



HAL
open science

Le paysage vecteur d'une nouvelle identité post-industrielle. Séminaire Plan-Paysage 7 - OREAM Lorraine

Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet, Frédéric Pousin,
Jacques Sgard, Michel Coulette, Vincent Bradel

► To cite this version:

Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet, Frédéric Pousin, Jacques Sgard, et al.. Le paysage vecteur d'une nouvelle identité post-industrielle. Séminaire Plan-Paysage 7 - OREAM Lorraine. Séminaire Plan-Paysage 7 - OREAM Lorraine, 2020. hal-03088018

HAL Id: hal-03088018

<https://hal.science/hal-03088018>

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)
Frédéric Pousin, architecte (ENSAPB)
Jacques Sgard, paysagiste (consultant pour l'OREAM)

invités

Michel Coulette, architecte-urbaniste (OREAM)
Vincent Bradel, maître de conférence (ENSA-Nancy)



session 7 / OREAM LORRAINE

**Le paysage vecteur
d'une nouvelle identité post-industrielle**

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.

DÉROULEMENT DE LA SESSION

Mercredi 16 octobre : EXPLORATIONS

Excursions sur des sites représentatifs du projet de la
Métropole lorraine (Zones industrielles d'Hagondange et
Talange)

Jeudi 17 octobre : SEMINAIRE

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy

9h00 - 11h00 : Mise en forme des excursions de la veille

11h00 - 12h30 : Conférence de Vincent Bradel

« Les spécificités de l'OREAM Nancy Metz Thionville »

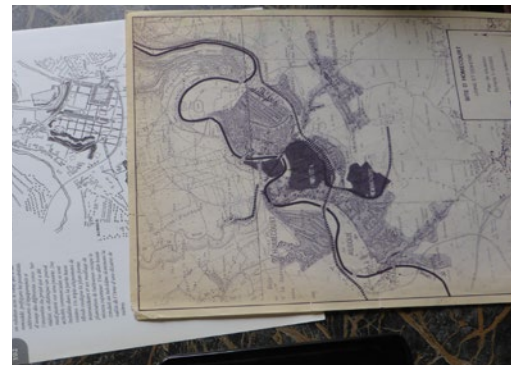
14h00- 15h30 : Témoignage de Jacques Sgard et de Michel Coulette :

Les travaux de l'OREAM,
la dimension paysagère, la reconversion des sites industriels

15h30-17h30 : Restitution des excursions de la veille

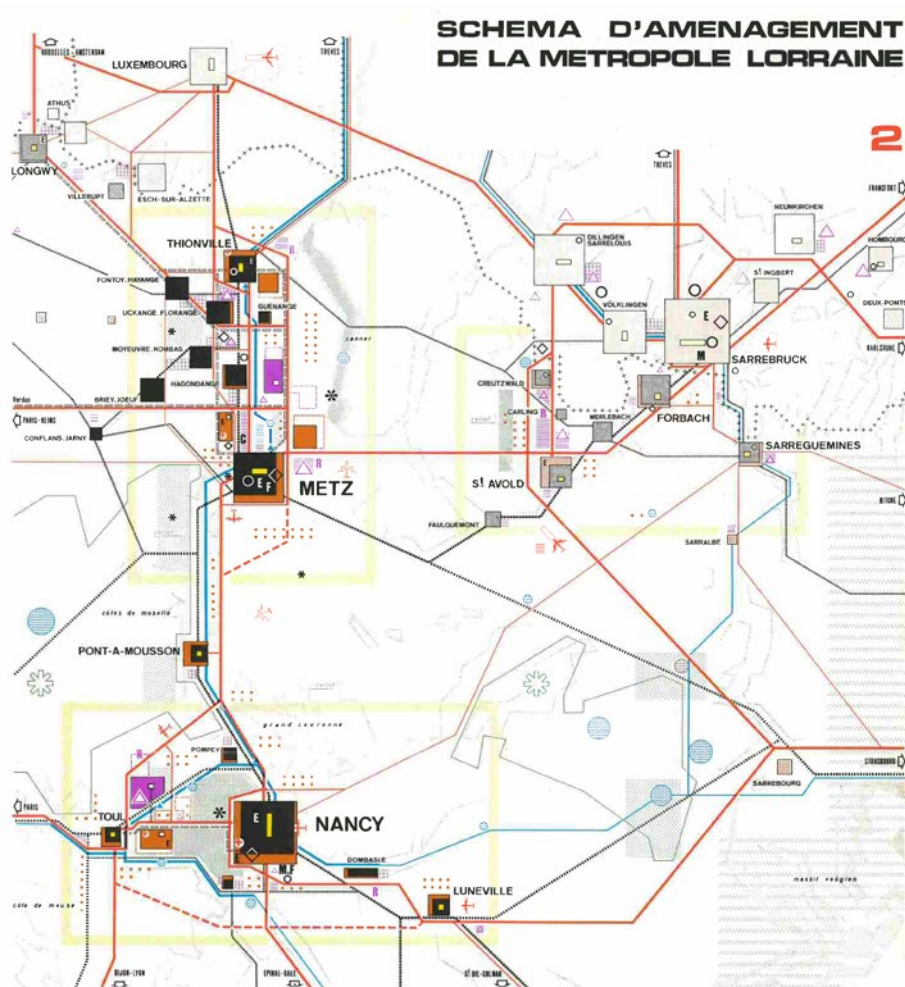
Participants

- 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, architecte, doctorant à IPRAUS/AUSser
- Jacques Sgard, paysagiste, consultant pour l'OREAM
- Michel Coulette, architecte-urbaniste de l'OREAM
- Vincent Bradel, maître de conférence ENSA-Nancy
- Jean Marie Simon, architecte DPLG, enseignant à l'ENSA-Nancy
(directeur du CAUE de Meurthe et Moselle (1981-2013))
- Marie-José Canonica, architecte, maître de conférence à l'ENSA-Nancy



QUEL PAYSAGE POUR UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE ?

Frédéric Pousin



En 1966 l'Etat décidait de la création d'une métropole d'équilibre en Lorraine. Fruit de l'histoire et des particularités régionales, cette métropole serait multipolaire. Une vieille rivalité opposait Metz et Nancy, chacune prétendant au statut de capitale régionale, rivalité confortée par les tensions et les conflits franco-allemands depuis l'annexion d'une grande partie de la Moselle suite à la défaite française de 1870, jusqu'à sa réintégration dans le giron républicain à la fin de la grande guerre, puis de nouveau une annexion officieuse sous l'occupation nazie lors de la seconde guerre mondiale. L'action de l'OREAM Nancy-Metz-Thionville doit donc être replacée dans une perspective historique longue d'un territoire transfrontalier qui a connu une histoire mouvementée de conquêtes et reconquêtes.

Les premières tentatives de construction d'une régionalisation dans les années 1950 privilégiaient encore le renforcement de Nancy. Mais par la décision de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) de créer à la fin des années 1960 une métropole multipolaire on a choisi de passer outre cette rivalité et de doter la région lorraine d'un rayonnement équivalent aux autres métropoles d'équilibre du territoire français. Il s'agissait notamment d'insérer la future région dans l'Europe des six.

La position de Metz et Thionville proche de la frontière constituait un atout pour positionner la métropole offrant un pendant à Sarrebruck et Luxembourg. De ce point de vue, l'installation du groupe permanent d'étude de l'OREAM à Pont-à-Mousson, marquait symboliquement la fin de la dualité historique.

Les travaux de l'OREAM Lorraine font suite à deux études stratégiques sur de nouvelles formes d'urbanisation sans qu'il y soit fait aucunement référence. Dans les années 1960, il n'aurait pas été vraiment possible de faire référence à la première de ces deux études, qui comprend pourtant une dimension paysagère remarquable, à savoir les projets de réaménagement de la Lorraine réalisés par l'architecte allemand Rudolph Schwartz¹. Ce dernier a étudié en 1941 le réaménagement de villages dans le secteur de Château Salins (Salsburgen) et le plan de réaménagement de la ville de Thionville dont il a reçu commande en 1942. Ce projet d'un véritable paysage industriel autour du centre historique de Thionville sera commenté en introduction de la partie consacrée à la reconversion industrielle.

L'autre étude, que présentera plus en détail Vincent Bradel dans son exposé, a été réalisée dans le cadre du séminaire Tony Garnier, dirigé par les architectes-urbanistes Robert AUzelle et André Gutton. En 1965, la DATAR a passé commande au séminaire Tony Garnier d'une recherche sur l'avenir de la métropole Lorraine. Huit équipes de travail ont été définies, composées librement par les étudiants. Sept d'entre elles proposaient chacune une hypothèse de développement pour la métropole, la huitième offrant une analyse comparative de ces différentes hypothèses. Si l'étude de Schwartz n'a apparemment pas été prise en compte dans les travaux de l'OREAM, les réflexions menées dans le cadre du séminaire Tony Garnier ne pouvaient être ignorées puisque la DATAR en était le commanditaire.

L'OREAM Lorraine, créée par arrêté du 20 mai 1966, est constituée de 3 organes : un comité technique présidé par le préfet de région, une commission de coordination qui associe les principaux responsables politiques et économiques locaux sous la présidence du préfet, et un groupe permanent d'études, constitué d'une équipe pluridisciplinaire légère d'une dizaine de chargés de mission, dont le premier directeur fut Michel Piquard, auquel a succédé Jacques Jung à partir de mars 1970².

Le livre blanc de l'OREAM Lorraine (élaboré en 1968) dont la fonction est d'établir un diagnostic et formuler des objectifs en termes d'emplois, de services et d'aménagements, préconise l'ouverture européenne et la réalisation de grands équipements, dont plusieurs sont déjà engagés ou en discussion (Autoroute A32, création d'une desserte ferroviaire cadencée des centres urbains, parc naturel régional, réserve d'eau potable pour la ville de Metz,...)

Le schéma d'aménagement élaboré en 1969 envisage une aire métropolitaine qui s'étend aux villes frontalières de Luxembourg et Sarrebruck, intègre les agglomérations de Metz et Thionville associées aux vallées sidérurgiques de la Fensch et de l'Orne au Nord, l'agglomération de Nancy-Toul-Lunéville au Sud. Il préconise de nouveaux équipements métropolitains en matière de transports (Métrolor, aéroport régional, autoroute A34), d'enseignement supérieur, de tourisme ou encore de loisirs (base de loisirs de Madine).

Du point de vue du paysage, les grands travaux d'équipement y sont envisagés comme des opportunités de réhabilitation d'un paysage industriel dégradé.

1 Frank Hartmut, 2013, « La Westmark comme champ d'expérimentation », in Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut,(eds.), *Interférences/Interferenzen : Architecture Allemagne-France 1800-2000*, Musées de Strasbourg, 328-335

2 Jacques Jung, 1995, « Souvenirs d'un aménageur lorrain », in : *Académie nationale de Metz* (sous la direction de), *Mémoires de l'Académie nationale de Metz*, Metz, pp. 9-30

L'analyse des sites et des paysages prenant appui sur une lecture fine de la géographie a permis au groupe d'étude d'identifier plusieurs secteurs à enjeux, dont les coteaux de rivière, les étangs, les espaces forestiers qui font tous l'objet d'un ensemble de prescriptions.

Le schéma identifie ainsi une série de zones d'intervention privilégiées pour lesquelles sont énoncés des « principes de mise en valeur ou d'aménagement » et auxquels sont associés des « actions-clé ». L'OREAM aura pour mission d'étudier la réalisation des actions clés qui seront déclarées prioritaires par le gouvernement. L'OREAM plaide pour la création d'un établissement public foncier métropolitain pour acquérir le foncier nécessaire. Celui-ci verra le jour en décembre 1973, c'est l'EPML (Etablissement public de la métropole Lorraine) dirigé par Jacques Jung.

Des études paysagères pionnières d'aménagement de l'autoroute A32 sont réalisées par le paysagiste Michel Citerne, membre du groupe d'étude permanent. Il est fait aussi appel à des consultants extérieurs pour le paysage : ainsi Jacques Sgard a-t-il assuré plusieurs missions de conseil auprès de Jacques Jung entre 1971 et 1979.

En 1975-1976, il réalise une étude de paysage du massif vosgien, commanditée conjointement par l'OREAM Lorraine, l'OEDA (organisation d'étude et d'aménagement de la région Alsace) et la Mission Régionale de Franche Comté. Nous avons souhaité nous arrêter sur cette étude exemplaire, à laquelle son auteur accorde une grande importance, à travers un entretien reproduit ci-dessous. En effet, les méthodes d'analyse paysagères y sont clairement explicitées et la démarche apparaît très opérationnelle. Une comparaison avec les études plus théoriques réalisées en relation avec l'OREAM de Marseille s'avère éclairante pour comprendre toute l'importance des travaux lorrains pour les études du grand paysage.

La réflexion sur les bassins houillers et sidérurgiques vise à reconstruire une nouvelle identité pour un territoire appelé à se transformer. Les opérations de reconversion des sites industriels viendront plus tard, dans le cadre de l'Établissement public foncier de Lorraine (EPFL), grâce à des méthodes permettant d'intervenir sur de vastes territoires. Une politique de préverdissement de ces sites a ainsi été mise en œuvre pour laquelle il a été fait appel à des paysagistes. Jacques Sgard s'est vu confier plusieurs études de reconversion de friches industrielles et le réaménagement des sites d'Homécourt en 1987-1988, de Longwy en 1988 et d'Hagondange en 1988-1989.

Dans le cadre de cette session 7 de Plan paysage consacrée à l'OREAM Lorraine, outre la vue d'ensemble qu'apporte le regard d'historien de Vincent Bradel, Michel Coulette, architecte-urbaniste du groupe permanent d'étude, apporte une vision de l'intérieur sur l'activité de l'OREAM Lorraine et la place dévolue au paysage. Dans le cadre des explorations de terrain, nous avons choisi de revenir sur les sites d'Homécourt et Hagondange en compagnie de Jacques Sgard qui a accepté avec enthousiasme la proposition. La visite trente ans après de ses réalisations permet de construire un regard distancié présenté ci-dessous. Que tous les spécialistes qui nous ont apporté leur précieuse collaboration soient ici chaleureusement remerciés, ainsi que l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy qui nous a fait très bon accueil.

Vincent Bradel. – J'ai préparé cette intervention plus rapidement que je ne l'aurais voulu; disons que c'est l'esquisse d'un brouillon, et je pense que plusieurs personnes ici ont globalement plus de choses à dire que moi sur le sujet.

Deux petites choses m'ont tout de même poussé à intervenir ici aujourd'hui.

J'ai hérité de mon père un carton d'archives dans lequel se trouvaient toute une série de numéros des Feuilles de l'OREAM. En reprenant ce carton, j'ai découvert que je les avais lus probablement dans les années 1970 car j'y ai retrouvé l'écriture de mon père, mais aussi la mienne ! Mon père possédait des numéros de ce bulletin car il était au sein d'EDF chef du Centre Régional des Transports, qui s'occupait des lignes à haute tension dans le cadre du quart Nord Est.

Par ailleurs, je travaille depuis cinq ans sur un programme de recherche pluridisciplinaire avec une dizaine d'équipes de l'université de Lorraine, qui porte notamment sur la vallée de la Seille. La vallée de la Seille constitue une interrogation par rapport du projet de constitution du parc naturel régional de Lorraine, développé dans le cadre de l'OREAM. Je travaille surtout avec des agronomes. La question posée est celle des services écosystémiques et de leur état dans une relation ville-campagne. J'ai proposé de travailler sur l'évolution des lisières des villages et des interfaces entre monde agricole et milieux villageois. Si lisière est un concept qui relève de la spatialité, de la topographie, du lieu, interface est un concept plus sociologique qui relève davantage des échanges entre milieux.

Cela fait maintenant 15 ans que je travaille avec un collègue sur des sites ruraux et que nous faisons travailler les étudiants hors les murs. C'est un atelier de projet qui travaillait avec des PNR ; nous avons donc une convention avec la Fédération nationale des parcs. Toutefois, c'est très frustrant pour un chercheur car le temps du projet est de deux semaines sur le terrain : au regard d'un village, on a à peine le temps de l'analyser. C'est ce constat du désaccouplement fait par bien d'autres et depuis longtemps entre noyau villageois et exploitation agricole qui m'a donné envie de travailler là-dessus.

Il se trouve, de plus, que je me rends chaque samedi matin ou une fois tous les 15 jours dans la vallée de la Seille. Je parcours des paysages dont le devenir m'a aussi interrogé. Il y a un destin un peu particulier de ce quart nord-est de l'agglomération nancéienne. Nous verrons si mes hypothèses trouvent un écho parmi les témoins de cette aventure.

Mon intervention sera relativement succincte car je n'ai guère eu de temps pour la préparer.

Au moment de la création de cette métropole au niveau du CIADT, avec la création de la Datar, etc., une mission a été donnée par la Datar à un lieu qui reste méconnu encore aujourd'hui, qui est l'atelier Tony Garnier, animé par Robert Auzelle et André Gutton. (image 1 et 2) Une série d'esquisses de l'Atelier Tony Garnier)

Michel Coulette. – C'est là que j'ai appris mon métier !

Vincent Bradel. – Toute une génération est passée là. Je ne sais pas ce que cela représente sur le plan quantitatif par rapport à l'IUP, mais c'est une histoire qui ne se trouve pas dans les rayons des librairies.

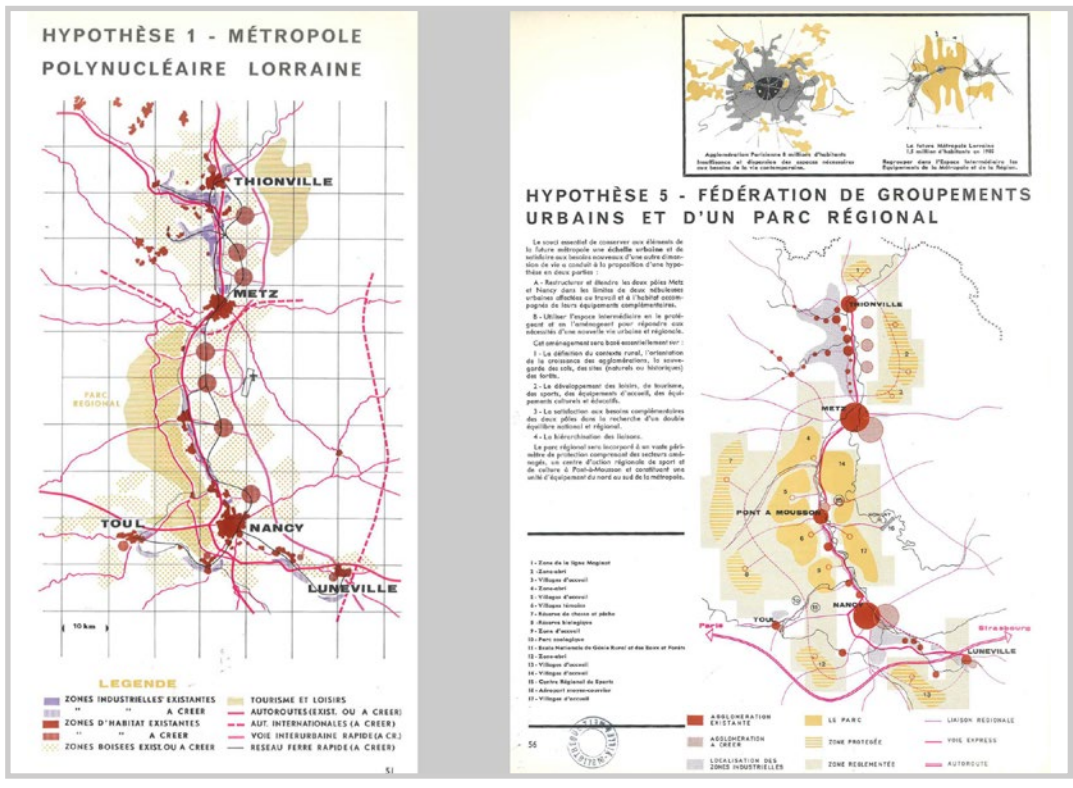


Image 1

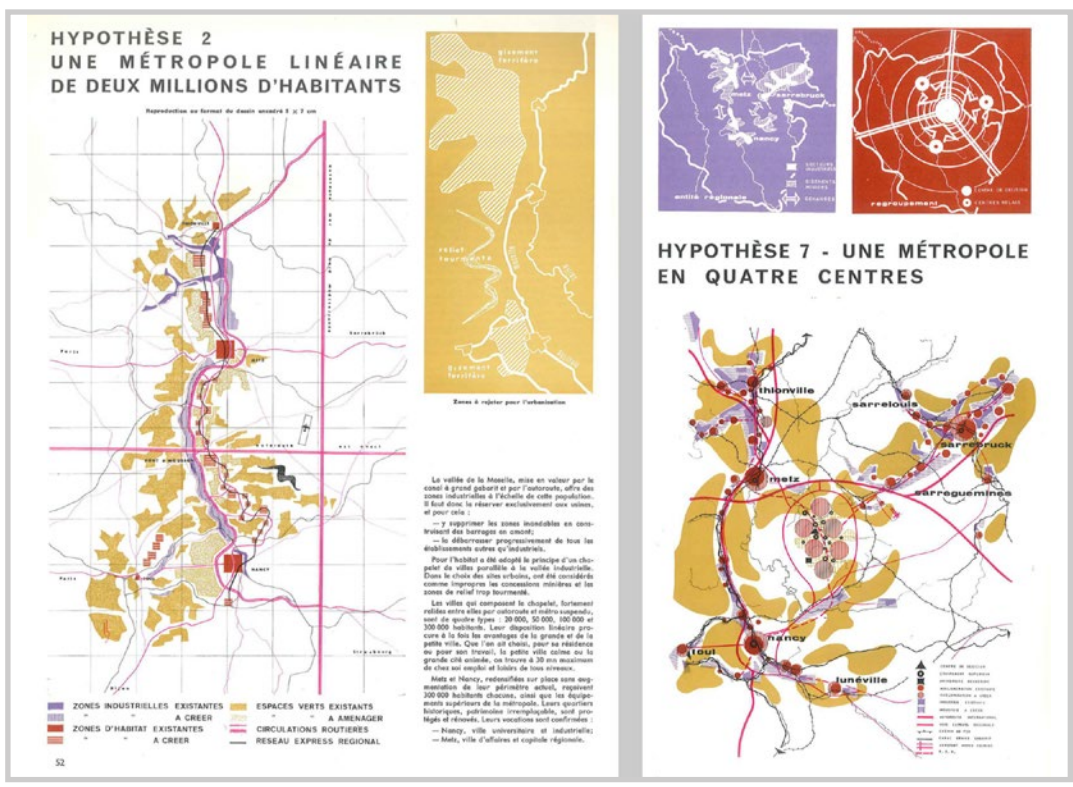


Image 2

esquisses de l'Atelier Tony Garnier

Toujours est-il qu'une mission a été confiée à l'atelier. Un groupe d'une trentaine d'étudiants s'est mobilisé dans ce cadre et a donné des réponses potentielles sur ce que pouvait être la métropole Nancy-Metz.

Je me suis tout de même interrogé sur ce cas particulier : pourquoi la Datar confie-t-elle spécifiquement une mission sur cet OREAM ? Dans ce choix politique, je pense qu'une difficulté avait été dépitée au départ — c'est pourquoi il y a un contraste entre mon intervention et celle qu'a faite René Borruet il y a quelque temps déjà. Autant, pour Marseille, c'est un épisode de la croissance d'une grande ville, qui avait déjà annexé ses communes périphériques, qui règne sur un territoire et qui s'interroge pour savoir si elle va sortir de ses calanques et de son collinaire, etc. C'est quelque chose de relativement banal.

On a d'autres binômes : il y a Lyon–Saint-Étienne, dont je pense que c'est assez différent.

Concernant Nancy-Metz, je pense qu'il y a un point de départ qui impose de revenir à l'histoire. Il faut réaliser qu'en 1966, cela fait moins de 50 ans que Nancy et Metz sont du même côté de la frontière. Comme toujours, quand on remonte le temps, on oublie parfois de se demander quel est le temps d'une génération par rapport à un événement. Une génération, c'est 30 ans : est-ce que cet événement est digéré ou pas ?

On sait que les choses se diluent un peu aujourd'hui, mais il n'y a encore pas si longtemps, on mettait en évidence le fait que Nancy était une ville universitaire et que Metz l'est devenue plus tardivement. Il y a une rotation de population très importante dans les deux villes et pourtant, la bagarre existe toujours entre les deux villes : elle ne concerne pas seulement les supporters. Culturellement, chaque nouveau venu adhère ou pas à cette différence Nancy-Metz.

Je pense donc que réunir Nancy et Metz dans un espace de réflexion était une forme de gageure assez conséquente. C'est une hypothèse, mais il me semble qu'il y avait là une sorte de cas d'école qui était justement sujet à études.

Michel Coulette. – On m'a raconté que quand la Datar a voulu créer les métropoles, Nancy et Metz n'étaient pas sur la liste. Il y a eu des réactions d'élus, d'où cette demande d'exploration du problème.

Vincent Bradel. – Oui, parce qu'ils n'avaient pas travaillé en amont.

Michel Coulette. – C'est tout de même symptomatique de l'importance relative que l'État accordait à la chose. En effet, le fait de confier une telle mission à des étudiants n'allait pas de soi. Il aurait pu s'agir d'ingénieurs d'X, des grands services de l'État.

Vincent Bradel. – Dans ce cas-là, cela pourrait être une forme de rattrapage.

S'agissant des élus locaux qui sont intervenus dans l'histoire de l'OREAM, c'est un peu plus tardif. Raymond Mondon redevient ministre des Transports à la fin des années 1960 et Pierre Messmer devient Premier ministre en 1972. Ce dernier jouera plus tard (1973-1974) un rôle au niveau de l'établissement public foncier. Ce n'est sans doute pas eux qui sont intervenus, même s'ils ont pu y contribuer car Raymond Mondon était maire de Metz et Pierre Messmer maire de Sarrebourg.

Même si cela n'a pas servi de ressort, Nancy-Metz est un cas, tout simplement parce que je pense que la masse critique n'est pas atteinte par rapport à l'approche très quantitative dans laquelle on se trouve à cette époque. En outre, il s'agit d'atteindre une masse critique contenant en elle-même des dynamiques susceptibles d'alimenter quelque chose. En l'occurrence, c'est un échec total par rapport à la dimension utopique de 80 millions d'habitants en l'an 2000.

En 1966, on voit des projets dans un sillon urbain de 2 millions d'habitants : on est aujourd'hui à 1,1 million d'habitants ! Au-delà de l'accélération démographique qu'on a pu connaître dans les années 1970, on a tout simplement eu un effondrement économique qui n'a pas eu de relais.

Pour en revenir à la consultation de l'Atelier Tony Garnier, on est dans un atelier qui a une culture urbanistique, qui est tout de même un des hauts lieux de la pensée urbanistique en France, qui connaît les modèles et tout le débat qui a pu se développer depuis le début du XXe siècle. La question du polynucléaire, de la ville linéaire, sont des modèles sur la table avant que les étudiants n'arrivent.

Le dispositif est intéressant en ce qu'il a été choisi de répartir une promotion autour de scénarios. C'est ce que pratique aujourd'hui, le collègue responsable de l'atelier hors les murs que j'évoquais précédemment, Marc Verdier en l'occurrence. Il répartit des scénarios entre ses étudiants : scénario croissance zéro, scénario dynamique, etc. C'est un peu ce qui s'est passé ici.

Il est intéressant d'examiner les grandes idées sollicitées par les étudiants pour cette étude préliminaire. En effet, ce sont des questions qui arriveront très vite dans les réunions d'élus et dans les représentations possibles pour les responsables des collectivités territoriales qui se rassembleront pour discuter de tout cela. C'est la question de savoir si on fait du linéaire ou pas ; c'est la grande tentation ; c'est le modèle moderne même hérité de l'entre-deux-guerres, période pendant laquelle les réflexions ont été menées sur le sujet.

C'est donc la tentation d'une métropole linéaire de 2 millions d'habitants, même si on peut imaginer que cette hypothèse a été développée comme une sorte de repoussoir, étant sans doute trop caricaturale dans sa forme et pour les inquiétudes qu'elle pouvait susciter sur le plan du territoire.

C'est néanmoins une hypothèse qui a été développée par les deux tiers des équipes (au nombre de sept) dans des modèles beaucoup plus hybrides. Une seule équipe a été mise sur un scénario totalement différent qui, pour moi, est aussi un autre scénario repoussoir. On a donc quatre ou cinq équipes qui ont travaillé sur des modèles hybrides linéaires-polynucléaires.

J'en ai indiqué deux parmi celles qui étaient les plus visibles. En effet, le mode de représentation conventionnel de l'époque, très schématique, ne me permet pas toujours d'identifier au premier regard les partis choisis.

À gauche, on a un système de doublement de l'armature qui longe les berges de la Moselle, avec deux possibilités : soit des noyaux urbains, soit des pôles industriels. (Image 1 gauche)

À droite, l'hypothèse est déjà une hypothèse d'avenir, d'une certaine manière, puisque ces masses brunes que l'on voit ici le long du lit de la Moselle sont qualifiées de « villages d'accueil » (Image 1 droite). Il s'agit donc bien là d'une hypothèse de développement de maisons individuelles de part et d'autre du sillon.

On a ensuite un deuxième contrepoint (Image 2). J'ai mis ensemble deux visions extrêmes qui permettent de border la réflexion des béotiens et de se dire que la vérité est sans doute entre les deux, dans l'image précédente, quelque part. C'est l'idée de créer un pôle situé géographiquement dans la vallée de la Nied. Ici, vous pouvez deviner la Seille, dont le cours est très étonnant, en virgule. La Nied, quant à elle, va se jeter dans la Sarre ; ce n'est pas un affluent de la Moselle.

L'idée de ce noyau est de tri-partitionner les choses en périphérie. On a bien Nancy ; on a toujours Metz ; et on a aussi le pôle sarrois qui est en plein développement à l'époque, et qui est le point d'accroche extraterritorial des réflexions urbaines sur le secteur.

Denis Delbaere. – Peut-on parler de ville nouvelle à propos de cette implantation ?

Vincent Bradel. – Oui.

Denis Delbaere. – Est-ce un terme qui apparaît ?

Vincent Bradel. – Non, pas vraiment, il est question d'agglomération à créer, de zones d'habitations à créer ou de villages d'accueil.

On arrive donc à ce schéma (Image 3 droite). J'ai repris stricto sensu celui qui a servi à l'annonce du séminaire. Ce type de représentation nous apparaît évidemment désincarné. En effet, il ressemble à une plaque électronique avec ses circuits. À mon avis, quand on lit la prose de l'OREAM, elle est très axée sur la question des infrastructures et des polarités : ce sont les deux éléments forts.

J'ai aussitôt rajouté cet autre document, car il me semble intéressant de voir comment cette cartographie a évolué. C'est la première carte que l'on voit apparaître et qui est communiquée par l'OREAM dans ces petits feuillets-là (Image 3 gauche). Elle pose la question des pôles démographiques : il y a Nancy, Metz, Thionville et le pôle sarrois. C'est la feuille de route des choses que l'on va regarder.

Concernant la Sarre, on est déjà hors Lorraine, hors territoire.

Un élément est intéressant et caractéristique s'agissant des prémisses des réflexions. Dans le cadre de l'atelier Tony Garnier, une équipe a documenté la situation, aussi bien en termes de modèle urbain que de réflexion sur l'espace étudié. Cette dimension européenne est là, ce qui fait bien sûr partie des débats du moment.

On voit donc une cartographie où la Lorraine disparaît, d'une certaine manière. On voit des taches par ici, des taches par là ; il y a un grand réseau, qui est celui des six ou sept pays de la première Union européenne.

Il faut ce petit schéma pour voir la Lorraine, avec un petit côté « banane bleue ». C'est l'idée de dire que cette région a tout de même un potentiel dans son ancrage européen.

On retrouve cette cartographie-là dans le livre blanc, qui est assez emblématique des ambitions de départ s'agissant du positionnement de ce lieu. Ces courbes ne sont pas encore isochrones, mais iso-kilométriques, par type de relations. Cela alimentera la réflexion sur les relations aéroportuaires en matière d'infrastructure.

Les missions de l'OREAM Lorraine comprennent un chapitre axé sur la question de la promotion de l'idée

Une cartographie des plus abstraites pour un territoire incertain

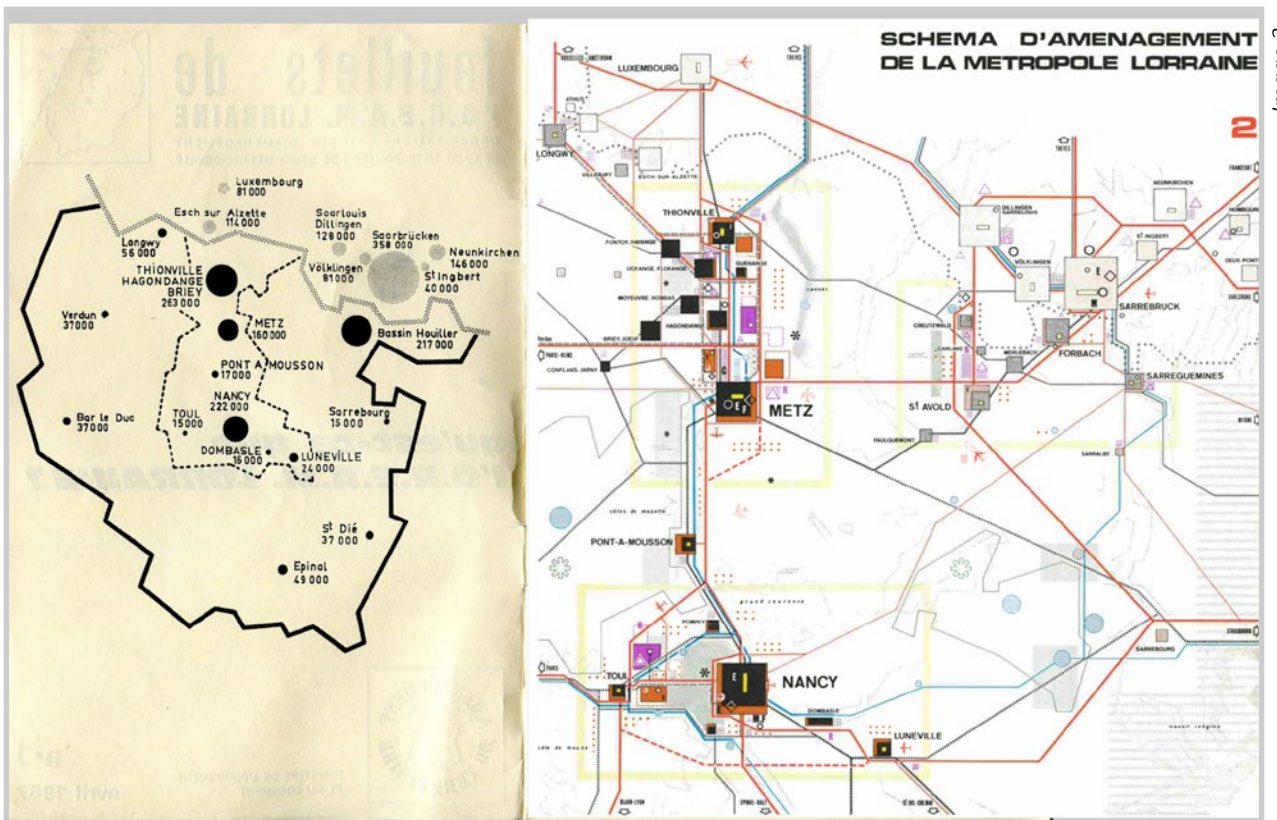


Image 3

même de métropole. J'ai le sentiment que cette dimension promotionnelle est extrêmement importante. Cette métropole viendrait certes d'une réaction d'élus par rapport à un mouvement qui se met en place à l'échelle nationale, mais il n'est pas du tout évident d'imaginer que ces gens-là vont travailler ensemble au départ. Je pense donc qu'il y a quand même ce souci de convaincre et de réussir à mettre autour de la table des acteurs extrêmement différents.

On a donc plusieurs supports de communication.

Il y a ces fameux feuillets de l'OREAM Lorraine (Image 4). Mon père était chef de centre EDF, mais cela veut dire que tous les services relevant de l'État ont été irrigués par cette communication.

L'OREAM est une équipe pluridisciplinaire avec 13 personnes hors fonctionnement, si je puis dire. On a une personne qui est déléguée aux relations extérieures — je ne sais pas de qui il s'agissait à l'époque mais elle apparaît dans le descriptif des premières équipes.

Michel Coulette. — Je n'ai pas vécu cette période-là en direct. Je suis arrivé juste après le livre blanc, fin 1969.

Vincent Bradel. — Le premier groupe d'études s'appelait GPE et est devenu GEP : groupe d'études et de programmation. Le premier « P » ne signifiait pas programmation.

La première équipe comprend 13 personnes avec un directeur de ce GEP. On a un chargé des relations extérieures et par ailleurs, c'est une équipe pluridisciplinaire où on trouvera trois urbanistes, un géographe, deux sociologues, trois ingénieurs, et cela va évoluer. En effet, en 1976, on n'a plus qu'un architecte-urbaniste dans ce GEP, toujours trois ingénieurs et deux économistes. Le nombre d'économistes croît, et on voit bien ce que cela veut dire ensuite sur le terrain.

Toujours est-il qu'il y a au début ce souci de communication, et il semblerait que Jacques Jung ait été un des militants de cette communication au vu de la bibliographie.

J'ai trouvé intéressante, dans ces feuillets, l'apparition de dessins humoristiques qui font une sorte de mise

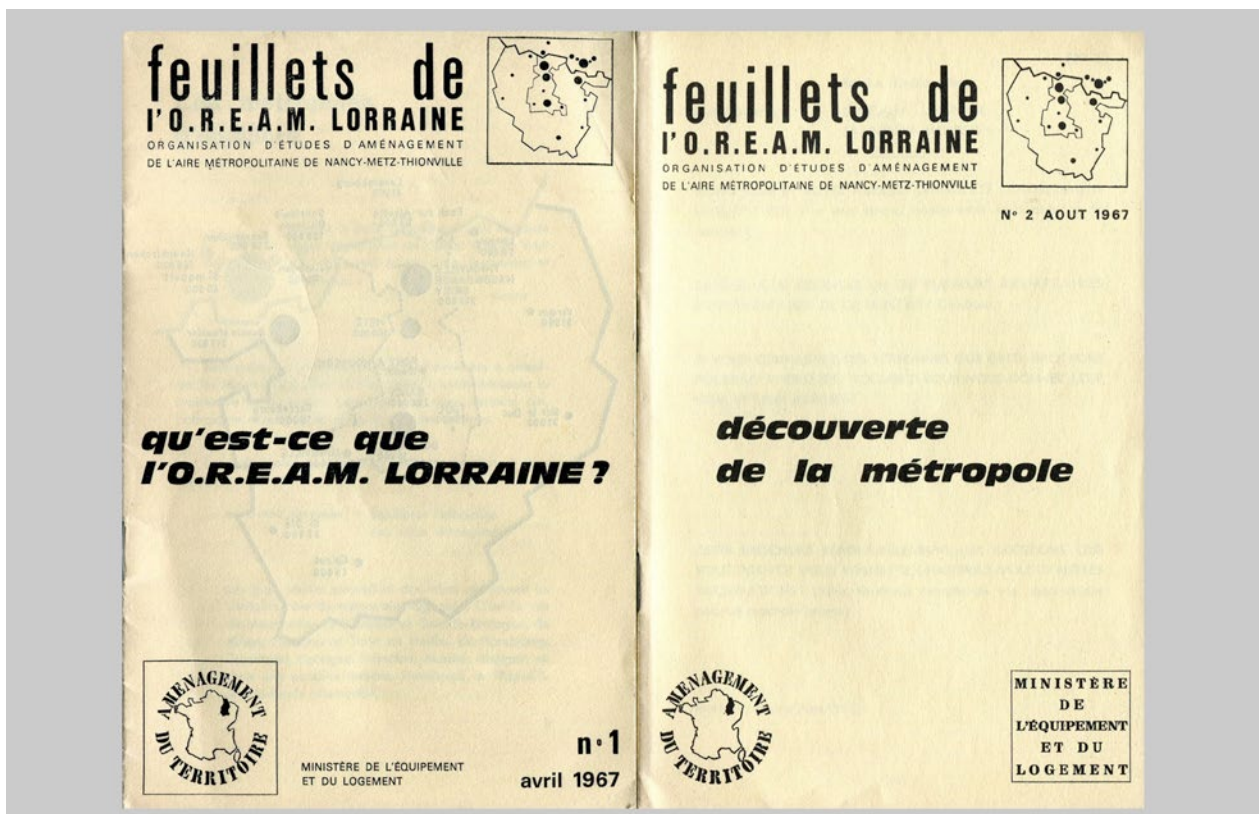


Image 4

à distance de cette équipe de chercheurs pluridisciplinaires censée réfléchir pour les autres. Il s'agit de mettre à distance des laboratoires. Cela n'apparaît qu'une fois, j'ai trouvé cela intéressant car on voit bien qu'une question de communication vis-à-vis d'un public assez large est posée.

Cette communication est plutôt permanente... je parlerai assez peu du schéma pour lui-même, mais ce schéma est démultiplié une fois qu'il est produit. Au début des années 1970, après avoir été approuvé et produit, on voit ce schéma se démultiplier sous la forme de supports différents. De petits dépliants de carton blanc sont produits et diffusés très généreusement. C'est une image complètement abstraite des choses qui est relayée par un discours très optimiste sur la croissance (Image 5).

Je n'ai pas fait figurer le jeu des différents schémas mais franchement, pour lire ces schémas aujourd'hui, c'est un peu comme si on avait un problème de logiciel pour lire un fichier produit sous version 15 alors qu'on ne dispose que de la version 9 !

En effet, quand on lit les versions A, B et C, alors que ces cartons ne produisent que les schémas, c'est totalement incompréhensible. Il faut le texte pour comprendre les différences entre les schémas.

Je trouve cette production graphique tout à fait intéressante à regarder pour elle-même — ce que je dis là est extrêmement superficiel car il ne s'agit que d'une approche bibliographique et j'ose espérer qu'il y a des archives un peu plus charnues avec des documents plus ordinaires que ce mode de communication. L'évolution de la géométrie des choses par rapport aux propositions des étudiants de l'atelier Tony Garnier est intéressante. En effet, parmi ces propositions d'étudiants, on voit ces deux modèles : polynucléaire et linéaire. On a l'idée d'une ville nouvelle qui serait là, implantée au beau milieu de nulle part pour faire une sorte de figure géométrique.

Sur ce dispositif-là, on voit que le pôle de la Sarre est incontournable, toujours au début des années 1970. On a bien sûr ce binôme Nancy-Metz, chacune ayant sa constellation spécifique.

Et on voit apparaître le massif des Vosges. En retournant aux missions de l'OREAM, un pan entier démarre dans une vision très fonctionnaliste des choses : après habiter, travailler et se transporter, c'est la question des loisirs. Dans le vocabulaire, quelles que soient les compétences agrégées dans ce registre, c'est bien l'entrée des loisirs qui amènent à considérer un autre territoire que le territoire économique, que le territoire de l'hyperdensité.

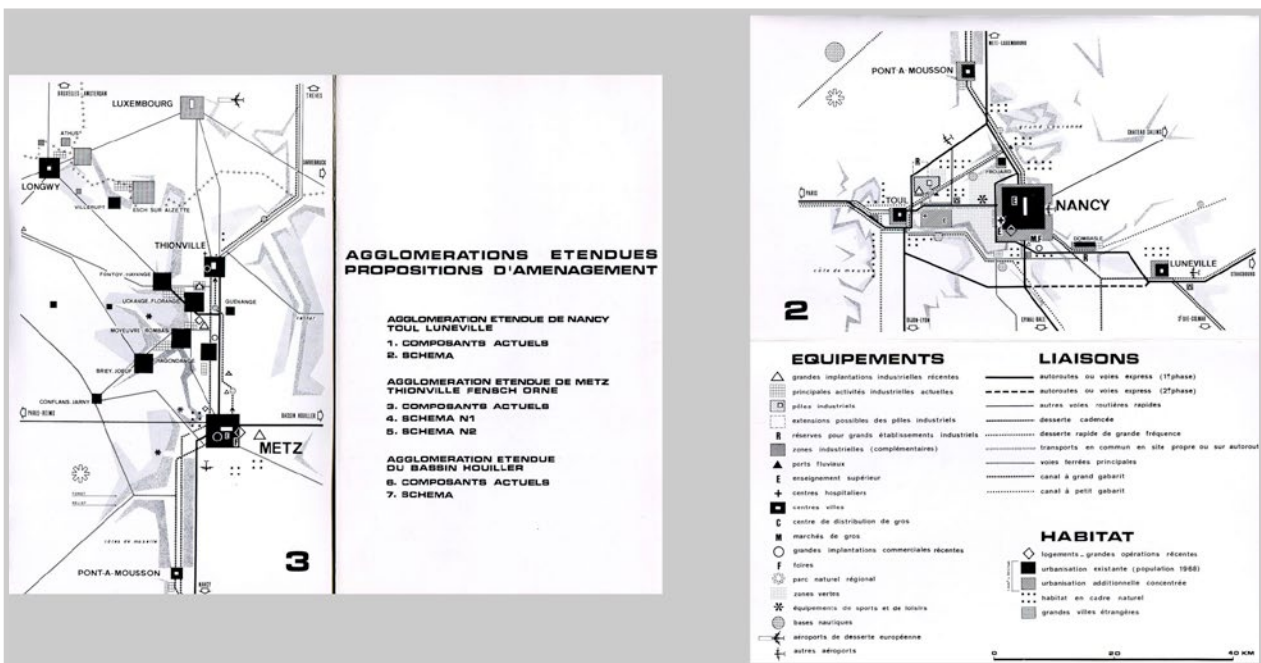


Image 5

La question des loisirs entre PNR de Lorraine, massif vosgien et base nautique de La Madine

Je trouve ce schéma intéressant car on a un carré et la partie Est du parc naturel de Lorraine, un élément naturel qui intervient et devient un élément de composition.

Cela est intéressant car on sent bien tout de même que dans les représentations, il y a une difficulté à poser le cadre. Il y a un certain territoire qui est celui de l'espace métropolitain organisé autour des pôles de Nancy et de Metz. Mais comment agréger autour de ce type de vision, qui est une vision qui vise à redynamiser ? Pour Nancy-Metz, c'est un moment clé, car c'est la fin de la grande sidérurgie. Comment faire pour basculer dans un monde plus ordinaire en relayant cette sidérurgie que l'on va tenter de poursuivre en implantant de grandes usines extrêmement modernes qui ne feront pas long feu ? Il s'agit de tous les ratés des années 1970 en la matière.

Comment insuffler autre chose ? Comment créer des zones d'activité ? Comment densifier le tissu économique et quotidien, car il peut y avoir des choses sur les espaces commerciaux, etc. ? Agrège-t-on la Meuse ? Comment agréger les Vosges ? Il y a toutes ces questions-là et on voit bien qu'un problème se pose dans le dessin du territoire.

Dans les déclinaisons, dans les choses moins abstraites, quelques missions singulières seront focalisées. On aura la question des centres relais, qui incarne la question du développement démographique, son absorption et sa maîtrise. D'une certaine manière, l'échec de ces centres relais est assez retentissant ; il est simplement à la mesure du caractère assez utopique des projections démographiques établies à la fin des années 1960.

En descendant dans les échelles, les dessins reprennent du corps, s'inscrivent dans des situations géographiques précises même si tout cela reste du schéma pour ne pas empiéter sur le monde décisionnel et réserver les projets à venir (Image 6). Je trouve cet exemple intéressant : il s'agit de ce que peut être un centre relais ; en l'occurrence, on reste dans un schématisation importante, l'essentiel étant de faire comprendre les ingrédients, et cela réserve toute possibilité sur la forme. On est tout de même dans une phase où le choix de l'individuel n'est pas encore complètement fait au niveau national même si on est

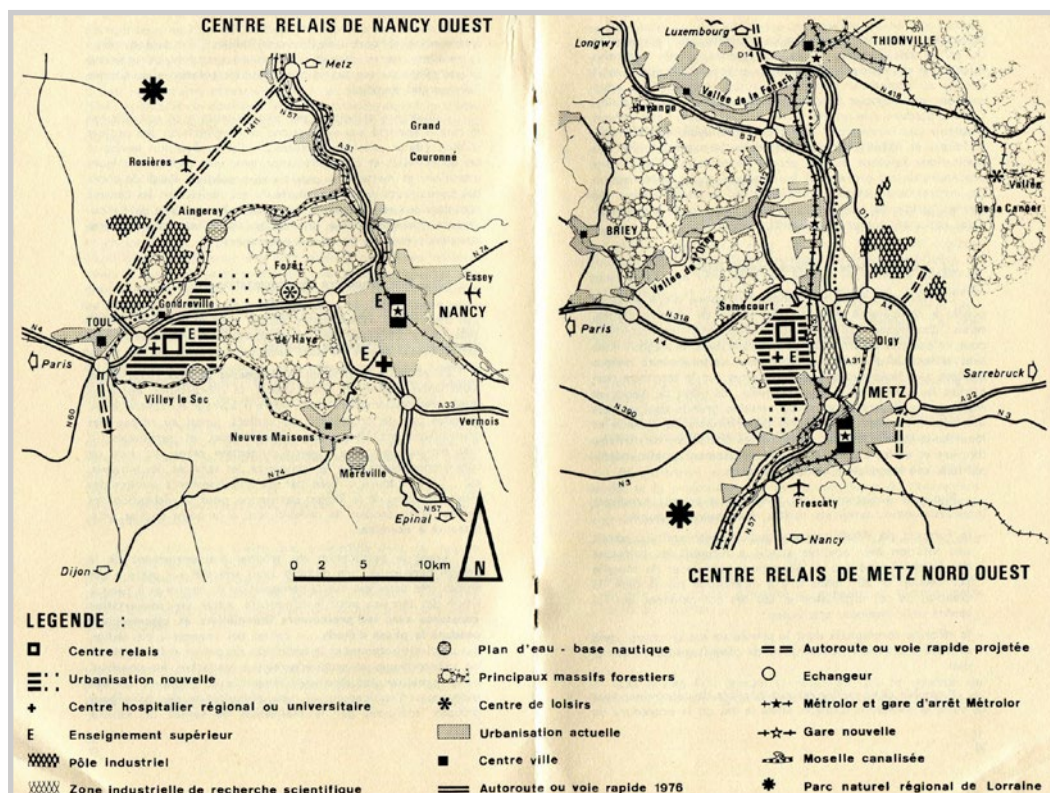


Image 6

sur une pente assez forte. On ne sait pas quelle forme tout cela va prendre et ces schémas visent aussi à réserver cette dimension-là.

Concernant l'aspect des loisirs, plusieurs chantiers importants seront mis en œuvre. Il est intéressant de constater que cette perspective se traduit par une autre cartographie géographique et topographique classique, qui met en scène les reliefs. L'hydrographie n'est pas très bien représentée et on voit que les pôles urbains sont encore très présents sur la carte. Néanmoins, les potentialités de ce territoire sont recensées.

Parmi les gros chantiers, on a des choses assez techniques au départ qui ont des potentialités, comme le lac de Madine. C'est la réserve d'eau de la ville de Metz qu'on va transformer en base de loisirs.

Un parc naturel est constitué, qui n'est acté qu'en 1974, mais qui est dans les tuyaux très tôt, à la fin des années 1960.

Le schéma d'aménagement du massif vosgien va venir également, qui est une déclinaison de la rubrique loisirs — c'est du moins ainsi que je le vois —, c'est-à-dire comment des éléments infrastructurels (besoins en eau des grandes villes, etc.) deviennent des supports pour alimenter cette rubrique et comment des territoires, qui pour l'instant, sont délaissés et dont le destin est complexe, mais qui ne sont pas des territoires industriels, sont inclus dans la dynamique métropolitaine.

Cela donne cette autre cartographie, qui mentionne les deux zones du parc naturel de Lorraine, avec une partie ouest et une partie est (Image 7). Je dois avouer que je me suis toujours interrogé sur cette bipartition. Une plaquette qui n'est malheureusement pas datée s'intitule simplement Parc naturel de Lorraine, et a été rédigée par un certain Vigouroux.

Michel Coulette. – Oui, M. Vigouroux, premier directeur du parc.

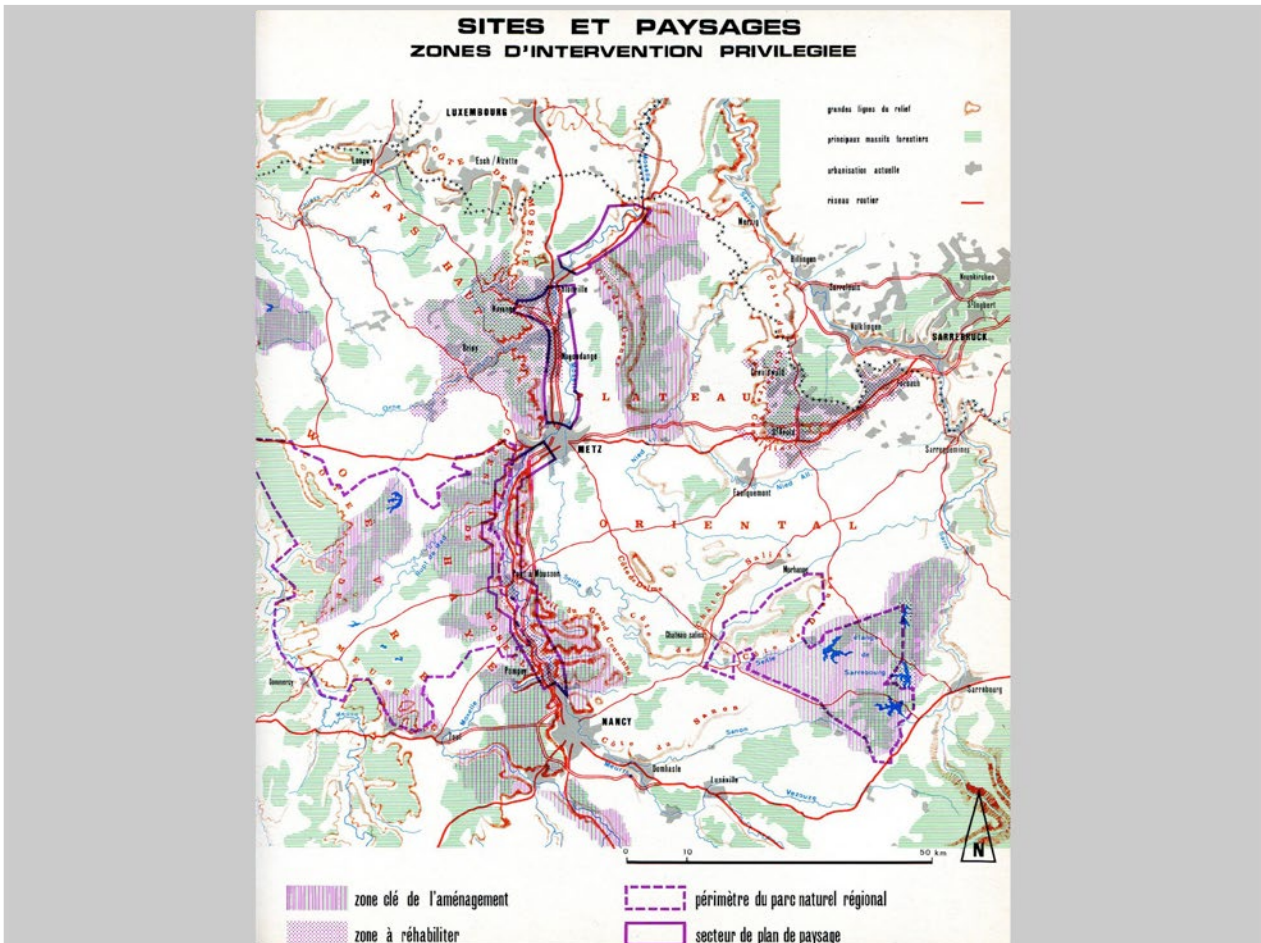


Image 7

Vincent Bradel. – Cette plaquette évoque très clairement deux zones, les zones ouest et est. Quand il évoque la partie est, c'est aussi la vallée de la Seille, comme si le sillon coupait les choses en deux.

Ce qui est étonnant, c'est qu'au même moment, dans un autre registre, depuis la création des inventaires, des politiques patrimoniales se mettent en place dans les centres urbains avec le système de secteur sauvegardé.

Au même moment, à Nancy, dont le centre ancien est relativement important en surface, un secteur sauvegardé est mis en place, lequel est également bicéphale. Il distingue la vieille ville, la ville médiévale, de la ville neuve établie à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle. On a un axe commerçant entre les deux.

Dans les deux situations, on a le même discours que je qualifierais de lorrain, d'une certaine manière, c'est-à-dire que là où on a de l'activité, on ne va pas emmerder le développement de l'économie avec des prescriptions patrimonialisantes qui relèvent de la biodiversité (même si ce mot n'est pas utilisé à l'époque), qui sont tout de même au départ des parcs naturels. On ne va donc pas s'emmerder si on cherche à développer des pôles d'emploi dans ce sillon mosellan.

Je pense que cela ne suffit pas à expliquer pourquoi le parc naturel n'inclut pas la vallée de la Seille. Je n'ai malheureusement pas d'éléments là-dessus, peut-être en avez-vous ?

Michel Coulette. – Je sais que Vigouroux, à ses débuts, a eu des difficultés avec de nombreuses communes. Il n'a pas été complètement maître de la délimitation du parc.

Vincent Bradel. – Effectivement, parce que les communes devaient adhérer : c'était un système d'adhésion au parc.

Dans la partie nord du site de Nancy, une bretelle autoroutière a été créée très tardivement, à la fin des années 1990, dans la petite commune de Custines. L'absence de cette bretelle autoroutière protégeait le quart nord-est de l'agglomération nancéienne. Le site du Grand-Couronné a aussi ralenti la progression du front urbain, ce qu'on constate encore aujourd'hui.

Toujours est-il qu'ici, de ce fait, assez incroyablement, on a un paysage agricole assez préservé, et ce, à 20 minutes de Nancy alors que ce n'est absolument pas le cas sur les mêmes courbes isochrones à la périphérie de l'agglomération. Cette bretelle autoroutière était programmée et n'a pas été faite. Je me demande s'il n'y a pas eu une négociation sur la restriction de la partie est du sillon alors que dans les schémas théoriques de départ, on est vraiment sur une verticale avec deux zones agricoles rurales de part et d'autre pour dire qu'on aurait là un développement agricole intensif. En effet, c'est tout de même ce qui s'est produit.

Michel Coulette. – Il ne faut pas prêter d'intentions aussi subtiles aux directions de l'équipement, aux directions routières...

Vincent Bradel. – Je me suis interrogé car l'absence de cette bretelle autoroutière a participé à la sauvegarde relative de toute une série de communes, et notamment de la vallée de la Seille.

Michel Coulette. – Entendu, mais je ne suis pas certain que cela ait été programmé en ce sens.

Vincent Bradel. – On ne voit pas d'impact sur la question des remembrements. En effet, les remembrements sont extrêmement tardifs, dans les années 1980.

Je suis en train de faire une petite exposition sur la recherche que je mène donc sur la vallée de la Seille, qui offre une autre vision par rapport au sillon mosellan. Cette vallée est une virgule qui est très intéressante à observer.

Nous avons fait un travail sur trois villages.

Premièrement, Verny, village périurbain de 2 000 habitants, avec un modèle très classique de développement.

Deuxièmement, Lanfroicourt, 120 habitants, village préservé des dynamiques périurbaines de Nancy.

Troisièmement, en face d'un haut lieu de la Moselle, Marsal, lieu salin, on a une petite commune qui s'appelle Haraucourt-sur-Seille, qui est intéressante, parce qu'un méthaniseur industriel y mobilisera plusieurs milliers d'hectares.

Le parc naturel est là : ce sont ces deux taches vertes. Toute une partie de cette vallée s'est développée hors parc.

Par ailleurs, il y a ce travail sur le massif vosgien que j'avoue n'avoir découvert qu'à l'occasion de la préparation de cette intervention (Image 8). La mobilisation des outils m'a ici beaucoup intéressé, car les moyens n'étaient pas aussi faciles qu'aujourd'hui. En effet, on dispose désormais avec Géoportail, de campagnes photographiques tous les cinq ou dix ans. Nous avons utilisé la même chose pour travailler sur la vallée de la Seille : il s'agissait de travailler sur ces registres, qui mettent en évidence des processus qui étaient à l'œuvre mais qui n'étaient pas vraiment regardés, c'est-à-dire tout l'éparpillement sur les réseaux agricoles.

Quand on a des zones agricoles abandonnées, on a deux phénomènes : l'enrésinement et l'éparpillement urbain, ce qui est différent de l'étalement urbain.

Il s'agit de l'expérimentation de premiers moyens graphiques pour témoigner de phénomènes à l'échelle du grand territoire. Jusque-là, tout le travail de l'OREAM est tout de même fortement centré sur les pôles urbains et sur le sillon mosellan.

J'en suis là.

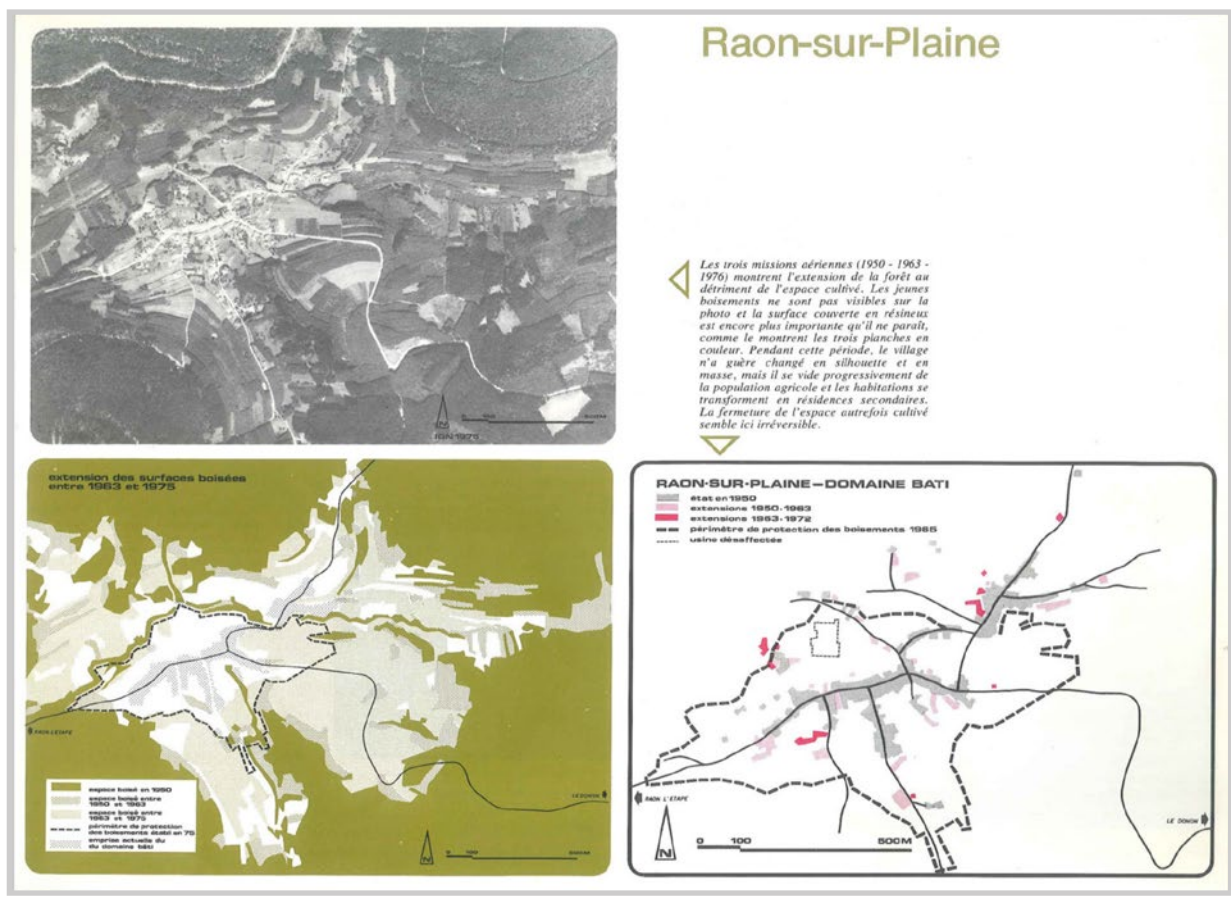


Image 8

Frédéric Pousin. – Merci, Vincent.

Vincent Bradel. – C'est extrêmement sommaire et superficiel : j'en ai bien conscience, mais cela peut repositionner des choses.

J'ajouterai qu'au départ, un des témoins qui s'exprime le plus est Jacques Jung, ingénieur du génie rural, qui va publier un livre à partir du cas lorrain. Je n'ai pas retenu le titre de son ouvrage, mais il va défendre une certaine vision des parcs naturels. Pour lui, on ne va pas revitaliser les campagnes. Les campagnes sont un réservoir d'air pur, de loisirs qu'il faut maintenir dans des qualités, mais à destination des urbains. C'est ce qu'il va défendre.

Il y a d'ailleurs une petite note, dans la revue L'Espace géographique, sur une confrontation autour d'une situation sur le littoral méditerranéen entre son ouvrage et celui d'un autre géographe qui, lui, au contraire, défend une revitalisation forte des campagnes avec des polarités, etc. L'opposition des deux est intéressante et le cas lorrain participe d'une vision classique des parcs naturels.

On a justement l'idée de ne pas mettre en œuvre ce schéma de ville linéaire pour partir de l'existant et reconnaître la situation, les spécificités du territoire de la métropole et de son organisation urbaine autour de ses deux grands pôles que sont Nancy et Metz, ainsi que des satellites comme Thionville ou d'autres petites villes dans le cas de Nancy. Il soutient très clairement cette vision-là.

Pour autant, si on veut que cela fonctionne sur cette base, l'argument majeur est de développer des mobilités. Il se trouve que l'autoroute était décidée d'avant, mais on voit bien que plusieurs projets étudiants proposent d'emblée un doublement de l'autoroute, soit support d'urbanisation, soit non-support d'urbanisation.

La grande réussite et ce qui va faire qu'on va parler de l'OREAM, c'est Métrolor, c'est-à-dire le principe d'un système de transports en commun régional cadencé. C'est une duplication du RER à l'échelle régionale. Il est en route très tôt, favorisé par Raymond Mondon, maire de Metz. Il obtiendra aussi l'A4 pour Metz.

L'autre réussite de l'OREAM, hors les questions de paysage, est la mise en place d'un établissement qui va gérer le foncier pour préparer les opérations. Cet établissement est toujours en place aujourd'hui.

Michel Coulette. – C'était la grande affaire de Jacques Jung.

Vincent Bradel. – Pierre Messmer va jouer un petit rôle dans la géométrie du projet. En effet, il y avait manifestement des tensions sur la vision de tout cela entre l'appareil technocratique d'État, la Datar et les élus et responsables des collectivités territoriales locales. Les élus voulaient pouvoir garder la main sur le dispositif.

En matière d'image, l'habitant lorrain n'avait rien à faire de l'Établissement public foncier de Lorraine (EPFL) alors que Métrolor a tout de même constitué un événement local. La Lorraine ne s'en est d'ailleurs pas remise car on n'a rien fait depuis Métrolor !

Voilà ma modeste contribution pour situer deux ou trois petites choses.

Frédéric Pousin. – Merci beaucoup.

Dans ta présentation, ton interrogation sur la nature du schéma fait écho à des questionnements que nous avons eus. C'est un schéma qui est effectivement extrêmement abstrait et nous nous disions même que par rapport à d'autres schémas d'OREAM, il ne joue pas le rôle d'un schéma car c'est trop abstrait.

Du coup, il faut aller voir dans les textes. Je trouve que la structure du texte qui accompagne le schéma est intéressante. En tout cas, quand on regarde la partie paysage de près, elle a un certain nombre de caractéristiques qui consistent justement à partir du terrain pour énoncer des principes et ensuite identifier des

leviers d'action possibles. Il y a donc quelque chose de très pragmatique qui est assez intéressant et qui mériterait d'être regardé de près — c'est une hypothèse.

En tout cas, ta remarque sur la nature du schéma et son graphisme est très intéressante. Cela fait écho à ce que nous avons pu nous dire.

Michel Coulette. – Cela a tout de même eu une influence car il faut remarquer que les délimitations des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme qui ont suivi ont repris l'idée d'agglomération étendue autour de Nancy et de Metz-Thionville. Je ne pense pas que cela aurait été découpé ainsi si ce schéma n'avait pas existé.

Jean-Marie Simon. – Le schéma a été un enjeu très fort dans le débat entre les deux villes de Nancy et Metz. Sur certaines cartes est apparue la dénomination de Metz Capitale, ce qui a soulevé la rébellion. La carte est donc une sensibilité extrêmement particulière aux débats entre les deux villes.

Frédéric Pousin. – Pour préciser ce que j'entendais par schéma et le fait que Vincent Bradel soit allé chercher les projets de l'atelier Tony Garnier, le schéma est porteur d'une vision structurante de l'urbain, par exemple le schéma d'une ville linéaire ou polynucléaire, etc., et ensuite de toute une série de modèles qui d'ailleurs préexistent.

Le modèle de la ville linéaire est un peu considéré d'emblée comme obsolète. En effet, la ville linéaire est avant toute une ville productiviste. C'est tout de même le schéma de la production qui est derrière. Là, on est face à un moment qui est plutôt celui de la désindustrialisation et il est peut-être plus compliqué de parler de ville linéaire.

Ensuite, sur ce dessin très abstrait, que soient posés des équilibres, des rivalités ou des enjeux qui seront ensuite repris, c'est fort possible.

Vincent Bradel. – Je ne sais pas qui peut témoigner de cela et par ailleurs, des interprétations a posteriori peuvent relever du non-dit absolu, mais le fait que les villes soient représentées par des carrés comme ceci ou comme cela, ces carrés paraissent tout de même de loin du même ordre.

Quand on regarde les chiffres de départ, Nancy est de taille assez supérieure à Metz sur le plan de la démographie. Le rééquilibrage s'est fait au fil du temps et sur des modèles assez différents, c'est-à-dire que l'évolution des deux villes n'est pas tout à fait comparable.

Le fait que ces schémas se ressemblent fortement et deviennent un peu illisibles est rassurant, c'est-à-dire qu'on sait que Metz est différente de Nancy, mais c'est équivalent s'agissant du poids visuel dans la représentation. Le choix d'aller vers une représentation abstraite a pu être un argument politique pour éviter de rentrer dans toute précision fine et permettait de passer aux vrais projets de terrain.

Michel Coulette. – Je peux témoigner que la position et la présentation des éléments, ainsi que les noms de lieux cités ou pas étaient pesés avec de petites balances ! En effet, le consensus avec les élus en dépendait. Il y avait beaucoup de réactions complètement superficielles : « J'y suis ! Je n'y suis pas ! ».

Jean-Marie Simon. – Oui, cela a été extrêmement violent.

Denis Delbaere (s'adressant à Vincent Bradel). – J'étais convaincu qu'en ta qualité de spécialiste de l'histoire de Nancy, tu nous parlerais de la place que cette aventure de l'OREAM a pu occuper du point de vue de l'histoire urbaine, de l'histoire de la planification urbaine nancéienne, ce que tu ne fais pas.

On voit bien la question suivante : comment parler de la métropole Nancy-Metz sans attiser la rivalité entre les deux villes ?

Au-delà, à partir de la connaissance que tu as de la planification urbaine nancéienne, vois-tu en elle des

choses qui étaient déjà préfigurées et que le schéma de l'OREAM a permis d'accomplir ? Ce schéma ne fait-il qu'acter globalement des choses qui étaient déjà dans les cartons à l'échelle de Nancy ? Ou bien ce schéma contrarie-t-il ou reformule-t-il certaines orientations qui étaient suivies à Nancy ?

Vincent Bradel. – Pour être franc, j'ai surtout travaillé sur les périodes du début du XXe siècle jusqu'aux années 1950.

S'agissant de cette période des années 1960-1970 à Nancy, je pense que cette dimension métropolitaine a fait rêver. Marcel Martin, maire de 1970 à 1977, a porté des projets assez pharaoniques de rénovation du centre. C'est toute la question de la rénovation urbaine du quartier Saint-Sébastien. C'est un projet qui est en germe dès le XVIIe siècle, si on peut dire, car il est né d'un échec des ducs de Lorraine à l'origine d'un quartier qui s'est paupérisé et qui est devenu un prototype de lieu où il allait se passer quelque chose dans les années 1970.

On a donc la jonction de deux projets éternels, qui sont : qu'est-ce qu'on fait de ce quartier Saint-Sébastien et qu'est-ce qu'on fait de la gare ? Ces deux projets sont encore là aujourd'hui et sont malheureusement en train de se solder de manière triste et banale.

Cela a fait jaillir des projets de rénovation urbaine aux dispositifs assez classiques : urbanisme de dalles et de tours avec des spécificités qui font que c'est un lieu extrêmement difficile.

Par ailleurs, pour alimenter ce type de projet, il faut tout de même des dynamiques économiques qui n'existaient pas localement en dehors des services publics qui allaient financer cela.

Si bien que, paradoxalement, en dehors de l'impact paysager de la tour de la gare qui est due au Grand prix de Rome Foliasson et du centre commercial Saint-Sébastien ... le schéma n'a pas révolutionné la trame urbaine. Concrètement, c'est dans l'équipement universitaire, ... mais ça, l'OREAM n'a pas décidé des plans universitaires, même s'il y avait quand même une réflexion au niveau de l'université dans le cadre de l'OREAM pour favoriser le développement de celle de Metz et de faire monter les deux villes en puissance sur cette question.

Le fait de passer de 10 000 ou 20 000 étudiants à 71 000, c'est dans ces moments-là que cela s'est fait, et cela se traduit architecturalement par des bâtiments.

Jean-Marie Simon. – Je pense qu'il y a eu une sorte de deal entre l'OREAM et les villes en disant : chaque ville va poursuivre son cheminement et sa bagarre pour être capitale.

D'un autre côté, l'OREAM, pour avancer, a joué sur les structures externes : le Métrolor, le parc, l'EPFL au niveau institutionnel. Il s'agissait pour l'OREAM de ne pas s'impliquer dans la bagarre avec chaque commune dans ce débat mais de se poser à une autre échelle pour avoir une vision plus globale.

Je pense donc qu'une aptitude claire a été jouée par Jung, qui était messin et qui avait de bons liens avec certains élus nancéiens. Il y a eu des négociations de terrain dont le schéma ne peut pas rendre compte.

Michel Coulette. – Il ne faut pas oublier le discours donné aux deux villes : vos deux aéroports, cela ne fonctionnera pas ; il faut en faire un commun au milieu.

Vincent Bradel. – Certes, et on a ensuite eu le désastre de la gare TGV. Je pense que le TGV est intéressant car il s'agit pour moi d'une conséquence du schéma de départ.

L'aéroport est aujourd'hui une vraie question car il est dans une situation difficile. Si la métropole avait tenu ses promesses en matière d'essor démographique, il aurait toute sa place.

Michel Coulette. – Il y a tout de même des facteurs secondaires. M. Longuet a absolument interdit les vols de nuit car trois malheureux paysans auraient eu un peu de bruit : il a fait une belle connerie !

Denis Delbaere. – N'étant pas Lorrain, je ne décrypte pas le débat sur l'aéroport.

Vincent Bradel. – Il y avait un problème de masse critique. Aujourd'hui, c'est Luxembourg qui a remporté la mise.

Michel Coulette. – À l'époque, il y avait un aéroport à Nancy-Essey et un aéroport semi-militaire au sud de Metz, ainsi que deux autres à Luxembourg et à Sarrebruck.

Celui de Metz n'avait pas d'avenir à cause de la contrainte militaire — sinon, la piste était impeccable et bien placée. Essey était tout petit. Par rapport aux ambitions démographiques et de développement affichées, la création d'un aéroport commun signifiait 30 km pour se rendre à l'aéroport, ce qui est courant dans de nombreuses grandes agglomérations : ce n'était donc pas absurde.

Denis Delbaere. – Était-ce porté par l'OREAM ?

Michel Coulette. – Tout à fait. Cet aéroport n'est pas complètement bien placé, toujours à cause de contraintes militaires. En effet, il était trop près du cône d'envol d'une base OTAN située à Toul-Rosières. Il a donc été repoussé à l'est, loin de l'autoroute, ce qui a été absurde.

Vincent Bradel. – Concernant la gare de Lorraine TGV, j'ai écrit un article : c'est hallucinant. Dès qu'il s'agit d'infrastructures partagées, c'est ingérable.

Michel Coulette. – S'agissant du TGV, c'est différent.

Vincent Bradel. – C'est après : on change d'époque. Le fait qu'il passe au milieu est tout de même un héritage de ce schéma alors qu'aujourd'hui, quand on regarde la région et le sillon lorrain, une donnée est absolument absente du schéma de départ : c'est Luxembourg. À l'époque, on ne pensait pas que l'État du Luxembourg et la ville de Luxembourg allaient constituer cette polarité. Les Luxembourgeois ont fait le choix d'être un lieu bancaire, etc. Ça a aspiré et complètement vectorisé la région actuellement.

Michel Coulette. – A contrario, la zone de Sarrebruck, à laquelle il était attaché beaucoup d'importance, en a un peu moins aujourd'hui.

Vincent Bradel. – Elle reste polarisante, mais beaucoup moins.

Michel Coulette. – Il suffit de comparer le nombre de frontaliers qui se rendent dans la Sarre ou au Luxembourg !

Frédéric Pousin. – Concernant les négociations qui auraient pu se passer entre Nancy, Metz et l'OREAM, peut-on lire cela à travers des projets de développement de l'agglomération pour chacune des villes ?

Michel Coulette. – Non, c'était déconnecté.

Jean-Marie Simon. – C'est très politique.

Frédéric Pousin. – Est-ce uniquement politique ? N'y a-t-il pas de projets portés ?

Jean-Marie Simon. – Je prendrai l'exemple de la rétrocession des casernes de Nancy à la ville de Nancy. C'est Pierre Messmer qui assure la négociation. Dans le débat, Nancy veut rester capitale, donc a besoin d'espace. La caserne Blandan fait partie de la négociation.

Toutefois, je ne vois pas apparaître ce projet ambitieux au niveau de l'OREAM. La caserne devait devenir un centre intervilles entre Nancy et Vandœuvre. L'OREAM n'a pas été présent alors que les politiques comme Pierre Messmer faisaient partie de la négociation. La question du maintien de statut de capitale était posée par le maire de Nancy à l'époque, d'où une négociation complexe entre Metz et Nancy.

Je crois que l'OREAM avait dit : ce qui m'importe, c'est un EPFL qui fonctionne, Métrolor qui fonctionne,

une zone Madine, etc., donc à la fois une externalisation dans le paysage et dans la campagne et une externalisation par le passage à une structure qui pilote. C'est à mon avis la grande réussite car l'EPFL a tout de même été un des premiers organismes fonciers de France.

Michel Coulette. – Le deuxième ! Jung était fasciné par ce qui s'était passé dans la ville nouvelle du Vaudreuil, dans la Basse-Seine. Il a donc invité le directeur de cet établissement public et a mis en marche toute la mécanique pour convaincre les élus lorrains. Je pense que les élus départementaux ont été décisifs pour mettre Gérard Paté à Metz et Guy de Talhouët à Nancy.

Cela a été une réaction en chaîne. La deuxième phase a constitué à acquérir les terrains des pôles industriels et des centres-relais prévus au schéma. L'EPFL a été confronté à la question des grandes friches industrielles. On a imaginé en Lorraine le financement tripartite État-région-EPFL pour acheter ces terrains et les remettre en état.

Le Nord-Pas-de-Calais, qui avait de l'avance en matière d'études de friches mais du retard sur le plan de la maîtrise foncière, a créé ultérieurement son établissement public foncier propre.

L'EPFL a été créé au début des années 1970.

Denis Delbaere (s'adressant à Vincent Bradel). – Concernant les fameux feuillets de l'OREAM que tu évoques, qui te rattachent à ton enfance, nous nous intéressons beaucoup au dispositif que les OREAM mettaient en œuvre pour communiquer et faire connaître leurs travaux. Dans le cadre de la Métropole-Jardin, nous avons découvert les cahiers de l'OREAM, qui ont été publiés pendant près d'une dizaine d'années.

Les feuillets que tu évoques ont-ils un format plus réduit ?

Vincent Bradel. – C'est assez cheap. C'était un format A5, peut-être même un peu plus réduit. C'est tiré sur du papier de couleur jaune. La parution est très aléatoire : plus on avance, plus elle devient épisodique. Il y a 34 numéros, le dernier datant de septembre 1977.

Les trois quarts des numéros sont consacrés à l'emploi et aux infrastructures. On a par ailleurs un numéro sur les centres-relais. Je pense même que le parc de Lorraine n'est absolument pas abordé dans ce cadre.

Denis Delbaere. – S'agit-il de feuillets adressés aux partenaires institutionnels ?

Vincent Bradel. – C'est adressé à tout ce qui compte en termes de service public et probablement aux élus les plus importants qui souhaitaient s'abonner. Quant au niveau de diffusion, je n'en ai aucune idée : il n'est pas indiqué à combien d'exemplaires cela était tiré. Je sais toutefois que l'école le recevait.

L'école d'architecture s'est vue confier une recherche par l'OREAM, probablement sur la question des centres-relais, pour une réflexion préalable sur les sites, en tout cas du côté de Nancy. Il s'agit de 20 feuilles assemblées : ce n'est pas une thèse. Le premier directeur de l'école, Yves Ayrault, a participé à une des réflexions, tout comme un architecte-,enseignant Jean-Jacques Cartal.

Il s'agissait d'une réflexion sur le type d'habitat. Allait-on vers un habitat individuel ? Il y avait donc une réflexion sur les différents grands types d'habitats que l'on trouve en Lorraine : cité ouvrière, grands ensembles. Par ailleurs, il s'agissait d'étudier les sites qui auraient pu être envisagés dans le Toulousain, à l'ouest de Nancy. On voit alors apparaître Gondreville, mais le choix n'est pas fait. C'est toutefois une cartographie extrêmement sommaire : il ne s'agit pas du tout d'un travail équivalent à celui de l'atelier Tony Garnier, qui est très bien publié dans la revue Urbanisme.

Autre chose intéressante concernant le PNR, j'ai retrouvé dans les archives de l'école un premier balayage de réseau de promenades qui sont qualifiées de parkways. Toutefois, rien ne vient malheureusement étoffer cette appellation ! Je trouve tout de même cela étonnant car les parkways sont liés à la voiture alors que l'on évoque là des parcours de GR, de randonnée.

Jean-Marie Simon. – La politique d’alignement était un problème fort à l’époque. Dans les parcs, le maintien de l’alignement était un des éléments clés de l’identité. La voiture et l’accès au parc contribuaient à cela. La randonnée n’était pas aussi valorisée qu’elle l’est maintenant.

Le grand problème du parc était le maintien des alignements que les départements coupaient systématiquement. Le parc a mené une politique assez rigoureuse de maintien de ces alignements.

Vincent Bradel. – Cela pourrait alors justifier cette appellation.

Michel Coulette. – Ce n’est pas du tout dans le sens des parcs américains.

Jean-Marie Simon. – François Guillaume, qui était ici, veillait à ce que le parc soit un lieu de dynamique économique également, et pas seulement touristique. Le parc se pratiquait donc en voiture.

Denis Delbaere. – Les premiers parcs naturels régionaux étaient conçus comme des coupures vertes. Le premier créé a été celui du Nord–Pas-de-Calais (Raimés–Saint-Amand), qui devait empêcher que l’agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing et l’agglomération du bassin minier valenciennais forment une espèce de conurbation.

En l’occurrence, on voit bien que les deux parcs régionaux, de par leur disposition en deux morceaux, ne jouent pas du tout ce rôle-là. S’il avait fallu imaginer une grande coupure verte en appliquant le logiciel qui vise à éviter que les agglomérations se retrouvent, on l’aurait justement imaginé dans le secteur de Pont-à-Mousson, entre Metz et Nancy.

Vincent Bradel. – Ce serait un enjeu d’aujourd’hui, qui serait de relier les deux parties. Je pense que cela ne se fera pas. S’agissant de la vallée de la Seille, il y a des enjeux de renaturation et d’accessibilité des berges, qui sont privées. Il semblerait que le syndicat de gestion commence à fabriquer un niveau de consensus suffisant pour que cela puisse être préservé ou en tout cas que la situation soit améliorée.

Cette vallée a des qualités paysagères qui sont du niveau d’un parc naturel. Concernant les ultimes campagnes de drainage en cours, qui sont insensées, cela permettrait de mettre un holà par rapport à la nécessaire reconversion de tout le système.

Toutefois, comme le parc naturel repose sur un système d’adhésion, il n’y a plus aucune autorité pour organiser cela aujourd’hui : c’est le problème. Il ne s’agit pas de décision, mais d’organisation d’un processus pouvant déboucher sur une décision.

Michel Coulette. – Le parc actuel, du point de vue paysager, a des limites complètement arbitraires.

Vincent Bradel. – Il y a des choses surprenantes dans tous les parcs mais en l’occurrence, il est vrai que c’est assez incroyable.

Michel Coulette. – En effet, il s’agit du même paysage un peu plus au nord ou un peu plus au sud.

Alexandre Callens. – Concernant les feuillets, comment se présentaient les petites cartes avec les schémas de l’OREAM ? Était-ce une formule de carte postale qui pouvait être distribuée ? Vous l’avez présenté comme un objet un peu particulier, qui n’est pas un simple plan.

Vincent Bradel. – Cela a aussi servi de cartes de vœux.

Alexandre Callens. – S’agissait-il donc d’un format de carte postale où on peut apposer un timbre ?

Vincent Bradel. – Non, c’est le même format que les feuillets. Cela devait donc tenir dans des enveloppes standard de l’époque. L’idée était que cela ne soit pas trop encombrant pour que la lecture soit relativement rapide.

Sur les dix ans, j’ai trouvé quatre envois de ce type avec une homogénéité graphique.

Alexandre Callens. – Avez-vous retrouvé des archives contenant des vœux manuscrits ?

Vincent Bradel. – C'était distribué avec les feuillets. J'ai même retrouvé un petit mot d'adresse manuscrit du prédécesseur de Jacques Jung, Michel Picard. On voit bien que ce mode de communication de proximité est utilisé au départ, en 1968.

Denis Delbaere. – Tu as évoqué la dimension européenne, mais l'hypothèse eurométropolitaine n'est jamais avancée dans les travaux de l'OREAM. Dans le cas de l'OREAM Nord, par exemple, cette dimension est pointée. Elle n'est pas possible au moment où l'OREAM travaille, mais on peut considérer la création de l'eurométropole Lille-Tourcoing-Thionville comme étant un prolongement de certaines perspectives que l'OREAM avait avancées.

Michel Coulette. – À l'époque du schéma, il n'y avait pas encore le mécanisme de concertation Sarre-Lorraine-Luxembourg, la Saar-Lor-Lux, lequel est arrivé après.

Vincent Bradel. – Cela a servi de support au groupement européen de coopération territoriale (GECT) de la Grande Région.

Michel Coulette. – On a maintenant de nombreuses configurations différentes.

Vincent Bradel. – C'est un sac de nœuds total. Les OREAM sont un projet hexagonal. Dans le cadre de Nancy-Metz, on n'est pas à la taille critique de toute façon, donc il faut aller chercher plus loin. On découvre que la Lorraine a une position interfrontalière.

Michel Coulette. – D'où le raisonnement sur la centralité.

Vincent Bradel. – Je pense donc que la dimension cartographique est assez intéressante dans tout cela.

Michel Coulette. – Le discours était que cette position centrale valait quelque chose et qu'il fallait la valoriser.

Vincent Bradel. – Toutefois, à l'Est, il y a l'Alsace ; et le Luxembourg n'est pas du tout vu comme une possibilité à l'époque. Dans les années 1970, le Luxembourg n'existe pas !

Ne parlons pas de la Wallonie : c'est une zone rurale.

Michel Coulette. – L'extension de Saar-Lor-Lux à la Wallonie est arrivée plus tard.

Denis Delbaere. – C'est donc tout de même un raisonnement très français. Le fait d'imaginer une coupure verte entre les deux villes aurait fait mauvais effet.

Vincent Bradel. – L'objectif était de faire travailler les Nancéiens et les Messins ensemble un minimum, plus les autres. Il était donc inenvisageable, intellectuellement et symboliquement, d'envisager une coupure, même si elle existe encore aujourd'hui : il y a encore un endroit où il n'y a rien, enfin pas grand-chose sur quelques centaines de mètres.

Jean-Marie Simon. – Cela commence à se remplir.

Michel Coulette. – Entre Metz et Nancy, il y avait au moins une vertu, qui était de signaler aux gens qu'il ne fallait pas rêver de développement démographique monstrueux et qu'il fallait se concentrer sur les agglomérations presque existantes autour des pôles principaux.

Chérèque a relancé l'idée de développement de l'espace central. Je lui avais fait une carte de au 1/25 000e de l'espace et j'y ai indiqué le dessin de Paris-Lille au milieu pour qu'il prenne bien conscience que c'était immense et que le taux de développement lorrain ne justifiait pas d'imaginer quelque chose qui pourrait ressembler à une ville nouvelle à cet endroit-là !

Jean-Marie Simon. – Metz était tout de même attirée par le nord : c'était Metz-Thionville.

Michel Coulette. – Ouh là ! Les rapports de Metz avec ce qui est au nord constituent un problème qui est encore d'actualité avec le déplacement de l'hôpital à Maizières-lès-Metz et le développement extrêmement modeste des transports en commun, à part le Métrolor. Le SCOT actuel comprend cet objectif de création d'une vraie agglomération.

Jean-Marie Simon. – Le projet de vraie métropole existe toujours à Metz.

Michel Coulette. – Oui, et les collaborations Metz-Thionville ne vont pas bien loin.

Jean-Marie Simon. – Pour les déplacements, infrastructures commerciales, etc., tout s'est fait sur le nord. Les élus messins n'ont jamais cherché à se développer fortement sur le sud. Cela vient maintenant.

Michel Coulette. – Ils se sont développés dans tous les sens ! À l'époque, avec le fameux centre-relais de Semécourt, au nord de Metz, on a poussé très loin la volonté de réalisation. On sentait bien arriver l'implantation de supermarchés et d'hypermarchés dans tous les sens ; on était monté d'un cran qualitatif pour avoir un centre commercial régional sur le modèle de Parly.

Un concours a été poussé par le département de la Moselle et le préfet. Le promoteur de ce centre commercial a été désigné. Toutefois, les levées de boucliers politiques internes à Metz, les défenseurs des commerçants (« on va mourir, etc. ») - quand on voit ce qui s'est passé après, c'était vraiment du pipeau ! - ont fait que le préfet a retiré ce projet. Le promoteur a intenté un procès pour se faire rembourser ses frais de conception.

Qu'y a-t-il maintenant ? Il y a Auchan à la place de ce qui aurait pu être un centre commercial régional de plein exercice.

Il y en a également plein au sud et à l'ouest de Metz, sans parler de toute la vallée, au nord, entre Metz et Thionville. Toutefois, je pense qu'on approche de la crise de système.

Vincent Bradel. – Les Allemands avaient clairement fait le départ entre Metz et Thionville. Metz était la ville impériale, la citadelle avec son système défensif, etc. Thionville devait être la capitale de la partie minière et sidérurgique. Le plan d'urbanisme de Thionville a été signé par Stübgen lui-même, avec des ambitions incroyables en termes de surface. Il était envisagé de faire une Metz-bis.

Frédéric Pousin. – Des projets originaux ont été développés pendant la guerre par Rudolf Schwarz, qui a ensuite concrétisé son travail à Cologne. L'origine de son travail à Cologne trouve sa source dans ses projets pour Thionville. Il est d'ailleurs étonnant que l'on n'en parle pas et que cela soit totalement absent. C'était de plus un projet de ville-paysage.

Jean-Marie Simon. – L'ignorance que les deux villes avaient l'une de l'autre était assez extraordinaire. Nancy travaillait sur son plan de 1913, était en lien avec Gand, avec beaucoup d'échanges. Il n'y avait pas un mot sur ce qui se passait à Metz.

Vincent Bradel. – C'était du non-dit. Grâce à la numérisation des revues, on peut faire aujourd'hui un peu de lexicométrie, et il n'y a rien : cela tient en une page.

Michel Coulette. – La gestion de l'urbanisme à Metz du temps de Mondon a été en bonne partie catastrophique (destruction du quartier du Pontiffroy).

Jean-Marie Simon. – C'était pareil à Nancy !

Légendes des illustrations

Rq Sauf mention contraire, tous les documents cités proviennent du fonds de la Médiathèque de l'ENSA de Nancy

1. Atelier Garnier, 1965. Contribution à l'établissement d'un programme pour la métropole Lorraine. Hypothèses 1 et 5. Urbanisme, n° 89, 1965
2. Idem. Hypothèses 2 et 7.
3. Carte des principales villes de la Lorraine, et des principales villes frontalières du Luxembourg et de la Sarre, mentionnant leur population, et Schéma d'aménagement de la métropole lorraine. Feuillet de l'OREAM Lorraine, n° 1, avril 1967, et Schéma d'aménagement de la métropole lorraine, tiré à part.
4. Couvertures du bulletin de l'OREAM Feuillet de l'OREAM Lorraine, n° 1, avril 1967, « Qu'est-ce que l'OREAM Lorraine », et n° 2, 2 août 1967, « Découverte de la métropole ».
5. Schémas de détails du schéma d'aménagement de la métropole lorraine, centrés sur Metz et Nancy. Tirés à part, coll. part.
6. Schémas d'aménagement des centres relais de Nancy Ouest et de Metz Nord-Ouest. Feuillet de l'OREAM Lorraine n° 22, mars 1972, pp 18-19.
7. Carte « Sites et paysages, zones d'intervention privilégiées ». Livre blanc Schéma d'aménagement de la métropole lorraine.
8. Carte d'analyse du secteur de Raon-sur-Plaine. Les paysages dans l'aménagement du massif vosgien.

Bibliographie

« Contribution à l'établissement d'un programme pour la métropole Lorraine » (1965), Urbanisme, n° 89, 1965. pp. 50-59.

Feuillet de l'OREAM Lorraine, bulletin de l'OREAM Lorraine, 34 numéros d'avril 1967 à septembre 1977

Jung Jacques, L'aménagement de l'espace rural : une illusion économique (1971), Paris, Calmann-Lévy. 404 p. Coll. Perspectives de l'économie.

La Métropole Lorraine (1968), Équipement Logement Transport, n° 35, décembre 1968. Numéro spécial

Les paysages dans l'aménagement du massif vosgien (1976), SDAU du massif vosgien. 66p. + carte

Livre Blanc. Données et orientations pour l'aménagement d'une Métropole Lorraine (1968), Pont-à-Mousson, OREAM Lorraine. 131 p.

Schéma d'aménagement de la métropole lorraine (1970), Pont-à-Mousson, OREAM Lorraine. 217 p.

Chronologie sommaire

1966 Installation des bureaux de l'OREAM Lorraine à Pont-à-Mousson

1967 1e conférence de presse

Mise en place d'une revue Feuillet de l'OREAM Lorraine, 1, avril 1967

Mise en place d'un GPE (Groupe Permanent d'Études Pluridisciplinaires)
devenu GEP en 1976 (Groupe d'Étude et de Programmation)

1968 Mise en place du PNR

1968 Livre blanc

1968 Numéro spécial de la revue Équipement, Logement, Transport

1970 Achèvement A31 et Mise en œuvre du Métrolor Metz-Nancy

1970 Approbation du Schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine

1973 Création de l'EPML : Établissement Public de la Métropole Lorraine

1977 L'OREAM, dix ans au service de la Lorraine, Feuillet de l'OREAM Lorraine, 34 septembre 1977

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Michel Coulette. – Eh bien... non !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Michel Coulette. – Non, pas tous.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Michel Coulette. – Tout à fait.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Michel Coulette. – Je suis trop partie prenante !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Même en Alsace, il y a maintenant deux axes !

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FAIRE LE PAYSAGE LORRAIN PAR LA RECONVERSION INDUSTRIELLE **Une excursion sur les chantiers de l’Etablissement Public Foncier de Lorraine**

**Denis Delbaere, Alexandre Callens, Véronique Hattet,
Frédéric Pousin, Jacques Sgard**

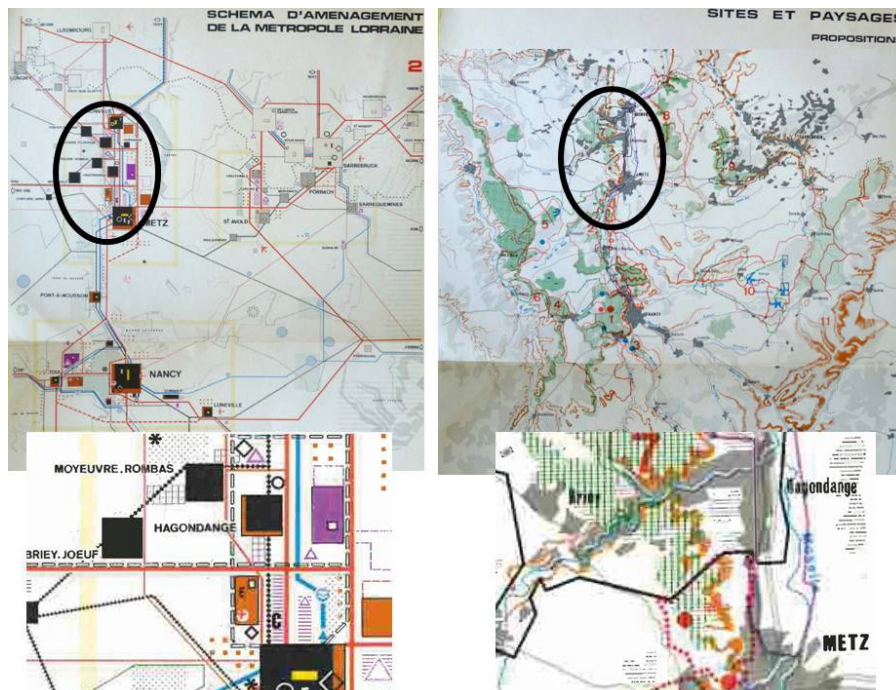
La planification de la métropole lorraine est singulière à plus d’un titre. D’abord parce que, contrairement aux autres aires urbaines et régionales visées par les OREAM, celle-ci avait déjà fait l’objet d’une réflexion d’aménagement du territoire planifiée quelques décennies plus tôt, dans des circonstances historiques qui n’ont toutefois pas favorisé sa réappropriation par les urbanistes. Pendant la deuxième guerre mondiale en effet l’urbaniste Rudolf Schwarze s’était vu confier par les autorités allemandes la charge de planifier le développement de l’agglomération de Thionville et cette courte expérience lui a permis de tester plusieurs concepts d’organisation spatiale qu’il eut l’occasion ensuite de mettre en oeuvre de façon plus suivie à Cologne. Dans son ouvrage consacré au grand urbaniste allemand, Panos Mantziaras montre comment la partie septentrionale de la vallée de la Moselle a permis d’énoncer les principes d’une agglomération diffuse, fragmentée en petites entités urbaines au développement limité et structurées par une charpente paysagère composée par les vallées et leurs affluents, les massifs boisés et un système de grands paysages mis en valeur. Ces principes ne sont pas étrangers au schéma de l’OREAM mais aucune filiation directe n’a pu être à ce jour établie.

La deuxième singularité de ce schéma est son caractère absolument bipolaire, qui explique d’ailleurs largement son échec. Construire une métropole incluant Metz et Nancy relevait d’une gageure encore plus forte que celle qui visait à associer ailleurs Nantes et Saint-Nazaire ou Lyon, Saint-Etienne et Grenoble car dans ces derniers cas les entités urbaines à articuler présentent des poids démographiques et des identités économiques très différentes. Les relations de Metz et de Nancy sont au contraire historiquement rivales et opposent deux villes qui n’ont eu de cesse d’affirmer contre l’autre leurs différences culturelles, l’une héritant de l’annexion allemande et l’autre sur affirmant son appartenance à l’espace français. Un tel schéma, de l’aveu même de ceux de ses promoteurs que nous avons rencontrés, était d’emblée voué à l’échec.

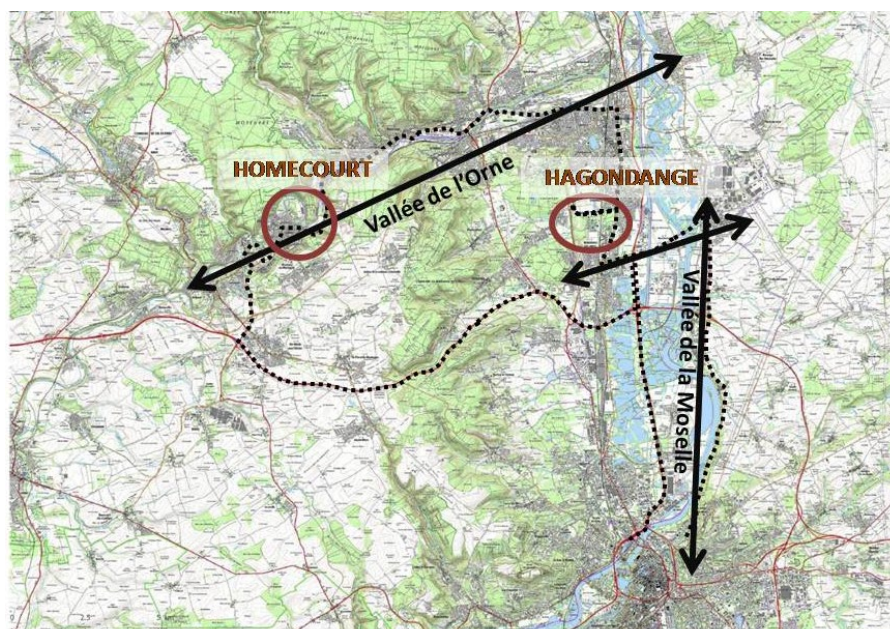
Et pourtant, troisième particularité, ce schéma est peut-être l’un de ceux qui auront eu l’impact spatial le plus puissant car s’il a échoué à influencer le développement urbain des deux pôles qu’il voulait harmoniser, il a puissamment concouru à mettre en évidence le potentiel représenté par les friches industrielles de la vallée de la Moselle et de ses affluents et est parvenu à faire valoir l’intérêt de leur requalification pour y faire revenir l’activité économique au moyen de reconversions plus ou moins radicales. L’OREAM a fait valoir que cette reconversion ne pourrait être obtenue qu’au prix d’une restructuration paysagère forte de ce chapelet de sites industriels, en sorte que leur réaffectation permettait de faire d’une pierre deux coups en redynamisant le développement urbain entre Thionville, Metz et Nancy et en assurant la reconquête paysagère du bassin mosellan. La création de l’Etablissement Public foncier de Lorraine nous a clairement été présenté lors du séminaire comme un effet direct des études de l’OREAM et a fourni à cette ambitieuse politique de reconversion son cadre opératif principal.

C’est dès lors autour de ces chantiers de reconversion industrielle et paysagère que notre excursion s’est construite, et plus précisément autour de chantiers mis en oeuvre par le paysagiste Jacques Sgard, qui avait agi à la fois en tant que consultant pour l’OREAM et que maître d’oeuvre pour l’EPF dans les années qui suivirent. Revenir sur ces chantiers plusieurs décennies après leur livraison permettait de construire un regard distancié et critique dans lequel se raconte une partie de l’histoire du grand projet de territoire induit par les travaux de cet OREAM.

Nous avons choisi d'explorer le secteur entre Metz et Thionville, qui proposait de s'appuyer sur l'urbanisation linéaire entre les deux villes et de développer le lien avec les éléments de nature, au service des loisirs notamment. Le lien habitat-nature était au centre des projets d'urbanisation, car il s'agissait de changer l'image d'un territoire industriel en crise. Les projets de préverdissement des friches industrielles pouvaient apparaître déjà comme une manière de travailler ce lien.



Deux cartes ont inspiré nos excursions : le schéma directeur de la métropole lorraine, abstrait, et la carte des sites et paysages, où la vision de la géographie du territoire est nettement plus incarnée. Y sont repéré plusieurs secteurs de plans de paysage avec leurs préconisations.



Les trajets ont été déterminés à partir de deux sites de préverdissement : les sites d'Homécourt et d'Hagondange, sur lesquels Jacques Sgard a été mandaté par l'EPFL.

Nous avons choisi également d'explorer l'épaisseur entre la Moselle et l'arrière-pays, recelant des espaces naturels à préserver. Ainsi, nous avons emprunté la vallée de l'Orne jusqu'à atteindre la vallée de la Moselle, où étaient implantées toutes les industries et la sidérurgie. Puis nous avons ensuite descendu la vallée de la Moselle à partir d'Hagondange, rive droite, en prêtant attention au traitement des coteaux.

1. Les hauts fourneaux de Homécourt

Le projet, tel que Jacques Sgard l'a présenté consiste en un certain nombre de propositions.

Le premier élément est l'aménagement d'une sorte de prairie, de pelouse publique encadrée par un triple rang d'érables, qui est destinée à former un peu la couture avec les agglomérations proches de Jœuf, et à apporter de l'animation, de l'activité urbaine sur le site.

Le deuxième élément est constitué de ces trames végétales, système de préverdissement développé par Jean-Claude Hardy. Cela consistait à installer dans la trame des anciens bâtiments industriels une végétation pionnière composée essentiellement de saules, de frênes, de bouleaux et d'aulnes, arbres peu exigeants. Cette végétation est ensuite destinée à se développer et à occuper le terrain pour le verdir ou à créer une sorte de trame bocagère à l'intérieur de laquelle les activités encore inconnues allaient s'installer.

Une amorce était donnée par ce bâtiment, qui est un Intermarché. On pouvait donc imaginer que le développement allait être de nature plutôt économique, peut-être commerciale.

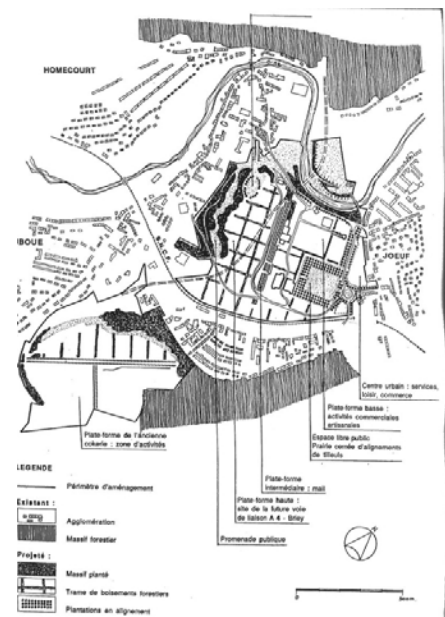
Un autre bâtiment remarquable a été conservé, qui accueille aujourd'hui l'entreprise Actalys, très opportunément spécialisée dans les problématiques de dépollution des sols. Un troisième bâtiment assez massif a aussi été conservé.

Le troisième élément concerne la partie ouest du site, qui est surélevée d'environ 6 m par rapport au reste du terrain. C'est une sorte de grand tertre dont l'origine est assez mystérieuse. Il est bordé par le grand mur de soutènement qui a été pensé pour appuyer un grand mail planté d'érables. Il est doublé ici par une voie pour assurer l'accès à cette partie haute du site qui est traitée de la même manière que la partie basse, avec le système de Jean-Claude Hardy.

Sur cette lisière-ci, on a des plantations assez massives qui réservent une place pour des espaces plus ouverts. Elles sont bordées par un espace plus élevé conçu comme un belvédère ouvert sur la vallée de l'Orne.

Le carré de pelouse limité par la triple rang d'érables, les plantations d'érables reprise le long de la voie d'accès, entrée dans la zone commerciale à partie de la place carrée, anciens batiments reconvertis, ici un atelier de potiererie, le mur de soutènement limite entre la partie investie par les activités économiques et celle réinvestie par la végétation.





De gauche à droite et de bas en haut : vue du site sidérurgique avant sa fermeture / schéma d'intervention de Jacques Sgard, André Collin, architecte d'opération / vues aériennes de 1950-1965 et de 2000-2005 (Source : remonter le temps)

Les trames vertes dans la partie haute du site encore lisibles



Le regard de Jacques Sgard. – Concernant le fameux carré qui se retourne vers le nord pour bien appuyer la zone d'activité, il était au début un peu décalé de façon à constituer le centre de la zone commerciale. Intermarché, qui avait déjà des terrains, a demandé à ce que nous décalions cette zone qui, pour moi, avait vraiment un rôle de centralité. En effet, la dispersion des communes justifiait d'avoir un espace commun pour rassembler un peu toute la vie, pas seulement sous l'angle du loisir, mais aussi des foires de plein air. Cela a été déplacé. Ce n'était pas une catastrophe, mais cela l'est devenu le jour où les ingénieurs ou la ville ont décidé, à partir du rond-point qui est à droite de ce carré, de sortir une nouvelle voirie qui a amputé ce carré d'un côté.

Cet espace commun a tout de même duré un certain temps. Il a été utilisé — c'est ce qu'on nous a dit sur place. Il y a même eu des lâchers de montgolfières : c'est le top !

Après 2000, cela s'est raplati, il n'y a pas eu vraiment d'usage, semble-t-il. Toutefois, cet espace est toujours entretenu : l'herbe est fauchée, ce qui est tout de même un signe.

Le long de la nouvelle voirie qui a amputé une partie des plantations, des talus ont été élevés pour empêcher les gens du voyage de pénétrer. Cela commençait donc à couper cet espace pour lequel j'imaginai donc une grande fluidité.

Ces espaces sont très morcelés et il faut essayer de faire s'interpénétrer tout cela. Or, c'est exactement l'inverse qui se produit. En particulier, nous nous sommes aperçus que tout le monde se cloisonne dans la zone artisanale et commerciale. Il est impossible de rejoindre le haut alors qu'on est en bas : il faut faire le tour. C'est un peu catastrophique, à mon sens, c'est dommage : ce sont des espaces ouverts qui devraient être ouverts sur tout le monde et cela se referme.

De ce côté-là, en ce qui me concerne, je ne nourrissais pas d'illusions mais j'avais une grande curiosité : je voulais savoir ce qui s'était passé depuis 30 ans. Je ne dirai pas que j'ai été déçu mais on en est maintenant à identifier ce qui reste de la trame initiale. Il reste des choses. On a finalement l'usage commercial de la zone du bas qui était déjà amorcé. Cette zone de loisirs, après tout, peut ressusciter, et peut-être en mieux. Concernant le haut, qui était une zone de parc et de promenade, la nature s'est chargée de faire le travail et a très bien réoccupé ces lieux.

De nombreuses zones sont constituées de béton où cela ne pousse pas et c'est très bien car on dispose de clairières et de cheminements que nous avons utilisés. C'est un espace de promenade utilisé et qui pourrait l'être davantage.

En ce qui me concerne, c'est pour moi un potentiel, c'est quelque chose qui ne se détériore pas. Nous avons vu de jolies plantations. Concernant le bas, cela doit pouvoir s'arranger. On peut toujours, mais il faudrait une volonté.

Ce qui manque dans tout cela, c'est une volonté locale ; il n'y a pas de projets ; on ne sent pas ce qu'ils veulent. On sent qu'ils vivent.

Quand je suis arrivé il y a 30 ans, c'était lugubre, c'était la ruine. Il y avait beaucoup d'habitations vacantes, de magasins abandonnés, c'était une grande tristesse. Il y avait encore toutes ces installations industrielles. On a donc nettoyé tout cela.

Il y a 30 ans déjà, il n'y avait surtout aucune volonté de la part de la commune. Cela pouvait se comprendre car toute la sidérurgie était complètement à plat ; c'était le naufrage complet ; il y avait encore plein de chômeurs.

Mais maintenant, 30 ans après, la grande dynamique ne s'est pas produite ; il n'y a pas eu d'essor de développement. Si j'ai bien compris, il y a même une réduction de la population. Malgré tout, l'état du patrimoine immobilier est correct : c'est propre. Il y a de petites boutiques ; nous avons bien mangé dans le restaurant indien. Il y avait tout de même beaucoup de voitures qui circulaient et qui venaient certainement des alentours : la fonction centrale existe donc.

Cela pourrait être tellement mieux. Cela peut s'arranger. Il faudrait que les élus en aient envie ou qu'ils se rendent compte que cela ne va pas.

Interventions de la salle

Jean-Marie Simon. – Les élus sont toujours les mêmes : il y a une permanence des élus locaux. Il y a six ans environ, il y a eu un projet d'implantation d'un collège sur le site, mais c'est totalement inconstructible en raison des restes de fondations. L'aménagement de la promenade le long de l'Orne a été immédiatement approprié par l'ensemble des habitants alors que ce site reste psychologiquement un reliquat : on aurait préféré y voir une usine. On ne se l'est donc jamais approprié localement.

Marie-José Canonica. – La nouvelle voirie est dommageable pour l'articulation du rond-point avec la place : cela coupe alors que vous aviez ouvert et qu'en plus, le rond-point était accompagné, c'est-à-dire qu'il participait à la géométrie de l'ensemble. En l'occurrence, on a maintenant une place et de l'autre côté, un rond-point. S'il y a une chose à faire, ce serait déjà d'articuler à nouveau ce rond-point.

La place est traitée comme une place. Il s'agirait de montrer l'équivalent, c'est-à-dire que le rond-point fait partie de l'ensemble paysager. Il ne s'agit pas de séparer le routier d'un côté et le paysage de l'autre. La perception de continuité est coupée.

Jacques Sgard. – Une promenade plantée vient se coller contre le carré et est bien : on y trouve même une allée.

Marie-José Canonica. – On voit en tout cas que vous avez eu du plaisir à dessiner cela.

Jacques Sgard. – C'est vrai.

Le plus drôle est que cette allée verticale nord-sud, au lieu de se lier au carré, se bloque sur une sorte de friche avec des tables et un petit coin innommable où les gens viennent trinquer.

Denis Delbaere. – Il y a une vue de la place prise depuis la route qui l'a éventrée. On voit au premier plan des fossés et des talus antinomades. Selon le témoignage de la personne de la déchetterie que nous avons

A droite les fossés antinomades, les traces du mail planté. A gauche le chemin vers le belvédère



interrogée, cette place aurait perdu son usage public suite à une occupation du terrain par des Roms. Dès lors, il a fallu protéger l'espace en coupant les accès qui avaient déjà été malmenés par la route.

Cela donne une idée de l'ampleur de l'espace et peut-être aussi de la difficulté à le nommer : s'agit-il d'une place, d'une prairie, d'une pelouse ?

Jacques Sgard. – Dans le Nord, on parle du communal. De nombreuses communes disposent d'un communal, c'est-à-dire d'un pré commun.

Denis Delbaere. – On voit que le tour est bien tenu et que les arbres ont bien poussé. L'herbe pousse sous les arbres, ce qui est tout de même un signe.

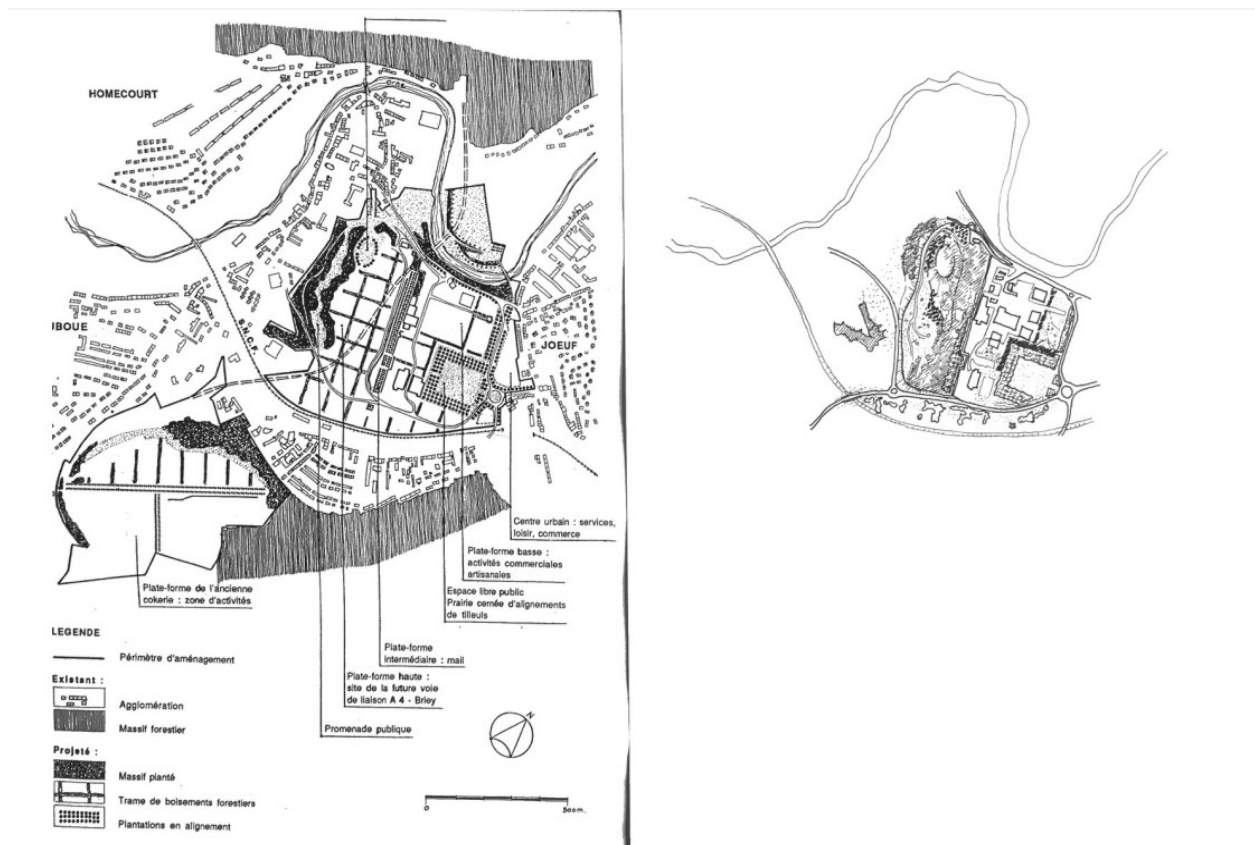
En face, il y a une boîte avec des tilleuls qui ont été plantés le long de la voie — Jacques ignore si cela relève de son initiative ou pas.

Frédéric Pousin. – Nous sommes dans la zone d'activité commerciale.

Denis Delbaere. – On peut dire beaucoup de mal et avec raison, mais si on cherche les traductions du projet, il faut tout de même remarquer quelque chose qu'on ne trouve pas dans toutes les zones d'activité, qui est que tous les bâtiments ont la même orientation. La trame orthogonale installée au départ est bien présente.

On ne voit pas pour l'instant en quoi cela pourrait être un facteur de qualité. Toutefois, supposons qu'il y ait un jour un projet de requalification et de restructuration de ces espaces : il sera beaucoup plus facile de trouver les grandes continuités, des percées et des fenêtres de tir à travers tout cela.

Quand nous avons vu le mur la première fois, nous nous sommes dit qu'une friche s'était développée ici, ce qui est effectivement le cas car on voit bien les bouleaux et autres arbres pionniers. En réalité, la première masse, le front végétal est constitué du fameux mail dont j'ai déjà parlé. Nous ne l'avons reconnu qu'à la fin de la promenade car quand nous étions en bas et nous ne pouvions pas vraiment le discerner. Vous verrez qu'une fois sur les hauteurs, on retrouve bien cette structure végétale.



Dessins à la même échelle, le projet initial (Schéma d'intervention de Jacques Sgard, André Collin, architecte d'opération.) et la somme des observations faites au cours de l'excursion (Dessin D. Delbaere)

Sur la partie haute du site, le paysage est constitué de sols tellement compactés que la végétation n'y revient que de façon très lente. On en est pour l'instant au stade du lichen et de la mousse. On a aussi de grandes pelouses herbacées. On rencontre fréquemment ces masses de bouleaux extrêmement serrés. Le bouleau est un arbre pionnier, mais quand il apparaît de manière aussi dense, on est certain qu'il s'agit là des effets d'une plantation.

Il est donc très intéressant de se promener dans ces paysages où on peut discerner les traces de la plantation qui est complètement entremêlée avec des choses qui sont venues d'une autre façon.

Frédéric Pousin (s'adressant à Jacques Sgard). – Tu disais que tu trouves une certaine qualité à ces espaces.

Jacques Sgard. – Oui, j'aime beaucoup cela. Ce sont des clairières. Cela donne un certain recul. Je ne sais pas si on a d'autres photos...

Marie-José Canonica. – Ah oui ! Ce découpage est pas mal.

Jacques Sgard. – C'est beau, c'est formidable.

Denis Delbaere. – On a là quelques pins.

Jacques Sgard. – On a là des cheminements que nous avons empruntés, qui se dessinent, des sentiers.

Frédéric Pousin. – Cela donne aussi des espaces assez enveloppants.

Jacques Sgard. – La nature fait bien les choses.

Frédéric Pousin. – On voit les sols assez compactés.

Véronique Hattet. – C'est parfois même bitumé.

Denis Delbaere. – On longe là une élévation du terrain qui correspond au belvédère qui avait été imaginé par Jacques, cette sorte d'ovale. Nous n'avons pas pu y accéder à cause des ronciers. Actuellement, le belvédère est donc paradoxalement une structure qu'on contourne.

Frédéric Pousin. – On perçoit l'effet belvédère à cet endroit-là, avec la vue sur la vallée.

Marie-José Canonica. – Il s'agit presque d'un étage successif.

Jacques Sgard. – Oui, il s'agit d'un relief en escalier.

Véronique Hattet. – Nous avons réussi à trouver un petit chemin et avons ensuite cheminé sur des traces. C'est donc pratiqué.

Frédéric Pousin. – Pas d'usage, mais des pratiques.

Jacques Sgard. – Cela est le belvédère tel qu'il était au début ou en 1992-1993. Nous avons donc tiré parti d'un mur préexistant qui se retournait et donnait vue sur la vallée de l'Orne.

Denis Delbaere. – Il faut un peu d'imagination pour identifier le grand mail. Vous voyez les alignements d'érables encore présents, même si ce n'est pas une structure végétale appelée à perdurer très longtemps. On peut toutefois la suivre sur quelques centaines de mètres. Par contre, elle ne traverse plus l'ensemble du tertre et est fermée à une extrémité : c'est une impasse

Le belvédère en 1992-1993 et aujourd'hui



2. La Vallée de l'Orne.

Dans le document « sites et paysages », la vallée de l'Orne est présentée comme urbanisée avec des coteaux à préserver de part et d'autre.

En descendant la vallée en voiture, on a un ensemble de vues sur les coteaux boisés où s'intègrent les constructions des différentes villes avec des effets de belvédère à certains endroits. Se dégage une impression de variété et de qualité des points de vue observés. Ce sont certainement ces caractéristiques qui avaient dû présider au tracé de certains secteurs, avec des plans de paysage pour maintenir cette qualité.

Elle participe également de ces arrières pays de la vallée de la Moselle vus comme des espaces de détente. En longeant l'Orne, on trouve un certain nombre de cheminements réaménagés récemment en arrivant au niveau de la Moselle. De plus, les sites d'activité y sont nettement plus présents.

On remarquera la présence d'alignements d'arbres en retrait par rapport aux zones d'activité.



3. Le site d'Hagondange

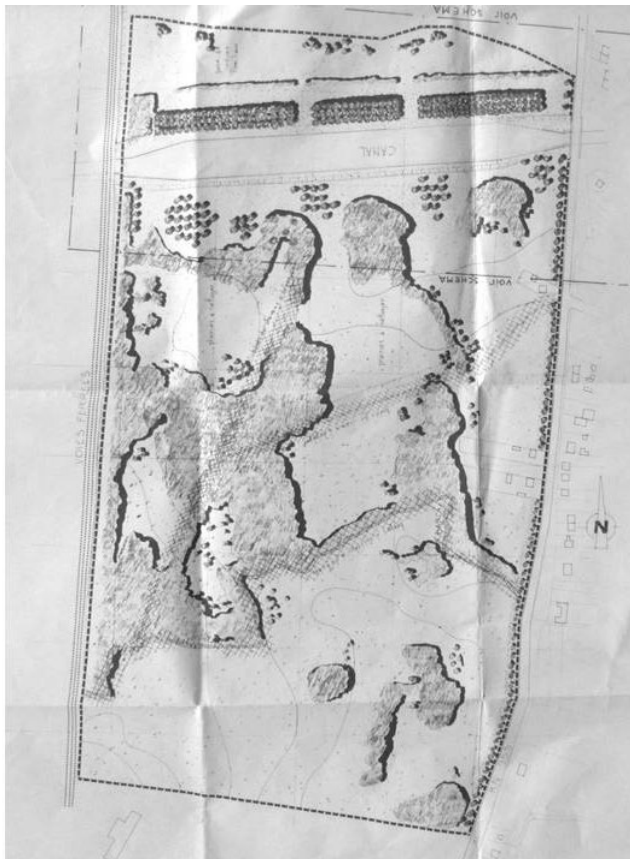


Ce site a connu deux interventions de Jacques Sgard. Une première est située le long du canal, de part et d'autre (A). Une seconde (B) à côté du rond-point, là où se trouvaient à l'époque les hauts-fourneaux.

La première partie du projet.

l'aménagement le long du canal concerne l'emprise du rectangle sur un parc qui allait jusqu'en bas. À l'origine, cela devait être un parc là où des bâtiments ont été construits récemment, entre 2000 et aujourd'hui.

Projet d'origine de J.Sgard et photographie aérienne récente, (Source : images aériennes géoportail)

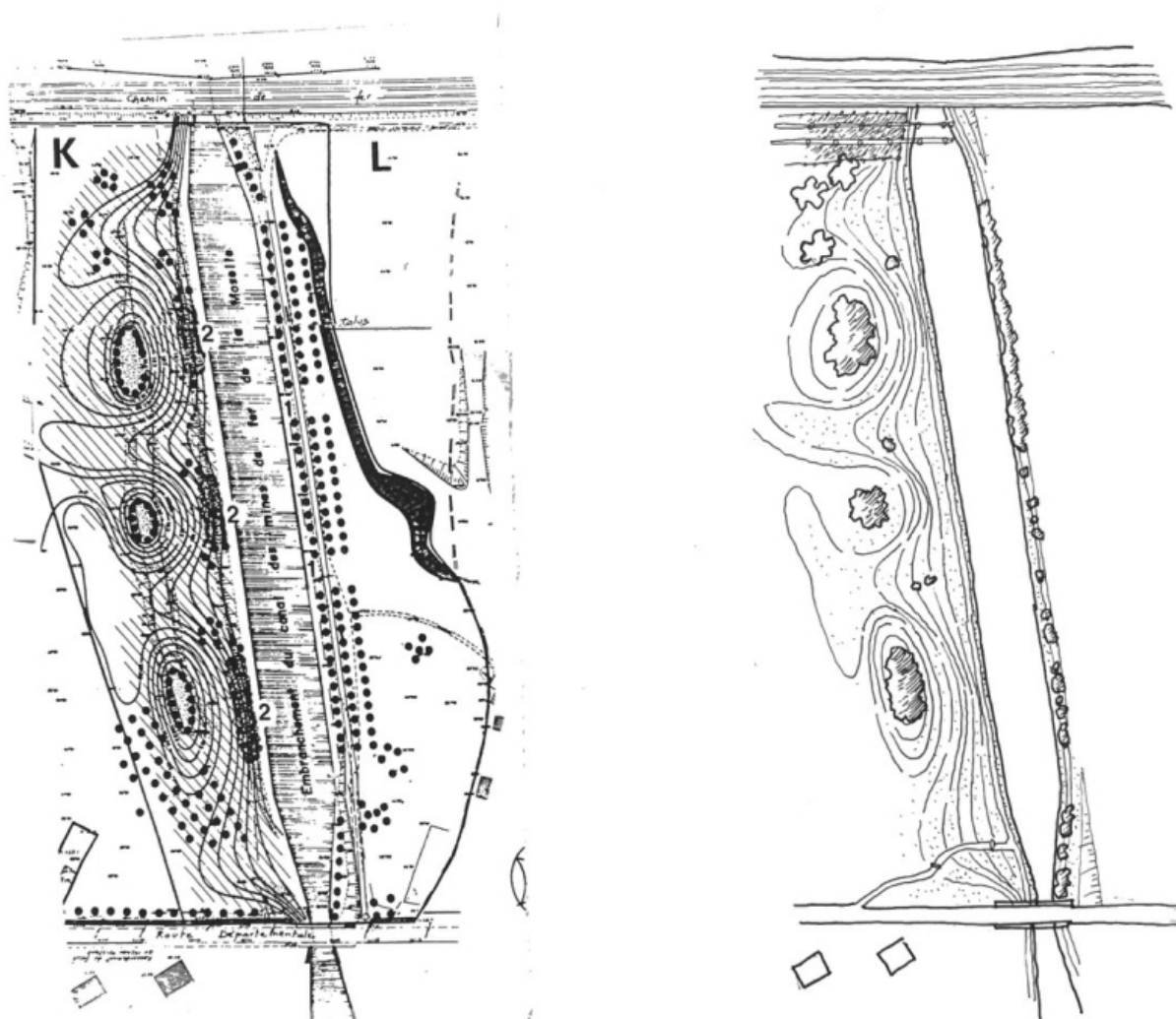


Le plan d'origine commenté par Jacques Sgard

- Au sud un remblai très important venait du creusement du canal. De l'autre côté, on trouve un curieux terrain de prairies, de friches et de petits boisements. Je souhaitais ouvrir ; j'ai donc fragmenté cet énorme cavalier de terre de façon à former trois buttes dont nous verrons d'ailleurs des photos, ce qui permet de faire de tout cela un ensemble de loisirs et de promenades. De l'autre côté, c'est-à-dire au nord du canal, on a un triple mail pour caler un peu cela et masquer l'urbanisation qui était de l'autre côté de façon à ce que l'on se sente dans un ensemble vert.

Aujourd'hui, Il y avait à la fois une grande satisfaction de voir les buttes bien entretenues, la promenade très bien faite, nouvellement bitumée avec un enrobé très bien fait pour les piétons.

De l'autre côté, on a des restes du mail avec une zone d'habitation en construction dans laquelle les arbres du mail étaient complètement ignorés et massacrés !



Reconduction du plan initial avec les vestiges du projet aujourd'hui (dessin de Denis Delbaere)

Vues du site aujourd'hui.

De gauche à droite et de haut en bas : arrivée sur la rive Sud avec en face la rive nord en cours d'urbanisation / la rive nord où l'urbanisation a induit la destruction de l'essentiel du mail planté / promenade sur l'une des buttes / les propriétaires de chiens semblent apprécier le lieu / ambiance du chemin de halage.



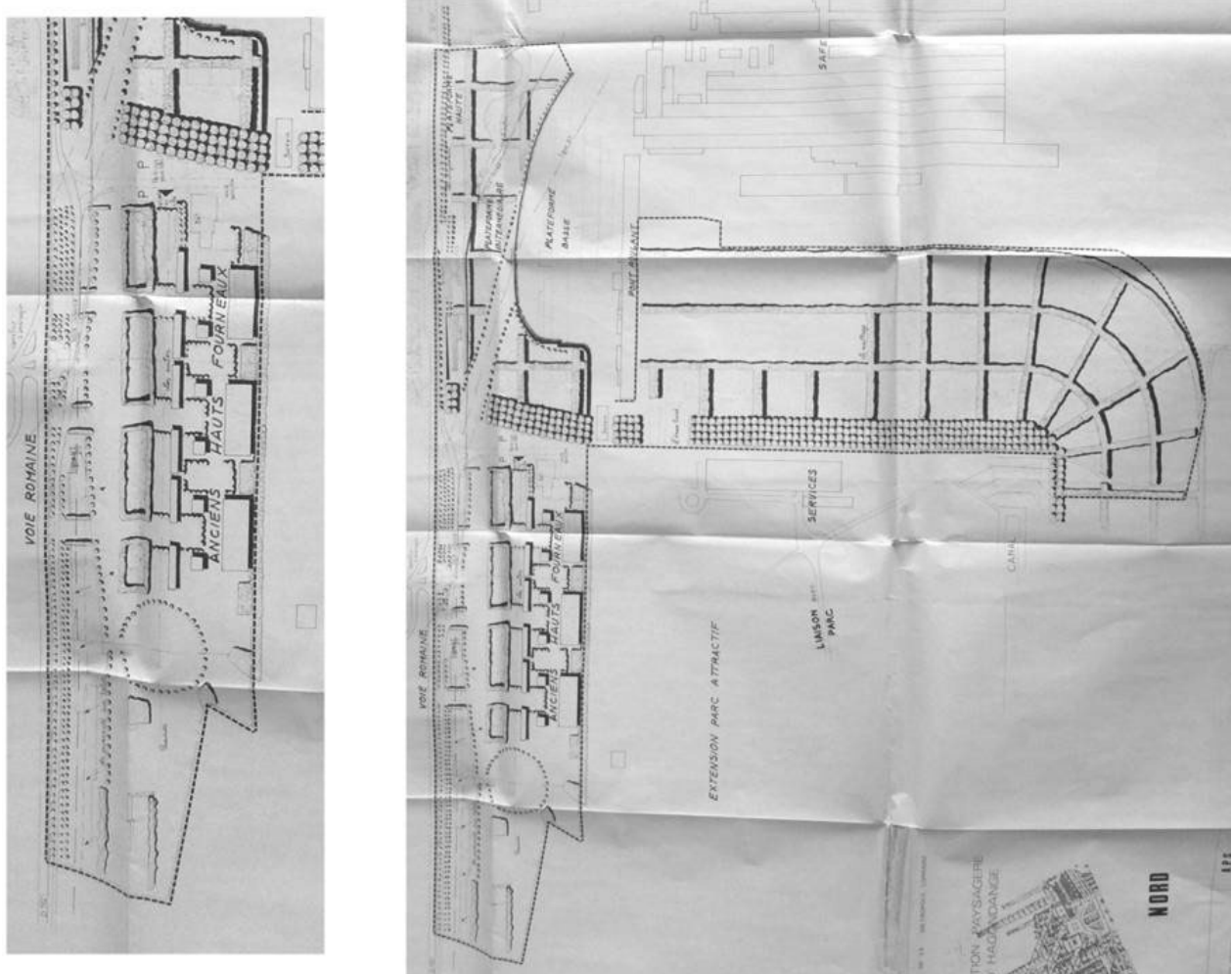
Vues du parcours entre la partie A et la partie B du site.

De gauche à droite et de bas en haut : la piste passe sous la voie ferrée, ce qui sépare nettement le terrain en deux parties / vue sur le canal / un parc d'attraction s'est installé au Sud du site / un petit belvédère permet d'admirer le site de la darse industrielle / étendue herbeuse des anciennes usines démolies



La seconde partie du projet.

Plan du projet de Jacques Sgard (détail des hauts fourneaux à gauche). Le projet joue avec les socles des hauts fourneaux conservés pour générer une trame de préverdissement bocagère et des jeux de creux et de bosses inscrits dans cette trame



Photographies aériennes. Campagne 1960 2010 (Source : Portail de l'IGN/ Remonter le temps)



De nombreuses transformations ont eu lieu depuis 2000. Une voie traverse l'ensemble ; on commence à voir des bâtiments de zone d'activité qui s'installent de manière assez aléatoire, mais toujours suivant les directions est-ouest et nord-sud.

A côté des socles de hauts-fourneaux, l'installation d'alignements d'arbres sert de repère et indique la présence des « chambres vertes ». le cercle qui se trouve au Nord sur le plan n'a visiblement pas été réalisé. Le plan indique qu'une réflexion à grande échelle se déployait jusqu'à l'usine et le parc d'attractions qui vient buter sur le chemin avec ses grillages. Réflexion déjà lancée à l'époque, car il est indiqué : « extension parc d'attractions ».

Autant à Homécourt, la volonté était de réimplanter des activités et un usage autant sur ce site, le but était presque contemplatif, laissant un peu...

Jacques Sgard. – ... l'imagination filer !



Le regard de Jacques Sgard. – Dans cette zone de longs rectangles que l'on voit sur la photo aérienne, il y avait des creux dans lesquels ils avaient entassé toutes les saletés possibles et imaginables, y compris des produits chimiques, etc. Notre idée était de les étaler, les enfouir et les compacter, puis d'amener en surface le maximum fines, un matériau pulvérulent comparable de très loin à de la terre végétale, de façon à constituer de la prairie.

Comme nous n'y parvenions pas car il en fallait trop, je les avais transformés en boulingrins — cela m'amusaient de faire des boulingrins dans ce cadre urbain — qui conduisaient aux chambres vertes.

Il y a de nombreux chevaux à Amnéville. Je voulais donc en faire un espace pour les chevaux, me rendant compte que les gens n'iraient jamais s'y promener, ou du moins de manière très limitée, et qu'il n'y avait pas tellement d'usage. C'est donc un espace pour le plaisir des chevaux, d'une certaine façon, et de l'œil tout de même parce que je trouvais cela assez intéressant.

Nous le verrons : les socles des hauts-fourneaux sont des massifs de béton énormes, de 3 à 5 m de hauteur,



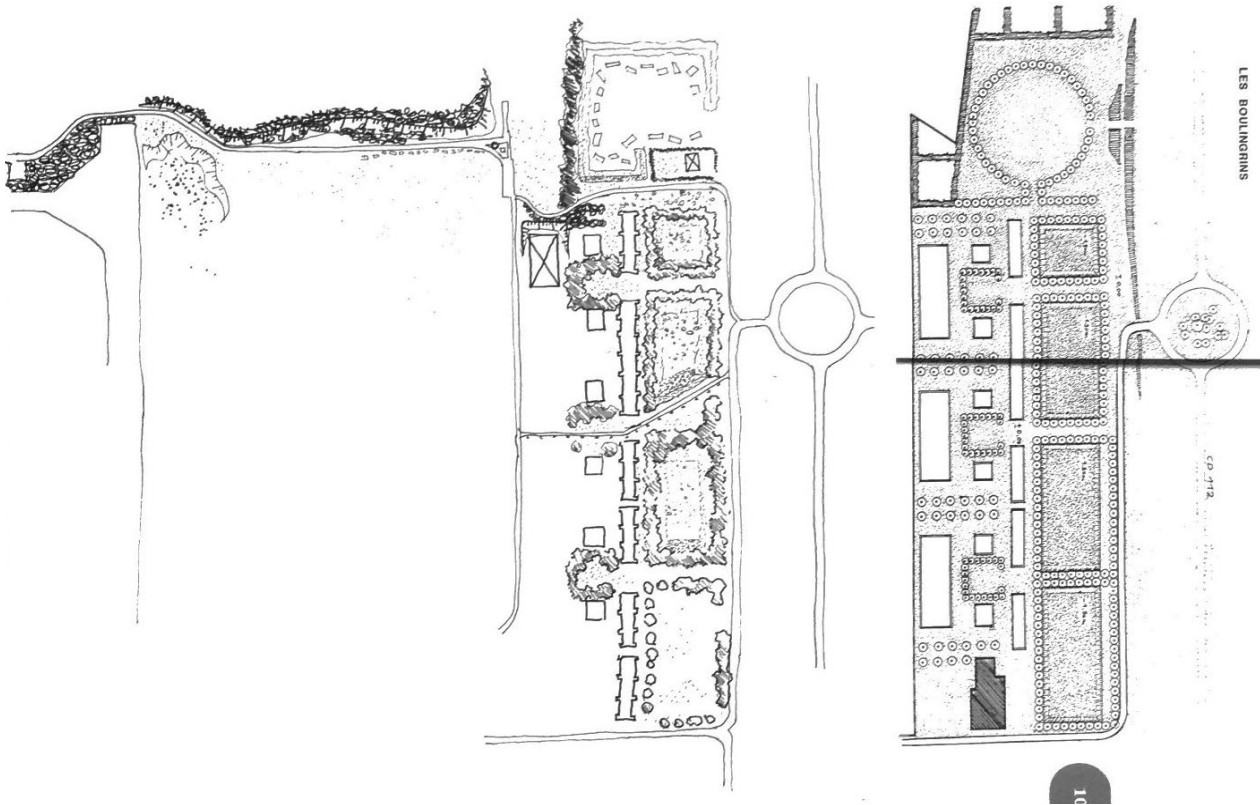
espacés régulièrement les uns des autres par des espaces vides de proportion intéressante que nous nommerons les chambres vertes dans l'optique du paysagement. Une fois décapités de ce qu'il y avait dessus, cela crée un espace, c'est assez beau. C'est toutefois devenu autre chose...

Voilà l'un des socles : c'est impressionnant. C'est comme des ruines aztèques.

Ici un grand tapis vert bien dégagé. Les socles sont à gauche. Je pense qu'il reste quelques plantations d'alignement.

Si on avait l'idée un peu bizarre de restaurer cela, ce serait facile à réaliser





Si l'on compare la photo de 2000 et la photographie aérienne actuelle, on voit bien que le site est réinvesti dans une autre optique que le verdissement.

Denis Delbaere. – comparons le projet avec l'état actuel. Je ne garantis pas que tout soit parfaitement calé. En effet, la photographie aérienne dont je disposais n'avait pas une bonne définition.

A priori, le grand rond n'a pas été réalisé et on trouve à la place cette aire d'accueil pour les gens du voyage avec ici, une maison isolée, qui est peut-être celle d'un gardien.

On a ici les socles des hauts-fourneaux ; le travail des boulingrins est encore visible pour un œil attentif mais tout le fond est en train de se remplir. Le dernier boulingrin a été très récemment remblayé, je pense dans le cadre d'un chantier adjacent. On peut craindre que cette pratique se développe.

J'ai indiqué ici ce chemin qui relie les deux parties du projet. On arrive ici sur le canal, avec le petit observatoire.

Interventions de la salle.

Marie-José Canonica. – Il y a eu ces friches industrielles et ces verdissements. L'idée de verdissement ne conduisait pas forcément à faire du paysage, mais simplement à occuper le sol et faire propre.

Michel Coulette. – Cela pouvait être transitoire.

Marie-José Canonica. – Cela a-t-il eu des conséquences ? La situation était relativement brutale — il fallait dégager les usines qui séparaient des territoires et faisaient que les horizons n'étaient pas présents, que l'on ne voyait ni le canal, ni la rivière, ni la route. Le verdissement a-t-il fait naître des envies de paysage ? S'est-on dit qu'on avait oublié tel ou tel paysage ou que l'on ne voyait plus ceci ou cela ?

Le rapport territoire/sol-plantation est important et donne une identité. Ceci a-t-il révélé cela ?

Nous avons remporté un projet du côté de Bitche . Il y avait une vallée, trop d'arbres y avaient poussé et on n'y voyait plus clair. On a fait venir de la main d'œuvre pour abattre tout cela car personne ne voulait le faire et acheté des vaches à grandes cornes pour nettoyer ensuite. Cela a tout à coup révélé beaucoup de choses : les habitants ont vu le soleil, la lumière. L'impact a été grand.

Jacques Sgard. – Il fallait absolument nettoyer tout cela car ce n'était plus vivable. Les habitants étaient déjà traumatisés.

Comment pouvait-on améliorer sous l'angle paysager ? On peut toujours le faire : c'est ce que j'ai essayé. Il était intéressant de sentir qu'il y avait des potentialités dans certains cas. On sentait par exemple que c'était possible pour Homécourt. On pouvait là suggérer une trame d'urbanisme, une utilisation du sol, en particulier grâce à des alignements. Je trouvais que dans ce désordre, le fait de mettre en place des alignements était fort. Il me semblait que cela calmait un peu les choses.

Cela a plus ou moins fonctionné. À Homécourt, ils n'ont pas hésité à mettre en l'air une partie de boisement, mais je pense que ce n'était pas mal. Cela suggérait donc une possibilité d'utilisation pour certains points.

Pour Hagondange, nous n'en savons rien. Il y avait tout de même une intention d'urbanisme, mais avec d'autres moyens : on suggérait un usage possible des sols sans savoir si cela marcherait. C'est une démarche très spéciale.

Marie-José Canonica. – Il s'agit de savoir si les habitants se sont trouvés en situation de faire une découverte. À force de voir le quotidien, on ne voit plus rien. Le fait de reverdir, de niveler certains terrains, de mettre en évidence des dénivelés en réinventant une topographie n'est-il pas propre à révéler un désir de paysage et la poursuite de ces projets ?

Apparemment pas, car sur les trois exemples que vous avez montrés, un seul est entretenu. Les autres situations recèlent un potentiel qui pourrait être exploité : les murs, les ouvrages d'art, les arbres d'alignement et les éléments qui se sont régénérés sur place. Avec une faucheuse et une équipe des jardiniers, on y arriverait !

Jacques Sgard. – Il faudrait probablement peu de choses : la volonté et l'envie.

Michel Coulette. – Il y a la question de l'appropriation par les élus locaux. Je suis complètement ignorant, dans les périodes récentes, sur qui entretient quoi. Des choses sont-elles encore entretenues par l'EPFL ou cela a-t-il été transmis aux communes ?

Jacques Sgard. – Je pense que c'est entièrement repassé aux communes.

Marie-José Canonica. – C'est tout de même un paradoxe. D'un côté, il y a une demande d'aménagement alors que les choses existent et ne sont pas valorisées.

Alexandre Callens. – Monsieur Coulette, les terrains d'Homécourt appartiennent-ils encore à l'EPFL ?

Michel Coulette. – Je n'en sais rien.

Alexandre Callens. – En tout cas, ils appartenait à l'EPF à l'époque.

Jacques Sgard. – Oui, mais normalement, ils étaient recédés. Une fois réaménagés par l'EPFL, c'était cédé aux communes au bout de deux ans. C'était la règle.



Frédéric Pousin. – D’abord, merci, Jacques, de nous accorder ce petit entretien.

Jacques Sgard. – C’est pour parler de choses qu’on aime !

Frédéric Pousin. – Justement, nous voulions revenir sur l’OREAM de Marseille et celle du massif vosgien. Nous avons plusieurs façons de mener l’entretien : soit nous posons des questions avec diverses entrées thématiques (dates, commande et collaboration, approches méthodologiques, graphisme, réception des documents), soit nous pouvons prendre Marseille d’abord et les Vosges ensuite.

Jacques Sgard. – Je tiens d’abord à te dire que je n’ai pratiquement pas de documents sur Marseille. J’ai surtout ceux que vous m’avez envoyés. J’ai quand même la mémoire de ce qui s’est passé. Par contre, concernant le massif vosgien, j’ai pas mal de documents.

Frédéric Pousin. – Les as-tu encore ?

Jacques Sgard. – Oui. Il serait donc peut-être plus facile de commencer par Marseille et de continuer avec les Vosges.

Frédéric Pousin. – D’accord, procédons ainsi.

Alexandre, tu as sélectionné ces documents. (Jacques Sgard ouvre un document PDF.)

Alexandre Callens. – Nous nous posions une question double.

Tout d’abord, concernant le contexte de la commande, comment as-tu été amené à travailler avec l’OREAM de Marseille, et sur quels aspects ?

Par ailleurs, qu’en est-il des dates ? En effet, nous avons trouvé un document datant de 1970. Nous nous sommes posé la question de savoir si c’était une étude en tant que telle ou si c’était un assemblage de plusieurs études.

Nous avons également trouvé la trace d’un autre document, de 1975, mais que nous n’avons pas pu consulter car il a été perdu dans le centre de documentation.

Notre question vise donc à avoir un éclairage de ta mémoire sur cet enchaînement d’études que tu aurais menées avec l’OREAM.

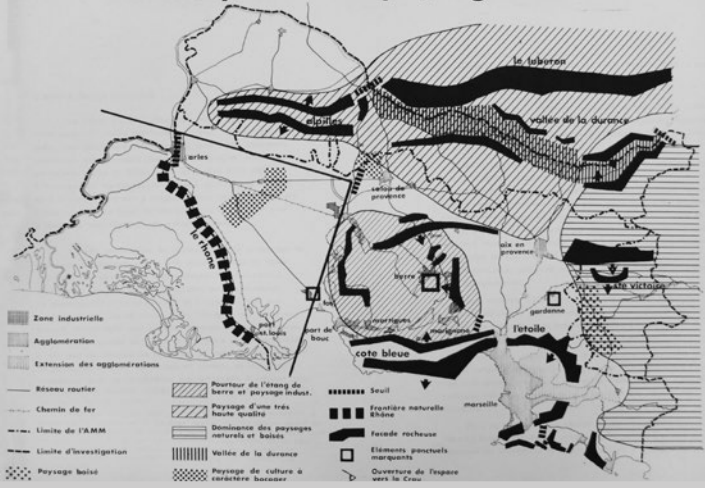
Jacques Sgard. – Concernant la commande, je pense que c’est passé par la DATAR, avec laquelle j’étais en liaison, particulièrement au moment où il était question des métropoles d’équilibre. Je pense qu’il y avait cinq métropoles d’équilibre ; il y avait en tout cas Lille et Marseille, Lyon, Nantes-Saint-Nazaire et peut-être Bordeaux. Peu importe, cela s’est étoffé par la suite. La Loire moyenne est arrivée également.

Normalement, à cette époque, en 1966 ou 1967, on rapatriait l’équipe d’urbanistes du Maroc, avec Pierre Mas, Jean Challet et deux ou trois autres. En effet, le Maroc avait choisi l’indépendance.

Ils avaient proposé — je pense que c’était la DATAR — à Jean Challet de prendre l’OREAM de Marseille.

Jean Challet préférait prendre l’OREAM de Lille ; il voulait un peu changer d’ambiance par rapport au Midi. Il a opté pour Lille, ce qui fait que la place était libre pour Marseille.

les elements percus du paysage dans l'A.M.M.



Sgard, Jacques et Berquin, André, *Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise*, 1970, « Dossier paysage », Marseille, s.n., 83 p. :

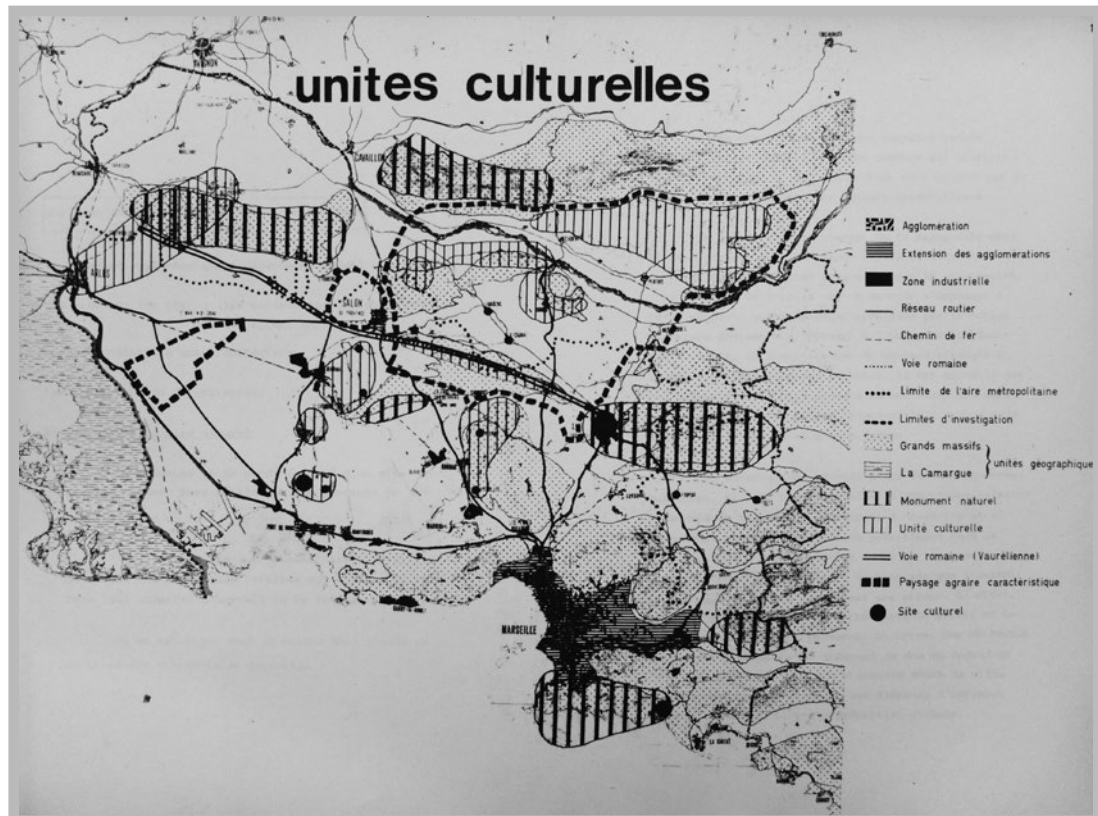
Perception du paysage :

Les éléments perçus du paysage dans l'A.M.M.

Les éléments perçus du paysage hors de l'A.M.M.

Unités culturelles

es éléments perçus du paysage hors de l'A.M.M.



J'ai commencé à travailler avec Jean Écochard et André Berquin, qui a intégré l'équipe un peu plus tard. J'ai donc surtout travaillé avec Jean Écochard au début.

Je pense que le travail a commencé en 1966. J'ai d'ailleurs quelque chose qui peut vous intéresser : c'est un cahier de photos de paysages de l'aire marseillaise qui date de 1967. Il était surtout question de la dégradation du paysage par le mitage, par les incendies, par toutes ces choses, par l'abandon de l'agriculture. Je peux vous le passer si cela vous intéresse.

Frédéric Pousin. – Merci !

Jacques Sgard. – C'est au moins une pièce originale que vous ne connaissez pas — et que personne ne connaît d'ailleurs.

J'ai commencé les études en circulant beaucoup dans cette aire de Marseille. J'étais très enthousiaste : je trouve cela vraiment intéressant ; en même temps, j'éprouvais beaucoup de déception car on détruisait beaucoup. Les 30 Glorieuses, les « 30 désastreuses » étaient passées et il y avait déjà énormément de mitage.

Le paysage d'anciennes terrasses cultivées était plus ou moins envahi par le petit pavillonnaire. Il y avait de très beaux villages perchés, comme Cabriès, qui sont de petites merveilles du point de vue de l'occupation de l'espace et du paysage, mais qui étaient complètement noyés dans une mer de pavillonnaire : c'est catastrophique et c'était le cas de tous les villages perchés.

J'ai analysé tout cela. Je vais peut-être exposer les grandes lignes de mon étude.

J'ai d'abord fait l'inventaire de l'espace perçu, l'espace tel que j'imaginai qu'on pouvait le percevoir depuis Marseille, depuis l'aire métropolitaine de Marseille. Ce sont les premières cartes que vous avez mises et que je vais d'ailleurs tout de suite examiner (cartes 11 et 12), c'est-à-dire « Unités culturelles », « Espaces perçus », etc. Ces cartes s'intitulent : « Les éléments perçus du paysage hors de l'aire métropolitaine de Marseille (AMM) ».

Il y a deux cartes que j'aime assez et que je trouve assez intéressantes ! C'était surtout inhabituel car on n'avait absolument pas l'idée d'essayer de figurer ce qui paraissait important dans la structure de l'espace, dans la structure du paysage, dans tout le grand périmètre de Marseille.

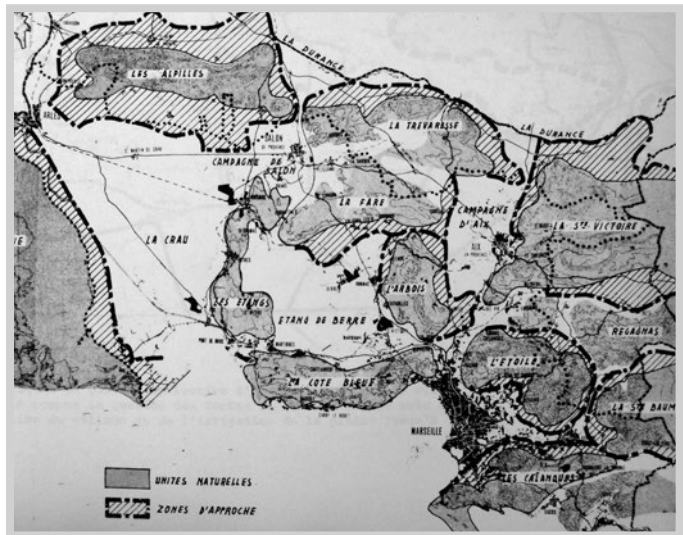
Par ailleurs, j'avais été frappé malgré tout par un grand contraste des espaces naturels, soit en garrigue, soit en pinède, et les zones construites (Marseille et toute sa banlieue). En particulier, les calanques étaient pour moi typiques de l'espace contrasté vis-à-vis de l'agglomération marseillaise. J'avais vraiment le souci de préserver le caractère contrasté et naturel du massif des calanques. On s'est tout de même beaucoup employé pour essayer d'y arriver et d'ailleurs, on y est quand même pas mal arrivé : il me semble que c'est devenu un parc naturel, c'est un espace très protégé. Cela me paraissait capital.

D'autres étaient également importants, comme le massif de l'Étoile, l'Estaque, les sept collines autour de Marseille. Il me paraissait essentiel de garder le caractère contrasté de ces grands espaces naturels vis-à-vis du flot d'urbanisation autour de Marseille.

Dans la suite de cette réflexion, j'ai utilisé, en particulier pour les calanques, la méthode des scénarios. Pour essayer de faire comprendre ce qui pouvait se passer sur des espaces menacés par l'urbanisation, j'esquissais différents scénarios de développement qui n'étaient pas tous épouvantables. Toutefois, je connaissais bien celui que je préférais, qui était évidemment la solution du parc naturel. C'est tout de même ce qui s'est passé en réalité.

Il s'agissait là, il me semble, des trois grands aspects de notre démarche.

Frédéric Pousin. – Concernant ce travail sur les espaces perçus, la définition des unités de paysage, s'agis-



Sgard, Jacques et Berquin, André, *Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise*, 1970, « Dossier paysage », Marseille, s.n., 83 p.

Méthode d'approche :

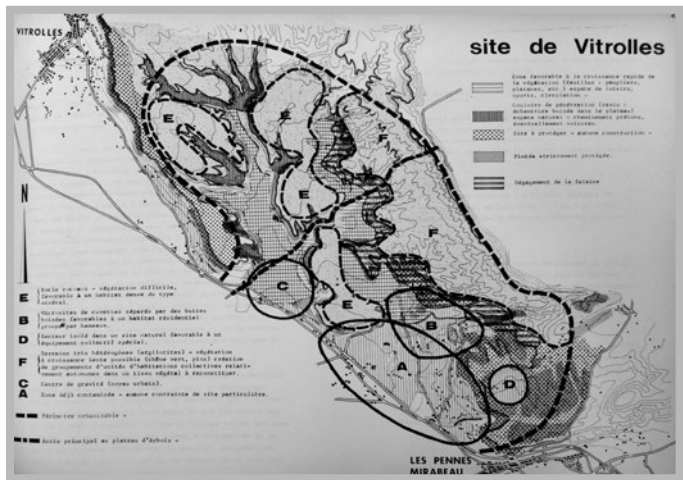
Unités naturelles et zones d'approches

Approche habitat, Vitrolles

Approche de la valeur socio-économique des sites naturels, les calanques (page 58)

Approche écologique, degré de sensibilité des peuplements naturels (page 62)

Moyens d'action : carte des valeurs du paysage



sait-il de quelque chose dont vous discutiez avec les autres paysagistes, par exemple au sein des OREAM ? Je pense par exemple au travail de Pierre Dauvergne sur la Loire moyenne, qui était à peu près concomitant. Étaient-ce des choses que vous partagiez ou des choses que vous expérimentiez chacun sur vos terrains ?

Jacques Sgard. – C'était ça. De toute façon, la Loire moyenne est arrivée après. Non, je n'ai pas discuté, même pas avec Jean Challet. On travaillait finalement en vase clos. On inventait, on prospectait... c'était passionnant et intéressant. Comme la matière était très riche, on ne se sentait aucune limite, avec la possibilité de tout raconter. Cette réflexion sur Marseille m'a énormément servi.

Je suis arrivé ensuite sur l'OREAM Nancy-Metz et cela a prolongé la réflexion que j'avais commencée à Marseille, qui était pour moi un grand démarrage.

Frédéric Pousin. – Pour continuer sur Marseille, tu disais que tes interlocuteurs étaient Jean Écochard et André Berquin, qui étaient effectivement les deux architectes qui se préoccupaient de paysage au sein de l'OREAM.

Jacques Sgard. – Oui, qui étaient chargés du schéma.

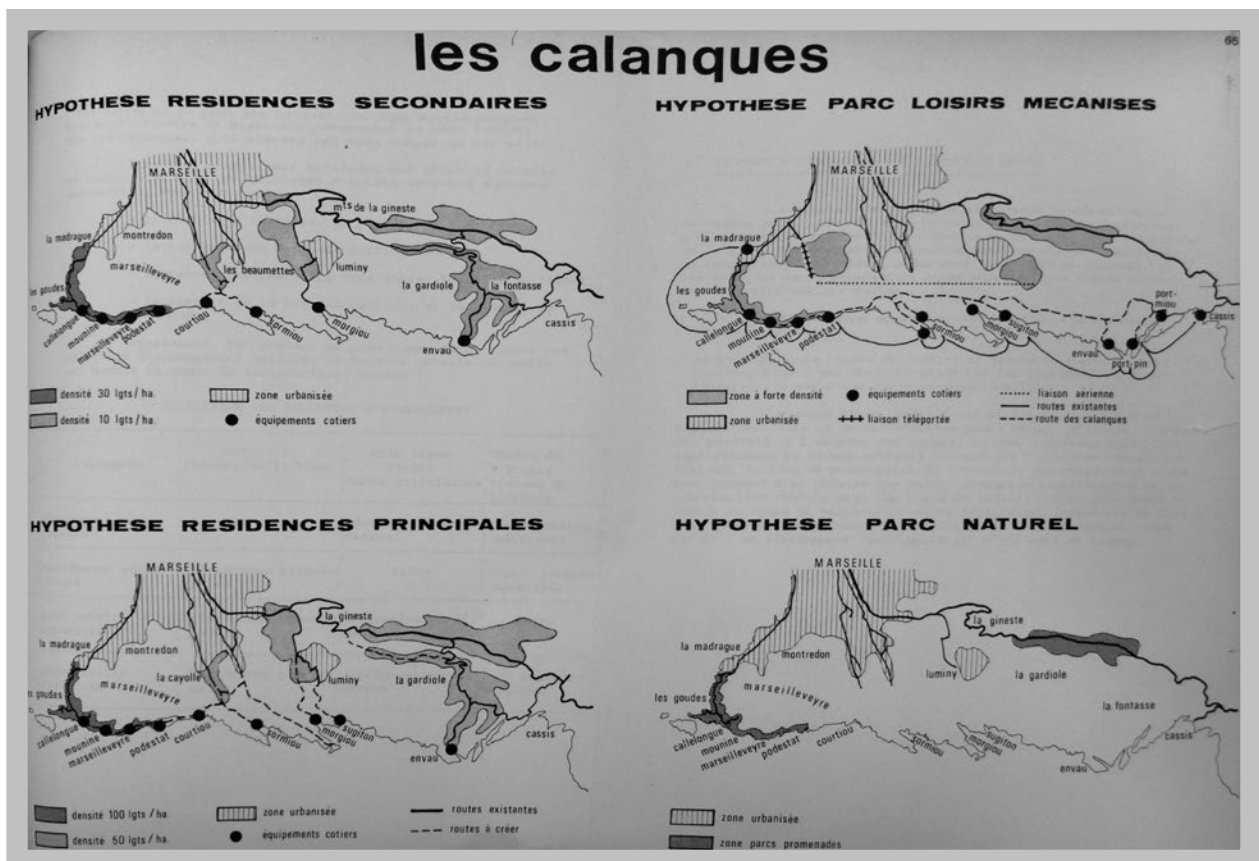
Frédéric Pousin. – À côté, il y avait aussi Jean Bonnier, qui était à la direction départementale de l'agriculture. Dans le schéma de l'OREAM, il a mis au point une réflexion qui préfigure un peu l'idée de trame verte. Nous avons trouvé cela assez précurseur. Étais-tu en contact avec la direction départementale de l'agriculture, avec en gros les agronomes qui y travaillaient ? Y avait-il aussi des écologues sur le terrain ?

Jacques Sgard. – Nous avons travaillé d'après les travaux de ce grand botaniste écologiste...

Alexandre Callens. – À ce propos, Jean Écochard vous avait présenté des cartes du couvert végétal.

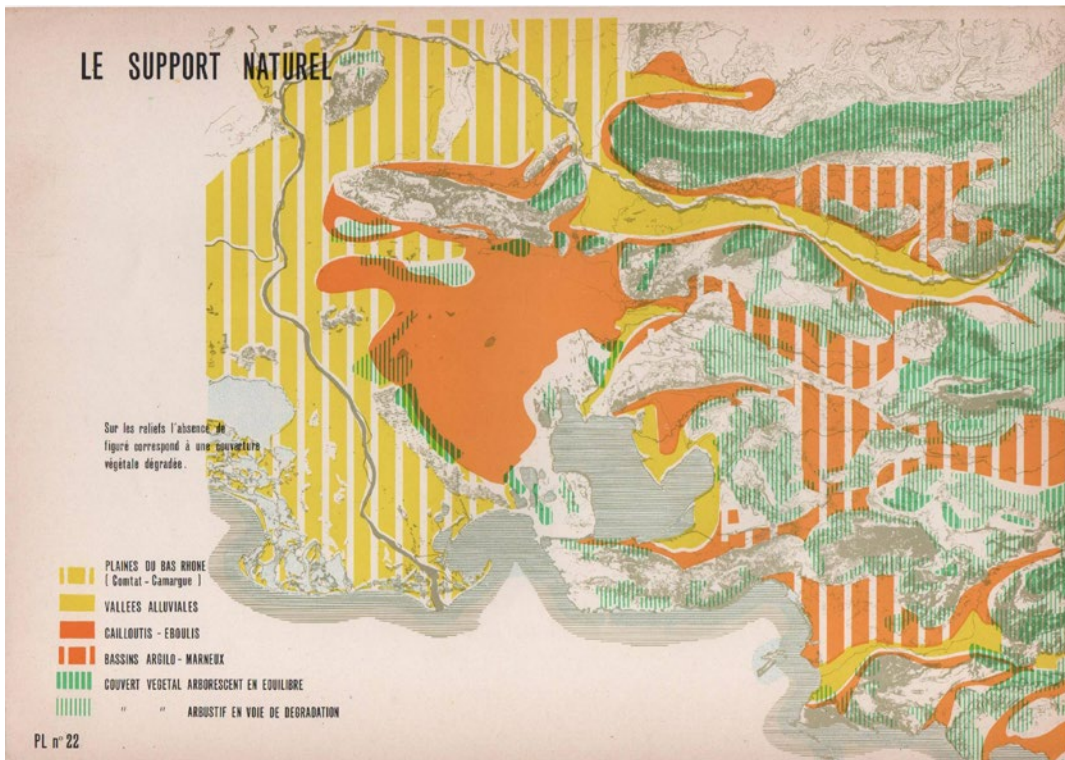
Jacques Sgard. – Oui. La carte des milieux végétaux était de Molinier.

Les calanques, la méthode des scénarios.

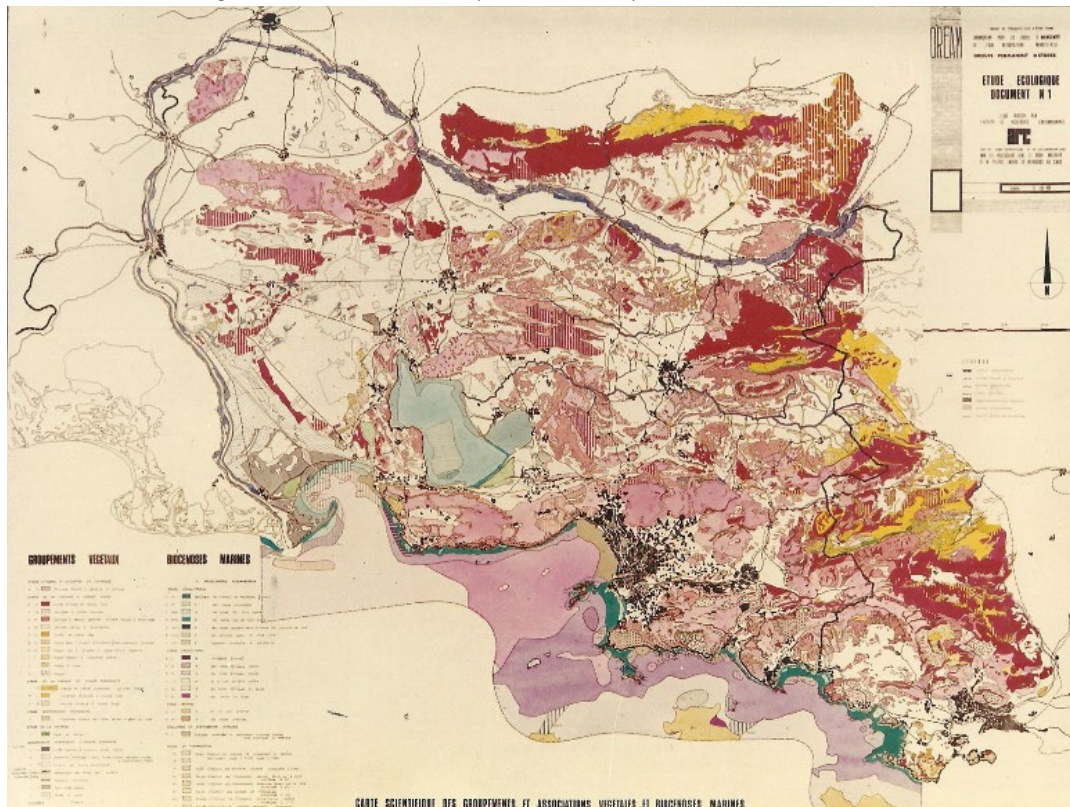


Premières cartes sur lesquelles l'OREAM Marseille a travaillé d'après J.Ecochard

Analyse du support naturel



Carte du couvert végétal et du milieu marin (carte Molinier)



Frédéric Pousin. – Qui était ce Molinier ? Tu disais que c'était un écologue fameux.

Jacques Sgard. – Oui, très connu là-bas. C'était vraiment l'homme qui connaissait la flore et les milieux naturels de cette région. Je crois que je l'avais vu une fois ; en tout cas, je m'étais servi de ses travaux. Ce sont les deux premières cartes que vous présentez.

Le milieu de la région de Marseille est tout à fait intéressant.

Frédéric Pousin. – Oui, passionnant.

Tu as aussi été amené à y travailler par ailleurs autour de la Maurelette et en d'autres occasions. C'est un territoire qui t'est cher.

Jacques Sgard. – Oui, qui m'est cher et qui m'était devenu un peu familier.

Frédéric Pousin. – À force d'y travailler et d'être présent.

Jacques Sgard. – Oui, exactement. C'est vraiment une région que j'aimais beaucoup — Marseille aussi d'ailleurs. J'avais une chambre dans la cité radieuse du Corbu ! Je trouvais ça formidable !

Je voyais des tas de gens : c'était vraiment intéressant. J'ai toujours beaucoup aimé Marseille.

Frédéric Pousin. – Pour revenir aux scénarios, est-ce avec ce territoire que tu as défini cette méthode ou l'avais-tu mise en place auparavant ?

Jacques Sgard. – Je crois que j'ai mis en place cela sur place, oui. Comme j'ai eu l'occasion de le dire plusieurs fois, en revenant des Pays-Bas — on n'avait pas du tout la même problématique aux Pays-Bas —, j'ai été longtemps avant de pouvoir travailler sur le grand paysage. C'est l'OREAM de Marseille qui m'a permis de le faire. J'étais un peu comme une cocotte-minute : j'attendais, j'étais prêt !

C'est quand même là que j'ai inventé, enfin mis au point pas mal d'outils pour aborder ces questions de grand paysage.

Alexandre Callens. – En même temps, cette approche des scénarios semblait aussi être défendue par la DATAR.

Jacques Sgard. – Oui, tout à fait. Nous n'avons pas inventé les scénarios : nous les avons travaillés avec Écochard et un peu plus tard avec Berquin.

Frédéric Pousin. – Oui, mais c'était nouveau dans le domaine du paysage. J'ai souvenir des paysagistes de la Loire moyenne qui citaient ton travail sur Marseille en disant que tu avais apporté la méthode des scénarios dans le champ du paysage.

Jacques Sgard. – Je les ai travaillés en tout cas.

Alexandre Callens. – Nous avons évoqué Molinier et les écologues, pouvons-nous approfondir un peu. S'agissant des écologues, quel usage as-tu fait de ces travaux qui étaient plutôt dans des logiques d'inventaire ? Comment ton regard de paysagiste a-t-il opéré à partir de ces supports ?

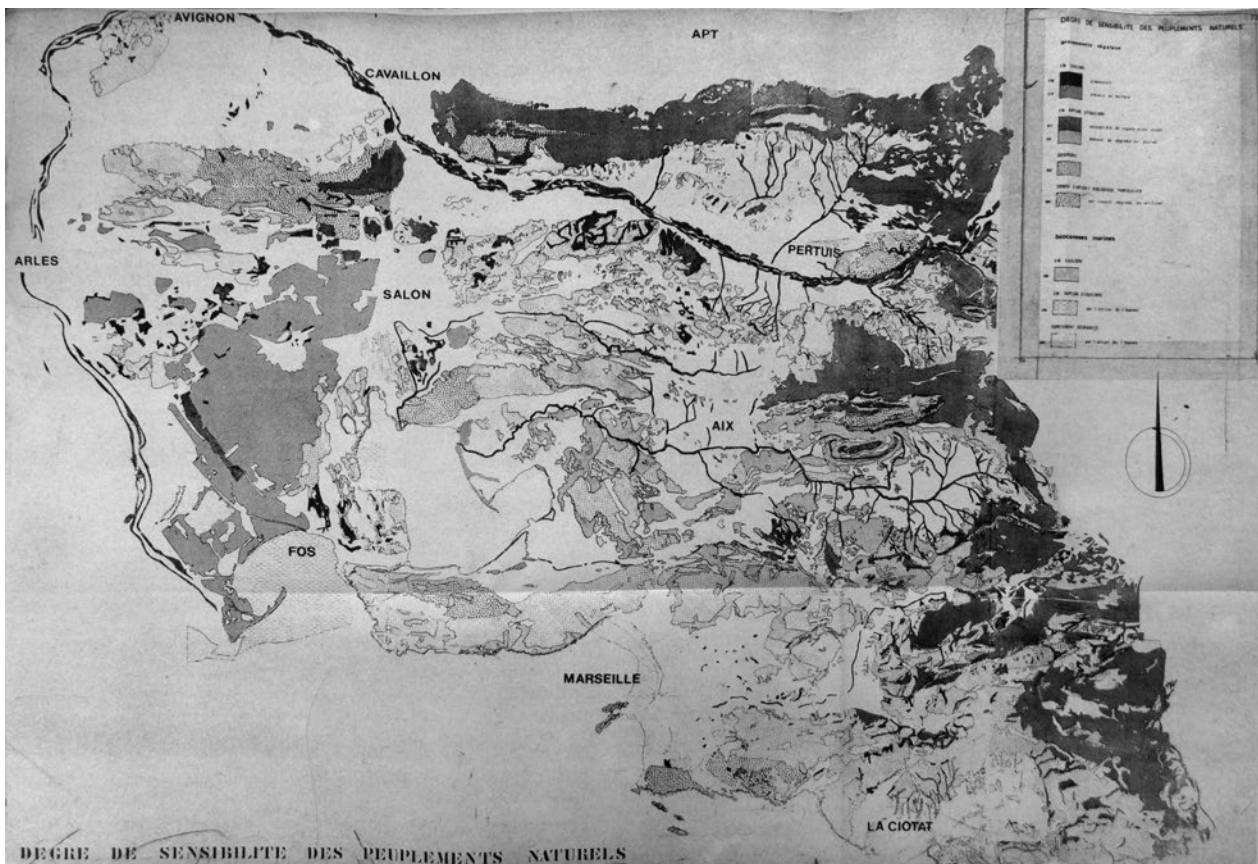
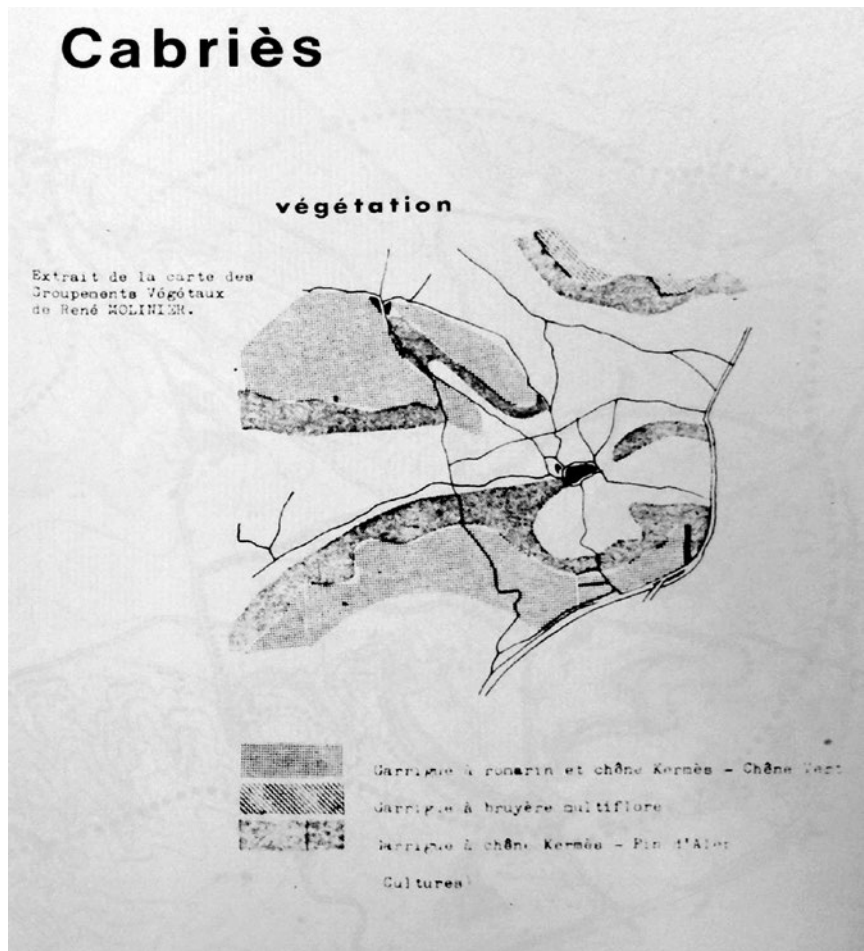
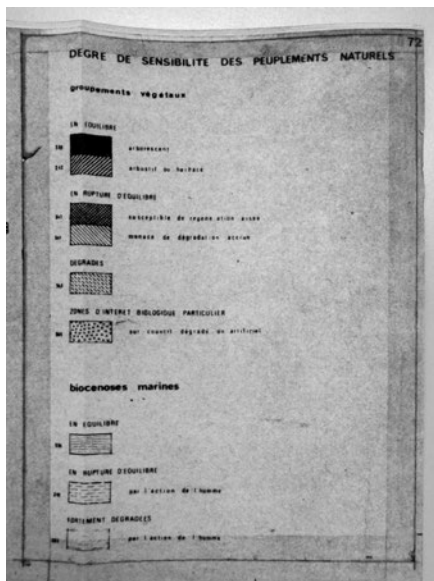
Jacques Sgard. – Je n'ai pas travaillé sur des cartes d'écologues. Je les ai étudiées, je les ai regardées, évidemment, je me suis baladé avec sur place, mais je ne me souviens pas avoir travaillé... oh ! sûrement, mais pas avec les écologues ; sur des cartes, oui.

Alexandre Callens. – C'est-à-dire que tu travaillais sur les cartes, mais pas avec les professionnels qui produisaient ces cartes.

Jacques Sgard. – C'est ça.

Cabriès : Extrait de la carte des groupements végétaux de René Molinier

Degré de sensibilité des peuplements naturels



Alexandre Callens. – As tu des souvenirs quant à ta manière de travailler, notamment sur Cabriès ? Une carte se trouve en page 5 du document PDF.

Jacques Sgard. – Oui, mais cette carte n'apparaît pas très clairement.

Frédéric Pousin. – Elle n'est pas facile à lire.

Jacques Sgard. – Je ne vois pas assez.

Frédéric Pousin. – Moi non plus. Est-ce une carte du couvert végétal ?

Alexandre Callens. – Oui, avec : « garrigue à chênes... »; ensuite « à chênes kermès, chênes verts », « garrigue à bruyère multiflore ».

Jacques Sgard. – C'est vraiment sur la végétation.

Frédéric Pousin. – C'est une carte qui spatialise les espèces végétales.

Jacques Sgard. – Tout à fait. Je suppose que c'était dans l'optique d'un schéma de développement du patelin de Cabriès, pour lequel j'ai d'ailleurs une photo assez intéressante qui date de 1967 et qui pourra vous intéresser.

Frédéric Pousin. – S'agit-il de photos que tu as prises ?

Jacques Sgard. – Oui, ou mes collaborateurs avec qui je menais l'investigation. Elles sont assez bonnes et intéressantes.

Frédéric Pousin. – Quand tu parles de tes collaborateurs, étiez-vous nombreux dans l'agence ?

Jacques Sgard. – Non, tu sais, je n'ai jamais eu beaucoup de monde !

Nous étions deux, trois peut-être.

C'est seulement au moment où je traçais les grands parcs publics que nous étions à peu près une dizaine, mais ça n'a pas duré.

Alexandre Callens. – Côtoyais-tu Jean Bonnier, qui était à la DDA ?

Jacques Sgard. – Je n'en ai pas le souvenir. Ça fait 50 ans !

Alexandre Callens. – Nous avons retrouvé un schéma départemental d'aménagement rural et des rapports de réunions qui avaient eu lieu avec le préfet de région, où il est fait mention des plans de paysage. Ces réunions avaient lieu en préfecture de région, de mémoire, et l'ensemble de l'équipe de l'OREAM était convié : c'était Écochard et Bonnier ou Berquin.

Jacques Sgard. – D'accord, donc je n'y étais certainement pas. De toute façon, je n'étais pas à demeure à Marseille. J'y allais régulièrement mais mon agence était toujours basée à Paris.

Frédéric Pousin. – C'était une mission.

Jacques Sgard. – Exactement. Je n'assistais pas aux réunions en préfecture.

Alexandre Callens. – Travaillais-tu avec Écochard et Berquin en tant que commanditaires, maîtres d'ouvrage ? Ou bien contribuaient-ils aux travaux que tu produisais, faisaient-ils des propositions ?

Jacques Sgard. – C'est difficile à dire. Je travaillais vraiment avec eux de façon à ce que dans toutes les études d'aménagement que nous faisons, je puisse leur apporter ma vision du paysage. Ils étaient très bien disposés pour cela, très intéressés.

Alexandre Callens. – Donc dans une optique de paysagiste-conseil d'une part et d'autre part tu produisais tes propres études.

Jacques Sgard. – Oui, c'est tout à fait cela.

Alexandre Callens. – Du coup, y avait-il une seule mission, une seule étude qui serait cette étude de 1970 ? Ou alors y a-t-il eu plusieurs missions et à un moment donné, un dossier a rassemblé les travaux qui ont été effectués sur une période ?

Jacques Sgard. – Parles-tu de plusieurs missions dans différentes OREAM ?

Frédéric Pousin. – Non, au sein de Marseille. Y a-t-il eu une mission continue ou plusieurs études se sont-elles succédées ?

Jacques Sgard. – Cela été continu pendant à peu près trois ans.

Frédéric Pousin. – Donc le rapport de 1970 synthétise ces trois années.

Jacques Sgard. – Oui, c'est cela.

Frédéric Pousin. – Quand nous l'avons lu, nous nous demandions s'il s'agissait d'un document de synthèse ou si c'était le résultat d'une étude. Si l'étude a duré trois ans, il est normal que l'on ait ce sentiment de synthèse.

Jacques Sgard. – Je pense que cela a commencé en 1966. En tout cas, le reportage photo est de 1967. Il y a ensuite le rapport, sans doute final, de 1970.

Frédéric Pousin. – Merci, nous y voyons plus clair et nous avons des réponses aux questions que nous nous posions en lisant ces documents.

Passons-nous aux Vosges ?

Jacques Sgard. – Oui et là, j'en connais beaucoup plus.

Frédéric Pousin. – Concernant le contexte de la commande, sur le document, il est indiqué que c'est à la fois l'OREAM, l'OEDA (Organisation d'études de développement et d'aménagement de la région Alsace, Strasbourg). Je crois me souvenir qu'il y a aussi un autre commanditaire, peut-être la région Franche-Comté.

Jacques Sgard. – C'est possible, car le massif vosgien empiète un peu sur la Franche-Comté, mais qui n'a pratiquement pas participé à l'étude.

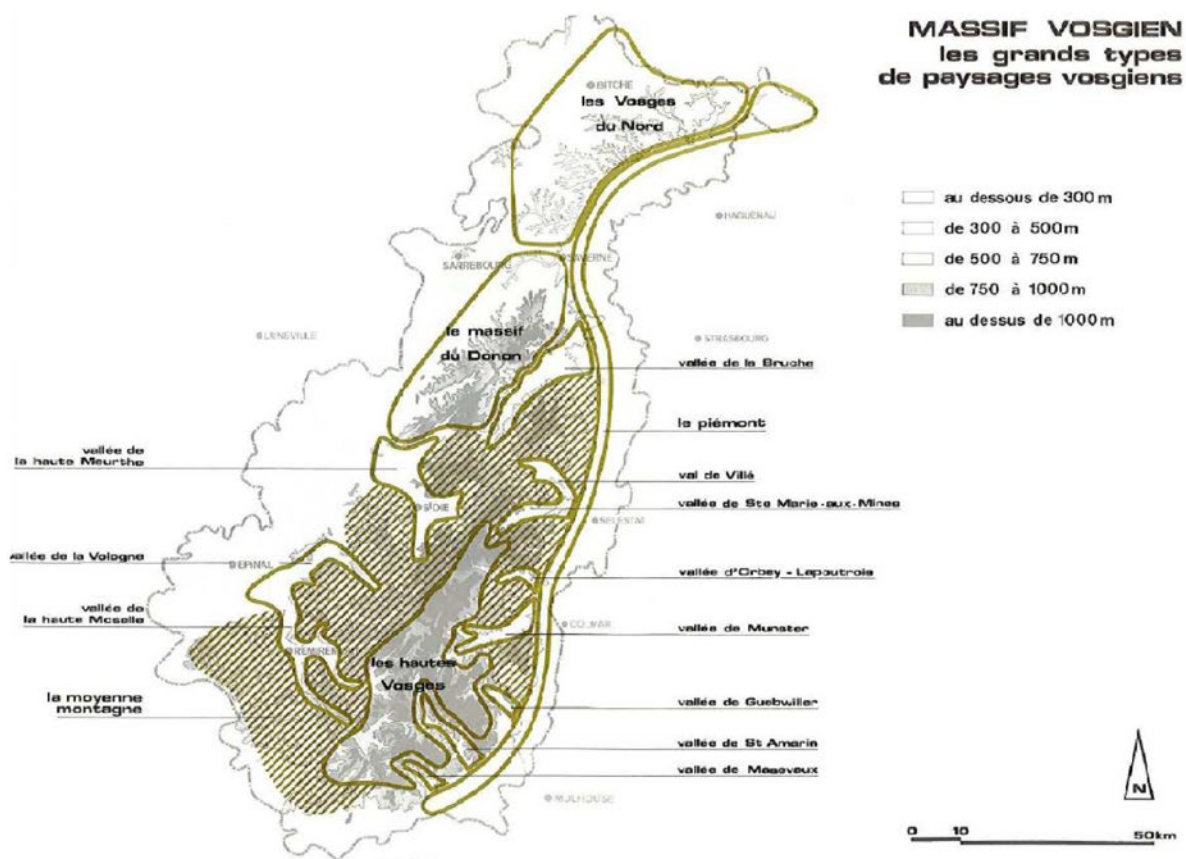
C'est vraiment l'OREAM de Pont-à-Mousson qui a mené cette étude du massif vosgien. En ce qui me concerne, j'étais à la fois conseil, comme je l'étais pour Marseille, donc je venais assez régulièrement et assez souvent à l'OREAM de Pont-à-Mousson. Au début, c'était M. Picard(?), qui n'est pas resté longtemps ; ce fut ensuite Jacques Jung. Ce sont peut-être des noms qui ne vous disent rien.

Frédéric Pousin. – Si, nous en avons entendu parler par Michel Coulette.

Jacques Sgard. – Jacques Jung était formidable.. Il était tellement en accord avec nous que sa fille, Annick Jung, est devenue paysagiste ! Il y avait tout de même une audience favorable sur le paysage.

Jacques Jung était en outre directeur de l'Établissement public de la métropole lorraine (EPML), qui avait tout à fait le rôle d'établissement public foncier. Il avait donc deux casquettes. C'est un peu comme cela que j'ai ensuite travaillé sur les friches industrielles de Lorraine.

En tout cas, l'essentiel de mon travail à l'OREAM était évidemment d'organisation de l'espace, de conception et de préparation du schéma, bien sûr, avec Jacques Jung et avec Henneton.



Frédéric Pousin. – Dans la monographie qu’a faite Annette Vigny, il est indiqué que tu a également participé à l’étude du SDAU de Nancy en 1968.

Jacques Sgard. – Non, cela ne me dit rien.

Alexandre Callens. – Il est possible que ce ne soit pas le SDAU de Nancy, mais un SDAU aux alentours.

Jacques Sgard. – Oui, il y en a eu plusieurs autour de Metz et Nancy. J’ai beaucoup travaillé, en particulier sur le SDAU de Madine.

Alexandre Callens. – La monographie mentionne également une étude « loisirs » pour l’OREAM Lorraine, à laquelle tu aurais participé. En as-tu le souvenir ?

Jacques Sgard. – Je n’en ai pas le souvenir, mais c’est tout à fait probable. J’ai fait des tas d’études sur place. Cela a duré assez longtemps. La principale était tout de même le massif vosgien.

Avec l’OEDA, une étude sur le vignoble alsacien assez importante a eu lieu un peu plus tard. Je l’avais toutefois déjà abordé dans le cadre du massif vosgien car le vignoble fait d’une certaine façon partie du massif vosgien sur sa façade est.

À la demande de Berquin, qui était devenu le patron de l’OEDA à Strasbourg, je l’avais ensuite étudié de façon beaucoup plus détaillée sur toute la longueur du vignoble, sur tout le Revermont(?), sur toute la partie qui va de la frontière allemande, au nord, au Jura pratiquement.

Frédéric Pousin. – L’OEDA a-t-elle produit un schéma ?

Jacques Sgard. – Je ne sais pas ; certainement, oui.

En tout cas, je peux également vous transmettre une plaquette sur le vignoble alsacien.

Alexandre Callens. – J’ai l’impression qu’avec le plan de paysage, il y a eu tout un tas de développements et que le but de l’étude de ce massif vosgien était d’amener à ce qu’il y ait d’autres études, auquel cas l’étude sur le vignoble aurait été l’une de ces poursuites.

Jacques Sgard. – Oui, on peut le dire. C’était finalement une étude de sensibilisation. C’était à une époque où les Vosges se désertifiaient. L’agriculture partait à toute vitesse et les espaces agricoles se couvraient de résineux, de sapins. C’était donc une invasion par l’enrésinement, d’ailleurs encouragée par le Fonds forestier national.

La première alerte était donc d’abord la fuite de l’agriculture et l’envahissement par des résineux.

Deuxièmement, on avait également l’extrême mitage de l’espace parce qu’on est dans des zones de population où la pression est très forte ; on a d’un côté l’Alsace et de l’autre des parties très habitées de la Lorraine.

C’étaient les deux grands aspects abordés sur le schéma vosgien.

Alexandre Callens. – Qu’en était-il de l’étude sur le vignoble ?

Jacques Sgard. – C’était à peu près pareil sauf que pour le vignoble, ce n’était plus une question d’enrésinement. Par contre, cela se construisait énormément et il était donc essentiellement question de paysage culturel. Comme vous l’imaginez, c’est tout de même extraordinaire, c’est magnifique, le vignoble alsacien et ces très beaux villages posés sur les pentes. C’est tellement beau que cela a attiré énormément de problèmes de construction, en particulier de la part des gens de Strasbourg, de Colmar, etc.

Il fallait donc absolument trouver une règle pour essayer de cadrer, même pas de canaliser, mais de limiter cette pression considérable sur le vignoble.

C’était donc toujours ce problème de mitage, mais qui se pose de façon très différente par rapport à Marseille.

Alexandre Callens. – L’activité agricole était-elle un des éléments pour essayer de trouver cet équilibre entre la pression foncière et les espaces cultivés ?

Jacques Sgard. – Oui, bien sûr, pour l’ensemble du massif vosgien. Cela a été une grande tentative de sensibilisation, et en particulier de sensibilisation des maires. Ce qui a beaucoup frappé les gens avec notre rapport sur le massif vosgien, c’était de montrer la progression des enrésinements. Deux pages montraient comment, en l’espace de 20 ou 30 ans, on avait planté énormément de résineux. Cela a beaucoup frappé les maires.

Il y avait par ailleurs un grand problème de relation au paysage en ce sens — et les maires y étaient assez souvent sensibles — que la plantation de résineux fractionnait l’espace et isolait les gens, les villages.

La vallée de la Plaine, par exemple, qui figurait d’ailleurs dans le rapport sur le massif vosgien, est devenue morcelée et certains hameaux étaient complètement isolés. Il y avait donc une curieuse impression d’emprisonnement, de cloisonnement et de modification de l’espace sonore — c’est très bizarre. C’était donc vraiment un problème d’ambiance.

Je pense que beaucoup de gens s’en sont rendu compte au point que souvent, dans les mairies, on était d’accord pour entretenir de l’espace, pour faire du paysage.

Frédéric Pousin. – Tu as évoqué la dimension pédagogique de ce document d’étude.

Jacques Sgard. – Oui, sans aucun doute.

Frédéric Pousin. – On le ressent très bien : je le trouvais justement très pédagogique. Je me disais même





Labaroche

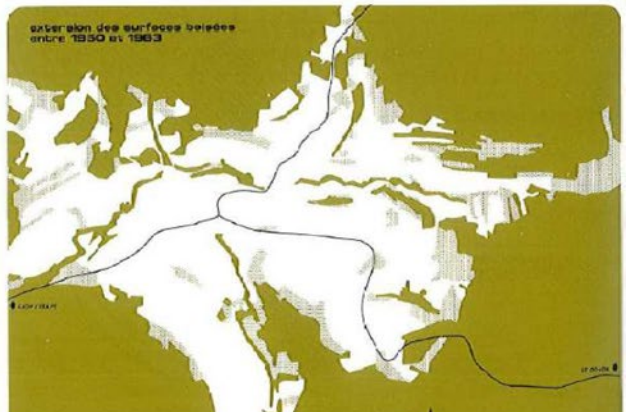
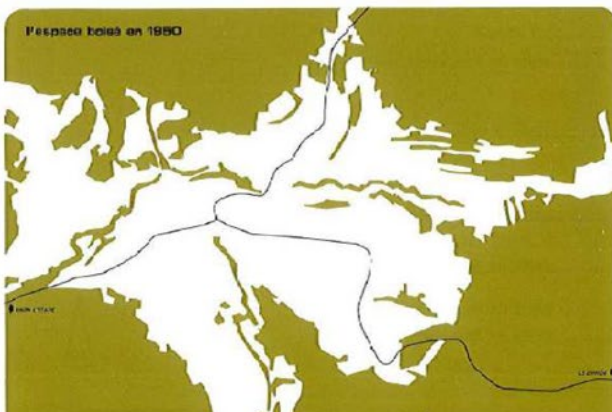
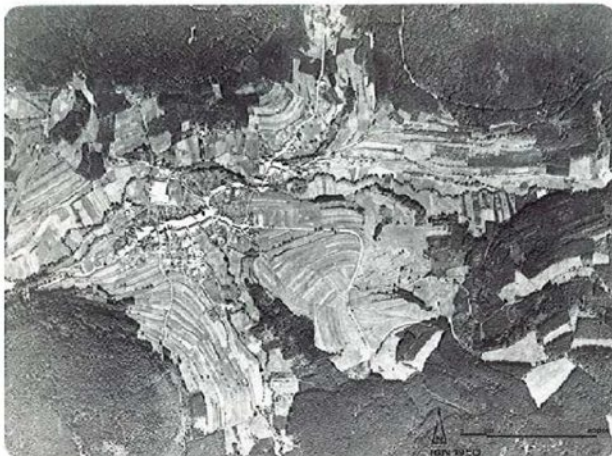
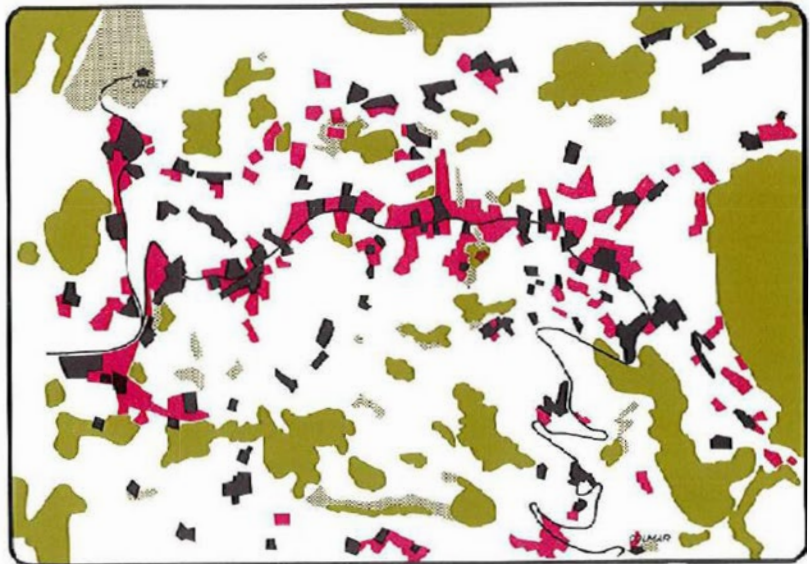
se permet l'absence de us, montre tre rare, d'habitat n au développ.

être consi-on A ce u' presque au habitat n'ont pu subsister.

inculture de ark (a) est 'bi d'uae l'exer-tecture que e ce qu'on ais s'élèver ble, et par l'or de Egar d'une ban-que à ses neint ces le choses à aigretes, sa incertes- au petit

MODIFICATIONS DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE ENTRE 1951 ET 1972

-  parcelles construites avant 1951
-  parcelles construites entre 1951 et 1972
-  boisements existant en 1951
-  extension des boisements entre 1951 et 1972



qu'en matière d'organisation, il y a vraiment le schéma général de paysage, ensuite les plans et enfin les études de cas. On descend dans les échelles et tout cela est très clair et très pédagogique.

Nous avons également constaté que la cartographie était très originale et de très grande qualité. Elle a certainement dû faire école.

Jacques Sgard. – Peut-être, oui.

Frédéric Pousin. – Qu'en penses-tu ? Aviez-vous particulièrement soigné cette cartographie ?

Jacques Sgard. – Oui. Nous avons fait cela avec l'atelier de dessin de l'OREAM, dont le patron était Christian Henneton, qui est devenu par la suite directeur de l'OREAM. Nous travaillions ensemble : je leur donnais toutes les indications ; c'était vraiment un travail en commun. Cela explique que c'était si bien dessiné : c'est remarquable.

Frédéric Pousin. – Oui, c'est vrai que c'est impressionnant.

As-tu appris en travaillant avec ces cartographes ?

Jacques Sgard. – C'est vraisemblable. En tout cas, je passais tous mes croquis et esquisses et nous en discussions. Oui, c'était intéressant.

Frédéric Pousin. – étais-tu sur place pour voir la fabrication des images et intervenais-tu en cours de route ?

Jacques Sgard. – Oui, j'étais souvent sur place. Michel Coulette participait aussi à cela. Il est arrivé plus tard mais il était aussi actif.

Frédéric Pousin. – Comment aviez-vous sélectionné les exemples de ces différentes études de cas ?

Jacques Sgard. – Nous en avons beaucoup discuté : il fallait choisir les cas qui avaient une valeur illustrative des différentes questions qui se posaient dans le massif vosgien.

Alexandre Callens. – À Marseille, tu disais qu'il n'y avait pas eu de contacts avec les élus locaux. Dans le cas des Vosges, il semblerait qu'il y ait eu un véritable dialogue avec les élus locaux. Était-ce le cas ?

Jacques Sgard. – Je n'ai jamais rencontré un seul élu à Marseille. Je n'en ai pas rencontré beaucoup dans les Vosges.

Alexandre Callens. – En tout cas, l'OREAM et l'OEDA rencontraient les élus locaux et travaillaient avec eux.

Jacques Sgard. – Oui.

J'ai rencontré plusieurs maires pour le vignoble alsacien. J'ai également rencontré des représentants de la profession viticole.

Frédéric Pousin. – T'intéressais-tu à la façon dont la profession évoluait et se réorganisait ?


Jacques Sgard. – La profession viticole était intéressée par la sauvegarde du vignoble parce qu'ils estimaient que c'était leur carte de visite et leur instrument de travail. Ils voulaient donc absolument le protéger. Nous avons donc des alliés objectifs du côté des vignerons. Voilà pourquoi c'était tout de même beaucoup plus facile.

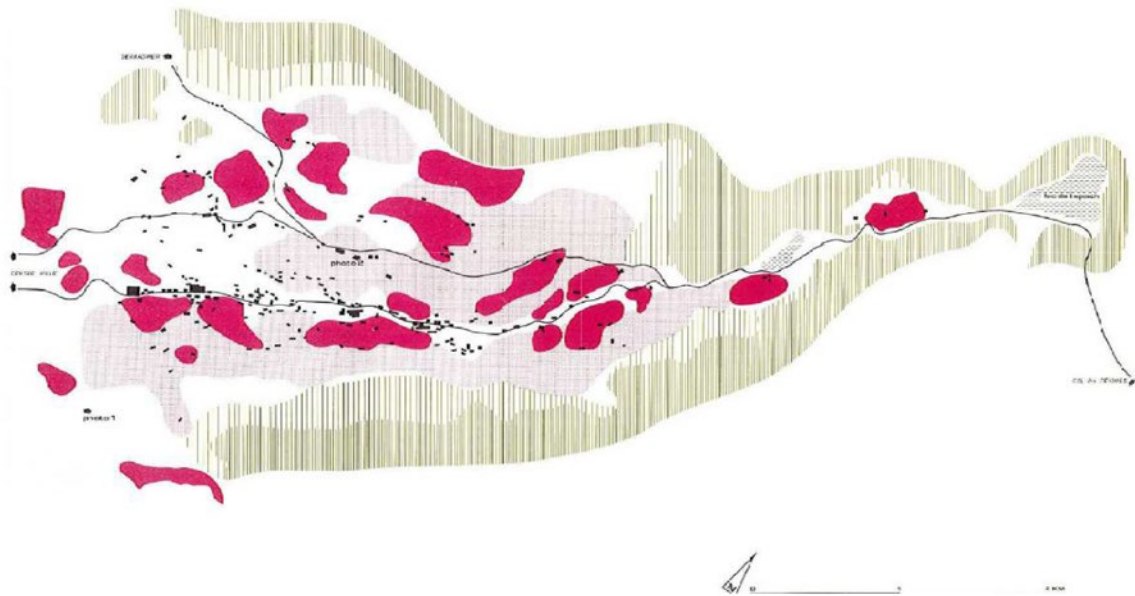
Concernant les maires, c'était un peu différent, car ils avaient également leur problème de zone d'activité, de lotissement : c'était différent. Tandis que les vignerons, c'était net !

À mon avis, cela ne s'est pas mal passé depuis, du côté du vignoble alsacien.









Frédéric Pousin. – D'une manière générale, oui, le vignoble est une activité agricole privilégiée, qui a des moyens et qui a accédé à un statut.

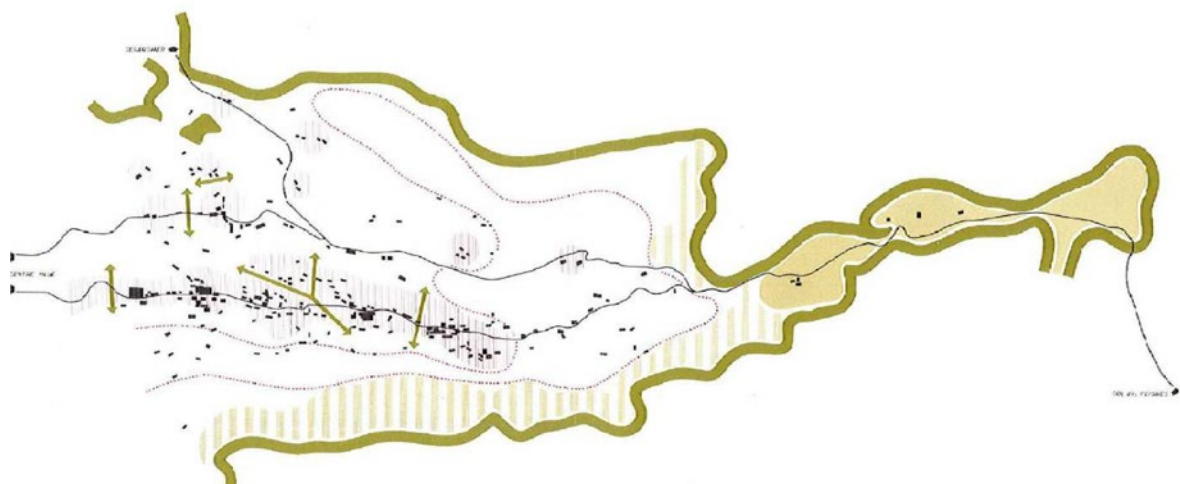
LA BRESSE (VALLEE DU CHAJOUX) état actuel

-  Forêts
-  Friches
-  zones à fort caractère de paysage
-  principales surfaces agricoles menacées
-  itinéraires touristiques



LA BRESSE (VALLEE DU CHAJOUX) propositions

-  renforcement des ceintures de la forêt
-  zones résiduelles à développer
-  principes de développement du territoire à partir d'un paysage existant
-  sites naturels à protéger
-  permettre à l'agriculture d'acquiescer, sous des conditions strictes, à la production de viande dans les zones résiduelles
-  zones à vocation agro-forestière ou aménagement de terres en production pour le regain de biodiversité (agriculture, etc.)
-  maintien d'un paysage libre
-  maintien en zone agricole



Jacques Sgard. – Exactement. Les maires étaient souvent des vigneron.

Frédéric Pousin. – Qui plus est !

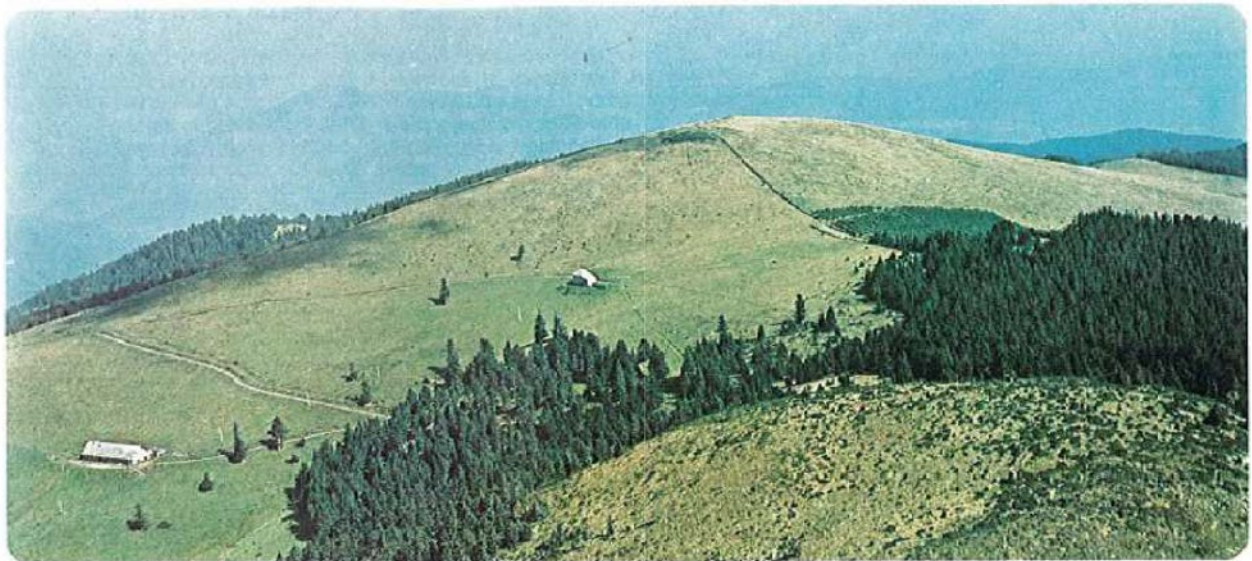
Jacques Sgard. – J’ai beaucoup travaillé avec leur représentant, M. Ziegler, qui avait du poids. Il était intéressant : c’était formidable. Il était maire d’Hunawih.

Alexandre Callens. – En comparant les études, on a le sentiment que l’étude de Marseille est plus théorique, avec une dimension de recherche du point de vue de la méthode, alors que celle des Vosges est nettement plus affirmée dans sa construction méthodologique, ce qui se révèle dans son format tel que nous l’avons expliqué.

As-tu le souvenir d’avoir été davantage dans la recherche et la prospective à Marseille, et plus opérationnel dans le cas des Vosges ?

Jacques Sgard. – Je pense que tu as tout à fait raison. Personnellement, je travaillais dans un cadre tel, à Marseille, que cela encourageait les recherches un peu théoriques, abstraites. Tandis que dans le massif vosgien et dans les Vosges en général, j’étais très en contact avec les gens, sans aucun doute. Surtout, les gens de l’OREAM, comme vous l’avez dit, étaient très en liaison avec les maires et les conseils généraux.

Frédéric Pousin. – Merci beaucoup, Jacques, pour cet entretien, qui nous a permis de compléter nos investigations sur Marseille et l’OREAM Lorraine.



LES HAUTES VOSGES

La grande zone des sommets forme une démarcation entre le versant alsacien et le versant lorrain et s'épanouit largement vers le sud en une unité remarquable dont l'image s'impose comme celle d'un monument naturel ou d'un grand parc de nature.

Il s'agit, il est vrai, d'une nature sur le mode vosgien, qui porte jusqu'aux sommets des ballons la marque rurale, et plus précisément ici celle du pasteur. L'altitude règle de façon saisissante, et sur une dénivellée somme toute assez faible, toute la vie rurale et elle se traduit par des strates de paysage auxquelles correspondent un type de culture, un type de végétation et un type d'habitat.

Les Hautes Chaumes sont le grand balcon des Vosges, espace de lumière ou de brumes où le contact avec l'élément naturel est

total. De tels paysages doivent rester «sauvages», intacts, non colonisés par l'habitat résidentiel et l'industrie touristique. La force du contraste avec l'espace plus humanisé des vallées doit être maintenue et la progression vers le haut doit marquer des séquences, une valorisation et une exaltation des différents types de paysages traversés (1).

Il faut en particulier éviter que les hautes vallées vosgiennes, celles qui jouent un rôle capital dans l'approche des sommets, ne deviennent le réceptacle d'équipements touristiques ou résidentiels ou ne soient obstruées par des enrésnements. Plus encore que les chaumes, dont on peut penser que la sauvegarde est devenue pour beaucoup une nécessité et une évidence, les hautes vallées constituent des zones extrêmement sensibles.

(1) Cf. Chapitre IV - La Bresse

