



Norois

Environnement, aménagement, société

242 | 2017

**Espace fluvial, ancrage territorial, travail collaboratif,
réseau**

Qu'est la Métropole-jardin devenue ?

The Fate of the Garden Metropolis Project

Jean-Marc Zaninetti et Lucas Berry



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/norois/6053>

DOI : [10.4000/norois.6053](https://doi.org/10.4000/norois.6053)

ISBN : 978-2-7535-5895-3

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 22 juin 2017

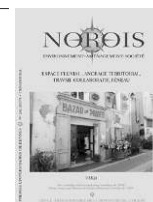
Pagination : 83-96

ISBN : 978-2-7535-5893-9

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Jean-Marc Zaninetti et Lucas Berry, « Qu'est la Métropole-jardin devenue ? », *Norois* [En ligne], 242 | 2017, mis en ligne le 22 juin 2019, consulté le 13 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/norois/6053> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.6053>



Qu'est la Métropole-jardin devenue ?

The Fate of the Garden Metropolis Project

Jean-Marc ZANINETTI^a et Lucas BERRY^b

^a Université d'Orléans, CNRS, LEO, UMR 7322, BP 26739, F-45 067, Orléans, France. (jean-marc.zaninetti@univ-orleans.fr)

^b Architecte – urbaniste, ancien chargé d'étude de l'OREALM, ancien directeur d'études au SGAR Préfecture de la Région Centre.

Résumé : Le projet de la « Métropole-jardin » dans la vallée de la Loire moyenne a été élaboré à partir de 1968 dans le schéma élargi de l'aménagement des zones d'appui du Bassin parisien. Impulsé par l'État, puis délégué à la nouvelle institution régionale dans le cadre de la décentralisation, ce projet innovant introduit les concepts de réseau métropolitain et de coupures vertes. Adopté en 1975, il n'est cependant pas suivi de réalisation effective. Les logiques de concurrence territoriale priment sur la volonté de coopération, d'autant que la croissance industrielle et démographique que le schéma régional devait encadrer s'évapore progressivement après 1975. Chemin faisant, la volonté affichée de maîtriser l'étalement urbain perd de sa force. La non-réalisation du projet de Métropole-jardin illustre le principe selon lequel la planification suit les besoins de l'économie et non l'inverse.

Abstract: The "Garden Metropolis" project was initiated in the Loire valley in 1968 in the general framework of the spatial planning project of the larger Paris region. Conceived by state agencies, it was later transferred under the responsibility of the newly created regional authority. Finally adopted in 1975, the project was never completed. The high-speed rail project underpinning the whole planning concept was abandoned gradually between 1977 and 1981. Rivalry prevailed over cooperation in the context of a general economic slowdown after 1975. Meanwhile, urban growth management plans were cast aside. The "Garden Metropolis" project was not put in practice, supporting the evidence that planning follows economy and not the reverse.

Mots clés : Aménagement du territoire – Loire – réseaux de villes – étalement urbain – décentralisation – projet urbain – prospective

Keywords: Spatial Planning – Loire – Urban Network – Urban Sprawl – Decentralization – urban planning – prospective

INTRODUCTION

L'histoire de l'aménagement du territoire est jalonnée d'occasions manquées et de beaux projets qui n'ont finalement pas suscité de réalisation concrète. Le projet de la « Métropole-jardin » dans la vallée de la Loire moyenne en fait partie. Il s'agit

d'un schéma d'aménagement régional qui a été élaboré entre 1968 et 1975 dans le cadre général des grandes politiques d'aménagement du territoire initiées par la DATAR, à partir de sa création en 1963. Il s'insère en particulier dans le schéma élargi de l'aménagement des zones d'appui du Bassin parisien. Ce schéma est le fruit d'un exercice de prospective

territoriale qui a introduit deux idées assez neuves pour l'époque : structurer le territoire à partir d'un réseau de villes plutôt que d'une seule métropole et concilier le développement urbain avec la préservation de l'environnement et la mise en valeur du patrimoine en introduisant des coupures vertes et en préconisant un urbanisme respectueux des qualités paysagères spécifiques du Val de Loire. L'ensemble a été joliment baptisé « Métropole-jardin ». Approuvé par toutes les instances, tant nationales que régionales en 1975, ce projet n'a cependant pas été suivi d'effet. Nous verrons que c'est en partie dû à la nature prospective de ce projet métropolitain.

La démarche prospective s'inscrit dans le prolongement du diagnostic territorial. Elle répond à la même injonction que l'aménagement, qui consiste à construire le présent par rapport aux besoins du futur (Berger, 1958). La prospective tente de franchir un pont entre connaissance passive de l'existant et besoins de l'action publique. Chemin faisant, elle prend un risque intellectuel en faisant un certain nombre de paris sur l'avenir. C'est pourquoi il semble nécessaire d'effectuer un retour systématique sur les travaux de prospective passés, non pour rire des chiffrages fantaisistes qu'ils invoquent à l'appui des options qu'ils défendent, mais en ce qu'ils sont « révélateurs des modes de fonctionnement, des représentations et des systèmes de valeurs d'une période donnée » (Plassard, 2004, p. 114). Plus simplement, l'exercice est salutaire en ce qu'il permet de repérer les bifurcations essentielles qui ont changé les trajectoires territoriales effectives par rapport aux trajectoires prévues. Ceci permet de hiérarchiser les décisions entre ce qui s'avère essentiel à long terme et ce qui n'est finalement qu'un épiphénomène, important aux yeux des acteurs au moment où il survient, mais qui n'impacte pas vraiment les dynamiques profondes qui transforment les territoires à long terme.

Les politiques d'aménagement du territoire soulèvent un doute légitime sur leur efficacité. Une fois le diagnostic territorial posé, quelle place restait-il pour la volonté politique ? Cette question ne s'est pas toujours posée. La planification a suscité l'enthousiasme en France pendant toute la période des « Trente Glorieuses » pendant laquelle le projet de la Métropole-Jardin a été élaboré (Roux, 2006, p. 51-56). Le doute s'est insinué plus tard, après que le retournement du cycle économique en 1974

a conduit à la mise en sommeil des grands desseins d'aménagement du territoire conçus durant la période Gaullienne (Lacaze, 1995 ; Rochefort, 2002 ; Plassard, 2004 ; Roux, 2006).

Nous nous concentrons sur l'étude de cas de la Métropole-jardin en Région Centre Val-de-Loire en rappelant dans un premier temps l'historique et la nature de ce projet. Nous discutons en particulier les motivations des projections de population et d'emploi qui sous-tendent ce scénario dans son contexte avant d'évaluer dans un second temps comment les choses ont évolué à partir de 1975, et quelles ont été les bifurcations essentielles qui peuvent expliquer pourquoi ce schéma d'aménagement n'a finalement pas été suivi d'effet et quelles conséquences essentielles ont résulté de sa mise en sommeil. La non-réalisation du projet de Métropole-Jardin illustre les hésitations de la politique d'aménagement de l'État, des acteurs locaux incapables de surmonter leurs rivalités de clocher, ainsi que le principe selon lequel la planification suit les besoins de l'économie et non l'inverse.

LE PROJET DE LA MÉTROPOLE-JARDIN

Le projet de la Métropole-jardin est élaboré en deux phases à partir de 1968. Il s'inscrit dans le cadre des projets d'aménagement des « zones d'appui » du Bassin parisien qui complète les grands plans d'aménagement du territoire initiés à la création de la DATAR en 1963. Repris par l'instance régionale dans le contexte d'une décentralisation naissante, le projet de la Métropole-jardin est finalement approuvé en 1975 (tableau 1).

Création d'une zone d'appui du Bassin parisien dans la vallée de la Loire moyenne

Toute la politique d'aménagement du territoire de la période Gaullienne s'inscrit en réponse au débat national sur la centralisation excessive du pays autour de sa capitale (Gravier, 1947). Perçue comme une vulnérabilité stratégique démontrée par l'histoire, la centralisation parisienne est un problème rendu d'autant plus aigu dans les années 1960 qu'il s'accompagne d'une croissance démographique débridée, facteur d'étalement des banlieues

Date	Étape
10 septembre 1968	Création de l'organisation d'études et d'aménagement de la Loire moyenne (OREALM) par arrêté préfectoral.
29 juillet 1971	Approbation par le CIAT du livre blanc de l'OREALM « Vers la Métropole-jardin ».
5 juillet 1972	Réforme territoriale instituant la Région en établissement public.
Décembre 1973	Transformation de l'OREALM en Organisation d'Etudes et d'Aménagement de la région Centre (OREAC).
Avril 1975	Le schéma régional de la « Métropole-jardin » est approuvé par le conseil régional du Centre.
Décembre 1983	L'OREAC cesse ses activités.
29 mai 1990	Jacques Chérèque, ministre délégué à l'Aménagement du territoire lance la politique des réseaux de villes.
Avril 1992	Publication du Livre Blanc du Bassin parisien, le scénario « métropolitain maillé » mentionne le réseau de villes Orléans – Blois – Tours.
1994	Charte du Bassin parisien, création de la Mission interministérielle et interrégionale d'aménagement du territoire (MIAT) du Bassin parisien, contrat de plan interrégional du Bassin parisien (CPIBP).
1995	Projet de « Technopole-jardin » en région Centre.
2000	Le CPIBP n'est pas reconduit.
23 juin 2011	Approbation du Schéma régional d'aménagement durable du territoire de la Région Centre (SRADDT), le « réseau métropolitain régional » place Châteauroux, Bourges, Montargis, Dreux et Chartres sur le même plan qu'Orléans, Tours et Blois.

Tableau 1 : Chronologie du projet de la Métropole-jardin et de sa postérité
"Timeline" instead of "chronology"

et de congestion. La politique d'aménagement du territoire qui est confiée à la DATAR à partir de 1963 a donc pour mission principale de répartir la croissance en suscitant l'émergence de nouveaux pôles métropolitains pour équilibrer le territoire (Rochefort, 2002) tout en canalisant la croissance de la région parisienne dans un schéma d'aménagement ordonné autour de la création de villes nouvelles (DREIF, 1965). La combinaison des villes nouvelles et des métropoles d'équilibre doit éviter le scénario jugé inacceptable d'une croissance et d'un étalement urbain incontrôlé aux franges de la région parisienne (OTAM, 1972).

C'est en 1964, à l'occasion de l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (DREIF, 1965), que s'est formée l'idée de compléter le schéma national d'aménagement du territoire en l'étendant à l'ensemble du Bassin parisien. Quatre « zones d'appui » ont été définies autour des principales agglomérations de plus de 100 000 habitants au recensement de 1962 et des principales vallées fluviales, dont celle de la Loire moyenne dans sa traversée des trois départements de l'Indre et Loire, du Loir et Cher et du Loiret. La vallée de la Loire moyenne est organisée autour des agglomérations urbaines de Tours et

d'Orléans (Coppolani, 1969). Avec la concurrence frontale qu'il implique, le caractère bipolaire de la vallée de la Loire moyenne est une source de tensions qui mine systématiquement la région Centre depuis la délimitation de cette circonscription d'action régionale en 1960. Il a été décidé de doter les zones d'appui du Bassin parisien d'organismes d'étude et d'aménagement calqués sur le modèle des OREAM qui étaient créés pour les huit « métropoles d'équilibre » qui devaient constituer l'échelon supérieur de l'armature urbaine du plan d'aménagement d'ensemble du territoire métropolitain (Cohen, 2002). Le groupement interministériel pour l'aménagement du Bassin parisien, une émanation de la nouvelle direction à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) fondée en février 1963, retient pour la « zone d'appui » un territoire de plus de 380 communes (7 600 km²) étendu le long de la Loire moyenne sur 250 kilomètres de vallée et large de 20 à 30 km selon les secteurs, ce territoire ne comptait encore que 632 000 habitants au recensement de 1962 sur, soit une densité comparable à la moyenne nationale de l'époque (85 habitants par km²). Les directives de la DATAR établissent le cahier des charges pour le développement urbain dans la vallée. Celui-ci préconise, notamment, le

développement des activités dites « supérieures », universités, industries à haute valeur ajoutée, tertiaire de direction, tout en rappelant l'importance de la production agricole et du tourisme mettant en valeur le patrimoine historique exceptionnel de la vallée. Il semble nécessaire de maîtriser l'urbanisation du Val de Loire pour assurer le succès de son développement urbain.

L'organisme régional d'études et d'aménagement de la Loire moyenne (OREALM) est créé par arrêté préfectoral le 10 septembre 1968. Il a pour mission première de mener les études jugées nécessaires par la DATAR pour l'aménagement de la vallée. L'OREALM est placé sous la tutelle du Préfet de Région et financé par l'état pour une mission initiale de deux ans. Une équipe pluridisciplinaire d'une douzaine de chargés d'étude et d'assistants est placée sous la direction d'un fonctionnaire de l'État. À ces ressources internes se sont ajoutées des prestations extérieures émanant d'universitaires ou de bureaux d'étude permettant de répondre à des demandes à façon. Cette équipe a fonctionné pendant six ans de 1969 à 1975, changeant de statut en cours de route en devenant l'Organisme d'études et d'aménagement pour la région Centre en décembre 1973 (OREAC). Les travaux de recherches de l'OREAC se sont prolongés pendant 10 ans sous la tutelle des élus locaux qui, compte tenu de leur droit de regard sur ces travaux, les ont soumis à une consultation régionale, départementale et locale. Il en a découlé deux projets consécutifs, qui se sont traduits par deux publications. Le livre blanc de 1971 traduit l'essence du projet originel créé pour le compte de l'État (OREALM, 1971). À la suite d'un travail plus participatif et plus largement négocié avec les collectivités locales, celui-ci est repris et remplacé par la publication définitive d'un schéma régional d'aménagement à valeur indicative (OREAC, 1977).

Phase préliminaire du schéma d'aménagement

La première phase du travail de l'OREALM a été féconde. L'organisme a été un laboratoire d'idées originales du fait, en particulier, de l'interaction notamment entre architectes, urbanistes, paysagistes, économistes, géographes et sociologues. La prise en compte des aspects environnementaux, paysagers et patrimoniaux dans le projet représentait une inno-

vation dans le contexte de l'époque (Le Grontec, 1977). Les « Éléments pour un livre blanc » publiés en 1970 ont proposé l'idée d'une mise en réseau des villes de la vallée autour d'une infrastructure de transport ferroviaire rapide. Cette solution a été retenue dans le livre blanc de 1971, intitulé « Vers la Métropole-jardin », qui est approuvé par le Comité Interministériel à l'Aménagement du Territoire du 29 juillet 1971. L'armature urbaine existante devait être mise en réseau sous la forme d'un réseau hiérarchisé de villes grandes, petites et moyennes, reliées entre elles par la voie ferroviaire et séparées par des coupures vertes garantissant la protection de l'environnement. Le label de « Métropole-Jardin » n'a aucun rapport avec la cité-jardin de Ebenezer Howard, qui est un projet d'urbanisme à l'échelle du quartier. Il a été choisi en référence à l'histoire de la vallée qui célèbre le « jardin de la France » depuis la Renaissance.

Ce système urbain multipolaire entendait répondre au désir de concilier la ville et la campagne sans que l'une ne prédomine sur l'autre tout en créant un système urbain de dimension métropolitaine. Ce document a été élaboré à la suite de nombreuses consultations publiques et a été approuvé tant au niveau régional (CODER) que national (CIAT). La Métropole-jardin avait pour objectifs prioritaires de décongestionner la région parisienne, préserver et promouvoir le patrimoine du Val de Loire et constituer un pôle de développement pour la région Centre. L'éducation et la sensibilisation du public faisant partie de ses missions, l'OREALM a créé un périodique bimestriel, les « Cahiers de l'OREALM » dont la publication a duré de 1970 à 1973.

Élaboration d'un schéma d'aménagement régional

Cette seconde phase commence par la transformation du contexte institutionnel. La décentralisation est en marche. La loi du 5 juillet 1972 érige la Région en établissement public. L'OREALM devient l'OREAC en décembre 1973. Les travaux d'aménagement sont réorientés dans ce nouveau contexte, et l'État s'efface progressivement. L'équipe de recherche est remaniée et les objectifs d'étude sont redéfinis. Les travaux de préparation du schéma régional occupent la période 1973-1975. Les principes essentiels du projet précédent sont toutefois repris. Le rôle directeur des villes

principales d'Orléans, Blois et Tours est rappelé, et le projet de train rapide « Métro-Loire » doit assurer la cohésion de cette métropole linéaire et discontinue. La priorité des coupures vertes est réaffirmée pour préserver l'environnement (Martin-Halaire, 2010). Des objectifs de croissance ont été fixés pour la vallée de la Loire moyenne, divisée en 11 secteurs distincts (figure 1). Ces objectifs s'appuient sur des hypothèses démographiques que nous discuterons plus loin.

Le schéma régional ayant valeur indicative, il n'était pas opposable aux Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) ni aux plans d'occupation des sols (POS) en cours d'élaboration à cette période sous la coordination de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE). Le périmètre de la Métropole-jardin englobait tout ou partie de cinq SDAU, ceux de Tours, d'Amboise, de Blois, d'Orléans et de Gien.

Une campagne de sensibilisation du public, relayée notamment par de nombreux articles de presse, a précédé la consultation formelle des ins-

tances telles que les trois conseils généraux concernés et le Conseil Économique et Social régional, dont les observations sont intégrées au projet. Finalement, l'ensemble du schéma régional est adopté par le conseil régional en avril 1975 à une large majorité. L'ensemble fait l'objet d'une publication ultérieure.

Un projet urbain ambitieux, mais raisonnable dans son contexte

Le projet d'aménagement de la Loire moyenne a été élaboré dans un contexte de croissance urbaine sans précédent. Le livre blanc de l'OREALM « Vers la Métropole Jardin » est élaboré dans la foulée de la publication des résultats du recensement de 1968, qui révèle l'ampleur de la croissance survenue depuis 1962. Le Val de Loire est devenu très attractif durant les années 1960. Cette attractivité s'explique alors par la politique volontariste de décentralisation industrielle au profit de laquelle de nombreux éta-

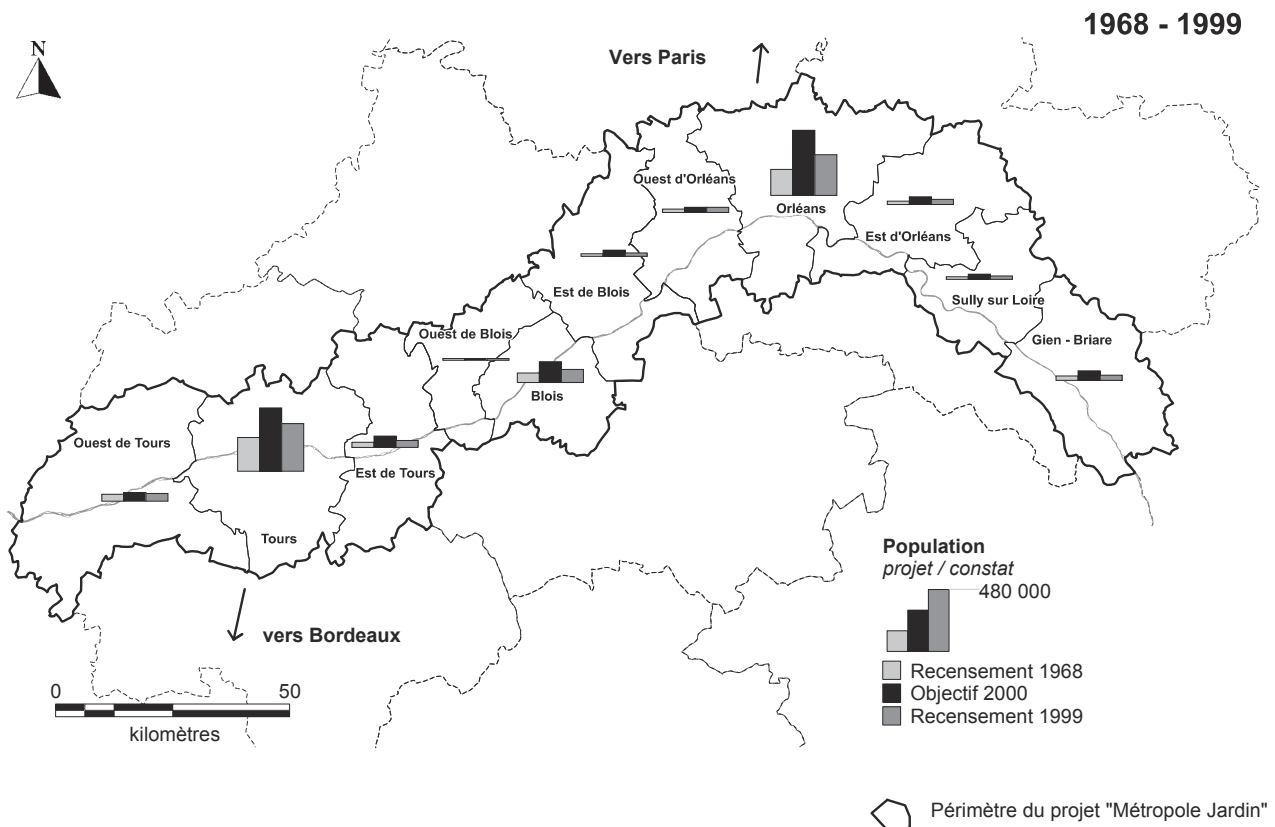


Figure 1 : Objectifs de développement de la Métropole-jardin 1970-2000 et évolutions constatées en 1999. Source : OREAC, document provisoire septembre 1974; INSEE, recensements 1968 et 1999

The Garden metropolis development goals 1970-2000 and the observed trends in 1999

blissements industriels quittant la région parisienne choisissent de s'y implanter. Bien qu'elles ne soient pas éligibles aux aides à l'implantation du fait de la proximité de la capitale, les entreprises qui choisissent de s'y installer trouvent dans le Val de Loire des disponibilités foncières abondantes à prix avantageux et une bonne accessibilité à la capitale, routière, ferroviaire et téléphonique, un aspect essentiel dans les conditions de communication de l'époque (Claval, 1993). Dans ce contexte de croissance économique et d'urbanisation rapide, les villes de Blois, d'Orléans et de Tours se développent très vite (Coppolani, 1969). Dans ces conditions, il semble indispensable d'encadrer cette croissance urbaine.

C'est l'époque de la planification étatique, des villes nouvelles, et des grands ensembles. L'urbanisme de zonage se met en place avec la Loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. Le rapport Hautreux-Rochefort (1964) préconise de renforcer l'armature urbaine supérieure du territoire. Les villes de la Loire moyenne accompagnent le mouvement. Orléans commande aux architectes Arretche et Gauthier le projet d'aménagement de La Source (1962-1982), une « ville nouvelle » d'initiative locale sans établissement public d'aménagement qui doit se développer à bonne distance de la ville ancienne autour d'un campus à l'américaine accueillant l'université restaurée en 1962, un campus CNRS destiné à accueillir la décentralisation de laboratoires parisiens, le siège du BRGM, un nouvel hôpital et un grand centre de traitement des Chèques Postaux. Le tout peut être relié à Paris-La Défense en 45 minutes grâce à l'aérotrain que l'ingénieur Bertin met alors au point près d'Orléans. On imagine que cette même technologie pourra relier entre eux les centres d'affaire que l'on construira autour des gares d'Orléans, de Blois et de Tours par le moyen du « Métro-Loire », train rapide qui doit assurer la cohérence de cet ambitieux schéma de développement linéaire et polycentrique. La ville de Tours entreprend des politiques moins ambitieuses que celles d'Orléans, mais similaires dans leur inspiration autour de la création d'une université en 1970 à partir de sa faculté de médecine instituée en 1962. Dans ce contexte politique à la fois centralisé et volontariste, un projet qui prévoit d'accueillir un million d'habitants en 1985 et 1,5 million d'habitants à l'horizon 2000, soit une croissance de +2 % par an, semble une ambition raisonnable aux

auteurs du livre blanc. L'architecture générale du projet repose sur un schéma d'urbanisation polycentrique et concentrée. Les trois villes principales doivent accueillir l'essentiel de la population nouvelle. Les deux plus grandes villes doivent plus que doubler leur population (figure 1). Après la régionalisation du projet en 1973, pour devancer les accusations d'ambitions démesurées et apaiser les craintes des représentants des trois autres départements, les auteurs précisent à l'attention des élus régionaux : « Cette hypothèse n'est pas une prévision exacte. » Ils ajoutent « l'intérêt d'une telle prévision est d'aider à apprécier l'ampleur des problèmes qui se poseront dans les 25 années à venir, en matière notamment [...] d'habitat et d'urbanisme, de maîtrise de l'espace » (source : OREAC, Hypothèses démographiques, document provisoire préparatoire, septembre 1974).

L'agglomération de Tours doit atteindre 450 000 habitants en l'an 2000, celle de Blois 150 000 et celle d'Orléans 465 000 habitants. Les espaces interstitiels doivent au contraire être préservés contre un étalement urbain incontrôlé. Il n'y a rien d'extravagant dans ces prévisions qui reflètent les convictions partagées au plus haut niveau de l'État. Paul Delouvrier, alors délégué général au district de la région de Paris déclare en 1965 : « La France va exploser. Il y aura 75 millions d'habitants, dont 65 millions dans les villes en l'an 2000. La région parisienne a 9 millions d'habitants aujourd'hui, et 14 millions demain » (cité dans Roux, 2006, p. 55).

La période suivante voit le projet recevoir un début de réalisation dans un contexte de croissance toujours très vive.

L'autoroute A10 est construite dans la vallée entre 1972 et 1973, reliant Tours à Orléans puis à Paris, les grands ensembles d'aménagement urbain et les deux universités se développent. La population augmente de +2 %/an. L'attractivité économique de la région se confirme. La décentralisation industrielle bat son plein, et la « Métropole-jardin » approche les 350 000 emplois en 1975, soit 50 000 de mieux qu'en 1968. Le développement est tiré par les implantations industrielles.

Le projet de la métropole jardin est finalement approuvé au niveau régional en 1975. Toutefois, les projets de développement de l'aérotrain, confrontés à l'hostilité de la SNCF, sont finalement abandonnés entre 1974 et 1977.

Les doctrines d'urbanisme se transforment à cette époque au détriment des grands ensembles de logement collectif et au profit de l'habitat individuel (Roux, 2006). Le contexte évolue aussi. Les auteurs du rapport final (OREAC, 1977) observent une baisse de la natalité, et proposent une deuxième variante de projections plus prudentes, avec 945 000 habitants à l'horizon 1985 au lieu du million prévu initialement.

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU VAL-DE-LOIRE DEPUIS LES ANNÉES 1970

Le schéma d'aménagement régional de la vallée de la Loire moyenne se présente comme un projet de développement urbain volontariste et ambitieux qui doit être remis en perspective dans le contexte de l'époque de sa conception.

Un projet délaissé

Le schéma d'aménagement de la Métropole-jardin dans la vallée de la Loire moyenne était à peine approuvé qu'il a été délaissé progressivement. Il ne reçoit aucun début significatif de réalisation après 1975 mis à part les opérations qui étaient déjà inscrites au contrat de plan. Par ailleurs, chaque ville mène ses propres projets de développement indépendamment les uns des autres, la région Centre n'assure ni la coordination, ni la promotion d'un projet qui va à l'encontre de la volonté d'indépendance des élus locaux qui s'emparent avidement des nouveaux pouvoirs qui leur sont dévolus par la nouvelle impulsion politique donnée à la décentralisation à partir de 1982. Ceux-ci ont-ils réalisé un véritable « détournement du projet » au détriment du développement de l'ensemble des villes de la Loire moyenne (Thibault et Verdelli, 2008) ?

En pratique, les moyens ont manqué et il nous semble principalement que les circonstances ne s'y prêtaient plus guère, car la vive croissance enregistrée sur la période 1962-1975 s'est ensuite ralentie. Le recensement de 1999 est le plus proche de l'horizon des prévisions qui sous-tendaient les projets d'aménagement du Bassin parisien conçus dans les années 1960, dont la Métropole-jardin était l'un des maillons. La population de la France métropolitaine est passée de 50 millions en 1968 à seulement 58,5 millions en 1999, et non 70 ou

75 millions comme on se le figurait alors. La population de l'Île-de-France est passée d'un peu plus de 9 millions en 1968 à un peu moins de 11 millions d'habitants en 1999, et non 14 millions. De la même façon, la population du périmètre de la Métropole-jardin a progressé à un rythme annuel double de la moyenne métropolitaine entre 1975 et 1999, mais très en deçà des +2 % par an prévu dans le schéma d'aménagement. La population totale du périmètre dépassait le seuil symbolique du million d'habitants en 1999, l'effectif prévu pour 1985, en aucun cas 1,5 million comme on l'avait anticipé. Ce sont surtout les villes qui se sont développées moins rapidement que prévu (figure 1). L'activité économique s'est développée à un rythme soutenu, grâce notamment au développement des emplois de service. Le périmètre de la Métropole-jardin est passé de moins de 300 000 à plus de 430 000 emplois entre 1968 et 1999, loin des 570 000 emplois espérés pour l'an 2000 dans le plan directeur initial.

Avec une croissance moins forte qu'espérée, les logiques de coopération nécessitées par le besoin d'encadrer et de répartir harmonieusement la croissance urbaine ont cédé la place à une logique plus classique de concurrence entre les territoires pour capter le maximum d'implantations d'activités et d'équipements privés et publics. Cette concurrence a été aiguisée par le souci bien légitime des responsables locaux d'attirer le maximum de création d'emploi dans le contexte d'une montée structurelle du chômage. L'abandon de toute ambition de connecter Orléans, Blois et Tours par des trains rapide est sans doute un point crucial. Après avoir fait enterrer le projet d'aérotrain en 1977, la SNCF privilégie la connexion directe des métropoles d'équilibre de Rennes, Nantes et Bordeaux à Paris, ce qui conduit à préférer la construction d'un tracé en Y entre Montparnasse d'une part et Le Mans et Tours d'autre part au détriment de la desserte d'Orléans et de la vallée de la Loire moyenne lors de la décision de construire la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Atlantique en 1981. L'enterrement du projet « Métro-Loire » de desserte ferroviaire rapide entre les villes-centre de la vallée de la Loire moyenne sonne le glas de l'idée de métropole polycentrique, car en privilégiant les liaisons routières sur les liaisons ferroviaires, on compromet surtout les projets de développement de nouvelles centralités urbaines autour des gares et on encourage au

contraire l'exurbanisation des activités à destination des échangeurs d'autoroute. L'OREAC disparaît sans bruit en décembre 1983 après 10 ans d'existence.

Une urbanisation non maîtrisée

L'abdication de la volonté de concentrer le développement urbain dans les agglomérations existantes accompagne les nouvelles politiques d'urbanisme qui avaient déjà commencé à évoluer en ce sens après 1968 comme en témoigne le Rapport Mayoux (1979). L'aide à la personne se substitue à l'aide à la pierre (loi du 3 janvier 1977) tandis que l'état garantit les prêts à l'accession à la propriété (Roux, 2006). Cette politique est rationnelle dans son contexte. La pénurie de logement de l'après-guerre étant résorbée, l'État entend réduire la charge bud-

gétaire de l'aide au logement, en ciblant les aides sur les publics les plus en difficulté et en donnant la main au secteur privé pour les segments les plus solvables du marché. Suivant le modèle américain, c'est aussi une mesure keynésienne de relance, car le développement pavillonnaire périurbain va soutenir l'activité, pas seulement celle des professionnels du bâtiment et des travaux publics (BTP), mais aussi celle de l'automobile, un secteur clé de l'industrie française. Il en résulte une formidable incitation au développement périurbain.

La vallée de la Loire moyenne manifestait déjà une préférence marquée pour l'habitat individuel et la propriété avant 1968. Ces spécificités se sont renforcées entre 1968 et 1999. Le Val de Loire a été un terrain particulièrement propice à l'étalement urbain (figure 2).

Construction de logement

1968 - 2012

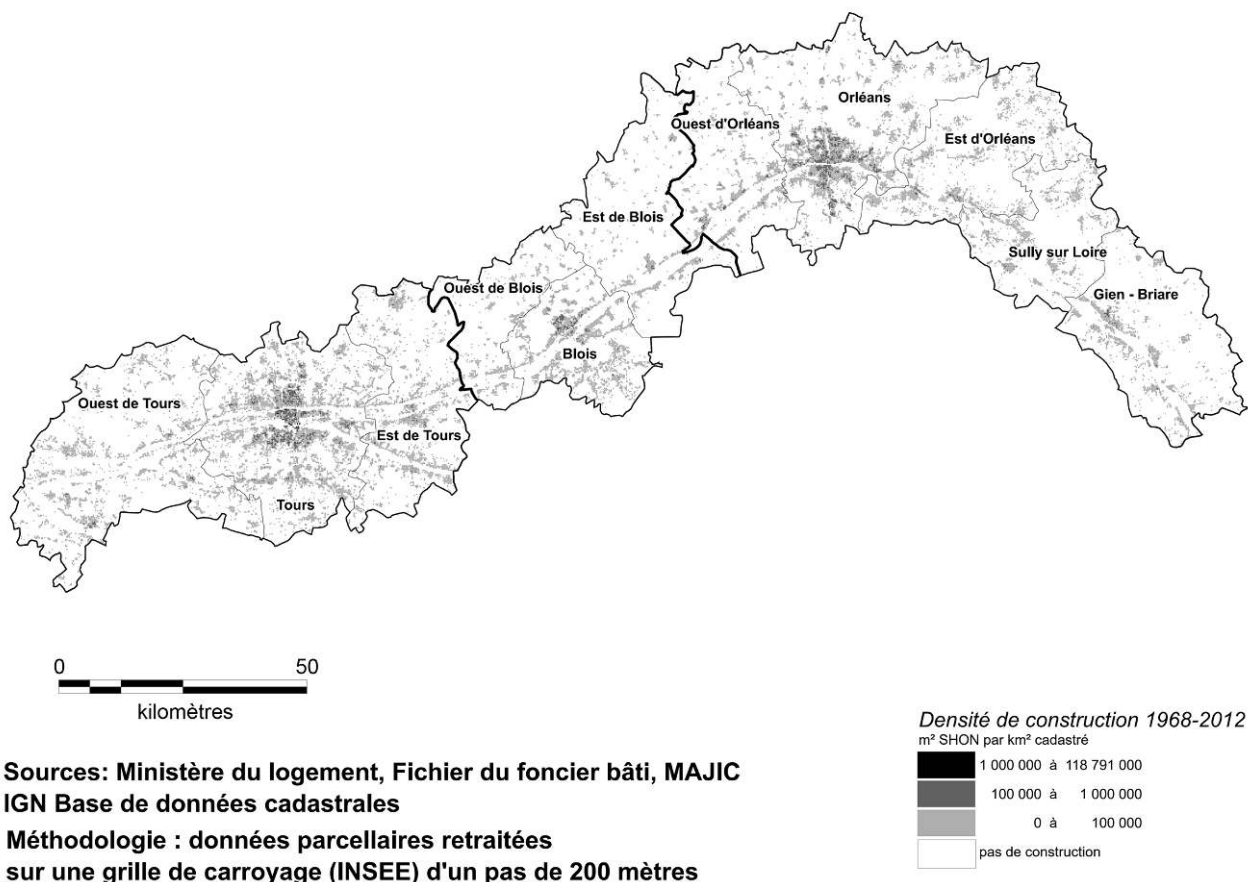


Figure 2 : Étalement urbain dans la vallée de la Loire moyenne depuis 1968
Urban Sprawl in Loire moyenne valley since 1968

Le logement représente la grande majorité des constructions. La figure 2 localise la densité nette des logements construits entre 1968 et 2012.

Le rapport entre les superficies habitables réellement construites et les superficies cadastrales consommées pour la construction de logement montre une relative stabilité du « coefficient d'occupation des sols » réel sur la longue durée dans la vallée de la Loire moyenne (figure 3).

Cet indicateur oscille autour de 0,12 m² de surface habitable par m² de surface cadastrale du terrain. L'indicateur était plus proche de 0,15 entre 1962 et 1974, quand la majorité des nouveaux logements étaient des appartements. L'indicateur a ensuite décliné dangereusement après l'arrêt de la politique des ZUP et l'engouement pour l'accession à la propriété et la maison individuelle jusqu'à atteindre un minimum inférieur à 0,1 dans les années 1980 lorsque 80 % des constructions nouvelles étaient des maisons individuelles. Les années 1990 ont été

marquées par un rebond de la construction d'appartements, mais il faut attendre la loi SRU de 2001 pour observer une inflexion significative en faveur d'une utilisation moins extensive du sol urbain dans la région, même si localement, ce tournant réglementaire est intervenu dans un contexte de croissance urbaine réduite (tableau 2).

Entre-temps, les grandes agglomérations se sont largement étalées. On constate également une urbanisation pratiquement continue le long des axes des anciennes routes nationales 151 et 152 de part et d'autre du lit majeur de la Loire. Les coupures vertes n'ont pas été respectées. Ce qui s'est réellement passé ressemble bien davantage aux tendances de l'urbanisation spontanée que le schéma de développement de la Métropole Jardin était supposé contrarier qu'au principe d'urbanisation discontinu qui était préconisé.

Le Val de Loire n'est pas une exception en matière d'étalement urbain tentaculaire, cette tendance

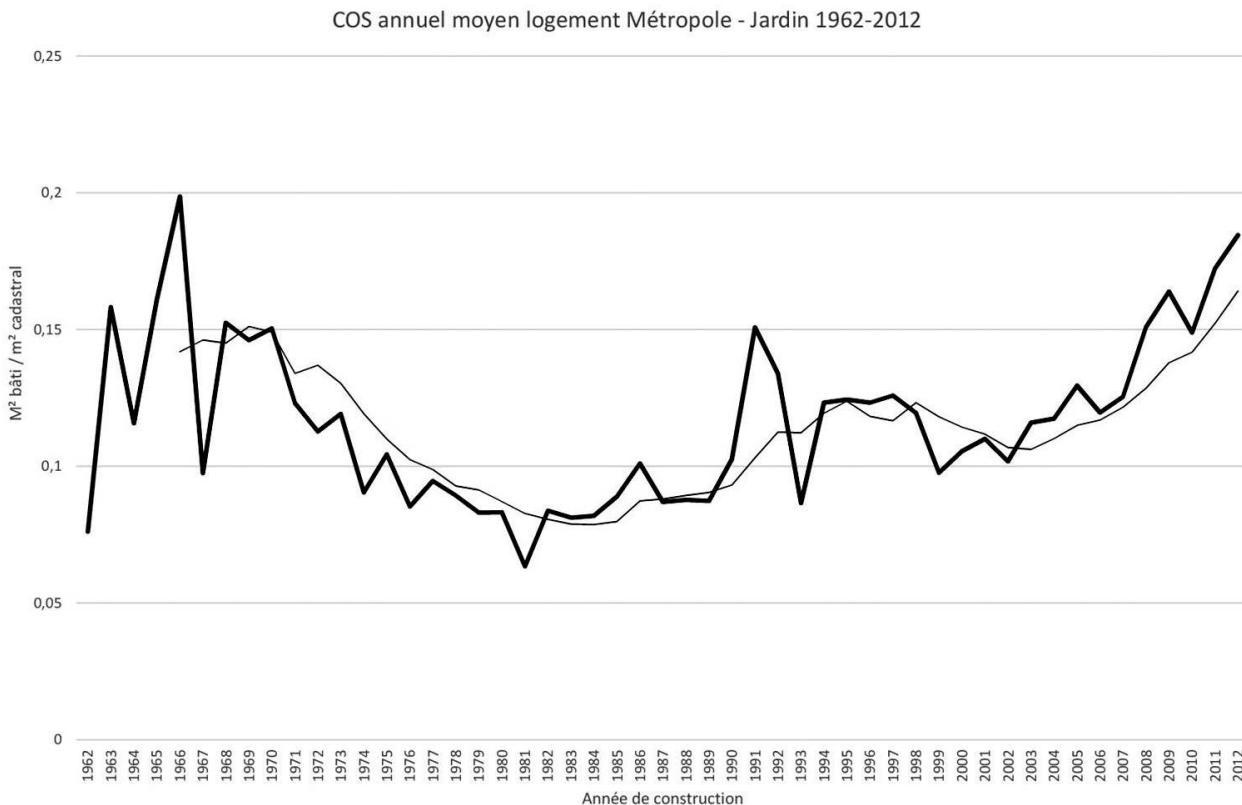


Figure 3 : Densité de la construction de logement dans la vallée de la Loire moyenne entre 1962 et 2013 (Source : INSEE, recensements et DGI – fichiers fonciers MAJIC2)

Density of housing construction in Loire moyenne valley between 1962 and 2013

Période	Consommation foncière (%/an)	Production de logement (%/an)	Croissance démographique (%/an)
1968-1982	+ 2,4 %	+ 3,1 %	+ 1,6 %
1982-1999	+ 1,1 %	+ 1,3 %	+ 0,7 %
1999-2013	+ 0,8 %	+ 1,1 %	+0,5 %

Tableau 2 : Consommation foncière, construction de logements et croissance démographique dans la vallée de la Loire moyenne depuis 1968 (Source : INSEE, recensements ; IGN, BD-parcellaire et DGI, fichiers fonciers MAJIC2)
Land consumption, housing construction and population growth in Loire moyenne valley since 1968

affecte tout le territoire national à la même époque. C'est pourquoi certains aspects de la loi SRU de 2001 ont été conçus pour maîtriser cette croissance périurbaine.

La postérité de la Métropole-jardin

Plusieurs idées introduites dans le projet de la Métropole-jardin ont été reprises par la suite. De façon générale, les concepts de coupures vertes et de réseau métropolitain ont connu une longue postérité dans la suite des travaux d'aménagement du territoire (Le Grontec, 1977). L'intérêt de l'État pour l'aménagement du Bassin parisien a connu une résurrection au début des années 1990 alors que la région parisienne connaissait un regain de croissance (Lacaze, 1995). Le retour d'une forte croissance en région Île-de-France a ravivé le débat opposant dans les années 1980 les professionnels de l'immobilier, qui dénonçaient la pénurie foncière, aux mouvements écologistes émergents qui stigmatisaient au contraire le sacrifice des espaces naturels et agricoles par une périurbanisation incontrôlée. La croissance francilienne débordant sur ses franges, on s'intéresse de nouveau au Bassin parisien. Le livre blanc du Bassin parisien préconise le scénario « du Réseau métropolitain maillé » (Duport, 1992, p. 58-62) qui ressuscite opportunément le concept de réseau de villes, expression légitimée par la déclaration de soutien du ministre Chérèque devant l'assemblée nationale le 29 mai 1990, (Derycke, 1993), et qui fait désormais partie de la doctrine officielle de l'aménagement du territoire en France (Tesson, 1997 ; Royoux, 1997)¹. Les vertus du polycentrisme ont été discutées dans le contexte de l'articulation de l'aménagement du territoire français dans le territoire européen (Baudelle et Castagnede, 2002). Ce concept opportuniste est surtout politiquement cor-

rect dans un contexte d'aménagement du territoire décentralisé où les nombreuses villes moyennes sont engagées dans une vive compétition pour capter des ressources publiques.

En Région Centre, les objectifs de la Métropole-jardin sont repris dans le cadre du « grand chantier du Bassin parisien » des années 90 mais avec un nouveau périmètre comprenant les zones d'emploi de Tours, Amboise, Blois et Orléans. L'émergence de l'aire métropolitaine Orléans-Blois-Tours est alors envisagée comme un projet commun de développement et d'aménagement en associant l'État, la Région et les autres collectivités concernées pour accroître le rayonnement international de la vallée de la Loire moyenne. Sur la proposition de Joël Mirloup, professeur en aménagement à l'université d'Orléans alors en détachement auprès de la DATAR, le projet est rebaptisé « Technopole-jardin ». Ce projet vise principalement au développement d'Orléans, Blois et Tours dans un contexte international. Les principales villes de la vallée de la Loire moyenne se développent encore rapidement à la fin du xx^e siècle. La synergie entre la recherche publique et les industries de pointe établies dans la région dote en particulier Orléans d'un embryon de technopole (Mirloup, 2002a, 2002b). Le réseau de villes Orléans-Blois-Tours est supposé accueillir 1,5 million d'habitants à l'horizon 2015. Toutefois, le document qui est publié par la DATAR (1992) évite tout chiffre pour ne pas susciter de polémique. Le pilotage du projet doit être confié à une conférence mixte d'aménagement associant des représentants de l'État et des représentants des collectivités locales concernées.

Une mission interrégionale du Bassin parisien est mise en place au niveau de l'État et son pilotage est confié à un fonctionnaire du Ministère de l'Équipement. Dans le contexte politique de la décentralisation, il s'agit désormais de conduire des négociations pour la mise en place d'une politique copro-

1. Un historique est consultable en ligne, URL : [<http://www.poles-metropolitains.fr/historique-institutionnel>].

duite entre l'État et les Régions avec un contrat de plan interrégional du Bassin parisien qui doit être signé dans le cadre de la 3^e génération de contrats de plan État-Région (1994-1999). Encore une fois, les résultats sont décevants. Les moyens alloués au volet interrégional du Bassin parisien restent symboliques d'autant que l'économie générale du projet se heurte au scepticisme de la Région Ile-de-France qui ne s'intéresse plus du tout à son environnement régional et lui oppose ses lourds besoins de financement et d'aménagement urbain. Les rituels d'opposition politique entre l'État et les Régions conduiront à l'enterrement du projet en 1999. Pour sa part, la politique des réseaux de ville relève du domaine des rhétoriques impuissantes face à la réalité de la concurrence entre les territoires.

Localement, pas plus que la Métropole-jardin qui l'a précédée, le nouveau « réseau de villes », dont le développement est pourtant inscrit dans le contrat de plan 1994-99, n'a pas connu les résultats escomptés. La conférence mixte d'aménagement ne voit jamais le jour. Comme à leur habitude, les deux villes rivales d'Orléans et de Tours manifestent peu d'empressement à partager les fonctions urbaines supérieures et n'adhèrent pas sincèrement au projet de réseau métropolitain de la DATAR (Demazière et Thibault, 2000). Les logiques de concurrence territoriale priment toujours sur les hypothèses de coopération, ce qui disqualifie les villes de la Loire moyenne dans la course au rang convoité de « métropole » entre les villes intermédiaires françaises qui s'amorce au tournant du siècle (Demazière et Thibault, 2002).

Au-delà de l'horizon 2000

Les évolutions postérieures à 1999 accentuent les tendances qui s'étaient manifestées à partir de 1975. La population a stagné dans le périmètre de la Métropole-jardin, qui ne compte pas plus de 1,1 million d'habitants en 2013. Ce territoire a complètement perdu son attractivité depuis le tournant du XXI^e siècle. Tandis que le nombre total d'emplois progressait encore rapidement jusqu'en 2007, la vallée a subi une crise accentuée à partir de 2008, perdant un grand nombre d'emplois industriels. Localement, l'agglomération d'Orléans a été l'épicentre de cette crise, il y a désormais plus de gens qui quittent la région orléanaise que de nouveaux

habitants qui s'y installent depuis 1999. Tours a mieux tiré son épingle du jeu, réussissant à conserver un rythme de croissance conforme à la moyenne nationale. Toutefois, aucune des deux rivales ligériennes ne parvient à la taille supposée « critique » de 400 000 habitants pour accéder immédiatement au label convoité de « métropole ».

La Région aurait pu jouer un rôle moteur dans ces projets d'aménagement. Au contraire ; elle a été un frein. En effet, la rivalité Orléans-Tours se double de la jalousie des édiles des trois départements non ligériens du Centre, de sorte que l'institution régionale s'est elle-même positionnée en garante d'une égalité des territoires en trompe l'œil qui était hostile au développement métropolitain de la vallée de la Loire moyenne. Ce tournant était déjà manifeste dans la seconde version du projet (OREAC, 1977), et se retrouve encore dans le récent schéma régional d'aménagement « durable » du territoire (SRADDT) adopté finalement en 2011, lequel parle de « réseau métropolitain régional » en plaçant les six préfectures de département sur le même plan avec l'addition des villes de Dreux et de Montargis (Région Centre, 2011, p. 65) et fait référence à un « renforcement des fonctions métropolitaines » en reprenant les projets tourangeaux de réseau de ville interrégional, précisant d'ailleurs le rôle privilégié que Tours a à jouer dans ce dispositif (Région Centre, p. 60 et 61). En 2014, la Région Centre a courtisé en vain celle des Pays de la Loire lors de la réforme territoriale qui a fusionné plusieurs régions. À cette occasion, la ville de Tours s'est déclarée candidate au rôle de capitale de cette région Val de Loire étendue.

Le contentieux entre Orléans et Tours sur l'attribution de la préfecture de région à Orléans remonte à la décision initiale prise en conseil des ministres en 1964. Après avoir vu son ambition d'ériger sa ville au statut de préfecture de région écartée par Michel Debré, Jean Royer, maire inamovible de Tours de 1959 à 1995 s'est opposé sans relâche au projet de la Métropole-jardin et à ses dérivés. Son successeur, Jean Germain (maire de 1995 à 2014) a poursuivi cette ligne politique hostile aux projets de « Technopole-jardin » réactivé par la DATAR en proposant de lui substituer celui d'un réseau de villes élargi vers l'ouest en direction d'Angers, Poitiers et Le Mans dont Tours serait le centre. Le fait que la plus grande ville du Val de Loire ne soit pas capitale régionale n'est toujours pas accepté en Touraine.

L'idée que le périmètre de la région Centre Val-de-Loire est amputé et que Tours devrait être la capitale légitime d'une vaste région Val de Loire élargie vers l'aval et vers le Poitou n'est pas nouvelle (Verrière, 1968). Cette conception justifie une rivalité persistante qui fait obstacle à tous les projets de coopération régionale réussis.

CONCLUSION

Au terme de cette étude de cas, nous sommes en premier lieu confortés dans notre scepticisme vis-à-vis des politiques d'aménagement du territoire. Instruits par l'expérience, nous observons qu'il n'y a pas beaucoup de place pour le volontarisme en la matière dans un cadre démocratique. Les conflits entre les acteurs locaux paralysent l'action d'un État aménageur dont la stratégie n'a par ailleurs jamais été fermement définie. La planification suit les besoins de l'économie et non l'inverse, et les difficultés de réalisation du projet de Métropole-jardin ne sont qu'une illustration supplémentaire de ces contradictions. Sur un demi-siècle (1962-2012) la croissance urbaine de la vallée de la Loire moyenne a été juste équivalente à la moyenne nationale. Après un départ en fanfare jusqu'en 1975, la région s'est ensuite progressivement assoupie, avant d'entrer en déclin à partir de 2008. L'abandon du projet de desserte de la vallée de la Loire moyenne par un train rapide d'une technologie quelconque semble avoir été la seule décision publique décisive, qui a eu en l'espèce un rôle déstructurant. Décidé graduellement entre 1977 et 1981, cet abandon nous semble avoir torpillé l'idée même d'un réseau métropolitain polycentrique, discontinu et concentré qui supposait une desserte de ce type pour assurer sa cohésion et a surtout favorisé au contraire l'étalement urbain tendanciel.

Pourquoi l'État français a-t-il renoncé à développer les villes intermédiaires en général et à l'aménagement du Bassin parisien en particulier ? Dans un contexte de croissance réduite, l'État a dû arbitrer entre ses différentes ambitions d'aménagement du territoire, et semble avoir privilégié le schéma des « métropoles d'équilibre » au détriment des pôles d'appui du Bassin parisien. Il semble avoir également reconnu son erreur de vouloir imposer un schéma d'aménagement du territoire par le haut à des acteurs locaux et régionaux enfermés dans des

logiques de concurrence territoriale (Demazière *et al.*, 2006).

De manière générale, il semble que l'État aménageur a oscillé entre trois attitudes, sans jamais se fixer une orientation stratégique ferme. La première est le laisser-aller, qui prédomine dans les faits sinon dans les discours. La décentralisation est un bon prétexte pour dissimuler un non-agir qui est d'autant plus tentant que les moyens financiers ont toujours manqué. Mais la décentralisation porte aussi une responsabilité essentielle, dans la mesure où les collectivités locales n'ont jamais été prêtes à coopérer dans le cadre d'un schéma régional tel que celui de la Métropole-jardin. Dans un contexte de crise budgétaire structurelle qui va en s'amplifiant, les politiques optionnelles telles que l'aménagement du territoire sont des variables d'ajustement naturelles. L'État peut se contenter de politiques macroéconomiques générales et d'interventions réglementaires qui ont *in fine* des effets bien plus structurants que toute action régionale ciblée. Deux politiques générales, la bascule complète des politiques du logement entre 1969 et 1978 et la décentralisation entre 1972 et 1982, ont eu un effet décisif dans la trajectoire territoriale du Val de Loire. Le laisser-aller de l'État ouvre la porte aux décisions unilatérales « d'états dans l'État » tels que la SNCF, qui a joué un rôle déstructurant essentiel dans l'aménagement de la vallée de la Loire moyenne comme dans d'autres régions du Bassin parisien, telle que la défunte Picardie.

Quand il s'effraie des conséquences possibles de son inaction (Datar, 1972), l'État hésite fondamentalement entre deux approches. La première consiste à garantir l'égalité entre les territoires et à répartir au mieux les fruits de la croissance – s'il y en a – entre tous les départements français. La seconde consiste au contraire à privilégier un petit nombre de pôles de croissance et compter sur leur effet d'entraînement sur le reste de leur ressort territorial. C'est la politique des « métropoles d'équilibre » qui était préconisée dans le rapport Hautreux-Rochefort (1964) et qui sous-tend la logique de la dernière réforme territoriale, au cours de laquelle la région Centre Val-de-Loire est laissée à l'écart, mais ne disparaît pas.

En ce sens, les « zones d'appui du Bassin parisien » apparaissent comme un remord de l'État, garant de l'égalité entre les territoires, qui recherche un lot de

compensation pour les territoires « oubliés » des promesses de l'aménagement dans le « tunnel » entre le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Parisienne du Plan Delouvrier (DREIF, 1965²) et les métropoles d'équilibre situées à la périphérie du territoire métropolitain (Lacaze, 1995).

Tandis que les « réseaux de ville » sont quelque peu relégués dans la doctrine d'aménagement du territoire depuis le tournant du XXI^e siècle, la mode des « métropoles » bat son plein comme en témoigne la loi du 27 février 2014 qui institue des « métropoles » à statut particulier, suscitant localement une nouvelle course de vitesse entre les deux rivales ligériennes pour décrocher le label convoité. Les règles de création définies par la loi laissent une possibilité pour Orléans comme pour Tours de se constituer comme telles à condition de rassembler auprès des élus de leurs communautés d'agglomération respectives une large majorité disposée à consentir à des transferts de compétence substantiels au niveau métropolitain. La loi ouvre la possibilité de déroger au seuil de 400 000 habitants agglomérés au regard « des fonctions de commandement stratégique de l'État et les fonctions métropolitaines effectivement exercées sur le territoire concerné », une expression tout à fait floue qui laisse une marge de manœuvre assez large à la négociation politique. Le nouveau cadre réglementaire laisse aussi une petite place à l'idée de réseau de villes au travers des « pôles métropolitains » (article L5731-1 du code général des collectivités territoriales). Le vieux projet de coopération métropolitaine dans la vallée de la Loire moyenne n'est donc pas tout à fait définitivement enterré et fait toujours débat.

Bibliographie

- BAUELLE G., CASTAGNEDE B. (dir.), 2002. *Le polycentrisme en Europe*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube/DATAR, 266 p.
- BERGER G., 1958. L'attitude prospective, *Revue Prospective*, n° 1, 1958, p. 10.
- CLAVAL P., 1993. *La géographie au temps de la chute des murs. Essais et études*, Paris, L'Harmattan, 343 p.
- COHEN J., 2002. Métropoles d'équilibre, *Strates* [En ligne], Hors-série, [http://strates.revues.org/556].
- COPPOLANI J., 1969. Les principales agglomérations françaises de 1962 à 1968. Leur croissance et leurs structures spatiales, *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 40, fascicule 4, 1969, p. 379-388. [http://www.persee.fr/doc/rgps_0035-3221_1969_num_40_4_4864].
- DEMAZIÈRE C., THIBAUT S., 2000. Tours et Orléans, quelle métropolisation? *Villes en parallèles*, n° 30-31, p. 229-248.
- DEMAZIÈRE C., THIBAUT S., 2002. Projets de territoires et observation des agglomérations : réflexions à partir des cas de Tours et d'Orléans, in JEAN Y., CALENGE C. (dir.), *Lire les territoires*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, p. 91-104.
- DEMAZIÈRE C., CARRIÈRE J.-P., THIBAUT S., HERNANDEZ F., STROOBANT C., BARBOU P., BLONDEL C., MESNIER A.-L., 2006. *Enjeux de la coopération métropolitaine au sein de l'aire ligérienne. Rapport de la 1re phase : synthèse et analyse des documents abordant l'aire ligérienne*, Direction Régionale de l'Équipement Centre, novembre 2006, 90 p. + annexes (non publié).
- DERYCKE P.-H., 1993. Théorie des réseaux de villes, in SALLEZ A. (dir.), *Les villes, lieux d'Europe*. La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, p. 95-105.
- DREIF (collectif), 1965. *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris*, Paris, Direction Régionale de l'Équipement en Île-de-France (DREIF). 247 p.
- DUPORT J.-L. (dir.), 1992. *Livre blanc du Bassin parisien*, Paris, La Documentation Française, 135 p.
- HAUTREUX J., ROCHEFORT M., 1964. Les métropoles et la fonction régionale dans l'armature urbaine française, *Construction-Aménagement*, n° 17, 38 p.
- OTAM (collectif), 1972. *Schéma général d'aménagement de la France. Une image de la France en l'an 2000*, Paris, La Documentation Française, coll. « Documents et méthodes de travail », 334 p.
- OREAC (collectif), 1977. *Aménagement de la Loire moyenne – schéma de la Métropole jardin*, Paris, La Documentation Française, Travaux et recherches de prospective – Aménagement du territoire, 93 p.
- GRAVIER J.F., 1947. *Paris et le désert Français*, Paris, Flammarion, coll. « L'Espace Vital », 330 p.
- MAYOUX J., 1979. *Demain l'espace. L'habitat individuel péri-urbain. Rapport de la mission d'étude présidée par Jacques Mayoux. Études prioritaires interministérielles*, Paris, La Documentation Française, 143 p.
- LACAZE J.-P., 1995. La prospective et l'action, *Metropolis*, n° 104/105, p. 117-121.
- LE GRONTEC P., 1977. Les coupures vertes de la Métropole-Jardin en Val de Loire : rêve et réalité? *Économie rurale*, n° 120, p. 26-33. DOI : 10.3406/ecoru.1977.2502.
- MARTIN-HALAIRE G., 2010. Depuis la Métropole-Jardin (1968-1977). Chronique d'une vision métropolitaine du Val de Loire, Mémoire de DSA, ENSA Paris La Villette, juin 2010, [en ligne], [https://issuu.com/gmartinhalaire/docs/mjdlast2l].
- MIRLOUP J. (dir.), 2002a. Régions périmétropolitaines et métropolisation, Orléans, PUO, 303 p.
- MIRLOUP J., 2002b. Orléans, Éléments d'un système métropolitain, Mappemonde n° 68. 9 p. [http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M402/Mirloup.pdf].

2. Consultable sur Internet, URL : [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/presentation-du-sdaurp-de-1965-a-970.html].

- OREALM (collectif), 1971. *Vers la métropole jardin*, Livre Blanc, Orléans, OREALM, juin 1971, 182 p.
- PLASSARD F., 2004. *Rétrospective de la prospective dans les transports et l'aménagement du territoire*, Paris, Futuribles, Travaux et recherches de prospective, num. 20, 122 p.
- RÉGION CENTRE (coll.), 2011. *Ambition 2020. Schéma régional d'aménagement durable du territoire*, Orléans, Conseil régional du Centre, 188 p.
- ROCHEFORT M., 2002. Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui, *Strates [En ligne]*, Hors-série 2002, [<http://strates.revues.org/515>].
- ROUX J.-M., 2006. *Des villes sans politique*, Nantes, Gulf Stream, 153 p.
- ROYOUX D., 1997. Réseaux de villes et logiques d'efficacité et d'équité, *Flux*, n° 27-28, 1997, p. 17-24. DOI : 10.3406/flux.1997.1201. [http://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_1997_num_13_27_1201].
- TESSON F., 1997. Les Expériences françaises de réseaux de villes : des dynamiques pour de nouveaux territoires, *Flux*, n° 27-28, 1997, p. 25-40. DOI : 10.3406/flux.1997.1202.
- THIBAUT S., VERDELLI L., 2008. La Métropole-jardin du bassin de la Loire, un projet anticipateur ?, *Urbanisme*, n° 363, p. 87-92.
- VERRIÈRE J., 1968. Réflexions sur la région dite du « Centre » pour une véritable région des pays de la Loire, *Norois*, vol. 60-1, p. 503-515.