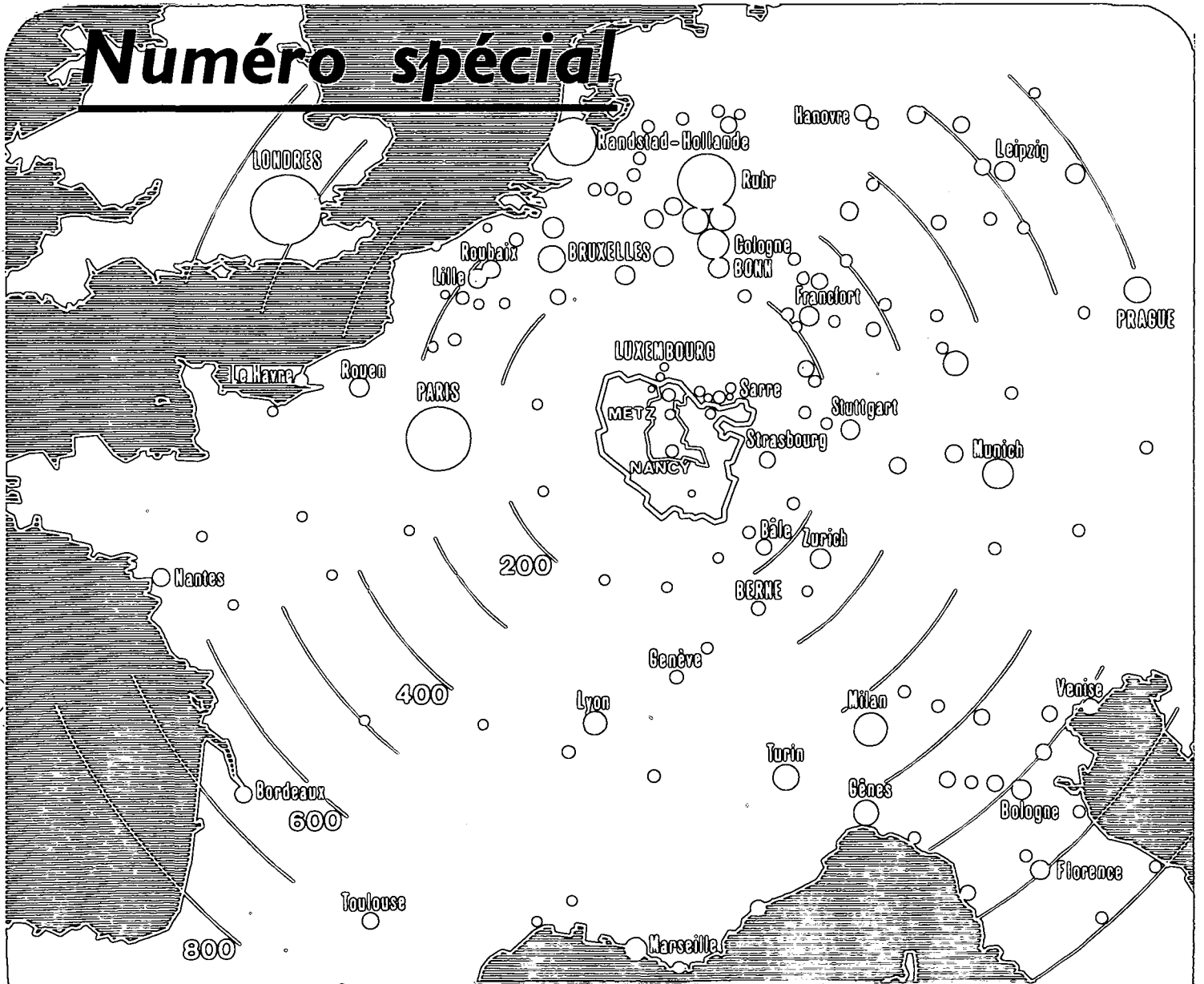


EQUIPEMENT LOGEMENT TRANSPORTS



N° 35

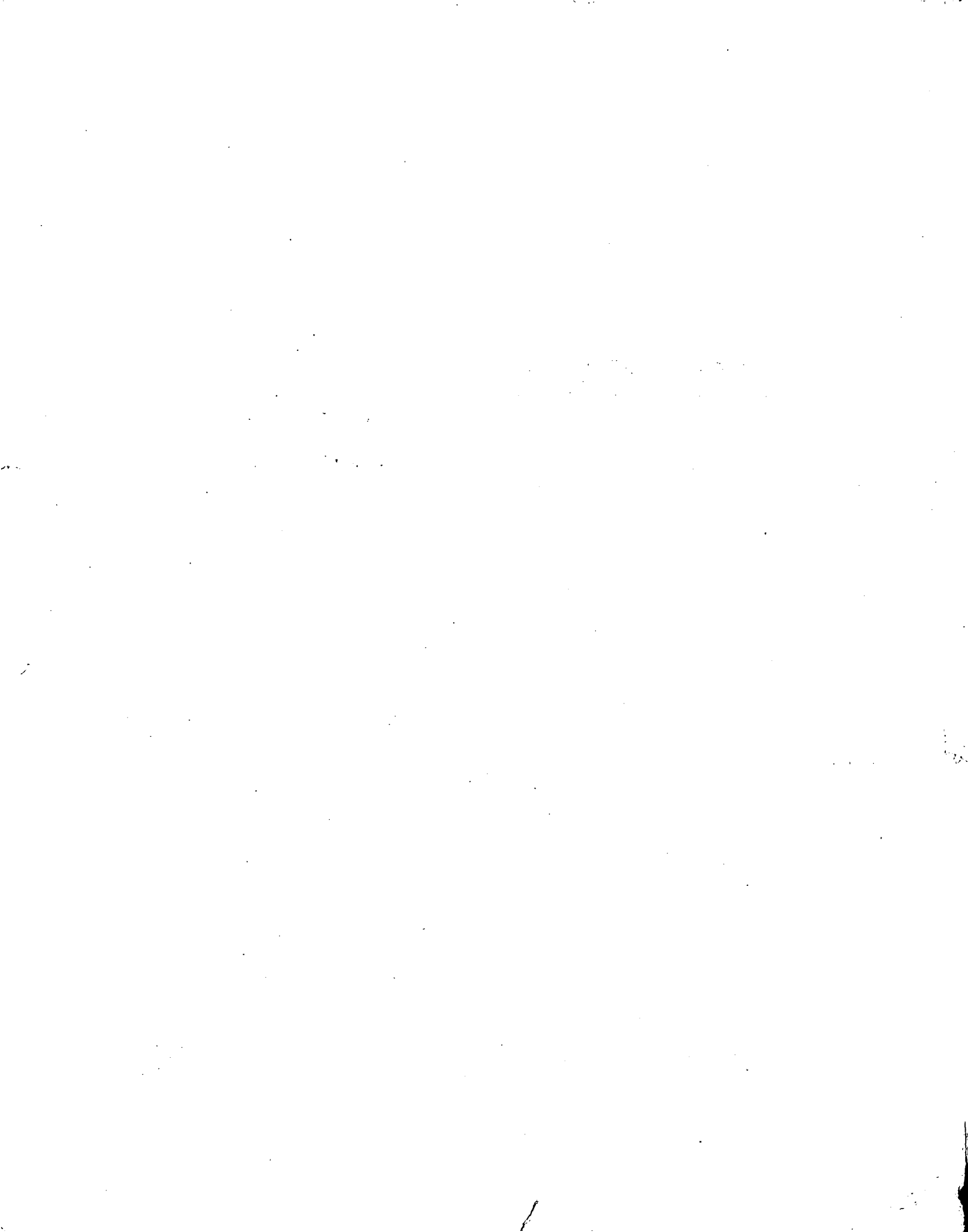
Numéro spécial



LA MÉTROPÔLE LORRAINE

revue mensuelle du **MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ENT** et du **MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

CDAT
16842



EQUIPEMENT LOGEMENT-TRANSPORTS

REVUE MENSUELLE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT ET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ÉDITÉE PAR LE CENTRE D'INFORMATION TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'ÉQUIPEMENT

Prix du
numéro:

3,50 F

N° 35 - DÉCEMBRE 1968

SOMMAIRE

PRÉFACE

par M. DUPUCH, Préfet de Région.

LES PROBLÈMES GÉNÉRAUX :

Une métropole en Lorraine,

par M. Michel PIQUARD.

Métropole d'équilibre et industrialisation,

par M. Jean QUESNEL.

I. — L'AMÉNAGEMENT DES POLES PRINCIPAUX DE LA METROPOLE.

L'urbanisation en Meurthe-et-Moselle,

par M. F. ROUILLE et une équipe de collaborateurs du G.E.P.

L'urbanisation en Moselle,

par MM. Gilbert DREYFUSS et Guy TRECUL.

II. — LES COMMUNICATIONS.

Rôle et besoins de transports,

par MM. J. DREUIL et P. CHANTEREAU.

Les routes (article rédigé en collaboration par les Directions départementales de Moselle et Meurthe-et-Moselle).

Les transports ferroviaires,

par MM. J. SCHMIDT et R. LAURIN.

Les transports aériens,

par M. G. CUNIN.

La Moselle canalisée,

par M. R. LECLERCO.

Les télécommunications,

par M. ANSELM.

III. — LE LOGEMENT

En Moselle :

— La rénovation urbaine à Metz,

par MM. Gilbert DREYFUSS et André HARDY.

- L'industrialisation du bâtiment,
par MM. Gilbert DREYFUSS et André HARDY.

En Meurthe-et-Moselle :

- La politique du logement individuel,
par M. André LAURE.

IV. — *L'EAU ET L'ENERGIE*

- La métropole confrontée aux problèmes de l'eau,
par M. J.-F. SAGLIO.
- L'énergie,
par M. REGARD.

V. — *EQUIPEMENTS DIVERS*

- L'équipement universitaire,
par M. Jean GRAILLE.
- L'équipement hospitalier,
par M. MASSOULARD.
- Les aménagements de loisirs,
par M. Jean-Paul IMHOF.

COMITE DE LA REVUE :

Direction : Philippe ATGER, Michel CARMONA, Claude ERIGNAC, Geneviève SELZ ; *Membres* : Pierre ARBEFEUILLE, Jacqueline CALABRE, Bernard CALMON, Etienne DAUM, Jacques GAILLARD, André GUYONNET, Louis LÉONARD, Simone LODS, Roger LAURENT, Louis MOISSONNIER, Jacqueline RAINE, Jean RIBAT, Arlette ROUSSEL, Patrice VIGNIAL.

DIRECTION DE LA PUBLICATION : Geneviève SELZ.

SECRETARIAT DE REDACTION : Noël-Marie de LASSUS.

SECRETARIAT : Janine MORALI.

ADMINISTRATION : 32, avenue du Président-Kennedy - Paris (16^e).

IMPRIMERIE : Imprimerie Nationale, 27, rue de la Convention - Paris (15^e) - 8-231-001.

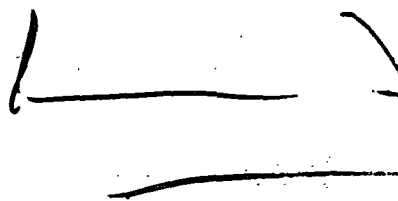
Alors que la nécessité d'une conversion économique de la région est devenue évidente aux yeux de tous, on doit savoir que la Lorraine ne s'attarde pas à regretter le temps si proche de son éclatante prospérité, mais s'emploie avec lucidité à en préparer sur des bases différentes le renouveau.

Le premier élément de cet avenir, dans ce pays qui n'a pas hérité d'une ville rayonnante à l'échelle de l'Europe, c'est la constitution effective d'une métropole d'équilibre à partir de ce qui existe, c'est-à-dire du cha-pelet de villes échelonnées sur plus de cent kilomètres dans les vallées de la Meurthe et de la Moselle, de Lunéville à Thionville et, en premier lieu, des deux villes principales que sont Nancy et Metz.

Le problème est ici plus difficile qu'ailleurs, puisqu'il n'y a pas seulement deux villes concurrentes en présence, mais deux Lorraine de tradition et de législation différentes, dont l'une est orientée vers les départements dits de l'intérieur, cependant que l'autre, frontalière, souvent bilingue, est au contact des concurrences internationales.

Au sein des mutations économiques en cours, au cœur des réformes de structures, un rapprochement des quatre départements, une réconciliation des deux villes principales, une coopération nouvelle et un esprit régional se dessinent, dont le lecteur mesurera mieux l'importance dans le panorama qui lui est présenté des progrès et des projets.

Le préfet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'P' followed by a horizontal line and a curved flourish at the end.

Pierre DUPUCH.

LES PROBLÈMES GÉNÉRAUX :

UNE MÉTROPOLE EN LORRAINE

Que pourrait être une métropole en Lorraine ? Comment faire une métropole en Lorraine ? Ces questions sont posées, ou tout au moins évoquées depuis quatre ou cinq années ; et les réponses qui leur ont été apportées ont été fort diverses.

Voilà maintenant deux ans qu'une équipe a reçu la charge de travailler à plein-temps pour cette métropole lorraine. Cette équipe ne s'est pas fait son opinion en un jour, et elle n'est sûrement pas au bout de ses réflexions, au terme de son évolution.

Au moment où un Conseil interministériel sur la métropole lorraine vient de clore une première phase de travaux — un livre blanc intitulé « Données et orientations pour la métropole lorraine » sur lequel la C.O.D.E.R. et la Commission de coordination ont exprimé un avis identique à l'unanimité (1) — ce numéro spécial de la revue « Equipement-Logement-Transports » donne une utile occasion de faire le point.

C'est la séquence maintenant classique :

- mission ;
- diagnostic ;
- buts (à long terme) ;
- objectifs (à court terme),

qui sera utilisée, en ajoutant « in fine » quelques notations sur l'outil que constitue l'« Organisation d'étude d'aménagement de l'aire métropolitaine Nancy-Metz-Thionville », plus connue sous le sigle d'O.R.E.A.M.-Lorraine.

MISSION

Métropole d'équilibre,

Métropole régionale,

Métropole européenne :

Ces trois formules ne sont pas employées indifféremment : c'est l'une ou c'est l'autre qui vient spontanément sous la plume ou à la bouche de telle ou telle personnalité, ce qui indique qu'elle privilégie, consciemment ou non, un aspect, parmi d'autres, de cette réalité, ou plutôt de ce dessein complexe qu'est aujourd'hui la métropole lorraine.

Il est donc intéressant de commencer par se livrer à un petit exercice de sémantique, pour expliciter le sens de ces formules.

Parler de métropole d'équilibre, c'est la situer par rapport à Paris.

Equilibre est un terme un peu ambigu, comme en témoignent les définitions variées qu'en offrent les dictionnaires. Il ne peut s'agir d'égaliser Paris, comme le suggérerait l'image d'une balance dont les deux plateaux sont en équilibre. Car Paris, que beaucoup ne voient dans les provinces qu'en tant que « métropole de déséquilibre » est d'abord la quatrième ou cinquième ville de la planète, et, sauf maladresse caractérisée de la part de ceux qui en sont responsables, aucune ville du continent européen ne devrait l'égaliser.

Une autre définition du mot équilibre est « juste combinaison de forces déterminant la régularité et la permanence dans le mouvement ». C'est cette notion-là, d'équilibre dynamique et non pas statique, qui est à retenir.

Parler de métropole d'équilibre, c'est aussi faire référence à une politique nationale d'aménagement du territoire. Pour mettre fin à ce que peut avoir d'excessif le monopole parisien de certains facteurs de croissance, un nombre limité d'ensembles urbains a été sélectionné, comme ayant le plus de chances de mettre à la portée des quatre-cinquièmes des Français, qui n'habitent pas la région parisienne, des services dont ils sont à présent obligés de se passer, ou qu'ils sont contraints d'aller chercher au milieu de la congestion parisienne.

C'est donc placer la constitution de métropoles d'équilibre dans une perspective de longue durée, disons même dans une perspective historique, puisqu'il s'agit bien du renversement d'une tendance « multiséculaire » de tous les régimes de la France.

Il n'y aura pas 21 métropoles d'équilibre en France. L'usage de ce terme conduit donc naturellement à regarder au-delà du cadre administratif, jeune et qui va s'affirmer, qu'est l'actuelle région ; non pas pour substituer un cadre administratif à un autre, superposer des frontières de métropole à des frontières de région, car ce serait affirmer qu'une métropole se définit par un territoire ; si, par contre, une métropole est d'abord un ensemble de services, publics et privés, ayant chacun leur rayonnement (1), dessiner à priori la limite de la métropole dans son ensemble serait sans grand intérêt et n'aurait guère de sens.

Quelle peut être la mesure de la réussite d'une métropole ainsi conçue ? Des chiffres de population, que donnent périodiquement les recensements : population totale ou, un peu moins simpliste, solde migratoire ? Des chiffres d'emplois, totaux ou par

(1) Moins deux abstentions en ce qui concerne la C.O.D.E.R.

(1) Ce point sera repris plus loin.

secteurs, ou, plus raffiné, des chiffres de valeur ajoutée, c'est-à-dire d'efficacité économique ? Une liste de services supérieurs, publics ou privés — maisons de la culture, grands magasins, bureaux d'études — considérés comme significatifs d'un niveau métropolitain d'activité ou de culture ?

Parler de métropole régionale, c'est, pour la métropole lorraine, envisager son rôle vis-à-vis de Remiremont ou de Forbach, de Château-Salins et de Bar-de-Duc, des vallées vosgiennes et des plateaux meusiens, où vivent trois sur cinq des habitants de la Lorraine.

D'abord, ne pas nuire : « la métropole et le désert lorrain » est une formule qui hante beaucoup. Parler de métropole régionale, c'est avoir présent à l'esprit le risque que l'axe central de la région, le plus densément peuplé, utilise le prétexte de la métropole pour accaparer les crédits ; du reste de la région demeurée sous-équipée, les jeunes ménages seraient attirés par les lumières de la ville, c'est-à-dire de la métropole suréquipée.

Mais il n'y a pas qu'un aspect négatif derrière cette formule de métropole régionale. De même que l'agglomération parisienne entraîne sa région et, au-delà, la couronne du bassin parisien, que tout est devenu facile à Evreux, Orléans et Reims en raison de la proximité relative de Paris, de même une métropole réussie peut être espérée par le reste de la région comme le moteur de son développement.

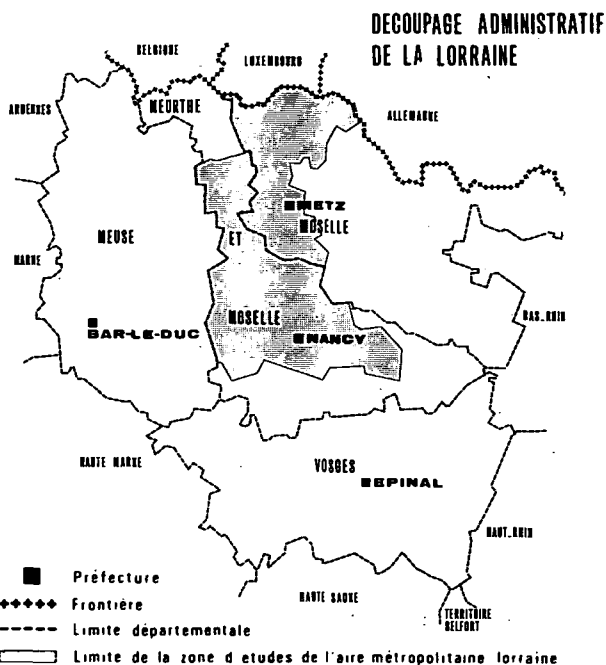
La nature humaine est ainsi faite que la première éventualité — la métropole sous son aspect négatif — est plus volontiers citée dans les régions dotées d'une métropole, et la seconde — la métropole sous son aspect positif — occupe plus les esprits dans les régions qui en sont dépourvues.

Parler de métropole européenne, c'est prendre une mesure de la métropole que ne peuvent apporter ni Paris, ni les villes moyennes ou petites de la région, mais des villes étrangères.

En Lorraine, ce terme de métropole européenne a une résonance particulière : pour toute une partie de la région, qui jouxte la Belgique, le Luxembourg ou l'Allemagne, le phénomène de frontière est sensible dans la vie quotidienne : travailleurs frontaliers, achats, distractions, émissions de télévision. Mais ceci ne vaut que pour une bande de quelques dizaines de kilomètres le long de la frontière. Plus au sud, à 100 km de Luxembourg ou de Sarrebruck, on se sent très loin de ces villes étrangères (1). Tous les Lorrains ne ressentent pas leur région comme une région frontière, mais comme une région qui comporte une zone frontière.

Il en résulte que, dans la mesure où le terme de « métropole européenne » est également entendu

(1) Il est significatif que la C.O.D.E.R. ait estimé dans son avis sur le livre blanc de la métropole lorraine que le mot « étranger » avait un sens péjoratif, et il est sympathique qu'elle ait, en conséquence, décidé de lui substituer le mot « voisin ».



comme « métropole réalisée en coopération avec les voisins européens », il est ressenti très différemment par les Lorrains de l'« intérieur » — aux yeux de qui elle paraîtrait presque une vue de l'esprit — et par ceux de la frontière — pour qui elle est prolongement naturel de la vie de tous les jours.

Peut-on tenter, au-delà de ces aspects juxtaposés, de définir d'une manière plus synthétique la mission d'une métropole ?

Tout village et toute ville a pour mission d'accueillir les hommes, de leur offrir les moyens de s'épanouir ; il y a beaucoup à faire en ce sens, partout en France, et ceux qui étudient ou contribuent à réaliser les métropoles n'ont garde de l'oublier.

Les métropoles, elles, ont une mission propre : attirer et retenir plus particulièrement les hommes d'innovation et de rayonnement — ces deux caractères étant complémentaires dans le monde où nous entrons — ou, comme le disait un employé interrogé au cours d'un sondage d'opinion en Lorraine, des « cracks de tout », et par les contacts quotidiens, l'irremplaçable frottement des esprits, multiplier la capacité d'innovation et de renouvellement de beaucoup d'hommes et de femmes.

C'est cela qui permet l'adaptation au mouvement du monde sans inquiétude, qui donne à une communauté confiance dans son destin, quoi qu'il arrive ; ce sont ces hommes à qui il arrive, parfois, d'être pour quelque chose dans la création du changement, auquel les autres ont à s'adapter.

La question est parfois posée : qu'est-ce que la métropole va apporter à Metz, ou à Nancy, ou à telle

autre ville ? Si ces villes sont prises comme des entités abstraites, cette question ne comporte aucune réponse. Car la mission de la métropole — comme de toute vraie politique — est d'apporter quelque chose à des hommes, et non à des entités : c'est aux habitants de Nancy et de Metz, d'Epinal et de Verdun qu'il faut permettre d'échapper, sans qu'ils aient besoin de quitter leur région et d'aller à Paris, à l'employeur unique et donc obligatoire, à l'angoisse devant les conversions inévitables d'activités, à l'ennui pendant le temps libre.

Bien sûr, il y a des degrés dans la réussite : toutes les métropoles françaises ne parviendront pas au même niveau, d'autres villes parviendront à satisfaire pleinement leurs habitants. Mais il est nécessaire de fixer clairement, au départ, la mission de l'aménagement.

DIAGNOSTIC

Où en est la Lorraine et sa métropole ?

Toute région commence par présenter un tableau flatteur de ses atouts ; la Lorraine n'en est pas dépourvue :

- position relativement centrale dans l'Europe du nord-ouest, partagée avec Lille ou Zurich, Dijon ou Rotterdam, dont elle partage également le climat légèrement plus rude que sur les bords de la Seine, qui a la réputation d'effrayer les Parisiens, ou les Parisiennes ;
- bons réseaux d'infrastructures de transport ;
- population jeune, parmi les plus jeunes de France ;
- goût du travail de la main-d'œuvre ;
- une université de bon niveau.

L'évolution récente montre à l'évidence que ces atouts — dont aucun n'est exclusif — ne suffisent pas à assurer le développement de la région.

Constatations

De 1962 à 1968, la Lorraine a compté un excédent de 70 000 partants — français et étrangers, et sans doute plus étrangers que français — sur les arrivants.

— La pénurie de professeurs du second degré est l'une des plus fortes de France.

— Des avantages financiers ont dû être accordés à Citroën pour établir une usine de mécanique en Lorraine, alors que la General Motor a choisi Strasbourg, sans rien demander d'équivalent, pour y créer une usine similaire.

— Lorsqu'il y a près d'un an le gouvernement a offert une aide financière à l'implantation d'entreprises tertiaires dans les métropoles d'équilibre, aucune candidature ne s'est manifestée pour la Lorraine.

Le Comité régional de Lorraine peut donc écrire que « par rapport à des métropoles étrangères voi-

sines (Liège Ludwigshafen, Mannheim, Stuttgart, Zurich), le niveau de développement de Metz-Nancy est modeste ». En fait, il n'y a pas actuellement de métropole lorraine.

Explications.

La prospérité de la Lorraine reposait sur la géologie, c'est-à-dire sur l'extraction de produits — le minerai de fer, le charbon, le sel — qui étaient parmi les meilleurs dont pouvaient disposer les industries européennes : les progrès des transports ont mis fin à cette situation ; d'autre part, les progrès de la chimie ont suscité à ces productions traditionnelles, auxquelles il convient d'ajouter le textile, des concurrents qui, après en avoir limité le développement, en font reculer les débouchés.

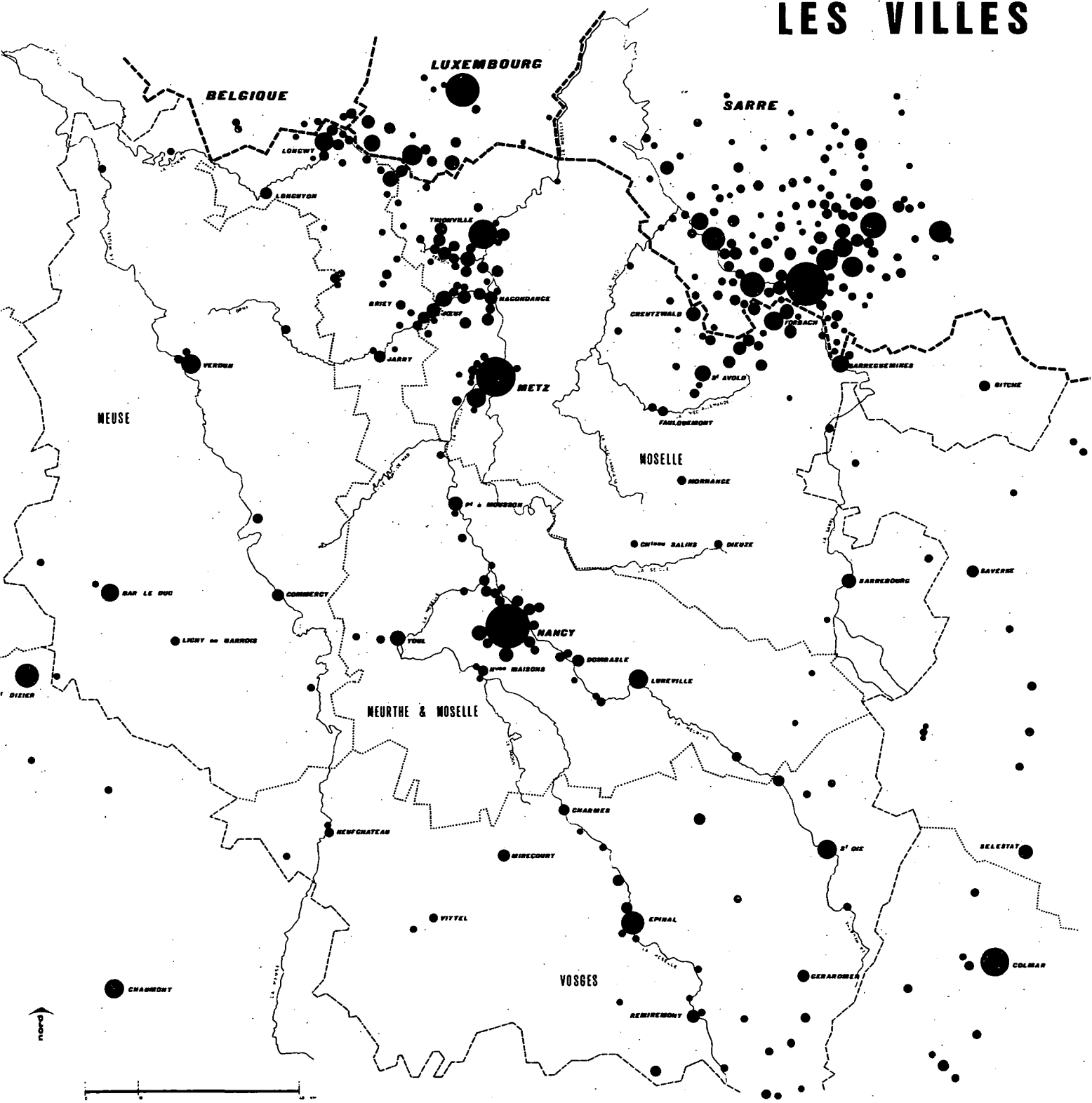
Les villes n'ont pas été assez fortes pour prendre le relais, la Lorraine compte quatre ensembles urbains de 200 000 à 300 000 habitants chacun : deux conglomérats dont le nom même — bassin sidérurgique et bassin houiller — témoigne du caractère de mono-industrie et de l'effacement de la personnalité des villes qui les composent ; à côté de ces industries sans villes, des villes sans industries, tout au moins à leur mesure : Metz plus commerçante, Nancy plus marquée par l'université et les services publics et privés.

La dispersion géographique n'est pas très grande : le bassin sidérurgique s'étend de 10 à 30 km au nord et au nord-ouest de Metz, le bassin houiller commence à 40 km à l'est de Metz, qui est à 60 km au nord de Nancy : c'est la moitié de la distance qui sépare Orléans de Tours, Grenoble de Lyon ; moins que Lille-Dunkerque, pas plus que Nantes-Saint-Nazaire. Et la proximité se prolonge au-delà des frontières : Luxembourg n'est qu'à 30 km de Thionville et du nord du bassin sidérurgique, Sarrebruck est contigu au bassin houiller.

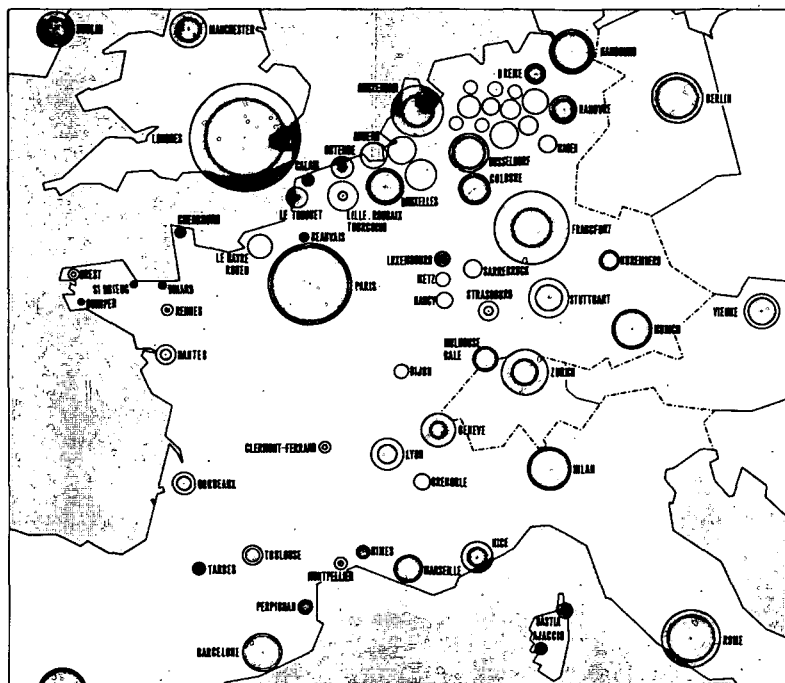
Mais la division dépasse de beaucoup la dispersion : le bassin houiller, qui s'étend sur trois arrondissements, et le bassin sidérurgique, qui inclut des zones relevant de deux départements ne sont que des expressions géographiques ou économiques, sans existence administrative. Metz n'est le centre d'aucune organisation notable intercommunale, et le district urbain de Nancy ne couvre qu'une partie de l'agglomération de fait.

Surtout, Metz et Nancy sont séparés par plus de siècles d'histoire que de kilomètres de distance. Leur rivalité est une tradition. Et le département de la Moselle, dont Metz est le chef-lieu, pour avoir partagé le destin de l'Alsace de 1871 à 1918, puis de 1940 à 1944 — soit cinquante ans au cours du dernier siècle, la moitié du temps — en a gardé une législation à part, à bien des égards en avance sur la législation française, le rattachement de son enseignement à Strasbourg, de son organisation judiciaire à Colmar.

LES VILLES



COMMUNES URBAINES DE PLUS DE 2000 HABITANTS
(POPULATION 1962)



Les grands services de la région, à peu d'exceptions près, sont donc proportionnés aux besoins d'une agglomération, d'un département, ou d'une partie de la région : pour Metz, la plus grande part de la Moselle, le nord de la Meurthe-et-Moselle et de la Meuse ; pour Nancy, la plus grande part de la Meurthe-et-Moselle, le sud-est de la Moselle, le sud de la Meuse et les Vosges. Guère plus d'un million d'habitants de part et d'autre ; or, la population de la région, en y ajoutant, le cas échéant, les habitants des villes étrangères voisines, représente deux à trois fois plus.

Faire un effort de lucidité, et le faire publiquement n'est pas néfaste pour l'avenir de la région. Car s'il importe de partir de ce qui existe, il importe de bien le connaître, et passer d'un pessimisme actif à un optimisme raisonné.

Ce diagnostic conduit à la conclusion suivante : si une métropole est constituée en Lorraine, ce ne peut-être par extrapolation, mais par mutation. Et une telle mutation demande du temps, il faut d'abord que tous en perçoivent et la nécessité et la direction.

Bâtir un programme spectaculaire de grands ouvrages sans être passé par cette étape serait bâtir sur le sable. La métropole lorraine en est à une phase préliminaire : d'abord confronter la mission et le diagnostic, pour en tirer des buts.

BUTS

Buts à long terme : cette expression de « long terme » vaut une mise au point, car, trop souvent,

la notion même de métropole a été associée à l'an 2000 ce qui nourrit, à juste titre, l'indifférence.

L'an 2000 — ou toute autre échéance plus ou moins lointaine — n'est pas le but de la métropole ; ce ne sont pas les décisions de 1982 ou de 1998 qu'il s'agit de préfigurer, mais les décisions d'aujourd'hui qu'il s'agit d'éclairer. Pour cela, se situer à un horizon (1) aussi lointain que possible — peut-être 10 ou 15 ans pour le transport aérien, au moins 50 ans pour la protection de la nature — est un exercice utile. Chaque décision doit être éclairée à la fois par les contingences du présent, par les limitations, notamment financières, du proche avenir, et par la considération des besoins de l'avenir ; cette dernière considération pèse naturellement plus pour la construction d'une autoroute ou d'une ville, qui va servir les hommes pendant des siècles, que pour la construction d'une maison, qui va durer 50 à 100 ans, ou d'une automobile, qui va rouler 5 à 10 ans.

Il vaut donc mieux penser à des buts « de longue durée » qu'à des buts « à long terme ».

Pour la métropole lorraine, ces buts peuvent être :
 — de constituer un niveau supérieur de services dans tous les domaines où le permet la mise en commun de leur « marché » ;
 — d'établir les liaisons qui rendent ces services accessibles à tous.

Rigoureusement complémentaires — car des services ne seraient communs qu'en théorie s'ils n'étaient pas en pratique accessibles — ces deux buts doivent permettre d'utiliser l'avantage de la proximité pour compenser le handicap de la petitesse. Chaque Lorrain ne serait plus alors seulement usager de sa ville, petite ou moyenne, à côté d'autres Lorrains usagers de leur autre ville, mais il serait aussi usager des services de la métropole avec les autres Lorrains.

Services supérieurs

La Lorraine est ainsi faite que pour être dotée de services supérieurs, ceux-ci doivent être communs afin d'atteindre le seuil nécessaire d'usagers.

Communs à qui ? à la métropole et la région ou, en outre, à telle ville d'une région voisine de France ou de l'étranger ; la réponse ne saurait être systématique, car elle n'est pas la même pour tous les services ; c'est donc tantôt entre Metz et Nancy seulement, tantôt avec Strasbourg, tantôt avec Luxembourg, tantôt avec Sarrebruck. Rien de plus naturel que cette diversité, rien de plus déroutant aussi pour des esprits français qui ont appris à enfermer toute action administrative dans un pointillé figurant sur une carte.

Un service peut devenir commun par le simple fait du monopole, ou de la concurrence, s'il attire toute la région ; c'est notamment le cas pour les

(1) L'horizon, c'est la distance à laquelle le regard s'arrête.

équipements privés. Mais les grands équipements publics, de l'Etat ou des collectivités locales ne pourront être communs, et donc apporter le maximum de services auquel les habitants de ce coin de terre peuvent prétendre, que s'ils sont gérés en commun, et si, pour ceux qui doivent être construits, ils sont conçus en commun. Ce ne sera pas toujours un équipement unique, mais ce devra être toujours une division nette des fonctions.

Liaisons nouvelles

C'est parce qu'un équipement privé — par exemple un grand magasin — sera bien relié qu'il sera conçu pour servir l'ensemble de la population : les liaisons sont, là, facteur d'entraînement. Pour les services publics, par contre, il suffit, mais il faut, que les liaisons nécessaires soient mises en place simultanément : leur rôle est d'accompagnement.

Le propre de la métropole lorraine, avec la dispersion relative de son peuplement, est que la qualité de la desserte devra être presque urbaine, sur des distances de quelques dizaines de kilomètres, considérées comme quasiment interurbaines. L'accès facile du plus grand nombre, de la région et d'ailleurs, aux services de la métropole est vital, au sens propre de cet adjectif, pour l'existence de ces services, et donc de la métropole. Car, ce que l'on appelle souvent « rayon d'action des services » est au fond « mobilité des hommes. » pour atteindre ces services ; il existe autant de mobilités que de services : on fera tel déplacement pour aller au théâtre et non au cinéma, pour acheter ou se faire soigner et non pour travailler. La métropole lorraine, c'est donc des services qui valent la peine que l'on se déplace, cette peine étant réduite par l'amélioration des liaisons.

Les services de niveau métropolitain constituent, si l'on veut, la pointe de la pyramide des services ; encore faut-il que cette pyramide ait une base, c'est-à-dire que les services de base soient correctement organisés au niveau des agglomérations prises dans leur réalité d'aujourd'hui.

Cette constatation, qui paraît évidente, ne va pas sans dire, et telle est la raison pour laquelle le livre blanc sur la métropole lorraine a fixé comme première orientation de l'aménagement, avant les services communs et les liaisons nouvelles, l'organisation en tant que telles des *agglomérations étendues* de la région.

OBJECTIFS

Les objectifs actuels de l'aménagement de la métropole lorraine, afin de se rapprocher des buts qui viennent d'être définis, sont :

- des études,
- une stratégie,
- des actions.

Des études

La mission n'est pas de faire une encyclopédie de la métropole, mais une métropole. Des recherches exploratoires sont évidemment indispensables, mais les études doivent ensuite être limitées à ce qu'il est nécessaire et suffisant de connaître pour atteindre les buts qui ont été définis.

Ces études portent donc sur les agglomérations étendues, sur les liaisons et sur les services supérieurs. Seules celles qui portent sur ce dernier point seront évoquées dans cet article.

Les études en cours en matière de services ont pour objet de détecter les domaines dans lesquels un niveau supérieur de services peut être atteint en Lorraine — compte tenu des besoins, exprimés ou non (1) de la population à desservir et de sa mobilité. Les domaines principaux à l'examen sont le transport aérien, l'enseignement supérieur, les pôles industriels, le commerce, les hôpitaux, les équipements de loisirs.

Par exemple, dans le domaine des transports aériens, le tableau ci-joint indique, à la suite d'un dépouillement complet du trafic des aéroports de l'Europe de l'ouest, comment sont desservies quelques régions urbaines ; il suggère le faible niveau de service qui est susceptible d'être atteint par une multiplication des aérodromes en Lorraine, et l'intérêt que pourrait présenter une organisation commune du trafic à partir d'un terrain régional.

Autre exemple : dans le domaine des plans d'eau, à côté de plans d'une centaine d'hectares situés chacun à une dizaine de kilomètres des principales agglomérations, l'intérêt de disposer d'un plan d'eau d'un millier d'hectares, doté de caractéristiques olympiques, a été mis en lumière, et les possibilités de réaliser un tel équipement ont été recherchées.

Une stratégie

Cette série de services supérieurs conduit à une sorte de « métropole à la carte » (2). Mais l'absence d'un « menu » (2) ne supprime pas la nécessité d'une ordonnance du repas.

La métropole a besoin d'une stratégie, et pas seulement d'un catalogue de services, pour trois raisons :

- du point de vue de la production des services, sur un plan technique, pour obtenir des économies d'échelle : par exemple, l'hôpital, près de l'université ; peut être un pôle industriel sur un aérodrome ; le cas le plus typique, mais qui n'est pas le seul, est celui du centre urbain et de tout son réseau de desserte (l'implantation de loisirs urbains près des bureaux, qui permet d'utiliser mieux les parkings, n'est qu'un cas particulier) ;

(1) Le besoin n'est guère exprimé lorsque sa satisfaction paraît hors d'atteinte, qu'il s'agisse d'un avion Lorraine-Londres direct ou d'un grand plan d'eau.

(2) Comme on a parlé d'« Europe à la carte ».

- du point de vue de l'utilisateur, sur un plan sociologique : les achats se font plus volontiers près du lieu de travail, et si l'on peut mettre fin au caractère de dortoir d'une banlieue en y créant des emplois obscurs, on ne met fin à la banlieue elle-même qu'en y implantant des « fonctions-signes » dont la qualité est un symbole, tel Orly en région parisienne ;
- du point de vue des liaisons. Dans une région peu peuplée comme la Lorraine, aucun service à lui seul ne justifiera son outil de transport : ni l'Orly, ni le Rungis, ni le Fontainebleau de Lorraine ne créera suffisamment de trafic. C'est pourquoi ces services doivent être regroupés, car seule la polyvalence des trafics peut assurer le plein emploi de moyens modernes de liaisons — routiers, ferroviaires, aériens ou autres.

Définir une stratégie n'est pas dessiner la carte Michelin de l'an 2000 ; celle-ci sera le résultat de beaucoup d'actions, d'initiatives privées et publiques, dont, sur une distance de trente années — comme de 1938 à 1968 (1) — la plupart sont présentement imprévisibles. La notion de stratégie doit donc être entendue au sens militaire : « l'art de coordonner des actions et de manœuvrer pour atteindre un but », le corps d'idée qui permet constamment de faire face à tous les imprévus sans cesser de se rapprocher du but.

Le livre blanc de la métropole lorraine a exposé quatre stratégies, qui ne seront reprises ici que très schématiquement :

- S : (pour séparé) : pas de métropole ;
- A : des services communs, dans une ville nouvelle ; pas d'agglomérations étendues ;
- B : les agglomérations étendues sont le lieu des services communs, strictement limités à Metz-Nancy ;
- C : comme B, mais les services communs peuvent être étendus aux régions voisines, notamment à la Sarre. La préférence a été marquée pour cette stratégie, plus ouverte et donc plus souple.

On peut concevoir qu'un livre blanc, dont l'objet est d'exposer des stratégies, le fasse sous la forme d'un texte seul, sans illustrations ; si la substance de chacune avait été concrète — une autoroute, un tunnel —, elle aurait été parfaitement comprise ainsi. Mais pour une métropole dont l'orientation

(1) Encore le capital disponible pour l'investissement est-il multiplié par trois ou quatre. Autant de maisons, d'usines, de bureaux, d'écoles, de piscines seront construits dans les 8 à 10 ans à venir que depuis 1938.

LÉGENDE DES CROQUIS A, B et C

EQUIPEMENTS METROPOLITAINS OU REGIONAUX

aéroports principaux	☀
autres aéroports civils	★
enseignement supérieur	E
centre ville	C
centre de distribution	O
pôles d'industrialisation	D
grands équipements de loisir	R
préfecture de région	A
services administratifs régionaux et interrégionaux : siège commun	A

INFRASTRUCTURES DE LIAISON

autoroutes ou voies express	—————
autres voies routières rapides	—————
voies ferrées : desserte "métropole"	—————
: autres v.f. principales	—————
canal à grand gabarit	—————

OCCUPATION DU SOL

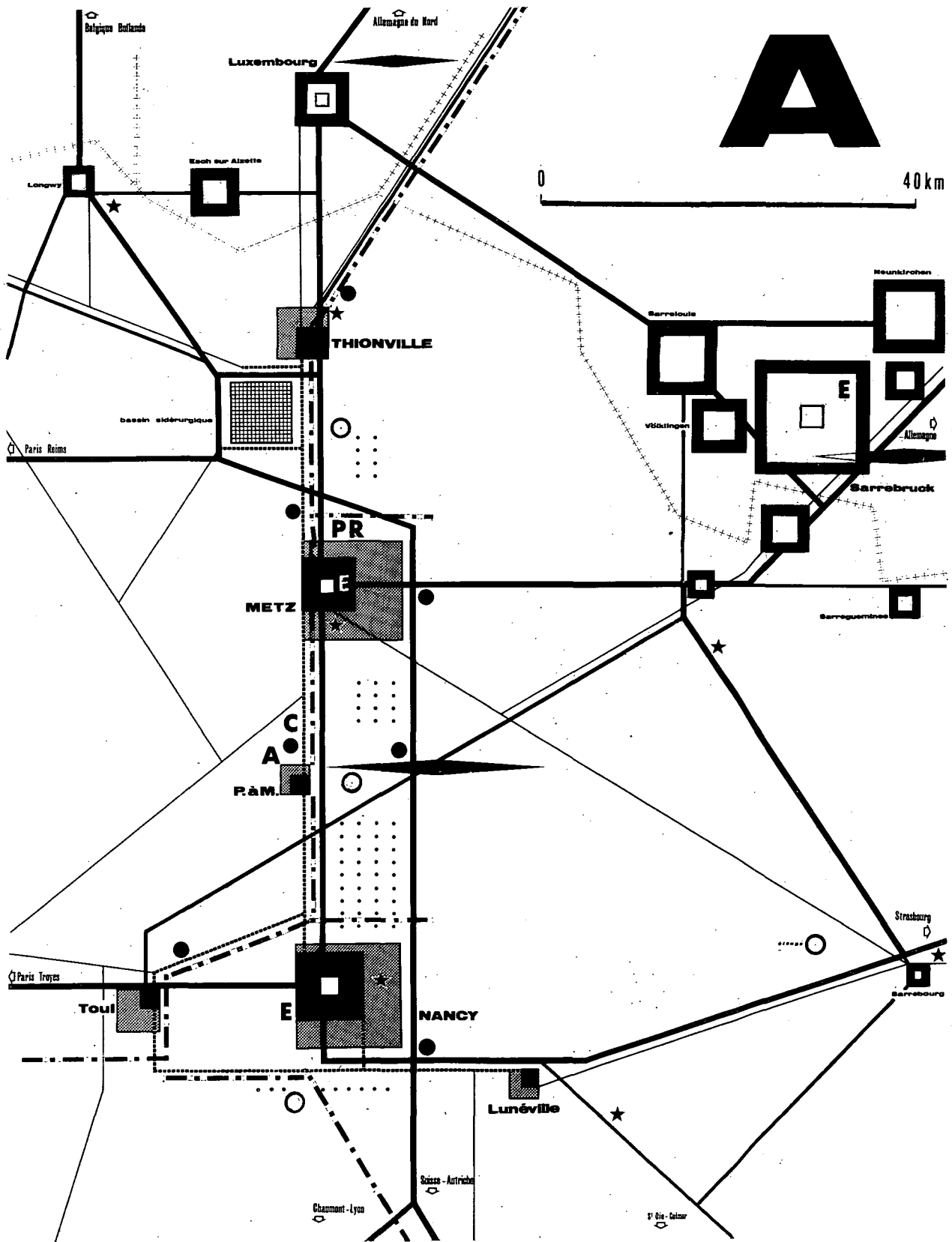
grande ville	■
zone agglomérée à restructurer	■
urbanisation additionnelle	■
zone de faible densité	■
grande ville hors métropole	■

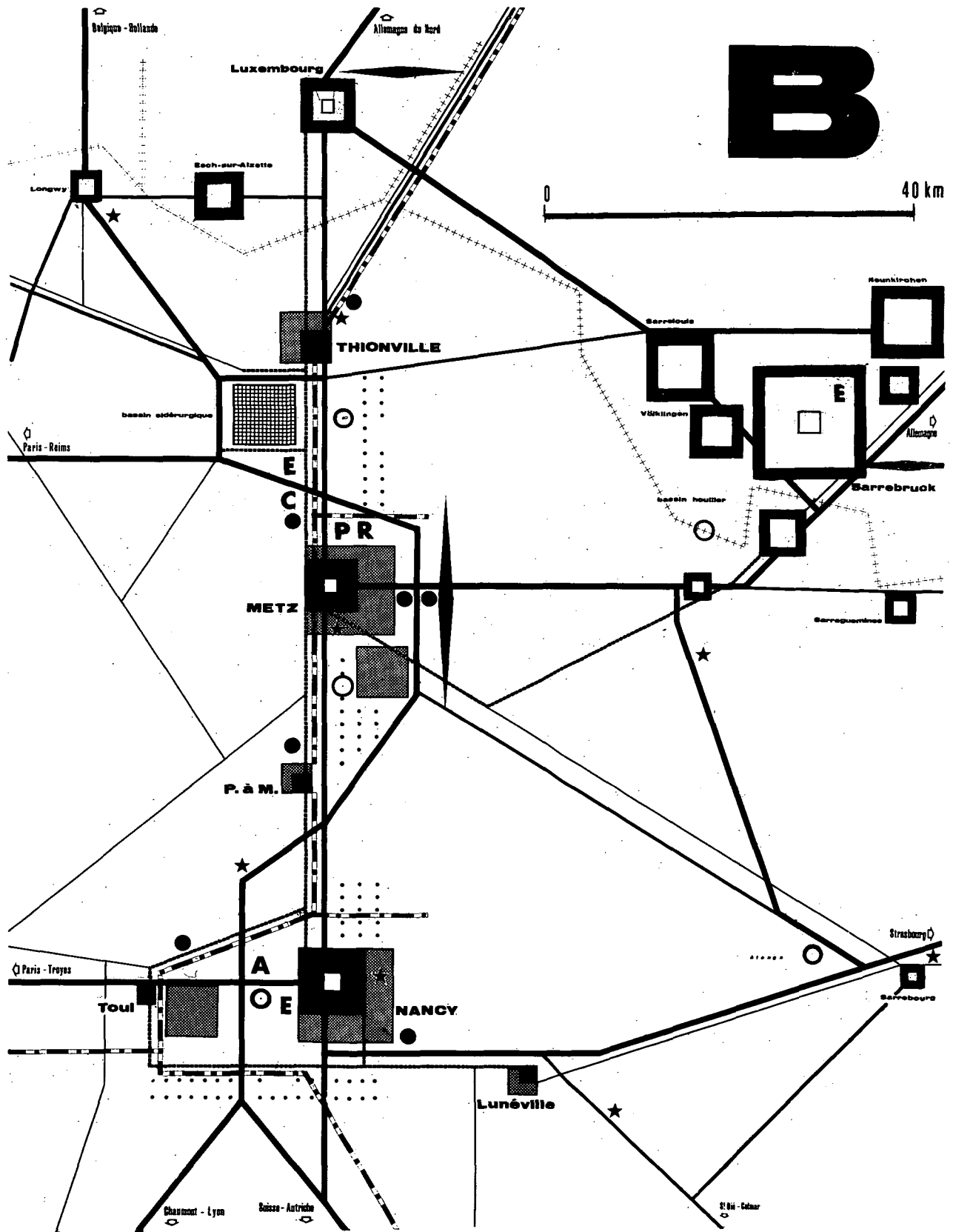
s'exprime d'une manière si abstraite, une visualisation était indispensable. L'idéal eût été de présenter plusieurs esquisses — c'est-à-dire plusieurs types d'implantation spatiale possibles — pour chaque stratégie. Mais elles eussent été trop nombreuses.

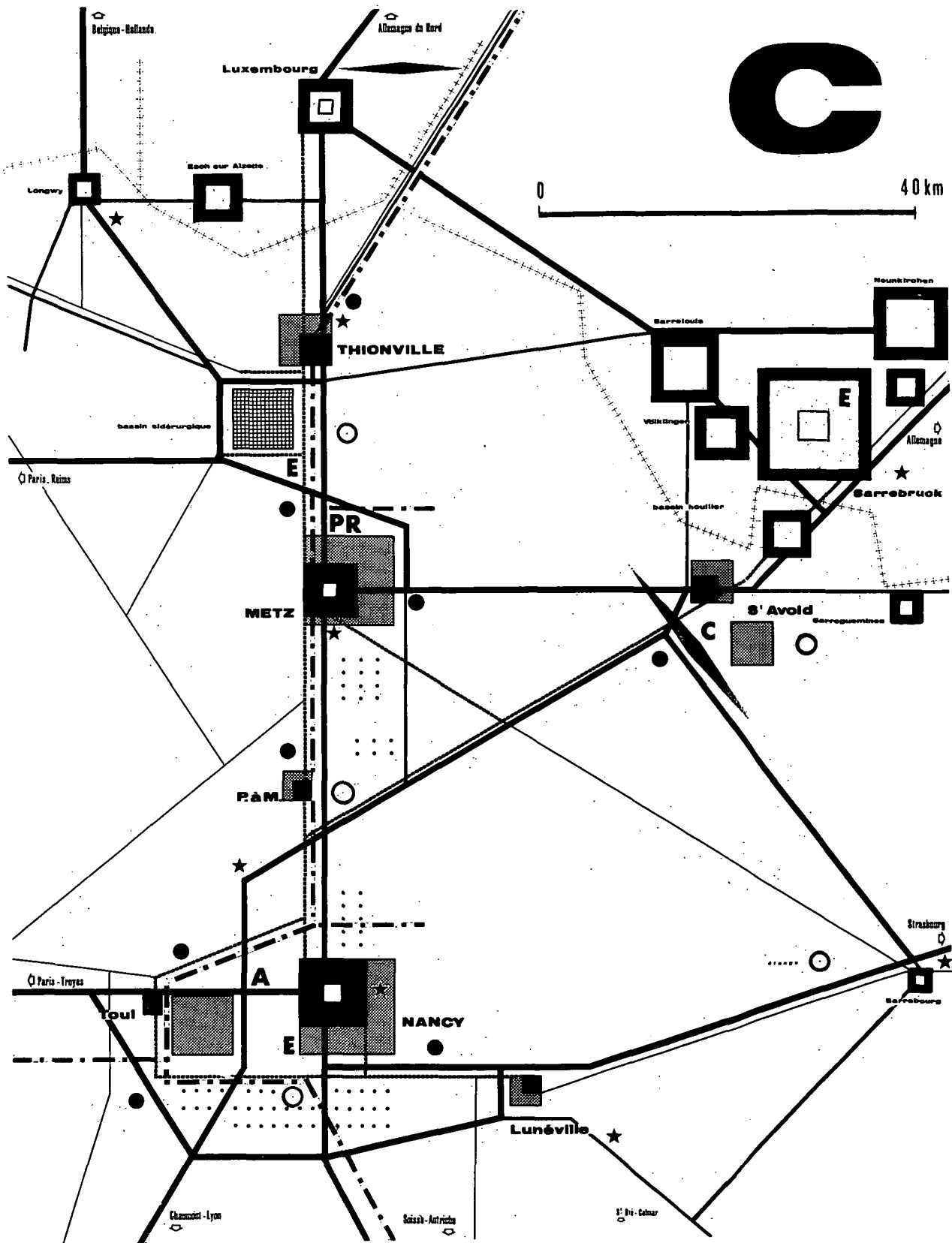
C'est donc l'un des croquis possibles illustrant chaque stratégie qui a été présenté dans le livre blanc. Le lecteur trouvera ici les croquis illustrant les stratégies A, B et C. En dépit du danger de confondre stratégie, esquisse et carte du futur — d'idée de manœuvre, l'un des résultats possibles, le résultat effectif —, ces esquisses ont fait au moins autant que les textes pour faire comprendre la métropole. Ce fut leur seul rôle, qui était terminé avant le vote de la C.O.D.E.R. et de la Commission de Coordination sur le livre blanc.

Le livre blanc ne constitue qu'une étape dans l'établissement d'un projet d'aménagement, dont les principaux éléments seront :

- un schéma à horizon lointain, c'est-à-dire une carte qui sera *structure d'accueil* des initiatives, privées comme publiques ; ce schéma sera naturellement à revoir périodiquement, et il est à souhaiter que l'évolution économique et les progrès techniques conduisent à l'adapter fréquemment ;
- un programme d'équipement à cinq ans, dans le cadre du VI^e Plan, des grands ouvrages publics, agencés de manière à constituer une structure d'appel des initiatives privées, à jouer un rôle d'entraînement de la métropole ;
- des actions multiformes qui ne s'expriment pas forcément par une inscription ni sur une carte, ni dans un programme de financement.







TABLEAU

**DESSERTES AERIENNES
DE QUELQUES REGIONS URBAINES D'EUROPE**

PAYS	NOMBRE D'HABITANTS	AÉROPORTS	NOMBRE DE VOLS	NOMBRE DE DESTINATIONS
Ruhr	8 millions	Düsseldorf (Essen à 30 km, Dortmund à 65 km)	500	42
Hollande	10 millions	Amsterdam (50 km de la Haye)	830	116
		Rotterdam (65 km d'Amsterdam)	96	6
		<i>ensemble</i>	926	116
Alsace et canton de Bâle	2 millions	Mulhouse - Bâle	103	13
		Strasbourg	22	5
		<i>ensemble</i>	125	15
Lorraine Sarre Luxembourg	3 millions	Luxembourg	71	12
		Sarrebruck	10	1
		Metz (<i>actuellement</i>)	6	1
		(<i>projet</i>)	18	2
		Nancy (<i>projet</i>)	8	2
		<i>ensemble (actuellement)</i>	87	13
(<i>projet</i>)	107	14		

*Le nombre d'habitants indiqués correspond approximativement à la population desservie.
Le nombre de vols s'entend sur une période d'une semaine, au mois de décembre 1967.
Le nombre des destinations indique le nombre de villes atteintes directement, c'est-à-dire sans correspondance.*

Des actions

Les actions qui peuvent être menées pour la métropole peuvent avoir deux objets :

- soit l'entraînement immédiat ou plutôt l'enclenchement ; il s'agit d'actions légères, peu coûteuses, rapides, qui valent surtout parce qu'elles sont susceptibles d'avoir des prolongements qui aillent loin ;
- soit la prévoyance ; il s'agit alors de ménager l'avenir, notamment en matière d'utilisation de terrains, ce facteur commun à toutes les réalisations — comme la finance — mais qui, à l'inverse de la finance, devient de plus en plus rare à mesure du progrès économique. C'est sous cet aspect, que parfois, une référence peut être faite

à l'an 2000, et qu'un bon usage peut être fait de ce mythe.

Deux exemples de ces actions peuvent être donnés ici :

— Action d'enclenchement : le projet de desserte cadencée ferroviaire entre Thionville et Lunéville par Metz et Nancy ; le chemin de fer constitue, sur cet axe central de la métropole, une infrastructure de transport sous-employée ; sur le même parcours, l'autoroute ne sera achevée qu'en 1973, et l'expérience montre partout que l'intensité des relations crée des besoins diversifiés qui requièrent des outils de transport complémentaires. Il a donc été suggéré qu'un service direct de type grande banlieue soit instauré sans attendre sur cette relation clé, avec, pour commencer, une cadence horaire régulière de 6 heures du matin à 20 heures.

L'OUTIL D'AMENAGEMENT

La rentabilité de l'opération devrait être assurée en peu d'années, et une garantie financière a été demandée aux conseils généraux des deux départements intéressés, en l'absence de budget régional. Il est envisagé que le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire (F.I.A.T.) contribue à cette garantie pendant la première année.

Des extensions pourraient ensuite être prévues sur d'autres relations régionales, afin de rendre la métropole accessible aux habitants des principales agglomérations par des transports en commun modernes.

Cette amélioration considérable d'une desserte métropolitaine donnera lieu à de nombreuses enquêtes et études, dans le cadre des expériences pilotes entreprises en 1969 par le Service des Affaires économiques et internationales du ministère de l'Équipement et du ministère des Transports pour introduire dans l'administration française la procédure de rationalité des décisions connue aux États-Unis sous le sigle P.P.B.S. ;

— action de prévoyance : à la suite d'un recensement systématique des sites aptes à recevoir un aéroport entre Nancy et Metz, il est apparu que les deux seuls sites utilisables étaient tous deux supprimés par une ligne électrique à haute tension dont le projet était très avancé. Il y avait donc conflit, pour l'utilisation du sol, entre deux activités — le transport aérien et le transport d'énergie électrique — dont les développements, au cours des décennies à venir, seront si importants que la limite n'en est pas perceptible.

Il n'est pas économiquement sain, dans un cas de ce genre, que le terrain appartienne au premier occupant, et mieux vaut le réserver à celui pour qui la solution de rechange est la plus difficile, c'est-à-dire la plus coûteuse. En l'espèce, après une étude minutieuse avec les deux candidats utilisateurs de leurs servitudes respectives, une solution a été dégagée qui a pu être proposée à l'Électricité de France.

Le rôle de l'O.R.E.A.M., organisme d'étude, n'est en aucun cas de conclure ces actions par une décision ; celle-ci appartient toujours aux instances normalement habilitées pour les prendre : S.N.C.F. et Conseils généraux dans le premier exemple, E.d.F. dans le second. Mais il serait, par contre, trop facile pour l'O.R.E.A.M. de se borner à énoncer des vœux et des « n'y qu'à » : sa tâche va jusqu'à coopérer à la mise en forme d'un projet qui tienne compte de l'ensemble des contingences et des contraintes entre lesquelles toute action nouvelle a à se frayer un chemin.

Dans un cas comme celui de la métropole lorraine, il apparaît maintenant que l'outil d'aménagement n'a pas reçu un nom qui décrive réellement sa fonction : ce n'est pas, en effet, par « une organisation d'étude d'aménagement d'une aire métropolitaine » — cette aire métropolitaine étant considérée comme un territoire privilégié par rapport au reste de la région — que la métropole lorraine existera, mais par une « organisation d'étude de création de fonctions métropolitaines » ou « de services métropolitains ».

L'origine de la dénomination choisie en 1966 est évidente : c'est l'exemple du schéma directeur de la région de Paris, publié en 1965 ; mais la mission était en réalité toute différente ; pour Paris, le schéma, la carte du futur est essentielle, car chacun sait que, grâce au dynamisme parisien, cette carte ne restera pas longtemps un cadre vide. Promoteurs, industriels, sièges sociaux auront tôt fait de le remplir, voire de le développer. L'œuvre d'aménagement consistera à définir une politique (d'occupation du sol) pour une réalité (Paris).

Pour les métropoles d'équilibre, la situation est inverse ; la mission consiste à donner une réalité — différente pour chacune — à une politique nationale. Dans le cas de la métropole lorraine, le fait de dessiner un schéma, d'aménager une aire serait un exercice vain si des initiatives privées et publiques ne venaient remplir cet espace de vie. Or, ces initiatives ne se manifestent pas spontanément, et il faut les susciter.

Les auteurs de la loi d'organisation foncière et d'urbanisme du 30 décembre 67, en ne mentionnant pas les schémas d'aménagement d'aire métropolitaine au nombre des documents d'urbanisme avaient bien senti que, malgré la similitude des noms, ces schémas ne sont pas, au moins dans certains cas, des « super-S.D.A.U. », pas plus que la vocation des O.R.E.A.M. n'est d'être des « super-G.E.P. ».

En décidant qu'une métropole d'équilibre serait créée en Lorraine, fondée sur les deux villes égales et rivales de Metz et Nancy, le gouvernement a fait le pari d'une structure neuve, tellement neuve que sa réalisation pourrait prendre plus de temps qu'ailleurs.

Deux années de réflexion et de dialogues permettent de dire que ce pari peut être gagné.

Michel PIQUARD,

Directeur de l'O.R.E.A.M.-Lorraine.

MÉTROPOLE D'ÉQUILIBRE ET INDUSTRIALISATION

Que le problème de l'emploi dans la région lorraine ait un double aspect, celui du reclassement des travailleurs, victimes de la récession des grands secteurs industriels, d'une part, et celui de la poussée démographique des jeunes, d'autre part, c'est ce que l'on savait depuis longtemps. Mais, des deux problèmes, celui qui, de l'avis de tous, paraissait le plus critique et le plus malaisé à résoudre, était à coup sûr le premier. C'est ce qui explique l'accent qui a été mis sur l'action de conversion et cette coloration particulière qu'elle a apportée à la politique d'expansion industrielle.

En effet le postulat, implicitement admis jusqu'ici, était qu'il fallait créer des emplois sur place et, si possible, dans l'usine devenue vacante ou sur le carreau de la mine, pour sauver les ouvriers d'un chômage sans recours.

A défaut de ces emplois de substitution, on n'imaginait pas d'autre solution que l'émigration ouvrière avec son cortège de drames sociaux et politiques. Dans cette perspective, quoi de plus logique, semblait-il, que de « primer » la zone tracée sur une carte, qui recouvrait le secteur économique en dépression et où il convenait de réaliser, sur place, la conversion industrielle.

Les hasards de la géologie (fer et charbon), mais aussi ceux de la logistique (bases de l'OTAN), devenaient alors des impératifs qui se chargeaient de dicter à l'avenir la loi du passé. Le critère économique était prié de s'effacer devant le critère social. Et la doctrine des aides de l'Etat (primes et prêts) se donnait pour objectif de détourner les industriels de choisir, pour leurs implantations, les sites les plus favorables à leur activité, afin de les attirer vers ces zones dites de conversion. Moins les industriels étaient tentés par les sites ainsi proposés, plus forte était la récompense, c'est-à-dire l'incitation offerte par l'Etat. Ce n'était donc pas dans la vallée de la Moselle et auprès des grandes villes que l'on situait les zones primables, mais dans les bassins du fer et du charbon, ainsi que dans les vallées vosgiennes. En bref, il s'agissait de refaire, si possible à l'identique, la carte industrielle du passé.

Pour persévérer dans cette voie paradoxale, il faudrait que les raisons soient vraiment péremptoires. Or, sans nous attarder outre mesure à développer ici

ce sujet, constatons seulement que la suppression de 23 000 postes de travail dans le fer et le charbon, de fin 1962 à fin 1967, n'a entraîné que 4 000 licenciements, la différence s'expliquant par la fonte naturelle des effectifs. D'autre part, le reclassement de la quasi-totalité de ces licenciés dans l'environnement économique, sans création spécifique d'emplois et simplement, grâce aux besoins de renouvellement — « de turnover » — des entreprises régionales, nous a définitivement convaincus que le plus ardu n'est pas tant de reclasser les ouvriers victimes de la récession que de donner du travail aux jeunes, *dix fois plus nombreux*, qui chaque année viennent grossir les bataillons des demandeurs d'emplois.

Sachant quels sont ces gros bataillons — les jeunes, non les licenciés —, la question de savoir où il est souhaitable de développer les emplois, donc l'industrie, devient beaucoup plus simple.

S'il avait fallu créer essentiellement des emplois de reclassement, alors les contraintes sociales eussent pesé très lourd, et c'est la même carte industrielle du passé qu'il eût fallu tenter de reproduire en imposant un gauchissement au développement régional.

Si, au contraire, la grande affaire est d'intégrer les jeunes dans la vie active, sans souci du problème de la mobilité géographique qui ne se pose pas à eux, la Lorraine peut alors aborder l'avenir, tel qu'il s'offre, avec son propre déterminisme, en accélérant l'histoire au lieu de la contrarier.

Conservatisme ou progressisme ? Quel poids faut-il donner à l'un ou l'autre de ces arguments ?

Urbanisation facteur d'industrialisation

Il ne faudrait surtout pas croire qu'il s'agit là d'une simple discussion d'école ou d'une contestation gratuite. Ce qui est en cause, ce n'est rien de moins que la restructuration industrielle de la Lorraine et sa réussite plus ou moins rapprochée dans le temps. Il faut dans ce débat parler net.

Pourquoi donc la Lorraine, si bien placée géographiquement et dont, par ailleurs, les travailleurs sont tellement appréciés pour leur efficacité et leur sérieux, attire-t-elle si peu les industriels ? La raison

en est bien connue mais il faut la redire. C'est que la Lorraine manque d'une capitale vivante et rayonnante, susceptible d'offrir ce niveau de services et d'agréments qui émanciperait enfin la région des nostalgies parisiennes. Une forte urbanisation, une métropole suffisamment dense et structurée sont la condition nécessaire et d'ailleurs suffisante pour que l'œuvre d'industrialisation, aujourd'hui encore si hésitante qu'elle a besoin des incitations de l'Etat, puisse jeter ses béquilles et poursuivre d'un bon pas sa marche en avant.

N'est-ce pas là, d'ailleurs, l'objectif que se propose l'OREAM en application de ce principe fondamental, enraciné dans l'évidence, selon lequel l'aménagement harmonieux du territoire national postule l'existence d'authentiques capitales régionales, capables de contre-balancer l'attraction de Paris, et qu'il faut donc les organiser, les aider, et accélérer leur croissance. La vraie, la seule stratégie du développement lorrain est dans cette voie et nulle part ailleurs.

Certains évoquent parfois le rêve d'une nouvelle *vocation industrielle* pour la Lorraine, qui viendrait relayer les traditionnelles vocations issues du fer et du charbon, aujourd'hui vouées à la récession. Présentée sous ce jour, il ne s'agit que d'une utopie. Hormis les cas évidents mais très rares — telle l'industrie des pondéreux qui choisira toujours un port —, il est de moins en moins d'industries qui sont tributaires d'un déterminisme géographique. Ce ne sont plus guère les contraintes matérielles qui imposent le choix d'un site industriel mais — sauf les commodités minima en liaisons et en équipements (1) — les ressources extra-professionnelles et les agréments de vie, lesquels sont en raison directe du niveau et de la qualité de l'urbanisation.

Les Lorrains, qui sont à la recherche d'un second souffle pour surmonter leur déclin industriel, devront se persuader que ce n'est plus du sein de la nature ou du budget de l'Etat que viendra cette nouvelle vague industrielle, mais d'un embellissement de l'image que l'on se fait de leur région et — si l'on ose anticiper — de sa capitale. Or, ceci, en définitive, ne dépend que d'eux et d'eux seuls.

Ainsi donc le vœu le plus ardent qu'on puisse formuler est que la Lorraine devienne pleinement cons-

(1) Ce facteur capital du développement régional, nous laissons à d'autres le soin de le commenter. Mais, afin d'éviter toute équivoque, peut-être est-il opportun de rappeler que l'industrialisation de la Lorraine, en tout état de cause, ira au même pas que son équipement, qu'il s'agisse de rendre plus fluides ses liaisons internes, routières et autoroutières, ou encore de relier plus étroitement par l'avion, par l'autoroute, par la voie fluviale la région et son environnement. Tout ce qui a été dit à cet égard sur la liaison Nord-Sud dispense peut-être d'enfoncer encore ce clou pour inviter à mettre l'accent sur les liaisons Est-Ouest autoroutières et fluviales dont l'urgence n'est pas moindre.

ciente des lacunes qu'il lui faut d'abord combler avant de *mériter* cette industrialisation qui lui apparaît trop souvent comme devant être une distribution d'usines, assurée par l'Etat, que les manifestations des ouvriers et les interventions des parlementaires pourraient éventuellement activer.

Comment ?

En hâtant l'avènement du jour où Metz ayant doublé de son côté et Nancy du sien, les deux villes, étroitement reliées par l'autoroute et par le fer, seront portées à se développer ensemble et d'un même mouvement, pour leur bénéfice mutuel et celui de toute la région : c'est cet objectif et nul autre que les Lorrains sont invités à réaliser en première urgence. Leur vocation est trouvée et c'est une doctrine d'action et de solidarité régionales. *Lucidité pour l'apercevoir, volonté pour l'accomplir* sont les deux vertus qui commanderont la réussite.

Industrialisation facteur d'urbanisation

Encore faudra-t-il ne pas contrarier cette « vocation » par une politique industrielle à rebours, celle qui serait trop étroitement inspirée par les « nécessités sociales » de la conversion. La question est donc de concilier cette industrialisation au jour le jour, fluctuant au hasard des vicissitudes sociales, et celle qui est exigée par la stratégie du développement à long terme. A tout prix, il faut éviter de répéter l'erreur dont a pâti la Lorraine « lourde », qui a voulu que jusqu'ici, dans les bassins du fer et du charbon, industrialisation et urbanisation aient crû, chacune de son côté, sans se féconder mutuellement.

Or, on peut compter déjà au moins trois usines importantes qui se sont installées récemment en contradiction avec ces principes, soit auprès d'une ville trop petite, soit même en pleine campagne : l'une dans le bassin ferrifère, l'autre dans le bassin houiller, la troisième dans les Vosges.

Pour deux d'entre elles, outre les prêts et les primes, un facteur déterminant aura été l'offre d'un bâtiment vacant ; l'industriel a donc pensé initialement y trouver son compte. Mais, avec le temps, ces entreprises ne seront-elles pas portées à regretter un choix que leur croissance fera paraître de plus en plus inadéquat ? N'est-ce pas déjà l'avis de deux d'entre elles ?

Faut-il pourtant s'en consoler au nom de la « conversion » qui aura inspiré ces décisions ? En plein bassin ferrifère, l'entreprise dont il s'agit a constaté par expérience l'impossibilité de recruter même le cinquième de ses effectifs chez les mineurs, qu'elle avait accepté d'embaucher en priorité. Quant à l'usine vosgienne, elle n'est encore parvenue à reclas-

ser que 32 travailleurs du textile sur un recrutement global de 236, et elle est d'ailleurs loin de son effectif envisagé de 370, en raison de l'insuffisance locale de la main-d'œuvre.

En revanche, c'est sans réserve qu'il faut applaudir à la décision des Pouvoirs publics de déroger aux principes de la « conversion sur place » pour accepter de primer l'implantation d'une grande usine Citroën auprès de Metz quoiqu'en dehors des deux bassins du fer et du charbon.

Citroën à Metz fait coup double : ni le bassin ferrifère, ni le bassin houiller ne sont trop loin pour que la « conversion » y trouve son compte. Les mineurs s'y embaucheront ; il n'est que d'organiser un ramassage que la voie ferrée et l'autoroute faciliteront largement. Voilà pour le quart ou le cinquième des effectifs, car pour le reste ce sont les jeunes, où qu'ils soient nés, dans l'un ou l'autre département, qui assureront l'embauche en venant se marier et s'établir à Metz ou dans son voisinage. L'autre conséquence de cette heureuse implantation sera la croissance accélérée de cette ville qui avait grand besoin de rattraper son siècle et qui pourra désormais y prétendre.

Encore une fois saluons cette victoire de la logique contre la routine, de l'avenir sur le passé. Mais cette dérogation comporte aussi une leçon : il ne faut plus que le bon sens trouve son compte fortuitement et comme à regret ; il faut lui rendre définitivement sa place d'honneur. Puisque nous savons que les emplois qu'il faut créer sont destinés essentiellement aux jeunes, lesquels ne sont pas encore soumis aux contraintes qui gênent leurs aînés quand ils ont à changer de domicile, il en résulte que l'industrialisation en zone de conversion est beaucoup plus libre de ses mouvements qu'on ne l'avait pensé, puisqu'elle peut surtout se préoccuper des nécessités du secteur tertiaire.

Les impératifs de la conversion sur place ont

donc pratiquement disparu pour céder la place à deux autres principes autrement plus féconds :

- sauver le tertiaire par implantation d'usines nouvelles auprès des villes, dans les régions déprimées ;
- accélérer le tertiaire par implantation d'usines nouvelles auprès des pôles d'urbanisation qui auront été retenus dans le schéma de structuration de la région lorraine.

Combat d'arrière-garde dans le premier cas, d'avant-garde dans le second, de sorte que — poussant un peu avant le raisonnement — on est porté à conclure que dans le premier il ne s'agira que de maintenir l'ancien niveau d'urbanisation, afin de réserver le surplus, notamment les grandes implantations, au profit de la métropole, en premier lieu Metz et Nancy.

Au lieu de se donner pour tâche de secourir plus ou moins artificiellement et *uniformément* les zones déprimées, on est donc conduit à recommander le choix judicieux d'un certain nombre de villes, parmi les plus dynamiques et les mieux placées au regard de l'industrie, afin d'en accélérer encore le dynamisme par la mise en œuvre appropriée des aides à l'expansion.

**

L'industrialisation, facteur d'urbanisation et réciproquement l'urbanisation, facteur d'industrialisation, sont les deux thèmes qui doivent alimenter les nouveaux principes de la politique de conversion industrielle mais qui ne sont en somme que les principes éternels de toute politique d'industrialisation.

JEAN QUESNEL,

Commissaire à la Conversion industrielle
de la Lorraine.



I - L'AMÉNAGEMENT DES POLES PRINCIPAUX **DE LA MÉTROPOLE**

L'URBANISATION **en Meurthe-et-Moselle**

I. — NANCY

INTRODUCTION

Nancy est traditionnellement considérée comme une grande ville tertiaire. Les services offerts, l'université, les grandes écoles scientifiques, les nombreux instituts de recherche et les administrations de région qui s'y trouvent justifient pleinement cette opinion. Le rapport Hauteux-Rochefort (1963) ne classait-il d'ailleurs pas Nancy comme huitième ville de France pour les services supérieurs ? En réalité Nancy est aussi une ville industrielle diversifiée (première transformation des métaux, industries mécaniques et électriques, industrie chimique notamment).

Rayonnant sur une très vaste région et possédant des fonctions équilibrées, l'agglomération connaît un rythme de croissance qui la situe dans la moyenne des agglomérations françaises (1,8 % par an de 1962 à 1968), mais qui paraît insuffisant pour une ville métropolitaine.

Quelle est donc la situation de cette grande ville française, avec ses forces et ses faiblesses, et quel doit être son rôle dans la promotion de la métropole lorraine ? Quels sont les grands principes qui devront régir son expansion et son aménagement ?

LES MUTATIONS **DE L'AGGLOMÉRATION NANCEIENNE**

L'Urbanisme dirigé (XVI^e et XVIII^e siècles)

A la fin du XVI^e siècle, Nancy, capitale administrative des ducs de Lorraine, n'est encore qu'une bourgade fortifiée de 4 000 habitants, limitée au quartier Saint-Epvre actuel, de taille bien plus modeste que sa puissante voisine commerçante, Saint-Nicolas-de-Port. Son expansion urbaine s'accomplira en deux phases bien distinctes et assez brèves l'une et l'autre.

A partir de 1591, le duc Charles III, désireux de discipliner et d'abriter les extensions urbaines extramuros, fait bâtir la « ville neuve » au sud de la

précédente, suivant un plan en damier, à l'italienne, qu'il fait ensuite ceinturer de remparts. C'est l'actuel centre-ville de Nancy.

L'extension de la ville subit ensuite un coup d'arrêt par suite des guerres du XVII^e siècle, au cours desquelles ses remparts disparaissent. Mais dans la première moitié du XVIII^e siècle, sur l'initiative de Léopold et surtout du roi Stanislas, la soudure entre les deux villes est réalisée par un grand ensemble architectural d'inspiration française, justement célèbre : la place Stanislas, la place Carrière et le parc de la Pépinière. Après le rattachement à la France, la ville perd ses prérogatives de capitale et cesse pratiquement de se développer pendant un siècle.

La grande expansion urbaine anarchique **(1871 - 1914)**

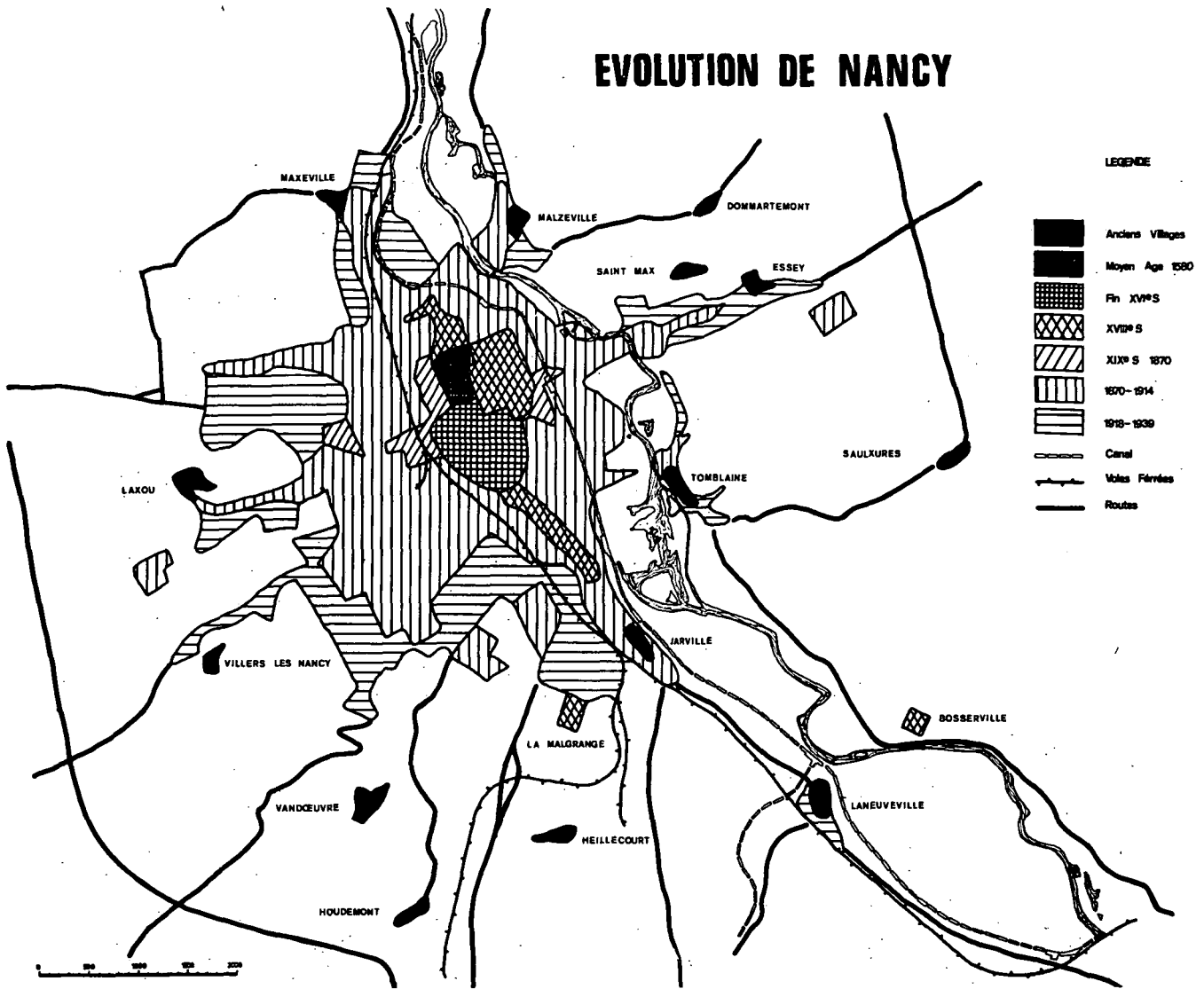
La conjonction de plusieurs facteurs presque simultanés : passage de la voie ferrée et du canal, rapprochement de la frontière et repli des Alsaciens-Lorrains, industrialisation et urbanisation accélérées communes aux principales villes françaises, aura pendant quarante ans un effet d'entraînement extrêmement vif à Nancy : la ville voit sa population plus que doubler, elle s'industrialise intensément entre le canal et la Meurthe (industries mécaniques et sidérurgiques), tandis que l'habitat, après avoir saturé l'espace libre entre le canal et la voie ferrée de Maxéville à Jarville, se répand dans tous les sens à l'ouest de la voie ferrée et rejoint les villages de Vandœuvre, Villers et Laxou.

Toute cette partie ouest de la ville acquiert le caractère de zone résidentielle et de tissu urbain inorganisé, qu'elle possède encore aujourd'hui. La structure radioconcentrique de Nancy est fixée dès cette époque.

L'expansion modérée de 1918 à nos jours

Après un répit correspondant à la Première Guerre mondiale au cours de laquelle la ville subit de nombreuses destructions, la croissance reprend et se

EVOLUTION DE NANCY



poursuit jusqu'à nos jours, mais d'une façon plus modérée. Dès 1930, le territoire de la commune de Nancy est presque totalement saturé et la croissance urbaine profite surtout, désormais, aux communes suburbaines, non seulement à l'ouest mais aussi à l'est de la Meurthe (Essey, Saint-Max, Malzéville), malgré les coupures très contraignantes que constituent le canal, la voie ferrée industrielle et la Meurthe avec ses trois ponts seulement.

Vers 1955, il reste peu d'espaces libres dans le site proprement dit de la cuvette de Nancy et, dès lors, on s'oriente vers des solutions utilisant la frange du plateau à l'ouest (Haut-du-Lièvre, puis Brabois et Champ-le-Bœuf), mais de ce côté, la forêt de Haye oppose désormais une barrière à l'expansion difficilement franchissable. Vers l'est, l'urbanisation sature Saint-Max, gravit par de petites opérations les côtes de la butte de Malzéville et, contournant l'aérodrome d'Essey, gagne à une date récente des communes rurales plus lointaines. Enfin, quelques grandes opérations achèvent de remplir le tissu urbain interstitiel de l'agglomération (cité des Provinces, Z.U.P. de Vandœuvre, la Californie).

A la veille de nouvelles mutations, comment se présente Nancy ?

Limité à l'ouest par la forêt d'Haye, véritable poumon de l'agglomération, au nord par l'étroite vallée de la Meurthe déjà saturée, au nord-est par le plateau de Malzéville, à l'est par l'aérodrome d'Essey et une future poche de gaz, et au sud-est par la vallée inondable de la Meurthe et les contraintes des exploitations salines, le site naturel de l'agglomération est en grande partie rempli.

C'est au sud que l'agglomération a trouvé les terrains industriels qui lui manquaient pour le desserrement de ses activités.

L'agglomération devra donc désormais, prenant un nouveau souffle, rompre hardiment avec le développement continu naturel et chercher de nouveaux sites pour son expansion.

Le tissu urbain actuel, de son côté, ne répond plus aux besoins d'une grande agglomération qui désire jouer un rôle de poids dans la métropole lorraine. Le découpage en bandes longitudinales nord-sud, qu'engendrent deux voies ferrées, un canal et la Meurthe, ne favorise pas le fonctionnement

urbain. Les liaisons est-ouest sont pénibles et, transitant par le centre, viennent l'asphyxier.

Le centre lui-même, au bâti de qualité médiocre, qui concentre et rassemble le long de deux rues les principaux éléments d'animation du cœur de la ville, est encore encombré d'activités qui n'y ont pas leur place (entrepôts, grossistes, ateliers, etc.). Il est difficilement accessible et le problème du stationnement se pose chaque jour de manière plus aiguë.

Pourtant, malgré ces ombres, l'agglomération de Nancy possède des atouts certains. En plein cœur de la Lorraine, au carrefour de plusieurs grands axes européens, à 300 km de Paris, elle présente pour l'aménagement du territoire une situation privilégiée.

ECONOMIE ET POPULATION : FORCES ET FAIBLESSES

Des services supérieurs au large rayonnement

Cette ville possède des services tertiaires de haut niveau qui desservent une aire d'influence très large. Cela explique que, dans le classement des villes françaises, son rang pour les services supérieurs (8^e) soit beaucoup plus élevé que pour le poids de population (15^e).

Son université possède un pouvoir d'attraction particulièrement fort, non seulement sur son académie, mais encore sur le reste de la France : elle se situe au premier rang, avant celles de Paris, Lyon et Grenoble, pour la proportion d'étudiants originaires d'autres académies. Son Centre hospitalier régional (bientôt C.H.U.) rayonne, quant à lui, sur sept ou huit départements. Le rayon d'action des établissements de service aux entreprises et de distribution au stade de gros est également très grand.

On peut dire que Nancy a servi de support tertiaire au développement de l'industrie lourde. Son niveau d'équipement a évité à la Lorraine, pendant la période d'après-guerre, caractérisée par une expansion sans précédent dans les industries de base (charbon, mines de fer, sidérurgie) d'être un désert dans le domaine du tertiaire.

Dans une région où dominent bassins miniers et agglomérations marquées par les hauts fourneaux, c'est l'une des rares vraies villes.

D'ailleurs, son centre, par son contenu et sa « composition », correspond bien au rôle joué par l'agglomération à l'égard de son environnement. Entre la place Stanislas et la gare, il rassemble en un espace restreint et dense une grande variété d'activités caractéristiques de son rayonnement : bâtiments d'autorités et établissements universitaires, commerces rares et commerces de masse, salles de spectacle et lieux de rencontre.

Une croissance modérée

Le taux de croissance annuel de la population est moyen ; Nancy, qui se situait au 24^e rang pour la

croissance entre 1954 et 1962, n'est plus qu'au 34^e rang pour la période 1962-1968, l'afflux des rapatriés ayant bénéficié principalement aux villes du Midi de la France.

Les services supérieurs, nombreux et de qualité, qui y sont concentrés n'ont donc pas, jusqu'à aujourd'hui, entraîné la naissance d'activités créatrices de nombreux emplois. Entre 1870 et 1914, par contre, alors que ces services étaient beaucoup plus réduits, la population de l'agglomération a connu un rythme d'augmentation très fort, de l'ordre de 3 % par an.

L'explosion démographique qui s'est produite alors a correspondu à une véritable mutation dans les activités : à cette époque, Nancy, petite capitale provinciale, s'est industrialisée en profitant de certaines conséquences du traité de Francfort (exploitation des gisements de fer locaux et création d'une sidérurgie, déménagement d'entreprises alsaciennes et mosellanes).

Le développement des services supérieurs, notamment de l'université, est en définitive un fait récent. Il ne se serait sans doute pas produit avec cette ampleur si, antérieurement, Nancy n'avait pas été le siège d'un puissant mouvement d'industrialisation avec ce que cela entraîne : poids de population plus important, brassage de groupes sociaux d'origines diverses, nécessité de former sur place des ingénieurs dans des disciplines très variées (métallurgie, mines, mécanique, chimie, brasserie).

On peut dire que l'avance prise par Nancy lui a permis de répondre aux besoins nés de la deuxième grande vague d'industrialisation de la Lorraine dans les années 1950-1960. Dans une région confrontée à un difficile problème de mutation, quel pourra être son apport original et constructif ?

OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT

Les *activités tertiaires* jouent un rôle privilégié dans le développement de Nancy. Comme on l'a vu, elles offrent des services de qualité à la population d'une vaste zone d'influence. Leur dynamisme est très grand, qu'il s'agisse du tertiaire « métropolitain » dont le rayon d'action couvre toute la région, voire une dizaine de départements dans la France de l'est, ou du tertiaire « semi-régional » qui dessert principalement le sud de la Lorraine.

Dans le premier, qui regroupe l'université, le centre hospitalier, les administrations régionales et les directions privées, les effectifs employés sont passés, entre 1954 et 1967, de 4 500 à 8 500. Dans le second, où figurent les services aux entreprises, les commerces de gros et les commerces de détail exceptionnels, les emplois sont passés de 29 000 à 39 000.

A partir de cette base très solide, une progression considérable est à attendre. Le doublement du niveau de vie prévu pour les 15 ou 20 prochaines années va se traduire par une croissance sans précédent de

certains postes de consommation des particuliers, la santé, la culture, les loisirs, qui sont des domaines où Nancy joue déjà un rôle de premier plan. L'impact de cette croissance sera très important et l'agglomération s'y prépare. Sur le plateau de Brabois, se met en place un ensemble hospitalier et scientifique (à dominante médicale) sans doute unique en France (1). Le centre-ville, comme il est dit plus loin, s'affine et se rénove pour mieux accueillir les commerces exceptionnels.

Mais cela ne saurait suffire : ce que la Lorraine attend de sa future métropole, c'est que des *activités industrielles nouvelles*, capables de prendre le relais de certaines activités actuelles atteintes de désuétude, puissent y trouver un terrain favorable.

D'ailleurs les industriels à la recherche d'implantations nouvelles choisissent aujourd'hui de préférence la proximité des grandes villes, qui seules sont en mesure de leur offrir un milieu nourricier, notamment un large marché du travail, des services diversifiés, des liaisons aériennes et ferroviaires commodes.

Dans ce contexte, Nancy dispose d'atouts très sérieux. La recherche dans plusieurs domaines d'avenir est de haut niveau. Les moyens en informatique sont importants. Les méthodes d'enseignement pratiquées à l'École des Mines et au Centre universitaire de Coopération économique et social sont particulièrement aptes à favoriser le développement de la créativité dans les entreprises.

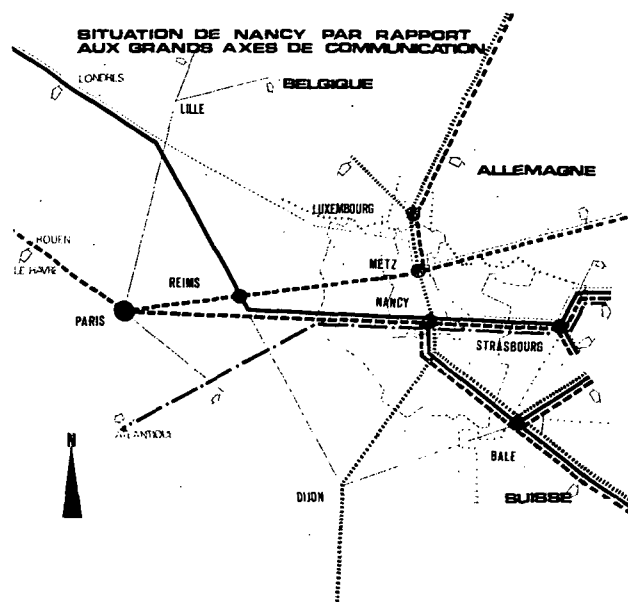
En outre, certains groupes industriels nancéiens se situent au tout premier rang en Europe dans leur spécialité, par leur taille, leur solidité financière et leur dynamisme (fonderies de Pont-à-Mousson, Européenne de brasseries). D'autres, quoique moins importants, sont à un très bon niveau, au plan national, dans des techniques de pointe (Nordon-Fruhsholz-Diebold, Delattre-Levivier, Nouvelle Compagnie générale électrique, Ferembal, Permail).

Enfin, Nancy se trouve au carrefour de plusieurs axes de transports européens. Sa situation géographique à 300 km de Paris dans la direction des pays de l'Europe du centre (Allemagne, Tchécoslovaquie, Suisse), où sont concentrés plusieurs pôles très puissants de l'industrie mécanique, est un atout de première importance.

En définitive, Nancy peut continuer à accueillir des unités modernes de l'industrie mécanique et électrique et cela dans des proportions beaucoup plus fortes qu'aujourd'hui. Elle peut, en outre, attirer des industries pharmaceutiques, en raison de son haut niveau d'équipement tertiaire et de sa spécialisation dans les sciences médicales.

Réaliser les deux objectifs du développement tertiaire et de l'industrialisation lui permettrait de jouer un rôle moteur dans la métropole et dans la région et

(1) En 1985, y seront employées 9 500 personnes.



d'atteindre un chiffre de population proportionné à ce rôle : 460 000 habitants en 1985, 750 000 en l'an 2000.

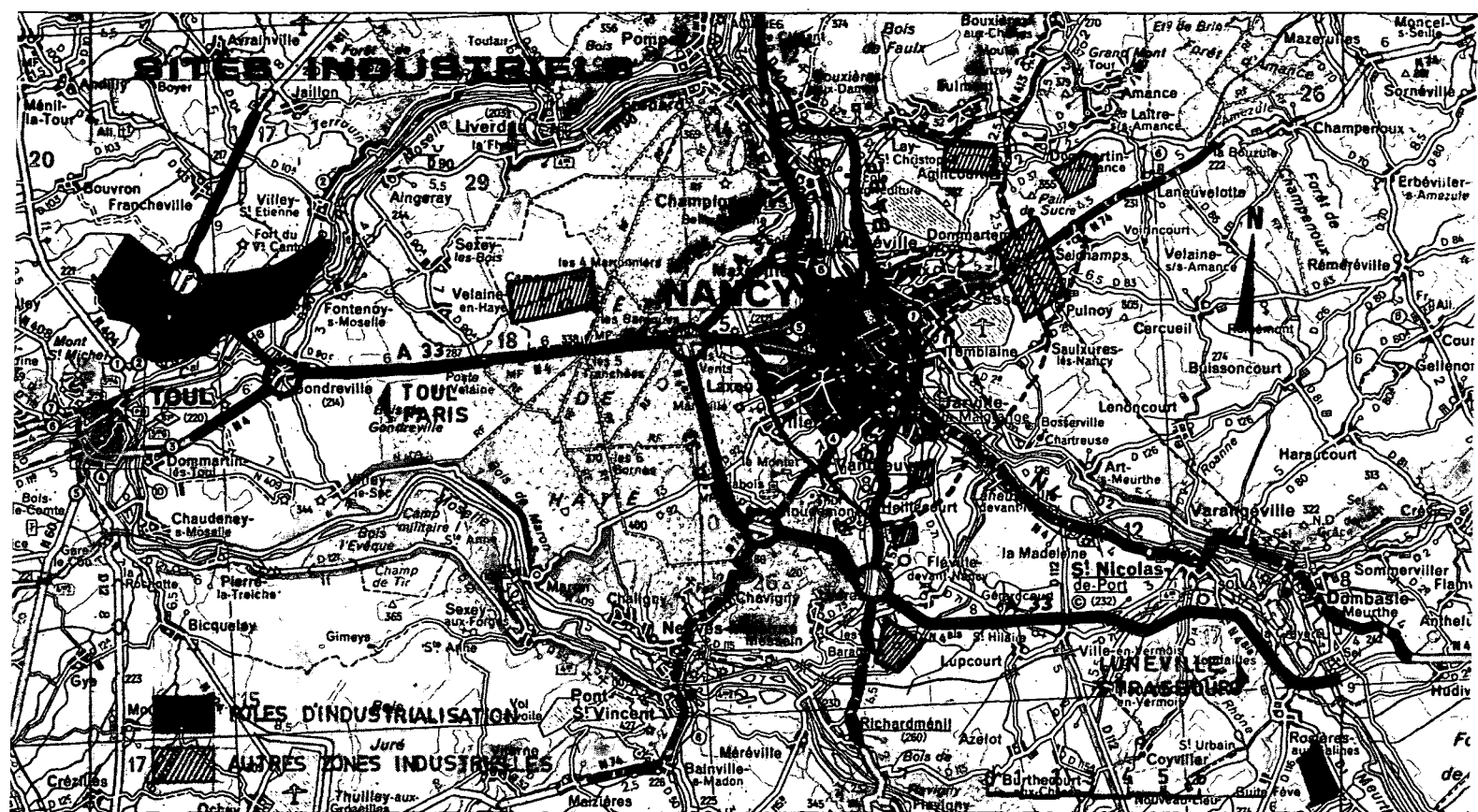
LES GRANDS PRINCIPES DE L'EXPANSION ET DE L'AMENAGEMENT

L'*industrialisation* de la région de Nancy, action clé de son développement, dépend de l'implantation de grandes unités de production nouvelles. Il faudra donc trouver de vastes espaces relativement plats, bien reliés aux grands réseaux de transport, et disposant d'eau en abondance.

En regroupant plusieurs unités en « pôles d'industrialisation » pouvant au total représenter des superficies de 300 à 500 hectares, il sera possible d'offrir, à bon compte, des services efficaces de haut niveau.

Les abords immédiats de Nancy n'offrent aucune zone de cette taille, mais en dépassant ce cadre étroit et en concevant le développement d'une agglomération nancéienne étendue jusqu'à Toul et Lunéville, de tels pôles d'industrialisation sont parfaitement envisageables comme semblent le prouver les développements industriels du Toulois.

La croissance du *tertiaire supérieur*, vocation traditionnelle de Nancy, suppose elle aussi la réalisation de structures d'accueil considérables pour de grands ensembles de bureaux (décentralisation parisienne ou entreprises du Marché commun) et pour le regroupement des grandes écoles scientifiques et des nombreux centres de recherche ; les surfaces nécessaires pourraient être trouvées, soit dans le centre traditionnel rénové, soit dans un centre-relais de Nancy.



Les sites industriels

La réussite de l'industrialisation et de la croissance du tertiaire suppose d'excellentes liaisons, notamment aériennes, avec le monde extérieur. L'aérodrome d'Essey, à un quart d'heure du centre de Nancy, représente un atout certain pour le développement de l'aviation d'affaire. Par ailleurs, un aérodrome métropolitain de classe internationale manque à la Lorraine et devra être prévu à plus ou moins long terme. Plusieurs hypothèses de site peuvent être envisagées, suivant notamment que sera ou non prise en compte une desserte commune à la Lorraine et à la Sarre.

Rassemblant dans un espace restreint les éléments d'animation et de prestige, le *centre de Nancy* doit, grâce à la qualité des services offerts, faire jouer à cette ville un rôle de premier plan dans la métropole lorraine. Il doit pour cela s'affiner en se débarrassant des activités qui n'y ont pas leur place (ateliers, entrepôts, marché de gros, commerces courants, etc.), se rénover et se restructurer pour s'adapter à ses nouvelles fonctions et acquérir une meilleure accessibilité (voirie rapide, parkings).

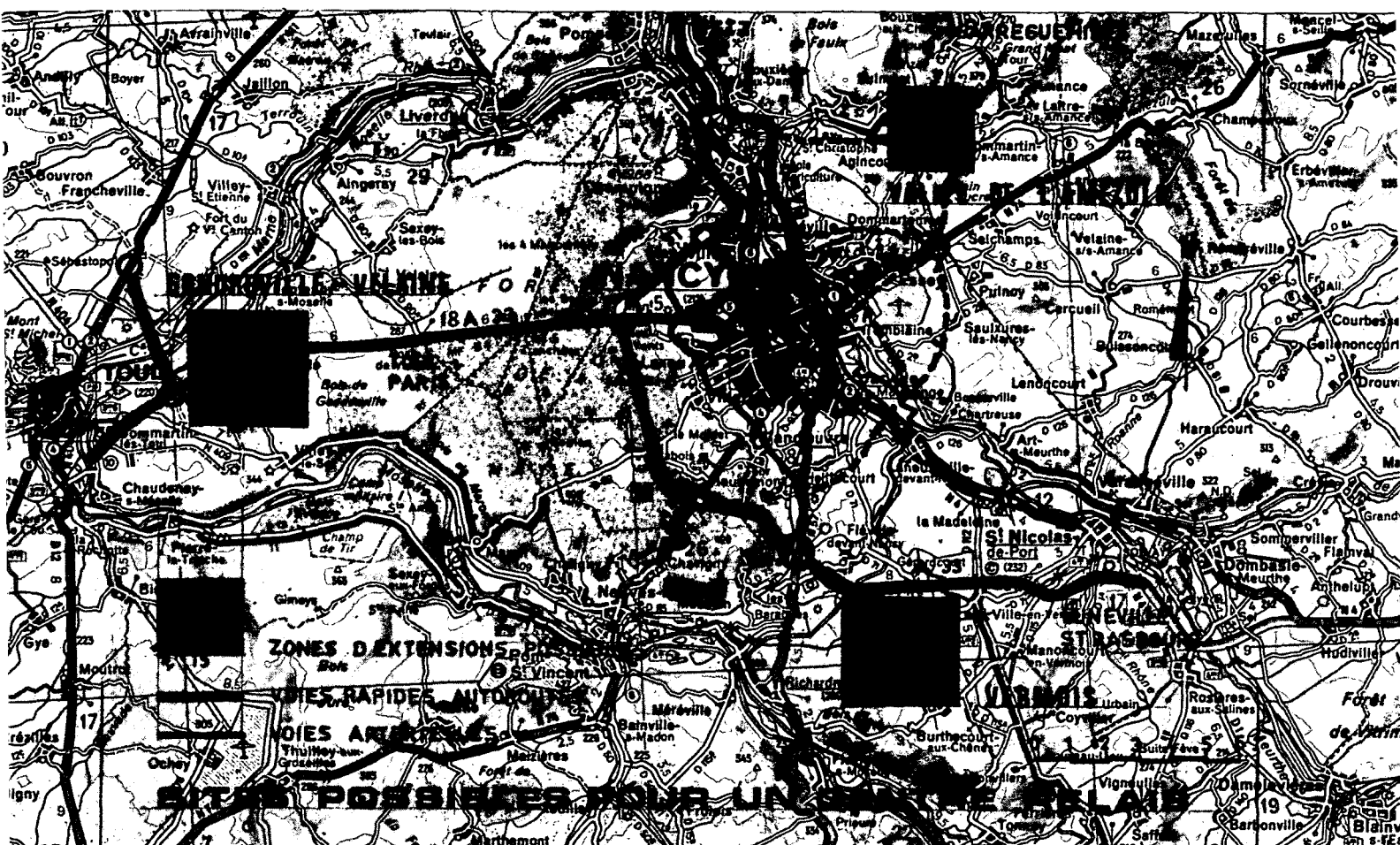
Pendant de la restructuration du centre, l'*extension urbaine* cherchera à rompre le traditionnel développement en « tache d'huile » en se structurant de manière discontinue le long de quelques axes puis-

sants de transport. A la multiplication des centres secondaires de faible importance, a été préférée la promotion d'un véritable *centre-relais* du centre principal susceptible de soulager ce dernier et d'accueillir les équipements de très haut niveau qui ne peuvent y trouver place. Si possible à proximité d'un pôle d'industrialisation, et offrant lui-même de nombreux emplois, ce centre-relais puissant permettrait de recréer plus facilement une ambiance de centre de grande ville, particulièrement attrayante.

LES PREMIERES ORIENTATIONS

Pôles d'industrialisation, centre-relais, restructuration du centre, réseau de voirie rapide constitueront quatre des données fondamentales du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération nancéienne.

Les études entreprises sur les *pôles d'industrialisation* sont encore insuffisantes et doivent être poursuivies. On peut cependant signaler la place privilégiée que devrait tenir la zone de Toul, située au carrefour des axes routiers Paris-Nancy-Strasbourg et Luxembourg-Rhône, en bordure de la Moselle canalisée et bien desservie par la voie ferrée Paris-Strasbourg.



Sites possibles pour un centre-relais

Pour le *centre-relais* qui pourrait recevoir 100 à 150 000 habitants, trois sites possibles ont été étudiés : à l'ouest, au sud et au nord-est. Les deux premiers présentent des caractères particulièrement remarquables. L'un et l'autre sont bien reliés au centre de Nancy et le seront encore davantage lorsque seront réalisées les autoroutes de dégagement prévues. Dans les deux cas, à l'ouest surtout, mais au sud également, existent de vastes terrains propices à l'industrialisation, sur lesquels des entreprises privées prévoient de réaliser prochainement des investissements très importants. Il y a là de solides pierres d'attente sur lesquelles Nancy pourra s'appuyer pour organiser son expansion.

Sans écarter un développement à long terme possible vers l'ouest en enjambant la voie ferrée, le *centre de Nancy*, partant de la rénovation Saint-Sébastien, semble devoir, dans un premier temps, s'étendre et se rénover vers le sud-est de la zone hypercentrale actuelle.

Centre-relais et centre traditionnel seraient desservis et reliés par un *réseau de voiries rapides* à créer de toutes pièces. Si la conception d'un tel

réseau dans les zones d'extension ne présente en général pas de difficultés sérieuses, il n'en est pas de même dans la partie déjà agglomérée qui ne possède pratiquement aucune trouée permettant le passage aisé de nouvelles voies. A la suite d'importantes études sur le tissu urbain et la comparaison et la combinaison de très nombreux tracés, les recherches s'orientent vers la définition d'une *maille centrale* tangentant à l'est et à l'ouest le centre de Nancy en profitant au maximum des coupures que constituent le canal et la voie ferrée.

LES MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Les résultats acquis sont déjà très importants et ont nécessité d'importantes études qui doivent se poursuivre.

Pour cela l'agglomération s'est dotée d'un outil, l'équipe pluridisciplinaire d'urbanisme du G.E.P., qui prête aussi son concours aux autres agglomérations du département, notamment : Toul, Lunéville, Pont-à-Mousson et Briey, qui font partie de la métropole lorraine, et Longwy.

Le rôle de l'équipe pluridisciplinaire (2 architectes, 2 économistes, 1 géographe, 2 ingénieurs, 2 sociologues) et ses méthodes de travail ont déjà fait l'objet d'un article dans la présente revue (1), il n'est donc pas nécessaire d'y revenir.

Il faut cependant souligner la nécessité d'un équilibre entre les études à long terme indispensables à l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme et les études débouchant plus immédiatement sur des résultats concrets (centre commercial de gros, zone de Champ-le-Bœuf, Brabois, Z.A.D. sud, rénovation Saint-Sébastien...).

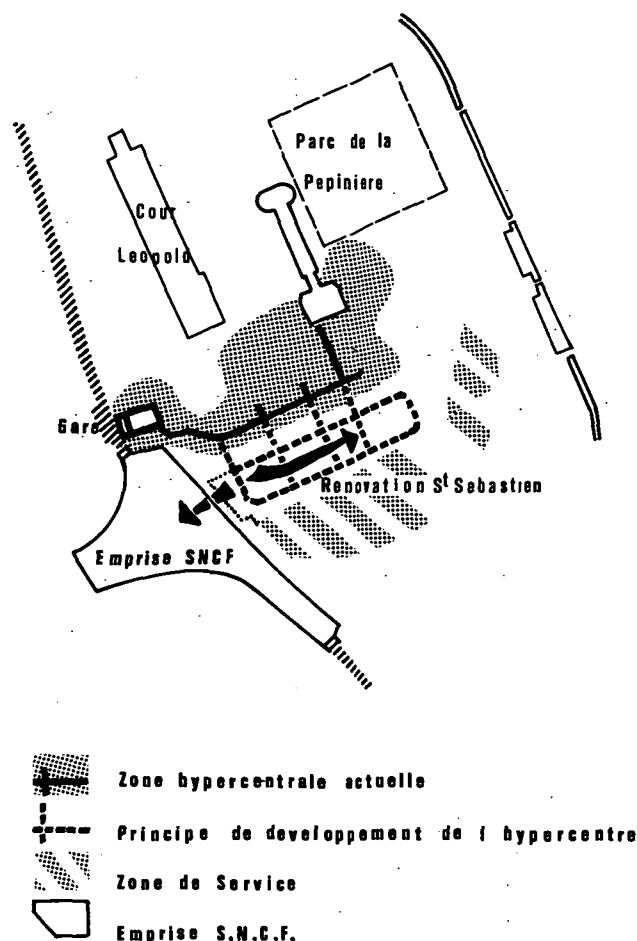
**

Les quelques orientations sur le développement de l'agglomération nancéienne, données ci-dessus, montrent à l'évidence la nécessité de se placer dans un cadre très vaste dépassant largement les limites géographiques du district urbain de Nancy dont les compétences seraient d'ailleurs insuffisantes.

Certainement difficile et coûteuse, l'expansion de Nancy, grâce à un urbanisme ouvert, une maîtrise du sol plus complète et avec des ressources nouvelles, est non seulement possible mais encore indispensable à la réussite de la métropole lorraine. C'est à cette tâche immense que les responsables locaux se sont attelés avec volonté.

(1) Numéro 25 de décembre 1967.

PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT DU CENTRE



II. — DEUX POLES SECONDAIRES DE PART ET D'AUTRE DE NANCY : TOUL ET LUNEVILLE

Dans les deux directions de l'ouest et du sud-est, l'influence de Nancy est relayée par celle de deux villes moyennes, au passé prestigieux, qui, à des degrés différents, possèdent, toutes les deux, des potentialités de développement.

Toul fut le siège d'un puissant évêché, comme le rappelle sa remarquable cathédrale gothique. C'est encore, aujourd'hui, une ville à dominante militaire. Les bases alliées d'abord, puis, après leur évacuation en 1966, le développement des bases aériennes voisines de Rosières et d'Ochey sont à l'origine d'une forte poussée de l'urbanisation : le taux d'augmentation de la population entre 1962 et 1968 est l'un des plus forts du département.

Mais cela pèse assez peu au regard des perspectives nouvelles qui s'offrent à cette agglomération de 20 000 habitants, en pleine mutation.

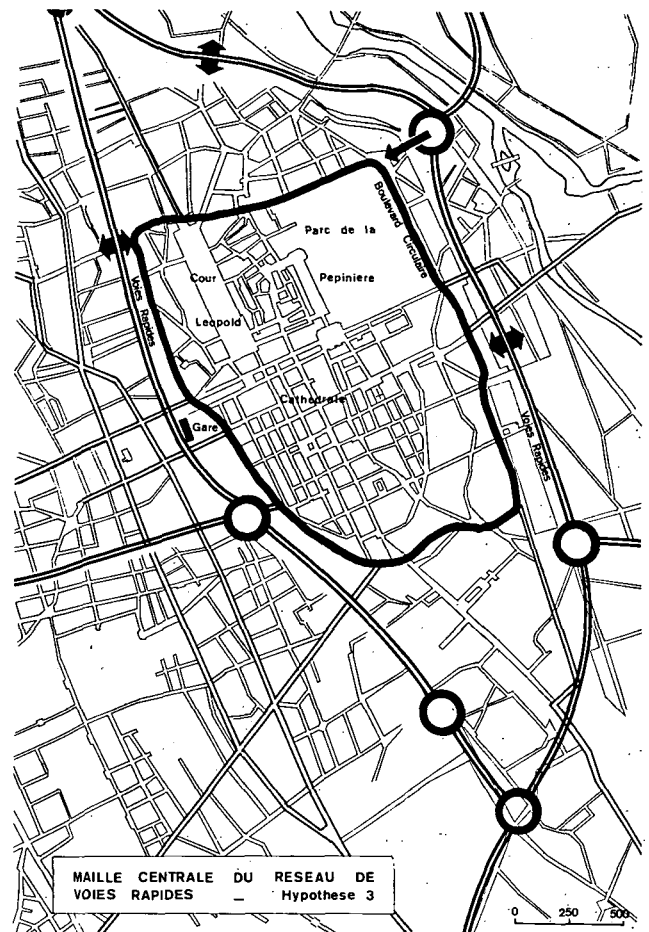
Toul est située au carrefour de deux grands axes routiers européens, est-ouest et nord-sud. Deux voies fluviales à grand gabarit, la Moselle canalisée (pratiquement réalisée) et le canal de l'Est (en projet), lui ouvriront des débouchés vers Rotterdam et Le Havre. De vastes terrains plats s'y trouvent réunis, ce qui est un élément rare dans la partie sud de la métropole. Pour toutes ces raisons, Toul est promis à un grand avenir industriel. L'implantation de Kléber-Colombes en est un signe certain.

A cela s'ajoute, comme on l'a vu plus haut, la création éventuelle, à proximité immédiate, d'un centre-relais puissant nécessaire à l'expansion de Nancy. Pour ces deux raisons, Toul est appelée à jouer un rôle très important dans le développement et l'aménagement de la future métropole.

Lunéville fut, à l'époque du duc Léopold, le bâtisseur du fameux château, la capitale de la Lorraine. C'est aujourd'hui une ville de 25 000 habitants aux fonctions diversifiées. L'industrie et l'armée y occupent une place importante. Il y existe de fortes capacités d'accueil, en matière industrielle, qui sont encore peu utilisées (toutefois l'installation de l'usine Philips sur la zone industrielle a amorcé le démarrage). Quant à l'équipement commercial, en voie de modernisation, il assure la desserte d'un vaste arrondissement peu urbanisé.

Son habitat est en majorité ancien, mais des zones résidentielles très agréables sont en cours d'aménagement. Son centre, chargé d'histoire et difficile d'accès, sera considérablement amélioré par les opérations prévues de rénovation et de déviation de la route Paris-Strasbourg.

Pour toutes ces raisons, Lunéville peut et doit être, à l'égard de son « hinterland » et notamment de la moyenne vallée de la Meurthe, dont l'avenir économique est incertain, un solide point d'appui industriel et tertiaire.



III. — AU CENTRE DE L'AIRE METROPOLITAINE : PONT-A-MOUSSON

La présence d'une large cuvette dans une vallée par ailleurs très resserrée et souvent inondée et celle d'un pont, jusqu'à présent passage obligé sur la Moselle, sont à l'origine du développement de Pont-à-Mousson.

Cette ville, avec les communes voisines de l'agglomération, compte aujourd'hui 25 000 habitants.

Siège, au XVII^e siècle, d'une prestigieuse université, elle possède de nouveau aujourd'hui, grâce à son centre culturel, inspiré de l'abbaye de Royaumont, un grand rayonnement intellectuel. Installé dans l'ancienne abbaye des Prémontrés, ce centre offre aux multiples organismes publics ou privés qui y adhèrent, un cadre particulièrement propice à la réflexion et au travail.

Mais Pont-à-Mousson est aussi une forte zone d'activités. De nombreux emplois sont en particulier offerts à la population locale et environnante, dans l'industrie, grâce à la présence d'une entreprise au renom mondial — les Fonderies de Pont-à-Mousson — sans cesse développée et modernisée. Des activités tertiaires de haut niveau s'y développent depuis la création du centre de recherche des sociétés de la

Compagnie de Pont-à-Mousson et l'implantation de l'O.R.E.A.M.-Lorraine.

Quant au commerce, le plus dynamique des villes du sud du département, exception faite de Nancy, son influence s'exerce sur plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde.

Grâce à sa position géographique, à mi-chemin des deux pôles principaux de la métropole, à son capital industriel et tertiaire, à proximité de grands équipements d'infrastructure (autoroute A 31, voie ferrée, Moselle canalisée), Pont-à-Mousson dispose d'importants atouts. Elle pourrait notamment recevoir les équipements de rencontres et de liens que la C.O.D.E.R. a proposé d'implanter entre les deux ensembles urbains de Nancy et de Metz, comme semble le prouver la réussite du centre culturel des Prémontrés à l'installation de l'O.R.E.A.M.-Lorraine.

Article rédigé par MM. ROUILLE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, et FAGART, Economiste, avec la collaboration de Mlle LEMPEREUR, Sociologue, et MM. VINEY et SILVY-LELIGOIS, Architectes-Urbanistes, THIRION, Géographe, BLUMENROEDER, Sociologue.

L'URBANISATION en Moselle

Metz-Thionville et le Bassin Sidérurgique forment une des agglomérations étendues définies par l'O.R.E.A.M. dans le cadre de la Métropole Lorraine.

Cette agglomération étendue est constituée en fait par une agglomération urbaine d'un type classique : l'*agglomération messine* dont le rayon d'action couvre une conurbation industrielle du type industrie de vallées, et le *bassin sidérurgique* avec un centre tertiaire périphérique : Thionville.

Les caractères principaux de cet ensemble que nous appelons le Nord de la Métropole sont la concentration d'équipements industriels puissants, l'existence d'un potentiel humain important. Les faiblesses sont celles de la mono-industrie, du sous-équipement tertiaire dû à l'insuffisance des centres, des difficultés de liaison dues à l'encombrement des vallées.

I. — LES PROBLEMES DE L'AGGLOMERATION URBAINE

a) Le site

Le site de Metz est ouvert vers le Sud et l'Est, fermé au Nord par les apports de l'homme : l'industrie et ses équipements routiers, ferroviaires et portuaires constituant un véritable verrou pour l'agglomération. Enfin, le site est limité à l'Ouest par les côtes de Moselle.

Dans l'ensemble, la capacité de site est très large, tant au-delà de l'agglomération actuelle qu'à l'intérieur d'un tissu urbain très lâche.

b) Le tissu urbain

Au centre, une ville ancienne, comportant de nombreux vestiges historiques, dense et mal irriguée.

Au Sud-Ouest, à la fin du XIX^e siècle, un quartier neuf de bonne tenue s'est développé avec des voies très larges pour l'époque, rappelant Haussmann.

Entre les deux guerres, une expansion souvent anarchique avec des quartiers pavillonnaires sans ossature urbaine s'est réalisée au-delà de la boucle des voies ferrées et sur la rive gauche de la Moselle.

En opposition à cette absence d'organisation, une première action concertée a été mise sur pied en 1952 : le quartier de Bellecroix ; puis une politique d'aménagement volontaire, traduite par les ordonnances sur les Z.U.P., a donné naissance à la Z.U.P. de Borny, très structurée. Ce fut une réaction salu-

taire à un développement inorganisé, mais le manque d'aménagement des abords a parfois rebuté les promoteurs.

Dans cette ville découpée en îlots par les voies ferrées et les rivières, l'étude des grandes liaisons avec le centre et de quartier à quartier n'a guère été abordée qu'au V^e Plan.



METZ. — Place Saint-Louis

c) Le « centre »

Délimité par les boulevards établis sur les anciennes fortifications, le « Centre », au sens de l'aménagement, comprend la ville ancienne, les propriétés des communautés, les éléments plus récents groupés autour de la Porte Serpenoise.

La ville ancienne, dont l'histoire est incontestablement intéressante, nous laisse surtout des îlots vétustes, à l'exception de quelques places de prestige.

Une utilisation du sol anachronique — entrepôts et prisons dans le centre —, un mauvais rendement de surfaces commerciales et de bureaux, des logements vétustes, une accessibilité médiocre, telles sont les caractéristiques que présente actuellement cette partie de la ville.

La vocation commerciale de Metz, dont le rayon d'action s'étend sur l'ensemble du Nord de la Métropole, est compromise par les difficultés d'accès et le manque d'attractivité de commerces difficilement modernisables.

D'où une politique de rénovation très importante engagée par la ville, compte tenu des possibilités

financières promises par l'Etat. Une telle entreprise s'avère très opportune pour relancer un dynamisme commercial faible et pour donner à Metz une véritable vocation régionale. Mais elle entraîne des difficultés financières pour conduire à bien la réaffectation des grandes surfaces dégagées, et la municipalité devra résister à la tentation d'utiliser en logements des surfaces qui s'avèreront nécessaires pour le développement du secteur tertiaire dans les années à venir. Ceci peut entraîner l'obligation de conserver au portefeuille une certaine surface de sol, sous forme de réserves d'équipements publics.

Il faudra conduire parallèlement une politique de revalorisation en affinant le centre et en le dégagant des fonctions parasites : les entrepôts publics ou privés, les prisons, et en affirmant celles qui renforcent son rayonnement : création de grands parkings (tel le parking souterrain : 1 200 places) et d'unités commerciales modernes.

d) Les vocations messines

L'histoire récente de Metz met en évidence le danger d'une fonction trop exclusive étouffant les diverses potentialités d'une ville.

Metz a été une des premières villes de garnison de France. C'était là son équipement : importance des casernes et bâtiments militaires souvent vétustes, constituant une réserve foncière très importante — importance du nœud ferroviaire.

On a tendance à oublier ce passé récent, parce que la guerre a constitué une rupture, a dispersé les habitants ; pourtant, la faiblesse de l'équipement tertiaire de Metz au regard de la population de l'agglomération, son réel sous-équipement face à la population commandée, ont pour seule explication cette vocation disparue.

Une reconversion est nécessaire, elle s'est amorcée : échanges compensés des terrains militaires, reconversion des commerces. Une tentation à éviter : l'utilisation prématurée de ces réserves dans des opérations non indispensables, problème plus facile mais assez identique à celui de la rénovation.

Quel est le rôle que Metz doit jouer à l'intérieur du secteur aggloméré du Nord de la Métropole ?

Les 500 000 habitants de l'agglomération étendue du Nord de la Métropole n'ont pas le niveau de service correspondant à une agglomération urbaine classique de même population parce que c'est la réunion de petites villes non hiérarchisées ni spécialisées. La spécialisation des centres d'une agglomération polynucléaire peut être la solution du problème du niveau de service. C'est sans doute une utopie dans le cas du Nord de la Métropole Lorraine car les centres sont, à l'exception de Metz et Thionville, trop faibles et par trop sous-équipés. Reste la solution plus naturelle consistant à faire jouer le rôle du centre tertiaire assurant le niveau de service supé-

rieur à la ville la plus importante de l'agglomération polynucléaire, ce qui serait le rôle que peut remplir Metz.

Est-il utopique de demander à une agglomération actuelle de 160 000 habitants d'assurer le niveau supérieur de service pour l'ensemble du Nord de la Métropole représentant une population d'environ 800 000 habitants en 1985 ?

Il semble qu'à Metz beaucoup soit possible. La politique suivie va dans cette ligne.

Mais il faut profiter au maximum des actions d'incitation tout en tirant parti de certaines faiblesses qui peuvent présenter des contreparties.

e) Les actions d'incitation

Le centre.

Toutes les actions actuellement conduites sur le centre vont vers un affinage de ce centre et sa spécialisation suivant des pôles privilégiés :

- Pôle commercial de la Place de la République bien desservi par le parking souterrain. Très bon accès à partir de l'autoroute Nancy-Metz-Thionville en cours de construction ;
- Pôle tertiaire de bureaux privés de l'opération de rénovation de la Place Coislin en cours d'achèvement ;
- Pôle commercial de l'opération de rénovation de l'îlot St-Jacques liée au projet de parking de la rue des Tanneurs, très bien reliée dans l'avenir à la rocade centrale et à l'autoroute Metz-Sarrebruck par l'ouverture de la pénétrante de la Porte des Allemands dont l'exécution vient de commencer ;
- Prolongement du pôle administratif de la Préfecture sur l'îlot de rénovation du Pontiffroy en cours de libération d'emprises, très bien relié à l'échangeur Nord de l'autoroute Metz-Thionville.

Cette action doit être poursuivie au cours des années à venir par la réaffectation des prisons qui vont être reconstruites au Sud de la ville.

Il apparaît donc possible de trouver sur le centre des surfaces suffisantes pour permettre de lui faire jouer un rôle de centre d'une agglomération de 800 000 habitants.

L'effort financier fourni par la ville est considérable. L'importance des surfaces à réaffecter pose un problème délicat d'échéancier des besoins de la demande solvable.

L'accessibilité du centre.

Assurer le niveau de service supérieur n'est possible qu'autant qu'on aura permis à l'ensemble des usagers de rejoindre ce centre dans un délai de l'ordre de la demi-heure. L'ossature du réseau de voies rapides du Nord de la Métropole a été étudiée dans cet esprit. L'accessibilité immédiate bien que

plus délicate est facilitée par le site et a été amorcée au V^e Plan.

En effet, le site se prête à cette accessibilité : la vallée de la Moselle longe le centre et l'autoroute Nancy-Metz empruntera cette vallée dans l'agglomération. Les travaux sont en cours et à la fin du V^e Plan, deux importants échangeurs desserviront le centre aux deux extrémités de la rocade centrale.

L'inconvénient dû à l'existence d'îlots isolés par des barrières naturelles ou artificielles : vallées et voies ferrées, peut être repris à l'avantage de l'accessibilité au centre, par l'utilisation des emprises de ces mêmes barrières pour la création de pénétrantes ne détruisant pas le tissu urbain.

C'est ainsi qu'à la fin du V^e Plan, l'autoroute Metz-Sarrebruck pourra déboucher sur la rocade centrale à quelques centaines de mètres de la cathédrale et de la gare, au moyen d'une voie rapide empruntant les emprises d'une ancienne voie ferrée déclassée.

De même, au cours du VI^e Plan, toute la zone Sud de Metz devrait être facilement reliée à la rocade centrale au moyen d'une voie rapide longeant la vallée de la Seille.

La rocade centrale actuelle sera vraisemblablement insuffisante pour aborder le trafic quand l'ensemble des voies rapides y débouchera. Des aménagements sont en cours dès maintenant et devront être poursuivis au cours du VI^e Plan pour y pallier.

Les circulations qui ne sont pas à destination du centre en seront écartées, le rôle de cette rocade dépendant directement de l'évolution des fonctions du centre. C'est une des principales actions qui devra se dégager du schéma de structure à l'étude.

Reste le problème des circulations à l'intérieur du centre, problème primordial puisque ce centre se présente sous la forme de pôles plus ou moins spécialisés, axés sur des opérations de rénovation. L'accessibilité des pôles à partir de la rocade est relativement aisée, par contre la circulation intérieure entre pôles dans un tissu vétuste mais dense pose des problèmes délicats si l'on veut conserver certains cheminements privilégiés du fait de la présence de richesses archéologiques ou plutôt en réalité de leur valeur d'ambiance de ville ancienne. Ces problèmes en cours d'étude devront recevoir une solution conciliant ces contraintes avec les nécessités de l'avenir du centre. Il n'existe pas d'incompatibilité entre ces deux impératifs.

Les îles de la Moselle.

Le centre de Metz est bordé au Nord par trois îles formées par les bras de la Moselle et sur lesquelles se prolongent les fonctions du centre : de l'Est vers l'Ouest :

- l'île Chambière avec des équipements militaires ;
- l'île du Saulcy avec des équipements universitaires ;



METZ. — La Moselle et le Temple

— l'île St-Symphorien avec une vaste zone inondable qui supporte une certaine urbanisation et une amorce d'équipements sportifs constituée notamment par un important centre omni-sports qui doit être mis prochainement en service.

L'île Chambière et l'île St-Symphorien seront parfaitement desservies à partir des échangeurs urbains de l'autoroute Nancy-Metz. De ce fait, elles peuvent assurer une vocation de services pour l'ensemble de l'agglomération.

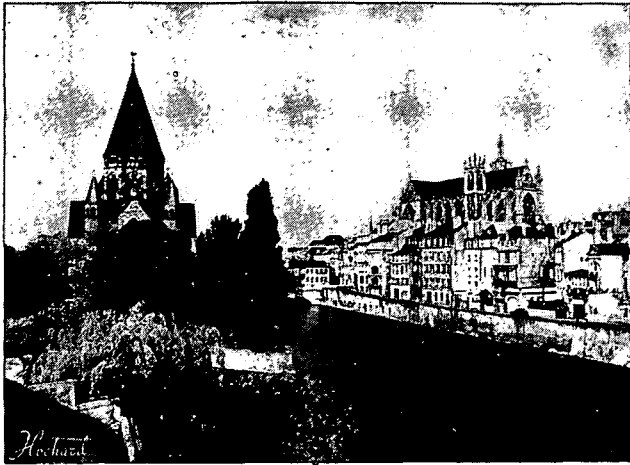
L'île Chambière pourrait constituer une extension du centre administratif du Pontiffroy. Les terrains militaires qui la composent en majeure partie sont le gage que cette réserve foncière pourra être préservée jusqu'au moment où les besoins apparaîtraient.

L'île St-Symphorien pourrait rapidement être utilisée pour l'implantation de manifestations régionales telles que parc des expositions, salle de congrès, centres sportifs ; les zones inondables constituant une réserve de parking de très grande capacité.

L'île du Saulcy assure actuellement les fonctions universitaires de l'agglomération messine. Mais il est certain que sa capacité limitée imposera rapidement un essaimage vers un site choisi en fonction des populations à desservir. Là aussi, un nécessaire réexamen de ses possibilités permettra sa reconversion.

Le centre de Metz présente donc des potentialités importantes pour lui permettre de jouer le rôle de centre tertiaire principal du Nord de la Métropole. Toute la politique de la ville va dans cette ligne. Mais il faut reconnaître que l'effort d'équipement est énorme, que le dynamisme commercial souffre des contraintes actuelles du centre, que l'importance de la rénovation pèse d'un poids très lourd. L'ambition de Metz ne pourra se réaliser qu'en rendant ce centre particulièrement attractif.

Là encore, les atouts de Metz ne sont pas négligeables et doivent être exploités : le site de la vallée de la Moselle et de ses îles en plein centre de la



METZ. — Aspects divers : espaces verts et centre vétuste

ville est l'un des plus agréables qui soit. Le centre est entouré d'une ceinture verte — vallée de la Moselle, vallée de la Seille — se refermant sur les larges boulevards construits à la fin du XIX^e siècle. Ce site doit être préservé et mis en valeur au maximum ; le bras mort de la Moselle, curé et remis en eau, doit retrouver un nouveau charme. On évitera d'implanter des services publics dans cette ceinture.

Les richesses artistiques du centre autour de la cathédrale doivent être mises en valeur en réservant des cheminements privilégiés aux piétons, sans nuire aux circulations de voitures entre pôles. Un des problèmes les plus graves est celui de la restauration, pour éviter un pourrissement du tissu urbain entre les pôles rénovés.

L'effort qui sera fait pour restaurer l'îlot des Roches en bordure de la Moselle est une expérience à poursuivre. L'importance des surfaces à restaurer et leur réaffectation posent un problème tout aussi difficile que celui de la rénovation, même s'il ne met pas immédiatement sur le marché des surfaces aussi importantes.

La masse critique de population agglomérée correspondant au centre envisagé doit s'établir aux environs de 300 000 habitants. Le site l'autorise sans difficultés. L'extension se produira principalement vers le Sud et l'Est où le site est le plus ouvert. En même temps, le tissu très lâche de la ville devra être densifié.

Les équipements réalisés à l'occasion de la Z.U.P. de Borny devraient favoriser l'extension de la ville dans les secteurs Est et Sud-Ouest.

La définition d'un ou deux axes d'urbanisation comportant surtout des maisons individuelles devra stopper une tendance anarchique de développement de lotissements périphériques sur des communes supports inconsistantes.

Enfin, l'implantation d'un secteur secondaire très diversifié doit être le support d'un développement rapide du tertiaire. L'implantation de Citroën répond à ce besoin. Elle contrebalancera d'autre part par sa situation les déplacements domicile-travail actuellement fortement dissymétriques du Sud vers le Nord.

II. — LES PROBLEMES DU BASSIN SIDERURGIQUE

a) Le site

Très différent de celui de l'agglomération messine, le site du Bassin Siderurgique est un site de vallées, encombré de contraintes naturelles ou créées par l'homme.

Au Sud, il se ferme sur l'agglomération messine, au Nord il est verrouillé encore plus complètement par l'industrie et les voies ferrées sur l'agglomération thionvilloise.

Entre Metz et Thionville, la vallée est occupée par la Moselle, les routes et l'autoroute, la voie ferrée, une urbanisation linéaire pratiquement continue et des secteurs industriels.

Sur la rive gauche de la Moselle : les vallées transversales de la Fensch et de l'Orne où, du fait des lieux de gisement, se sont implantés les établissements du bassin siderurgique le plus important de France. C'est une succession d'usines reliées par des feeders et des voies ferrées, aboutissant sur la Moselle canalisée.

La rive droite de la Moselle, coupée de la rive gauche industrielle par les infrastructures de la vallée et l'absence relative de ponts, a conservé un caractère rural contrastant avec le milieu industriel.

Le site de Thionville, au Nord, s'est développé dans un coude de la Moselle, la vallée s'élargit vers l'aval, son occupation diminue. A l'approche de la frontière, la vallée s'encaisse à partir de Sierck et constitue un des plus beaux sites de la Lorraine.



METZ. — Z.U.P. de Borny

b) Le tissu urbain

En opposition au type de peuplement compact et nucléaire d'agglomération de Metz, le peuplement du Bassin Sidérurgique se présente sous une forme étendue et linéaire dans une succession de concentrations de moyenne importance.

Les caractères principaux de ce peuplement sont l'extrême concentration des communes industrielles, dont certaines ont atteint la saturation, l'imbrication de l'industrie et de l'habitat, la pauvreté du tissu urbain soumis aux nuisances industrielles, le sous-équipement tertiaire.

Les premières réactions d'urbanisme à ce type de peuplement ont été de sortir l'habitat des vallées pour créer de véritables villes nouvelles sur les plateaux boisés, telle par exemple St-Nicolas-en-Forêt, ou d'occuper la partie Ouest de la vallée de la Moselle au pied de côtes où la capacité du site est encore importante comme la Z.U.P. de Fameck.

Cette réaction salutaire a cependant encore augmenté le sous-équipement en services de cette zone.

L'agglomération de Thionville, capitale du fer, contraste avec le reste du Bassin Sidérurgique. L'industrie lourde s'arrête à ses portes, le tissu urbain, qui date en grande partie du XIX^e siècle, est de bonne qualité, les voies larges forment une ossature routière bien conçue, les services sont ceux que mérite l'agglomération. Elle est malheureusement très mal reliée à la vallée industrielle de la Fensch dont

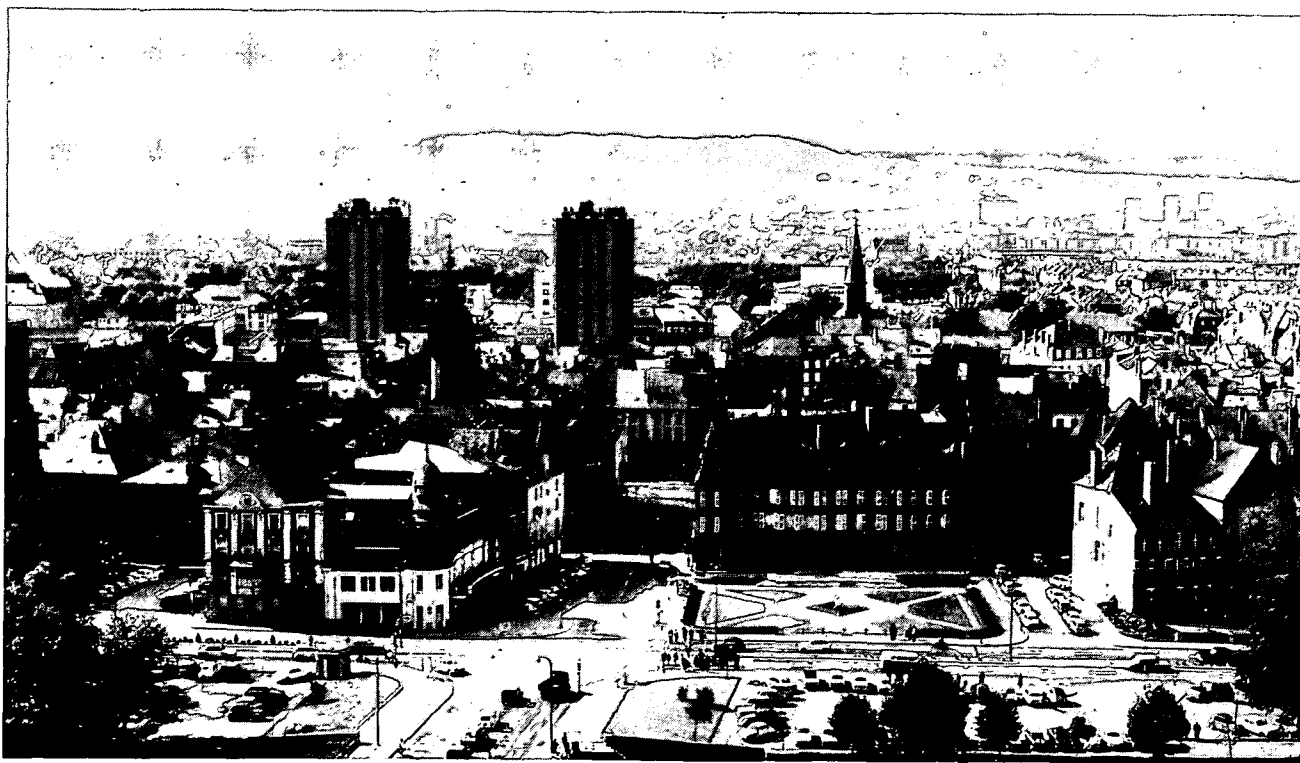
elle est séparée par un écran d'usines et un faisceau de voies de triage. Les quartiers suburbains de Bassewitz, sur la rive droite, sont pratiquement enclavés en direction de la Fensch.

La construction de l'autoroute Metz-Thionville a été la première réalisation pour donner une véritable ossature routière à ce secteur ; la bretelle autoroutière Richemont-Florange désenclave la basse vallée de la Fensch. Par contre, la liaison avec la vallée de l'Orne est inexistante, l'enclavement de la haute vallée de l'Orne et du bassin de Briey est total. Implantée sur la rive gauche en bordure de la Moselle, l'autoroute se trouve séparée des secteurs industriels par l'agglomération linéaire de la vallée et par les voies ferrées. Les transversales branchées sur les échangeurs débouchent péniblement dans cette agglomération linéaire.

c) Le secteur industriel

C'est sur le gisement de minerai de fer, le plus important de France et de l'Europe de l'Ouest, que s'est édifiée une sidérurgie puissante. Cette industrie a été et reste liée aux circonstances extérieures : dans le passé, isolement du fait des guerres, actuellement, inclusion dans le cadre supra-national de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

Jusqu'en 1964, le dynamisme de cette région liée à l'évolution de l'industrie est sans cesse croissant, mais à partir de cette date un ralentissement sensible s'est manifesté.



THIONVILLE. — Vue du centre

Pour abaisser le coût des produits, des concentrations d'établissements se sont imposées pour atteindre un tonnage de production considéré comme une masse critique ; ce mouvement s'est amorcé dans le bassin sidérurgique lorrain avec :

- Usinor, groupé avec Lorraine-Escaut, et
- Sacilor, groupant Sidelor et de Wendel.

L'exécution du plan sidérurgique et la réalisation d'équipements d'infrastructures devraient permettre à la sidérurgie de reprendre sa progression.

Une des premières manifestations de la restructuration de la sidérurgie se situe à Gandrange avec l'implantation d'une industrie nouvelle : l'usine Sacilor. Cet établissement, créé dans l'optique des réformes techniques dont il vient d'être question ci-dessus, a permis d'absorber une partie des emplois libérés par le ralentissement dans la sidérurgie.

Si pour ces activités les besoins en espace augmentent, il n'en est pas de même malheureusement pour les besoins en emplois. En effet, la rationalisation de la production, sa mécanisation voient le nombre des emplois secondaires diminuer fortement malgré un manque de personnel hautement qualifié, d'où des tentatives actuelles de recyclage pour absorber une partie du déficit en emploi en le transformant en emplois qualifiés.

Un autre aspect du problème est le sous-emploi général féminin dans ces zones d'industrie lourde.

d) Les tendances

Le tableau qui vient d'être dressé très schématiquement sur l'évolution du secteur industriel n'a pas d'autre ambition que de dégager certaines tendances dont nous devons tenir compte pour l'aménagement. Ces tendances sont les suivantes :

- un regroupement des établissements sidérurgiques avec création de vastes complexes mettant en œuvre les méthodes les plus modernes ;
- en contrepartie, les installations les plus vétustes seront progressivement mises en chômage ;
- les installations nouvelles consomment de plus en plus d'espace et cet espace ne peut se trouver qu'à l'aval des vallées ou dans la vallée de la Moselle. On assistera donc de plus en plus à un essaimage des activités industrielles de l'amont vers l'aval des vallées.

Même si la production augmente, le nombre d'emplois n'augmentera pas de la même manière du fait de la productivité : des activités diversifiées devront être trouvées. L'aide à la reconversion joue dans ce sens mais devrait éviter la tentation de remplacer les emplois sur place sans tenir compte des mouvements naturels de population qui se manifestent.

En effet, le dernier recensement fait apparaître un mouvement parallèle d'essaimage de la population de l'amont des vallées, où l'émigration compense l'évolution naturelle vers l'aval et où le solde migratoire reste encore fortement positif.

Ce mouvement peut avoir plusieurs origines : saturation des agglomérations de la vallée, site peu agréable abandonné au profit des constructions plus récentes. Mais l'essaimage de l'emploi ne fera qu'accroître un mouvement sain sous bien des aspects, ne serait-ce qu'en réalisant des concentrations urbaines plus regroupées et plus faciles à desservir.

e) La politique d'aménagement

Une politique d'aménagement du bassin sidérurgique peut se dégager de ces quelques observations. Dans un contexte de reconversion et de modernisation de son activité principale, ce doit être d'abord une politique de réorganisation consistant :

1° à dégager les surfaces industrielles nécessaires pour la modernisation de la sidérurgie ;

2° à équiper les zones d'habitat nécessaires et assainir le tissu urbain soumis aux nuisances en reconvertissant les zones d'habitat vétustes et les usines désaffectées par la technique moderne ;

3° à promouvoir une politique d'implantation d'une industrie diversifiée en fonction des besoins et en tenant compte des mouvements de population ;

4° à renforcer les centres tertiaires tels que Thionville et Briey pour leur faire jouer le rôle de centres relais, Metz étant le centre tertiaire principal ;

5° à assurer la mobilité de la population tant pour les déplacements domicile-travail que pour les autres motifs par un excellent maillage de voies rapides et mettre au point un plan rationnel de transport en commun tenant compte des nouvelles tendances.

CONCLUSION

Les pages qui précèdent montrent que Metz-Thionville et le Bassin Sidérurgique forment bien une véritable agglomération étendue malgré un site, des développements urbains et des activités très différentes. En effet, l'aménagement met en jeu une politique commune au service d'activités complémentaires — le développement tertiaire de Metz ne pouvant se justifier que dans le cadre de l'ensemble du Nord de la Métropole Lorraine — la réorganisation et la reconversion du secteur secondaire du bassin sidérurgique n'étant possible qu'à l'intérieur d'une Métropole attractive, capable d'assurer au moyen de l'agglomération messine un niveau de service comparable à celui des agglomérations classiques de même importance.

GILBERT DREYFUSS,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
Directeur départemental
de l'Équipement de la Moselle

et GUY TRECUL,

Ingénieur des Ponts et Chaussées,
chargé du Groupe d'Études
et Programmation.

II - LES COMMUNICATIONS

ROLE ET BESOINS DE TRANSPORTS

Parmi les multiples aspects qui caractérisent l'évolution de notre société contemporaine, la croissance quasi-inexorable des services apparaît comme un des éléments fondamentaux de notre civilisation. Au nombre de ceux-ci, les transports ne cessent de s'accroître et contribuent pleinement tant du point de vue social qu'économique au progrès humain.

Cette augmentation, indubitable pour tous les pays communément appelés développés, s'est traduite jusqu'à présent en France par un doublement approximatif tous les dix ans. En effet, le nombre de voyageurs-kilomètres (VK) qui mesure l'ensemble des déplacements de personnes est passé de 1955 à 1965 de 92 à 186 milliards, transports publics et privés confondus.

Cette évolution est due à plusieurs facteurs : augmentation de la population, du niveau de vie et par suite des dépenses de consommation des ménages, la part transports étant toujours plus importante, etc. Cependant, chacun des modes de transport classique a bénéficié de manière sensiblement différente de cette évolution favorable :

- les déplacements en voiture particulière ont crû d'environ 130 % durant la période 1955-1965 passant de 61 MM à 140 MM de VK, phénomène dû à l'accroissement du parc automobile et du nombre de voyages, malgré le raccourcissement sensible du kilométrage moyen ;
- les déplacements en avion ont augmenté d'environ 110 %, passant de 3,6 à 7,7 MM de VK, et se caractérisent par un nombre de voyages accru et par l'allongement du kilométrage moyen, traduisant ainsi le plein essor d'un moyen de transport jeune ;
- les déplacements en train n'en ont pas moins augmenté d'environ 40 % passant en effet de 27,8 à 38,3 MM de VK, ce qui est dû surtout à un allongement du parcours moyen, le nombre de voyages par habitant n'augmentant que faiblement.

Ces résultats globaux constituent la base de référence qui va nous permettre de mieux situer l'impact des transports sur la région Lorraine et de définir les objectifs de la Métropole Lorraine dans ce domaine.

I. — LA REGION LORRAINE ET LA METROPOLE NANCY - METZ - THIONVILLE

En ce qui concerne la région Lorraine, l'évolution est du même ordre bien que marquant un léger retard. Le trafic routier n'y croît que de 8,2 % par an — contre 9,2 % pour la France —, le trafic ferroviaire de 3,2 % — contre 3,7 % pour la France — ; quant au trafic aérien, il en est à ses balbutiements, l'exploitation du seul aéroport commercial lorrain — Metz-Frescaty — étant de date récente.

Comme dans toutes les régions françaises, les infrastructures de transport lorraines devront donc répondre à cette nécessité de faire face à la forte augmentation prévisible des besoins de transport.

Le cadre de cette action a été déterminé par la définition de ce que pourrait être à l'avenir la Métropole Lorraine, dont nous rappellerons brièvement les objectifs et analyserons les conséquences qui en découlent au niveau des liaisons.

Constituée principalement de deux agglomérations d'importance voisine, mais dont le poids reste malgré tout faible, la Métropole Lorraine est relativement étendue et peu dense. Les services de niveau supérieur que pourra offrir dans l'avenir la Métropole exigent donc la prise en compte de tout le potentiel humain de la Lorraine, voire d'une région plus vaste encore. Les zones d'influence des divers services métropolitains futurs seront donc soit à l'échelle des agglomérations étendues, soit à celle de l'aire métropolitaine proprement dite, soit encore à celle des régions plus vastes pouvant englober des secteurs limitrophes étrangers.

La réussite de la Métropole telle qu'elle est conçue repose donc essentiellement sur les possibilités qui seront offertes au plus grand nombre d'accéder et d'utiliser ces services supérieurs communs.

Les objectifs en matière de transports s'en déduisent :

- assurer la cohésion de la Métropole par l'aménagement des zones urbanisées reliées entre elles par des infrastructures permettant de remédier aux déséquilibres existants ;

- permettre aux populations des centres de peuplement de la région lorraine de profiter des équipements métropolitains, et renforcer ainsi une zone susceptible de devenir le pôle d'une région plus vaste ;
- profiter d'une situation privilégiée au cœur de l'Europe du Nord-Ouest pour jouer au maximum le rôle de carrefour et canaliser ainsi les courants d'échange les plus porteurs de richesses.

Ces ambitions représentent véritablement une mutation extraordinaire qui se révélera mieux quand nous aurons souligné les déficiences de la situation actuelle et les contraintes qu'impose à long terme la réalisation concrète des objectifs que nous venons de mentionner.

II. — LA DEMANDE DE TRANSPORTS

Dans la suite de notre exposé, nous ne considérons que l'ensemble des déplacements de personnes qui, à eux seuls, montreront déjà l'étendue de l'action à entreprendre.

Dans l'analyse du marché des transports, la demande sera bien sûr caractérisée en premier lieu par l'augmentation de la population urbanisée et le niveau de son revenu moyen qui, outre le taux de motorisation, conditionnera l'usage qui sera fait du véhicule automobile. Le budget-temps des usagers constituera une des contraintes certaines, tandis que d'autres phénomènes plus complexes entreront en jeu dont le plus important paraît être l'effacement progressif et même la suppression des frontières psychologiques, conséquences de l'histoire militaire de notre pays.

La demande globale de transport de la part des populations concernées par la Métropole Lorraine est d'autre part fonction du niveau d'agrégation auquel nous nous plaçons.

Pour simplifier, nous nous arrêterons à une classification qui, bien qu'imparfaite, n'en est pas moins pratique :

- déplacements internes à l'aire métropolitaine :
 - déplacements urbains et trafics de banlieue des agglomérations existantes élargies,
 - déplacements entre zones d'aménagement métropolitaines et entre secteurs Sud et Nord ;
- déplacements d'échange :
 - liaisons régionales et intermétropolitaines ou interrégionales ;
- déplacements de transit :
 - liaisons axiales Nord-Sud et Est-Ouest et influence de la proximité des pays étrangers voisins.

a) La situation actuelle

En 1968, l'aire métropolitaine compte environ 1 100 000 habitants qui se répartissent de manière sensiblement égale entre le secteur Nord de Metz-Thionville et des bassins ferrifère et sidérurgique (55 %) et le secteur Sud de Nancy (45 %).

Compte tenu de l'existence de zones rurales et ouvrières importantes, le taux de motorisation global est très modéré — environ 175 véhicules/1 000 habitants.

On peut cependant remarquer un très net déséquilibre en faveur de la zone Sud au détriment de la zone Nord (190 véhicules/1 000 habitants contre 160 véhicules/1 000 habitants).

Déplacements internes : Les résultats recueillis au cours de récentes enquêtes ont montré que les Messins et les Nancéiens effectuent entre 4,5 et 5,5 déplacements motorisés par jour et par ménage ; ces chiffres se situent nettement au-dessus de ceux obtenus dans d'autres villes françaises et se rapprocheraient notablement des observations faites dans les grands ensembles qui se caractérisent par une inorganisation relative nécessitant de nombreux déplacements motorisés.

On peut également constater que les trafics de banlieue atteignent entre 10 et 20 % des déplacements urbains proprement dits.

Dans ce contexte, on ne peut que regretter la géographie actuelle des infrastructures de transport lorraines qui, en permettant à Metz et à Nancy de jouer le rôle de petites capitales de petites régions, en ont fait des obstacles aux communications régionales, donc à une intégration de tout l'espace régional. Il suffit pour s'en assurer de considérer la texture du réseau routier lorrain, presque exclusivement constitué de deux étoiles centrées l'une sur Metz, l'autre sur Nancy ; ou encore d'examiner les dessertes ferroviaires qui font de Metz et de Nancy des têtes de lignes où les voyageurs doivent changer de train s'ils veulent poursuivre leur voyage.

Si l'on ajoute à cela l'effet psychologique dont nous avons parlé, il n'est par suite pas étonnant que sur une coupure Est-Ouest située au Nord de Pont-à-Mousson on ne puisse intercepter que moins de 10 000 déplacements motorisés par jour.

Quand l'on compare ce résultat aux échanges qui s'effectuent entre les diverses zones des secteurs Nord et Sud, force est de constater que la Métropole Lorraine n'existe pas en tant qu'entité nettement perçue par les usagers.

Déplacements d'échange : Diverses études sur modèle ont permis de constater que chacun des secteurs Nord et Sud entretenait des échanges presque trois fois supérieurs à ceux que l'on note entre ces secteurs. Ceci ne fait que confirmer l'importance des attractions situées hors de l'aire métropolitaine tant à

l'Ouest qu'à l'Est et conduit donc naturellement à intégrer une zone plus vaste afin de rendre homogène la structure de l'aire d'étude.

Déplacements de transit : Les mouvements de transit à travers la métropole s'avèrent très limités jusqu'à présent, surtout dans le domaine routier.

La part du rail y est cependant notablement plus élevée et il importe surtout de tenir compte des trafics issus des pays étrangers et notamment de Sarre et d'Allemagne qui représentent une portion non négligeable du trafic national en ce domaine.

Les difficultés et les aspects négatifs que nous venons de relever ont clairement fait sentir la nécessité d'entreprendre très rapidement une action psychologique.

Il était clair qu'une desserte cadencée sur la grande artère Nord-Sud ne pouvait avoir que des effets bénéfiques et était susceptible de se réaliser assez rapidement.

Pour la Métropole il s'agira donc de faire circuler des trains rapides toutes les heures, de Nancy à Thionville avec arrêts à Hagondange, Metz et Pont-à-Mousson, le temps de parcours total étant inférieur à 1 h 20 mn.

Une telle desserte devrait accroître notablement la facilité de circulation à l'intérieur de la Métropole en éliminant notamment les difficultés de correspondance à Metz ; elle devrait également élargir la notion de Métropole en créant un lien efficace entre ses pôles Nord et Sud et en donnant un exemple de réalisation métropolitaine à courte échéance.

b) La situation en l'an 2000

L'hypothèse de population prise en compte dans les études de l'O.R.E.A.M. Lorraine porte sur un doublement de la population 1968, soit 2 100 000 habitants.

L'année horizon étudiée est suffisamment éloignée pour que, malgré le retard observé aujourd'hui, la motorisation soit considérée comme totale c'est-à-dire 500 véhicules/1 000 habitants.

Il apparaît donc que la croissance de la demande de transports sera considérable et se chiffrera par un coefficient variant selon les hypothèses retenues de 5 à 8.

Déplacements internes : Les normes habituellement retenues pour l'horizon 1985 de 7 déplacements motorisés par ménage, seront probablement dépassées à la fin du siècle. Il n'est donc pas impensable d'imaginer que, dans les agglomérations élargies, la demande de déplacements urbains sera affectée d'un facteur voisin de 7. L'ampleur d'un tel résultat, même s'il s'applique à une aire géographique plus grande, est de nature à bouleverser toutes les habitudes et les comportements de chacun d'entre nous.

La recherche de la cohésion indispensable des deux pôles actuels de Metz et de Nancy devrait avoir pour conséquence de provoquer le décuplement des échanges entre le Nord et le Sud de la Métropole au niveau de la coupure déjà mentionnée.

Par contre les liaisons entre zones d'un même secteur, tant au Nord qu'au Sud, devraient permettre un accroissement moindre qui s'élèvera néanmoins à 6 ou 7 fois.

Déplacements d'échange : les déséquilibres constatés à l'heure actuelle devraient s'estomper, ce qui peut correspondre à une croissance de l'ordre de 4 ou 5, du moins en ce qui concerne les liaisons internes à l'actuelle région lorraine. Les relations à plus grande distance seront essentiellement fonction des infrastructures offertes dont nous parlerons plus loin.

Déplacements de transit : l'énoncé des chiffres précédents conduit à penser que le désir de faire jouer à la Métropole le rôle de collecteur de courants de transit ne correspond nullement à un avantage certain à l'horizon 2000, et, qu'à cette époque, les infrastructures devront permettre aux trafics « parasites » d'éviter les zones sensibles.

Le problème des centres de nos villes actuelles se transposera inéluctablement au niveau supérieur des Métropoles.

III. — CONCLUSIONS

L'ampleur des besoins à satisfaire, compte tenu des objectifs que les pouvoirs publics s'assigneront, est telle qu'une action de ceux-ci sur la seule demande ne saurait être qu'un palliatif de courte durée. Seule une action énergique sur l'offre de transport, poursuivant les efforts déjà entrepris au titre du V^e Plan, est de nature à conduire à l'optimum que l'on voudra considérer.

Les deux caractéristiques principales de l'offre porteront certainement sur la concurrence des divers modes et la polyvalence des infrastructures.

En effet l'expérience a montré combien la compétition entre plusieurs moyens de transport était synonyme de progrès. Il est donc souhaitable que, sur certaines liaisons privilégiées, l'aviation, la route et le rail entrent en lutte pour la conquête d'un marché rendu alors très évolutif.

Il est cependant évident que, pour éviter le gaspillage économique, de nombreuses infrastructures devront pouvoir satisfaire le désir louable d'effectuer à la fois des liaisons régionales lorraines dans la 1/2 journée (A-R) avec trois demi-journées — matin, après-midi, soir — par 24 heures et les liaisons

interrégionales ou intermétropolitaines dans la journée.

La création de modes de transports nouveaux comme un T.T.G.V. sur l'axe Metz-Nancy ou dans le triangle Nancy-Sarrebruck-Luxembourg ne pourra intervenir que dans un avenir lointain, étant donné le seuil élevé de fréquentation nécessaire et l'incidence corrélative sur les modes de transports existants.

Par contre, le vide aéronautique actuel pourrait être comblé plus rapidement par un aéroport desservant soit la Métropole au sens strict, soit une région plus étendue.

Mais la pluralité des infrastructures ainsi offertes entraîne de la part de l'utilisateur un choix sur lequel il est actuellement difficile d'agir. Les études entreprises à ce sujet devraient néanmoins permettre d'appréhender de manière moins subjective les coûts unitaires des avantages et inconvénients procurés par chacun des modes en présence.

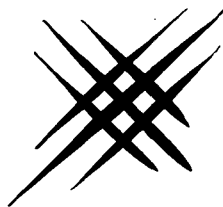
Ces coûts seront nécessaires à la détermination

du contenu des décisions d'ordre politique portant sur l'optimum économique retenu — coût global minimum pour les usagers, pour la collectivité, etc. — et conduiront à imaginer les mesures d'incitation les plus propices.

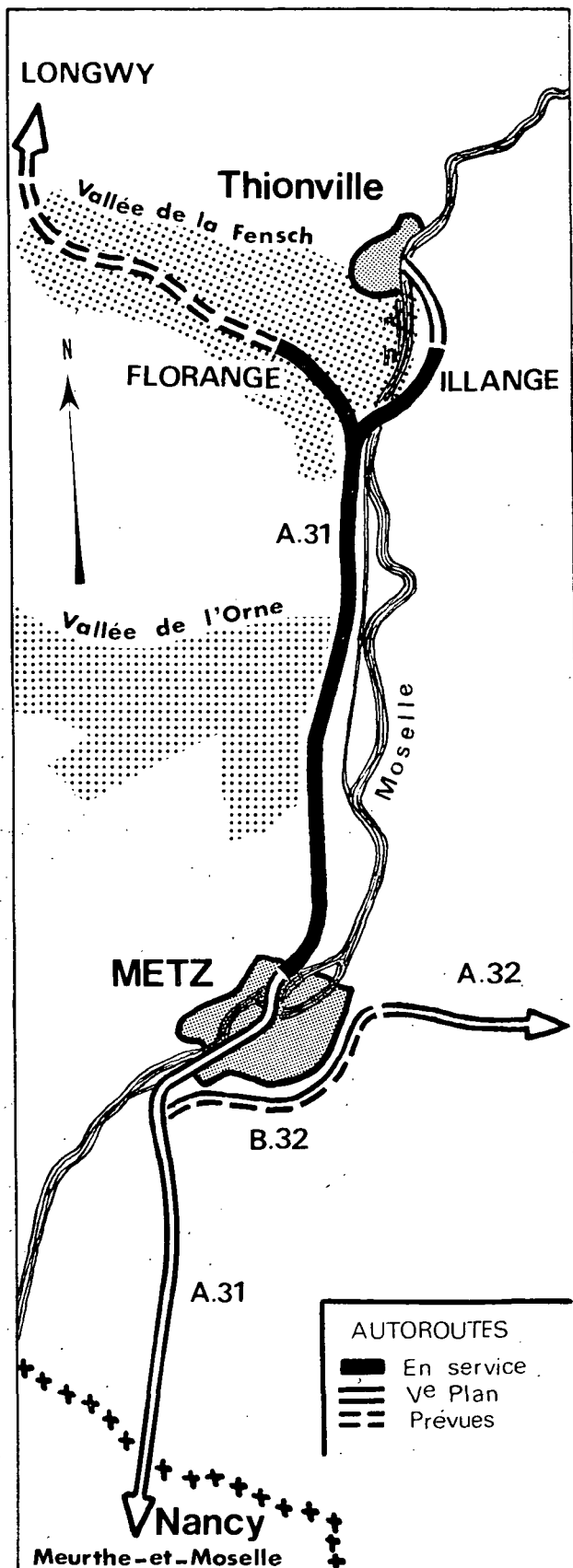
La réussite de la Métropole Lorraine tendra donc, pour une très large part, à l'efficacité des mesures qui pourront être prises dans le cadre d'une politique des transports nettement affirmée prenant en compte la coordination des infrastructures aptes à satisfaire au mieux les besoins qui peu à peu se feront jour et ne seront que le reflet de nos ambitions.

J. DREUIL,
Ingénieur S.N.C.F.
O.R.E.A.M.-Lorraine

P. CHANTEREAU,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
Chef de l'Agence de l'Est
du S.E.T.R.A. (ex-S.E.R.C.)



LA ROUTE



La métropole lorraine s'articule autour de l'axe principal que constitue la vallée de la Moselle, sur lequel se greffent les vallées de la Fensch, de l'Orne, de la Meurthe. La plus grande partie de la population est concentrée dans ces vallées où se produisent les principaux courants de transports internes à la métropole.

L'aire métropolitaine est également traversée par plusieurs grands courants de trafic interrégional et international :

- sur l'axe Nord-Sud constitué par la vallée de la Moselle, courants de l'Allemagne ou du Benelux vers Dijon et la vallée du Rhône ou vers le Sud de l'Alsace et la Suisse ;
- courants Ouest-Est :
de Paris à Nancy et Strasbourg et vers l'Allemagne ;
de Metz vers Saint-Avold et la Sarre.

Cette position de carrefour confère à la Lorraine un potentiel qu'il convient de mettre en valeur par un aménagement approprié des liaisons routières.

Toutes les liaisons principales remplissent donc, sur tout ou partie de leur parcours, la double fonction de liaison interne à la métropole et de liaison à grande distance.

L'AUTOROUTE A 31

Fonctions

La pièce maîtresse de ces liaisons doit être constituée par l'autoroute A 31 Nancy-Metz-Thionville, qui constitue un axe routier nord-sud absolument essentiel pour la métropole, assurant de multiples fonctions :

- autoroute urbaine de dégagement dans la traversée des agglomérations, en particulier celles de Nancy et de Metz ;
- voie de liaison internationale, et notamment de pénétration et d'échange avec les partenaires du Marché commun ;
- axe structurant les zones de développement urbain futur. Cette dernière fonction se manifeste actuellement très nettement au nord de Metz où plusieurs implantations industrielles ont été enregistrées : zone industrielle lourde, raffinerie, centrale thermique, bénéficiant de la conjonction de l'autoroute, d'un réseau très dense de voies ferrées et de la Moselle canalisée à grand gabarit. Au nord de Nancy également, le développement de l'urbanisation des vallées affluentes de la Moselle sera rendu possible.

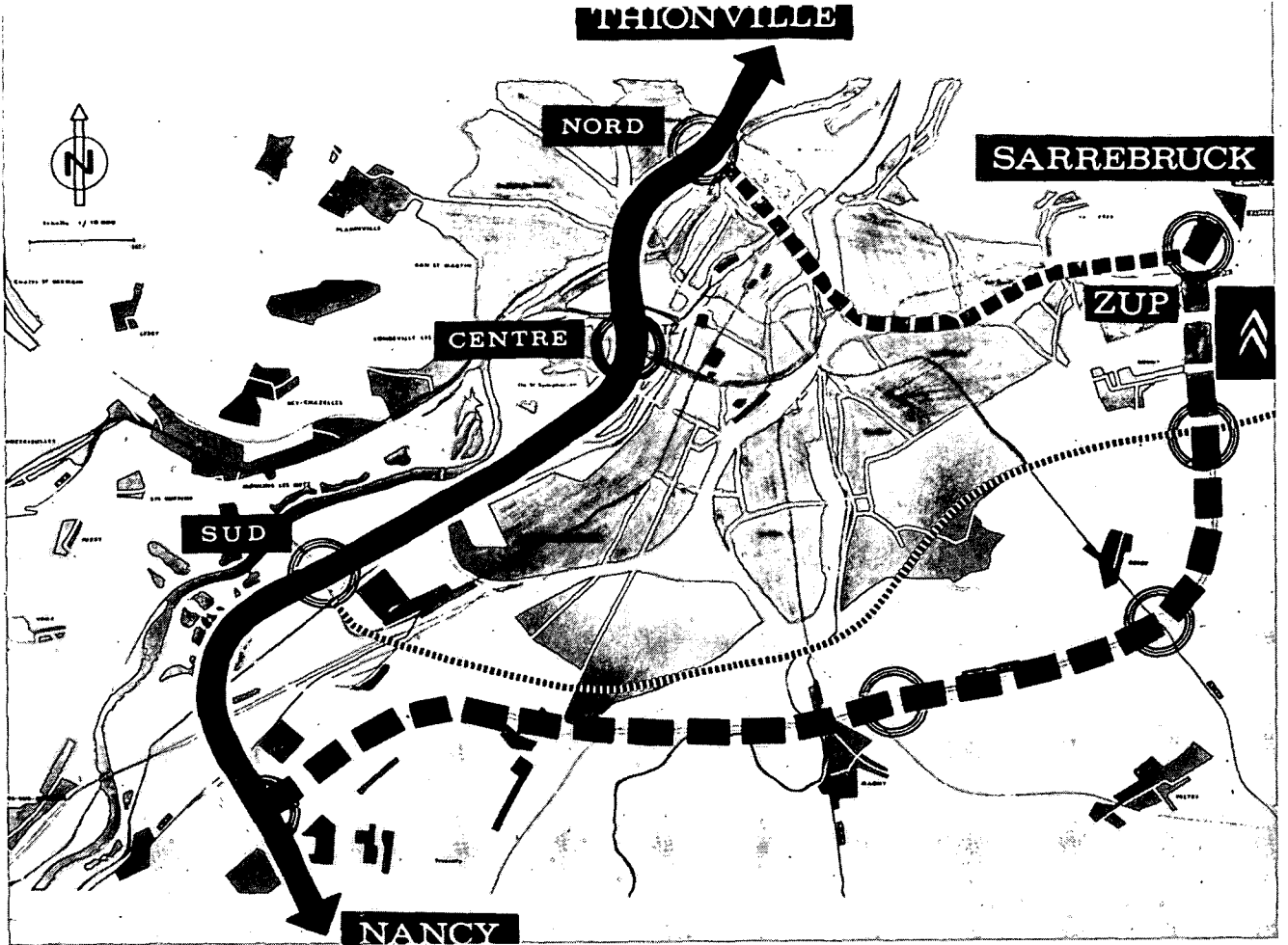


Schéma des contournements ouest et sud de Metz

— enfin, première liaison routière rapide entre les pôles de la métropole.

Bien que les principales agglomérations ne soient séparées que par des distances relativement faibles (Nancy-Metz 60 km), le gain de temps permis par l'autoroute (Nancy-Metz en 35 minutes au lieu de 60) contractera l'espace qui sépare actuellement Metz de Nancy de la même façon qu'il a rapproché Metz et Thionville au cours des dernières années, et donnera aux services métropolitains leur plein rayonnement.

L'autoroute A 31 apparaît donc comme l'élément majeur de liaison, donc de cohérence, et de structure de la métropole lorraine, véritable épine dorsale de celle-ci.

Du fait de son rôle majeur de dégagement, l'autoroute n'est pas à péage. Son financement est assuré par le Fonds spécial d'investissement routier et par les collectivités locales, dont la participation concrétise l'intérêt qu'elles attachent à sa réalisation.

Tracé

— *Entre Metz et Thionville*, l'autoroute emprunte la zone inondable de la vallée de la Moselle ce qui a permis de réaliser les travaux sans exproprier une seule maison d'habitation.

Le profil en long est en général voisin du niveau du sol, les voies transversales importantes franchissent celle-ci par-dessus et lui sont raccordées par des échangeurs type losange

Le prix de revient moyen de cette section, d'exécution relativement facile, est de 2 700 000 F le kilomètre (estimation non actualisée).

— *A travers l'agglomération messine*, le passage se fait sans difficulté en profitant de la réserve foncière que constitue la zone non inondable sauf au nord de Metz où les deux zones agglomérées séparées par la Moselle et le canal se touchent pratiquement. Il a donc fallu traverser un quartier bâti, occupé heureusement par des dépôts d'entreprises pour la plupart de valeur peu élevée.

En dehors de ce quartier, acheté totalement à l'amiable, une seule maison d'habitation devra être détruite. Elle a également fait l'objet d'une transaction amiable.

— *Au Sud de Metz jusqu'à Pont-à-Mousson*, l'autoroute quitte la vallée et rejoint Pont-à-Mousson suivant le tracé le plus direct par le plateau très peu encombré qui s'étend à l'est de la Moselle.

L'absence d'obstacles et de points obligés et une configuration peu mouvementée du sol permettront de donner à cette section des caractéristiques très larges, aussi bien en plan qu'en profil en long.

En dehors des échangeurs de Metz et de Pont-à-Mousson, un seul échangeur intermédiaire est prévu.

— De Pont-à-Mousson à Nancy, l'autoroute emprunte le sillon peuplé et industrialisé des vallées de la Moselle et de la Meurthe, puis remonte sur le plateau pour faire, à l'ouest de Nancy, sa jonction simultanée avec l'autoroute A 33 (ex-RN 4 bis de contournement de Nancy) et la RN 4 en direction de Toul et Paris. Le caractère suburbain prédominant, les difficultés du tracé qui enjambe à trois reprises la Moselle et la Meurthe et grimpe sur des coteaux de géologie difficile, afin de couper les méandres des cours d'eau ou d'éviter les agglomérations de fond de vallée, font de cette section une section difficile, sinueuse, comportant de nombreux ouvrages d'art, dont certains de dimensions exceptionnelles.

Les échangeurs sont rapprochés : échangeurs de Dioulouard (avec raccordement sur la RN 411 vers Toul et au-delà vers Neufchâteau et Dijon), de Belleville, de Custines, de Bouxières-aux-Dames (avec raccordement à une voie rapide qui doit assurer la pénétration dans la zone est de l'agglomération de Nancy), de Frouard ; enfin, il est prévu quatre accès vers les parties centre, sud et ouest de l'agglomération de Nancy.

ETAT DES REALISATIONS

1. La saturation des voies de liaison nord-sud au nord de Metz avait conduit à mettre en chantier, dès 1960, l'autoroute Metz-Thionville. A la fin du IV^e Plan, elle était en service entre Metz et Illange, ainsi qu'une amorce de la branche B 31 jusqu'à Florange, soit au total 28 km, décongestionnant ainsi la liaison Metz-Thionville dans sa partie extérieure aux agglomérations de Metz et de Thionville.

Au V^e Plan sont inscrites la pénétration dans l'agglomération de Thionville et surtout la traversée de Metz et la section Nancy-Metz. Celle-ci est entrée dans une phase active de réalisation : en octobre 1968 a été mise en service une première courte section au nord de Nancy, de Maxéville à Frouard. En 1969 sera atteint Belleville, avec un deuxième accès dans Nancy. Pont-à-Mousson sera desservie à la fin de 1970 ou au début de 1971, en même temps que sera assurée la jonction à l'origine au carrefour de l'A 33 et de la RN 4 à Nancy. La liaison Nancy-Metz pourra ainsi être assurée, en totalité en 1972.

2. Travaux en cours.

2.1 Traversée de Metz.

La mise en chantier a commencé en 1967 par quelques travaux préparatoires de libération des emprises et quelques ouvrages d'art. Le démarrage effectif de la section Nord de cette traversée, section la plus urbaine, a eu lieu début 1968.



Echangeur de Metz-Centre. Photo de la maquette

Trois complexes d'échanges sont prévus :

- l'un au nord assure la desserte de la banlieue nord, le raccordement de la RN 3 direction Sarrebruck, et apporte une solution à un carrefour extrêmement surchargé. Il est composé d'un demi-échangeur dit « échangeur de Chambière », et d'un échangeur complet dit « échangeur de Metz Nord ». Dans toute cette zone, l'autoroute est bordée de voies latérales collectrices distributrices ;
- au centre, un échangeur conduit directement par une pénétrante très courte au centre-ville et notamment à un vaste parking souterrain ;
- enfin au sud, un échangeur dessert les banlieues sud et assure le raccordement avec la RN 3 direction Paris.

La particularité essentielle des travaux réside dans le caractère très urbain du complexe Chambière - Metz Nord où les problèmes de déplacements de réseaux prennent une part prédominante conjointement avec ceux de maintien de la circulation qui conduisent à procéder par phases successives.

Pour s'assurer que l'entreprise parviendrait à organiser son chantier en fonction de toutes ces con-