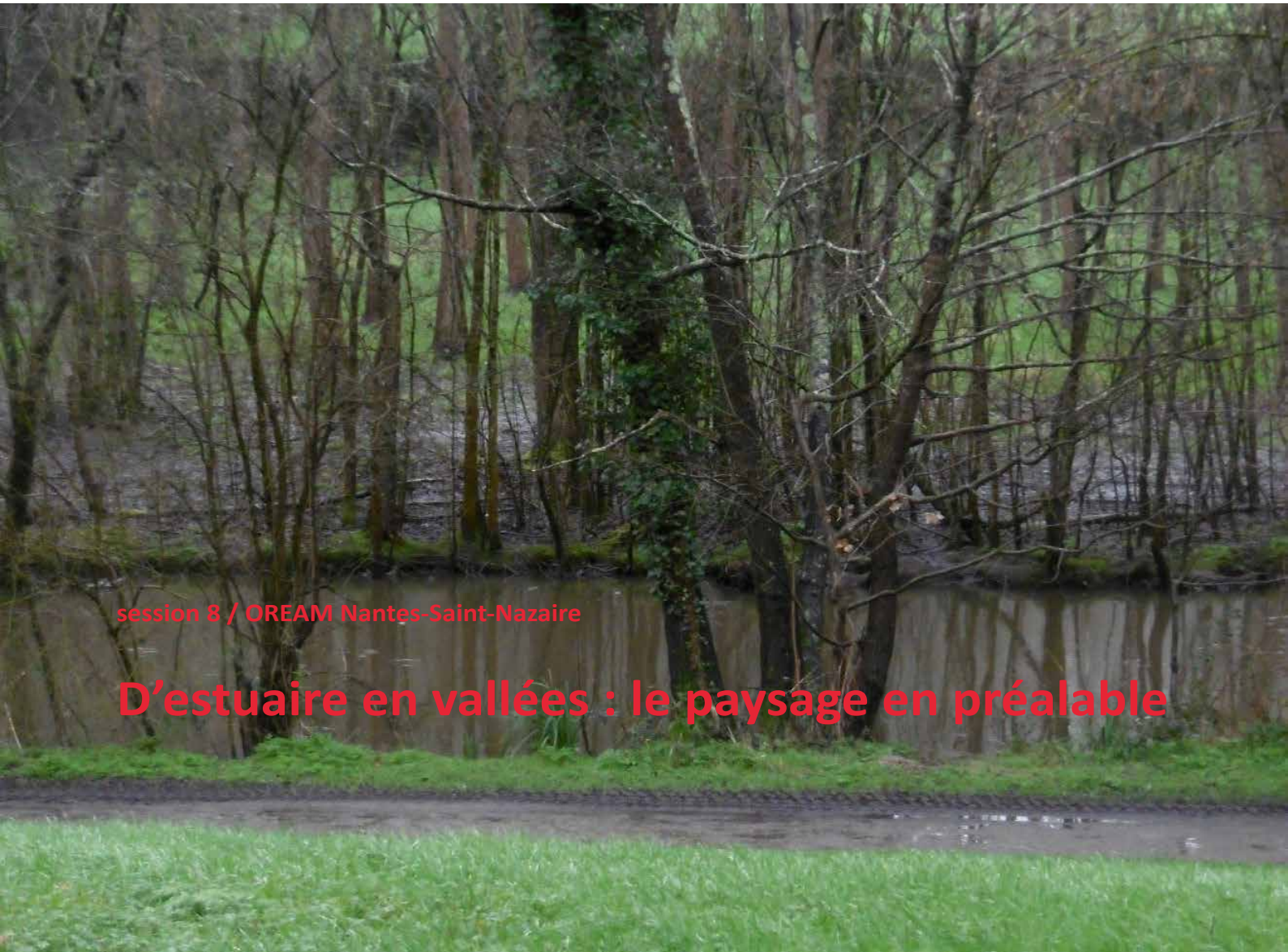
séminaire itinérant
d'exploration
des paysages produits
par les plans nationaux
d'aménagement du territoire

chercheurs de paysage

Alexandre Callens, architecte, doctorant (IPRAUS)
Denis Delbaere, paysagiste (ENSAPL)
Véronique Hattet, cartographe (IPRAUS)
Nour Laledj, paysagiste, master (ENS-PARIS-SACLAY)
Frédéric Pousin, architecte (ENSAPB)

invités

Thierry Guineberteau, géographe (IGARUN)
André Sentenac, architecte-urbaniste (OREAM)
Michel Viollet, paysagiste (consultant pour l'OREAM)



session 8 / OREAM Nantes-Saint-Nazaire

D'estuaire en vallées : le paysage en préalable

QU'EST-CE-QUE PLAN PAYSAGE ?

L'aménagement planiste du territoire conduit par l'Etat de 1950 à 1975 a suscité de nombreux plans et schémas directeurs, qui ont guidé et/ou inspiré le développement des métropoles françaises, et dont l'héritage demeure peu analysé. Pourtant, un demi-siècle après l'élaboration de ces stratégies ambitieuses, des bilans critiques pourraient en être aisément dressés. **PLAN PAYSAGE** engage une réflexion large sur l'efficacité des plans à partir de l'exploration concrète des espaces effectivement produits ou induits par le planisme. Le temps long joue ici un rôle aussi important que l'espace de la grande échelle, et épouse ainsi les formes du paysage que nous partageons, à la fois produit et contre-point des politiques d'aménagement du territoire.

Le planisme a recouvert des réalités différentes dans les pays qui l'ont mis en œuvre du fait de réalités culturelles et politiques spécifiques. Il s'agira aussi d'établir un dialogue entre diverses manifestations du planisme afin de faire ressortir leurs convergences et leurs divergences. La comparaison apportera une diversification des corpus appréhendés et un enrichissement des problématiques à construire. A travers son programme de travail **PLAN PAYSAGE** explore les relations entre la planification du territoire et la construction des paysages dans des termes renouvelés et à travers la diversité des échelles spatiales et des disciplines engagées (géographie, urbanisme, art urbain, aménagement, urbanisme planificateur et urbanisme de projet...).

PLAN PAYSAGE est donc :

- **un groupement de recherche (GDR)** en cours de constitution, dédié au planisme, à l'aménagement du territoire et au temps long du projet de paysage.
- **un séminaire itinérant** et ouvert à la dimension internationale. Le territoire national en France a connu une dizaine de grands plans d'aménagement du territoire, menés pour l'essentiel par les OREAM et les Missions interministérielles chargées de grands travaux d'aménagement régionaux. L'ambition de **PLAN PAYSAGE** est d'organiser pour chacun de ces plans une série de journées d'étude composées de :
 - séquences d'**exploration collective de terrains** représentatifs de la mise en œuvre du plan : des itinéraires variés sont proposés aux participants, afin de multiplier les explorations et de rendre compte ensuite du paysage lu à travers le Plan.
 - moments d'**étude du Plan et de son histoire**, dressant un état des lieux et faisant appel à des contributeurs, chercheurs et collectivités, capables de documenter l'histoire du Plan et de sa mise en œuvre.
 - temps de **conférence**, destinée à ouvrir la réflexion à l'international par l'exemple de planifications réalisées en différents points du globe.

Les manifestations de **PLAN PAYSAGE** sont ouvertes aux doctorants inscrits et aux étudiants de Master susceptibles de s'engager dans une thèse en relation avec les problématiques liées au planisme, à ses méthodes, à son actualité, à son évolution dans le contexte de la mondialisation.

SESSION NANTES-SAINT-NAZAIRE / 30 ET 31 JANVIER 2020



Jeudi 30 janvier : EXPLORATIONS

Excursions sur des sites représentatifs du projet
de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire
(Les vallées nantaises, la liaison Nante-Saint-Nazaire, le littoral)



Vendredi 31 Janvier : SEMINAIRE

Séminaire de restitution ENSA de Nantes

- 9h00 : Mise en forme des restitutions des excursions
- 11h00 : Conférence de Thierry Guineberteau
- 12h00 : Table ronde
- 14h00 : Témoignages de Michel Viollet et d'André Sentenac
«les travaux de l'OREAM et leur dimension paysagère»
- 15h30 : Restitution des excursions de la veille et débat



Participants

- Frédéric Pousin (directeur de recherche CNRS / UMR AUSser-IPRAUS)
- Denis Delbaere (professeur ENSAP de Lille / LACTH)
- Véronique Hattet (responsable de la carthothèque IPRAUS/AUSser)
- Alexandre Callens (doctorant /IPRAUS-AUSser)
- Nour Laledj (paysagiste, master / ENS-PARIS-SACLAY)
- Thierry Guineberteau (enseignant-chercheur, directeur de l'IGARUN)
- André Sentenac (architecte urbaniste, OREAM)
- Michel Viollet, (paysagiste, consultant pour l'OREAM)
- Gilles Bienvenu (historien de l'architecture, ENSA)
- Kevin Chesnel (doctorant / CRENAU)
- Laurent Devisme (professeur ENSA Nantes/AAU)



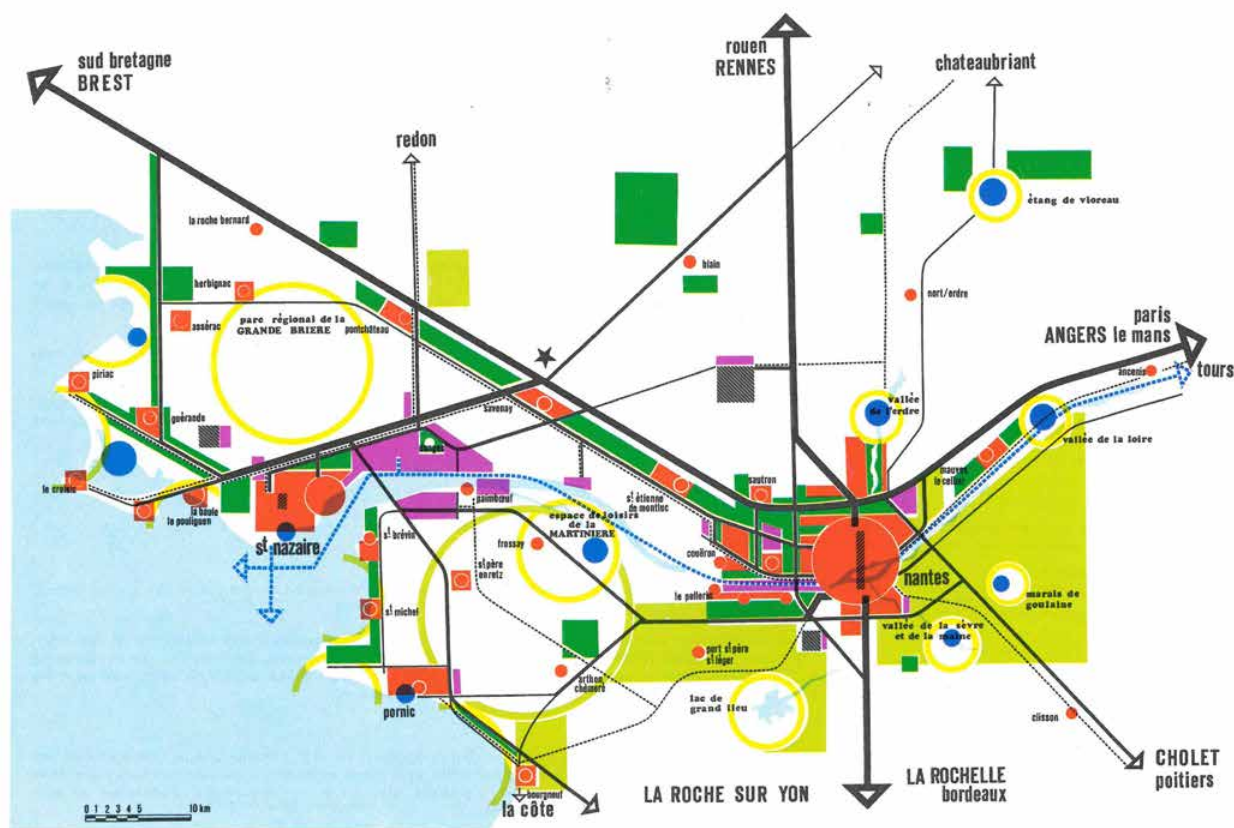


schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine de Nantes-Saint-Nazaire

De prime abord les schémas directeurs d'aménagement des aires métropolitaines (SDAAM) promeuvent une conception de l'aménagement qui repose sur une programmation lourde : construction d'infrastructures et de complexes productifs, réalisation d'équipements culturels, touristiques, construction de logements, le tout corrélé à des projections économiques et démographiques audacieuses, qui ne s'accompliront pas. Ils s'inscrivent dans une vision étatique et nationale de l'aménagement du territoire, caractéristique de la période des « Trente glorieuses ».

Le SDAAM Nantes-Saint Nazaire est en cela révélateur, car le schéma directeur intègre le projet de développement d'un port industriel de taille européenne, que conforte l'implantation d'une plateforme d'industries pétrochimiques à Donges-Montoir comme l'expose ici Thierry Guineberteau. Pour lui, le SDAAM incarne la vision de l'État sur un territoire complexe qui voit pourtant se développer d'autres dynamiques. Son exposé donne à voir tout un ensemble de dynamiques au sein desquelles l'OREAM est amené à se situer. Focalisant son analyse sur l'espace de l'estuaire, il distingue deux grandes familles de dynamiques, celles internes à l'estuaire et celles qui englobent celui-ci, les dynamiques régionales, portuaires, littorales. Toutefois, il souligne

avec justesse la dimension expérimentale de l'OREAM, dans la mesure où la planification s'y affranchit des limites administratives traditionnelles, ainsi que le décalage temporel entre le moment de l'élaboration du schéma dans les années 1960 et sa mise en œuvre dans les années 1970. Il convient également de rappeler que l'heure est alors à l'industrialisation de l'agriculture, au remembrement, à la concentration des lieux de production (les fermes deviennent des exploitations) et à la mise en œuvre d'un élevage hors-sol suivant une approche productiviste qui se traduit dans le vocabulaire comme on le voit sur les légendes des plans.

Toutefois, à y regarder de près, les SDAAM proposent plus qu'une approche programmatique dans la continuité de la période précédente, ils recherchent une vision intégrée de l'aménagement qui s'appuie sur une connaissance approfondie du territoire, de sa géographie physique et humaine, mais aussi sur l'évolution des modes de vie des habitants et la prise en compte des temporalités comme levier de l'aménagement de l'espace. Cette vision est le fruit d'une démarche qui fait encourager l'entrecroisement des regards disciplinaires. Car c'est l'une des innovations portées par les OREAM que de promouvoir l'interdisciplinarité dans l'aménagement. Les OREAM ont été créées à un moment de transformation profonde de la société, dont témoignent le mouvement politique de mai 1968, autant qu'une prise de conscience écologique et environnementale qui se traduira par la création du Ministère de l'environnement en 1971.

La question du paysage apparaît comme une préoccupation dans les documents de planification qu'ont produits les OREAM. Y sont développés des outils et des méthodes, des processus d'action envisagés aussi, qui mobilisent différents acteurs et compétences. De ce point de vue, la période des OREAM s'avère fondatrice pour tout ce qui se jouera par la suite en termes de politique du paysage, ce dont témoignent les paysagistes dans les entretiens qu'ils nous ont accordés.

Les SDAAM voient le jour alors que sont créés les Parcs Naturels Régionaux (PNR). Contrairement aux parcs nationaux, notamment aux États-Unis, qui développent une philosophie des sites protégés fondée sur des espaces patrimoniaux servant de support à une économie touristique première, la vision des PNR suppose une conception dynamique des territoires et une économie diversifiée qui exige de concilier des objectifs et des usages de l'espace divergents. La protection des paysages admet la création de nouveaux paysages en lien avec les évolutions du territoire. Le SDAAM de Nantes-Saint-Nazaire, comme celui de Nancy-Metz-Thionville intègrent dans leur périmètre un PNR.

Dans le Schéma de Nantes-Saint-Nazaire, le développement de l'agriculture est abordé dans ses relations à l'urbanisation, à la politique des loisirs et en termes d'homogénéisation des modes de vie, à l'échelle de la métropole. Dans ces conditions, la question d'une agriculture urbaine est posée du point de vue de la diversité des activités productrices ancrées dans des lieux (maraichage, arboriculture, polyculture, élevage, pépinières, horticulture). Certaines activités agricoles comme le maraichage peuvent être associées aux espaces de loisirs (La Martinière). Enfin l'agriculture est pensée dans sa dimension environnementale pour la gestion de la ressource en eau.

Suivant les SDAAM, les espaces forestiers revêtent des réalités différentes. Dans l'OREAM Metz-Nancy, la dimension productive est présente alors qu'à Nantes-Saint-Nazaire, c'est surtout la fonction paysagère de la forêt qui est valorisée, en tant que coupure verte ou espace de détente pour des loisirs périurbains et/ou à l'échelle de la région (pour la forêt du Gâvre, il est prévu de concilier exploitation et tourisme).

Les boisements permettent de séparer les zones de vigne et de polyculture. Le vignoble est une caractéristique paysagère présente dans l'OREAM Nantes-Saint-Nazaire comme dans celui de la Loire Moyenne. Une restructuration du vignoble est proposée, associée à une formation des viticulteurs.

En matière de développement touristique de la Côte Atlantique, on retrouve les principes qui ont été ceux de la MIACCA sur la Côte aquitaine : Développement de l'urbanisation en profondeur et en retrait du trait de côte pour limiter les constructions en front de mer, désignation de secteurs naturels préservés, dénommés ici Tiers sauvage. Cette démarche anticipe la loi Littoral de 1986. Sont en outre édictés des principes de liaison des grandes zones de loisirs par systèmes intégrés, ici axés sur les voies d'eau.

Enfin l'échelle internationale prend une signification différente de celle qu'elle avait au sein de la planification régionale qui s'était mise en place depuis les années 1930. Il s'agit ici d'une véritable échelle de réflexion permettant de positionner une métropole dans un système complexe, bien plus que de mettre en comparaison des métropoles entre elles ou de développer des réseaux d'échanges d'acteurs et de compétences.

Chaque OREAM développe ses propres stratégies d'action. Toutefois, on retrouve entre elles un point commun : la nécessité d'impliquer toutes les collectivités du territoire métropolitain, à travers les élus certes, mais aussi les populations. En ce qui concerne le paysage, cet objectif s'est traduit par la volonté d'informer et de mobiliser les populations.

Sur la Côte aquitaine, au sein de la MIACCA, une démarche de type participatif a visé à impliquer les populations dans l'aménagement. Celle-ci était portée par une publication, destinée à partager les initiatives et l'information entre les différents territoires — nous sommes après mai 68, Jacques Chaban-Delmas veut moderniser la France et développe dans un discours de 1969 resté fameux le projet d'une « Nouvelle société » fondée sur la concertation et le contrat. L'accueil du Président Pompidou fut très réservé et la politique souhaitée par Chaban délaissée. À la MIACCA, la stratégie participative est devenue une stratégie de communication sous la direction d'Emile Biasini, à partir de 1971.

C'est au sein de l'OREAM Loire Moyenne que la stratégie d'information des populations a pris la forme la plus aboutie, avec la publication des Cahiers de l'OREALM. Ceux-ci étaient vendus chez les buralistes, dans les gares, etc. Une série de 10 cahiers a été publiée, qui visaient à promouvoir le travail de l'OREALM.

Dans les autres OREAM, la communication avec les populations n'a pas fait nécessairement l'objet d'une démarche spécifique, mais on retrouve toujours la préoccupation d'informer les populations dans les études et travaux consacrés aux paysages.

Pour ce qui est de l'OREAM Nantes-Saint-Nazaire, ces études prennent la forme de plaquettes annexées au document du SDAMM. Ce sont des documents qui se veulent accessibles, intégrant plusieurs niveaux de lecture. Lorsque l'on s'intéresse à la diffusion des travaux des OREAM, on doit considérer aussi le graphisme des schémas directeurs qui seront amenés à circuler, en particulier dans les publications professionnelles, mais pas uniquement. Le design de ces schémas, tout comme celui des documents annexes, est éloquent.

Dans son témoignage, André Sentenac évoque le contexte politique de l'époque de l'installation de l'OREAM Nantes-Saint-Nazaire. Il rappelle que l'action de l'OREAM s'est construite à partir du jeu des forces en présence, tant nationales ou locales. Il replace l'équipe dans la structure administrative d'alors, ce qui nous plonge dans le contexte de l'État aménageur. Si l'on regarde les choses de ce strict point de vue, les préoccupations pour le paysage sont invisibles ; il faut alors s'intéresser aux initiatives de certains acteurs pour les percevoir.

Michel Viollet insiste sur la détermination et la force de conviction dont il a alors fallu faire preuve pour imposer les études de paysage. Il évoque les stratégies déployées pour entrer en contact avec les populations, afin de les sensibiliser au paysage et faire accepter les préconisations pour lutter contre la dégradation de ces

paysages. Puis il présente, documents à l'appui, les diagnostics qui furent établis sur ce territoire métropolitain et les évolutions souhaitables. Son exposé fait une bonne part aux méthodologies mises en œuvre alors par les paysagistes.

En écho à l'attention portée au terrain, les excursions que nous avons effectuées participent du bilan critique des OREAM que nous souhaitons réaliser. Pour cette session, nous avons choisi de visiter les vallées de l'Erdre, du Cens et de la Sèvre d'une part, le Sillon de Bretagne, l'espace de la Loire à la hauteur de Donges et la Côte Atlantique d'autre part. Ces choix ont été motivés par les enjeux qu'ils représentent dans le cadre du schéma, plusieurs de ces lieux ont été l'objet d'études paysagères commandées soit par l'OREAM dans le cas des vallées nantaises, soit par la structure d'Aménagement du Littoral Centre Ouest Atlantique (ALCOA) créée en 1971 pour l'étude du littoral atlantique. Dans les deux explorations, nous avons souhaité porter notre regard sur les deux rives de l'estuaire, car celles-ci ont été distinguées de longue date dans les études géographiques¹. Les restitutions de ces excursions, présentées à la fin de ce carnet, attestent du pari qui consiste à confronter le schéma au territoire.

Les discussions qui ont accompagné les différentes séquences de ce séminaire ont permis de replacer ce schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine dans la longue durée de l'histoire de l'aménagement du territoire et des formations urbaines d'une part, dans l'histoire récente des politiques publiques, celles menées par les collectivités territoriales d'autre part. Enfin, ont été nécessairement abordées les résistances et les luttes provoquées par les projets d'aménagement du territoire.

Que tous les participants à ce séminaire, contributeurs et discutants, soient ici remerciés tout comme l'École nationale supérieure de Nantes qui nous a chaleureusement accueillis.

1 Jean Renard, « Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole », *Noréis* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 26 août 2008, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/noréis/958> ; DOI : 10.4000/noréis.958

Illustration page 3 :

Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine de Nantes-Saint-Nazaire, 1970, Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire Métropoles d'équilibre et aires métropolitaines, Paris, La Documentation française (Travaux et recherches de prospective 11), page 43.

Thierry Guineberteau. – Je vais vous proposer un regard sur l'OREAM même si certains dans la salle connaissent beaucoup mieux l'OREAM que moi. Je vais plutôt vous expliquer comment j'ai pu voir les choses par rapport aux questions de territoire à la période pendant laquelle l'OREAM se met en place et ce qui a pu suivre, comment les idées et les approches territoriales de l'OREAM ont pu persister ou au contraire être un peu remises en cause ou contestées par d'autres logiques territoriales.

Je suis parti de l'idée que vous connaissiez déjà beaucoup de choses. Je vous avoue aussi que je n'ai pas eu beaucoup de temps pour me remettre dans à ce sujet... j'y ai un peu travaillé au moment de ma thèse, il y a déjà un petit moment. Je n'ai d'ailleurs jamais connu l'OREAM en tant que tel et je ne sais même pas à quelle date il a été supprimé.

J'ai eu affaire à l'OREAM quand j'étais en DEA, au moment où j'ai fait mon stage au service d'études du SGAR (SESGAR), à Nantes. Un certain nombre de personnes venaient de l'OREAM au sein de ce service. Elles étaient venues avec de nombreux documents de l'OREAM pour s'assurer qu'ils ne disparaissent pas. C'est ainsi que je m'y suis intéressé.

Je m'y suis intéressé principalement par l'entrée littorale, estuarienne, ce qui va probablement marquer ma façon de présenter les choses. Je n'y suis pas entré par la ville, et notamment pas par le cœur de ville nantais. J'ai une formation de géographie et d'aménagement et là aussi, je pense que cela va apparaître. Je ne suis ni paysagiste ni cartographe, même si je lis régulièrement des cartes. Je ai juste mis cette ancienne image SPOT (image satellite), mais vous arrivez tous à localiser.

S'agissant de l'OREAM, vous voyez dans quel contexte naît la fameuse politique des métropoles d'équilibre. C'est ce que de nombreux ouvrages appellent l'âge d'or de l'aménagement en France. Même si on peut revenir sur cette appellation, on la retrouve excessivement souvent. L'autre expression que l'on retrouve souvent, et qui va marquer toute la dynamique Nantes–Saint-Nazaire, c'est cette idée des 30 Glorieuses. Nous sommes en plein dans cette logique de développement.

Dans cette vision très étatique et nationale de l'organisation du territoire, il y a en gros le pôle parisien que l'on va essayer de rééquilibrer. On identifie donc de grandes agglomérations assez puissantes mais pas trop proches de Paris, d'où la non-apparition d'un ensemble comme l'estuaire de la Seine, dont on reparle actuellement dans un contexte un peu différent.

Si je fais le lien avec l'estuaire de la Seine, c'est que Nantes–Saint-Nazaire est bien sûr une bonne localisation par rapport à Paris : cela irrigue le grand Ouest. Par ailleurs, c'est un ensemble industrialo-portuaire. Dans cette logique des 30 Glorieuses et de la domination de l'industrie lourde, il y a l'aspect portuaire et tout ce qui peut en découler. En gros, l'énergie arrivera par les ports ; on peut donc imaginer les anciens développements industriels des bassins houillers sur les nouvelles places portuaires qui amènent le gaz et le pétrole. Par la suite, la construction du terminal méthanier à Nantes, sous Giscard, sera dans la continuité de cet esprit.

Cette entité qui apparaît, est d'emblée un ensemble bipolaire (Nantes–Saint-Nazaire) très déséquilibré. À la différence d'autres structures, où les villes sont plus proches, il y a cette opposition cols blancs/cols bleus, structure dominante/structure dominée qui demeure même si c'est largement différent.

C'est une des huit métropoles et classiquement, avec les métropoles d'équilibre, cela veut dire qu'on va essayer d'irriguer ces agglomérations. L'université de Nantes est créée dans cette logique. On trouve à Nantes

une université très ancienne, de l'époque médiévale, mais qui a pratiquement disparu. Par la suite, l'enseignement supérieur dans l'Ouest, ce sont principalement Poitiers et Rennes. L'université de Nantes a fêté ses 50 ans il y a quelques années : c'est très significatif. On a la même chose avec le Casier judiciaire et les Affaires étrangères qui s'installent en partie à Nantes.

Les OREAM sont créés dans cette dynamique. Parmi les documents que j'ai pu consulter au moment de la thèse, on parle tantôt d'organisme ou d'organisation : la dénomination était flottante. J'ai repris la définition qu'on en a donnée dès 1966 dans un rapport de la DATAR et du ministère de l'Équipement parce que je la trouve extra. Je trouve qu'elle est très actuelle. Elle montre bien à quel point on tâtonne et en même temps, on sent bien qu'il faut parvenir à monter des structures qui dépassent les limites administratives héritées, qui arrivent à anticiper des choses qui vont arriver sans que l'on sache trop ce que cela sera. Je trouve que la formulation, pour un texte officiel... :

« Leur création répond à la nécessité de dépasser, dans certains cas, le niveau des agglomérations proprement dites pour considérer des ensembles destinés à constituer un jour de véritables unités complexes, formées de nombreux éléments différents ».

Je ne sais pas si c'était cela l'époque, mais je l'ai vu comme une carte blanche : on lance un truc, on tente ! C'est presque comme ce qui avait été à l'origine de la création de la DATAR : on crée une structure qui ne serait pas liée à un seul ministère, qui serait au maximum transversale et expérimentale et on verra bien ce que ça donnera.

J'ai découvert ces organismes dans la deuxième moitié des années 1980 (SESGAR) ; c'était pour moi le moment où cette phase était finie, c'est-à-dire qu'on les faisait rentrer dans le rang, dans des limites administratives préexistantes, institutionnelles, etc. Cela marque donc la fin d'une époque expérimentale.

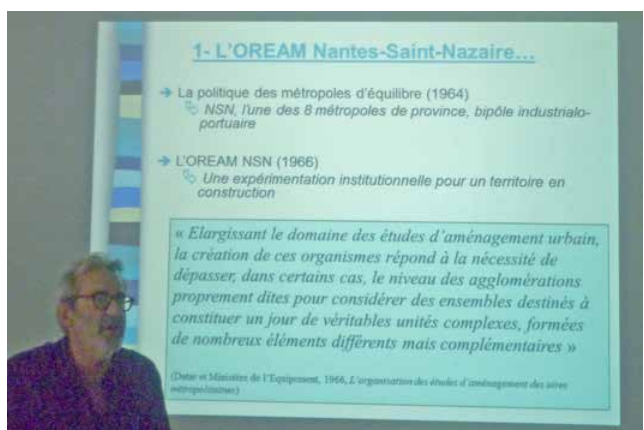
C'est pourquoi vous avez une autre diapositive, un peu plus loin, où je vous présente les autres dynamiques entre le milieu des années 1960 et le milieu des années 1980. En effet, c'est pour moi le moment où cette idée de l'OREAM a à peu près pleinement fonctionné avec des variations importantes malgré tout. La bascule est bien sûr la loi Defferre avec la décentralisation.

L'OREAM s'installe je ne sais où à Nantes. Les lieux physiques d'implantation ne sont parfois pas anodins, mais j'avoue que je ne sais pas où l'OREAM était installé. Quand je les ai rejoints, le SESGAR était sur la butte Saint-Anne, place des Garennes. L'installation était assez bizarre : c'était dans un immeuble d'habitation et deux ou trois appartements avaient été réaménagés pour y installer le SESGAR.

Gilles Bienvenu. – S'agit-il de l'immeuble avec de l'ardoise en façade ?

Thierry Guineberteau. – Oui. C'était assez étrange car c'était quand même le service de la préfecture de région et cela faisait assez anodin.

Le SDAAM : il s'agit des documents que vous avez consultés. Là encore, on est vraiment dans l'âge d'or de la planification spatiale — c'est aussi toute la dynamique des SDAU, etc. On est vraiment dans une conception «



années 1960 ». Bien évidemment, une des difficultés sera que ce schéma, conçu dans les années 1960, devra être mis en œuvre dans les années 1970 et suivantes, années qui seront très rapidement caractérisées par des indicateurs complètement différents : projections démographiques erronées, projets industriels qui ne verront pas le jour au profit d'autres modes de développement économique.

C'est à cette époque que dans la région, on a la politique des villes moyennes. Par exemple, à Cholet, on prévoyait 100 000 habitants en 1990, contre toujours 60 000 habitants aujourd'hui : on s'est donc complètement trompé sur toutes ces projections. Cela est fréquent en aménagement mais ensuite, il faut arriver à pédaler dans l'autre sens.

Le SDAAM est ce fameux schéma que l'on avait dans le document d'appel. On le ressort régulièrement car il est chouette par son côté psychédélique des tracés et des couleurs. J'aime bien l'utiliser de temps en temps car aujourd'hui, en 2020, je retrouve le même genre de document dans les schémas de SDAU marocains actuels. Comme le Maroc est en train de réactiver ces processus de SDAU, je trouve fascinant de retrouver cela. Nous avons à un moment travaillé avec des collègues russes sur l'estuaire de la Loire : il faisait exactement le même genre de schémas sur la Neva. Cela a un côté très international !

On retrouve sur ce schéma un tas de choses dont il a été question. On a le cœur de l'agglomération. Ce qui est intéressant, ce sont les stratégies de développement industriel, les grands axes de communication, les infrastructures de transport. Par ailleurs, on retrouve tous les objets de débat : le fameux site de la centrale nucléaire du Carnet, qui n'a pas vu le jour.

La zone industrielle a vu le jour dans la logique des ingénieurs portuaires, c'est-à-dire la digue parfaite qui devait aller jusqu'à Donges-est mais qui s'est bloquée sur la fin. Si vous êtes allés à Saint-Nazaire, il y a toujours un petit îlot emblématique de ce projet : la vasière de Méan, ou Grand-Tourteau ; c'est la seule zone naturelle qui reste aujourd'hui dans ce linéaire et que le port a bien en ligne de mire en 2020.

On a bien sûr le pont de Saint-Nazaire.

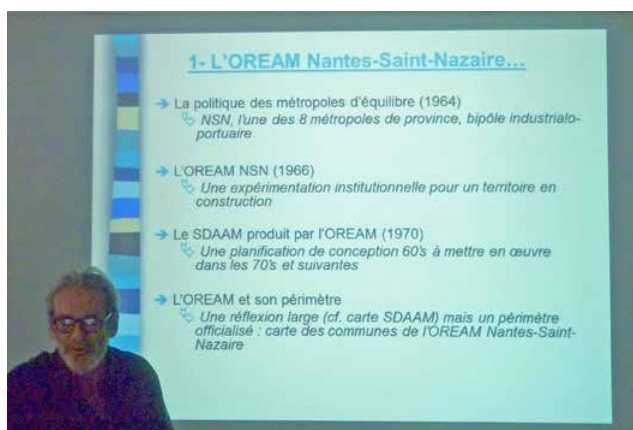
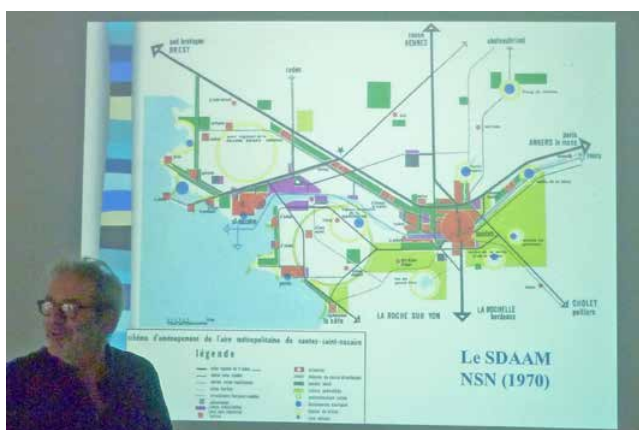
Il y a le projet d'aéroport, dont je ne me souviens pas de la dénomination à l'époque. Je ne pense pas qu'on l'appellait aéroport Notre-Dame des Landes. J'ai vu qu'il s'appellait déjà aéroport international du Grand Ouest.

Frédéric Pousin. – Il me semble c'était déjà Notre-Dame des Landes.

Thierry Guineberteau. – C'est indiqué aérodrome.

Outre ces éléments, on trouve des éléments naturels ou touristico-récréatifs. On le voit avec la Brière, le lac de Grand-Lieu et le canal de la Martinière. Ces éléments vont faire naître une expression que j'ai retrouvée dans de nombreux documents par la suite : la notion d'écharpe verte. Cette notion se retrouve dans des documents beaucoup plus actuels, type zonage Natura 2000.

Le document du SDAAM est très symbolique de la vision de l'État, même déconcentrée, sur un espace complexe et d'intérêt national. Ce n'est pas anodin car cela sera constamment présent, d'où le parallèle que j'ai fait avec l'estuaire de la Seine. S'agissant de l'estuaire de la Loire, il y a bien sûr des stratégies locales et d'ag-



glo, mais c'est d'intérêt national. Dès lors que l'on a un port maritime, cela entre en ligne de compte. C'est encore plus marqué à Marseille, où le port n'est absolument pas régional, mais purement national, voire européen, donc très mal inséré dans sa région. Ce n'est pas le cas de Nantes–Saint-Nazaire, qui a des liens un peu plus forts.

Comme pour tous les schémas de cette époque-là, il est approuvé, on est content, mais la mise en œuvre n'a jamais été forcément très réfléchie. Une fois qu'on l'a, qu'est-ce qu'on en fait pour le mettre en œuvre, pour le recadrer et le réadapter ? En effet, les choses n'évoluent jamais comme ce qui était prévu.

Le périmètre de l'OREAM est très large. On voit bien ces grandes flèches qui partent dans tous les sens : vers la Bretagne, vers Angers et Le Mans. C'est quelque chose de très large qu'on retrouvera ensuite dans la directive territoriale d'aménagement (DTA), dont le périmètre est bien plus large.

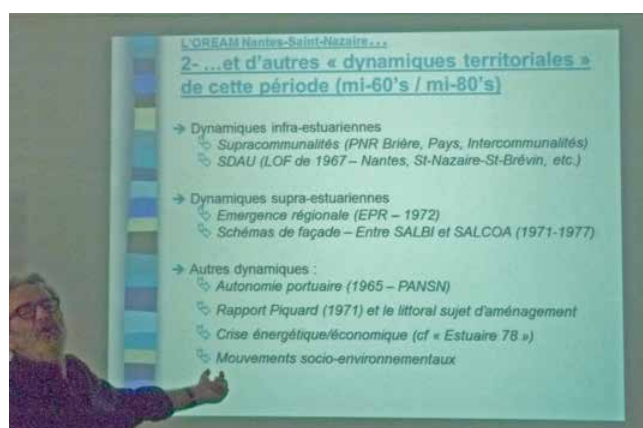
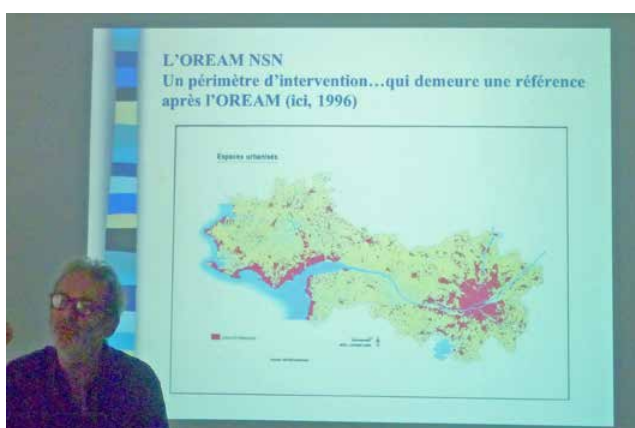
On va voir assez rapidement que l'OREAM travaille dans un périmètre qui est défini par des communes. J'ai retrouvé une carte horrible de l'époque de l'OREAM, que je n'ai pas osé utiliser. J'ai en fait repris un document qui a été produit plus tard, en 1996, qui montre une certaine pérennité de ce territoire. Il a été produit par l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN) et par l'Association communautaire de l'estuaire de la Loire (ACEL). Ce document a été produit dans une sorte d'atlas de l'AURAN sur l'ensemble métropolitain Nantes–Saint-Nazaire. Ces cartes ont été réutilisées par le SGAR, les services de l'État, au moment de l'élaboration de la DTA. On avait donc cette base territoriale de référence. Ce n'est pas tout à fait exact parce que je pense qu'une ou deux communes n'étaient pas dans le périmètre de l'OREAM.

Toutefois, j'ai pris cette carte, qui était beaucoup plus lisible, et en la comparant avec l'autre carte horrible que j'avais, on est bien sur le périmètre affiché de l'OREAM dès lors que le SDAAM est approuvé et rentre dans un fonctionnement d'intervention.

C'est quelque chose de bien calibré (rive nord, rive sud). Cela intègre bien l'une des problématiques fortes du moment, que l'on appelle l'estuaire externe. On a tout le secteur de la Brière. Il y a l'agglomération nantaise telle qu'elle est vue actuellement. À Nantes, c'était un peu compliqué car on avait l'agglomération proprement dite et l'Association communautaire de la région nantaise (ACRN), qui était un peu comme une vision de pays, c'est-à-dire plus large que l'intercommunalité nantaise de l'époque. Cela n'apparaît pas ici : on est vraiment sur l'agglomération nantaise.

On voit apparaître l'ambiguïté que l'on traîne tout le temps, à savoir le lac de Grand-Lieu, qui n'est qu'à moitié dedans, comme on le dirait à Nantes, où on est souvent à moitié quelque chose. Or, les liens hydrauliques entre l'estuaire et le lac de Grand-Lieu sont évidents et c'est une partie des problématiques. Ce n'est toujours pas réglé à l'heure actuelle car le lac de Grand-Lieu n'est pas vraiment dans Nantes Métropole. En revanche, ce qu'on va décider sur le canal de la Martinière peut avoir une incidence hydraulique sur le lac de Grand-Lieu.

À côté de cette dynamique, on voit bien qu'il y a d'autres « dynamiques territoriales ». Je l'ai indiqué entre guillemets car j'entends par là comment les différents acteurs sont en train de faire naître d'autres territoires d'intervention et ont donc d'autres approches de cet espace.



Un premier point essentiel et très actuel en 2020 est que l'on a bien sûr des dynamiques internes à l'estuaire. Il existe bien cette vision estuarienne avec des dynamiques intra-estuariennes très fortes dès les années 1960-1970. C'est tout ce qui est du ressort de ce que je nomme les supracommunalités, avec par exemple la création du parc naturel régional de Brière. La Brière fait partie des premiers PNR français — je crois qu'il est créé dès 1967.

C'est aussi la politique des contrats de pays, qui démarre en 1975, si je ne me trompe pas. Dans cette politique, un contrat concerne directement le Pays de Retz. Il va être constamment porté, laborieusement, maladroitement, par la région Pays de la Loire.

C'est aussi, bien sûr, les intercommunalités. En 1966, si je ne me trompe pas, ce sont les communautés urbaines. Parallèlement aux communautés urbaines, c'est toute une stratégie de l'État pour réactiver les SIVOM. L'outil SIVOM est créé dans les années 1950 et on le réactive vraiment dans les années 1960 — c'est d'ailleurs intéressant : on a le même phénomène dans de nombreux pays à cette époque-là.

À Nantes, c'est intéressant, car l'agglomération nantaise va tout faire pour ne pas devenir communauté urbaine. On crée cette fameuse ACRN, un syndicat intercommunal.

Par ailleurs, la commune de Nantes a avalé par le passé des communes indépendantes. Les communes riveraines de Nantes sont donc très prudentes vis-à-vis de la commune de Nantes. En gros, l'idée d'une intercommunalité forte, d'une communauté urbaine crispe une grande partie des communes.

On opte donc pour un syndicat intercommunal qui s'est beaucoup structuré au départ sur la question des transports, de la Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise (SEMITAN). Ce sera un des éléments formateurs de l'agglomération. Viendra ensuite le projet de périphérique, très tardif, qui consolidera également cette vision intercommunale.

On a la même chose à Saint-Nazaire. L'intercommunalité se met en place.

C'est également la même chose, et cela va peser sur la situation actuelle, avec la presqu'île guérandaise. Le Syndicat intercommunal de la Côte d'Amour et de la presqu'île guérandaise (SICAPG) va se mettre en place. C'est un syndicat extrêmement puissant. Bien qu'ayant le statut de syndicat, il intègre énormément et va conduire à la création d'un territoire puissant, bien structuré, mais aux marges de la dynamique estuarienne, d'ailleurs parfois en opposition avec Saint-Nazaire.

Par ailleurs, dans cette dynamique infra-estuarienne, on a les schémas directeurs.

Nantes lance son SDAU qui, contrairement à ce qui est parfois écrit, ne sera jamais approuvé à cette époque-là ; il va capoter en grande partie pour des rivalités nord-sud. Les élus du sud refusent un SDAU qui conforte un déséquilibre très fort entre les deux rives. Par contre, de nombreuses idées du SDAU de Nantes seront mises en œuvre sans que le schéma soit approuvé. C'est notamment l'ancien maire de Rezé, Jacques Floch, qui va porter beaucoup d'aspects intercommunaux et de projets qui étaient dans le SDAU.

Il sera en revanche fait à Saint-Nazaire et c'est intéressant car c'est un SDAU Saint-Nazaire–Saint-Brévin. C'est vraiment un SDAU sur l'embouchure de l'estuaire. Cela se perdra ensuite, au milieu des années 1980, quand il sera question d'une révision du SDAU : Saint-Brévin refuse de rester dans la dynamique nazairienne.

Tout cela bouge et ne gêne pas vraiment l'OREAM, mais fait que les acteurs sont investis sur d'autres projets, d'autres stratégies qui, dans certains cas, avancent plus vite. C'est classique : dès qu'on l'on est sur un petit territoire, les choses peuvent se mettre en place rapidement.

On a aussi les dynamiques supra-estuariennes, qui ne sont pas négligeables, parfois en lien avec des personnes. C'est bien sûr la création des établissements publics régionaux en 1972. Or, celui des Pays de la Loire, c'est Olivier Guichard, un des piliers du RPR, le ministre de l'Aménagement du territoire, le créateur de la DATAR, le créateur des parcs naturels régionaux, etc. Ce n'est pas simplement un élu local : il pèse beaucoup plus dans la balance.

Autre élément : il y a aussi les schémas d'aménagement du littoral (SAL), qui sont des schémas régionaux de grande façade. Deux schémas viennent enserrer l'estuaire de la Loire :

- le Schéma d'aménagement du littoral breton et des îles (SALBI), qui intègre la presqu'île guérandaise, pour le plus grand bonheur des Bretons bretonnants de cette région !
- le Schéma d'aménagement du littoral Centre-Ouest Atlantique (SALCOA), qui prend la Charente-Maritime, la Vendée et toute la partie sud de la Loire-Atlantique. Il traite un peu de l'estuaire, mais pas trop.

En gros, chacun vient avec ses diagnostics, ses stratégies d'aménagement, l'estuaire étant le pivot entre les deux. Bien entendu, ce qui est projeté par ces schémas peut avoir une incidence. Encore une fois, cela mobilise les personnes sur ces autres démarches.

Le SALBI et le SALCOA seront approuvés à la même période, en 1977. Ils auront des effets concrets faibles. Par contre, ils participent complètement de l'acculturation à l'aménagement du territoire. Tout cela percole et demeure ensuite chez les élus, les chargés de mission et les fonctionnaires qui sont impliqués.

Il y a ensuite la dynamique de la création des ports autonomes, qui n'est pas anodine. En 1965 sont créés les six ports autonomes français. Les grands ports maritimes français deviennent autonomes. C'est le charme du vocabulaire français : « autonomes » signifie qu'ils dépendent directement de l'État ! Ils deviennent en fait autonomes des pouvoirs locaux, des chambres de commerce et d'industrie.

Lors de mon stage au SGAR dans la deuxième moitié des années 1980, les réunions étaient fascinantes ; quand le patron du port arrivait, tous les directeurs des services de l'État étaient presque au garde-à-vous devant lui ! À l'époque, ce qui n'est plus du tout le cas, le patron du port autonome était une puissance véritable. Les orientations du port jouaient donc beaucoup.

À l'époque, le port est presque le seul organisme puissant qui a une vision estuarienne. C'est une vision très particulière, mais elle intervient sur l'ensemble de l'estuaire. De plus, elle a des incidences fortes sur l'estuaire : à l'époque, ils ne sont pas juste pour protéger les oiseaux et les roselières ; cela viendra plus tard.

Cette dynamique n'est pas du tout anodine car avec la création des ports autonomes, on définit le périmètre du port, sur lequel on ne sait plus trop si c'est la commune ou le port qui a le pouvoir. Cela ira donc régulièrement en justice.

Deuxième dynamique qui n'est pas du tout anodine pour cet OREAM et ce SDAAM, c'est bien sûr le rapport Picard, en 1971. En gros, ce rapport parvient au constat que le littoral est un espace particulier qui doit devenir sujet d'aménagement. La suite logique de ce rapport sera la loi Littoral de 1986, loi qui touche directement les estuaires, au moins la partie aval. Le rapport Picard dit, ce qui est très intéressant, que le littoral ne peut être géré à l'échelle de la commune. Il faut donc aller vers des territoires supracommunaux, quels qu'ils soient, que ce soit estuarien ou autre chose.

Autre élément dans cette dynamique : la crise du milieu des années 1970. La crise pétrolière et énergétique devient une crise économique. Encore aujourd'hui, je crois que le port Nantes-Saint-Nazaire, c'est 80 % de trafic énergétique. C'est également cela à l'époque. C'est donc une crise qui frappe directement ce qui a été un des éléments déclencheurs et forts du choix de Nantes-Saint-Nazaire.

L'OREAM sort un livre en 1978 : Estuaire 78. Je n'ai pas réussi à le retrouver même si je dois l'avoir : c'est une couverture marron. C'est ça ! Ce rapport est extrêmement intéressant. C'est assez rare à l'époque ; c'est le constat qu'on s'est trompé et qu'il faut recadrer les choses. Très honnêtement, dans les documents des années 1960, 1970 et début des années 1980, il est assez rare de reconnaître qu'il faut recadrer et que le tout industries lourdes, le tout industrialo-portuaire ne peut plus être le seul élément porteur.

Enfin, dernier point, c'est un hasard complet : on vient de m'envoyer je ne sais plus quel numéro de Télérama sur les mouvements sociaux à Nantes et en Loire-Atlantique (numéro d'il y a 15 jours). On vous explique que certains territoires ont un terreau contestataire et revendicatif assez fort : c'est très clairement assez marqué dans la région. On a véritablement ce que j'ai appelé des mouvements sociaux et environnementaux, ne sachant pas comment les dénommer.

Très rapidement, il y aura les premiers mouvements d'opposition contre l'aéroport de Notre-Dame des Landes, contre la centrale nucléaire du Carnet. Par ailleurs, c'est toute l'ambiance : « Vivre, travailler et décider au pays ». C'est donc aussi des réactions vis-à-vis d'une démarche qui est vue comme descendant de l'État. Cela permet aussi de comprendre la création plus tardive d'un organisme.

L'OREAM navigue dans toute cette dynamique avec des personnages intéressants pour ce que j'ai pu en voir ou en lire.

Au-delà de l'OREAM, c'est-à-dire après cette période, on verra qu'il y a de multiples visions estuariennes.

La première est la vision portuaire, qui n'est pas une vision de l'OREAM en tant que telle. J'ai indiqué les deux sigles. La réforme portuaire de 2008 est un vrai tournant pour les grands ports français — elle devrait se traduire par un grand tournant quand elle sera complètement mise en œuvre, ce qui n'est pas encore le cas. Les ports autonomes deviennent grands ports maritimes avec des modifications institutionnelles, une certaine privatisation — peu importe : ce n'est pas l'objet.

L'aspect intéressant avec cette réforme est que l'on demande tout à coup aux ports de ne plus être seulement des opérateurs portuaires, mais aussi des aménageurs du territoire, ce qui n'est pas du tout dans leur culture. Cela se traduit aussi par une évolution de la vision territoriale qui est parfois exclusivement une évolution de communication, mais qui commence à être un peu plus que cela. C'est ce que j'ai essayé de résumer dans le deuxième item.

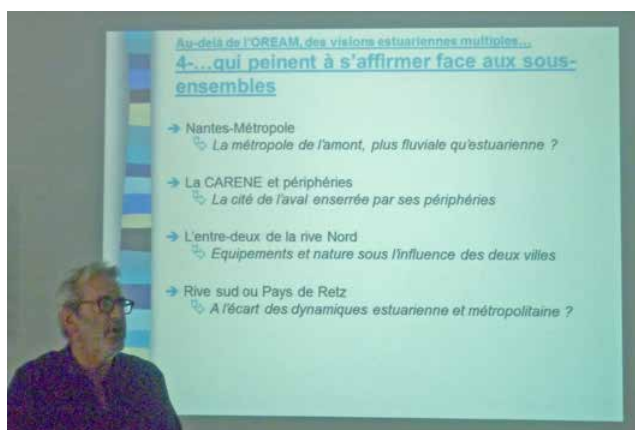
C'est assez fascinant : quand on regarde les cartes du port des années 1960-1970, l'estuaire est un tuyau. Pour le port, il faut que les navires puissent entrer et sortir le plus vite possible donc il faut un tuyau profond de préférence. Par ailleurs, il faut des quais le long de ce tuyau — on remblaie, on creuse un chenal.

La carte du début des années 1980 produite par le port autonome de Nantes–Saint-Nazaire est moins « tuyau » parce que c'est sur fond IGN au 1/25 000e, mais elle garde tout de même cet aspect-là. Quand on regarde la carte IGN 1/25 000e actuelle du grand port maritime Nantes–Saint-Nazaire, il y a plein de vert, on voit apparaître les roselières, les zones humides.

C'est logique : comme ils doivent gérer cela car cela fait partie du deal avec les associations environnementales, on voit apparaître d'autres questions, mais il y a vraiment une vision portuaire de l'estuaire.

Deuxième vision, et c'est là qu'il y a peut-être une réponse à une approche purement parisienne, c'est l'expérience de l'ACEL. J'y ai vraiment vu, peut-être par erreur, une volonté de s'affirmer face à l'État avec un statut associatif qui reste large. J'ai rencontré l'ACEL il y a deux ou trois ans, mais cela n'a plus rien à voir avec la grande époque. L'ACEL était omniprésente dans tous les débats, avec de véritables argumentaires, des propos très intéressants, ce qui n'est plus vraiment le cas à l'heure actuelle.

On retrouve tout le monde dans l'ACEL, sauf l'État ! On y retrouve le port, la chambre de commerce, les collectivités locales : c'est vraiment la volonté des acteurs locaux d'essayer de prendre en main l'organisation de ce territoire.



J'y ai aussi vu une sorte de phase de relais. En effet, les collectivités ne sont pas encore complètement stabilisées — les régions vont mettre un moment avant d'entrer dans leurs fonctions possibles. Peut-être que l'ACEL a disparu en tant que véritable acteur à partir du moment où les agglomérations, la région et le conseil départemental sont devenus puissants.

Je pense que c'est aussi lié aux personnes. En effet, si je ne me trompe pas, on a eu pendant longtemps à l'ACEL un dénommé Marc Leroy, qui devait être un des responsables de l'OREAM.

Gilles Bienvenu. — Il était directeur de l'OREAM. Je crois qu'il a aussi été DRAE (Délégué régional à l'architecture et à l'environnement).

Thierry Guineberteau. — Vous le savez bien : les individus peuvent jouer énormément sur la continuité. Il a véritablement porté cela. Son départ a coïncidé avec l'installation des collectivités. Je crois que cette association existe encore, mais c'est maintenant l'Association communautaire de l'estuaire de la Loire et du littoral (ACELL). Je ne vois plus cette association apparaître dans les débats actuels.

S'agissant de la DTA, j'ai été un peu plus impliqué et cette directive d'aménagement a été du grand n'importe quoi, à la fois dans sa conception et dans l'idée que cela puisse servir à quelque chose. Je ne sais pas si cela a été la même chose pour d'autres DTA en France mais à l'époque, je travaillais avec les collectivités sur d'autres dossiers et en gros, nous n'étions absolument pas au courant du fait que les services de l'État étaient en train de faire la DTA. C'était assez aberrant vu la période. En gros, c'était moi qui leur disais qu'ils étaient en train de travailler au SGAR et en off complet, dans les collectivités, on répondait : « On s'en fout ! Ils peuvent jouer à produire des cartes s'ils le veulent ».

La DTA de l'estuaire de la Loire est beaucoup plus large : elle déborde sur le département du Maine-et-Loire. Elle a quasiment une dimension départementale (Loire-Atlantique), ce qui explique que le conseil général, à l'époque, n'appréciait pas du tout cette démarche DTA car cela semblait dire que le département ne servait plus à rien.

J'ai indiqué : « Vaste territoire pour un objectif incertain ». J'avais simplement l'impression que c'était juste la validation des coups, donc tous les projets qui sont déjà dans les tuyaux, on les fait apparaître dans la DTA mais honnêtement, je ne vois pas à quoi cela a servi. Je ne l'ai jamais vue être utilisée comme une véritable référence, sauf ponctuellement, dans des réponses à la préfecture. Cela pouvait être intéressant pour certaines analyses, mais il aurait fallu faire avec les autres.

Bien sûr, on a le SCOT métropolitain. Je n'ai pas pris le temps de vérifier si on avait cinq ou six intercommunalités au SCOT. J'ai juste regardé le site du SCOT métropolitain et on voit les deux apparaître : sur la page, il est indiqué cinq intercommunalités et quand on clique, on a six intercommunalités. En revanche, il s'agit bien de 61 communes. Vous savez qu'une des ambiguïtés de ce SCOT métropolitain est de ne pas être très estuarien ; en effet, une partie de la rive sud et l'estuaire externe n'en font pas partie. Par ailleurs, on a une limite entre le SCOT Nantes-Saint-Nazaire et le SCOT Cap Atlantique alors que la continuité territoriale est absolument sidérante.

Il y a d'autres visions qui m'intéressent et qui participent de la construction des territoires.

Il y a par exemple la vision naturaliste, avec cette carte Natura 2000, très peu connue.

Il y a eu par ailleurs ce projet de réserve naturelle de l'estuaire de la Loire qui réapparaît ponctuellement. Ce projet a été réactivé par Ségolène Royal juste avant qu'elle quitte le ministère en 2016. Je siège au Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire (CSEL), coordonné par la DREAL. En 2016, cela a été tout à coup l'affolement : il fallait absolument produire des documents. En gros, je pense qu'elle voulait que le projet de réserve soit validé avant qu'elle quitte le ministère. Cela ne s'est pas fait car c'est compliqué de créer une réserve naturelle nationale dans un estuaire où l'on retrouve notamment un grand port, mais aussi une grande agglomération, une agriculture, etc.

C'est simplement pour vous dire que ces images apparaissaient et que cela participe d'une vision.

Ce qui était peut-être encore plus intéressant car à l'époque très novateur — je ne suis pas originaire de Nantes et j'aimais bien en parler à l'époque avec des gens de Nantes —, c'était cette sorte de construction culturelle de l'estuaire.

Si vous n'êtes pas de Nantes, une chose m'a toujours fasciné, qu'on retrouve dans de nombreuses villes. Faire aller un Nantais de pure souche au bord de la mer vers La Baule, cela va, mais le faire passer au sud, ce n'est pas simple. Tout à coup, on avait cette vision-là, cette sorte de parcours qui est loin d'avoir touché tout le monde, mais c'était une façon de construire une sorte d'identité, d'entité. Cela a été Estuaire 2007, Estuaire 2009. On le trouve beaucoup au travers de l'appellation Le voyage à Nantes — je ne sais d'ailleurs pas si c'est judicieux par rapport à la construction d'une vision estuarienne.

Toutefois, c'est pour moi un des problèmes nantais : je ne suis pas sûr que Nantes se sente sur un estuaire, probablement plus sur un fleuve. Cela participe parfois de la déconnexion entre certaines portions de l'estuaire. Ce passage est vraiment intéressant en termes de construction.

Pour terminer, rapidement, toutes ces visions défendues et portées par l'OREAM ainsi que les autres visions estuariennes doivent faire face à des sous-ensembles qu'on a vus s'esquisser avec ces histoires d'infra-estuarien. Ces sous-ensembles sont bien présents, avec Nantes Métropole.

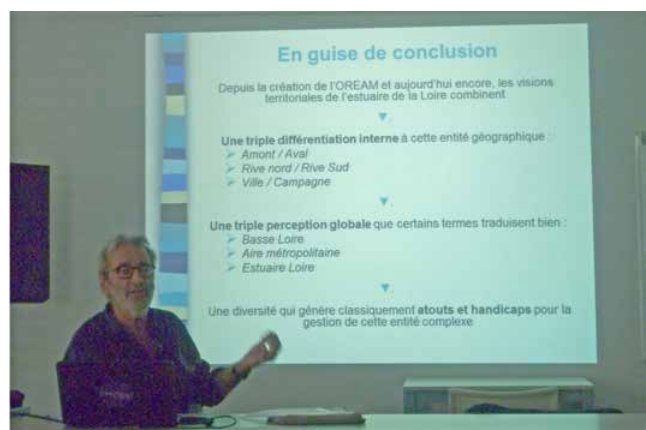
J'ai été très étonné, au moment de la loi MAPAM récente sur les métropoles, qu'on n'ait pas saisi localement l'occasion et bataillé pour dire que la Métropole sera Nantes–Saint-Nazaire ; la métropole reconnue est Nantes. De mon point de vue, c'était un peu dans la suite logique et le fait de valider que Nantes prenne le statut de métropole revient à valider le poids des sous-ensembles ou du rapport dominant/dominé qui existe de fait mais qu'on n'a pas besoin de conforter.

Nantes Métropole est vraiment une métropole de l'amont, c'est très clair. J'ai travaillé à plusieurs reprises avec le port, depuis maintenant six ou sept ans, sur des projets qui impliquent également l'école d'architecture, avec la formation et la vie des territoires. Cela est un peu moins fréquent maintenant, mais la ville de Nantes oublie régulièrement qu'elle a port, même dans ses projets : c'est sidérant.

S'agissant des projets de franchissement, il faut régulièrement leur dire de ne pas oublier qu'il y a là une zone de retournement : c'est le seul endroit où les navires de commerce peuvent faire demi-tour. Si un pont est construit ici, soit on empêche le retournement, soit le pont sera sacrément coûteux parce qu'il devra s'ouvrir ou se lever.

On a en fait une vision très patrimoniale du portuaire assez ancrée à Nantes, ce qui est bien sûr très différent de Saint-Nazaire.

Autre sous-ensemble : la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE). Il s'agit d'un territoire complètement enserré par ses périphéries. Au sud, c'est Saint-Brévin et le Pays de Retz, qui ne tient pas trop à être vu comme une banlieue de Saint-Nazaire, qui se crispe un peu sur cela. À l'ouest, c'est La Baule, c'est Cap Atlantique, avec un jeu de petits changements de limites entre les intercommunalités



pour savoir qui achètera ou revendra Pornichet. Au nord, c'est La Brière. C'est aussi la quatre-voies, qui est une limite. En remontant un peu, il y a les zones industrielles portuaires et très rapidement les zones humides. À la différence de Nantes, il s'agit donc d'un espace très étriqué pour se réorganiser.

L'entre-deux de la rive nord, est un espace que je trouve très intéressant, bourré de sous-ensembles différents. Il y a des secteurs très emblématiques en termes d'équipements, avec bien sûr l'installation de Donges — Cordemais si on l'y inclut. C'est aussi là qu'on a les grandes zones humides, les grandes zones naturelles. C'est une sorte de ventre mou, lieu très emblématique des conflits environnementaux. C'est là qu'il y a eu Donges-Est, qui a été pendant très longtemps le catalyseur de la confrontation avant que le projet soit abandonné et que l'aéroport prenne le relais.

Il y a la rive sud, que l'on ne sait pas comment qualifier : soit c'est la rive sud de l'estuaire, soit c'est le Pays de Retz. Jusqu'à une époque récente, cela a toujours été le secteur des projets avortés. On pourrait presque le comparer avec le secteur du Verdon, sur l'estuaire de la Gironde. On n'a pas mis en place d'infrastructures de communication rapides. On n'a pas vraiment réussi à développer l'industrie ou l'industrie portuaire dans la logique des années 1960-1970. La centrale nucléaire a été avortée.

En revanche, toutes ces zones ont été remblayées et consolidées, et on voit apparaître un développement économique un peu plus particulier, qui pourra peut-être être le moteur d'un développement.

On commence aussi à voir apparaître le projet de quatre-voies au départ de Nantes, qui avance petit à petit en direction de Saint-Brévin.

Pour un géographe, ce qui est très intéressant, c'est que le Pays de Retz est le stéréotype de ce qu'on appelle une marche. Une marche est toujours la recherche de son identité ; cela fait son identité en tant que zone tampon par rapport à deux grands ensembles. Le Pays de Retz était le contact entre la Bretagne et le Poitou : c'est vraiment fondateur. Cela peut créer une identité et en même temps, c'est constamment tiraillé par les influences périphériques.

On voit bien que toute une partie du Pays de Retz est attirée par Nantes ; qu'une autre est un peu attirée par Saint-Nazaire. Toutes proportions gardées, c'est un peu ce que l'on retrouverait avec le secteur des Mauges. Les Mauges constituent une marche, ce qui forge une identité.

C'est d'autant plus compliqué avec le Pays de Retz qu'il est difficile d'identifier la tête de gondole. Au sein du Pays de Retz lui-même, on peine à trouver la ville qui pourrait mener le territoire de façon incontestable. D'ailleurs, ils avaient un moment une direction tournante entre Pornic, Paimbœuf, etc.

Pour conclure, depuis la création de l'OREAM, il y a plein de visions que j'ai essayé de vous montrer.

Par ailleurs, il y a une triple différenciation interne qu'il faut gérer. Bien sûr, plus c'est compliqué en géo-aménagement, plus c'est intéressant : c'est pour cela que de nombreuses personnes travaillent sur les estuaires. On a bien une différenciation amont/aval, rive nord/rive sud.

S'agissant de cette dernière, si vous êtes un jour amené à travailler sur la gestion hydraulique, c'est flagrant ! La rive nord, ce sont des modalités de gestion à la bretonne avec de petits syndicats, etc. La rive sud, ce sont les modalités de gestion du Poitou et de la Vendée, avec l'union des syndicats de marais, avec des choses beaucoup plus calées et structurées.

Il y a aussi la différenciation ville/campagne, évidente et marquante. Dans le schéma du SDAAM, le PNR de la Brière est présenté comme une zone récréative, et pas environnementale. Or, la logique des PNR était beaucoup axée sur la création de poumons verts près des villes. C'est pourquoi les grandes villes proches sont toujours représentées dans les syndicats mixtes de gestion des parcs.

À cela s'ajoute une triple perception globale. Les mots sont très intéressants. Le terme de basse Loire est maintenant complètement désuet et n'est presque plus utilisé à ma connaissance. On le trouve encore dans des rapports et ouvrages des années 1980 et du début des années 1990. C'était vraiment l'image de l'indus-

trie portuaire. On parlait également de la basse Seine : c'est exactement le même esprit. Le mot n'est plus utilisé mais la perception est encore très forte.

Dans l'estuaire, on a l'Association des Industriels de Loire Estuaire (AILE). L'AILE est constituée des six gros industriels de l'estuaire de la Loire : Total, EDF, etc. Pour eux, c'est vraiment la vision basse Loire, même si le terme ne sera jamais utilisé. Toutefois, c'est logique par rapport à leurs besoins et leur approche.

L'autre vision est celle que le SDAAM avait portée dans les mots, même si je pense que le SDAAM avait une vision plus large ; c'est la vision de l'aire métropolitaine. C'est typiquement le SCOT métropolitain, qui n'est pas un SCOT estuarien. C'est une vision beaucoup plus urbaine de l'aménagement.

Une troisième expression est très utilisée parce qu'elle est un peu fourre-tout ; elle était traditionnellement utilisée par ceux dont l'approche était plus environnementale, c'est la vision estuaire Loire.

Typiquement, des propos d'Olivier Guichard dans certains débats ont été retranscrits, où il réagissait sur les termes. Il validait l'approche métropolitaine. Bien qu'ayant beaucoup défendu les PNR, il bloquait beaucoup sur les barbus, au sens « les représentants des associations environnementales ». Il les appelait d'ailleurs à l'époque les barbus, car ils étaient les seuls à l'être. Il bloquait aussi un peu sur l'expression estuaire Loire car elle traduisait cette approche trop fortement environnementale.

D'ailleurs, j'ai trouvé intéressant de voir comment on a contourné l'obstacle à Nantes lors du grand débat. Cela a été le grand débat sur la Loire et dans les documents, on trouve beaucoup le terme de fleuve. Quand le port intervient, c'est le terme d'estuaire. Il y a eu de nombreux enregistrements et retranscriptions au moment de ce débat et il est très intéressant de regarder les mots employés. Des collègues (économie, géographie et sociologie) ont procédé à une véritable analyse lexicale au moment du conflit de Donges-Est. Ils travaillaient sur l'identification des positions des acteurs au travers des mots utilisés.

Cela génère une diversité, cela complique les choses, mais il ne faudrait pas prendre ces visions différentes comme des obstacles seulement : ce sont eux aussi des atouts. Typiquement, Estuaire 2007 a joué de cette diversité paysagère, de cette capacité à faire un tour de l'estuaire en étant à un moment sur la base sous-marine et à un autre moment dans les marais d'une des communes bordières de l'estuaire.

Pour terminer, je vous montre un jeu de cartes que nous avons utilisé récemment. Le CEREMA porte actuellement une réflexion sur la gestion des territoires littoraux. Une journée a été consacrée aux estuaires, et notamment à l'estuaire de la Loire. On a là les points de repérage.

Quelques mots sur les communes littorales. La loi est de 1986 et il faut attendre 20 ans l'arrêté listant les communes littorales. L'Union européenne a mis la France en demeure en lui disant : « Vous avez voté une loi ; il n'y a pas de décret d'application ; vous allez donc être soumis à amende ». On a donc sorti la liste complète. Pour les communes côtières, il n'y avait pas de problème, mais cela posait problème pour les communes estuariennes. Le port Nantes-Saint-Nazaire est ici et jusqu'en 2006, ce n'est pas une commune littorale, donc non soumise à la loi Littoral — il s'agit de la loi Littoral et des rivages lacustres : c'est pourquoi le lac de Grand-Lieu apparaît aussi.



On voit là apparaître les intercommunalités. Le schéma est simple : on a presque exclusivement des intercommunalités à fiscalité propre ; il doit rester un ou deux SIVU pour gérer certaines opérations techniques, mais qui n'ont aucune utilité là-dedans.

On voit bien cet espace-là se découper. Les noms sont intéressants. Vous avez ces trois intercommunalités qui utilisent le mot estuaire. Nantes Métropole n'utilise pas ce vocabulaire.

Là, on voit apparaître les SCOT. C'est peut-être plus sur cette carte-là qu'on voit apparaître les divisions de l'estuaire en matière d'approche d'aménagement : SCOT de Cap Atlantique, SCOT Nantes–Saint-Nazaire et SCOT du Pays de Retz.

En jaune, on a le périmètre du SDAAM, donc de l'OREAM. En rouge, on voit apparaître le périmètre de la DTA. Vous voyez comment cela se cale presque complètement sur les limites du département de Loire-Atlantique. Ce dernier est depuis quelques années très crispé à l'idée que la Loire-Atlantique puisse un peu évoluer comme le département du Rhône, avec une fusion progressive des deux niveaux territoriaux : agglo et département. Je ne sais pas s'ils ont raison d'être crispés mais ils ont raison de craindre cela. En effet, au vu des dynamiques urbaines à l'œuvre, on est de plus en plus sur le périmètre de la Loire-Atlantique.

L'évolution à la russe ou à l'allemande serait que certaines grandes agglomérations aient un statut équivalent à celui de région, comme les oblasts de Leningrad et de Moscou et le Land de Hambourg. On pourrait à terme avoir quelques grandes agglomérations françaises dont le périmètre serait vaste, par exemple à l'échelle d'un département, et qui aient autant de compétences que les agglos actuelles, plus les régions.

J'ai finalement mis cette photo, que j'aime bien et qui permet de montrer qu'on est constamment en train de tourner la tête dans tous les sens pour regarder cet espace-là.

Pour terminer, j'étais content de préparer cela car je n'avais pas directement retravaillé sur toutes ces questions depuis un petit moment. En le faisant, je me suis dit qu'il y avait tout de même plein de choses et d'idées qui étaient très actuelles.

Frédéric Pousin. – Merci beaucoup d'avoir fait cet effort pour nous présenter les différentes dynamiques à l'œuvre au moment des OREAM. C'est une approche que nous n'avons pas rencontrée et c'est très éclairant d'accéder à une telle compréhension des choses.

Je soulignerais la distinction que vous faites entre les dynamiques intra et extra-estuariennes. Cela fait prendre conscience du contexte très particulier dans lequel le SDAAM Nantes–Saint-Nazaire prend pied par rapport à d'autres schémas. En même temps, chaque OREAM s'installe dans un contexte différent et c'est un des objectifs de notre séminaire de dégager les points communs et les particularités des différents OREAM.

J'aimerais revenir sur la vision de l'OREAM que vous nous présentez au départ. Vous le présentez comme un programme d'aménagement porté par l'État, très caractéristique des 30 Glorieuses.

Pour notre part, nous avons appréhendé Les OREAM un peu différemment, comme l'un des derniers grands programmes de cette période. Ils n'apparaissent donc pas, à nos yeux, si caractéristique d'une démarche



étatique et totalement programmatique. La période particulière de la fin des années 1960 a eu beaucoup d'influence.

Cela amène par conséquent à regarder autrement les différentes propositions portées par le SDAAM. Qu'en pensez vous ?

Par exemple, si l'on se penche sur l'agriculture, c'est une la vision à la fois totalement cohérente avec les années 1960, c'est-à-dire industrialisation de l'agriculture, politique de remembrement, concentration des exploitations, etc. Du côté de l'élevage, c'est l'élevage industriel, hors sol, etc. Mais en même temps, il y a aussi une réflexion sur une agriculture urbaine. J'en ai été très étonné. On trouve une liste des différents types qui la composent : maraîchage, horticulture, pépinières,... L'activité autour de l'agriculture maraîchère était certes déjà là, mais il n'empêche que nous sommes à un moment de bascule. Le projet de l'OREAM est porteur d'une vision pour une agriculture urbaine. Un autre aspect est également à souligner : c'est le mélange entre agriculture et loisirs. Il s'agit d'intégrer de nouvelles formes d'agriculture à des programmes de loisirs en évitant de les séparer.

Il y aurait bien d'autres exemples et il est intéressant de faire une lecture rapprochée des préconisations. Nous ne sommes plus seulement dans un programme qui empile les infrastructures, les équipements productifs, touristiques, le logement, etc., Tout cela est présent, mais il y a plus que cela.

Un autre argument encore : La génération des acteurs est peu représentative des acteurs de l'aménagement ; ce sont des gens très jeunes, qui sortent de l'université, de leur formation. Nous sommes aussi dans le contexte de l'interdisciplinarité porté par 1968. Il y a des universitaires, des sociologues, des géographes ; et des professionnels paysagistes, architectes et urbanistes. Nous avons privilégié l'entrée par le paysage et les acteurs que nous rencontrons ne sont pas les acteurs canoniques de l'aménagement d'alors. Les grands corps de l'État qui étaient porteurs de l'aménagement (les ingénieurs des Ponts, etc.) ne sont plus seuls à bord, bien qu'ils restent aux postes de direction ! La dimension interprofessionnelle renvoie à une réalité très contemporaine d'une certaine manière.

Qu'en pensez vous ? La vision que vous avez développée ne résulte-t-elle pas de l'entrée que vous avez privilégiée ?

Thierry Guineberteau. – C'est ce que j'allais dire. Je suis entré par la thématique du littoral, par la partie véritablement estuarienne. Concernant le point que j'ai fait sur les connexions hydrauliques du lac de Grand-Lieu, j'ai analysé la partie agricole sur cette question hydraulique exclusivement. Je n'ai même pas connaissance du lien que vous évoquiez entre agriculture et pratiques récréatives.

Pour ce qui est de l'entrée que j'ai étudiée, c'est-à-dire ce qui est lié au maritime, on est vraiment dans le modèle hérité des années 1960.

S'agissant de ce que vous évoquez, je l'ai vu dans d'autres documents et presque un peu plus tardivement. J'ai vu des approches plus novatrices, en décalage, dans des travaux menés au sein de la DDE de Loire-Atlantique. Les groupes d'études et de programmation (GEP) avaient été créés au sein des DDE. Les travaux du GEP de la DDE de Loire-Atlantique portaient exactement sur ce que vous disiez : des personnes jeunes venant d'horizons très différents qui ont été impliquées dans les schémas dont je vous ai parlé ensuite, le SALCOA notamment.

Sans remettre en cause ce que vous dites, c'est peut-être l'entrée que j'ai eue là. Le SALCOA démarre en 1971. En 1971, on voit effectivement apparaître ces nouvelles personnes. Je pense qu'à la DDE de Loire-Atlantique, avant cette date, il n'y avait jamais eu de sociologue. En l'occurrence, il y avait un sociologue, un géographe et un architecte dans cette équipe — je me demande s'il n'y avait pas également un psychologue. C'étaient des profils qui étaient auparavant complètement absents d'une direction départementale de l'équipement.

Je l'ai également vu quand j'ai travaillé sur la Mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) où là, ça a démarré un peu plus tôt mais parce que je pense que le directeur de la MIACA était complètement hors de son temps. Je pense que Philippe Saint-Marc aurait été glorifié dans les années 2000.

À l'époque, tout le monde avait envie de le tuer tellement il prônait un non-équipement qui crispait presque tous les acteurs.

Frédéric Pousin. – Émile Biasini prend la suite en 1971 !

Thierry Guineberteau. – Il est vrai que Philippe Saint-Marc se fait débarquer très vite.

Par rapport à l'entrée que j'ai pu avoir, je ressens beaucoup plus ce que vous évoquez dans le rapport Estuaire 78. C'est ce que vous disiez sur la présence moindre des ingénieurs. On voit apparaître un autre discours, une autre entrée. On le voit beaucoup dans les retranscriptions de certaines réunions. Toutefois, cela ne m'a pas marqué dans les documents que j'ai pu observer là.

Concernant l'agriculture, le maraîchage, l'horticulture, etc., c'est tellement omniprésent à Nantes à la fin des années 1960 que c'est incontournable. Je pense que le maraîchage est encore très présent dans un quartier comme Doulon à la fin des années 1960. La bascule d'urbanisme viendra plutôt dans les années 1980. C'est donc encore très présent, tout comme cela l'est dans la vallée de la Divatte.

Je trouve fascinant qu'on ne parle jamais de l'eau dans les documents du SDAAM. Sur toutes les cartes, l'eau est une masse homogène blanche ou bleue : c'est la toile de fond. Au mieux, un trait passera dessus pour signifier qu'on fera un pont ou qu'on fixera une limite.

Frédéric Pousin. – J'aimerais connaître votre opinion sur une réflexion que je me suis faite en lisant les documents du SDAAM, à propos de l'échelle internationale. En effet, il y a la volonté d'intégrer la dimension internationale à la vision métropolitaine. Il m'a semblé que c'était assez nouveau, qu'en pensez-vous ?

Cela m'a semblé nouveau par rapport à la planification régionale, pour laquelle l'international consistait à mettre en comparaison des expériences extérieures, aller chercher des exemples ou encore créer des réseaux d'acteurs.

Là, j'ai l'impression que l'international est véritablement un horizon. On pense la métropole Nantes–Saint-Nazaire à la fois dans son impact sur un territoire régional, mais on la pense aussi à l'échelle nationale et internationale, notamment tout ce qui relève du port maritime.

Cette échelle internationale est présente dans les autres schémas d'OREAM. Ce n'est donc pas dû uniquement à la dimension portuaire.

Comment évaluer cela ?

Thierry Guineberteau. – Je ne sais pas si à l'époque de la politique des métropoles d'équilibre, on était déjà dans l'idée de faire de ces huit pôles des villes qui pourraient avoir une dimension européenne.

Frédéric Pousin. – Si, justement.

Thierry Guineberteau. – Donc on les positionne à ce moment-là dans cette dimension.

N'ayant pas travaillé sur les autres OREAM ou les autres métropoles de ce type-là... ce qui est évident avec Nantes–Saint-Nazaire, c'est que le portuaire ne peut se concevoir que dans cette dimension. J'ai parlé du tuyau et des quais mais au-delà de cette première vision, la seule vision portuaire est l'avant-pays maritime et l'hinterland. Un port, au-delà du site dans lequel il va s'installer, le point névralgique est la situation. À l'époque déjà, à la fin des années 1960, les ports concurrents de la façade atlantique française sont ceux de la rangée nord : Rotterdam, Le Havre.

D'ailleurs, dans une vision portuaire, cette carte est très significative, même si les flèches sont un peu étonnantes. L'idée est bien sûre de drainer tout ce qui peut venir de l'arrière-pays continental, et notamment agricole, pour le portuaire. Mais c'est aussi toute la desserte vers l'arrière-pays dans une vision portuaire. Comme c'est un grand port, ce ne peut pas être une dimension nationale : cela doit automatiquement être une dimension internationale.

Quant à la dimension européenne de la ville, je n'ai pas travaillé assez spécifiquement sur ce thème pour apporter des éléments.

Gilles Bienvenu. – Vous avez cité divers acteurs institutionnels : l'État en région, avec le SGAR, la région, avec notamment Olivier Guichard, les villes, les communes. Il m'a semblé que vous ne parliez pas du tout du département. Était-il complètement absent de ces réflexions ?

Je pense notamment à Patrick Mareschal — je ne sais plus quand il devient président du département —, qui était directeur de l'Observatoire économique de l'Ouest. L'aménagement ne devait donc pas lui être étranger.

Thierry Guineberteau. – Le conseil général siégeait au conseil de l'ACEL.

Gilles Bienvenu. – N'avez-vous pas d'éléments concernant ses positions ?

Thierry Guineberteau. – Le seul point que j'ai signalé est une position de crainte par rapport à l'émergence d'une métropole qui couvrirait tout le département. Dans mes souvenirs, ils ont toujours appuyé le développement portuaire.

Les grandes confrontations des années 1990 entre le port autonome et les collectivités ont beaucoup concerné les communes et intercommunalités. Le département est très en retrait. La région appuie le développement portuaire, notamment au vu des budgets des contrats État-Région, en s'impliquant fortement dans les investissements portuaires.

Gilles Bienvenu. – La compétence du département porte plutôt sur les petits ports littoraux.

Thierry Guineberteau. – Les collectivités n'ont pas du tout la main sur le port autonome. Par ailleurs, un des objectifs de la loi sur les grands ports maritimes était aussi que les collectivités n'aient pas la main dessus. Il s'agissait d'avoir un établissement autonome par rapport à l'État mais qui reste autonome par rapport aux collectivités.

Les dernières réformes font que c'est très variable d'une région à l'autre. En Loire-Atlantique, le conseil départemental gère uniquement les ports de pêche de La Turballe et du Croisic.

Gilles Bienvenu. – Diverses choses que vous avez dites ont fait écho pour moi, historien, à des périodes antérieures. La question du tuyau, par exemple, m'a fait penser à Médéric-Clément Lechallas, ingénieur des ponts et chaussées qui s'occupe de la gestion de la Loire dans les années 1850-1860. C'est lui qui est à l'origine de l'entonnoir et de la semi-canalisation ensuite. Il dit dans un texte pour la chambre de commerce, dans les années 1860, qu'il faut penser l'estuaire ou la Loire, je ne sais plus, comme une machine dont on éliminerait les frottements ! Cela va complètement dans ce sens.

Lechallas devient ingénieur en chef de la ville de Nantes en 1863. Il percera la rue de Strasbourg à travers la vieille ville, c'est-à-dire le passage de la route de Rennes à Bordeaux. Il modifie le projet de son prédécesseur architecte, supprime la grande esplanade de 200 m par 40 m prévue aux intersections, il la réduit de 20 m à 15 m en enlevant les arbres et cela devient effectivement un tuyau lisse sans frottements.

C'est la transposition de cette vision de la Loire-tuyau à la rue-tuyau au cœur de la ville.

Thierry Guineberteau. – C'est vraiment cela ; il faut que ce soit lisse sur les quais, lisse au fond (déroctage, dragage). Le canal de la Martinière reprenait cette idée de contourner l'obstacle si on n'arrivait pas à quelque chose de lisse dans la partie naturelle.

Gilles Bienvenu. – Vous avez souligné les difficultés de ce secteur à passer à l'intercommunalité. Je me souviens d'un référendum organisé par Michel Chauty, maire de Saint-Herblain de 1965 à 1977, demandant aux habitants de Saint-Herblain s'ils étaient d'accord pour une fusion avec Nantes. Une large majorité a répondu négativement.

Il y avait cette résistance des équipes au pouvoir mais également de la population.

Thierry Guineberteau. – Il y a eu la loi Marcellin, en 1972(?) ou 1973(?), pour inciter à la fusion de communes. C'est suite à cette loi que la commune de Pornic a fusionné avec Sainte-Marie et le Clion. Lors des dernières élections municipales, il y avait encore un maire adjoint pour Sainte-Marie et un autre pour le Clion.

Gilles Bienvenu. – C'est la même chose à Nantes avec Chantenay et Doulon.

Une autre question me préoccupe, qui est l'effet 77. En 1977, Nantes et toutes les communes périphériques passent au PS, sauf La Baule ; la zone de Saint-Nazaire est également au PS. C'est à ce moment-là que se mettent en place le district et un certain nombre d'intercommunalités. S'agissant des SCOT, le SCOT de sud-estuaire est le SCOT des communes de droite.

Vous n'avez pas du tout abordé cette question des rivalités entre partis et des positions qui sont prises, pas forcément pour l'aménagement du territoire, mais pour se différencier des positions que peut avoir le groupe voisin. Ne voyez-vous pas des choses allant dans ce sens ?

Thierry Guineberteau. – Je n'ai pas été amené à l'aborder. Travaillant plus sur l'entrée littorale, on constate vite que les cohésions sont loin d'être des cohésions de partis politiques. On a assez régulièrement des tensions entre communes et intercommunalités qui peuvent être de même bord politique ; et on a des sortes d'arrangements de bon fonctionnement entre communes d'opposition.

Nantes-Saint-Nazaire a été très compliqué, même à une période où on était en gros du même bord politique. Ce n'était pas tout à fait le même bord avec un Joël Batteux à Saint-Nazaire et un Jean-Marc Ayrault à Nantes. Concernant 77, je ne sais pas exactement à quelle date le SDAU de Nantes capote, mais ça doit être dans ces moments-là. Je ne sais pas si c'est avant... qu'en est-il des élections de 1977 ?

Gilles Bienvenu. – Alain Chénard est élu à Nantes, Jean-Marc Ayrault à Saint-Herblain et Jacques Floch à Rezé.

Thierry Guineberteau. – Je ne sais pas si le plantage du SDAU a lieu à l'époque où Nantes est plutôt municipalité de droite avec une périphérie de gauche ou si tout est à gauche.

Gilles Bienvenu. – André Morice, radical-socialiste, devient maire en 1965, mais il devient de plus en plus à droite au fur et à mesure de ses deux mandats.

Je ne sais pas si André Morice a eu un rôle vis-à-vis de l'aéroport de Notre-Dame des Landes mais dans l'entre-deux-guerres, il est patron d'une entreprise de travaux publics intitulée ENTP, c'est-à-dire entreprise nantaise de travaux paysagers. Les paysages qu'il fait sont totalement plats car c'est en fait une entreprise de terrassement qui fait des terrains d'aviation !

Pendant la guerre, l'entreprise passera au béton avec le mur de l'Atlantique. Il aura quelques ennuis à la libération mais sera blanchi.

Thierry Guineberteau. – Les jeux politiques entrent bien sûr en ligne de compte. À Nantes, je ne serai pas capable de le décortiquer. Par contre, on voit à quel point on a une constante des propos. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'aller fouiner sur le site Internet de Nantes Métropole. Comme toutes les grosses villes, Nantes a passé un accord avec l'INA. S'agissant de l'intercommunalité, il est extrêmement intéressant de voir les informations télé des années 1950 et 1960 et les discours des élus refusant l'intercommunalité. Ce sont presque les discours qu'on entend actuellement : la continuité est extraordinaire.

Plusieurs archives INA portent sur la promotion de la tour Bretagne. Il est extraordinaire de voir les arguments classiques sur la voiture en ville, le stationnement dans l'immeuble, etc. On est bien dans cette même stratégie.

Gilles Bienvenu. – La tour Bretagne est située sur la grande verticale noire que l'on voit au milieu du rond rouge qui figure Nantes. On a la tour Bretagne ; cela traverse l'île de Nantes ; dans l'île, c'est la zone Euro-nantes.

Thierry Guineberteau. – Cela ne symbolise-t-il pas plutôt la pénétrante du centre Beaulieu ?

Gilles Bienvenu. – Non, c'est vraiment un axe tertiaire très fort.

Thierry Guineberteau. – Je pensais que cela symbolisait la nouvelle ligne de ponts, la partie moderne de l'agglo.

Gilles Bienvenu. – La ligne de ponts est un peu plus en amont. C'était vraiment un axe tertiaire très fort si on lit le texte. On est de la tour Bretagne au quartier d'affaires actuel de l'île, mis en œuvre par Jean-Marc Ayrault longtemps après. On a une continuité très forte mais qui est nanto-nantaise.

Denis Delbaere. – J'ai bien compris que votre approche est très estuarienne. Vous êtes peut-être moins documenté sur certains aspects du SDAAM que d'autres, en particulier ce qui concerne les vallées nantaises, qui est la partie du territoire que nous avons un peu explorée.

Néanmoins, un élément m'a frappé quand j'ai vu ce schéma pour la première fois ; il constitue de mon point de vue une singularité par rapport à tous les autres schémas que nous avons examinés jusqu'à présent : c'est l'affaire du sillon de Bretagne.

En effet, on a là un élément de dessin très puissant, central. Il s'inscrit dans cette dynamique estuarienne et donne une sorte de consistance paysagère à cette liaison entre les deux pôles de ce territoire. Par ailleurs — et c'est là qu'il y a vraiment une spécificité —, il s'inscrit dans une particularité géomorphologique.

Quel regard portez-vous sur cette singularité ? Peut-être pourriez-vous nous apporter des éléments de contexte et de compréhension sur cette histoire.

Thierry Guineberteau. – Le sillon de Bretagne est effectivement ce qu'on voit ici.

Quels ont été vos circuits ?

Denis Delbaere. – Un groupe s'est concentré sur les vallées de l'Erdre, du Cens et de la Sèvre, c'est-à-dire les vallées rayonnant autour de Nantes et les programmes de coulée verte associés à ces vallées par le SDAAM.

Un autre groupe a examiné le sillon de Bretagne, s'est rendu à Saint-Nazaire en passant par le port de Donges et s'est concentré sur littoral sud en allant jusqu'à la pointe de Saint-Gildas, à Préfailles.

Thierry Guineberteau. – On ne peut pas louper le sillon de Bretagne ! Au moment de la bascule, sur le rebord du plateau, on a la vision sur l'ensemble de l'estuaire. Cela correspond aux axes de communication traditionnels hors du lit majeur, c'est-à-dire hors des zones inondables.

Je ne sais pas si vous avez eu ou aurez l'occasion de voir des cartes historiques de l'estuaire, y compris dans la partie nantaise.

Denis Delbaere. – Cela fait partie du matériel avec lequel nous travaillons.

Thierry Guineberteau. – On voit bien à quel point le tracé de l'estuaire, historiquement, s'est énormément baladé. On a toute cette zone qui a en grande partie été laissée à l'écart des infrastructures. On quitte le sillon de Bretagne pour descendre vers les zones portuaires de Donges, de Montoir, etc.

C'est bien présenté comme un îlot ici. Le seul îlot est effectivement Cordemais, qui est posé sur une île(?).

Je pourrais venir jusqu'à la confluence Sèvre et Loire car on est vraiment sur le même modèle. Toutes les installations étaient mises sur les éléments fixes et stables du territoire, donc les îles, ou bien hors du lit majeur, c'est-à-dire hors des zones inondables. On va donc retrouver ça avec la haute Ille(?) et la basse Ille(?), la haute Indre et la basse Indre et bien sûr, l'île de Cheviret et l'île de Cordemais avec la centrale électrique.

Cela est renforcé classiquement car on se met au plus près des voies de communication existante. On a l'impression, quand on sort, d'être sur une sorte de boulevard commercial, un boulevard d'activités jusqu'à s'éloigner un peu de la partie nantaise.

Quand on bascule ici, on a cette fameuse entité, ce côté étriqué de Saint-Nazaire que l'on voit apparaître un peu avant d'y arriver. Il y a le classement parc naturel régional mais en dehors de ce classement, il y a aussi l'espace même de la Brière, qui est beaucoup plus difficile à utiliser. À ma connaissance, le seul projet pour ce territoire, et qui a avorté, était un projet des années 1950, au moment où on lance les grands programmes agricoles. Il s'agissait de faire de l'agriculture intensive irriguée. Le barrage d'Arzal entraine en partie dans cette logique.

Ce sillon constitue un axe majeur et c'est aussi l'axe vers la Bretagne.

Denis Delbaere. – Il a porté des politiques de reboisement très volontaristes. La place du boisement et du reboisement est aussi une particularité du schéma.

Thierry Guineberteau. – Je n'ai pas regardé le schéma sous cet angle. Je n'avais pas besoin de l'analyser en tant que document qui structurait l'ensemble du territoire ; j'avais vraiment mon entrée sur ce document. C'est un aspect que je ne maîtrise pas.

C'est pourquoi je suis frustré de ne pas pouvoir rester cet après-midi car vous avez dit à plusieurs reprises que vous aviez comparé cet OREAM à d'autres et cela m'intéresse.

Frédéric Pousin. – Si on prend par exemple le sillon de Bretagne, rien que le dessin avec des coupures vertes entre les pôles, des petits bourgs dont on essaie de maintenir l'extension, c'est un dispositif qu'on retrouve dans beaucoup d'autres OREAM. En l'occurrence, il est vrai que c'est assez intéressant car c'est lié à une politique de boisement et à un usage du bois qui n'est pas de type forestier. C'est quelque chose de très différent de ce qui se passe en Lorraine.

Dans ce SDAAM, la conception du boisement est plutôt liée à l'aménagement urbain, à l'urbanisation et aux loisirs — espaces de détente, bois dans lesquels on va se détendre, etc. elle n'est pas liée à l'exploitation du bois, comme en Lorraine.

Thierry Guineberteau. – Je pense que cela n'a jamais existé dans la région, même dans la forêt du Gâvre.

Frédéric Pousin. – C'est le seul point cité comme pouvant avoir une activité productive liée à l'activité récréative.

Quand vous décriviez le parcours le long du sillon de Bretagne, vous référeriez-vous à la route haute ?

Thierry Guineberteau. – Oui.

Frédéric Pousin. – Nous avons pris la route du bas, la petite route parallèle à la voie de chemin de fer.

Gilles Bienvenu. – On a trois voies : celle des crêtes, celle qu'on appelle la route du milieu, qui passe par le cœur des bourgs, et la voie express qui est de l'autre côté.

Frédéric Pousin. – Parlez-vous de la quatre-voies ?

Thierry Guineberteau. – Oui. C'est à la bascule de la quatre-voies qu'on a vraiment cette vue sur l'ensemble de l'estuaire.

Frédéric Pousin. – Quand on prend celle qui longe la voie ferrée, on prend véritablement conscience de l'idée de coupures vertes. Elles ont été maintenues et c'est assez intéressant à constater. Il serait également intéressant de comprendre pourquoi cela s'est maintenu ainsi. Il est vrai que l'entrée par le paysage nous fait observer un certain nombre de choses qu'on ne regarde pas forcément.

Thierry Guineberteau. – Oui, d'où ma frustration de ne pouvoir être présent cet après-midi. C'est ce qui est intéressant : voir comment vous y entrez.

Frédéric Pousin. – D'autant que l'OREAM a passé commande d'études de paysage.

Michel Viollet. – Il faut tout de même souligner que les études de paysage ont été faites postérieurement au schéma. Quand on regarde le document préparatoire, il n'y a absolument rien sur le paysage. Nous sommes intervenus en 1970 et le schéma était déjà pratiquement établi. Nous sommes arrivés un peu tard dans la réflexion.

Frédéric Pousin. – Oui, mais la démarche de l'OREAM ne se limite pas au schéma.

Michel Viollet. – c'est vrai, mais cet aspect est très peu abordé sur le schéma.

Thierry Guineberteau. – C’est pourquoi je faisais la nuance entre ce qui a pu exister au début et ce qui a pu être enclenché très rapidement dès 1970, 1971, 1972.

Alexandre Callens. – Cette démarche sur le paysage vient relativement tard. Par contre, la question du paysage est très présente dans le schéma définitif. Dans la prévision du déroulement et de la mise en application de ce schéma, il est écrit que des plans de paysage devraient être réalisés de manière très explicite.

Quand on voit le retour du conseil interministériel par rapport à ce schéma, ils insistent sur la valeur patrimoniale des éléments naturels et sur la question du paysage comme étant des éléments essentiels.

Je ne sais pas comment cela s’est déroulé réellement, mais les documents montrent des traces d’un intérêt réel et d’une conscience qu’à la mise en application du schéma, il sera nécessaire de développer un ensemble d’autres processus parallèles, dont le paysage était tout de même un élément clé.

Michel Viollet. – Oui, mais c’est venu après. Dans la conception du schéma, ce n’est pas l’argument de paysage qui a été pris en compte initialement. Les différentes variantes du schéma ont été élaborées en 1967, sur un temps très court. La structure du schéma était déjà en place et nous sommes venus accompagner la suite du schéma. De nombreuses choses correspondaient à l’analyse paysagère mais cela n’en a pas constitué le moteur.

Thierry Guineberteau. – Ce qui est intéressant mais pas simple à analyser, c’est qu’on est, pour moi, dans une phase de bascule sur de nombreux aspects. C’est pourquoi j’ai mentionné le rapport Picard, qui n’est pas anodin : il a été fait en un temps extrêmement court. On voit apparaître tout à coup des thématiques ou des besoins que de nombreux chargés de mission avaient probablement en tête mais qui n’avaient jamais été posés. Le ministère de la Protection de la nature est aussi créé à cette époque-là, en 1971. De nombreuses choses sont en train de basculer en quelques mois et années.

Michel Viollet. – Vous avez dit une chose intéressante, qui est que ce paysage est constitué en grande partie de zones humides, de zones marécageuses. Or, le schéma n’aborde pas du tout ce point. La proportion de ces espaces humides est colossale. Le fonctionnement de l’hydraulique — notamment les problèmes d’inondation et d’érosion due à l’imperméabilisation des sols — n’est absolument pas abordé.

On voit bien que cela est venu après.

Thierry Guineberteau. – C’est en partie ce que je voulais dire quand j’ai indiqué que l’eau n’est pas traitée. Or, très rapidement, on va se rendre compte que c’est un élément majeur et qui peut coûter cher si on ne s’en occupe pas, par exemple s’agissant du manque d’eau pour l’agriculture. On se rend compte que le dragage permanent d’un chenal augmente les coûts portuaires, nécessite de savoir ce que l’on fait de ce portuaire et que cela fait remonter l’eau salée, laquelle entre dans le canal de la Martinière alors qu’il constitue la réserve d’eau pour toute l’agriculture du sud-Loire. Ce sont des choses que l’on commence à voir apparaître à la fin des années 1970 et qui vont carrément exploser dans les années 1980, avec des conflits très violents et des associations bizarres.

On aura des conflits violents entre le port d’une part, et les agriculteurs situés au sud d’autre part, ces derniers s’étant associés aux chasseurs et aux associations de protections de l’environnement !

On aura des accrochages verbaux énormes autour du canal de la Martinière. Ce sont des aspects presque complètement éludés dans le SDAAM.

Au-delà de la vision, je pense qu’il y a aussi l’histoire du temps. Le fait de réaliser un tel schéma sur un ensemble aussi vaste et complexe dans un laps de temps aussi court... avec les moyens de l’époque, c’est-à-dire qu’ils ne disposaient pas de système d’information géographique, de bases de données. Cela veut dire que l’on passe un peu plus rapidement sur certaines choses.

Concernant l’estuaire, de façon récurrente, il est question d’un franchissement entre Saint-Nazaire et Nantes, peut-être à la hauteur de Savenay. C’est un franchissement auquel l’agglomération nantaise s’oppose farou-

chement, de peur que cela préfigure un nouveau grand périphérique et donc soit la porte ouverte à une urbanisation jusqu'à ce pont.

Savez-vous s'il en était déjà question dans le SDAAM ou pas ?

Kevin Chesnel. – Un atterrissage à Paimbœuf était prévu, qui ressort régulièrement. Je me suis entretenu avec un élu il y a quatre ou cinq ans et cela faisait partie des discours. Les habitants de Paimbœuf parlaient toujours de ce futur franchissement.

Thierry Guineberteau. – Cela revient... je ne sais pas si c'est un espoir, une crainte ou une sorte de leurre mais en tout cas, on ne voit rien en matière de franchissement dans ce document.

Frédéric Pousin. – Le franchissement est évoqué mais dans mon souvenir, c'est vraiment très vague. D'ailleurs, il est lié à la dimension paysagère ; le schéma indique que si un franchissement était étudié, il devrait l'être aussi dans sa dimension paysagère afin que l'ouvrage d'art marque l'identité du territoire.

C'est comme l'aéroport de Notre-Dame des Landes : il est mentionné comme une nécessité. Le site est repéré et il y a une volonté de démarrer l'acquisition foncière.

Thierry Guineberteau. – Les premières acquisitions foncières vont effectivement démarrer vite.

Frédéric Pousin. – C'est une des préoccupations du SDAAM que de mettre en œuvre un dispositif d'acquisition foncière. Un établissement consacré à cela est évoqué, qui reposerait sur des intercommunalités.

Thierry Guineberteau. – Alors que je pense que c'est le conseil départemental qui s'est retrouvé en chef de file sur ce dossier des acquisitions foncières.

Kevin Chesnel. – Le conseil départemental a aujourd'hui en gestion les expérimentations, la question des baux, etc.

Gilles Bienvenu. – Est-ce une ZAD dès l'origine en termes de loi d'orientation foncière ?

Kevin Chesnel. – Je ne sais pas.

André Sentenac. – Je voudrais d'abord dire quelques mots à mon sujet, non pas parce que je suis une personne importante, mais pour dire comment je suis arrivé ici et pourquoi.

À cette époque-là, en 1966-1967, l'aménagement du territoire n'intéressait pas grand monde, surtout dans les régions. J'étais à Paris et je travaillais dans le cabinet de l'architecte et urbaniste Claude Aubert, qui avait eu une mission ici, du ministère de la Construction — je dis bien de la Construction, car l'Équipement n'existait pas encore. Il s'agissait d'une exploration pour mener quelques réflexions à propos du développement d'une aire urbaine à constituer entre Nantes et St Nazaire.

Je m'y étais intéressé à l'époque alors que je travaillais en tant qu'architecte au sein de son agence. Est arrivé un moment où le ministère lui a fait comprendre que le fait de réfléchir sur une région et faire des études à Paris sans représentant sur place était tout de même discutable. Je lui ai proposé de m'y rendre car j'étais curieux de la chose. C'est ainsi que j'ai représenté l'Urbaniste Claude Aubert à Nantes.

Il avait constitué au démarrage de sa mission une petite équipe de dessinateurs, embryon d'Atelier, mais c'était tout de même très restreint. Cette équipe était là pour collationner quelques éléments de connaissance sur la région et avait commencé à faire quelques cartes, mais cela n'allait pas plus loin.

Une fois sur place, en Janvier 1967, j'ai vécu le moment où les OREAM ont véritablement éclos. Elles avaient été créées un peu avant, sur le papier, mais celle de Nantes–Saint-Nazaire est entrée un peu plus tard en fonction (Arrêté de création 22/05/1966). En effet, si les études étaient déjà lancées dans les autres régions, rien n'avait démarré à Nantes–Saint-Nazaire.

J'ai donc débarqué dans cette situation. A ce stade il me paraît important de rappeler le contexte politique de l'époque car qui dit aménagement du territoire dit politique.

Au niveau national, c'était clair, on disait : « L'hypertrophie de la région parisienne, ça suffit ! Il faut créer des contrepoids en région pour en même temps dynamiser les dites régions ». Quand on voit ce qui se passe aujourd'hui en région parisienne, on a des doutes sur le succès de ces actions. Et pour cause, il y a eu une bagarre très nette au niveau national entre les partisans du tout-Paris et les autres, qui étaient pour la décentralisation.

J'en viens au plan politique local. Il y avait des hommes forts ou en tout cas représentant une certaine force. On avait Olivier Guichard, en même temps maire de La Baule et patron de la DATAR, et qui était féroce pour alors que Paul Delouvrier, à Paris, était son ennemi intime, si j'ose dire.

Le maire de Nantes était André Morice. Ce n'est pas faire de la politique politicienne mais, il faut le savoir, on sentait des interrogations dans les discussions. Il était d'une sorte de centre droit mâtiné de pétainisme, défenseur d'une Algérie française.

Bref, rien à voir avec Olivier Guichard, qui était gaulliste.

Ce sont des choses qui pèsent dans la balance. Et le jeune urbaniste comme moi qui débarquait — moi et les autres qui sont venus ensuite —, étant naïfs au départ, ont bien été obligés d'apprendre un certain nombre de choses sur le fonctionnement des collectivités et leur lien au plan politique.

De plus, au plan régional, on avait trois personnes au Sénat qui comptaient aussi : André Morice, bien sûr, Michel Chauty et Maurice Sambron, qui était le correspondant d'Olivier Guichard et que l'on retrouvera dans les instances techniques de l'OREAM.

Cela compte, car toutes ces personnes si elles représentent leur propre collectivité avaient aussi leurs propres ambitions. Je clos ce chapitre politique, qui me paraît indispensable.

Concernant les conclusions de Claude AUBERT dans son rapport de janvier 1966, j'ai noté : « Nantes accuse par comparaison un certain retard dans les équipements publics et culturels et services rares. Enfin, la région pâtit de l'effet de certaines contraintes psychologiques qui vont, à tort ou à raison, depuis la réputation du climat jusqu'à une certaine perplexité face à sa nouvelle promotion ».

Il ne paraissait pas enthousiaste au vu des perspectives de Nantes–Saint-Nazaire. Cela a été conforté par la suite, et j'anticipe ; les représentants de l'État, notamment COLOT et WEIL, les grands caciques du ministère qui venaient là pour juger et analyser ce que faisaient les OREAM, avaient eux-mêmes dit, en 1968 ou 1969, qu'il n'y avait que trois OREAM, trois métropoles d'équilibre, qui pouvaient faire le poids en France et sur lesquels on pouvait s'appuyer ; les autres, dont Nantes, n'étaient que des capitales régionales.

On voit donc bien « l'enthousiasme » qui était là et qui ne facilitait pas le travail du groupe d'études dans lequel je me trouvais.

La composition de ce groupe d'études était assez particulière comparée aux autres OREAM, d'abord par le budget qui lui était alloué et qui montrait bien qu'il n'y avait pas de grandes espérances à Paris sur la région. Le 20 mai 1966, le budget était de 1,730 million de l'époque pour Nantes–Saint-Nazaire, contre 2,930 millions pour Metz-Nancy, 3,115 millions pour la basse Seine et 4,950 millions pour le Nord.

On voit donc bien que certaines OREAM semblaient être des éléments forts dans cette politique d'aménagement du territoire. Les moyens qui étaient donnés à l'OREAM Nantes–Saint-Nazaire étaient tout de même assez faibles.

Une autre particularité était que l'on trouvait à la tête de ce groupe d'études un homme qui était l'ancien Directeur de la Construction, autrement dit le correspondant du directeur de l'Équipement d'aujourd'hui, qui était Guy CORBIE, architecte. Cela n'engage que moi, mais il a été un peu « poussé sur la touche » ; ne pouvant pas supprimer ce haut fonctionnaire on l'a recasé là quand il y a eu la création de la Direction Départementale de l'Équipement. Sur ce strapontin il est devenu le patron du groupe d'études. Le nouveau directeur départemental était donc un ingénieur des Ponts et Chaussées.

Cela fait que dans les discussions avec les instances ministérielles, Guy CORBIE n'avait certainement pas le poids ou l'aura que pouvaient avoir les ingénieurs des Ponts et autres administrateurs.

Par contre, il avait au moins l'intérêt de bien connaître la région. Il nous a donc aidés, nous, le groupe d'études, dans les contacts et en nous apportant des informations diverses.

Pour en revenir au plan-paysage, je ne choquerai pas Michel Viollet en disant qu'il n'était aucunement question de cela dans les débuts de nos études. Les seules préoccupations nationales répercutées dans les régions étaient fondées sur les questions économiques et la programmation routière ! Le paysage n'avait aucune importance : cela n'existait pas dans la programmation des études.

Il a donc fallu, à l'intérieur de notre groupe, que certains membres s'en inquiètent et manifestent pour une prise en compte des paysages de l'aire métropolitaine. Personnellement, j'étais très intéressé par ce qui se passait avec le canal de la Martinière au Sud-ouest de Nantes. Tout cela n'intéressait pas grand monde. La rive sud de la Loire était presque inconnue ; les maires de Nantes et de Saint-Nazaire focalisés sur le développement de leurs villes n'y voyaient pas grand intérêt. Cela a justement constitué une chance ; en effet, comme cela n'intéressait personne, nous avons pu y travailler tranquillement et sensibiliser sur les notions de paysage.

Vous imaginez bien que toutes les OREAM, et en particulier le nôtre, étaient sous surveillance car c'était une création politique. Nous avons donc été flanqués d'un représentant permanent du préfet, Jean Savel, ingénieur des Ponts, ingénieur en chef, etc. Il était l'âme du préfet Jean-Émile Vié, bien connu en 1968, période il a fait parler de lui.

Le fonctionnement de notre groupe d'études était assez traditionnel. Une réunion générale hebdomadaire avait lieu sous la houlette du directeur. Il s'agissait pour chacun de nous d'exposer le point de ses études, des avancées et les questions diverses, qui ne manquaient pas, bien entendu.

En dehors de cette réunion générale, nous avons des réunions internes par groupes suivant les thèmes que nous abordions, et aussi avec les bureaux d'études comme celui de Michel, qui exposaient leur travail.

Parmi les différents bureaux d'études avec lesquels nous avons travaillé, nous avons eu un excellent travail de la CINAM portant sur la connaissance de la société nantaise à partir d'entretiens avec les personnes représentant des grandes fonctions socioprofessionnelles. Un certain nombre d'informations étaient livrées, qui n'étaient évidemment pas divulguées dans le public, et qui nous ont ouvert les yeux sur les enjeux locaux.

Nous avons très vite perçu l'intérêt d'échanges entre les OREAM lors de rencontres sur le terrain. Nous avons donc systématiquement fait le tour, les uns chez les autres, pour apprendre et échanger sur nos difficultés ou avantages que l'on pouvait retirer de nos diverses expériences.

Frédéric Pousin. – Merci beaucoup pour votre présentation très intéressante. Permettez-moi une première question : vous nous dites que le paysage était complètement hors champ, qu'il n'en était pas question. Toutefois, les PNR sont créés au même moment que l'OREAM, notamment celui de la Brière.

André Sentenac. – Oui pour leur création mais le Parc de La Brière est venu après.

Frédéric Pousin. – Il me semblait que c'était concomitant.

André Sentenac. – Non, je ne pense pas.

Frédéric Pousin. – Olivier Guichard devait être au fait de la création de ces PNR.

André Sentenac. – Bien sûr, mais il faut se dire qu'Olivier Guichard était avant tout maire de La Baule et qu'on ne se mélangeait pas avec Saint-Nazaire ! C'est une chose qu'on a du mal à imaginer aujourd'hui. C'est pourquoi je disais que l'étude de la CINAM était intéressante, car elle avait bien situé les enjeux politiques, sociologiques, des différents courants et dévoilé les influences.

Alexandre Callens. – La CINAM était-elle un bureau d'études indépendant ?

André Sentenac. – Oui.

Kevin Chesnel. – Où était située la structure de l'OREAM à Nantes ?

André Sentenac. – À Nantes, à la Direction départementale de l'Équipement. Enfin, à l'époque. Cela a évolué depuis.

Du point de vue de la hiérarchie — Gilles Bienvenu connaît le site —, boulevard Auguste Pageot, c'était une grande propriété avec un château, un manoir qui dominait. C'était là qu'officialait la Direction départementale de l'Équipement avec les ingénieurs des Ponts. Tout en bas, il y avait quelques baraquements dans lesquels se trouvait l'OREAM, avec l'ancien directeur de la construction : tout un symbole !

Denis Delbaere. – Sans vouloir anticiper sur des discussions que nous approfondirons certainement par la suite, vous nous avez essentiellement fait part de la difficulté de l'exercice et finalement, d'un contexte qui était très peu porteur pour cette démarche.

André Sentenac. – Exactement.

Denis Delbaere. – Au terme de ce travail, avez-vous le sentiment d'être parvenu à faire bouger les choses et si oui, de quelle manière ?

André Sentenac. – Je ne dirai pas que c'était totalement négatif, certainement pas. Il est évident que les choses ont évolué. J'ai quitté l'OREAM en 1970 car j'estimais avoir fait le tour de ce genre de réflexion et j'avais la possibilité d'intervenir avec la ville de Nantes.

Bien sûr, des choses sont restées, ne serait-ce que l'obligation pour les collectivités de se retrouver, de se rencontrer et de discuter, voire de s'affronter. Cela n'existait pas. De ce point de vue-là, l'OREAM était un point de rencontre qui était officialisé avec les réunions du comité technique ou du comité de coordination que présidait le préfet. On y trouvait là tous les élus des communes et chacun amenait ses éléments.

Tout cela a contribué à une connaissance progressive, à des échanges.

En 1967, Saint-Nazaire et Nantes n'avaient aucune relation. D'un côté, en caricaturant, c'était le monde ouvrier, les méchants qui envoyaient des boulons sur les forces de l'ordre; de l'autre, c'était la bonne société nantaise, bourgeoise et commerçante. Les choses ont tout de même changé.

Gilles Bienvenu. – Peux-tu nous donner des précisions sur la composition de l'équipe ? Étais-tu architecte ou architecte-urbaniste ?

André Sentenac. – Arrivé comme architecte travaillant déjà sur des études urbaines, j'ai profité de cette expérience pour passer ensuite mon diplôme d'urbaniste à l'institut Dauphine.

Il y avait deux architectes et urbanistes : moi-même et BOURGERIE, qui est arrivé trois mois après moi par la filière du Ministère. Il avait déjà été en mission pour le Ministère de l'Équipement et il est venu renforcer l'équipe.

Il y avait deux urbanistes : Alain MELAT, décédé il y a un an, et Jean BOERLEN

Il y avait deux économistes : Jean Louis CEPPE et Philippe HENRY BAUDOT.

Le sociologue était Philippe LE PICHON, que vous connaissez sans doute.

Les deux ingénieurs étaient ARZIC, et Jean Claude BONHOMME.

Yann POUPINOT était chargé d'information. Il était très précieux car c'était un Breton bretonnant qui connaissait bien les rouages des différentes communes.

Nous étions sous la direction de Guy CORBIE architecte fonctionnaire et ensuite celle de LESCURE après le départ en retraite de Guy CORBIE.

Alexandre Callens. – Comment se passait la collaboration pour ces personnes d'horizons différents ? Travaillez-vous souvent en équipe pour aborder un sujet sous différents angles ?

André Sentenac. – Oui, nous ne travaillions jamais seuls. Nous avons défini des thèmes en groupe de travail commun lors des réunions hebdomadaires. Chacun était chargé d'un certain domaine. Nous faisons un travail là-dessus à deux ou trois, que nous exposons ensuite. Pour chaque thème abordé, chacune des personnes du groupe était chargée de rencontrer les personnes utiles pour recueillir des informations, etc.

Alexandre Callens. – Avez-vous vu une évolution dans la manière d'aborder les sujets par rapport au travail que vous avez mené préalablement en agence d'architecture ? En agence, vous n'étiez pas dans une équipe pluridisciplinaire.

André Sentenac. – Il y a forcément un changement d'échelle. L'architecture n'a plus rien à voir avec les études d'aménagement à l'échelle d'une Aire Métropolitaine. Il y a forcément eu une évolution : nous ne pouvons pas travailler de la même façon. L'OREAM a été une révélation pour la plupart d'entre nous puisqu'elle nous oblige à « entendre », écouter chacun dans sa discipline, pour arriver à un langage commun.

Michel Viollet. – Je vais vous parler de notre approche paysagère. Comme André Sentenac l'a rappelé, nous n'avons pas réellement participé à l'élaboration du schéma d'aménagement car il était déjà très engagé quand nous sommes intervenus en 1970. Notre souci a été de montrer le rôle essentiel des données du site et du paysage dans la transformation des territoires et la nécessité de les prendre en compte au même titre que les infrastructures viaires et autres données socio-économiques.

Nous avons mené deux études : la première étude portait sur la transformation des paysages dans l'aire métropolitaine, pour le compte de l'OREAM¹ Nantes-Saint-Nazaire. La deuxième étude portait sur le littoral Atlantique entre les estuaires de la Vilaine et de la Gironde, pour le compte de l'ALCOA².

L'histoire est assez simple. Jeune paysagiste, enseignant à la section paysage, j'ai été mis en relation avec un chargé de mission de la DATAR qui m'a proposé d'intégrer l'équipe de l'ORERAM à Nantes. Je n'avais ni la connaissance des paysages du territoire de l'aire métropolitaine, ni une expérience suffisante dans le domaine du paysage à cette échelle. C'est pourquoi, j'ai proposé d'associer ma participation à l'équipe de l'OREAM, à la réalisation d'une étude de reconnaissance des paysages de l'aire métropolitaine.

Il me paraissait essentiel d'avoir au préalable une bonne compréhension des paysages existants, des caractéristiques géomorphologiques et écologiques, mais également des occupations et utilisations humaines, avant d'exprimer un point de vue. Les études ont été réalisées dans les années 1970/1972, dans le cadre de la coopérative d'études de paysage API, fondée à la même époque.

Une première exploration de l'ensemble des paysages de l'aire métropolitaine a mis en évidence des problèmes récurrents de dégradations des paysages au fur et à mesure des transformations et changements d'utilisation des sols. Sans être exhaustifs, nous constatons :

- Une prolifération d'éléments d'occupation isolée, générant des espaces résiduels, perdus et sans intérêt, recouverts de déchets et rebuts en tous genres,
- Une régression du couvert végétal entraînant des problèmes d'érosion des sols et de gestion des eaux pluviales,
- Un effacement des contrastes et différenciations du paysage.

De notre point de vue, l'altération visuelle du paysage constituait un indice de rupture des relations entre les différentes composantes du territoire. Le déséquilibre enclenchait des processus régressifs conduisant à l'appauvrissement des milieux biologiques, mais également, par conséquence, du cadre de vie des habitants. Pour donner à voir et comprendre les processus de dégradation en cours, mais également les potentiels des paysages existants, nous avons développé dans un premier temps, nos analyses et propositions sur les cas symptomatiques des Vallées autour de Nantes, puis dans un deuxième temps, sur les paysages du Littoral Atlantique entre les embouchures de la Vilaine et de la Gironde, soumis à une forte pression d'urbanisation.

1 OREAM, Organisme Régional d'Études d'Aménagement des Aires Métropolitaines.

2 ALCOA, Atelier d'Études du Littoral du Centre Ouest Atlantique créé fin 1971.

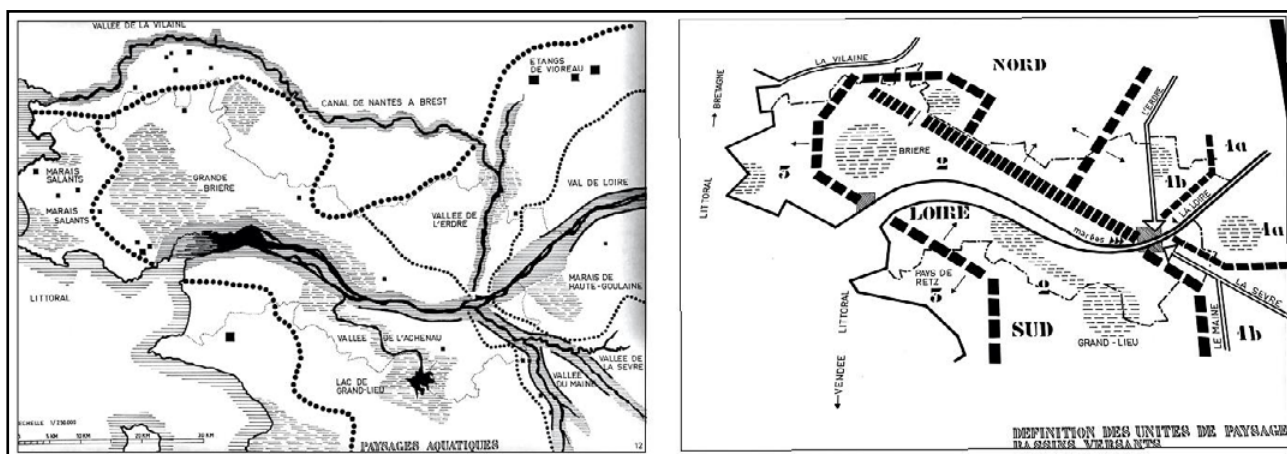
Les premières analyses ont montré comment les occupations et les utilisations inappropriées du sol détruisaient les ressources naturelles liées à la configuration des sites et au fonctionnement hydraulique. L'échelle du territoire de l'aire métropolitaine nous a conduit à examiner le système hydrographique des fleuves, rivières, zones humides et marécages qui occupent des étendues prépondérantes, alors que les préoccupations des différents acteurs étaient toutes focalisées sur les données économiques et les dessertes routières. Personne n'abordait la question du fonctionnement hydraulique du territoire et des ressources que ces étendues et rivières représentaient pour les paysages et l'écologie. Or, la gestion hydraulique est essentielle dans ces pays où la plupart des terrains sont drainés, asséchés ou irrigués. Le système des étiers³ des plaines humides du bord de mer, notamment représentent des surfaces importantes aussi bien au Nord qu'au Sud de la Loire.

La carte montre les grandes délimitations du paysage, avec la Loire qui est au centre. On voit l'importance des zones humides : la Brière, les marais de Guérande, le lac de Grand-Lieu et tout ce qui accompagne les zones basses de la Loire et autour de l'Erdre. Définir de grandes unités de paysage de ce type était nécessaire pour produire un schéma à l'échelle du territoire considéré.

Notre souci était de donner à voir et à comprendre le paysage de l'aire métropolitaine comme une ressource et une composante importante pour l'organisation des transformations à venir. Dans un premier temps, nous avons travaillé sur les vallées et autour de Nantes, avec l'idée de faire reconnaître la réalité de ces territoires et de montrer comment elles pouvaient jouer un rôle dans la transformation et l'organisation du développement en cours.

3 Réseau de petits canaux qui régulent la circulation des eaux en relation avec la mer.

DÉFINITION DES UNITÉS DE PAYSAGE DE L'AIRE

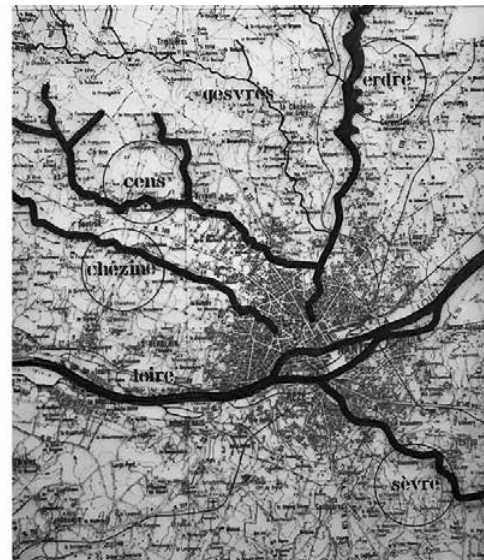


Le réseau hydrographique et les bassins versants déterminent l'organisation générale du site de l'aire métropolitaine. Chaque cours d'eau appartient à un espace plus grand qui s'insère à son tour dans l'ensemble géographique de la Loire. Ces données pérennes du site définissent des unités de paysage à l'échelle des sites naturels et des futurs schémas d'organisation du territoire.

Nantes implantée au point de convergence des vallées vers la Loire

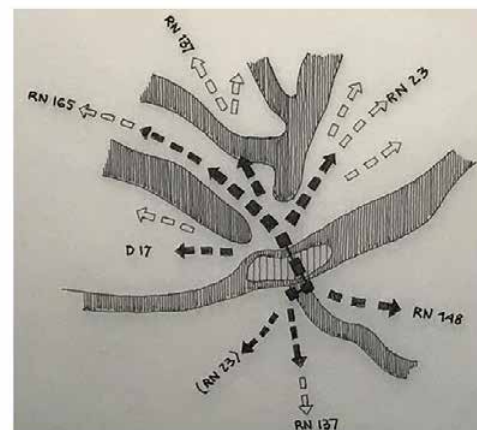
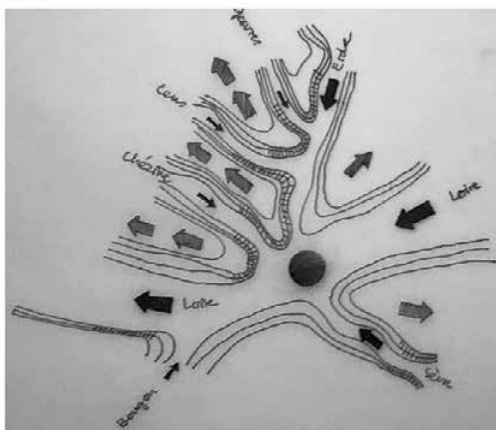
Les images suivantes présentent les unités de paysage définies par les bassins versants et l'utilisation des sols ainsi que les structures hydrographiques ou végétales qui les relient. En complément, des croquis suggèrent des solutions alternatives prenant en compte les paysages existants, susceptibles d'accueillir les transformations dans un nouveau cadre de vie.

La carte IGN au 1/25 000e montre que toutes les rivières, la Sèvre, l'Erdre, le Cens et la Chézine, convergent vers la Loire et le site d'installation de Nantes, carrefour des axes de circulation et de développement implantés sur les plateaux.



LES VALLÉES AUTOUR DE NANTES

Les rivières convergent vers la Loire et définissent le site d'implantation de la ville de Nantes

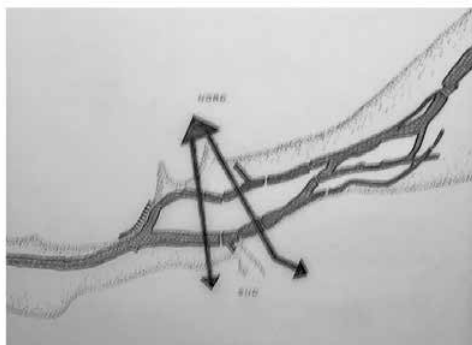


Le découpage du site en bassins versants fait apparaître le rôle essentiel du réseau hydrographique dans l'organisation générale de Nantes, installée sur le point de convergence vers la Loire.

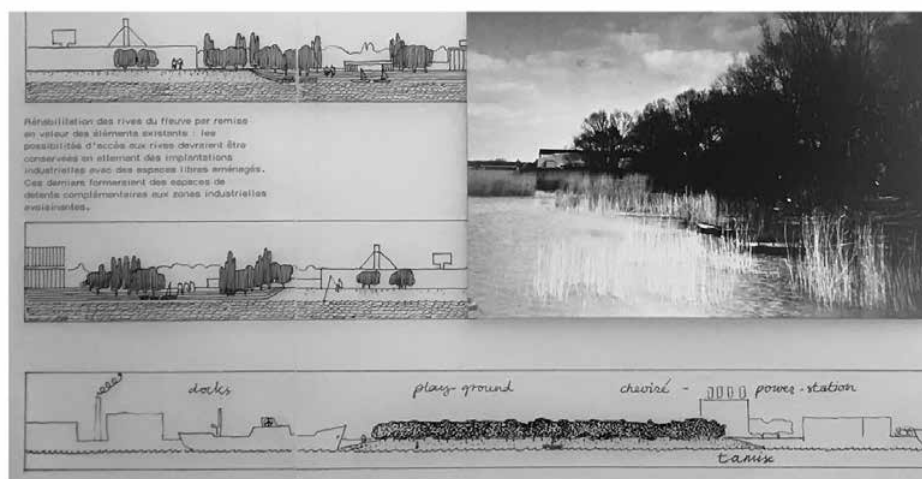
L'implantation de l'habitat et de l'activité économique qui suit les grands axes de communication confirment les interrelations entre le site et l'occupation du sol.

Les bassins versants délimitent des unités de paysage à l'échelle des sites naturels et futurs schémas d'organisation du territoire

A l'échelle de l'espace de la Loire, nous constatons que les berges étaient en pleine transformation avec deux tendances paradoxales : soit la mise hors d'eau avec des remblaiements des zones inondables pour faire des quais et des activités en relation avec la Loire ; soit des zones d'abandon et polluées, car il y avait à la fois le déversement des gravois dans l'eau mais également le rejet des eaux usées, toutes sans aucun traitement. La Loire était considérée comme un dépotoir, alors que les paysages naturels présentaient une grande qualité. En outre, il n'y avait absolument aucune correspondance entre le paysage des rives nord et sud. L'activité économique se développait au nord alors qu'elle était en déshérence au sud. **Les Paysages du Sud de la Loire**



L'espace de la Loire constitue un obstacle et une coupure majeure dans le site entre le Nord et le Sud. L'espace non occupé des berges présentent des zones de rejets et d'abandon peu accueillantes qui déprécient l'image de paysage fluvial et accusent la séparation entre les deux rives.



ÉVOLUTIONS SOUHAITABLES :

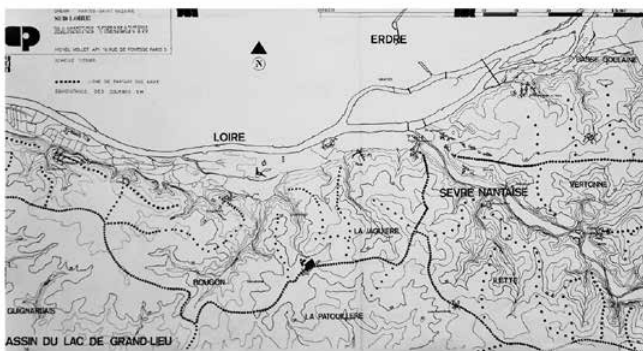
- **ALTERNER IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES ET ESPACES LIBRES AMÉNAGÉS**
- **RENDRE ACCESSIBLES LES BORDS DE LOIRE**

L'idée est venue très rapidement d'alterner implantations industrielles et espaces aménagés pour rendre les bords de Loire accessibles.

Nous pensions qu'il était important d'avoir des espaces suffisamment larges, qui arrivent jusqu'aux bords de Loire, ouverts au public Nantais. Ce type de croquis avait pour objectif de faire voir et comprendre qu'il y avait une autre possibilité d'aménager les bords de Loire en alternant activités et loisirs.

Nous étions très frappés par l'état du village de Trentmoult, qui avait connu autrefois une activité de pêche et de constructions, mais était complètement en déshérence. Les croquis suggèrent la revitalisation des villages et l'installation de larges coulées vertes pour accéder à la Loire. Cependant, la question se pose pareillement au nord. Il s'agissait de redonner une valeur à cet espace et surtout, depuis la berge opposée, au nord, d'avoir une image un peu plus attractive de la silhouette du sud Loire. Il était en effet important de redonner un intérêt à la rive sud ignorée dans la plupart des projets, comme l'a rappelé André Sentenac.

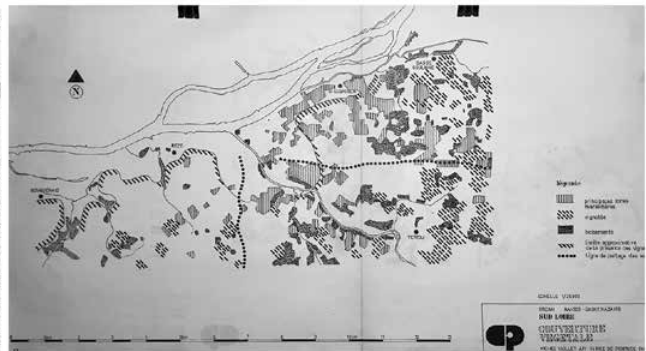
Pour analyser les paysages de la vallée de la Sèvre et du sud-Loire, nous avons poursuivi notre approche à partir du réseau hydrographique. Nous avons délimité les bassins versants à partir des courbes de niveaux et mis en évidence les relations entre les plateaux et les plaines alluviales des bords de Loire. La Sèvre est la seule rivière relativement importante, mais il y a beaucoup d'autres petits talwegs qui aboutissent à la plaine alluviale. Cette approche a permis de révéler des unités paysagères malgré les faibles variations du relief. La couverture végétale présente une mosaïque de zones maraîchères associées à des boisements, des vignobles et de grandes cultures. La partie aval de la Loire est beaucoup moins dense en boisements et cultures maraîchères que la partie amont.



LA TOPOGRAPHIE ET LES BASSINS VERSANTS

Le site présente un ensemble de plateaux de faible altitude reliés aux plaines alluvionnaires de la Loire avec des versants doux, hormis la vallée de la Sèvre.

9



COUVERTURE VÉGÉTALE

Le paysage est caractérisé par les vignobles, les grandes surfaces de cultures maraîchères et les boisements plus présents à l'est qu'à l'ouest,

10



BOISEMENTS . CHAMPS CULTIVÉS, VIGNOBLES ET CULTURES MARAÎCHÈRES À L'ÉCHELLE DES PLATEAUX

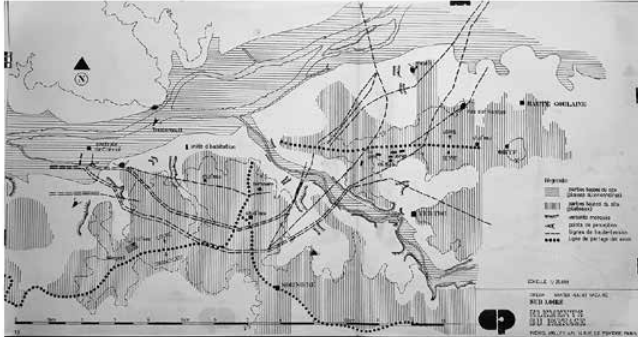
11



LES BERGES DE LA SÈVRE OFFRENT UN PAYSAGE DE QUALITE

Dans ce paysage peu différencié, deux composantes ressortaient : le paysage remarquable de la vallée de la Sèvre avec un relief plus accentué et les étendues couvertes des cultures maraîchères. Nous pensons que ces éléments pouvaient servir à installer une structure paysagère support du développement de l'urbanisation.

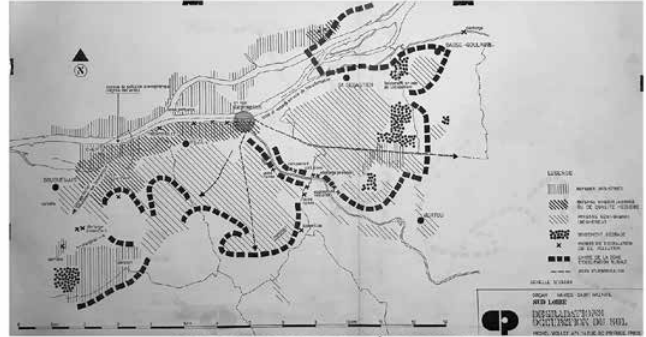
Dans les paysages au sud de la Loire, l'horizon visuel prend une importance prégnante quand on s'élève sur les plateaux. Les châteaux d'eau, l'unité d'habitation de Rezé, la centrale de Cheviré et les lignes aériennes à haute tension qui contournent Nantes sont très présentes et se détachent sur l'horizon. Nous pensons que ces composantes du paysage devaient être prise en compte et contribuer à installer une structure paysagère à l'échelle du territoire. Les transformations en cours : créations de routes, grands ensembles dispersés, essaimage de zones pavillonnaires disséminées... ajoutaient à la perception d'un paysage existant complètement



ÉLÉMENTS DU PAYSAGE

L'étendue et l'échelle des plateaux donnent une importance visuelle à tous les éléments qui se détachent sur les horizons très ouverts du site. Les châteaux d'eau, la centrale de Cheviré, l'unité d'habitation de Rezé, mais surtout la toile d'araignée des lignes haute-tension qui contournent l'agglomération, dominent et perturbent la perception du paysage.

12



OCCUPATION DU SOL ET DÉGRADATIONS

L'occupation du site est marquée par une occupation diffuse de type pavillonnaire imbriquée en ordre dispersé dans les cultures essentiellement maraîchères. La progression de ce mode d'urbanisation incohérent, entraîne le morcellement du territoire, fait reculer les cultures et laisse de nombreuses friches et espaces interstitiels à l'abandon. Les points de dégradation se situent principalement le long des cours d'eau et à la périphérie des urbanisations.

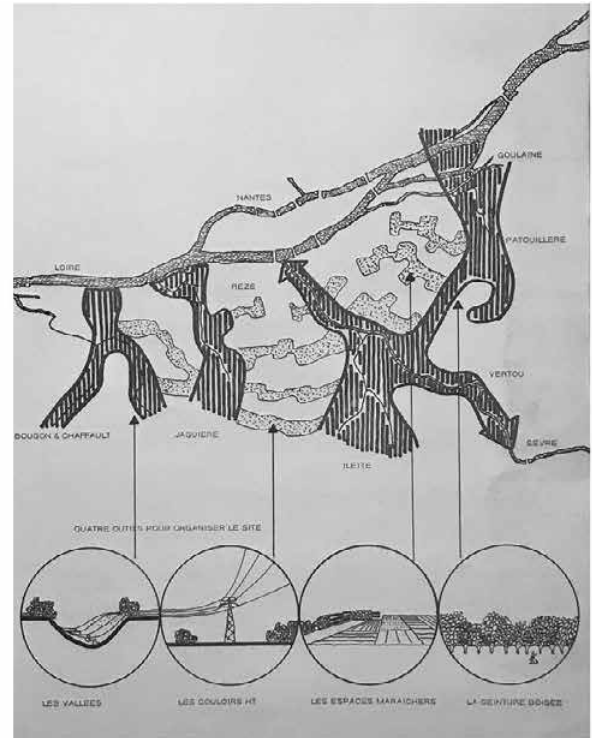
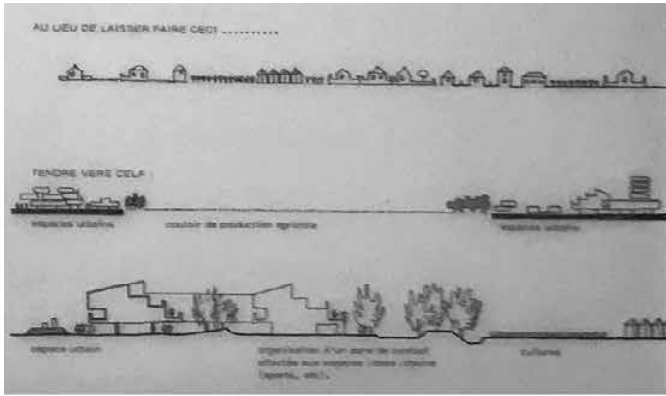


- Gaspillage du sol,
- Mauvaise cohabitation des différentes formes d'utilisation du sol,
- Uniformité et médiocrité des paysages péri-urbain,
- Perception confuse des composantes du paysage.

Les transformations en cours altèrent les structures anciennes du paysage sans les remplacer par un nouveau principe d'organisation de l'espace.

14

Pour remédier à l'absence de cohérence des implantations nous proposons d'installer des coupures, des ruptures ou des interfaces entre les zones de construction, suffisamment importantes pour accueillir de l'agriculture et le maraîchage. Nous considérons en effet, les activités agricoles et maraîchères comme des modes d'occupation productive des sols, mais également profitables pour maintenir et entretenir des espaces ouverts à l'échelle de l'agglomération. Nous imaginons une lisière construite ouvrant sur un espace agricole. Les espaces sous les lignes à haute tension étaient réservés aux cultures agricoles et maraîchères pour constituer les grandes structures paysagères du site et accueillir l'urbanisation dans ses bords.



OUTILS D'ORGANISATION DU TERRITOIRE :

- Les vallées
- Les couloirs haute-tension
- Les espaces maraîchers
- La ceinture boisée

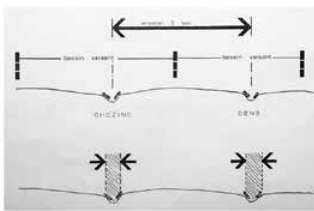
En résumé, nous disposons de quatre outils pour organiser et structurer le territoire : les vallées, les couloirs à haute tension, les espaces maraîchers et la ceinture boisée.

Un programme de reboisement important avait été envisagé et préconisé à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine pour compenser les destructions effectuées dans le cadre du remembrement. Notre proposition de compléter les boisements existants pour accompagner les grandes structures paysagères s'appuyait sur ces données

Les paysages du nord-Loire

Les vallées du nord-Loire comprennent les vallées du Cens, de la Chézine et de l'Erdre qui convergent vers le centre de Nantes. Dans un premier temps, je vous présente Le Cens et la Chézine qui forment de petites encoches dans le territoire des plateaux. La distance entre les deux rivières est d'environ 2 km. Elles sont toutes deux très encaissées.

Les boisements installés sur les pentes et les fonds de rivière offrent une ambiance de bocage, avec une utilisation agricole intéressante à proximité du développement de l'urbanisation sur le plateau. L'extension



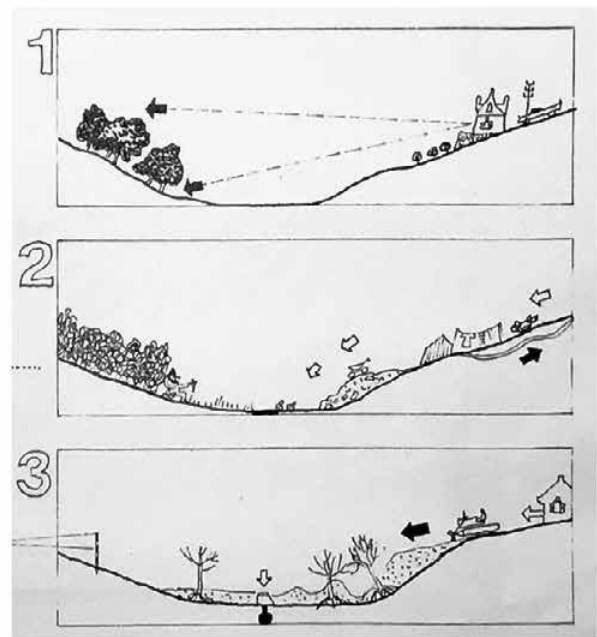
Les rivières du Cens et de la Chézine drainent des bassins versants de faible étendue et ne forment que de petites entailles dans l'échelle des plateaux. Cependant, elles définissent les axes d'extension de l'urbanisation.



Les boisements installés sur les pentes fortes et sur les bords de rivière engendrent une ambiance de bocage de qualité à proximité de l'urbanisation.

19

20



PROCESSUS DE DÉGRADATION ET DESTRUCTION DU PAYSAGE EXISTANT

- L'extension de l'urbanisation repousse les activités agricoles.
- Les rivières canalisées disparaissent sous les remblais.

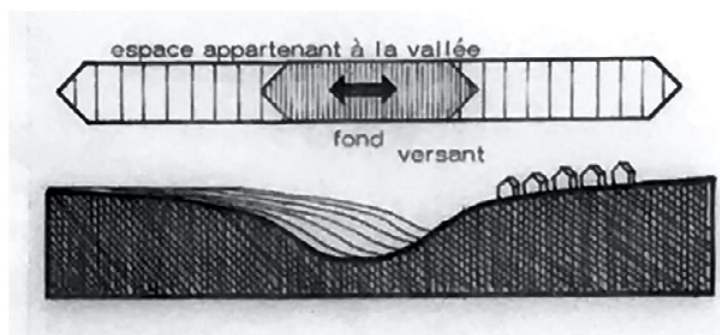
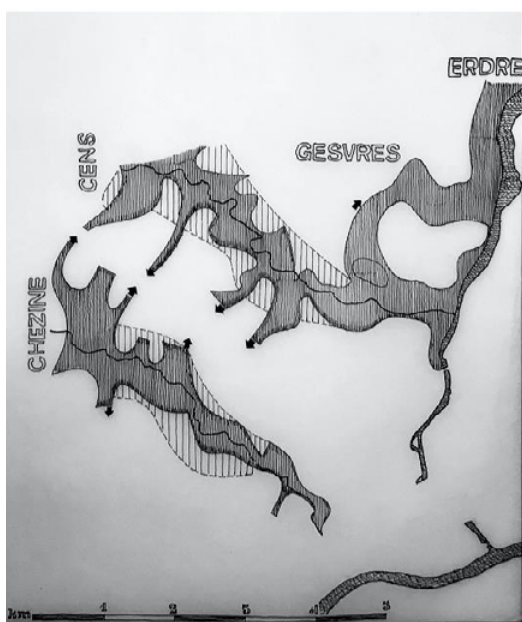
de l'urbanisation sur le plateau engage un processus de dégradation du paysage existant. On commence par venir s'installer en bordure du plateau pour profiter du paysage de la rive d'en face, mais la pression foncière entraîne à pousser les terres de déblais et à agrandir le rebord du plateau. Progressivement, on détruit la végétation des coteaux, enfin on canalise les rivières et on remblaie les fonds de vallée.

Nous suggérons de préserver non seulement les fonds de vallée mais l'ensemble de l'espace qui appartient à la vallée, c'est-à-dire à la fois la vallée, les coteaux et le rebord qui constituent une unité de paysage. Cet espace est essentiel pour maintenir et développer les relations visuelles et les échanges entre le développement de l'urbanisation sur le plateau et les espaces ouverts des fonds de vallée.

L'échelle des structures paysagères conduit à rechercher une gestion équilibrée des paysages associant la sauvegarde et les utilisations de l'espace. Plusieurs formes d'utilisation sont compatibles et peuvent coexister, notamment les cultures agricoles ou maraîchères et les usages récréatifs. Nous mentionnons les critères de compatibilité suivants :

- Accessibilité : rendre accessibles les sites des vallées par un réseau de chemins reliés à la ville ;
- Associativité : associer et combiner les différentes utilisations possibles ;
- Complexité : diversifier le plus possible pour éviter l'appauvrissement écologique et visuel ;
- Continuité : assurer la continuité des aménagements et du cadre végétal sur l'ensemble de l'espace appartenant aux vallées pour éviter le morcellement.

PRINCIPES D'ORGANISATION DU TERRITOIRE

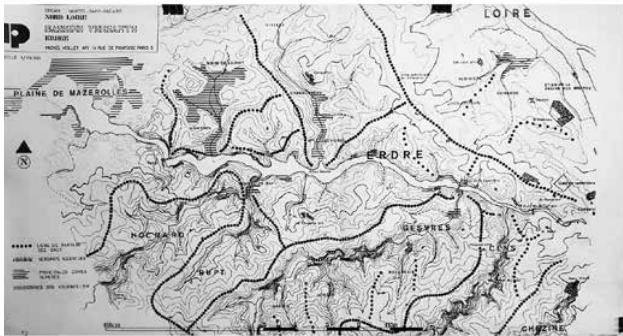


Les unités paysagère des vallées s'étendent sur les fonds de vallée, les versants et les zones d'approche à partir du plateau. Elles définissent un système de relations continues entre les quatre vallées : Cens, Chézine, Gesvres et Erdre.

L'objectif est d'insérer les vallées comme des éléments majeurs d'organisation du site dans le paysage urbain dont elles font partie. La sauvegarde de la physionomie du paysage des vallées associée à des espaces libres de vastes dimensions est un moyen de faire face aux transformations à venir et d'assurer à l'organisation urbaine une stabilité dans le temps.

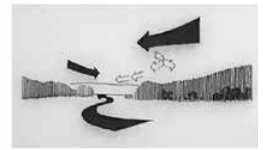
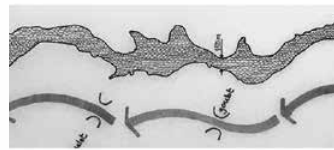
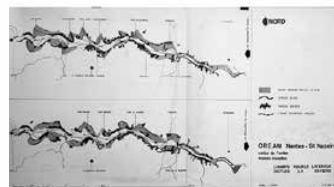
La vallée de l'Erdre comprend également le Gesvres, son affluent. L'Erdre a des dimensions importantes encore augmentée par les nombreuses zones humides qui jalonnent son parcours.

Les études visuelles montrent l'intérêt de la rivière qui, par endroits, est aussi large que la Loire. La succession des coudes et élargissements fait apparaître des points de vue différents. Le champ visuel est chaque fois extrêmement diversifié. Le parcours sinueux de la rivière définit cinq séquences qui décrivent l'unité de paysage. L'urbain caractérise les trois premières séquences, jusqu'à Port la Blanche ; au-delà, le paysage est rural. La vallée de l'Erdre reliait le cœur de la ville de Nantes à l'espace champêtre remarquable et attrayant de la



Les bassins versants de l'Erdre alimentent un plan d'eau navigable de dimensions comparables à celles de la Loire. Le parcours sinueux de la rivière découvre des scènes de paysages diversifiés en fonction de la topographie et du couvert végétal. Ceux-ci constituent un site remarquable et un lieu d'accueil exceptionnel pour les loisirs. Les zones humides qui prolongent les plans d'eau offrent également une grande richesse biologique et écologique.

25



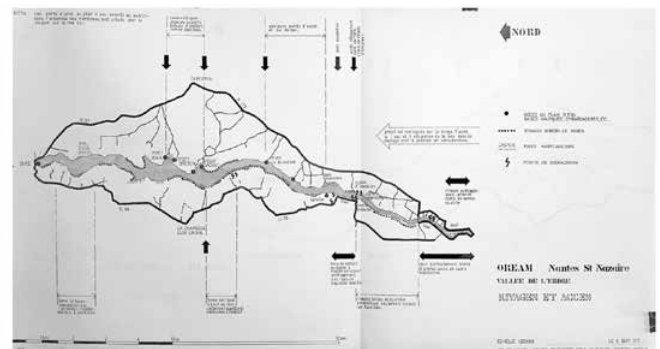
Le champ visuel de perception varie continuellement en profondeur et en largeur. Les lignes de rivage avec la succession des élargissements et rétrécissements accentuent la forme sinusoïdale du parcours. La sinuosité délimite des séquences caractéristiques de l'espace de la rivière.

26



La vallée de l'Erdre et ses extensions constitue une seule unité paysagère comportant cinq séquences réunies par le parcours de l'eau.

27



ÉTAT DES RIVAGES ET ACCESSIBILITÉ

Principalement installés sur la rive est, les points d'accès publics aux rivages peu nombreux, ont contribué à préserver le site des constructions pavillonnaires et à sauvegarder le paysage. Cependant, le manque d'accessibilité restreint la possibilité d'un usage récréatif.

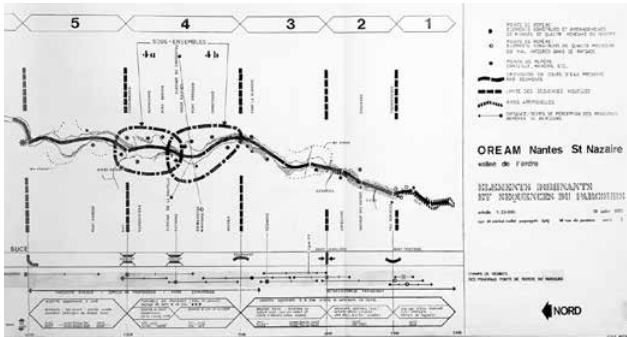
29

plaine de Mazerolles. Les constructions historiques sur les coteaux constituent des points d'intérêt très forts qui rythment le parcours en bateau. La sinuosité de la rivière donne chaque fois la possibilité de découvrir le paysage sous un angle différent.

Par contre, l'accessibilité aux rives était très limitée et se réduisait de plus en plus avec le développement des lotissements privés sur les coteaux boisés. Les nouveaux lotissements privatisaient les bords de la rivière et réduisaient les possibilités d'accès du public, déjà fortement contraintes par les propriétés privées existantes. Les nombreux projets de lotissements envisagés avaient entraîné en 1970, une manifestation publique⁴ qui revendiquait la possibilité d'une accessibilité continue le long des rives de l'Erdre.

4 Cf. Article du journal Le Monde en date du 15 juin 1970 relate la manifestation d'un millier de personnes qui réclament l'accès aux bords de l'Erdre, dans la banlieue de Nantes.

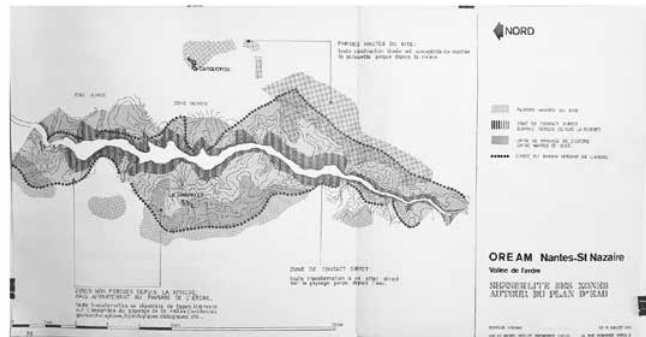
Les zones sensibles de l'unité de paysage de la vallée s'étendent au-delà des parties visibles directement liées à l'eau et concernent toutes les parties voisines où des transformations peuvent entraîner des répercussions visuelles et écologiques sur le plan d'eau. Le développement de l'urbanisation devait être reportée au de-là de ces limites pour préserver les structures existantes et les boisements.



ÉLÉMENTS DOMINANTS ET SÉQUENCES DU PARCOURS

La vallée de l'Erdre et son plan d'eau navigable relie le cœur de la ville à un espace champêtre remarquable et attrayant. Les constructions historiques installées sur les coteaux constituent des points d'intérêt qui rythment le parcours. Les sinuosités associées aux variations de dimension du cours de l'eau, les font découvrir chaque fois sous des angles différents.

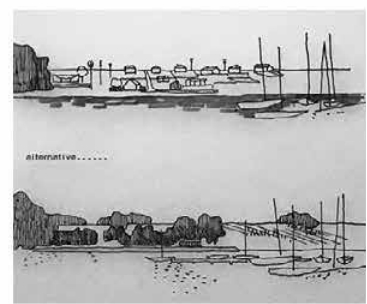
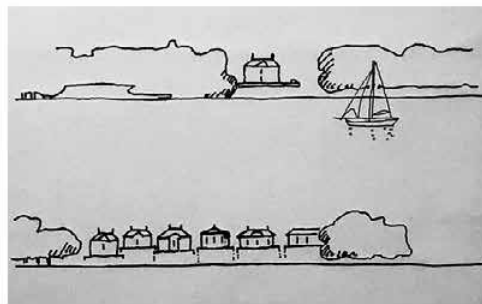
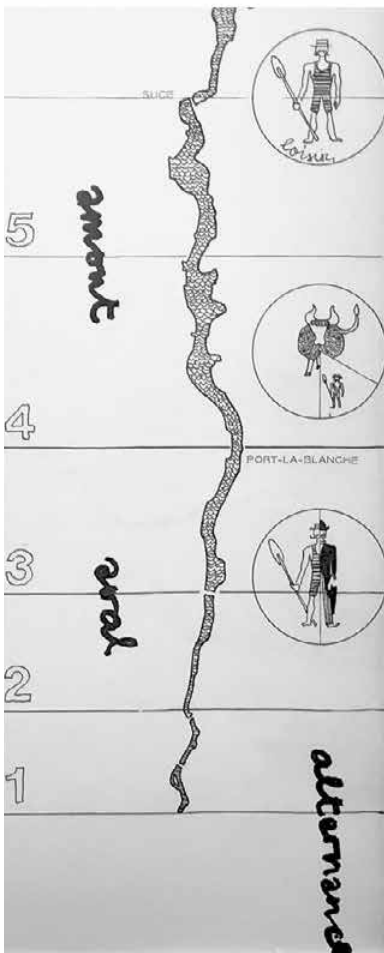
28



ZONES SENSIBLES DE L'UNITÉ PAYSAGÈRE DE LA VALLÉE

L'unité paysagère de l'Erdre s'étend sur l'ensemble des espaces visibles et non visibles du bassin versant. Toutes les transformations d'occupation du site entraînent des répercussions visuelles et écologiques sur le paysage du plan d'eau.

30



ÉVOLUTIONS ALTERNATIVES À UN DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL CONTINU SUR LES COTEAUX DE L'ERDRE

- Concilier à l'échelle du bassin versant, les différentes formes d'utilisation : résidentielle, agricole et récréative,
- En aval de Port-La-Blanche, alterner les zones résidentielles avec des espaces récréatifs correspondant à l'importance des utilisateurs potentiels,
- En amont, combiner et superposer les activités de loisirs à l'utilisation agricole.

31

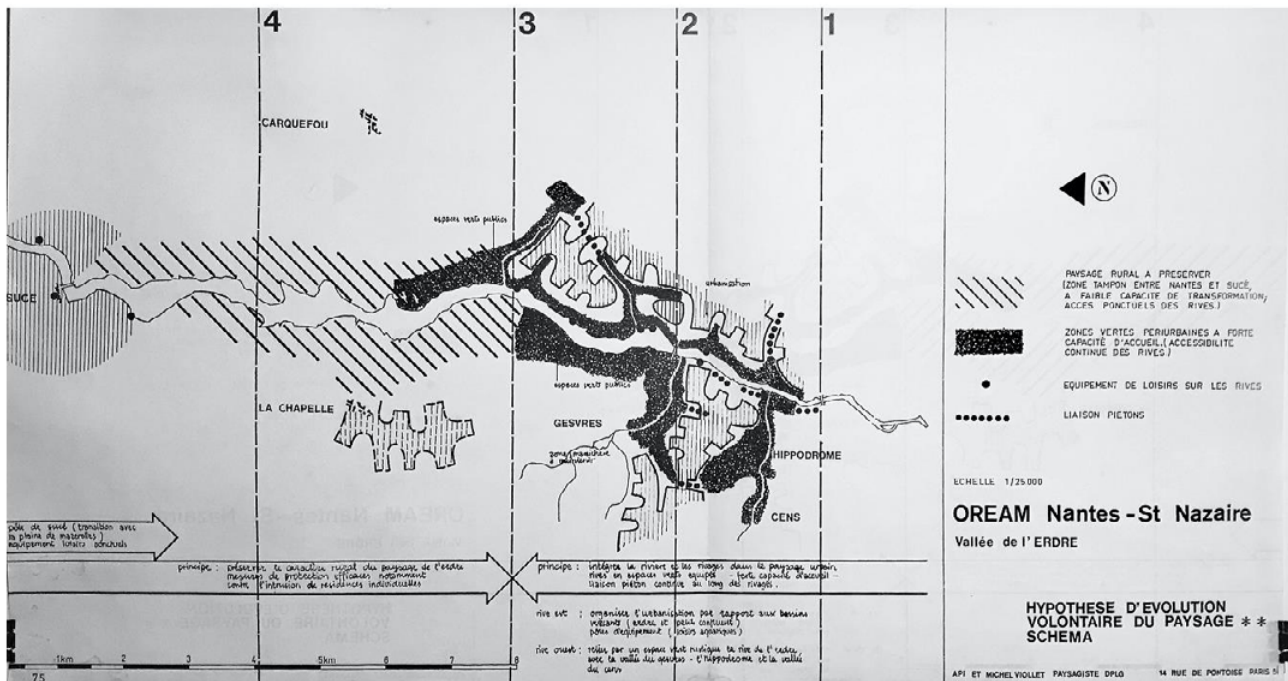


SCHÉMA SOUHAITABLE D'ÉVOLUTION DU PAYSAGE

- Sauvegarder les rapports d'échelle des paysages existants et la dominante boisée du site,
- Dans la partie sud (séquences 1 et 2) privilégier l'extension des espaces publics et les liaisons piétonnes le long des rives. Insérer les zones résidentielles dans la topographie des bassins versants et l'entourage boisé.
- Dans la partie Nord, préserver le caractère rural, rendre compatible les utilisations agricoles et la la pratique de loisirs extensifs.

32

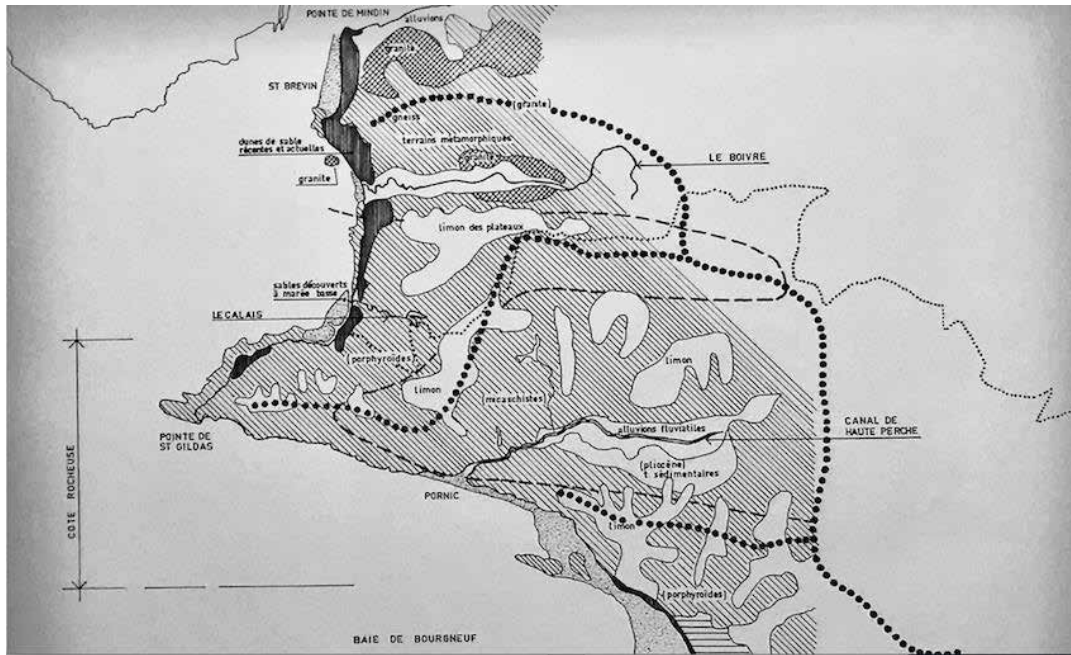
Au processus d'un développement résidentiel continu sur les coteaux de l'Erdre, nous proposons une évolution alternative conciliant les différentes formes d'utilisation :

- En aval de Port la Blanche, alterner les zones résidentielles avec des espaces récréatifs.
- A l'amont, dans la partie rurale, répartir les différentes formes d'utilisation agricole, récréative et résidentielle en conservant une prédominance pour les espaces ouverts et boisés.

La préservation de ces sites de grande qualité, mais fragiles exigeait de bien dimensionner les équipements pour favoriser une fréquentation extensive.

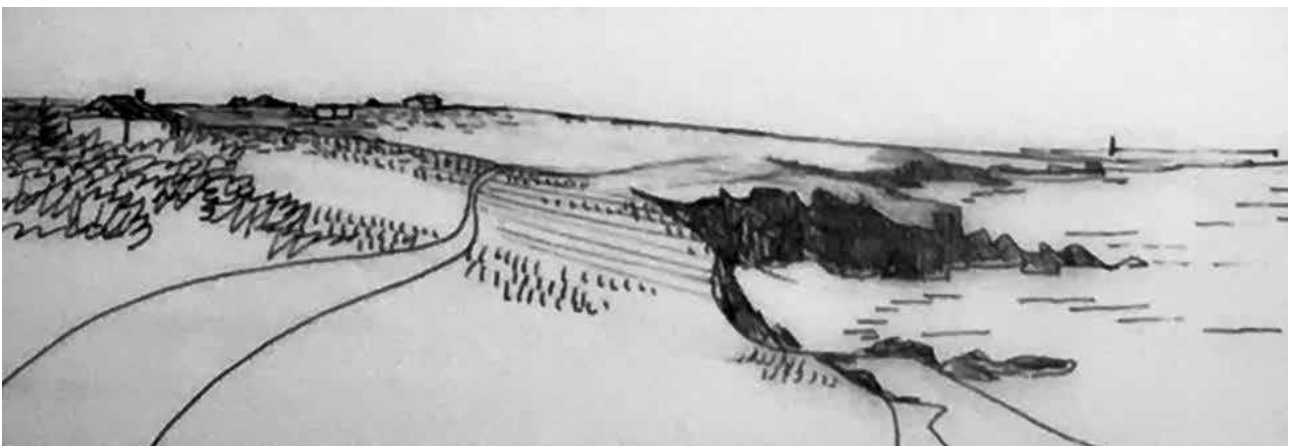
Le schéma souligne le report du développement de l'urbanisation à l'arrière des boisements qui l'accompagnent et la réalisation de liaisons facilitant l'accessibilité et la continuité des circulations le long de l'Erdre.

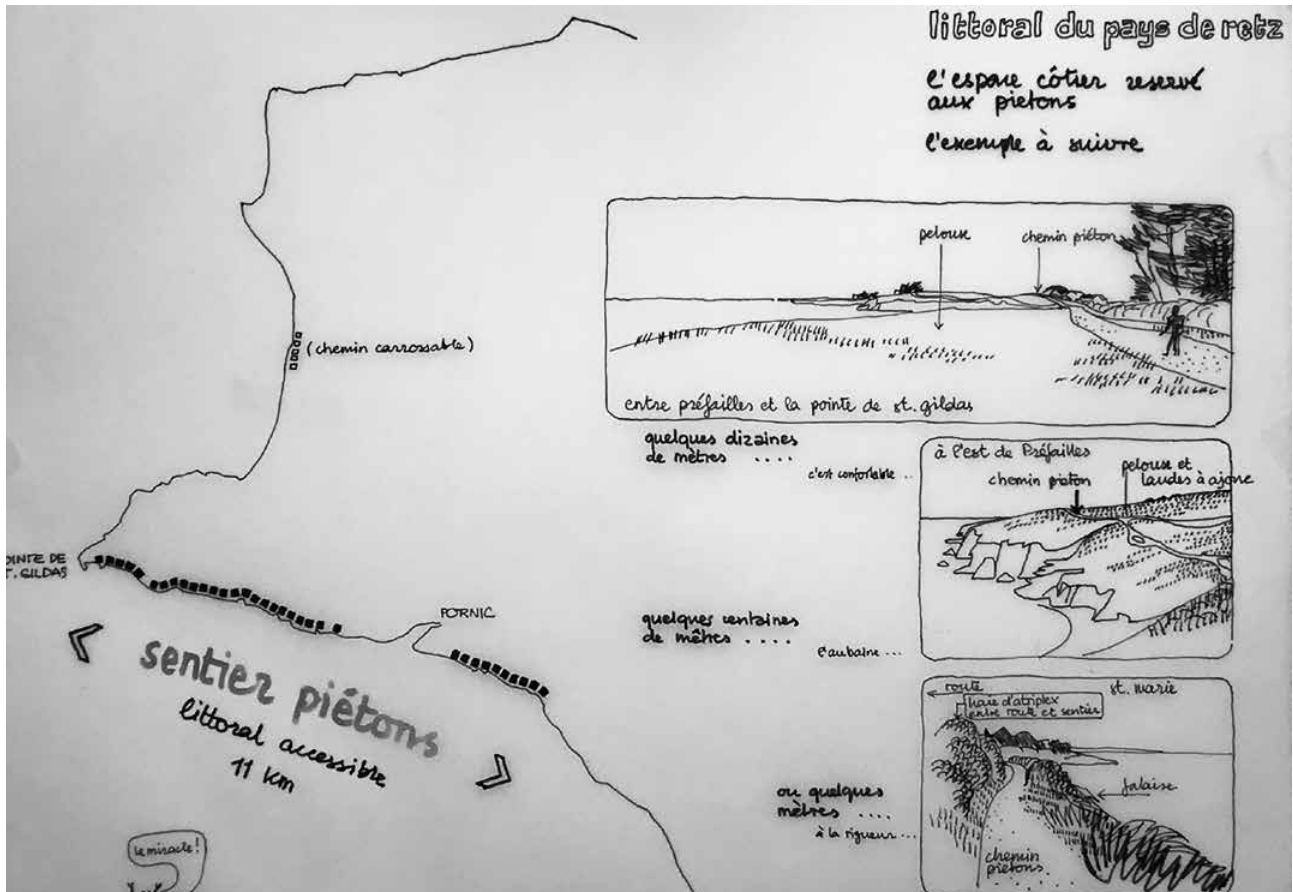
Le littoral atlantique



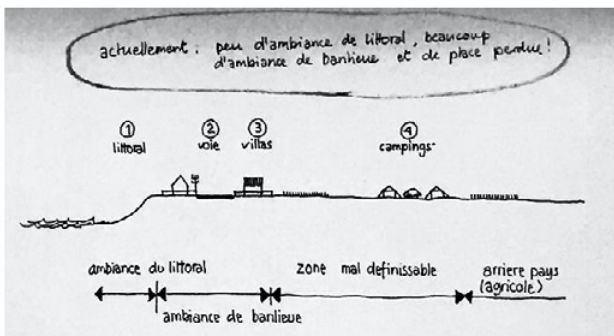
Les bassins versants définissent les unités de paysage en relation avec le littoral. Les rivières et les thalwegs constituent les éléments du site qui établissent les relations visuelles et fonctionnelles les plus évidentes avec l'arrière-pays. La côte, dans sa partie nord, est caractérisée par l'alternance de plages rocheuses et sableuses. Elles sont orientées à l'ouest dans l'embouchure de la Loire et au sud après la Pointe Saint-Gildas. Pointe la plus avancée de la côte au sud de la Loire, la pointe Saint-Gildas offre des vues remarquables vers le nord sur l'embouchure de la Loire et les plages de la Baule, et au sud vers la baie du Croisic et l'île de Noirmoutier. L'exemple de la pointe Saint-Gildas à Préfailles montrait un site remarquable encore peu investi par le développement pavillonnaire, contrairement à Saint-Brévin où l'urbanisation coupait complètement le littoral de l'arrière-pays. Dans cet ensemble côtier, le site de Saint-Gildas était représentatif du patrimoine existant qu'il convenait de préserver pour sauvegarder l'ambiance sauvage du littoral marin et des accès à la mer en relation avec l'arrière-pays rural.

L'ambiance littorale actuelle est réduite à une portion très petite derrière laquelle on retrouve une médiocrité des constructions qui évoquent les banlieues parisiennes ou nantaises. Nous remettons en cause les voies routières en bordure de mer et proposons de libérer un espace littoral plus généreux en reportant les parkings et les voies de circulation à l'arrière des constructions. Pour anticiper le développement d'un tourisme de qualité, il convenait de réserver des espaces d'accueil généreux, mais également de préserver les échelles et les ambiances sauvages recherchées par les publics urbains.





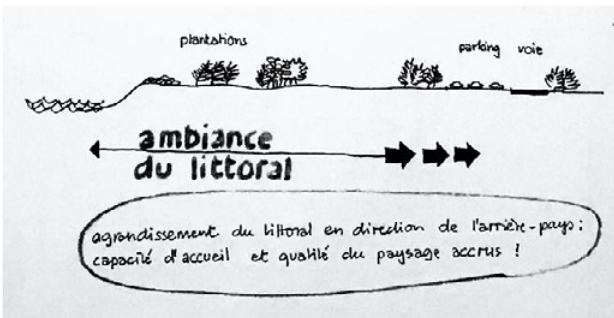
ÉTENDRE L'AMBIANCE DU LITTORAL VERS L'ARRIÈRE-PAYS



Le mode actuel d'occupation conduit à la destruction des sites :

- L'ambiance du littoral est limitée au rivage,
- L'occupation pavillonnaire di entraine un gaspillage du sol et des infrastructures couteuses pour les desservir,
- Le paysage d'accueil touristique est médiocre,
- Les activités agricoles qui entretiennent et « ménagent » le patrimoine des sols et de la végétation disparaissent.

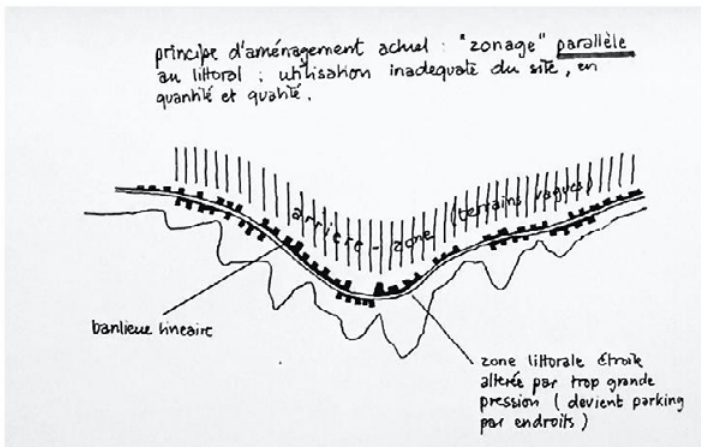
MODE ACTUEL D'OCCUPATION DES SOLS



- Rétablir des structures de continuité avec l'arrière-pays et étendre l'ambiance du littoral,
- Augmenter la capacité d'accueil touristique,
- Sauvegarder la qualité des paysages.

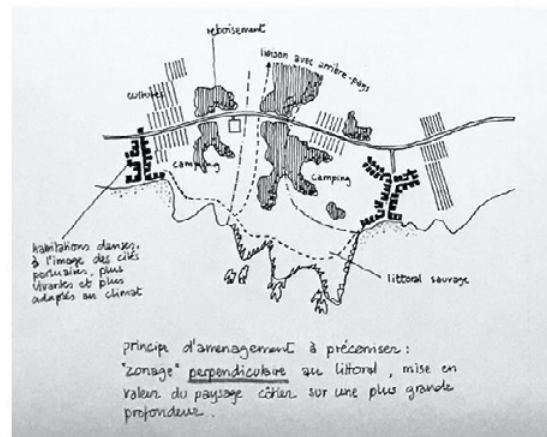
HYPOTHÈSE DE TRANSFORMATION DE L'UTILISATION DES SOLS

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT EN PROFONDEUR



URBANISATION ACTUELLE :

- Parallèle au rivage le long de la route côtière,
- Installation d'une coupure continue entre l'espace ouvert sur la mer et l'arrière-pays,
- Dévalorisation des paysages de l'arrière-pays.



HYPOTHÈSE D'AMÉNAGEMENT :

- Mise en valeur du paysage côtier sur une plus grande profondeur,
- Éloigner la route du rivage,
- Prolonger les structures paysagères de l'arrière-pays et favoriser les relations transversales vers le rivage,
- Diversifier et alterner les utilisations du sol (cultures, boisements, habitats, équipements de loisirs).

39

Le développement de l'urbanisation parallèle au bord du rivage installe une coupure qui empêche les relations avec les nombreux points d'intérêt situés dans l'arrière-pays.

De meilleures connexions permettraient une plus grande capacité et diversité des accueils pour les différents publics. En mettant en valeur le paysage côtier sur une plus grande profondeur, on éloigne la route du rivage, on prolonge les structures paysagères de l'arrière-pays, boisements et cultures, vers la mer.

L'urbanisation peut s'organiser en bordure de ces grandes structures paysagères, perpendiculairement au rivage. Le principe d'organisation de l'utilisation du sol reste le même : diversifier et alterner cultures, habitat, équipements de loisirs en relation avec la capacité d'accueil et la qualité des sites.

Nous proposons les recommandations suivantes :

- Maintien et développement d'une activité agricole susceptible de « cultiver » le paysage ;
- Occupation discontinue de la façade maritime alternant équipements touristiques et espaces naturels boisés ou agricoles ;
- Associer une plus grande part de l'arrière-pays au développement touristique ;
- Valoriser la topographie des thalwegs qui relie la mer aux bassins versants de l'arrière-pays ;
- Modifier les règles actuelles d'urbanisme qui favorisent la dispersion de l'habitat.

Ce dernier point était important, car nous nous étions aperçus que les plans d'urbanisme, appliquant le principe du zonage, allaient à l'encontre d'une gestion cohérente du développement de l'habitat et de la préservation des paysages. Les zones à moyenne et à basse densité favorisaient une dispersion de l'habitat. Sans doute fallait-il agir sur les plans d'urbanisme et en modifier les règles.

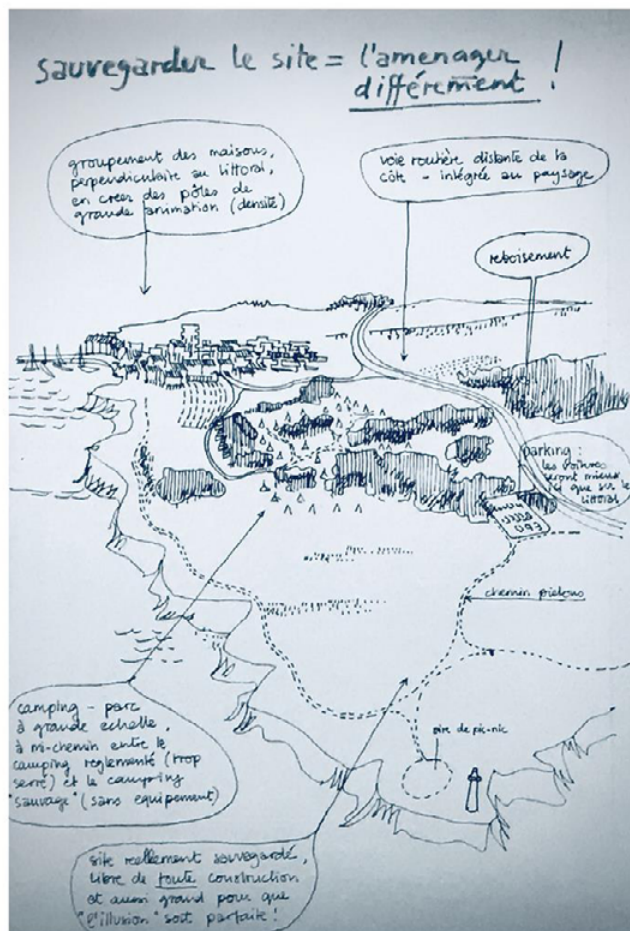
SAUVEGARDER UN « TIERS SAUVAGE » DU LITTORAL

PRINCIPES ET OBJECTIFS :

- **Maintien et développement d'une activité agricole susceptible de cultiver le paysage,**
- **Tendre vers une occupation discontinue de la façade maritime alternant équipements touristiques et espaces naturels, boisés ou agricoles,**
- **Associer une plus grande part de l'arrière-pays au développement touristique,**
- **Valoriser la topographie des thalwegs qui relie la mer aux bassins versants de l'arrière-pays,**
- **Modifier les règles actuelles d'urbanisme qui favorisent la dispersion de l'habitat.**

Mise en pratique du principe du « tiers sauvage », soit 30 km du littoral et de l'arrière-pays proche (sur 100 km) englobant les sites les plus caractéristiques, pour contrebalancer les pôles construits.

**SAUVEGARDER LE PAYSAGE,
C'EST L'AMÉNAGER DIFFÉREMMENT**



Le littoral faisait une centaine de kilomètres entre la Vilaine et la Loire. En faisant référence à l'exemple de la presqu'île de Saint-Gildas, nous avons identifié environ 30 km de littoral sur lesquels il nous paraissait important de bannir toute construction et de développer ce que nous avons appelé un tiers sauvage pour restituer une ambiance de la mer et du littoral, avec ses échelles et son climat.

Des idées pour procéder à des classements étaient envisagées, mais nous étions convaincus que sauver le paysage, c'était l'aménager différemment.

Discussion

Frédéric Pousin. – Merci, Michel.

Avant d'ouvrir la discussion, je souhaiterais te poser une question pour préciser certaines choses. Tu as parlé des unités de paysage que vous mettiez en œuvre à l'époque, qui semblent être un outil de lecture et d'interprétation du paysage.

Tu as expliqué que vous aviez deux grilles de lecture : d'un côté la géographie, le système des vallées et thalwegs ainsi que la géologie ; d'un autre côté, le visuel.

Y avait-il accord entre les différents paysagistes qui menaient ces études de paysage dans le cadre des OREAM ou de la MIACA, sur cette notion d'unité de paysage ? était-ce un sujet de discussion ou était-ce construit de manière empirique par les uns et par les autres ?

Michel Viollet. – C'était les deux. Tout le monde parlait d'unité de paysage. Certains ne voulaient pas employer le mot « unité ». Cela discutait beaucoup pour savoir si on parlait d'unité ou d'ensemble de paysage. Unité, pour certains, semblait trop restrictif, car l'unité signifiait dans son sens littéral qu'il ne devait pas y avoir de diversification dans les utilisations d'un même ensemble.

Néanmoins, tout le monde partageait l'idée qu'il fallait identifier des ensembles cohérents de paysage en relation avec le site et les usages : c'était la définition de l'unité de paysage. On parlait en même temps des structures paysagères. Je n'ai pas défini le sens du mot, mais dans les propositions, nous répondions aux questions : comment installer des structures paysagères qui interfèrent avec l'habitat, les loisirs, les activités industrielles et agricoles, etc., comment les installer et les rendre visibles ?

Nous avons deux interprétations du paysage : le paysage est défini par le site et son occupation, mais sur le terrain nous avons forcément une approche visuelle et sensible qui éclaire et corrobore les connaissances documentaires. La perception et le ressenti sur le terrain sont confrontées à l'analyse des cartes et données géographiques, géomorphologiques, hydrologique, à l'occupation des sols, aux différentes utilisations, etc., pour argumenter et présenter nos diagnostics. Cependant la perception visuelle reste essentielle, dans les plaines du sud-Loire, par exemple, l'horizon a pris une grande importance dans nos analyses et propositions. Dans toutes nos études, les approches géomorphologiques et visuelles se rencontrent.

Denis Delbaere. – Ma question s'adresse à vous deux, Michel Viollet et André Sentenac, et porte sur la réception de ces travaux par l'OREAM ou au-delà de l'OREAM, dans les autres instances territoriales. Ces préconisations sont-elles restées des préconisations ou bien ont-elles connu une forme de réception, voire d'application ?

André Sentenac. – Je dirai d'abord que l'apport des études de Michel Viollet a été important à l'OREAM, notamment à propos de la zone sud. Il a bien montré que c'était un peu le désert. C'était tellement vrai qu'à l'origine, au départ de l'OREAM Nantes–Saint-Nazaire, il faut savoir que toutes les communes qui ont été retenues à la fin n'y étaient pas, et notamment le lac de Grand-Lieu. Cela dénote vraiment une volonté de dire : l'intérêt du développement se situe au nord de la Loire alors que la rive gauche essentiellement rurale n'a guère d'intérêt stratégique !

L'intérêt de l'étude de Michel Viollet a été de mettre sur le tapis l'intérêt de toute cette zone sud, chose qui était jusqu'à présent, tout au moins à ce moment-là, totalement oubliée.

Par ailleurs, il a soulevé le problème des remblaiements. C'est tout de même une constante dans cette région : la destruction des zones humides et des bords de Loire. Il n'y a pas si longtemps que cela, je dirais 15 ou 20 ans, des farfelus imaginaient encore combler l'un des deux bras de la Loire restant, c'est-à-dire que l'île de Nantes ne ferait plus qu'un avec la ville. L'argument est toujours le même : on manque d'espace pour faire passer les voitures. C'était l'argument donné à l'époque, quand on a comblé les bras de Loire. Résultat, on n'a rien réglé car on a reporté cela plus tard.

À l'OREAM, nous avons réagi au moment où on parlait du projet de pénétrante-est depuis l'autoroute, où on a comblé de nombreux hectares de zones humides qui se trouvaient là. De toute façon, c'était dirigé par le ministère de l'Équipement, sous influence Ponts et Chaussées avec l'appui de la Ville. Nous n'avons donc été d'aucun poids dans le domaine paysager.

Il n'empêche que cela a été important et que les études de Michel Viollet ont tout de même enclenché une réflexion.

Laurent Devisme. – C'est plutôt à la fin des années 1970, en 1975-1976, que des associations se mobilisent contre des projets d'équipements : associations contre la pénétrante-ouest, contre la pénétrante-est.

André Sentenac. – C'est en même temps l'époque où les plans d'occupation des sols sont lancés, qui sont maintenant devenus les PLU. Cela a permis à des associations de se manifester et de mettre en avant le problème du paysage.

Frédéric Pousin. – Sur cette question des associations, Michel Viollet me racontait, lors de nos pérégrinations d'hier, qu'une part de votre mission consistait à informer la population.

Michel Viollet. – L'OREAM nous a demandé de faire un montage audiovisuel pour sensibiliser la population aux problèmes de pollution et de dégradation du paysage notamment. Vous ne pouvez pas imaginer à quel point le paysage était dégradé par des abandons de voitures, des tas de démolitions, des tas d'ordures. Il y avait le problème des ordures ménagères mais aussi des autres ordures, qui n'étaient pas bien gérées. Il n'y avait pas de centre de tri. Les gens et les entreprises jetaient n'importe où, et de préférence à la sortie des villes. On est actuellement frappé par les enseignes commerciales, etc., mais à l'époque, on rentrait dans la ville au milieu de tas d'ordures !

La situation était tellement préoccupante que L'OREAM nous a demandé de réaliser un document audiovisuel pour montrer les problèmes de pollution et de dégradation des sites. Il y avait bien cette problématique d'accompagner le public, donc les associations, pour qu'elles prennent conscience de la dégradation de leur cadre de vie.

André Sentenac. – A propos d'information, nous étions tous les deux à Saint-Herblain pour aller porter la bonne parole sur le paysage !

Laurent Devisme. – Pour compléter la question de Denis Delbaere, y avait-il des percolations avec des aménageurs comme la Société d'équipement de Loire-Atlantique (SELA) qui, à ce moment-là, est assez active pour aménager dans le sens le plus classique du terme ? C'est la société qui aménage à l'époque les grandes zones d'activité et de logement dans le département.

André Sentenac. – Il y avait deux organismes. La SELA s'occupait plus de la partie urbaine. Par ailleurs, la Société départementale d'aménagement de Loire-Atlantique (SODALA) s'occupait du département. Enfin, il y avait à peu près les mêmes dans les deux !

Denis Delbaere. – Y va-t-il eu des informations, une sensibilisation, des travaux qui ont été menés avec eux autour du paysage ?

André Sentenac. – Après 1970, je ne peux pas en parler car j'étais parti.

Denis Delbaere. – Michel, à ta connaissance, y va-t-il eu des échanges avec la SELA ... et la SODALA ?

Michel Viollet. – Nous n'avons pas eu d'échanges directs. Je pense que la commande de l'audiovisuel a été faite après 1970, c'est-à-dire après le départ d'André Sentenac. Nous avons répondu à la commande mais nous n'avons pas exploité ce document. L'idée était d'avoir un montage audiovisuel sonorisé pour l'utiliser dans des expositions ou manifestations de type foires : c'était vraiment pour sensibiliser le grand public sur ces questions.

Denis Delbaere. – Qui aurait été chargé, au sein de l'équipe, après le départ André Sentenac et après la fin de ta mission, d'assurer cette continuité ?

Michel Viollet. – Je ne sais pas.

André Sentenac. – L'OREAM est allé progressivement en déliquescence. En effet, il y a eu un changement politique au niveau national. C'est pourquoi je reviens toujours à ces questions de politique, qui sont essentielles dans l'aménagement.

Il y avait toujours une bagarre entre les partisans d'une centralisation à outrance autour de la région parisienne et ceux qui étaient partisans, au contraire, d'un éclatement. Finalement, c'est la région parisienne qui a triomphé. L'arrivée de Valéry Giscard d'Estaing et de Raymond Barre a constitué la mort de l'aménagement du territoire et des OREAM. Les OREAM ont été dilués dans différents services ; on a recasé certaines personnes.

Denis Delbaere. – Michel, dans ta présentation, on voit bien qu'il y a deux grands pôles : un pôle nantais avec les vallées, et un pôle littoral. Mais quid de ce qui se passe entre les deux ? C'était tout de même une question posée par ce périmètre du SDAAM. En tant que paysagiste, comment considérais-tu ce territoire interurbain ou intra-urbain ? Je ne sais comment le qualifier.

Michel Viollet. – Nous pensions que ce n'était pas à partir d'une approche générale que nous pouvions sensibiliser nos interlocuteurs. Nous pensions que seules, des études de cas significatives pourraient sensibiliser les acteurs locaux. Nous avons donc pris le cas des vallées autour de Nantes, y compris au sud, et le cas du littoral. C'étaient deux cas différents et symptomatiques. Nous pensions que les analyses et les préconisations auxquelles nous arrivions étaient suffisamment significatives et pertinentes pour être appliquées sur l'ensemble du territoire de l'aire. Nous n'avions pas la mission de réaliser un schéma paysager, mais seulement de réaliser un diagnostic et de formuler des recommandations. Lorsque nous sommes intervenus en 1970, le schéma était déjà très engagé et l'équipe en place considérait l'approche paysagère avec bienveillance, mais comme accessoire et complémentaire. Les enjeux du développement économique et social l'emportaient sur les questions de cadre de vie. L'extension du réseau routier préoccupait plus que les questions de paysage.

Denis Delbaere. – Il n'empêche que les cas que vous avez choisis étaient situés soit à Nantes, soit sur le littoral. Pourquoi ne pas avoir pris le cas du sillon de Bretagne par exemple ?

Michel Viollet. – Nous avons pris Nantes parce que la pression urbaine se développait sur les axes de circulations convergeant vers Nantes et que l'urgence des transformations du paysage ne se situait pas sur le sillon de Bretagne. Pour le littoral, l'urgence était encore plus grande.

Denis Delbaere. – Il y avait tout de même les grands projets de reboisement prescrits par le SDAAM, qui ont été manifestement enclenchés si j'ai bien compris.

Véronique Hattet. – Il y avait moins de pressions.

Denis Delbaere. – Oui, il y avait moins de pression urbaine.

Michel Viollet. – Le projet de reboisement était à l'initiative du ministère de l'Agriculture et des Eaux et Forêts, pour compenser les effets désastreux du remembrement. D'une manière générale les paysagistes n'étaient pas associés à ces projets, pas plus qu'aux opérations de remembrement, par ailleurs. Je n'ai pas montré cette partie de l'étude, mais nous avons développé à partir du schéma de reboisement proposé, les orientations que pouvaient prendre ces boisements qui n'étaient pas prévus pour les loisirs. Nous avons réfléchi à une typologie des différents types de boisement en fonction de leur situation, de leur importance et de leur utilisation, pour ne pas avoir uniquement des boisements de production, mais également des boisements qui servent de cadre, d'accompagnement à l'urbanisation. A titre d'exemple, dans le sud-Loire, les structures paysagères que nous proposons, utilisaient les boisements existants et leur extension pour accompagner le développement de l'urbanisation.

Denis Delbaere. – ... d'espaces de loisirs.

Michel Viollet. – Oui.

Denis Delbaere. – C'était tout de même une entrée par laquelle il fallait passer quand on était paysagiste en 1970. La légitimité, c'était de travailler sur des espaces à vocation de loisirs.

Michel Viollet. – Oui, et il faut rappeler cependant qu'on était dans cette période forte du remembrement des parcelles agricoles, avec toutes les conséquences écologiques et paysagères. L'agrandissement des parcelles entraînait la suppression des haies et tout le réseau de drainage afférent. Pour remédier à ces suppressions dans des paysages relativement plats, nous proposons d'installer des structures paysagères sous forme de lanières boisées, autour des cultures et de l'habitat. L'étude évoquait les questions suivantes : Comment réaliser ces boisements en prenant en compte la dimension écologique ? les gérer ? Comment associer les fonctions de production et de loisirs ? C'était le projet que nous proposons, mais nous n'avons pas particulièrement travaillé la question sur un site particulier. Ça aurait été la suite normale ! L'étude a établi un diagnostic et des recommandations, mais il n'y a pas eu de suite.

Denis Delbaere. – Je pensais au cas de l'OREAM de la Loire moyenne. L'équipe de Pierre Dauvergne s'était justement concentrée sur l'inter-villes, mais pas du tout sur les pôles urbains. C'est d'ailleurs cela qui les a rendus totalement inaudibles : ils n'ont pas réussi à contrecarrer les habitudes d'une espèce de culture urbano-centrée.

Ils ont concentré leurs efforts sur la construction de cette Métropole Jardin, qui était conçue comme une espèce de séquentialité linéaire le long de la Loire, en prenant appui sur les petits pôles intermédiaires qui pouvaient être mobilisés (Beaugency, Meung-sur-Loire, etc.).

Il est donc intéressant de voir que finalement, la réflexion de paysage ne s'est pas portée là-dessus, mais plutôt sur les deux extrémités de la balance.

Véronique Hattet. – Je pense que le paysage de la Loire moyenne n'est pas le même qu'à Nantes et à Saint-Nazaire, où on a un port et des activités polluantes autour de la Loire.

Michel Viollet. – Nous considérons que l'urgence était la préservation du cadre paysager existant et que l'on pouvait l'aménager différemment avec les acteurs et les outils dont on disposait. La qualité et la pérennité des paysages existants nous engageaient à accompagner leur transformation plutôt qu'à en inventer de nouveaux.

Denis Delbaere. – Il s'agissait en quelque sorte de parer au plus pressé.

Michel Viollet. – Oui, et il fallait aussi considérer les acteurs locaux et utiliser leurs propres dynamiques pour conduire la transformation du paysage. Les agriculteurs et les maraîchers étaient ceux qui pouvaient participer efficacement aux transformations en cours et à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Frédéric Pousin. – Je trouve cette idée — sauvegarder, c'est aménager différemment — très intéressante parce qu'on sort des logiques conservatoires et de protection pour aller vers une logique de sauvegarde qui est en même temps transformation. C'est très contemporain, mais c'est aussi une idée qui était à l'origine des parcs naturels régionaux (PNR), qui n'étaient pas des parcs naturels, des lieux où l'on met sous cloche des paysages exceptionnels.

D'ailleurs, tu parlais de sites remarquables ; dans les écrits des OREAM on peut voir la mention « site de grand intérêt », pas plus ; cela a un intérêt, mais ce n'est pas à mettre sous cloche.

Je trouve la conception de l'aménagement que tu présentes très intéressante car elle revendique une diversité d'actions, des séquençements, une sorte de dynamique. Cela fait écho à une philosophie présente dans les OREAM, au moins à travers les écrits. Peut-être était-ce autre chose dans la réalité ? il serait intéressant d'avoir votre avis, Monsieur Sentenac.

Je crois que la philosophie de l'aménagement tendait alors vers un aménagement intégré, c'est-à-dire où l'on ne se contente pas de juxtaposer les opérations de manière programmatique comme c'était le cas dans les grands programmes de la période de la reconstruction, mais qu'on essayait plutôt d'articuler les choses : associer récréatif et productif, agriculture et loisirs. Cela ne fonctionne évidemment pas à l'échelle du port et des grands sites industriels !

Qu'en pensez-vous ? faisons-nous une lecture trop orientée ? Le travail des paysagistes semble avoir été porteur de cette vision, avait-il une chance d'être entendu sur le terrain ?

André Sentenac. – Je ne pense pas que nous soyons entrés dans les détails au moment où j'étais à l'OREAM. Mais je pense — je ne crois pas me tromper — qu'on a retrouvé cela quand on a fait les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, le SDAU de Nantes en particulier. Les notions de paysage, de site, d'unité paysagère ont été prises en compte. Je n'y ai pas participé donc je ne peux pas trop en parler, mais je sais que cela a existé. Cela a constitué ensuite la base de la réflexion menée sur les POS.

En effet, la sensibilité s'est accrue avec des demandes de plus en plus grandes. Il y a tout de même eu des effets, sans doute un peu atténués, mais réels.

Frédéric Pousin. – C'est de l'ordre des effets qui se déclinent selon d'autres modalités.

André Sentenac. – Les plans d'occupation des sols ont été utiles pour cela. En effet, on pouvait s'appuyer sur ce type de document pour justifier certaines préservations ou la façon d'occuper les sites.

Laurent Devisme. – Une observation sur la question de la mobilisation riveraine pour l'accessibilité des rives de l'Erdre ; on a cet article dans Le Monde il y a plus de 50 ans. Aujourd'hui toujours, il ne se passe pas un mois sans qu'il y ait des mobilisations pour ouvrir le passage, avec des promenades le dimanche matin..., donc cela continue plus de 50 ans plus tard !

Dans plusieurs planches, on voit l'enjeu de développer les capacités touristiques. Aviez-vous une réflexion, à ce moment-là, sur les formes de tourisme ? Sur le littoral, il y a énormément de centres de vacances, de colonies de vacances qui sont encore remplis et fonctionnent bien à ce moment-là. Toutefois, c'est un modèle qui va commencer à se transformer. Quelle réflexion sur cela, non pas sur un alter-tourisme, mais que signifiait la préconisation « développer les capacités touristiques » ?

Michel Viollet. – Ce qui nous paraissait le plus important, c'était l'accessibilité au rivage. Les espaces ouverts à la fréquentation publique étaient restreints et limités à une portion congrue du littoral, la plupart du temps seulement accessible à partir de la circulation automobile. C'est pourquoi, il nous paraissait important de disposer d'espace plus généreux pour créer des structures ou des équipements permettant d'accéder au littoral, autrement qu'en automobile. Nous pensions évidemment à un réseau de sentiers piétons, pistes cyclables reliant les équipements, structures permettant d'accéder à ces sites qui pouvaient se suffire à eux-mêmes, sans équipements spécifiques. Le paysage était là, il fallait seulement le rendre accessible.

Nous n'avons pas entrepris d'études de faisabilité, ni établi de statistiques, mais nous avons le sentiment que pour répondre au fort engouement pour le littoral, il importait de disposer d'un espace suffisamment généreux et accessible par différents moyens de mobilité, que les gens puissent se déplacer facilement à l'intérieur des sites, sans être obligés d'utiliser l'automobile.

Nous défendions l'idée d'une fréquentation extensive en accord avec l'ambiance « sauvage » de l'océan et du littoral. Pour offrir cette atmosphère à un large public, on ne pouvait pas les installer les uns sur les autres !

André Sentenac. – Le slogan en vigueur lancé à l'époque était : « La société de loisirs ».

Frédéric Pousin. – Pour revenir à la question de Laurent Devisme sur les capacités touristiques, il s'agissait d'un côté d'augmenter les capacités d'hébergement, le nombre de lits, dans une sorte de calcul malthusien ; mais en même temps, et c'est le propre des études paysagistes, il s'agissait de penser la capacité des sites à accueillir de nouveaux usages tout en les préservant. C'est ce dont ont traité les études de Michel Viollet ainsi

que celles pilotées par Marguerite Mercier pour la MIACA. Sur la côte aquitaine, pour protéger les systèmes dunaires et la végétation, il fallait limiter le piétinement des sols et leur artificialisation par les parkings, d'où l'idée d'aménagement dans la profondeur dont parle également Michel. Une telle conception supposait aussi de procéder par séquences, alternant espaces aménagés et espaces naturels. L'équipe de Michel avait proposé la notion de tiers sauvage pour désigner des espaces de nature protégés.

Nous montrerons cela tout à l'heure : il n'en reste pas grand-chose, quelques fragments ! Hélas, la continuité du bâti le long du littoral est d'une tristesse à pleurer.

Michel Viollet. – L'idée que nous défendions était que l'espace sauvage ne peut supporter qu'une fréquentation extensive préservant la qualité des milieux naturels et la satisfaction des utilisateurs.

Par contre, l'accueil de beaucoup de personnes dans un endroit nécessite des aménagements lourds. Nous n'étions pas contre ces aménagements, mais il fallait qu'ils soient localisés et qu'ils aient pour compensation, à proximité, des espaces complètement sauvages, libres ou cultivés.

En récapitulant les espaces qui nous paraissaient à sauvegarder, en se référant à la presqu'île de Saint-Gildas, nous avons compté 30 kilomètres sur les 100 kilomètres du littoral entre les estuaires de Vilaine et Gironde. Ce qui représente environ le tiers du littoral parcouru, d'où la dénomination évocatrice du « Tiers Sauvage ». Cependant, nos propositions ne se limitaient pas à la préservation des sites littoraux, elles préconisaient également les sites extrêmement intéressants de l'arrière-pays où le public pourrait se rendre, s'ils étaient mis en relation et facilement accessibles depuis l'espace littoral.

Alexandre Callens. – Je voudrais mieux comprendre cette période charnière des années 1970, où l'on passe d'une vision d'équipement qui serait à la base du programme de l'OREAM et de son schéma à un schéma où, au moment de son approbation, on voit des préoccupations de paysage émerger et où l'OREAM lui-même, qui a duré encore plusieurs années pendant les années 1970, a connu un laps de temps où cette réflexion a pu se construire.

Première chose, Michel, tu parles de la notion de compensation. Ce terme était-il présent dès 1969 dans cette logique de réflexion sur l'aménagement du littoral ? En effet, ce terme renvoie à d'autres lois qui sont apparues par la suite.

Michel Viollet. – Nous évoquions déjà la notion de compensation en tant que paysagistes, dans son sens littéral, c'est-à-dire dans la recherche d'un équilibre entre aménagements et espaces naturels. Les écologues sont venus ensuite développer cette notion de compensation dans le cadre des études d'impact.

En tant que paysagistes, nous avions le souci de l'équilibre. Le regard que nous avions n'était pas un regard de sauvegarde, mais d'aménageurs. Nous considérons que l'aménagement est nécessaire, y compris pour sauvegarder les paysages et les territoires qui les produisent. C'est pour cela que nous affirmions : sauvegarder, c'est aménager différemment.

Si on veut construire en bordure de mer, il convient de rechercher une forme d'équilibre. On a souvent employé le mot d'alternance : on alterne les zones industrielles, les zones pour accéder à la Loire, etc. C'est de là que nous est venu l'idée d'employer le mot compensation, qui était déjà utilisé par d'autres et qui a été ensuite repris et revendiqué par les écologistes. Les idées circulent, murissent et se concrétisent différemment selon les positionnements et les engagements.

Alexandre Callens. – Tu as présenté plusieurs études, peut-être cinq ; il serait bon d'en préciser le nombre. Sur quelle période se sont-elles étalées ? Tu disais que c'était plutôt l'OREAM qui avait initié ces commandes au départ et que c'était ensuite passé à l'ALCOA concernant l'aménagement du littoral.

Y avait-il un effet de rebond, une fois une étude finie, pour que l'on te demande de travailler sur une autre étude ?

Michel Viollet. – Nous avons déjà abordé le problème du littoral atlantique dans le cadre de l'OREAM. Après cela, on nous a demandé de poursuivre la réflexion sur la totalité du littoral et des îles entre les embouchures de la Vilaine et de la Gironde. À ce moment-là, je ne sais pas si l'OREAM continuait à exister, mais l'ALCOA a été créée, pour aborder les problématiques du littoral sur une longueur beaucoup plus importante. On nous a alors demandé de nous intéresser à l'ensemble de ce littoral. Le titre de l'étude était : « Reconnaissance des paysages du littoral atlantique ». On nous confiait une mission reconnaissance pour éclairer les acteurs politiques et administratifs sur les problématiques de transformation des paysages en relation avec le développement de l'urbanisation. On ne nous demandait pas de faire un schéma ou des propositions concrètes d'aménagement.

Nous avons établi une reconnaissance géomorphologique en fonction des typologies : côtes rocheuses, côtes sableuses, marais, thalwegs, etc. à partir desquelles, nous avons montré l'utilisation du sol, les transformations en cours et les conséquences sur les paysages. La reconnaissance a porté sur l'ensemble du littoral en relation avec l'arrière-pays et les îles voisines.

Denis Delbaere. – Une question un peu sémantique, non plus sur le mot « compensation », mais sur le mot « trame verte ». En effet, quand on regarde certains de tes schémas, en particulier ceux des vallées nantaises, on voit ces grands continuums hydrauliques et végétaux qui convergent vers un centre urbain. Quand je vois cela, je ne peux m'empêcher de penser à des schémas de trames vertes. Était-ce une chose que vous aviez à l'esprit ?

Michel Viollet. – Nous n'employions pas le mot de trame, mais celui de structure.

Denis Delbaere. – Structure verte ?

Michel Viollet. – Structure paysagère ou structure du paysage

Denis Delbaere. – Ce n'est pas pareil : la connotation n'est pas tout à fait la même.

Michel Viollet. – Structure, ce n'est pas pareil que trame. Nous n'employions pas le mot trame même si nous le connaissions. Pour nous, ce mot était très utilisé par les architectes et les urbanistes, le mot trame évoquait une forme systématique et régulière qui allait à l'encontre de notre manière de percevoir l'organisation du paysage. Nous envisagions les structures paysagères comme des continuités aux formes diverses.

Denis Delbaere. – S'agissait-il donc d'une volonté de votre part de ne pas employer ce terme ?

Michel Viollet. – Oui.

Denis Delbaere. – Il était tout de même dans votre environnement professionnel à ce moment-là, mais vous ne souhaitiez pas l'utiliser.

Gilles Bienvenu. – Une remarque à propos de ces vallées et de la trame verte. Dans l'entre-deux-guerres, dans les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, on parlait de coulée verte pour ces vallées.

Michel Viollet. – Oui, c'est le mot qui était aussi employé. Je ne l'ai pas employé, mais il est vrai que l'on continuait à l'employer, notamment dans les villes nouvelles de la Région Parisienne.

André Sentenac. – On parlait aussi de coupure verte.

Frédéric Pousin. – Il est aussi question du temps et des temporalités dans le SDAAM Nantes–Saint-Nazaire. Cela me paraît assez innovant pour la période, penser l'aménagement en tenant compte des rythmes de vie — c'est écrit, notamment dans l'annexe consacrée aux loisirs —, les rythmes journaliers, etc.

Dans le cadre des plans-plage de la MIACA, des relevés d'intensité d'usage des plages avaient été réalisés à l'aide de photographies aériennes. Puis, ces informations étaient rapportées à des emplois du temps horaires, etc.

Du coup, on pensait ensemble usages et temps. Avez rencontré quelque chose de comparable ?

André Sentenac. – Je n’ai pas le souvenir que nous nous soyons impliqués dans ce type de recherches. C’était plus lié aux déplacements, c’est-à-dire qu’on touchait au réseau et on revenait toujours aux mêmes histoires.

Michel Viollet. – Nous n’abordions pas la notion de temps de cette façon. Je n’ai pas insisté, mais tout ce que nous proposions était lié à l’utilisation, aux usages parce que nous pensions que le paysage se traduit par la façon dont on utilise le site. La dimension du temps est toujours sous-jacente, car les usages évoluent, se superposent et transforment le paysage. Rien n’est figé, le temps fait évoluer le paysage d’une façon continue, même lorsqu’il y a des utilisations ponctuelles différentes. La fréquentation d’un site par des gens différents à des moments différents ne changent pas la nature du site, mais seulement sa perception. Si on prend l’exemple de l’espace agricole, sa perception varie dans le temps en fonction des saisons et des usages et des points de vue. Le temps et l’espace ne sont pas dissociables. Le paysage est perçu différemment selon les points de vue, les moments et les usages.

Kevin Chesnel. – Concernant l’occupation des sols, dont il est beaucoup question dans ces OREAM, au-delà de la réception des études de paysage par l’OREAM, je ne sais pas si on peut parler de limitation de l’urbanisation. En tout cas être plus attentif à la manière dont on va urbaniser certains secteurs pour développer de l’habitat notamment. Comment est-ce réceptionné par les élus locaux, dont on sait aujourd’hui — je ne sais pas si la comparaison est valable — que cela peut être un sujet très sensible : une sorte de limitation de l’urbanisation dans tout un tas de secteurs, notamment littoraux — Donges, par exemple, où il en est beaucoup question aujourd’hui — surtout dans un contexte où je me dis : tiens, 1970, 1969, c’est les chalandonnettes, c’est aussi un peu l’émergence de cette urbanisation pavillonnaire, que vous pointez, autour du littoral.

Michel Viollet. – C’était tout à fait cette question qui était posée. Cette forme d’urbanisation du littoral était caricaturée par la publicité d’un promoteur qui proposait des « résidences les pieds dans l’eau » sur la côte vendéenne. Elle nous faisait également réagir. Effectivement, les élus n’étaient pas très favorables à définir des territoires excluant toutes constructions. Cependant, ces terrains n’étaient pas possibles à préserver sans une forme de lutte contre la spéculation des promoteurs. L’idée était aussi de sensibiliser les élus locaux et le public pour qu’ils puissent engager eux-mêmes la défense de ces sites.

Kevin Chesnel. – ... aille peut-être lui-même acquérir ou construire ?

Michel Viollet. – Je ne l’ai pas vu ici mais je l’ai vu un peu plus tard du côté de Brest. Les maires étaient sensibles à cette question de la qualité du paysage et du cadre de vie. Ils s’en préoccupaient, avec toutes les difficultés que cela représente au niveau de la gestion du foncier privé et des plans d’occupation des sols.

Actuellement, la préservation des sites remarquables est davantage portée par les associations et les utilisateurs, mais cela reste une question essentielle.

L’idée de tiers sauvage a été reprise par la loi Littoral et le Conservatoire du littoral. Les espaces sauvages qui restent sur cette côte sont des territoires acquis par le Conservatoire du Littoral, lequel maintient en place une agriculture pour préserver ces espaces. Les idées ont mûri et se sont mises en place progressivement et le conservatoire du littoral continue d’acquérir les espaces et paysages les plus sensibles.

André Sentenac. – Je confirme. J’ai ensuite fait pas mal d’études d’urbanisme et de plan d’occupation des sols, en particulier dans toute la Bretagne. Je peux dire que cela a toujours été un combat, malgré la loi Littoral, pour arriver à sauvegarder des espaces. En effet, il y a une forte pression et tout dépend également du poids de l’élu, du maire d’une commune. Cela se passait très bien avec certains et moins bien avec d’autres. La notion de paysage n’est pas quelque chose d’acquis.

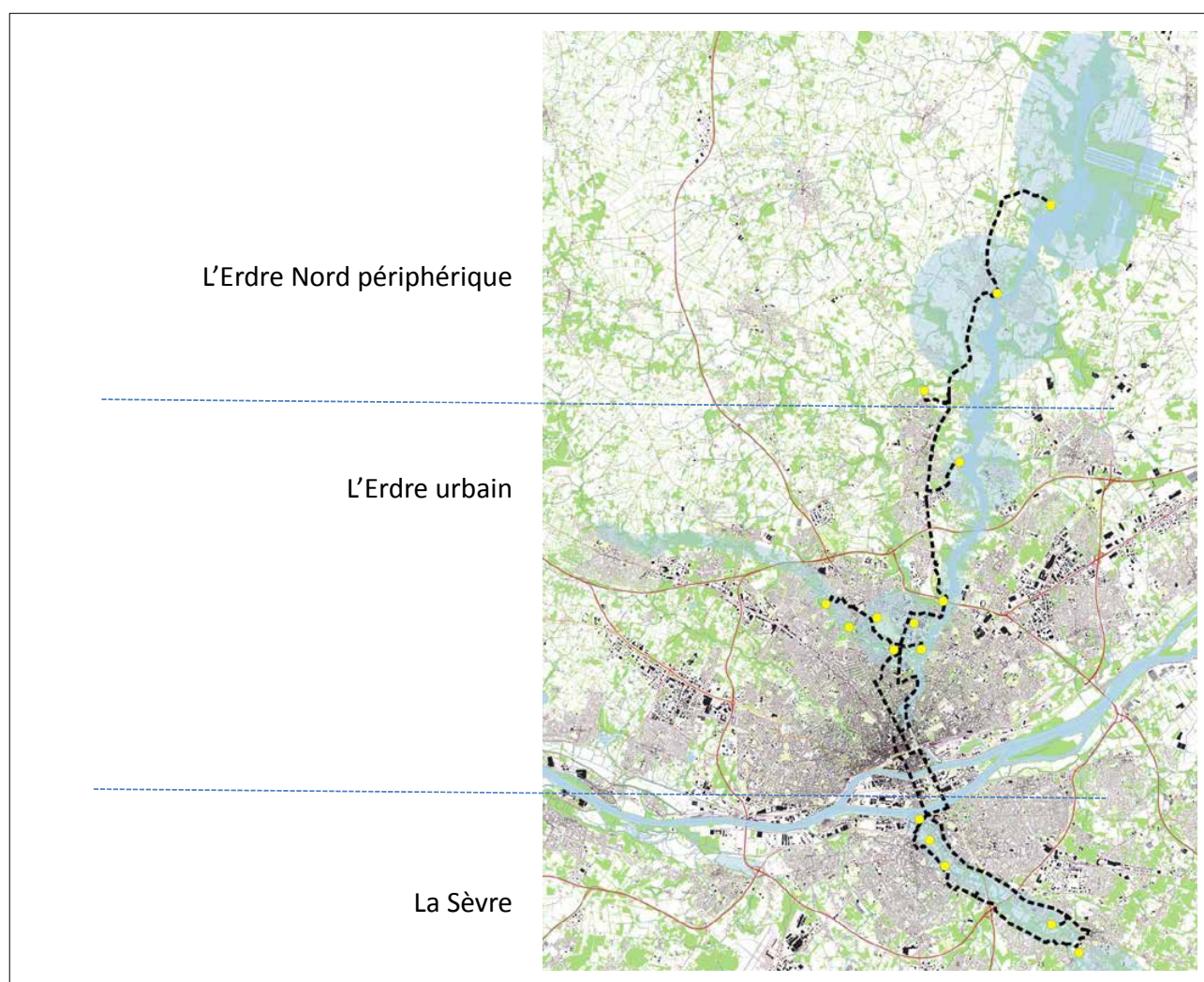
STRUCTURER LA METROPOLE PAR LES VALLEES

De la coulée verte au bocage urbain...

Denis Delbaere, Alexandre Callens & Véronique Hattet

La démarche des paysagistes interrogés par l'OREAM Nantes-Saint-Nazaire les a amenés à affirmer plusieurs particularités du paysage régional avec lesquelles le futur schéma devrait composer. Plutôt que d'insister sur la création d'infrastructures pour relier les deux pôles de cette métropole (Nantes et Saint-Nazaire) comme le prescrivait largement le schéma, Dans ce dernier cas, les vallées de l'Erdre, du Cens et de la Sèvre ont été conçu comme de véritables axes paysagers à préserver de l'urbanisation et à penser comme des éléments de continuité périurbaine, reliant les espaces d'urbanisation entre eux et leur assurant la proximité d'un paysage de qualité.

Notre excursion a voulu évaluer jusqu'à quel point cette intention a été mise en pratique dans le cas d'un axe Nord-Sud longeant la vallée de l'Erdre puis, après avoir traversé Nantes et la Loire, se prolongeant sur la vallée de la Sèvre.



Carte de l'itinéraire suivi (les points jaunes indiquent les lieux d'arrêt)

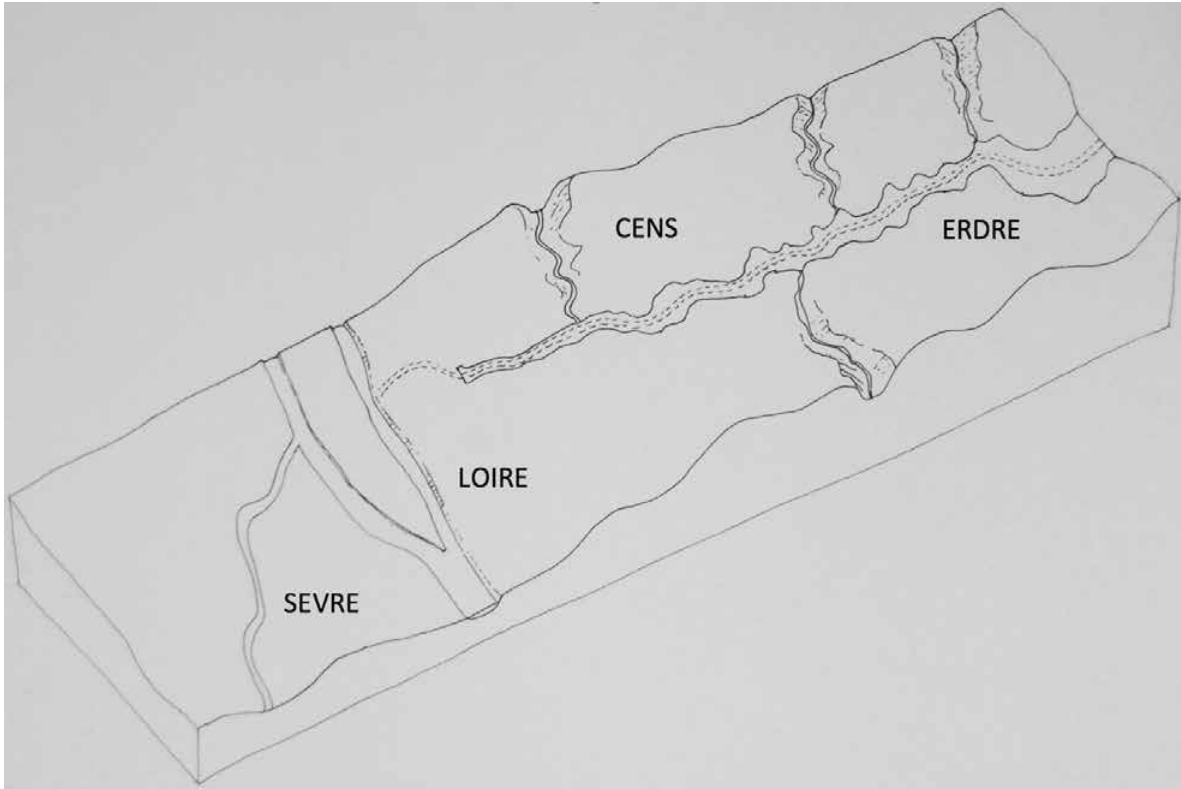
Les documents de planification de l'OREAM identifient clairement ces deux vallées convergeant sur Nantes ainsi que celle du Cens, petit affluent de l'Erdre. Elles constituent une véritable trame verte autour de la ville centre. Toutes deux sont polarisées par la création de deux grandes bases de loisir dans leur lit majeur, et dont elles deviennent l'accès naturel. Au-delà de ces points communs, les axes de l'Erdre et de la Sèvre relèvent malgré tout de stratégies différentes. Alors que le schéma indique pour l'Erdre et le Cens une valorisation des fonds de vallée comme espaces paysagers et une urbanisation rejetée sur les hauteurs le long des vallées selon un schéma qui linéarise donc fortement l'urbanisation, dans le cas de la Sèvre il s'agit surtout de protéger la partie amont alors que la partie aval, aux portes de Nantes, est déjà en grande partie investies par l'urbanisation. Il s'agit donc de générer un arrêt de l'étalement urbain plutôt que de le structurer linéairement.



L'exploration de terrain a très vite permis de relativiser certaines impressions induites par ces schémas.

Les vallées nantaises ne s'appréhendent en effet pas du tout comme des linéaires continus interprétables comme des coulées vertes linéaires mais comme une succession de sous-espaces reliés entre eux de façon discontinue, comme un chapelet de bulles paysagères. Ceci est dû d'une part à l'encaissement fort de ces vallées, qui a pour effet de déconnecter les fonds de vallée de leurs surplombs, et d'autre part au cours très sinueux des rivières dont les méandres incessants referment les vues en une série d'entités closes.

Très vite nous est venue l'image d'une succession de lacs plus que d'une rivière continue, et nous nous sommes demandé si cette situation originale, en associant ces vallées à un paysage pittoresque de plans d'eau, n'avait pas fondé l'intuition des planificateurs selon laquelle ces rivières auraient vocation à former un jour de longs parcs linéaires. w



Les vallées nantaises, un chapelet de « lacs » dont la continuité se laisse difficilement appréhender

Notre deuxième constat lors de cette journée a été que cet effet de coupure entre les fonds de vallée et la ville qui les entoure est accru par l'épaisse ripisylve qui accompagne les plans d'eau et les rivières. D'un bout à l'autre de ces vallées, nous avons pu observer un véritable marais linéaire dont la gestion environnementale est de plus en plus présente. Nous avons par exemple observé un chantier de recépage d'une aulnaie en plein cœur de l'université de Nantes, et ce genre de superposition d'usages est assez rare en milieu urbain.



Le marais urbain et sa gestion environnementale

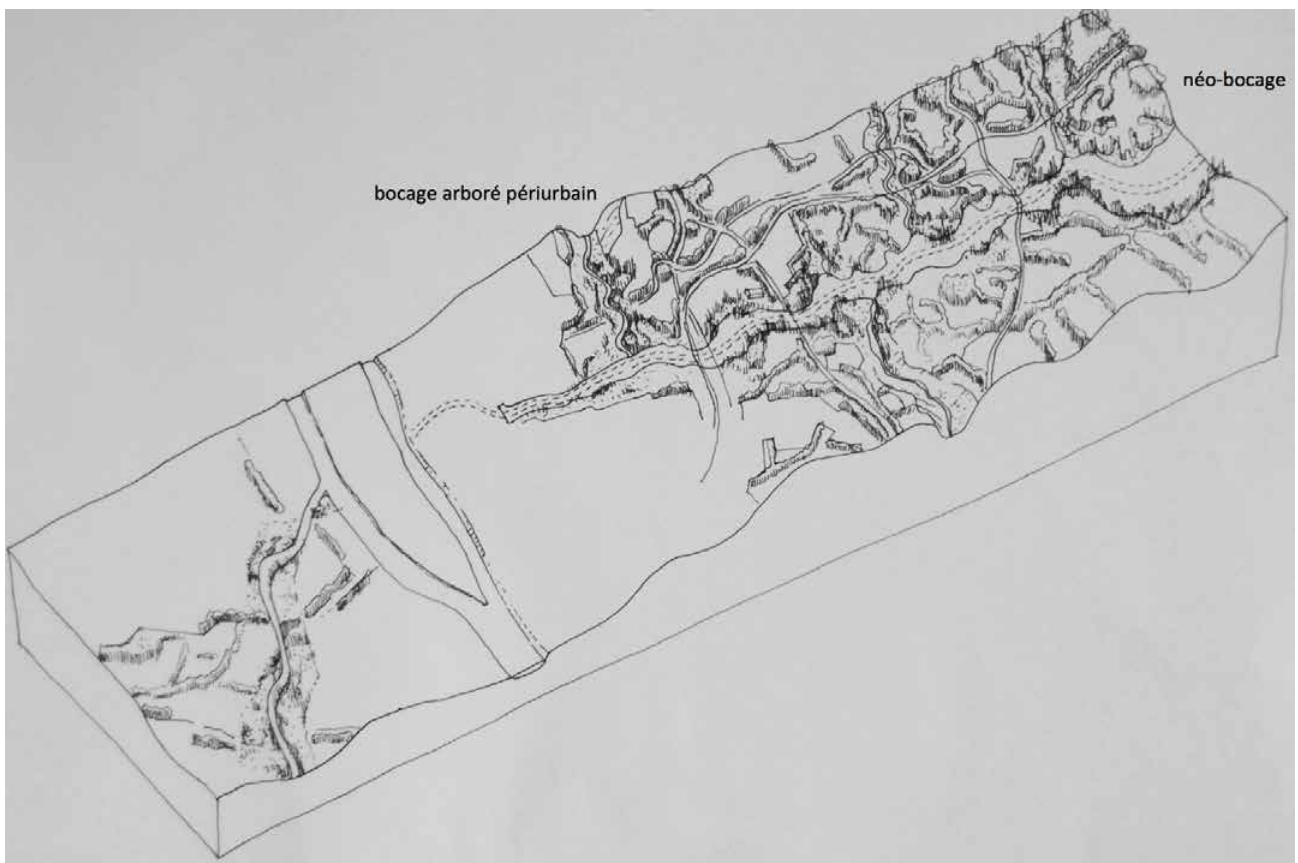
La présence de ce vaste marais urbain s'explique par le fait que l'Erdre a été canalisée depuis longtemps mais que, lorsque l'OREAM travaillait à la planification de la métropole, cette canalisation avait été portée à un niveau jamais atteint jusque là. Le cours des rivières avait été enfermé dans des biefs assez droits et continus grâce à des travaux hydrauliques de retenue en amont de l'Erdre. Le retrait des eaux avait abandonné les espaces autrefois inondés du lit majeur à une végétation hygrophile dont les riverains savaient tirer parti pour produire du bois de chauffage.

L'abandon par la suite de l'exploitation du canal de l'Erdre a induit un retour de la rivière sur son emprise initiale et a réaffirmé le caractère inondable des abords. Les photographies aériennes des années 1950 comparées aux vues satellitaires actuelles montrent clairement comment les bois ont naturellement colonisé ces espaces et il n'est pas étonnant que des chantiers de réouverture des milieux soient aujourd'hui devenus nécessaires pour permettre l'appropriation de ces marais à la fois par une biodiversité importante et par des promeneurs dont les itinéraires sont souvent contrariés par les inondations, comme nous en avons nous même fait l'expérience à quelques reprises.



Deux exemples de transformation du canal de l'Erdre, à hauteur de la Beaujoire et de la confluence avec la vallée du Cens (photographies extraites de Géoportail)

Le troisième constat que nous avons opéré concerne le bocage qui accompagne ces vallées nantaises. Très présent dès l'origine, ce bocage a pour l'essentiel été préservé, soit que les scénarios d'urbanisation aux abords des vallées aient été revus à la baisse, soit que celle-ci se soit opérée à l'intérieur de cette maille de haies. L'abandon des pratiques agricoles, cependant, a complètement modifié l'apparence d'un bocage sans doute assez touffus au départ, mais devenus avec les années un véritable labyrinthe de bandes boisées et d'alignements épais de chênes, de peupliers, de frênes et de saules. Cette épaisse maille bocagère, en raccourcissant d'autant plus les horizons, accroît encore l'impression produite initialement par le cours tortueux et l'encaissement des rivières et décompose le paysage en une succession rapide de chambres distinctes, comme dans un labyrinthe.



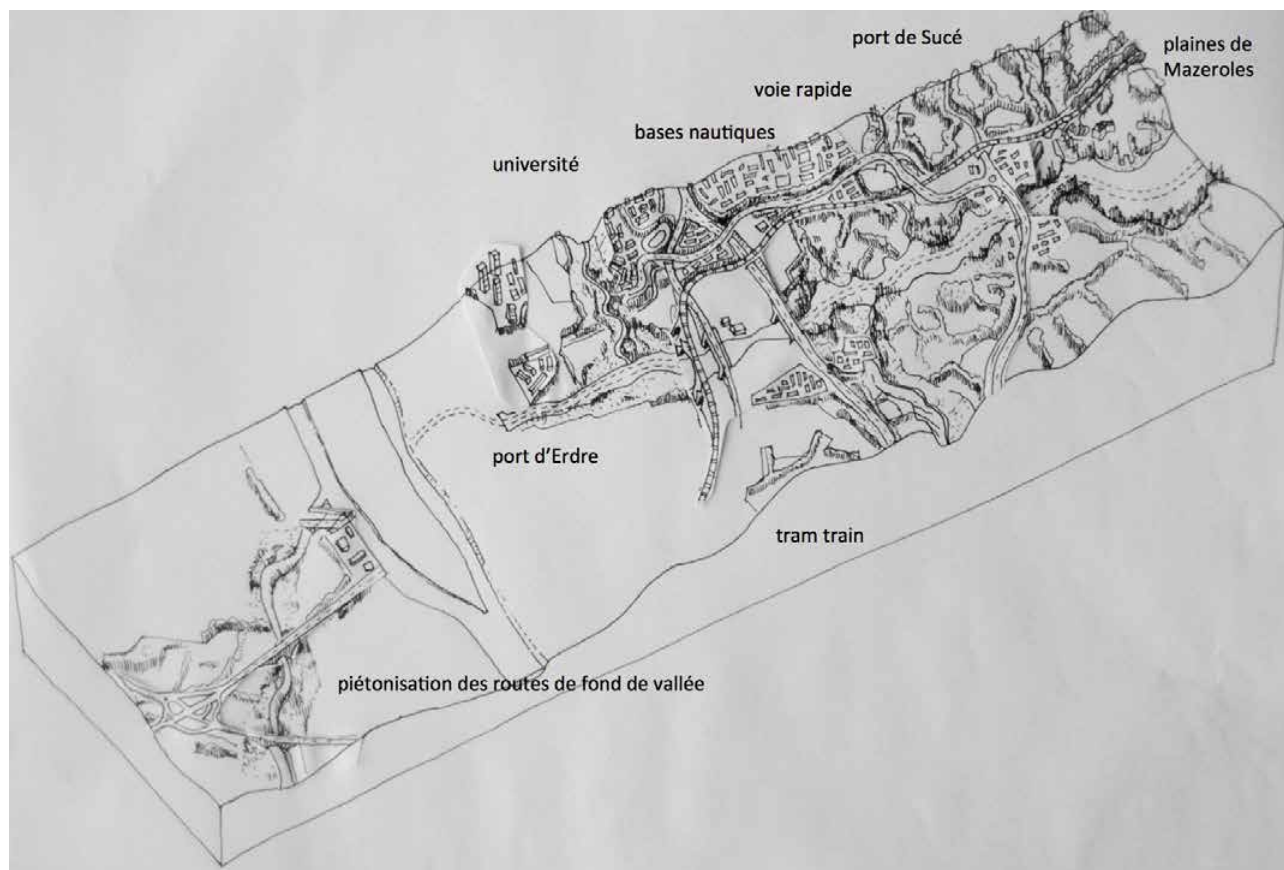
Le bocage arboré des vallées nantaises : vivre parmi les arbres

Plus encore, le bocage a même été étendu sur certains secteurs où il était absent, comme nous l'avons remarqué aux deux extrémités de notre parcours, sur les secteurs initialement planifiés pour accueillir de grandes bases de loisir. Ce « néo-bocage », dont on connaît d'autres applications à la même époque en Bretagne, est assez facile à identifier en raison de la géométrie très volontaire de ses plantations, de leur caractère souvent monospécifique et de leur conduite sans plessage. Il rythme nettement les abords de la Sèvre et compose aujourd'hui le paysage de la base de loisir des Plaines de Mazerolles.



*L'implantation du néo-bocage dans les vallées nantaises.
Comparaison des photos aériennes de 1950 et d'aujourd'hui (source Géoportail).
En haut, la vallée de la Sèvre et en bas les plaines de Mazerolles au bord de l'Erdre (photo ci-dessous)*

La dernière observation que nous avons faite résulte des trois précédentes. Nous nous sommes demandé comment, dans ces conditions, ces vallées ont pu devenir des armatures urbaines telles que planifiées par l'OREAM. De fait, le caractère dense et intriqué de ce paysage de bocage, de marais et de lacs ne se prête pas à de grandes compositions urbaines comme l'OREAM en envisageait par exemple pour aménager l'entrée Nord de Nantes le long de l'Erdre et en lien avec la construction de l'université. Nous avons plutôt eu le sentiment d'une dissémination urbaine à l'intérieur d'une maille paysagère bien plus structurante que les tracés urbains.



la dissémination urbaine dans les vallées

Concernant l'Erdre, un effet de porte est nettement sensible à hauteur de La Beaujoire. Outre que le franchissement de l'Erdre à cet endroit par le train et par la voie rapide induit la construction d'ouvrages d'art aux proportions imposantes, accessibles à pied au moyen d'escaliers vertigineux depuis lesquels s'ouvrent des vues très larges sur la vallée et jusqu'au skyline nantais, ce passage marque un gradient évident dans l'urbanisation, très diffuse au Nord et plus dense et planifiée au Sud à l'approche de l'université. Au Nord, les grands équipements de loisir que sont la base de loisir des Plaines de Mazerolles - un ensemble bien plus modeste que ce que le plan de l'OREAM semblait annoncer - et le port de Sucé, ne parviennent pas à polariser le paysage. L'expression linéaire de la vallée n'est portée que par la voie rapide qui la longe à bonne distance, doublée par un tram-train dont le tracé s'enchevêtre avec celui de l'infrastructure routière. Cette tresse infrastructurelle se prête peu à une lecture composée de l'espace et renforce plutôt l'impression de labyrinthe.

Au Sud de La Beaujoire, le site de l'université serpente en surplomb des vallées de l'Erdre et du Cens sans se composer vraiment avec elles. On passe de l'une à l'autre de façon assez brutale. On retrouve la même situation plus en amont sur le Cens où des ensembles résidentiels, individuels groupés ou collectifs, forment une parenthèse urbaine dans laquelle le fond de vallée, s'il joue un évident rôle de parc et d'espace de détente pour tous, forme néanmoins un monde à part. Les éléments qui assurent la liaison entre ville et vallée n'en sont que plus intenses, densément utilisés, et souvent agréablement composés, tels ces grands escaliers de pierre du quartier de la Mulotière.

La Sèvre offre des situations analogues. Les nappes pavillonnaires qui l'encadrent s'arrêtent brutalement à l'approche de la vallée, à laquelle on accède par des voies en pente très faiblement aménagées. La voirie qui autrefois longeait la rivière à bonne distance a été piétonnisée de façon très économique par la simple adjonction de barrières et forme aujourd'hui une très agréable promenade sommairement équipée de bancs.



Quelques aspects de l'insertion urbaine dans la vallée du Cens. De haut en bas et de gauche à droite :

un ancien manoir conservé dans l'emprise de l'université et dont le parc restructuré constitue l'un des rares espaces publics donnant directement sur la rivière

wroute en lacet descendant depuis l'université vers le Cens à travers les bandes boisées

un escalier en bois pour raccourcir les itinéraires

un bac a été implanté pour desservir l'université par l'Erdre depuis le centre-ville de Nantes

un escalier monumental relie le quartier de la Mulotière au fond de vallée à peine aménagé.

Les objectifs du plan de l'OREAM, au final, ont été tenus dans une certaine mesure. Les vallées nantaises ont été, pour l'essentiel, préservées de l'urbanisation et ont installé, en plein cœur de la métropole, un continuum d'espaces de grande qualité paysagère et environnementale, appréciés de la population.

Mais il a échoué à en faire une véritable infrastructure urbaine d'espaces publics accessibles pour le plus grand nombre et composant entre eux les différents services et besoins auxquels il peut répondre, en terme de loisirs, de protection de la nature et de préservation de l'activité agricole.

Il est significatif que les accès restent souvent confidentiels et étroits et le caractère public de bien des passages de notre parcours ne nous est pas toujours paru avec évidence.

L'OREAM a préparé la matrice d'un projet de paysage qui reste sans doute à poursuivre.

UNE TRAVERSEE DES FIGURES GEOGRAPHIQUES

Le sillon de Bretagne, l'espace de la Loire, le littoral atlantique.

Nour Laledj , Frédéric Pousin, Michel Viollet.

Le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine de Nantes-Saint Nazaire déclare accorder toute son importance aux paysages de l'Ouest, « des paysages calmes et équilibrés », dont il cherche à conserver l'identité. Il faut dire qu'il a la difficile tâche d'y installer des infrastructures, des activités industrielles, mais aussi touristiques ainsi que de canaliser la croissance urbaine. Par ailleurs, il fait écho aux préoccupations environnementales qui s'affirment de plus en plus. Il recommande donc la protection des sites remarquables, la mise en valeur des sites boisés, des vallées et de la côte littorale. Il préconise des plans de paysage au niveau métropolitain et au niveau des agglomérations.

Suite à l'approbation de ce schéma, plusieurs études de paysage ont été commanditées dans le cadre de l'OREAM, puis de l'ALCOA (Atelier d'Études du Littoral du Centre Ouest Atlantique) pour une étude du littoral atlantique réalisée par la coopérative d'études de paysage API, co-fondée par Michel Viollet.

Dans le cadre de cette excursion, nous avons choisi de traverser trois grandes figures de la géographie sur lesquelles le SDAAM s'est appuyé pour spatialiser son action, dont l'une a fait l'objet d'une étude par API :

- Le sillon de Bretagne pour ce qu'il est à la fois une formation géologique et une réalité géographique. Long escarpement rectiligne formé de collines et de côtes boisés reliant la région nantaise à la région nazairienne, le site se prête bien au projet d'installation d'une urbanisation linéaire qui s'appuierait sur le développement de noyaux villageois, associé à un dispositif de coupures vertes. Le maintien et l'accroissement des boisements constituent en outre un instrument au service de l'aménagement.
- La Loire appréhendée comme un espace productif, au service de l'activité industrielle et portuaire, mais aussi comme un espace de nature, riche de son estuaire. La plateforme d'industries pétrochimiques installée à Donges-Montoir jouxte les paysages de marais autour de Lavau à l'Est et ceux ouvrant sur la Grande Brière au Nord -Ouest. Le lieu permet d'apprécier le rapport entre équipements industriels, infrastructures et paysages de prés-marais.
- Le littoral de la façade atlantique, enjeu majeur qui devait permettre de concilier les activités portuaires, un tourisme national amené à s'accroître et les activités de loisirs et de détente de la population métropolitaine. L'étude de paysage prône une urbanisation en retrait de la côte et la sauvegarde des espaces de nature remarquables.. Entre Saint-Brevin les Pins et Préfailles une urbanisation discontinue devait permettre de protéger des espaces de nature qui demeureraient accessibles

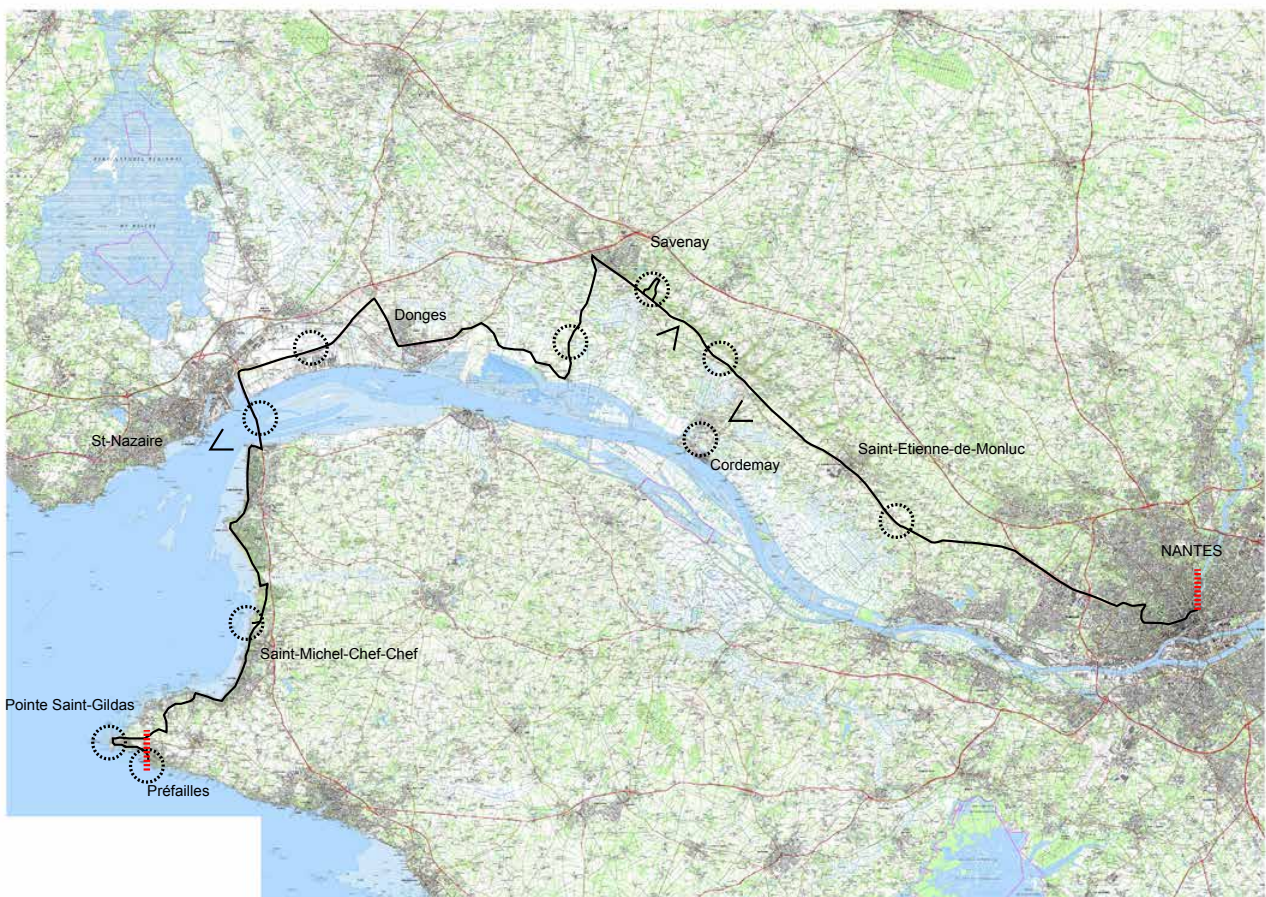
Itinéraire

L'itinéraire parcouru nous a conduits de Nantes à la pointe de Préfailles en compagnie de Michel Viollet qui retrouvait là un territoire qu'il avait étudié 50 ans auparavant et qu'il commentait en regard des études qu'il y avait menées.

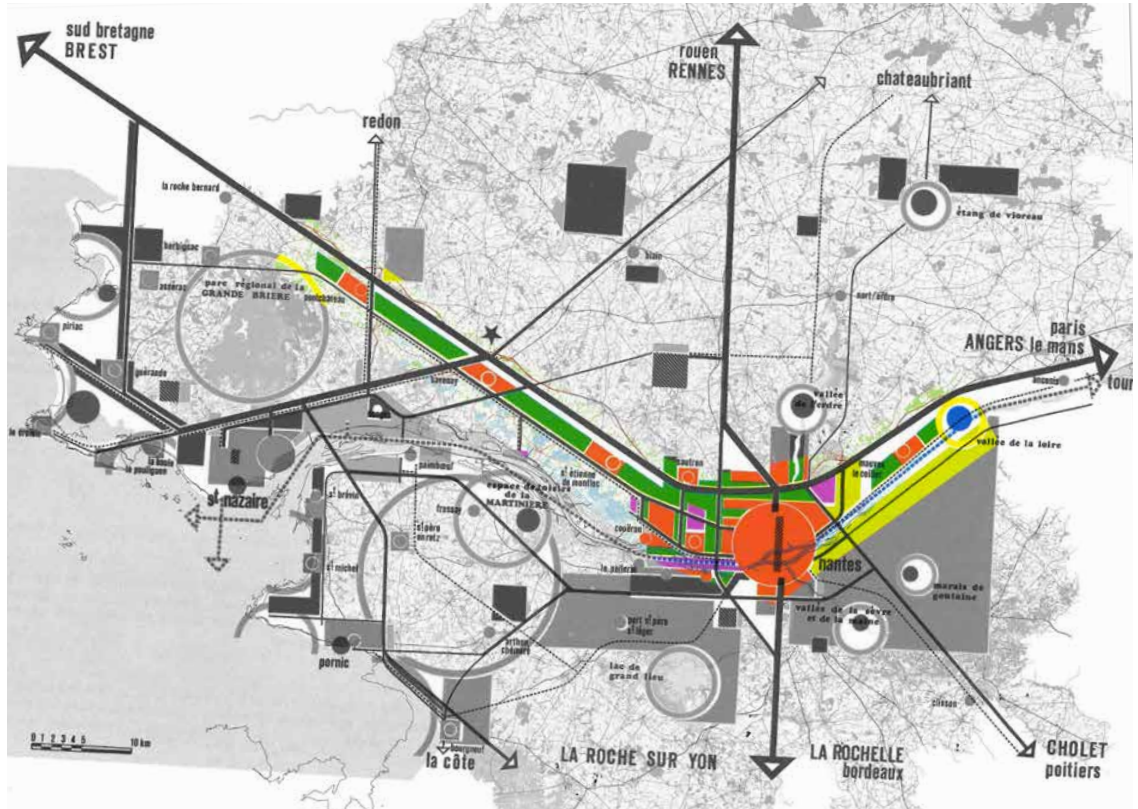
A l'aller, nous avons emprunté la route qui longe la voie ferrée, permettant de traverser Saint-Étienne-de-Monluc, jusqu'à Savenay. Au retour, nous avons pris la route à quatre-voies située plus au nord, représentée sur le schéma. C'est depuis cette route qui passe au sommet des côteaux, que l'on découvre une vue panoramique sur le fleuve. Nous avons pointé les endroits où nous nous sommes arrêtés tout au long de l'itinéraire et les champs visuels remarquables.

Le schéma

La figure linéaire du sillon de Bretagne présente une analogie avec l'OREAM de la Loire moyenne, où il y avait l'idée forte d'installer des coupures vertes entre des noyaux urbains dont il s'agissait de contenir l'expansion. Le principe d'une urbanisation linéaire discontinue planifiée se présente ici comme l'alternative à la croissance de l'agglomération en tache d'huile. Une desserte par voie ferrée est renforcée par une voie rapide. Cette forme d'urbanisation répond aussi à l'intention de proposer aux habitants de la métropole un habitat proche de la nature.



Le sillon de Bretagne



On observe une première séquence le long du sillon de Bretagne : un espace de bocage jusqu'à Saint-Étienne-de-Montluc.

On remarque de part et d'autre de la voirie des boisements peu épais qui s'articulent avec les haies du bocage. Selon Michel Viollet, ces boisements n'ont pas été plantés, ils préexistaient vraisemblablement et ont été préservés.

1- LE BOCAGE



Une seconde séquence est caractérisée par l'alignement des collines que l'on aperçoit de plus en plus, avec des côteaux boisés.

A l'horizon une masse boisée plus épaisse — en réalité des lanières boisées de 100 à 300 m de largeur — ne constitue pas une forêt. Il semblerait que l'implantation des bois préconisée par le schéma n'ait pas été réalisée.

La route du milieu se rapproche de la masse boisée représentée en vert sur le schéma. C'est le moment où le côteau devient perceptible et s'intensifie. Les grandes structures des lignes électriques à haute tension sont l'indice de la centrale thermique de Cordemais. Elles constituent un paysage industriel très présent en sud-Loire qui sert d'appui pour réaliser des coulées vertes.

Les boisements sont structurés autour de petits thalwegs et forment une continuité sur la ligne de crête. Ce n'est pas très épais, comme le montre la photographie aérienne. Les vallons qui interrompent la faille ont été boisés, ils se sont étendus et finissent par se rejoindre.

2- LE LINÉAIRE ÉPAIS

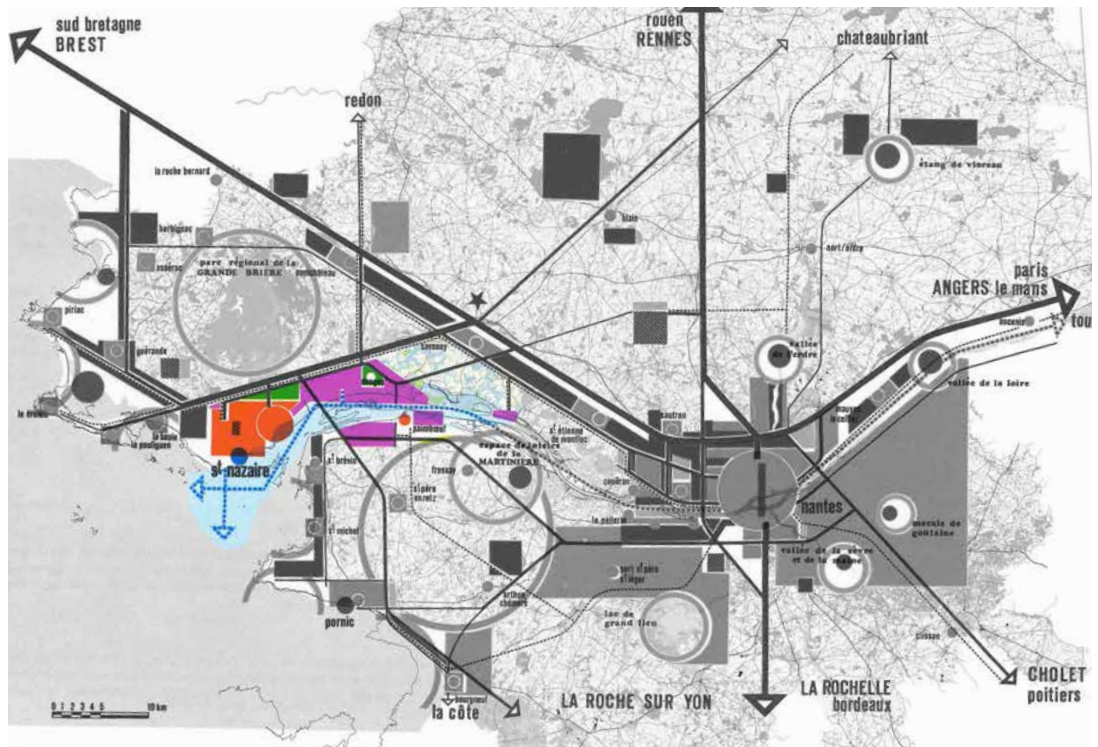


Nous avons cherché à apprécier l'épaisseur des boisements et avons exploré un petit vallon à la hauteur de Savenay. Nous avons très vite rencontré des habitations et un petit village est installé au nord de ce boisement. Les bois occupent les parties les plus pentues, les moins pentues étant utilisées pour les cultures. Les boisements servent aussi d'articulation entre des cultures différentes. C'était l'une des fonctions qui leur avait été attribuées par l'OREAM : assurer la transition entre différentes formes d'occupation agricole du sol. Il apparaît toutefois que la plupart de ces bois n'ont pas été plantés : ce sont des boisements naturels. Il y a beaucoup de chênes. On aperçoit ça et là à l'horizon quelques conifères qui pourraient avoir été plantés, car à l'époque les résineux étaient favorisés par l'ONF. Ces boisements sont cohérents avec la topographie et le système hydrique : Ici un petit cours d'eau alimente plusieurs petites mares.

3- ENTRÉE DANS L'ÉPAISSEUR DU BOIS DES RIVIÈRES



L'espace de la Loire et les infrastructures industrielles



La descente vers la Loire mène vers le paysage industriel . C'est la première chose que nous avons aperçue de ce paysage de la Loire, un peu en amont, alors que nous étions encore sur le sillon de Bretagne.

La route délimite l'espace industriel et l'espace des prairies humides qui sont finalement le prolongement de l'étang de la Brière, et qui sont drainées par des étiers (chenaux). Là où ceux-ci se prolongent pour aller jusqu'à la Loire, il y a des prairies qui s'ouvrent sur le fleuve.

Il y a finalement deux paysages qui se confrontent, même s'ils sont peu en relation : les paysages de marais et ceux de l'industrie. Nous n'avons pas pu nous rendre à Lavau, d'où l'on perçoit toute l'étendue du marais.

Nous avons traversé le pont qui était prévu dans l'étude préliminaire de 1966. Une prescription paysagère avait été édictée : ce devait être un ouvrage d'art à valeur paysagère. C'est aujourd'hui un bel ouvrage et une machine à découvrir le paysage .

1- LES INDUSTRIES





Remarque d'André Sentenac. – Ce pont a fait l'objet de nombreuses discussions à l'intérieur du groupe. J'ai fait partie de ceux qui pensaient que le pont était mal situé et qu'il fallait le localiser un peu plus en amont, au niveau de Paimbœuf.

C'était une gêne, tel qu'il était situé, pour le développement du port et des industries portuaires qu'il devait y avoir. Deuxièmement, c'était également une gêne pour l'aérodrome de Montoir-de-Bretagne.

C'est là qu'intervient le jeu des Politiques. A la hauteur de Saint-Nazaire, il intéressait aussi Guichard : c'était près de La Baule !



C'est un paysage extrêmement intéressant. On voit également que les masses boisées peuvent abriter quelques constructions. À l'endroit où la vue devient vraiment plus floue, c'est l'endroit où s'affirme le linéaire du bâti, et cela devient autre chose.

En partant de Saint-Brevin, nous nous sommes retrouvés sur cette route qui n'existait pas. Elle a été construite pour desservir un ensemble immobilier et résidentiel très important. Il y a donc un continuum de bâti qu'on ne perçoit pas bien sur la gauche. Heureusement, l'autre côté est préservé jusqu'au littoral.

Ensuite, le bois de l'Ermitage pourrait jouer le rôle de coupure verte, rompant la linéarité du bâti. En fait, il est totalement envahi de mobil-homes et, de fait, ne crée plus de discontinuité avec le bâti.

Le site des Terres rouges correspond à l'arrivée d'un petit thalweg jusqu'à la mer. C'est une sorte de respiration naturelle, encore une fois un « site naturel de grand intérêt ». Des activités de loisirs y ont été implantées, un sentier côtier au premier chef. Le sentier littoral est un équipement qui donne à voir un paysage. Les gens qui le pratiquent ne s'attachent pas simplement au sentier, mais au paysage qui est autour. Il est donc important d'assurer ces continuités au bord du littoral ; elles sont essentiellement utilisées par les piétons.

Des Terres rouges à la Pointe Saint-Gildas, nous avons suivi la route littorale avec son urbanisation linéaire, parallèle et continue jusqu'à la pointe, ses hôtels, ses appartements balnéaires (31). C'est un peu comme à La Baule, en moins bien. L'image de cet ensemble résidentiel évoque l'exemple d'aménagement touristique prétendument réussi de La Baule : la route en bordure de mer, une étroite bande de littoral et des résidences tout de suite derrière. On a réalisé la même chose plusieurs années après, alors qu'on savait très bien que cela ne fonctionnait pas du tout à La Baule : le principe en a été très critiqué. Mais il correspondait à l'imaginaire des promoteurs. Cela se vendait, l'argument de vente consistait à dire : vous n'aurez qu'à traverser la route pour être à la plage !

2- LA COUPURE DU BOIS DE L'ERMITAGE ?



3- LE CHEMIN CÔTIER



4- LA ROUTE DU LITTORAL UNE URBANISATION PARALLÈLE



La Pointe Saint-Gildas est un paysage préservé

Cet espace a certainement été préservé car il appartient à l'État et est occupé par un dépôt de balises. Il y a un sémaphore et une balise de repérage qui éclaire car c'est très avancé. L'occupation allemande avec la construction des blockhaus a fait que cet espace est resté à peu près en l'état. Il est maintenant ouvert au public.

Préfailles est un exemple d'urbanisation perpendiculaire au littoral. Le rapport au trait de côte est à l'opposé du linéaire commenté précédemment. Ici, il y a de l'épaisseur. La petite anse devait être un accès pour les bateaux car il y a des sortes de perrés qui vont jusqu'à la mer. Le petit bourg de Préfailles s'organise perpendiculairement avec une ou deux maisons qui bloquent l'accès à la côte et servent de points de repère. Il y a aussi ces espaces libres aménagés en espace de jeux. L'accès à la côte est fluide avec un bâti organisé.

Finalement, on constate aujourd'hui une urbanisation touristique dominante, le long d'une route qui suit la côte. Des discontinuités existent néanmoins grâce aux espaces de nature préservés et accessibles. Les préconisations paysagères ont donc été réalisées en partie seulement, le principe d'une urbanisation en profondeur n'a pas été suivi, on le trouve seulement dans des structures villageoises préexistantes et en voie de patrimonialisation.

5- LA POINT ST GILDAS, UN PAYSAGE PRÉSERVÉ



6- PRÉFAILLES, UN EXEMPLE D'URBANISATION PERPENDICULAIRE.



Discussion avec la salle.

André Sentenac. – La préservation de Préfailles a peut-être aussi été aidée par la présence de la maison de Michel Debré, le Premier ministre. Je dis ça comme ça !

Michel Viollet. – Le sentier littoral de Préfailles est extrêmement varié, ce qui est très intéressant. En effet, il passe au milieu d'enrochements, etc.

Quand nous avons fait l'étude, cette presqu'île était très peu occupée par les pavillons ; elle en est maintenant complètement remplie.

L'idée essentielle est de dire que des éléments existent sur site et qu'il suffit de les aménager différemment pour préserver ce paysage. Nos propositions ont donc été formulées sur la base de choses qui existent sur le terrain : nous n'avons pas inventé de nouveaux aménagements.

Gilles Bienvenu. – Vous nous faites part là d'un cas où une parcelle appartenait à l'État et il était donc facile, pour peu que l'État le veuille, de la protéger.

Je me pose la question suivante : quand on est à l'échelle de ces aménagements sur l'ensemble du territoire, avec des préconisations, on a effectivement affaire à des terrains publics, du grand parcellaire privé et du parcellaire morcelé privé. Comment la réalisation peut-elle advenir facilement étant donné que l'on est dans cette complexité de la propriété privée en France ?

Michel Viollet. – Cela a été le rôle du Conservatoire du littoral, qui a acheté des propriétés agricoles situées en bordure de mer et qui maintient les agriculteurs sur place, qui maintient ces espaces ouverts et qui réalise un certain nombre d'aménagements pour préserver les dunes et accueillir le public en installant des parkings en arrière de la dune ou de l'espace.

Finalement, si on veut gérer ces territoires, il faut gérer le foncier. On ne peut obtenir des sauvegardes si l'État n'acquiert pas ce foncier. On ne peut pas convaincre.

Gilles Bienvenu. – Disons que ce n'est pas coercitif.

Frédéric Pousin. – À mon avis il y a deux leviers qui doivent être distingués.

Il y a celui de la propriété, et l'acquisition du foncier est effectivement cruciale. Mais quand l'État ne peut pas se porter acquéreur, il faut alors trouver les moyens de faire valoir un usage face à des propriétaires privés.

Il y a également la question de la gestion. En effet, le paysage n'existe pas en dehors des gestionnaires qui l'entretiennent. La force du Conservatoire du littoral a été de se porter à la fois acquéreur du foncier et de déléguer la gestion des territoires acquis aux acteurs locaux qui ont été intégrés aux négociations.

Gilles Bienvenu. – Cela vaut pour le littoral, et Michel Viollet nous a également montré des exemples de vallées de rivière où on n'est pas dans le même type de législation.

Michel Viollet. – S'agissant du littoral, il y a un autre élément important, qui est l'exigence du public. C'est pourquoi il est important de se battre sur les sentiers littoraux, etc., car le public a ensuite une exigence et on peut préserver un certain nombre de territoires grâce à cela.

Concernant des territoires périurbains où on veut maintenir des paysages, etc., nous insistons énormément sur la collaboration avec les agriculteurs. Les acteurs qui sont sur place vont finalement accepter de travailler à condition que la législation leur permette de rester sur place et compense la différence de revenus qu'ils auraient en vendant leurs parcelles pour construire. C'est ce qui s'est passé avec les maraîchages autour de Nantes : la plupart ont été vendus pour être construits car c'était plus intéressant.

C'est fort regrettable car aujourd'hui, car on se pose la question de savoir comment réintroduire de la nature en ville. On veut le faire à une grande échelle et promouvoir une agriculture urbaine qui en soit réellement une. Le dispositif existait déjà avec le maraîchage en périphérie de Paris, de Nantes, etc. Or, cela a complètement disparu. Ce sont des actions et des choix politiques qui doivent être faits par les collectivités pour assurer un cadre de vie correspondant aux attentes de la population. C'est en travaillant avec les associations agricoles, les chambres d'agriculture, etc., que l'on peut arriver à gérer ce type de paysage.

Les schémas ont toujours été développés par les urbains sans prendre en compte le maintien de l'agriculture. C'est ce qui est important : comment intervenir en travaillant avec les acteurs qui sont sur le terrain ? Ce ne sont pas des actions externes qui vont faire les choses, mais les acteurs du terrain qui vont transformer le territoire.

