

La Métropole jardin, un projet urbain régional jamais officiellement abandonné

Serge Thibault, Laura Verdelli

► **To cite this version:**

Serge Thibault, Laura Verdelli. La Métropole jardin, un projet urbain régional jamais officiellement abandonné. La Loire et ses terroirs, Loire et terroirs, 2007, pp.19-24. <hal-00658673>

HAL Id: hal-00658673

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00658673>

Submitted on 10 Jan 2012

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.

La Métropole jardin, un projet urbain régional jamais officiellement abandonné

Serge Thibault, professeur
Laura Verdelli, maître de conférences

Depuis le développement des politiques d'aménagement du territoire, pendant la deuxième moitié du XXème siècle, le bassin ligérien et tout particulièrement sa partie centrée sur les agglomérations d'Orléans, de Blois et de Tours, fait l'objet de projets spécifiques. La Métropole Jardin conçu au cours des années 70 est probablement celui qui a eu la plus grande envergure et la plus grande originalité

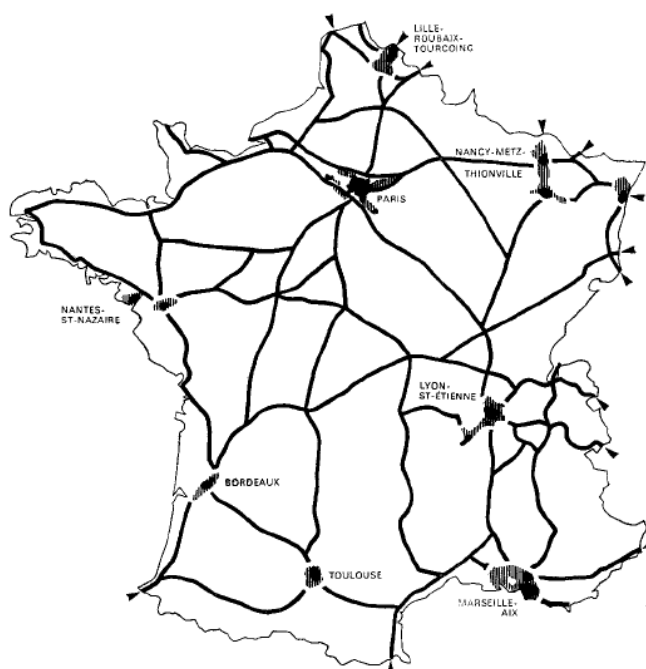
Quels qu'ils soient, les projets développés ont tous comme point commun plus ou moins caractérisé la volonté de mettre en œuvre des dispositifs opérationnels visant à maîtriser le développement urbain et à l'associer avec la valorisation, la gestion et la pérennisation des patrimoines naturels, culturels et paysagers qui sont l'une des principales richesses de l'espace ligérien. Le tout premier de ces projets la Métropole Jardin reste toujours peu connu du grand public, voire même des professionnels de l'aménagement. Pour comprendre les raisons qui ont conduit à son élaboration tout comme à l'échec de sa mise en œuvre, il convient de rappeler brièvement les quelques éléments qui ont contribué à l'émergence d'une politique volontariste en matière d'aménagement du territoire français. Celle-ci est tout d'abord menée par l'Etat, puis à partir de la mise en place de la décentralisation, par des politiques négociées entre différents niveaux de collectivités territoriales.

Rompre avec une centralisation excessive

Au sortir de la seconde guerre mondiale, la France a perdu l'essentiel de sa puissance économique. La création d'un appareil productif moderne, le développement de ses ressources énergétiques, la reconstruction de ses grandes infrastructures, le relogement d'une population en bonne partie démunie, la gestion de l'accroissement de la population urbaine, sont les principaux défis auxquels est confrontée toute une nation. Pour leur faire face, la France s'engage, d'un côté dans le développement de la coopération européenne et de l'autre, dans le rééquilibrage de son espace national, jusqu'alors marqué par de fortes différences entre la capitale et la province. L'objectif de cette politique est tout d'abord de doter les principales agglomérations en équipements, nécessaires au développement économique de leur espace régional environnant. Elle vise également à maîtriser la pression urbaine subie par l'Île de France qui concentre à elle seule l'essentiel des services tertiaires supérieurs, l'essentiel des infrastructures de recherche et de formation de haut niveau et offre la plus grande diversité en matière d'activités. Cette position bien particulière de la capitale est le résultat d'un long processus historique qui a été marqué par un rattachement progressif, et continu, des premiers territoires féodaux puis des anciennes provinces, au domaine royal, redessinant ainsi en permanence les contours des espaces locaux. Ce centralisme est définitivement mis en place par la Révolution française avec un système territorial marqué par une hiérarchie directe entre la capitale, les départements et les communes.

La politique d'aménagement du territoire qui sera progressivement établie à partir des années 1950 et qui conduira en 1964 à la création de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) vise à contrebalancer cette centralisation. Celle-ci n'a pas favorisé la capacité des espaces provinciaux à se développer, tant sur le plan économique que sur d'autres. En même temps elle aspire à mieux répartir la croissance de la population urbaine, devenue particulièrement importante au début des années 1960. Pour ce faire, la

DATAR propose de mener une politique volontariste d'aide au développement de huit métropoles¹ d'équilibre à la région parisienne, Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz-Thionville, Strasbourg, Lyon-Saint-Étienne-Grenoble, Marseille-Aix-en-Provence-Delta du Rhône, Toulouse, Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire. Cinq d'entre elles seront dotées d'un Organisme d'Etude d'Aménagement de l'aire Métropolitaine (OREAM), censé élaborer leur nouveau Schéma Directeur². Ces huit métropoles correspondent aux principales agglomérations urbaines françaises de l'époque, toutes situées quasiment en bordure de l'espace national. S'appuyant sur une approche théorique qui fait du chef-lieu le moteur du développement de son espace régional, cette politique doit doter la France d'un réseau de quelques grandes capitales régionales qui présentent les services et les infrastructures leur permettant d'être à termes, de véritables métropoles européennes.



Perspectives de développement des métropoles d'équilibre et leur insertion dans la trame des grandes liaisons primaires³

Au milieu des années soixante et en complément de cette politique de métropoles d'équilibre ; avec la création de neuf villes nouvelles (Marne-la-vallée, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en Yvelines, L'Ile-d'Abeau, Villeneuve-d'Ascq, Evry, Sénart, Val-de-Reuil, Etang-de-Berre) ; la création des quatre premières communautés urbaines (Bordeaux, Lille, Lyon, Strasbourg) ; la mise en place de la Loi d'Orientation Foncière qui définit les nouveaux cadres de la planification urbaine, l'Etat s'est engagé dans une politique d'aménagement du territoire qui sera l'un des facteurs favorisant quelques années plus tard, la création des régions, puis au début des années quatre vingt, l'avènement de la décentralisation.

¹ "Espace urbain qui, tout en permettant la participation des acteurs aux processus d'échelle mondiale, reste une société locale" Lévy J. et Lussault M. (sous la direction de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 609.

² Le rôle et l'impact des OREAM a récemment fait l'objet d'un colloque dédié : "Les OREAM, laboratoires de prospective urbaine" qui s'est tenu le 9 novembre 2006 à Villeneuve d'Ascq, organisé par le laboratoire TVES de l'Université Lille 1

³ Schéma établi sur la base des études poursuivies par le ministère des Travaux publics et des Transports. Source : *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris*, Direction Régionale de l'Équipement en Ile-de-France (DREIF), 1965, figure 1 p. 15 (carte redessiné par Laura Verdelli)

Aménager le Bassin de la Région de Paris

La volonté de maîtriser le développement et l'urbanisation de la capitale, tout comme celle de structurer son espace pour qu'elle puisse assumer en même temps son rôle au sein de la nation et rester l'une des plus grandes villes mondiales, conduit l'Etat à promouvoir "un parti d'aménagement s'appuyant sur les grandes vallées du Bassin Parisien et les villes de plus de 100.000 habitants de manière à limiter la croissance de la Région Parisienne"⁴. Ces grandes villes, recensées par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAURP) de 1965, sont au nombre de huit réparties en quatre groupes : Caen, Orléans et Tours, Amiens et Rouen, Le Havre, Reims et Troyes. Au milieu des années soixante, l'aménagement du territoire correspond donc schématiquement à la planification de trois grands ensembles avec le Schéma Directeur de la Région de Paris, huit villes d'appui et huit métropoles d'équilibre.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) de juillet 1966, charge le Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien (GIABP), de la planification des villes d'appui. "Le 9 avril 1968, le GIABP prescrit l'élaboration d'un schéma d'aménagement à long terme de la vallée de la Loire Moyenne qui exprime deux vocations : zone d'appui du Bassin Parisien et section "clé" du système constitué par le fleuve et ses affluents"⁵. La situation privilégiée de l'axe ligérien, d'Orléans à Tours, n'avait pas échappé aux porteurs de l'aménagement du territoire qui voyaient en cet espace proche de l'Ile-de-France, un lieu possible de desserrement de l'agglomération parisienne.

Vers la Métropole jardin

Tours et Orléans, villes trop petites et trop proches de la ville lumière pour accéder au statut de métropoles d'équilibre, vont être engagées dans un projet de métropolisation à partir de leur insertion en tant que pôles d'appui à son bassin. C'est en effet grâce à cette proximité qu'elles deviennent des composantes d'un grand espace urbain régional, la région urbaine du bassin parisien. La planification du développement de cette région vise à contrecarrer son étalement en le polarisant sur les sous ensembles décrits ci dessus. Dans le cadre de cette politique, l'axe urbain qui va d'Orléans à Tours n'est donc pas conçu comme séparé et distinct de la région parisienne mais plutôt appelé à en devenir une composante urbaine pleine et entière. Il ne s'agit donc pas tant d'en faire une périphérie qu'à doter ces villes en équipements pour que l'ensemble constitué par l'axe urbain ligérien puisse devenir une partie à forte centralité de la région urbaine de Paris. Cette visée relève d'une représentation réticulaire et non plus uniquement hiérarchique des armatures urbaines. Elle préfigure en quelque sorte les modèles que la DATAR et aujourd'hui la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT) utilisent volontiers pour définir l'organisation de l'urbain⁶ français.

⁴ *Aménagement de la Loire moyenne – schéma de la Métropole jardin*, Schéma général d'aménagement de la France, Travaux et recherches de prospective - Aménagement du territoire, Paris, La documentation française, 1977, p. 3

⁵ *Aménagement de la Loire moyenne – schéma de la Métropole jardin*, Schéma général d'aménagement de la France, Travaux et recherches de prospective - Aménagement du territoire, Paris, La documentation française, 1977, p. 3

⁶ "D'abord simplement utilisé par les géographes comme adjectif pour qualifier des phénomènes en rapport avec la question des villes, le mot urbain a gagné son statut de substantif, encore controversé, dans les vingt dernières années. Il peut désigner (...) l'organisation spatiale qui s'est partout substituée, du fait même du processus de

La conception du projet d'aménagement portant sur les agglomérations d'Orléans et de Tours est confiée à l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de la Loire Moyenne (OREALM), créée par l'Etat en 1968. L'équipe pluridisciplinaire de cette organisation avait le choix entre deux positions initiales. La première qui peut être vue comme une traduction directe de la carte de principe du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Bassin Parisien, consiste à étudier séparément les grandes villes ligériennes de la future Région Centre et à établir pour chacune d'elle un schéma de développement leur permettant d'être une composante métropolitaine de ce bassin. Une telle orientation favorise un schéma basé sur une structure centrée qui privilégie les relations directes entre les villes et l'agglomération de Paris.

La seconde orientation consiste à ne pas séparer ces villes mais à considérer qu'elles constituent ou peuvent constituer un véritable système urbain qui peut être métropolisé dans le cadre de son appartenance au Bassin Parisien. Choisie par l'OREALM, cette disposition contribue à donner plus de poids aux relations horizontales entre composantes d'un ensemble métropolitain qu'aux relations de type centre périphérie.

Le projet de la Métropole jardin, préfiguré dès le début des années 1970, et qui affiche sa dernière version en 1977, s'est donc fondé sur ce choix qui reposait sur l'existence d'un axe naturellement, géographiquement, culturellement et historiquement fort structurant – le corridor de la Vallée de la Loire - mais également sur l'existence de technologies de communication plus ou moins nouvelles dont l'aérotrain de l'ingénieur Jean Bertin, comme le laissait présager les essais menés à cette époque, dans les environs d'Orléans, technologies qui tendent à affaiblir les contraintes de l'espace géographique. Si la formalisation de ce projet de métropolisation s'est traduit pas une série de documents principaux, la mise en place progressive des organismes régionaux allait influencer fortement sur l'évolution du projet et en modifier largement le contenu originel :

- juillet 1970, publication par l'OREALM des "Eléments pour un livre blanc" qui correspond à un avant projet sommaire, une déclaration d'intention ;
- juin 1971, présentation par l'OREALM du Livre Blanc "Vers la métropole jardin", l'ouvrage de base qui va servir à la conception du projet. Après une large consultation des collectivités locales, entre les mois de juillet et août 1971, le livre blanc sera approuvé par la Commission de Développement Économique Régional (CODER), le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) et le Conseil des Ministres ;
- 5 juillet 1972, loi qui érige la Région en établissement public à vocation spécialisée ;
- décembre 1973, l'OREALM devient l'OREAC (Organisation d'Etudes d'Aménagement de la Région Centre) élargissant son champ d'intervention aux dimensions de la Région ;
- 1975 Approbation du schéma d'aménagement de la Loire Moyenne par le Comité Economique et Social du Centre ; puis par le Conseil Régional du Centre, qui demande de présenter au Gouvernement un "document de synthèse des orientations, objectifs et actions à entreprendre tels qu'ils ont été précisés et classés

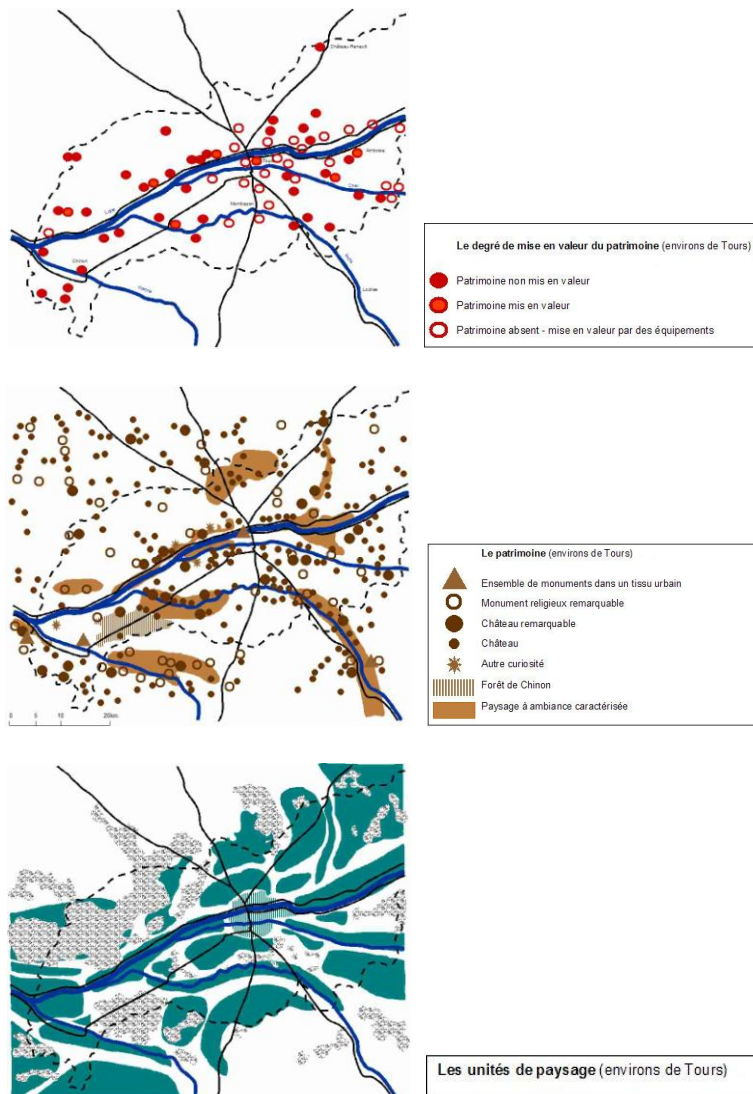
l'urbanisation, aux villes" Lévy J. et Lussault M. (sous la direction de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 949.

dans leurs priorités respectives lors des débats de l'assemblée"⁷ ; et enfin par le CIAT qui lui donne le caractère d'une Directive d'Aménagement du Territoire ;

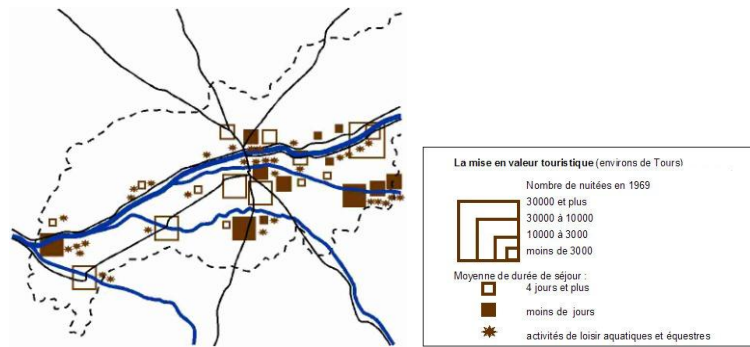
- 1977 Publication du livre Aménagement de la Loire moyenne – schéma de la Métropole jardin

Le projet

Dès 1968, le projet de métropole jardin conçu par l'OREALM proposait d'aménager un corridor fluvial de Tours à Orléans, en passant par Blois, par l'articulation et la coprésence des dimensions naturelles et urbaines du site. Il préconisait ainsi un véritable système linéaire, basé sur une urbanisation discontinue, rythmée par des coupures vertes. Cette articulation visait d'un côté à contenir le développement de l'urbanisation et non pas l'étaler tout le long du val et de l'autre à identifier un certain nombre d'éléments structurants desquels tenir compte dans la planification, tel les patrimoines et leur mises en valeur et l'identification d'unités paysagères.



⁷ Aménagement de la Loire moyenne – schéma de la Métropole jardin, Schéma général d'aménagement de la France, Travaux et recherches de prospective - Aménagement du territoire, Paris, La documentation française, 1977, p. 3



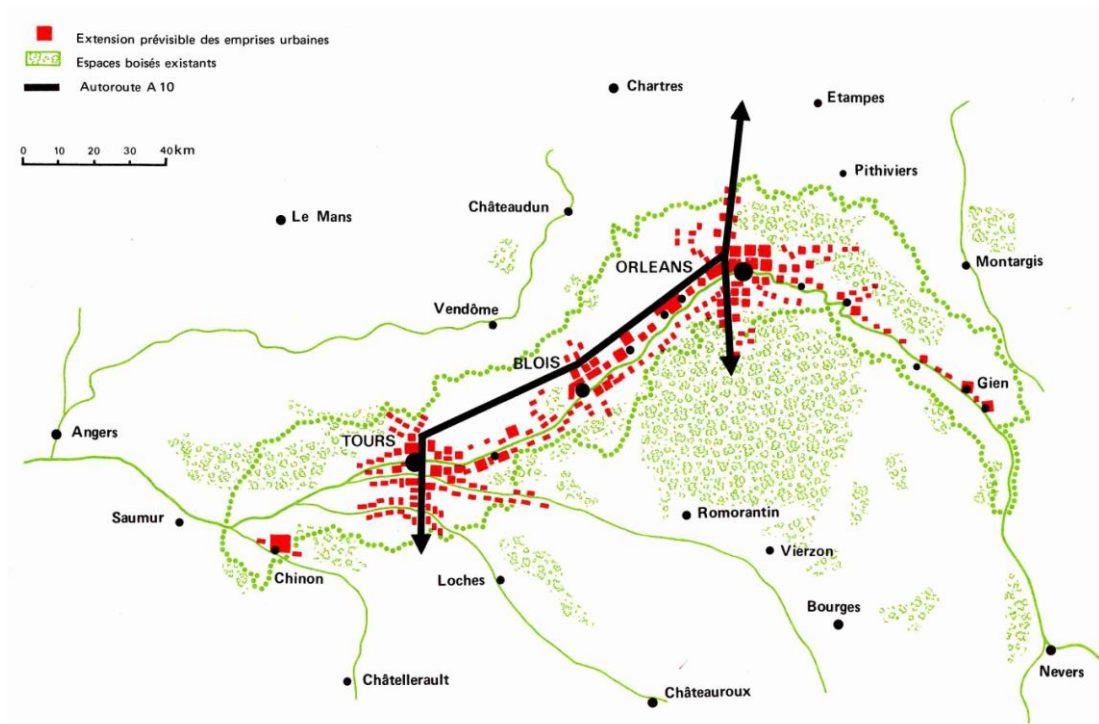
Diagnostic des éléments constituant l'environnement patrimonial⁸

Ce projet partait du constat que le développement de l'urbanisation et l'accroissement de la population urbaine, comme de l'ensemble des activités, s'ils n'étaient pas maîtrisés, allaient conduire à un étalement diffus de l'urbanisation, chose qui pour le Val de Loire aurait signifié la perte des qualités patrimoniales, naturelles, paysagères qui font la qualité de cet espace. Ce projet inaugurait donc, dès les années '70, la prise en compte d'une série de préoccupations, jusqu'alors peu à pas contemplées, mais qui quarante années plus tard, se révèlent être au cœur de toutes réflexions sur l'aménagement des territoires.

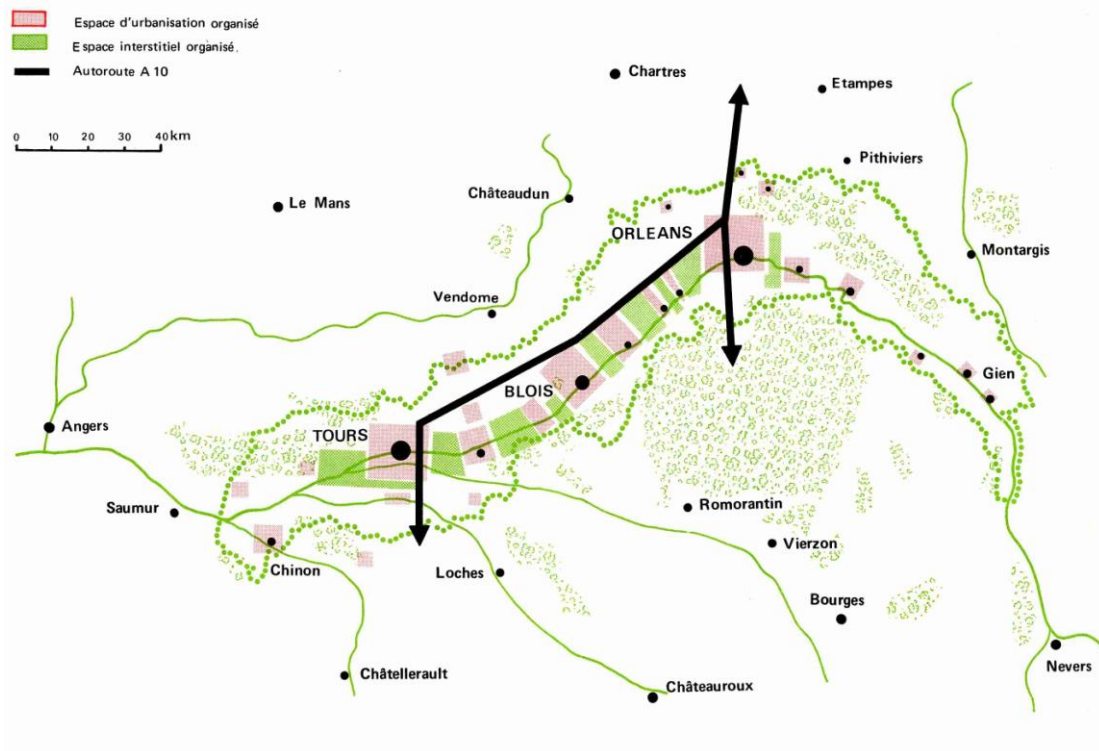
"C'est ainsi que la planification urbaine et territoriale des villes du fleuve fut rapportée à la figure de la métropole jardin. Ce modèle permettait en cet espace de promouvoir la métropolisation à partir d'un principe qui avait peu à voir avec le modèle de la métropole d'équilibre, c'est-à-dire le renforcement du développement urbain centré sur une grande agglomération française (Lyon, Marseille, etc.). La métropole jardin n'était pas tant la version linéaire de cette métropole d'équilibre, qu'un ensemble d'agglomérations de tailles moyennes, toutes reliées par un même corridor fluvial. Il s'agissait alors de promouvoir un type particulier de conurbation constituée d'un chapelet de villes séparées et reliées par des espaces naturels aménagés le long du corridor fluvial"⁹.

⁸ Source : Les paysages – orléanais, blésois, Touraine, *Cahier de l'OREALM*, n. 7, octobre 1972, cartes 7, 8, 9 et 10, pp. 18-19 (cartes redessinées par Laura Verdelli)

⁹ Thibault S., présentation du Thème : "Villes du fleuve, fleuve des villes, entre métropole jardin et Loire patrimoine mondial", Action Transversale : Patrimoine Mondial, Zone Atelier Bassin versant de la Loire. <http://www.msh.univ-nantes.fr/documentation/zal/index.php>



Tendances de l'urbanisation spontanée¹⁰



Principe d'urbanisation selon un schéma linéaire discontinu¹¹

L'originalité du projet de la métropole jardin repose sur sa dimension réticulaire qui associe en un même ensemble à visée métropolitaine des agglomérations urbaines et les espaces à fortes dimensions naturelles qui les séparent et les relie. Ce qui fait système c'est à dire liens

¹⁰ Source : *Vers la métropole jardin*, Livre Blanc, OREALM, juin 1971, carte 20, p. 120

¹¹ Source : *Vers la métropole jardin*, Livre Blanc, OREALM, juin 1971, carte 21, p. 122

et totalité, n'est pas réduit à une seule gestion collective des dossiers attachés au développement (économique), mais à la prise en compte des ressources d'un espace géographique, et plus particulièrement son patrimoine culturel, naturel et paysager. Ce patrimoine qui doit être pérennisé et valorisé est retenu comme l'une des principales ressources à l'organisation du système métropolitain.

Ce projet préconisait de dépasser une configuration de type fédérative associant ses agglomérations. Il proposait plus ou moins explicitement la constitution d'une confédération, chacune de ses villes devenant ainsi une composante urbaine d'une seule métropole. Pour ce faire, il est fait appel aux nouveaux moyens de communications qui condensent les distances et rapprochent ce qui était alors éloigné. Comme nous l'avons déjà souligné, la figure de l'aérotrain de l'ingénieur Bertin qui faisait l'objet à cette époque d'essais de mise en œuvre, est appelé à réunir les agglomérations reliés en un même ensemble urbain.

Tout compte fait, l'originalité de la Métropole jardin est de concevoir un projet de métropolisation qui s'appuie sur une forte composante spatiale, associant pérennisation, valorisation de son patrimoine et appel aux toutes dernières technologies en matière de transport et visant à rassembler en une seule entité métropolitaine, des agglomérations urbaines distinctes.

Détournement du projet

Dès 1973, après que la loi du 5 juillet 1972 ait érigé la région en établissement public à vocation spécialisée, le projet va être sensiblement modifié par une nouvelle assemblée d'élus qui représente alors l'ensemble de la Région, de son axe ligérien à ses bords nord et sud. Cette évolution sera également favorisée par la position fort critique des élus des agglomérations ligériennes, peu enclins à souscrire à une démarche de type confédérative. La création de cette assemblée nouvelle modifie en profondeur le système d'acteurs, l'Etat perdant implicitement sa position centrale et fortement dominante en matière d'aménagement des territoires.

Après un changement d'appellation significatif, comme déjà évoqué l'OREALM devient l'OREAC, l'organisme est sollicité par la nouvelle assemblée à travailler sur toute l'armature urbaine régionale et non plus sur son seul axe ligérien, la majorité des élus étant plus soucieux de contrecarrer par quelques actions immédiates une perte de dynamisme en matière de développement des espaces régionaux périphériques. Le passage de l'axe à la trame urbaine, change complètement la finalité du projet en visant la réalisation d'une armature urbaine à niveau régional (sortant, entre autre, de la logique de rééquilibrage du bassin parisien) bien que les auteurs du livre blanc aient souligné l'effet d'entraînement de l'axe ligérien sur l'ensemble du développement régional ; en tout cas "cette politique contractuelle initiée par l'Etat n'a pas eu les effets escomptés, sans doute parce qu'elle n'avait pas été formalisée par un véritable document-cadre s'imposant aux documents d'urbanisme"¹².

A partir de cette inflexion majeure, le projet de la métropole jardin perd son orientation première qui était de bâtir un espace métropolitain à forte centralité, composante de la Région Urbaine de Paris. Le dernier document, qui par ailleurs fait état des réserves formulées par les élus régionaux à l'encontre du projet de la métropole linéaire, présente tout un ensemble de schémas sectoriels qui sont moins l'application du projet initial à des sous ensembles géographiques, que le renforcement de chacune des parties par rapport au tout.¹³

¹² Barthélemy A., *Une DTA en Val de Loire : pertinence et prérequis*, projet de fin d'études - formation des AUE, juin 2006, p. 25

¹³ Les relations entre coopération, décentralisation et métropolisation ont été le sujet du colloque : "La métropole, enjeu de connaissance et de coopération - Quelle ingénierie territoriale pour une métropolisation

Une source d'inspiration

"En trente années donc, les représentations de la Loire se sont radicalement transformées, le corridor fluvial restant l'un des sites privilégiés de l'urbanisation"¹⁴. Pour autant les thèmes clés traités par le projet de métropole jardin, tels que l'importance des aspects patrimoniaux et paysagers sont devenus aujourd'hui incontournables. Même sans connaître ce premier grand projet régional, les professionnels de l'aménagement développent depuis plusieurs années des projets qui, par certains aspects, correspondent en totalité ou en partie à ce qui avait déjà été conçu.

Alors que le projet de la Métropole jardin avait eu le mérite de s'appuyer sur les spécificités locales, dimension dont le manque de prise en compte est aujourd'hui considéré comme l'un des erreurs de fond de la politique des métropoles d'équilibre¹⁵, son échec résulte en partie de son époque, que l'on peut assimiler à une phase de transition entre une France encore très centralisée et les prémices de la décentralisation. Cette dernière renvoie aujourd'hui au rôle prépondérant des acteurs locaux et à un mode de management du projet qui doit être marqué par une véritable coopération entre les différents niveaux de collectivités territoriales.

La coopération métropolitaine, avec l'accord signé le 29 novembre 2006 entre les agglomérations de Tours, Blois, Orléans, Saumur, Chinon, Le Mans, Laval et Alençon est, trente années après, de nouveau d'actualité en Région Centre : "L'espace métropolitain Val de Loire Maine poursuit deux ambitions majeures : faire de l'excellence patrimoniale un atout pour l'attractivité et le développement, et construire des coopérations dans le domaine économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche"¹⁶. Alors que cet accord correspond à une position stratégique plus tournée sur le développement économique, il pourrait s'inspirer de ce qui fut fait par le projet de Métropole Jardin. Alors que la coopération métropolitaine se base fondamentalement sur le principe de la gouvernance, elle devrait être complétée, plus qu'elle ne l'est, par un projet à dimension spatiale qui s'appuyant sur les ressources offertes par l'espace, en renforce la possibilité d'existence.

Serge Thibault, professeur
Laura Verdelli, architecte et doctorante

UMR 6173 CITERES, CNRS et Université François Rabelais de Tours
33, allée Ferdinand de Lesseps B. P. 60449 - 37204 Tours cedex 3 <http://citeres.univ-tours.fr/>

Zone Atelier Bassin versant de la Loire
Action Transversale : Patrimoine Mondial. Thème : "Villes du fleuve, fleuve des villes, entre métropole jardin et Loire patrimoine mondial"
<http://www.msh.univ-nantes.fr/documentation/zal/index.php>

réussie -Application au Val de Loire" qui s'est tenu le 1 février 2007 à Tours, organisé par le Département Aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de Tours, avec l'équipe de recherche IPA-PE de l'UMR-CNRS CITERES

¹⁴ Thibault S., *L'urbain*, Covalences, n. 56, été 2005, p. 6

¹⁵ "La seconde erreur, c'était de s'imaginer que la notion de métropole d'équilibre pouvait être appuyée sur la même argumentation à travers tout le territoire français. Autrement dit, qu'il suffisait de choisir les huit villes, et qu'alors, on trouverait les moyens d'action pour qu'elles deviennent huit métropoles semblables, sans tenir compte des potentialités régionales, de ce que Toulouse ne serait jamais Strasbourg, que Nantes ne serait jamais Lyon..." Cohen J., "Métropoles d'équilibre", *Strates* [En ligne], Numéro Hors série. 2002 - Parcours dans la recherche urbaine, Michel Rochefort, un géographe engagé

¹⁶ "La métropole Val de Loire Maine est née", *Tours.info*, n. 82, janvier 2007, p. 2

Bibliographie

Aménagement de la Loire moyenne – schéma de la Métropole jardin, Schéma général d'aménagement de la France, Travaux et recherches de prospective - Aménagement du territoire, Paris, La documentation française, 1977, p. 93

Barthélemy A., *Une DTA en Val de Loire : pertinence et prérequis*, projet de fin d'études - formation des AUE, juin 2006, p. 42

Berry L., urbaniste auprès du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales (SGAR) du Centre, ancien membre de l'OREALM, entretien du 04/06/02 Orléans

Cohen J., "Métropoles d'équilibre", *Strates* [En ligne], Numéro Hors série. 2002 - Parcours dans la recherche urbaine, Michel Rochefort, un géographe engagé - Mis en ligne le : 17 mai 2005 - Disponible sur : <http://strates.revues.org/document556.html> - Référence du : 26 janvier 2007

Lévy J. et Lussault M. (sous la direction de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 1033.

Musso P., "Rétrospective de la prospective territoriale : de la Datar à la Diact", *Territoires 2030*, n. 3, août 2006, pp. 7-20

"La métropole Val de Loire Maine est née", *Tours.info*, n. 82, janvier 2007, p. 2

Les paysages – orléanais, blésois, Touraine, *Cahier de l'OREALM*, n. 7, octobre 1972, p. 56

Prospective – Tours les coteaux, *Cahier de l'OREALM*, n. 8, février 1973, p. 56

Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris, Direction Régionale de l'Équipement en Ile-de-France (DREIF), 1965, p. 247

Thibault S., présentation du Thème : "Villes du fleuve, fleuve des villes, entre métropole jardin et Loire patrimoine mondial", Action Transversale : Patrimoine Mondial, Zone Atelier Bassin versant de la Loire. <http://www.msh.univ-nantes.fr/documentation/zal/index.php>

Thibault S., "L'urbain", *Covalences*, n. 56, été 2005, p. 6

Tourisme ou loisirs dans la Métropole jardin, *Cahier de l'OREALM*, n. 6, juillet 1972, p. 54

Le Val de Loire des touristes – la Loire, ses îles..., *Cahier de l'OREALM*, n. 10, décembre 1973, p. 55

Vers la métropole jardin, Livre Blanc, OREALM, juin 1971, p. 182