

schéma
général
d'aménagement
de la France

**schéma d'aménagement
de la métropole lorraine**

métropoles

d'équilibre et aires

métropolitaines

ORGANISATION D'ETUDES D'AMENAGEMENT
DE L'AIRE METROPOLITAINE
NANCY-METZ-THIONVILLE
Région de Lorraine

Ministre délégué auprès du Premier Ministre
chargé du Plan
et de l'Aménagement du Territoire

Ministère
de l'Équipement
et du Logement

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ INTERMINISTÉRIEL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU 30 JUILLET 1970 APPROUVÉES PAR LE CONSEIL DES MINISTRES DU 5 AOUT 1970

Le Comité Interministériel, après avoir pris connaissance du rapport établi par le Groupe Central de Planification Urbaine, donne au Préfet de la région lorraine, ainsi qu'aux administrations centrales de l'Etat les directives et instructions ci-après.

A) APPROBATION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA METROPOLE LORRAINE

Compte tenu des avis favorables exprimés au cours des consultations locales et régionales, est approuvé le projet de schéma d'aménagement de la métropole lorraine, préparé par l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine, et il est donné à cette approbation le caractère d'une directive nationale d'aménagement du territoire.

Les autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme et des programmes d'équipement sont en conséquence invités à appliquer les dispositions générales du schéma. Le Préfet de région devra formuler, en tant que de besoin, les directives particulières nécessaires pour garantir les possibilités de réalisation progressive du schéma et pour en préserver certains aspects. Les administrations compétentes auront notamment à définir rapidement les modalités pratiques d'application du schéma en ce qui concerne :

- l'ouverture à l'urbanisation et à l'accueil des activités industrielles et de service des zones prévues pour le développement de centre relais et de pôles industriels ;
- la mise en valeur des grandes bases de loisirs ;
- la préservation des trois terrains envisageables pour la localisation d'un aéroport de desserte européenne, le choix définitif de son emplacement devant être précédé d'études et de consultations qui devront être activement poursuivies au cours des prochains mois ;
- la protection des secteurs d'implantation des grands établissements industriels.

B) MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA

1 - Le Comité Interministériel confirme les orientations fondamentales d'aménagement de la métropole :

- offrir des cadres de développement élargis et variés en organisant la croissance de l'urbanisation au niveau de deux agglomérations étendues : Nancy-Toul-Lunéville, au Sud, et Metz-Bassin Siderurgique-Thionville, au Nord ; ce principe d'organisation sera également appliqué au Bassin Houiller ;
- provoquer le développement et la diversification des activités industrielles par la recherche de l'abaissement des coûts de transport vers les grands centres de consommation et par une offre adaptée de structures d'accueil comportant outre la création de zones industrielles, la réservation de sites

pour grands établissements et la promotion de deux pôles industriels, l'un au Nord-Est de Toul, l'autre entre Metz et Thionville sur la rive droite de la Moselle :

— assurer la croissance des services supérieurs dans un esprit de solidarité et de complémentarité en confiant à quelques établissements une vocation unique pour la région.

2 - Sans qu'il y ait lieu de fixer dès maintenant le calendrier des opérations, qui sera déterminé dans le cadre du Plan, est affirmé la caractère prioritaire à donner aux programmes d'aménagement et d'équipement des liaisons à l'intérieur de la métropole de la métropole avec les centres de peuplement de la région et de la région avec l'extérieur.

Dans le cadre des grandes orientations arrêtées récemment, est souligné plus particulièrement l'intérêt des opérations suivantes :

— achèvement des grandes liaisons routières formant l'ossature générale du réseau primaire de la métropole :

- * autoroute A 31 Nancy-Thionville
- * autoroute Nancy-Toul
- * prolongement de B 31 jusqu'à Fontoy
- * prolongement de B 33 jusqu'à Lunéville

— aménagement des accès aux pôles industriels :

- * contournement Sud et Est de Toul
- * contournement Nord-Est de Metz

— poursuite de la réalisation des travaux d'aménagement des pénétrantes et rocades internes des agglomérations de Nancy et Metz.

— outre l'achèvement de la liaison autoroutière avec le Bassin Houiller, engagement d'un programme d'aménagement des liaisons routières rapides avec les centres de peuplement de la région.

3 - Est retenu le principe de la mise en œuvre conjointe par l'Etat et les collectivités locales d'une politique d'aménagement des pôles industriels et des centres de relief. Les études préparatoires à l'équipement des sites retenus et de leur environnement seront accélérées, des mesures spécifiques de protection seront arrêtées et un programme de réservation foncière sera engagé.

4 - Un effort particulier devra être entrepris pour que les opérations de rénovation urbaine et de voies rapides dans les agglomérations de Nancy et de Metz concourent à la restructuration des centres de ces agglomérations.

5 - Il est ainsi demandé :

— au Ministère des Transports d'examiner dans les plus brefs délais les améliorations et extensions à apporter à la desserte ferroviaire cadencée METROLOM et d'étudier les possibilités techniques et financières de développement des liaisons aériennes de la métropole avec Lille et Lyon.

— au Secrétaire d'Etat chargé de la Jeunesse et des Sports d'attacher une attention toute particulière au développement des bases de loisirs liées à des plans d'eau, et notamment de la base de Nonsard-Pannet.

— au Ministre de l'Intérieur d'étudier et de faciliter toutes formules d'association demandées par les collectivités locales pour la constitution de réserves foncières, et pour la conception et la gestion des services et équipements, au niveau des agglomérations standards comme au niveau de la métropole.

schéma
général
d'aménagement
de la France

**schéma d'aménagement
de la métropole lorraine**

métropoles

d'équilibre et aires

métropolitaines

MAI 1970

Les études
et les rapports de toute nature
qu'effectue l'administration
à l'intention du Gouvernement
sont devenus aujourd'hui
une source d'information irremplaçable
sur les questions
qui intéressent tous les citoyens.
C'est pourquoi ces rapports et ces études
seront désormais publiés.

M. Jacques CHABAN-DELMAS

Premier Ministre
Discours à l'Assemblée Nationale
le 16 Septembre 1969

SOMMAIRE

INTRODUCTION p. 1

PREMIÈRE PARTIE – ACTIVITÉS ET SERVICES p. 13

Section A – Activités p. 17

Chapitre I - *Emploi* p. 19

Chapitre II - *Politique régionale d'industrialisation* p. 26

Chapitre III - *Services aux entreprises* p. 36

Chapitre IV - *Agriculture intensive* p. 40

Section B – Enseignement supérieur et santé p. 43

Chapitre I - *Enseignement supérieur* p. 44

Chapitre II - *Santé* p. 47

Section C – Distribution p. 51

Chapitre I - *Distribution de gros* p. 52

Chapitre II - *Commerce de détail* p. 56

Chapitre III - *Foires et salons* p. 59

Section D – Sports, loisirs et culture p. 61

DEUXIÈME PARTIE – TRANSPORTS p. 73

Chapitre I - *Rôle des transports dans le développement régional* p. 76

Chapitre II - *Transports voyageurs* p. 79

Chapitre III - *Transports marchandises* p. 99

TROISIÈME PARTIE – ORGANISATION SPATIALE p. 107

Chapitre I - *Agglomérations étendues* p. 110

Chapitre II - *L'habitat* p. 119

Chapitre III - *Paysage* p. 122

QUATRIÈME PARTIE – PREMIÈRE ÉTAPE D'AMÉNAGEMENT : PROPOSITIONS p. 131

CONCLUSION p. 139

ANNEXES p. 143

Annexe I - *Test de cohérence des niveaux de services privés en Lorraine (O.T.A.M.)* p. 145

Annexe II - *Test routier (S.E.T.R.A.)* p. 153

Annexe III - *Test alimentation en eau (Agence financière de Bassin (Rhin-Meuse)* p. 161

Annexe IV - *Bibliographie* p. 167

AVIS
de la Commission de développement économique régional de Lorraine (C.O.D.E.R.) et de la Commission de coordination de l'O.R.E.A.M. sur le schéma d'aménagement de la métropole lorraine p. 171

RAPPORT
du Groupe central de planification urbaine sur le schéma d'aménagement de la métropole lorraine p. 179

RAPPORTS
de la Commission de développement économique régionale de Lorraine (C.O.D.E.R.) p. 185
Table des matières p. 213
Table des cartes p. 217

introduction

1 - POLITIQUE NATIONALE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le V^e Plan (1966-1970) a proposé une orientation de l'aménagement du territoire qui favorise le dynamisme des principales agglomérations.

Face au *déséquilibre* provoqué par le développement excessif de la région parisienne, qui concentre les hommes et monopolise les activités et les équipements supérieurs, encourager le développement de *métropoles d'équilibre* constituées à partir de très grandes villes ou ensembles urbains — Lyon-Saint-Etienne ; M a r s e i l l e ; Lille-Roubaix-Tourcoing ; Nancy-M e t z-Thionville ; Strasbourg ; Toulouse ; Bordeaux ; Nantes-Saint-Nazaire — est apparu et paraît toujours une nécessité sociale et économique primordiale.

L'objectif des métropoles est double :

— faire contrepoids à Paris (objectif national) ;

— donner une impulsion énergique au développement des régions qu'elles « irriguent » (objectif régional).

Centrée sur le sillon mosellan, *l'aire métropolitaine* (1) a sensiblement la forme d'un rectangle de 100 km de longueur et de 40 km de largeur. Elle se divise en deux vastes conglomérats urbains, ceinturés de zones rurales et séparés l'un de l'autre par une partie centrale relativement peu peuplée :

— *Au Sud* : l'agglomération de Nancy-Toul-Lunéville ;

— *Au Nord* : les agglomérations de Metz et Thionville reliées par l'ensemble urbain du Bassin Sidérurgique (vallées de l'Orne et de la Fensch).

Les centres de peuplement les plus importants de la Lorraine en dehors de la métropole, sont :

— le Bassin Houiller, le plus peuplé, en Moselle ;

— Longwy en Meurthe-et-Moselle ;

— Verdun et Bar-le-Duc - vallée de l'Ornain dans la Meuse ;

— Epinal - haute vallée de la Moselle et Saint-Dié - haute vallée de la Meurthe dans les Vosges.

A titre de simple repère, quelques valeurs démographiques caractéristiques sont données à partir du recensement de 1968 et des prévisions 1985 établies par l'I.N.S.E.E. et la Mission Régionale de Lorraine (voir tableau ci-dessous).

Afin de promouvoir une métropole d'équilibre en Lorraine, une organisation d'études d'aménagement (O.R.E.A.M.) a été mise en place en 1966 avec la triple mission de définir :

— *des objectifs* : c'est-à-dire les perspectives de développement à *long terme* de la métropole et de sa région, compte tenu de leurs spécificités, dans le cadre des objectifs nationaux ;

— *des moyens* : c'est-à-dire les principes d'aménagement déterminés de sorte que les objectifs puissent être atteints dans les meilleures conditions possibles ;

— *des actions* : à mettre en œuvre dans le *court* et le *moyen terme* pour

(1) Carte n° 3 hors texte - La métropole et les centres de peuplement.

2 - LA MÉTROPOLE LORRAINE NANCY-METZ-THONVILLE

La métropole est un vaste ensemble urbain situé au centre Nord de la région *lorraine*, constituée par les 4 départements de la Meurthe-et-Moselle (54), de la Meuse (55), de la Moselle (57) et des Vosges (88).

	1968 Nombre d'habitants	Prévision 1985 Nombre d'habitants
— Lorraine	2 270 000	2 700 000
— Métropole	1 050 000	1 400 000
— dont { Nord	590 000	780 000
{ Sud	460 000	620 000
— Bassin Houiller	205 000	250 000

orienter le développement en conformité avec les principes d'aménagement retenus.

En 1968, l'O.R.E.A.M.-Lorraine a concrétisé la première phase de ses travaux par un *Livre Blanc*, qui formulait un diagnostic, proposait des *objectifs* et esquissait les *moyens* appropriés à la réalisation de ces objectifs.

Après examen du Livre Blanc par la C.O.D.E.R. et la Commission de Coordination de l'O.R.E.A.M., le Conseil des Ministres du 3 janvier 1969 *approuvait les objectifs* proposés et *fixait les principes* à mettre en œuvre pour l'élaboration d'un *schéma d'aménagement de la métropole lorraine*.

S'il n'y a pas lieu de résumer ici le Livre Blanc, il importe par contre de rappeler les objectifs retenus et les principes d'aménagement proposés, car ils constituent les données de base du présent schéma d'aménagement.

Les *objectifs* sont ceux que les Lorrains avaient assignés (1) à l'aménagement de leur région, en proposant que la métropole joue un rôle moteur :

- au service du plein emploi ;
- au service de la vie quotidienne ;
- au service de la région toute entière.

(1) Selon l'enquête d'opinion effectuée en août 1967.

Trois *principes* d'aménagement avaient été retenus :

- développement des services supérieurs ;
- organisation de liaisons nouvelles ;
- organisation de la métropole à partir des agglomérations étendues.

3 - LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLÉ LORRAINE

Il convient tout d'abord de souligner que *l'aire métropolitaine* n'est pas une zone privilégiée de développement, c'est une zone préférentielle — mais non exclusive — d'aménagement en vue de la promotion d'un ensemble de « fonctions métropolitaines » du niveau supérieur, qui fassent équilibre à l'attraction excessive de la région parisienne.

Dans ses trois premières parties, le schéma d'aménagement de la métropole lorraine formule des propositions précises en application des trois principes rappelés ci-dessus et retenus par le Conseil des Ministres du 3 janvier 1969.

a) *Développement de services supérieurs* (première partie du schéma)

Les services à promouvoir doivent satisfaire les besoins de toutes les catégories socio-professionnelles avec le double souci d'assurer le plein emploi et d'améliorer le cadre de vie.

Il convient de développer et d'élever le niveau des services existants, de rechercher et de promouvoir ceux qui font défaut.

Dans un schéma d'aménagement métropolitain, il n'est pas question d'examiner tous les services et équipements de proximité, même s'ils sont d'un niveau relativement élevé, tels les lycées ou les hôpitaux psychiatriques.

Seuls seront examinés les services de *niveau supérieur* susceptibles d'assumer une *fonction métropolitaine*, c'est-à-dire les services dont le rayonnement, débordant le cadre de l'agglomération étendue, intéresse la métropole et la région toute entière. Les autres services trouveront place dans les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) des agglomérations étendues et des centres de peuplement, élaborés par les Directions Départementales de l'Équipement (D.D.E.) avec leur Groupe d'Études et de Programmation (G.E.P.). Il va de soi que les travaux de l'O.R.E.A.M., d'une part, et des G.E.P., d'autre part, ont été menés parallèlement avec un souci permanent de concertation, afin de garantir la cohérence entre leurs études respectives, menées à des niveaux différents.

Les services et équipements supérieurs de niveau métropolitain (Enseignement supérieur, Commerce de gros et de détail, Équipement de loisirs...) ne sont pas une fin en soi, ils constituent un faisceau de moyens concourant à la réalisation de l'objectif de développement global souhaité : permettre à chaque Lorrain de *choisir* son activité et son cadre de vie, au mieux de ses goûts et de ses activités.

b) *Organisation des transports* (deuxième partie)

Pour que les services soient accessibles à l'ensemble de la population de la métropole et de la Lorraine, le rôle dévolu aux transports est capital.

Le Livre Blanc indiquait que, d'ici l'an 2000, la demande de transport évaluée en voyageurs-kilomètres serait multipliée par un coefficient minimum de 5.

Il importe donc que d'excellentes liaisons soient assurées, de manière à réduire au maximum les « distances-temps » :

- au sein des grandes agglomérations de la métropole ;
- entre ces agglomérations ;
- entre la métropole et les centres de peuplement.

En outre, la métropole et sa région doivent s'ouvrir largement aux régions voisines et aux grands centres économiques européens dans le cadre d'une politique régionale fondée sur la situation de la Lorraine dans l'Europe du Nord-Ouest, au *carrefour des axes Nord-Sud et Est-Ouest* reliant les zones les plus dynamiques dans leur démographie et dans leur économie.

L'organisation des transports ne doit pas se limiter aux flux de voyageurs. Elle doit aussi prendre en compte le problème essentiel de la circulation des marchandises, car il n'est pas de développement économique puissant sans création de flux de matières

premières, de produits semi-finis et finis.

c) *Développement et organisation des agglomérations étendues* (troisième partie)

Pour valoriser au mieux l'acquis du passé, il est proposé de construire la métropole à partir des agglomérations existantes et non par la création d'une ville nouvelle.

Cette technique d'aménagement, susceptible d'offrir des cadres de vie élargis et variés, est fondée sur l'existence des deux vastes agglomérations de fait qui se sont constituées en Lorraine, par delà les divisions administratives, communales et même départementales :

- au Nord de la métropole : Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville ;
- au Sud de la métropole : Toul - Nancy - Lunéville.

Par suite de l'importance et de la structure lâche de son peuplement, le Bassin Houiller avec Sarreguemines, bien que ne faisant pas partie intégrante de la métropole, est traité dans le schéma comme la *troisième agglomération étendue* de la région.

*
**

Les 3 premières parties de ce schéma proposent l'organisation possible de la métropole en 1985. Ce terme, relativement proche, a été choisi pour ne pas tomber dans un futurisme aléatoire à notre époque de croissance rapide des niveaux de vie et de renou-

vement constant des techniques. Néanmoins, il est apparu indispensable d'esquisser quelques projections sur l'an 2000, notamment pour réserver des possibilités de développement futur (réserves foncières par exemple). Autant il serait hasardeux aujourd'hui de préconiser des orientations dont l'avenir se chargerait de démontrer l'inadaptation, autant il paraît essentiel de ménager les possibilités de plusieurs voies de développement ultérieur et de veiller à ne pas gaspiller des espaces disponibles. La technique d'aménagement des agglomérations étendues correspond à ce souci.

Le schéma d'aménagement doit préparer l'*avenir* en s'appuyant sur les réalisations du *passé* qu'il convient d'achever, de parfaire ou d'amplifier, sans pour autant sacrifier le *présent*.

La quatrième partie de ce schéma : « première étape d'aménagement », sélectionne les actions destinées à enclencher le processus de mise en œuvre du parti d'aménagement proposé pour la promotion de la métropole lorraine. *Leur objectif est la constitution effective de la métropole.*

Deux annexes éclairent et justifient les propositions en matière de liaisons et de services privés. Une autre annexe vérifie la cohérence du schéma dans le domaine, crucial en Lorraine, de l'alimentation en *eau*. Une dernière énumère les études réalisées par l'O.R.E.A.M. ou à son initiative.

La présentation du schéma de la métropole lorraine s'insère dans la

phase de *planification* du calendrier des travaux préparatoires du VI^e Plan.

L'évaluation et le mode de financement des actions dont la réalisation est proposée au cours du VI^e Plan constituent la phase de *programmation* qui doit s'insérer, elle aussi, dans le calendrier de la phase correspondante du VI^e Plan, dont l'aboutissement est prévu en mars 1971.

C'est donc au cours des prochains mois que la liste des équipements à promouvoir au cours du VI^e Plan et que la détermination des moyens à mettre en œuvre seront arrêtées, dans le cadre de la préparation des Programmes de Modernisation et d'Équipement (P.M.E.) des grandes agglomérations en liaison avec les instances régionales et départementales.

Quant au schéma d'aménagement de la métropole, charte d'action commune aux collectivités locales, aux organismes publics et aux services de l'État, il servira de cadre aux documents d'urbanisme et de planification étudiés au niveau des agglomérations en application de la loi d'orientation foncière : schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, plans d'occupation des sols.

**

Ce préambule ne saurait s'achever sans que soit souligné le double souci qui a constamment guidé ses auteurs, celui d'affirmer la solidarité de la métropole avec son environnement et celui de présenter des propositions réalistes.

4 - LES NIVEAUX DE SOLIDARITÉ

La métropole lorraine de demain apparaît sous la forme d'agglomérations étendues, fortement reliées entre elles, mais formant des ensembles géographiques distincts.

Si les villes qui les composent évoluent de manière indépendante, comme elles le firent dans le passé, la Lorraine aura quelques agglomérations urbaines de taille respectable, elle n'aura pas de vraie métropole.

Compte tenu des distances qui séparent ces agglomérations, l'unité sur laquelle la métropole doit se fonder ne peut être que d'ordre économique ; elle doit être basée sur la prise en compte de la solidarité pour la promotion des fonctions métropolitaines.

L'exploration des voies de la solidarité est fructueuse ; les recherches effectuées pour déterminer l'échelle et la localisation des principaux services supérieurs ont permis de mettre en évidence *plusieurs niveaux de solidarité* :

— *Au sein de chaque agglomération étendue*, certains services supérieurs doivent être conçus pour satisfaire les besoins de la population de toute l'agglomération et ne pas se limiter aux besoins des seuls habitants de la commune d'implantation ; par exemple : l'outil de développement proposé pour chaque agglomération étendue sous la forme des zones industrielles classiques complétées par un pôle industriel ;

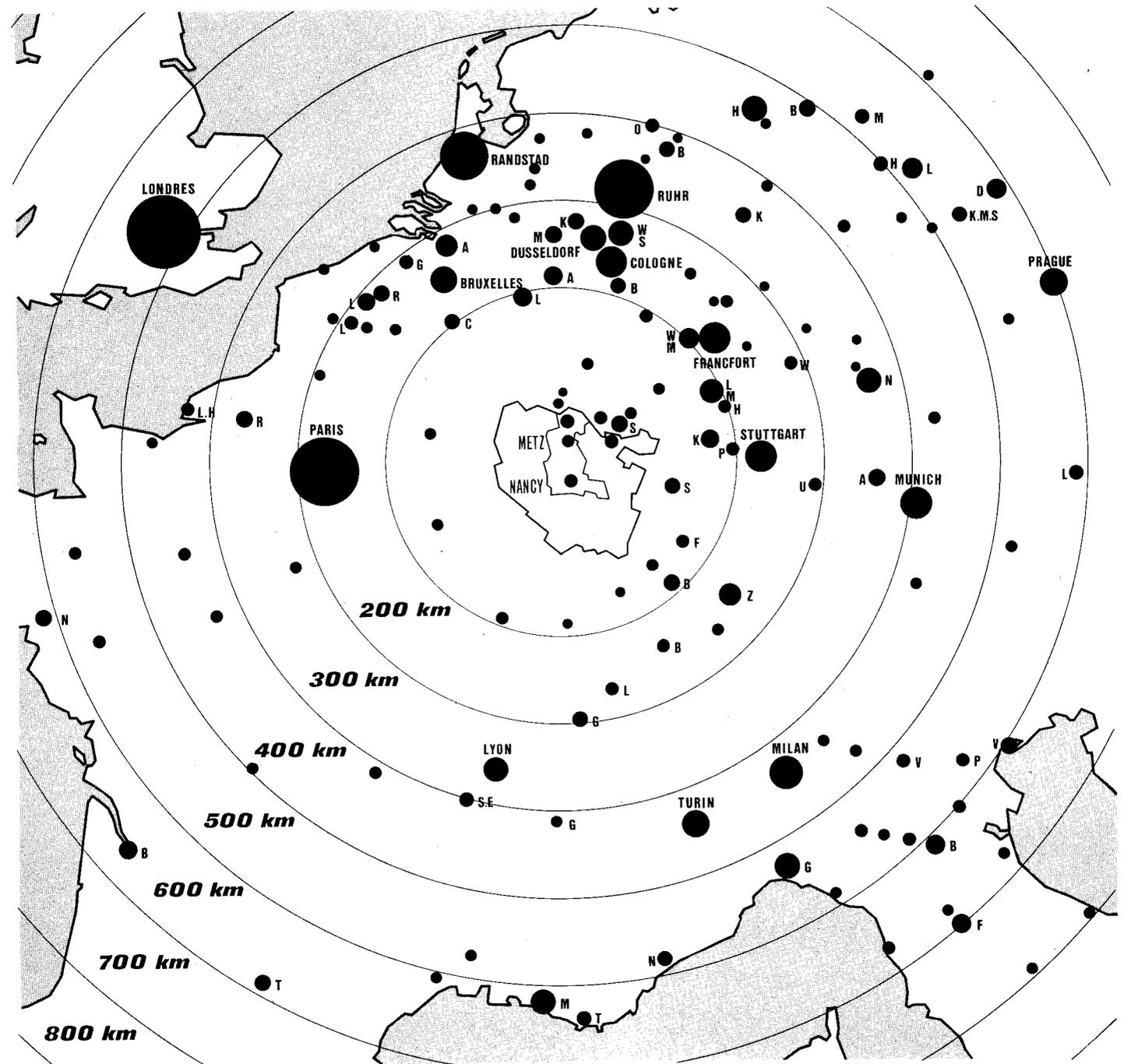
— *Au sein de la métropole*, certains équipements peuvent être uniques et

servir à tous les habitants, qu'ils soient du Sud ou du Nord : ce sera le cas pour la base de plein air et de loisirs de Nonsard-Pannes. Pour d'autres services, il est apparu préférable de proposer une pluralité d'équipements, en veillant à ce qu'ils ne soient pas identiques et concurrents, mais au contraire complémentaires dans leur conception et solidaires dans leur gestion ; par exemple : l'enseignement supérieur ;

— *Au sein de la région*, il importe donc que les services métropolitains soient accessibles à tous les Lorrains, et en particulier aux habitants des centres de peuplement. Ainsi les habitants de la région trouveront les services raffinés à une « distance-temps » acceptable, au lieu de n'avoir que l'alternative de devoir les chercher à Paris ou d'y renoncer. A cet avantage très direct s'ajouteront les effets indirects résultant du dynamisme économique d'une métropole dont les services supérieurs et l'industrialisation, vigoureuse et diversifiée, créeront ces conditions favorables d'environnement qui attirent les localisations d'activités dans un rayon d'une heure de « distance-temps » autour des grands centres de développement économique ;

— *Avec les régions voisines*, pour améliorer encore la qualité des services rendus, il peut être nécessaire d'associer les potentiels au lieu de les opposer, et de raisonner en termes de solidarité, au lieu de concurrence, voire de dépendance. En raison de la situation frontalière de la Lorraine, cette démarche peut impliquer des pourparlers avec des pays étrangers :

LA LORRAINE DANS SON ENVIRONNEMENT



Belgique, Luxembourg, Allemagne par exemple pour l'enseignement supérieur, pour l'aéroport régional. Il est également souhaitable de se concerter avec l'Alsace pour l'aménagement touristique du Massif Vosgien, d'affirmer le rayonnement national de l'Institut Polytechnique de Nancy, etc...

Pour construire son avenir, la Lorraine se doit de considérer simultanément ces différentes dimensions. Dans la pratique, pour chaque projet, il conviendra de trancher en fonction de l'intérêt que les différentes solutions possibles présenteront pour promouvoir le niveau à la fois optimal et maximal, qui est celui de la métropole.

5 - CRÉDIBILITÉ DU SCHÉMA

Les propositions du schéma sont ambitieuses, certes, mais elles sont aussi réalistes. Le choix de l'horizon 1985, à la fois suffisamment reculé pour donner une « ligne de mire » lointaine et suffisamment proche pour ne pas tomber dans l'irréel, en est une preuve.

Etre réaliste, c'est aussi être réalisable : le coût des actions proposées, qu'il s'agisse des actions à court terme nécessaires pour enclencher le processus d'aménagement ou de l'ensemble des équipements envisagés d'ici 1985, est à la mesure de nos moyens.

Pour s'en convaincre, il n'est que de faire le bilan des réalisations de la dernière décennie, sans s'arrêter aux difficultés — purement conjon-

turelles — qui marquent l'achèvement du V^e plan : autoroutes, canaux à grand gabarit, établissements d'enseignement de tous niveaux, stations d'épuration d'eaux usées... la liste est à la fois longue et impressionnante.

Ce passé récent montre l'ampleur de nos possibilités, mais il nous apporte aussi la preuve que les investissements doivent être conçus dans une vision globale à long terme. Trop d'exemples pourraient être cités d'équipements coûteux, saturés dès leur mise en service ou jamais utilisés à plein, car conçus de manière sectorielle sans étude prospective sérieuse. Si nous ne pouvons pas dépenser à l'infini, nous pouvons dépenser mieux : le schéma d'aménagement de la Métropole trouve dans cet objectif à la fois sa justification et son orientation première.

Les actions proposées dans le schéma doivent permettre de valoriser au mieux les sommes qui pourront être consacrées à l'aménagement de la métropole ; il s'agit, pour un montant donné d'investissements, de créer les effets maximaux.

Ces investissements ne seront pas tous le fait des collectivités publiques : Etat, Départements, Communes. Nombre d'entre eux seront réalisés par le secteur privé ; il y sera d'autant plus incité que la puissance publique aura créé, par ses propres investissements, un environnement plus favorable.

N. B. : Pour les noms cités dans le texte, le lecteur pourra se reporter à la carte n° 7 in fine.

première partie
activités et services

INTÉRÊT ET DEGRÉ DE COMPLÉMENTARITÉ DES SERVICES SUPÉRIEURS

Tout individu peut souhaiter choisir librement l'emploi qui lui assure le meilleur niveau de vie et qui correspond à sa qualification et à ses espoirs d'épanouissement professionnel ; de même, pour ses loisirs, il peut rechercher une activité sportive ou culturelle plutôt que le simple repos. Il s'agit là typiquement d'une *demande de services* d'emploi et de loisirs.

Sans qu'il soit question de distinguer les services quotidiens de ceux qui sont sollicités plus rarement, il apparaît clairement que, plus la demande est particulière, moins il y a de chances pour qu'une offre puisse y répondre en raison de la difficulté de réunir une clientèle suffisante pour fonctionner. En d'autres termes, *seules les très grandes agglomérations* peuvent assurer, outre les services courants, une gamme relativement large de services plus rares qu'on peut qualifier de *supérieurs*.

Et à densité uniforme d'équipements de services courants, ce sont de plus en plus les services supérieurs qui marqueront la différence entre les régions attractives animées par des villes bien équipées, et celles dont le développement, en l'absence de ces services, ne sera guère que modéré. Grâce à sa métropole, la Lorraine a de bonnes chances de se situer dans la première catégorie.

Certains de ces services, telles les zones d'accueil pour les activités industrielles, sont liés aux choix des entreprises qui, en acceptant de s'y implanter ou non, décident de leur réussite ou de leur échec ; pourtant, ce sont l'Etat et les collectivités locales qui créent et équipent ces zones. Pour d'autres, tels que l'enseignement supérieur, les pouvoirs publics ont l'initiative et la responsabilité aussi bien de l'équipement que du fonctionnement. Dans ces deux exemples il apparaît également capital d'ajuster l'offre, qui est à l'initiative des pouvoirs publics, à la demande, qui est le fait des industriels ou des étudiants. Dans tous les cas, il est primordial de tenter d'évaluer les besoins et l'importance du risque, avant de proposer l'engagement de fonds publics. C'est donc sous la forme de vastes *études de marché* que les problèmes de dimensionnement des services ont été abordés, pour aboutir à la présentation, dans le schéma d'aménagement de la métropole lorraine, de propositions précises, qui tiennent compte des interrelations entre les services eux-mêmes, les transports et l'urbanisation.

L'importance de la contribution des différents services au développement régional et urbain peut sembler inégale. Ainsi, la promotion de nouvel-

les activités notamment industrielles, qui, en assurant l'élévation du niveau de l'emploi et l'accroissement des revenus de la population active, conditionnent l'importance de la clientèle des autres services, paraît sans commune mesure, par exemple, avec la promotion des loisirs. Mais les industriels attachent de plus en plus de prix, dans le choix de leurs implantations, aux services qui peuvent être rendus à leur entreprise et à ceux qu'ils peuvent trouver, eux-mêmes et leurs cadres, en tant que consommateurs et usagers, dans les domaines de l'éducation, du commerce et des loisirs. Il n'en va pas différemment des autres salariés qui, lorsqu'ils ont le choix, sont de plus en plus sensibles au cadre de vie naturel et créé.

Il apparaît donc difficile, voire arbitraire, de privilégier ou d'exclure tel service en vertu de tel ou tel critère considéré comme objectif ; c'est l'ensemble des services qui concourt au développement du territoire qu'ils desservent, c'est-à-dire les villes, les agglomérations étendues, la métropole et la région tout entière ou au-delà, suivant leur rayon d'action.

Aussi a-t-il été jugé utile de présenter, dans le schéma d'aménagement, les différentes catégories de services qui contribuent à la promotion de

la métropole lorraine : services concourant directement à l'emploi, notamment industriel ; enseignement et santé ; distribution et commerce ; sports, loisirs et culture.

Tel qu'il a été défini par le Conseil des Ministres du 3 janvier 1969, le principe des services communs pour la métropole lorraine peut trouver des modalités d'application qui varient selon les cas :

— Pour certains services privés, la présence simultanée d'une offre au Nord et au Sud de la métropole, c'est-à-dire une certaine *pluralité concurrentielle*, apportera une variété de choix plus large et un degré de liberté plus grand : des salariés pourraient par exemple être tentés de rechercher une promotion qu'ils ne peuvent trouver ni dans leur entreprise, située dans le Nord, ni dans une autre proche de leur domicile, en acceptant de travailler dans une entreprise située au Sud, au prix, bien entendu, d'un temps de trajet plus long, mais non insupportable, grâce à l'amélioration des services de transport. Le raisonnement d'un chef d'entreprise pourrait être symétrique : ayant besoin, pour l'établissement qu'il envisage de créer, de main-d'œuvre d'une qualification

particulière qu'il sait ne pas pouvoir trouver en totalité à proximité, il pourrait tabler sur un marché du travail élargi. De même pour des achats qui impliquent une comparaison des qualités et des prix, des consommateurs originaires du Sud pourraient être tentés de confronter l'offre qu'ils trouvent à Nancy avec celle qui peut leur être proposée à Metz. Dans ces domaines, la concurrence sera donc un facteur d'émulation, au bénéfice des usagers et l'action des pouvoirs publics consistera essentiellement à améliorer les conditions de la mobilité.

— Pour d'autres services, tels que les hôpitaux, les établissements d'enseignement supérieur, les foires et les salons, et certaines manifestations culturelles, dans la gestion desquels les pouvoirs publics sont impliqués plus ou moins directement, il conviendra de favoriser une *relative spécialisation* des services existants ou à créer, dans les deux agglomérations étendues du Nord et du Sud de la métropole. Ce partage de fonctions n'implique pas des solutions uniformes. Pour les équipements hospitaliers, le centre hospitalier à créer entre Metz et Thionville serait le relais privilégié du Centre Hospitalier Universitaire de Nancy. Pour l'enseignement supérieur proprement dit, la *hiérarchisation* devrait être moins

marquée, puisque l'université du Nord jouerait non seulement le rôle de démultiplicateur des établissements de Nancy, mais encore pourrait offrir des possibilités nouvelles à l'ensemble des étudiants lorrains. Pour les foires, les salons et les manifestations culturelles, c'est simplement le souci d'éviter les doubles emplois et de valoriser au mieux les initiatives prises en Lorraine qui devrait guider la recherche de la *concertation*. Celle-ci pourra donc prendre des formes diverses : plus les occasions seront nombreuses, plus elles auront de chances d'aboutir et de se voir consacrer par des cadres nouveaux de conception et de gestion en commun.

— Enfin, dans un nombre restreint de cas, la dimension du marché et les possibilités d'action qui se présenteront dans des conditions économiques plus ou moins proches, imposent la conception d'un *équipement unique*. Il s'agit notamment du plan d'eau de dimensions olympiques de Nonsard-Pannes et de l'aéroport de desserte européenne, support de services de transport avec les grandes villes européennes. Dans le premier cas, cela implique une solidarité de niveau régional, dans le second une concertation plus large, puisque c'est un équipement susceptible d'intéresser des Etats voisins.

SECTION A

ACTIVITES

Un aménagement réussi de la métropole lorraine devrait permettre de satisfaire, en premier lieu, les besoins d'emploi des habitants de l'aire métropolitaine et de la région. La satisfaction de ce besoin est le premier des services que l'aménagement devrait pouvoir leur offrir. A cet effet, il est nécessaire que soient définies et mises en œuvre les actions qui permettront de créer, en Lorraine, un marché de l'emploi quantitativement et surtout qualitativement adapté.

Les conditions nécessaires à la création de ce marché de qualité sont l'augmentation et la diversification du marché actuel, qui peuvent résulter du développement des activités tertiaires, et surtout du développement industriel. La réussite de ce dernier est largement fondée sur une *politique régionale*

d'industrialisation — capable d'attirer en Lorraine des industries modernes et diversifiées — dont l'élément essentiel est l'amélioration de l'offre régionale, non plus limitée à une offre de terrains industriels mais largement étendue à une offre de services.

Cette politique d'industrialisation ne peut se concevoir et réussir sans une politique conjointe de *promotion des services aux entreprises*, dont les industriels tiennent de plus en plus compte lorsqu'ils ont à décider d'une implantation.

Le développement industriel peut être un atout essentiel du développement économique régional, mais il ne saurait être le seul. L'industrialisation d'activités traditionnelles peut constituer un autre atout important et l'*agriculture intensive* a justifié, de ce point de vue, une attention particulière.

CHAPITRE I - EMPLOI

1 - EMPLOI : OBJECTIF D'AMÉNAGEMENT

L'amélioration du marché du travail est un objectif essentiel du schéma d'aménagement de la métropole lorraine, car :

— la croissance industrielle de la région suppose des bassins de main-d'œuvre de qualité,

— le développement économique régional passe par une augmentation des revenus des salariés de la région, permettant ainsi de diversifier et d'élever le niveau de la demande en matière de commerce, de loisirs, de culture, d'enseignement,

— l'amélioration du marché du travail prend en compte l'intérêt même des salariés auxquels elle offre la double possibilité de satisfaire leurs aspirations (salaire, promotion) et de choisir plus librement leur cadre de vie sociale et professionnelle.

Sous cet aspect, l'emploi apparaît bien comme le premier service aux salariés de la région et de la métropole.

2 - SITUATION ACTUELLE EN LORRAINE

Des études faites sur le marché du travail lorrain, seuls les principaux points liés à la politique d'aménagement seront ici rappelés.

21 Bassins de main-d'œuvre et migrations alternantes

L'espace économique lorrain est composé d'un certain nombre d'agglomérations, de bassins, de zones : région de Nancy (fortement polarisée, mais comportant des satellites plus ou moins autonomes), agglomération de Metz, Bassin Sidérurgique (lui-même cloisonné en plusieurs secteurs), Bassin Houiller, vallées vosgiennes, etc.

Deux caractéristiques principales sont à souligner :

— le manque de diversification des activités productives dans la plupart des zones (sidérurgie, houille, textile...)

— le manque de liaisons entre elles, cette absence tenant à l'héritage économique qui n'en a pas imposé la nécessité et aux obstacles géographiques. Malgré une tendance à la constitution de marchés de l'emploi élargis au niveau des agglomérations étendues, la carte des migrations alternantes en 1962 (page 21) fait apparaître un marché *très cloisonné*.

22 Migrations définitives

Dépendante de l'âge, de la situation de famille, du statut d'occupation du logement et surtout du niveau de formation professionnelle, la mobilité géographique est presque toujours vécue comme une contrainte et plus rarement comme la possibilité d'améliorer une situation. Les tendances récentes indiquent toutefois une progression dans ce sens et montrent

une ouverture des esprits sinon des possibilités.

23 Mutations professionnelles

Liées aux besoins d'un meilleur salaire, d'une promotion, d'un travail plus intéressant, les mutations professionnelles sont limitées par le peu de possibilités offertes en matière de formation, de reconversion, de promotion et par la valeur encore attachée à la stabilité de l'emploi tout au long d'une carrière professionnelle. Au niveau des jeunes, cet attachement est cependant déjà beaucoup moins marqué.

3 - OBJECTIFS : QUALITÉS NÉCESSAIRES DU MARCHÉ DE L'EMPLOI

Un tel marché devra être :

a) *numériquement important et diversifié* par :

— les branches d'activités implantées,

— l'éventail des emplois offerts,

— et les rythmes de travail proposés (plein temps, temps partiel)

de sorte que ce marché soit globalement stable évitant ainsi que les mutations ou les crises d'une branche dominante n'entraînent une récession générale ;

b) *ouvert* pour favoriser toutes les possibilités de promotion sociale, ce qui permet aux travailleurs :

— de choisir entre des activités diverses,

— de trouver un emploi de qualification et de rythme adaptés à leurs besoins,

— de ne pas avoir à quitter la région pour trouver un emploi.

c) « transparent » par une information organisée permettant :

— aux travailleurs de choisir en connaissance de cause leur changement d'emploi ou bien les débouchés ouverts par une qualification nouvelle ;

— et aux jeunes de trouver un premier emploi, voire d'infléchir le déroulement de leur formation.

A cet égard, la mobilité apparaît en Lorraine comme le trait d'union entre une politique d'agglomérations étendues se développant au sein de la métropole et une politique industrielle.

Cette politique d'aménagement prend en compte les *tendances manifestées par les jeunes ménages en matière de mobilité* ; en effet :

— ils aspirent plus à des migrations définitives qu'à des migrations alternatives ;

— ils sont sensibles à l'avantage que présentent les villes qui peuvent leur offrir un cadre de vie et des services de niveau satisfaisant (équipements commerciaux, d'enseignement, de culture et de loisirs) ;

— ils sont très sensibles aux possibilités d'amélioration des conditions de vie professionnelle (importance de la promotion, des salaires et de l'intérêt du travail) ;

— ils sont plus favorables que leurs aînés au travail de leur épouse, mais pensent qu'il faut concilier activité professionnelle et vie familiale de la femme.

Cette politique qui tient compte des aspirations des individus est propre à satisfaire également les employeurs qui ont besoin de la proximité d'un bassin de main-d'œuvre de qualité et d'agglomérations étendues où ils pourront trouver les services spécialisés d'un niveau élevé que requiert le bon fonctionnement de leur entreprise.

4 - PROPOSITIONS

Il s'agit, en Lorraine, de créer rapidement de vastes marchés du travail s'appuyant sur les agglomérations étendues et le développement industriel, mais aussi de favoriser la naissance d'un marché au niveau régional. Cet élargissement doit se traduire par la suppression des freins aux migrations et aux changements de profession.

41 Pour un marché du travail numériquement important et diversifié

L'approche de cet objectif peut être appréhendée simultanément de deux façons :

— du point de vue global du développement économique et de l'aménagement de la région, sous trois de ses aspects : habitat, services, activités ;

— du point de vue du salarié, pour qui se posent les problèmes d'augmentation du revenu et d'amélioration des conditions de vie, dans le cadre d'une agglomération étendue.

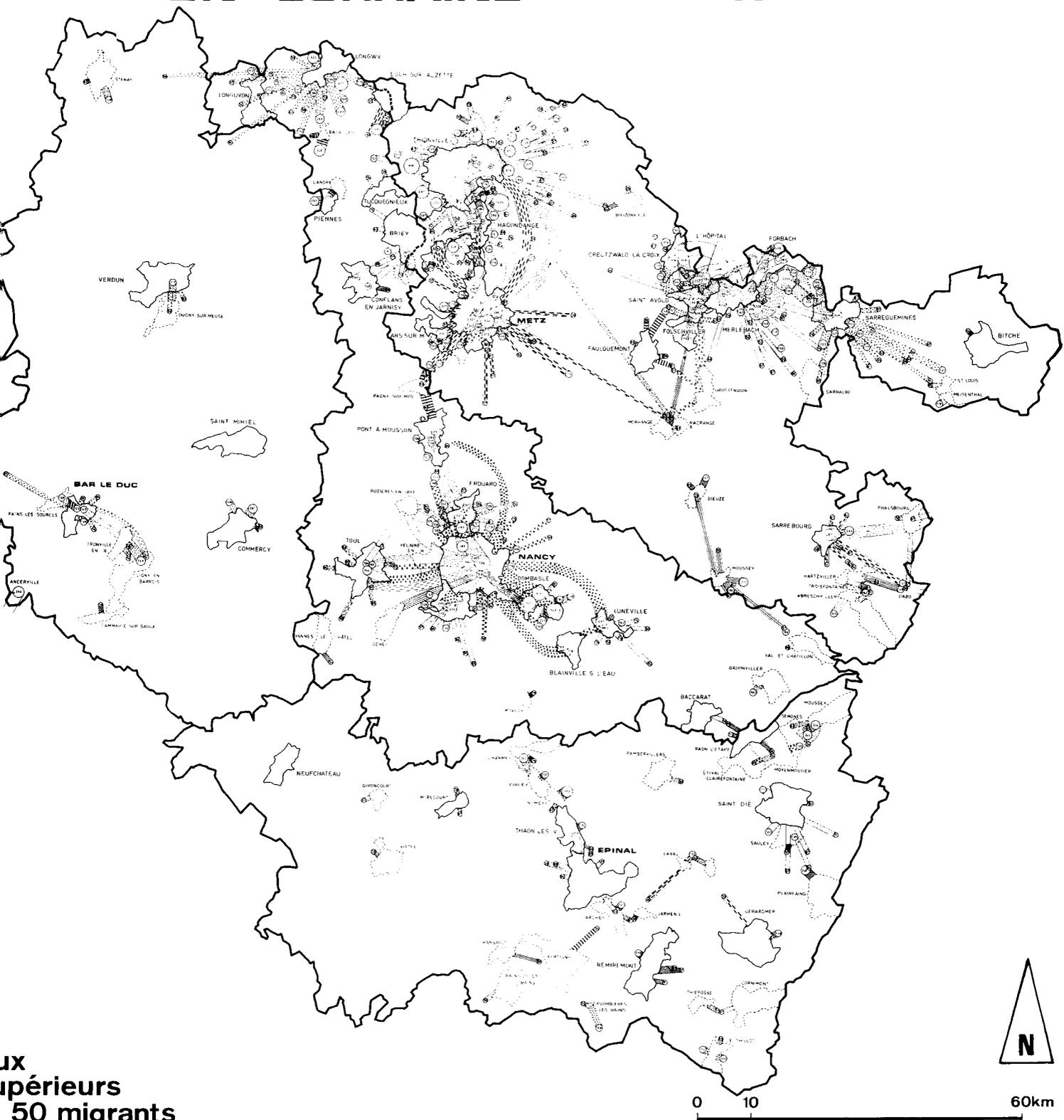
411 — Création et localisation des activités, de l'habitat et des services

Afin que tout individu ait la possibilité non seulement de trouver un emploi, mais de le choisir, la création de nouvelles activités ne doit pas être éparpillée sur l'ensemble du territoire, mais concentrée en certains points des régions urbanisées importantes, pour permettre la diversification.

Une politique de répartition sur tous les points où s'exprime une demande d'emploi n'est pas souhaitable du point de vue des travailleurs dont le sort resterait lié à l'échec ou à la réussite d'un petit nombre d'établissements implantés à proximité de leur résidence. Une telle politique est également en contradiction avec les impératifs du développement industriel, car l'offre de services, qui est le fait des villes et qui est un besoin tant pour les salariés que pour les entreprises, n'est pas également réparti entre tous les points où se manifeste une demande d'emploi.

Cette concentration ne saurait toutefois se faire dans le seul sillon mosel-

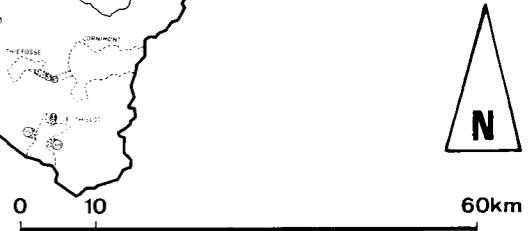
MIGRATIONS ALTERNANTES EN LORRAINE (1962)



10000
supérieurs
50 migrants

- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 500
- 500 - 750
- 750 - 1000
- 1000 - 1500
- 1500 - 2000
- 2000 - 2500

-  **agglomération**
-  **commune**
-  **sens des migrations**



source: insee nancy. conception: ciedeh1

lan et dans le bassin houiller ; la création de zones d'activités dans les centres de peuplement doit être un aspect essentiel de la politique régionale d'industrialisation.

La mise en place d'un réseau de transport adéquat ne doit pas pour autant justifier que les nouvelles implantations d'habitat importantes se fassent n'importe où, car la mobilité n'est pas un objectif, elle n'est qu'un instrument au service du développement des agglomérations existantes, prises dans leurs nouvelles dimensions. Les temps de déplacement « domicile-travail » doivent être courts et ceci plus particulièrement pour les femmes qui sont moins mobiles que les hommes.

Pour cette raison, et pour qu'à chaque ensemble urbain corresponde le marché de l'emploi le plus vaste et le plus varié possible, la proximité de villes existantes, d'une part, des services à créer, d'autre part (enseignement, hôpitaux, commerce), a guidé les propositions d'implantation de l'habitat, des activités et des services.

En effet, il importe que la localisation des activités soit déterminée :

— pour les établissements employant de la main-d'œuvre féminine, à proximité du tissu urbain ;

— et pour les établissements utilisant de la main-d'œuvre masculine, à une distance-temps telle que les employés puissent les atteindre par des migrations alternantes acceptables (entre 15 et 30 minutes par trajet).

412 — *Création de marchés du travail élargis*

Au niveau des agglomérations étendues, l'objectif est de relier fortement les villes entre elles et les villes aux zones d'emplois. A cet égard, le système de transport apparaît comme l'élément déterminant dans la constitution rapide d'un important marché du travail.

Entre les deux points de fixation des individus : domicile et lieu de travail, le système de transport doit permettre un accès rapide, facile et sûr, pour les déplacements traditionnels des migrations alternantes.

La mobilité ouvre alors aux salariés la possibilité :

— d'accéder plus facilement tant aux services qu'aux activités ;

— et surtout d'avoir une plus grande liberté de choix en matière d'emplois et de services.

Une telle politique d'aménagement permet — lorsqu'un couple réside à Metz ou à Thionville par exemple — au mari d'aller travailler sur le pôle industriel ou dans les zones d'emplois des vallées, à la femme de trouver un emploi à proximité de leur logement.

En outre, dans l'éventualité d'une mutation professionnelle, même si le marché immobilier reste relativement fermé, le couple n'aura pas à recourir à un changement de logement ; en effet, la densité de transport prévue facilitera des migrations alternantes, qui, aujourd'hui, semblent irréalisables.

Si les migrations alternantes sont considérées souvent comme une contrainte (temps, fatigue, dépense...) :

— d'une part, ce coût peut être sérieusement atténué par la mise en place ou l'amélioration des services nécessaires (transports, infrastructures) qui permettront des déplacements sûrs et de courte durée, et par une politique d'urbanisation qui en tienne compte (localisation de l'habitat et des activités),

— d'autre part, doivent être pris en compte le gain de liberté et les possibilités de promotion sociale qui découlent de l'élargissement du marché de l'emploi.

Un des objectifs de l'aménagement est de relier entre eux les différents bassins de main-d'œuvre dans les faits et dans les esprits au niveau des agglomérations étendues et des centres de peuplement. Cela ne signifie pas que la mobilité soit recherchée comme une fin en soi, mais si l'équilibre entre population active et emplois se réalise généralement au sein des agglomérations étendues et dans les centres de peuplement, la solution d'un problème d'emploi peut également s'effectuer le moment venu, pour telle activité, dans le cadre plus large de la métropole ou de la région. Cette « régulation » du marché de l'emploi se traduit pour le salarié, par la liberté de pouvoir rester dans la région au lieu d'être contraint de la quitter.

C'est ainsi que seront assurées une plus grande régularité du rythme de

développement et une plus grande stabilité du niveau de l'emploi.

42 Pour un marché de l'emploi ouvert

L'élimination du risque de licenciements massifs au même moment dans une zone d'emploi n'est réalisable que dans un espace économique vaste et intégré, elle nécessite une diversification des activités pour éviter que les crises d'une branche particulière n'entraînent une récession générale du bassin de main-d'œuvre, voire de la région. C'est là un des objectifs essentiels de la politique du pôle industriel associé à des zones industrielles.

La promotion des services et des industries nécessaires au développement industriel et à l'amélioration des modes de vie, puis des services induits par ce développement même, permettra d'offrir un éventail de choix sans cesse plus large en matière d'emplois, tant masculins que féminins, et d'avoir des possibilités croissantes de promotion. Exploiter ces possibilités suppose pour les travailleurs, outre une mobilité accrue, une formation professionnelle adaptée, car un tel marché est caractérisé par un processus de conversion permanente. De plus en plus, le progrès technique, l'évolution de la demande, la concurrence feront chaque année disparaître des emplois et en engendreront d'autres. Ce phénomène doit être considéré comme normal, mais il impose, pour être accepté par les travailleurs, que soient prévus des processus d'ajustement et de reconversion.

D'importants efforts doivent être déployés dans ce domaine car le passage à une économie moderne fortement industrialisée implique l'amélioration continue du niveau technique et intellectuel de tous les travailleurs.

L'adaptation de la main-d'œuvre aux transformations structurelles doit être favorisée. Les moyens mis en œuvre pour aider à reclasser les travailleurs ayant perdu leur emploi à la suite de reconversions, concentrations ou fusions d'entreprises, doivent être intensifiés, en particulier en accentuant la *formation professionnelle* accélérée. En même temps, la formation continue doit être assurée à tous (ouvriers, employés, techniciens et cadres) pour qu'ils puissent s'adapter aux améliorations et aux transformations des techniques.

Enfin, il serait nécessaire de promouvoir, dans la région, le travail temporaire ou à mi-temps pour les femmes, les étudiants et les retraités, afin de leur permettre de trouver une activité en rapport avec leur situation et leurs aspirations, étant entendu que ce type d'activité ne doit pas susciter la création d'un marché parallèle.

43 Pour un marché de l'emploi « transparent »

Une information meilleure des travailleurs doit être réalisée, car il est indispensable qu'ils soient informés sur les emplois offerts, les qualifications professionnelles demandées, ainsi que sur les formations professionnelles possibles.

Des progrès ont été réalisés à la suite des efforts du Fonds National de l'Emploi en vue de la réalisation d'une véritable bourse nationale de l'emploi et par la création de l'Agence Nationale pour l'Emploi (A.N.P.E.). La région lorraine a été l'une des premières à être dotée d'un centre régional de l'A.N.P.E., et les efforts doivent tendre à valoriser cet outil :

— en lui donnant une plus grande publicité,

— en en faisant un point de passage préférentiel pour le rapprochement des offres et des demandes d'emploi.

Il convient également de suivre l'évolution des différents marchés, et si, dans l'état actuel des études, on ne peut faire encore de propositions précises, le principe d'un *centre d'information régional* doit être retenu comme un service essentiel de la métropole.

Le marché de l'emploi étant caractérisé par des évolutions très rapides, la promptitude de publication des informations est un des objectifs à rechercher.

A cet égard, il semble nécessaire que les entreprises fassent connaître à temps leurs prévisions d'embauche tant en qualité qu'en quantité.

La formation et le recyclage du personnel des entreprises sont des services qui ont une très grande importance en Lorraine ; en effet, la conversion du personnel des mines de fer et la diminution des effectifs

de la sidérurgie ont sensibilisé de nombreuses industries sur ce problème.

En face d'une demande de formation et de recyclage dont la croissance devra être très forte, l'offre lorraine de caractère parapublic ou inter-professionnel a un assez faible impact et on se trouve devant une situation assez paradoxale : l'offre et la demande existent mais ne se rencontrent pas toujours. En effet, bien que la Lorraine semble mieux équipée que la plupart des autres régions françaises (1), la dispersion des efforts dans ce domaine semble avoir nui à l'efficacité de chaque initiative.

5 - MOBILITÉ ET AMÉNAGEMENT

La réalisation d'un marché de l'emploi de qualité : élargi, ouvert et transparent, s'impose comme un objectif essentiel dans tous les domaines de l'aménagement. Le fait de rendre plus satisfaisant le fonctionnement de ce marché suppose l'amélioration des conditions de la mobilité, ce qui s'est traduit dans les propositions d'aménagement par :

— une judicieuse localisation des activités, de l'habitat et des services,

— des liaisons facilitant l'accessibilité aux activités et aux services,

— l'amélioration du cadre de vie.

L'accroissement de la mobilité ne doit plus être subi comme une contrainte par les salariés ; il faut pour cela

que les déplacements plus rapides et plus sûrs facilitent les migrations alternantes et que la mobilité professionnelle corresponde à des possibilités de promotion.

Dans ce contexte, la mobilité qui permet d'ajuster les aspirations des salariés et les besoins des employeurs, apparaît alors :

— comme un des facteurs du développement économique de la région ;

— et comme le moyen de procurer aux salariés une plus grande liberté de choix.

Quant aux actions touchant l'*information* et la *formation*, moins spécifiques de l'aménagement, elles apparaissent néanmoins comme déterminantes ; à cet égard, la Lorraine est, comparativement à d'autres régions, bien dotée, et il convient de s'appuyer sur les services existants et de les valoriser.

La politique décrite ci-dessus est liée à l'existence d'une offre suffisante d'emplois, c'est-à-dire à la création d'activités tertiaires et surtout industrielles qu'il convient donc de promouvoir.

(1) On peut notamment citer :

— Le Centre Universitaire de Coopération Economique et Social (C.U.C.E.S.) ;

— Le Groupe Economique Régional pour l'Amélioration de la Productivité (G.E.R.A.P.E.) ;

— L'Institut de Contrôle de Gestion (I.C.G.) ;

— Le Centre Associé Mosellan au Conservatoire des Arts et Métiers de Paris (C.A.M.O.S.).

CHAPITRE II - POLITIQUE REGIONALE D'INDUSTRIALISATION

1 - DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL - DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Le développement économique régional est l'objectif majeur que s'est assignée la Lorraine ; il exige d'excellentes liaisons, l'élévation du niveau des services, et il se fondera en grande partie sur le développement industriel, ce qui signifie que la Lorraine devra réussir sa conversion et sa diversification industrielles.

Le développement industriel a trois effets :

— il crée des emplois, et contribue donc à fixer ou attirer des populations,

— il procure des revenus individuels qui élèvent le niveau de vie des particuliers et des revenus publics (impôts locaux, patentes, etc...) qui permettent aux communes de créer les équipements dont les besoins se font toujours plus grands parmi la population,

— il entraîne des échanges de biens et de services donc des déplacements qui permettent de créer, d'entretenir et de rentabiliser des infrastructures et des moyens de transport d'un niveau de service élevé.

2 - CARACTÉRISTIQUES ET CONDITIONS DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

21 Localisation des activités industrielles

211 — Déterminismes historiques

Les activités industrielles se sont surtout localisées depuis deux siècles, à proximité des gisements de *matières premières* et (ou) des *sources d'énergie*. Ceci explique l'essor industriel de la Lorraine, basé sur le minerai de fer, la houille, le textile, le sel et le bois.

Mais la découverte de gisements plus riches, ou d'exploitation plus économique, a déterminé de nouvelles caractéristiques de localisation. L'électricité et les dérivés du pétrole ont fourni des substituts énergétiques très avantageux, et l'on sait aujourd'hui distribuer de l'énergie à des coûts sensiblement équivalents, en tous les points du territoire. L'évolution des techniques de production, l'automatisation des processus industriels et l'apparition de nouveaux types d'industries, ont aussi contribué à modifier ces déterminismes historiques.

212 — Nouveaux facteurs de localisation

A défaut de ces deux facteurs de localisation autrefois déterminants, quelles sont donc aujourd'hui les raisons des choix réalisés pour des implantations industrielles et quel peut être le facteur déterminant ? L'élément nouveau en cette deuxième moitié du XX^e siècle est la *ville*, et, plus précisément peut-être, le « mariage » de la ville et de l'industrie. Il apparaît de plus en plus clairement que le facteur déterminant de la localisation industrielle est bien la ville et surtout la grande ville. Paris a été le premier exemple, mais aujourd'hui Lyon, Marseille, les villes

de la Basse-Seine, Strasbourg, montrent que ce facteur nouveau joue pleinement et que son importance semble croître.

Les gisements de matières premières et les ressources en énergie étaient des données naturelles ; l'homme ne pouvait rien pour les augmenter : il les exploitait. Leur nombre était en France assez faible et la concurrence pour les localisations, de ce fait, relativement limitée. Par contre, les villes sont nombreuses et elles sont le fruit de la volonté et des activités des hommes qui les habitent et qui les animent. Le dynamisme et l'imagination des élus et des secteurs économiques d'une ville peuvent faire que cette dernière s'équipe mieux, croît plus vite que les autres, qu'elle donne une image plus favorable, capable d'attirer et de fixer les hommes et les activités. Une concurrence nouvelle s'est créée : *les villes constituent le véritable marché de la localisation des activités industrielles* ; l'internationalisation progressive des entreprises industrielles ne limite pas la concurrence aux seules villes françaises, mais l'étend très largement à l'ensemble des villes européennes.

Quelle est la place de la Lorraine sur ce marché et quels sont les moyens qu'elle est susceptible de mettre en œuvre pour se forger une position concurrentielle à la fois forte et durable ?

22 Motivations des industriels et de l'offre des régions

Les villes, et certaines régions, sont perçues par les industriels comme :

— des marchés importants d'une main-d'œuvre quantitativement et qualitativement adaptée,

— des agglomérations ayant su attirer les services :

- aux entreprises, nécessaires à leur bonne marche,
- aux particuliers, susceptibles de fixer ou attirer les salariés,

— des centres économiques généralement bien reliés à d'autres centres économiques (français ou étrangers) où les industries pourront trouver des débouchés importants dans des conditions d'accès favorables,

— des marchés locaux de consommation importants qui absorberont une partie de leur production,

— une offre de terrains viabilisés, aménagés, bien desservis, sur lesquels ils pourront s'implanter.

Les villes et les régions sont donc perçues par les industriels comme un ensemble diversifié et complet, *dont aucun des aspects ne doit être négligé.*

En Lorraine, l'offre des villes a rarement été déterminée par le dessein de satisfaire les motivations des industriels afin de les attirer. L'offre des villes a été presque exclusivement fondée sur la quantité de main-d'œuvre susceptible d'alimenter à court terme le marché du travail, obtenue par addition : d'une part, des actifs rendus disponibles par la réces-

sion d'un établissement ou du secteur qui les employait et, d'autre part, des jeunes qui vont entrer dans la vie active. Cette offre s'est généralement concrétisée par *la création d'une zone industrielle, dont la dimension a presque toujours été déterminée en fonction de la quantité de main-d'œuvre localement disponible, et jamais compte tenu des besoins d'une industrie moderne.* Il n'existe guère de zone industrielle importante, 500, 1 000 ha ou plus, créée par plusieurs communes, sur un territoire proche d'une ville ou d'un réservoir de main-d'œuvre, parce que sa localisation du point de vue de la proximité des services et ses conditions de desserte en feraient une implantation particulièrement favorable pour satisfaire les besoins de l'industrie moderne.

Cette politique a engendré la création de nombreuses zones industrielles généralement petites (quelques dizaines d'hectares) dont l'aménagement a été souvent coûteux, et qui restent pour la plupart partiellement vides, à moins qu'elles ne soient achetées par des entreprises locales en expansion.

Pour attirer les industries modernes en expansion, les villes et les régions doivent adapter leur offre à la demande des industries modernes. Cela est particulièrement vrai pour la Lorraine. Dans cette région, la majorité de la population active secondaire est encore employée dans trois secteurs d'activités : la sidérurgie, le textile, le charbon et leurs annexes. Or, ces trois activités, pour des raisons diverses, sont en cours de restructuration

ou de récession. De ce fait, leur niveau annuel d'embauche se réduit et elles remettent progressivement sur le marché du travail un certain nombre d'ouvriers et employés. L'automatisation croissante, qui est d'ailleurs la condition d'une industrie moderne, fait que les ouvriers et employés qui perdent leur emploi sont généralement ceux dont la qualification est la moins élevée. La Lorraine offre donc — abstraction faite de circonstances conjoncturelles et structurelles particulières (1) — un marché de l'emploi *quantitativement abondant mais qualitativement insuffisant.* L'effort de formation professionnelle et de scolarisation entrepris depuis quelques années devrait porter ses fruits, mais pour assurer le développement industriel *il faudra l'intensifier*, ce qui implique des efforts accrus de conception, de coordination, d'équipement et surtout d'information.

L'habitat s'est organisé, en Lorraine, autour des puits d'exploitation et des usines, et la dénomination de « vallées » ou de « bassins industriels » montre bien que les *industries traditionnelles n'ont pas fourni l'occasion de créer de véritables villes capables, aujourd'hui, d'attirer de nouvelles industries*, et d'assurer les conditions du développement économique régional.

Les villes de Nancy et de Metz se sont développées, mais il faut recon-

(1) Par exemple : instauration de la semaine continue de 42 heures.

naître que par rapport à d'autres villes françaises, Metz et Nancy ne sont que des villes moyennes et que, comparativement à des villes européennes, elles ne sont bien souvent que de petites villes. Ceci veut dire qu'elles n'apparaissent aux industriels que comme des marchés d'emploi et de consommation relativement limités, et qu'elles n'ont pas suscité la création des services indispensables au développement des entreprises modernes et aux hommes, dont les besoins sont toujours plus grands. Comme le soulignait le Livre Blanc de la métropole lorraine : « Villes et industries de Lorraine ne se sont pas fécondées : les industries n'ont pas créé de villes autour d'elles et les villes ne se sont pas constituées en centres industriels. »

Voilà des handicaps, certes, mais la Lorraine dispose aussi d'atouts. Si elle se définit une politique d'industrialisation fondée :

— sur la valorisation de sa position géographique en créant les *infrastructures et services de transport* qui la relieront efficacement aux grands centres économiques européens ;

— sur la coordination des efforts nécessaires pour améliorer le cadre de vie urbain dans les *agglomérations étendues et la métropole lorraine* ;

— et sur la promotion des *services aux entreprises et aux particuliers*,

alors la Lorraine peut avoir confiance en son avenir et prétendre à une position forte et durable sur le marché des implantations industrielles.

23 Demande des industriels

Des motivations diverses — exposées plus haut — déterminent les industriels à implanter leurs nouveaux établissements à proximité ou dans des agglomérations urbaines. Ces mêmes motivations peuvent leur faire préférer telle agglomération urbaine ou telle région à telle autre.

La localisation précise — à l'intérieur de l'agglomération urbaine ou de la région choisie — est déterminée en fonction de nombreux facteurs : terrains, alimentation en énergie, desserte par les divers moyens de transports, etc... De ce point de vue, les demandes des industriels sont très diverses, variant non seulement avec le secteur d'activité, mais encore avec la politique de l'entreprise (d'intégration ou de sous-traitance) et la taille des établissements créés.

Ces demandes ont généralement été satisfaites :

— par l'implantation dans une *zone industrielle*, préalablement aménagée,

— par l'acquisition d'un *terrain nu* que l'industriel aménageait et équipait pour y installer un établissement.

Ces possibilités ont satisfait les demandes des industriels et continuent à satisfaire les besoins de certains d'entre eux. Mais d'autres industriels — appartenant notamment aux secteurs d'activités qui font appel aux techniques les plus évoluées et aux personnels les plus qualifiés — ne se contentent plus de ces possibilités qui se limitent, dans la plupart des

cas, à une offre de terrain. La présence de services aux particuliers et aux entreprises — par exemple : restaurants d'entreprises, centre médico-social, services d'entretien général ou mécanique, etc... — est une donnée dont les industriels tiennent de plus en plus compte, car elle permet à l'entreprise d'exercer sa fonction dans les meilleures conditions économiques. De ce fait, l'existence de tels services tient une place sans cesse croissante dans les décisions d'implantation.

Le dispositif « zones industrielles + terrains industriels » s'étant révélé à lui seul incomplet, une politique de *pôle industriel* est proposée pour le parfaire.

3 - POLITIQUE RÉGIONALE D'INDUSTRIALISATION

La politique lorraine d'industrialisation doit avoir pour objectif d'adapter l'offre des villes à la demande diversifiée des industriels, elle doit donc se fonder sur trois éléments d'offre :

1. les zones industrielles,
2. l'accueil et la localisation des grands établissements,
3. des pôles industriels.

Cette offre régionale ne doit pas se borner à une offre de terrains. La localisation de ces terrains, leur desserte par les divers modes de transport, l'organisation de leur promotion, la mise à disposition des services nécessaires et la qualité de l'environnement sont des aspects essentiels.

ronnement général sont des éléments faisant partie intégrante de cette offre.

31 Zones industrielles

Les zones industrielles ont été le premier élément de la politique d'industrialisation récente. Les difficultés rencontrées pour remplir certaines de ces zones peuvent s'expliquer. La zone industrielle est un cadre trop étroit pour créer les conditions d'environnement convenant au développement des activités industrielles et commerciales. La capacité d'accueil limitée d'une zone, l'insuffisante diversification qui en résulte, ne permettent pas :

— de desservir efficacement et économiquement toutes les zones par l'ensemble des modes de transport (routes, fer, air, canal) ;

— de faire jouer pleinement l'avantage de la complémentarité et des économies « d'échelle » (économies réalisées par l'achat, la consommation, la production ou la distribution en grandes quantités) ;

— d'implanter et de rentabiliser des services spécialisés : téléx, centre médico-social, centre de calcul, etc. ;

— de créer des équipements communs de qualité et de rentabilité suffisantes (ex. échangeur ou raccordement autoroutier, port fluvial, etc...).

Prises isolément, les zones industrielles ne peuvent participer que faiblement au développement économique de la région. *Mais elles peuvent jouer un rôle important et efficace si elles sont conçues comme un volet d'une*

politique globale d'industrialisation, adaptée à la demande très diversifiée des industriels, dont les autres éléments indissociables et complémentaires sont l'accueil et la localisation des grands établissements et les pôles industriels (voir paragraphes 32 et 33 ci-après).

D'ici 1985, les deux pôles industriels proposés ci-après devraient permettre de créer 30 000 emplois secondaires en Lorraine. Or, à ce terme, d'après les études prospectives de la Mission Régionale de Lorraine, c'est plus du double qu'il faudra créer pour satisfaire les besoins de la Lorraine. Les grands établissements ne suffisent pas non plus à atteindre cet objectif : il est donc *indispensable de poursuivre la création de zones industrielles* qui permettront de recueillir les effets du développement des pôles industriels et de l'implantation de grands établissements, de créer les emplois nécessaires dans d'autres parties de la région que la métropole, et d'accueillir des petits établissements pour lesquels le pôle industriel ne présente généralement pas d'intérêt.

a) Caractéristiques des établissements susceptibles de s'implanter dans une zone industrielle

Les établissements susceptibles de s'implanter dans une zone industrielle présentent *une ou plusieurs* des caractéristiques suivantes :

— ils ne nécessitent que des surfaces restreintes d'implantation (une automatisation croissante de la production détermine cette évolution) ;

— ils fabriquent un produit facilement transportable ou de haute valeur unitaire pour lequel les conditions d'accès aux grandes infrastructures de transport sont de moindre importance ;

— ils sont proches des zones d'habitation, existantes ou nouvelles, et donc particulièrement aptes à l'utilisation d'une main-d'œuvre féminine ;

— ils desservent un marché local et s'en rapprochent autant que possible ;

— ils ne font que peu ou pas usage des services aux entreprises et ne sont donc pas intéressés par l'implantation sur un pôle industriel ;

— ils peuvent tirer avantage et aider à résoudre des problèmes de récessions locales qui libèrent une main-d'œuvre qualitativement et quantitativement suffisante ;

— ils sont fournisseurs, clients ou sous-traitants des grands établissements ou des ateliers implantés dans les pôles industriels.

b) Besoins de ces établissements

— proximité d'un marché de main-d'œuvre, dont une partie importante peut être la main-d'œuvre féminine ;

— possibilité d'accès à un niveau de service général suffisant.

c) Offre de la Lorraine

Les terrains en mesure de recueillir les effets du développement industriel et de satisfaire les besoins des établissements définis ci-dessus, capables d'être équipés en zones industrielles

efficaces, devraient être recherchés à proximité ou dans les agglomérations étendues, les centres de peuplement et certaines villes moyennes dont l'offre paraît généralement adaptée à la demande définie ci-dessus.

d) Procédure de mise en œuvre

La procédure de mise en œuvre des zones industrielles doit permettre à la Lorraine d'être en mesure de répondre rapidement à des demandes ; elle comporte les étapes successives suivantes :

— réservation et viabilisation d'espaces de superficie suffisante, judicieusement localisés ;

— aménagement de l'approche des sites par les divers modes de transport ;

— amélioration du niveau d'offre de service — aux particuliers et aux entreprises — des villes proches ;

— amélioration du niveau de qualification de la main-d'œuvre ;

— promotion de l'image de la localisation ;

— recherche de candidats à une implantation.

32 Localisation et accueil des grands établissements

La politique de zones industrielles n'ayant que partiellement réussi :

— à créer les emplois dont la Lorraine a besoin ;

— à participer au développement économique,

les agents de l'industrialisation se sont efforcés d'attirer de grands établissements. Les premières implantations sont récentes. On citera notamment : Kléber-Colombes à Toul, Sacilor à Gandrange, Citroën à Metz-Borny, Michelin à Epinal-Golbey, Polyfibres à Remiremont.

a) Caractéristiques des grands établissements

Les grands établissements :

— font appel à une main d'œuvre nombreuse (2 000 à 10 000 emplois) et de qualifications très diverses ;

— créent des flux de produits et de personnes importants ;

— ont capacité à créer et développer, de manière autonome, la plupart des services dont ils ont besoin : les services extérieurs auxquels ils font appel sont d'un niveau tel qu'on ne le trouve généralement en France, qu'à Paris.

b) Besoins de grands établissements

— terrains de dimensions suffisantes, de bonne constructibilité, de viabilisation et de construction économiques, judicieusement localisés ;

— proximité (estimée en temps d'accès) de réservoirs de main-d'œuvre importants, dans lesquels les prélèvements opérés par le nouvel équipement ne créeront pas de déséquilibre marqué ;

— proximité d'un niveau de service urbain capable de satisfaire les besoins des individus, de les fixer ou de les attirer ;

— possibilité de desserte du site par des moyens de transport efficaces.

c) Offre de la Lorraine

La Lorraine ne manque pas de terrains dont la localisation, la superficie et les caractéristiques sont susceptibles de satisfaire les besoins des grands établissements. On citera :

— l'extension du site de Toul-Gondreville au Nord du pôle industriel proposé ;

— Dombasle dont le développement pourrait être en partie fondé sur l'industrie du chlore et qui pourrait être efficacement desservi par un canal à grand gabarit — dont la programmation pourrait être envisagée au VI^e Plan ;

— le Nord-Est de Thionville qui bénéficie d'une bonne desserte par plusieurs modes de transport, de la proximité de main-d'œuvre et d'un niveau de services général moyen ;

— l'Est de Metz, qui bénéficie de la proximité de Metz et de son niveau de services, d'un espace vaste, et qui sera doté, à court terme, d'une bonne desserte autoroutière ;

— Carling, dont le développement peut être lié au développement de la pétrochimie, de la carbochimie et des industries qui se situent en aval et qui sera efficacement desservi par l'autoroute Metz-Sarrebruck et par l'aménagement de la N 3A de Saint-Avold à Sarrelouis (voir paragraphe « pôles industriels », ci-après).

d) Procédure de mise en œuvre

La procédure de mise en œuvre de ces zones devrait être équivalente à celle des zones industrielles, à l'exception de la viabilisation qui peut être réalisée par l'entreprise désirant s'implanter et non par la collectivité promotrice.

33 Pôles industriels

Les pôles industriels sont le troisième élément de la politique régionale d'industrialisation proposée. Ils doivent permettre de compléter l'éventail d'offre existant et de répondre aux besoins nouveaux de l'industrie moderne. En particulier, les pôles industriels devraient satisfaire les besoins d'établissements moyens (100 à 500 salariés), demandeurs de services qu'ils ne peuvent pas satisfaire économiquement par leurs moyens propres, et appartenant à des secteurs d'activité particulièrement dynamiques.

Cette politique est :

— une politique *volontaire de concentration des efforts et des moyens*, capable de créer les conditions d'un développement industriel et d'accélérer le développement économique au niveau des agglomérations étendues ;

— le moyen de créer de manière coordonnée, dès *aujourd'hui*, en Lorraine :

- les conditions d'un marché dynamique et fort des services aux entreprises et aux particuliers,
- des ensembles industriels capables de *maîtriser leur croissance et leur*

évolution et d'en diffuser les effets au profit du développement de leur agglomération étendue et des villes plus éloignées auxquelles ils sont bien reliés.

Elle se caractérise essentiellement par :

a) *La taille du pôle* : un pôle industriel devrait être susceptible de créer environ 15 000 emplois secondaires, ce qui implique pour respecter les normes d'urbanisme souhaitées, la disponibilité d'un espace constructible de plus de 700 ha et d'un seul tenant.

b) *Des services aux usines* : expéditions, approvisionnement, transport, personnel, études, conseils et assurances, etc., nécessaires à l'exercice économique de l'activité des entreprises. Chaque fois qu'ils n'existeront pas à proximité du pôle, leur création devra être suscitée. En effet, ils sont un des éléments essentiels de l'offre des pôles industriels, capable de compenser la faiblesse relative de l'offre des villes lorraines et de donner à la région une place concurrentielle sur le marché des localisations.

Certains de ces services s'installeront utilement à l'intérieur d'un pôle industriel (entretien général ou mécanique, emballage-expédition, etc...) mais d'autres — dont le marché s'étend au-delà du pôle à des zones industrielles ou à des clients implantés dans les agglomérations urbaines — s'installeront plus avantageusement dans les villes ou centres relais, où la création de « centres directionnels », judicieusement localisés, doit être projetée et promue.

c) *Une stratégie de mise en œuvre* : la stratégie de mise en œuvre d'un pôle industriel implique la création :

1) *d'un syndicat intercommunal* qui regroupera les communes touchées par les effets directs ou indirects du pôle, réglera, avant la création du pôle, le problème de répartition des investissements et du produit des impôts locaux entre les communes associées et sera maître d'ouvrage.

2) *d'un organisme de promotion du pôle* qui sera maître d'œuvre de l'opération, chargé de la programmer, de mettre en place les infrastructures nécessaires, de promouvoir l'image du pôle et d'attirer les entreprises et les services nécessaires à la réussite de l'opération.

3) *d'une organisation de gestion du pôle* ouverte aux industriels implantés dans le pôle, ayant essentiellement des fonctions de gestion des services communs et de promotion des entreprises implantées, par exemple : campagnes publicitaires, coopératives, information commerciale sur les débouchés des entreprises et de leurs productions, etc... Elle tendrait à prendre le relais de l'organisme précédent qui se réduirait progressivement à une antenne administrative, quand les services nécessaires seront créés, quand le nombre des implantations réalisées sera suffisant pour attirer d'autres implantations et réduire considérablement les efforts de prospection.

d) *Les modalités de mise en œuvre*

Il faudra successivement :

- décider de promouvoir une politique de pôle industriel,
- choisir le ou les sites appropriés,
- programmer les opérations de développement du pôle,
- créer les conditions nécessaires pour susciter l'investissement privé,
- réaliser les investissements,
- coordonner les actions d'information et de prospection des divers agents de l'industrialisation.

Cinq sites, parmi trente-quatre analysés dans la région, semblaient mieux adaptés comme supports d'une politique de pôle industriel. Ces sites ont fait l'objet d'une analyse économique dite « coûts-avantages », fondée sur trois séries de critères :

— les coûts comparatifs de mise en œuvre, qui incluent :

- les terrains,
- l'alimentation en fluides : eau, gaz, électricité,
- les raccordements aux réseaux de transports : route, fer,
- d'autres contraintes, par exemple : le franchissement d'une voie ferrée à l'intérieur d'un pôle.

— les avantages, directs et généralisés, tels que la proximité d'une ville, d'équipements existants (port fluvial, aéroport, université, hôpital, etc.), de services du cadre de vie (corps médical, théâtre, musées, etc...)

— la main-d'œuvre secondaire potentielle, pouvant accéder au pôle industriel en moins de 30 minutes. Ce potentiel a été chiffré en tenant compte de la structure actuelle de la

population active et des perspectives d'évolution des principaux secteurs employeurs.

Cette analyse a défini les sites qui étaient les moins coûteux à mettre en œuvre et qui bénéficiaient des avantages les plus favorables au démarrage de l'opération. A présent terminée, elle fait ressortir que deux sites sont particulièrement adaptés à la mise en œuvre d'une politique de pôle industriel :

— un site sur la rive droite de la Moselle entre Metz et Thionville ;

— un site au Nord-Est de Toul.

Une politique de pôle industriel utilisant ces deux localisations et engagée au VI^e Plan pourrait être un atout important du développement industriel régional et devrait bénéficier d'une priorité de choix.

La zone industrielle de Carling — dont un Conseil Interministériel et le Conseil Général de la Moselle viennent de décider récemment la mise en œuvre — constitue la première phase de la création d'un pôle industriel. Mais pour que Carling devienne un véritable pôle industriel, il faut d'abord que soit réalisée la restructuration urbaine de l'ensemble du Bassin Houiller — dont les éléments forts sont Saint-Avold et Forbach — afin d'accueillir le tertiaire supérieur indispensable qui fera de cette agglomération étendue jusqu'à Sarreguemines un moteur du développement économique.

4 – AUTRES ÉLÉMENTS DE L'OFFRE RÉGIONALE

D'autres éléments — en dehors de ceux définis ci-dessus — caractérisent l'offre régionale. Deux catégories d'éléments méritent une attention particulière : les aides à l'industrialisation et les avantages cumulatifs que la région peut mettre en évidence pour attirer l'implantation de certains secteurs d'activité et sur lesquels elle peut fonder une politique de prospection et d'équipement.

41 Aides à l'industrialisation

Les aides à l'industrialisation sont généralement perçues par les industriels comme un élément d'offre de la région qui en bénéficie. Elles sont attribuées à des zones faisant face à des difficultés (récession économique, conversion industrielle) ou dont il faut assurer le développement. Dans la plupart des cas, donc, elles ne constituent pas un avantage supplémentaire mais compensent un handicap et visent à donner, à ces zones ou régions, une situation concurrentielle équivalente à celles des autres régions. Le fait, pour une région de disposer d'aides à l'industrialisation, de pouvoir proposer des primes et des exonérations aux industries susceptibles de s'implanter ne donne aucune certitude sur la possibilité d'attirer effectivement des établissements industriels.

Il faut noter que :

— ces primes et exonérations n'interviennent de façon décisive dans le

choix d'une implantation que si les autres éléments de l'offre, dans le choix proposé, sont équivalents ;

— les industriels peuvent préférer une localisation meilleure non primée — éventuellement extérieure à la France, d'ailleurs — dont les avantages apparaissent largement supérieurs à l'octroi d'une prime ou au bénéfice d'exonérations. Des exemples récents, telle l'implantation de Général Motors à Strasbourg, sont la preuve de cette tendance.

Pour assurer sa position concurrentielle, une région ne doit pas compter sur les seules aides à l'industrialisation dont elle peut bénéficier, il lui faut s'équiper, valoriser ses atouts et se créer des avantages durables, que les industriels prennent en compte dans leurs décisions d'implantation.

42 Avantages cumulatifs de la région

Les terrains nécessaires à la localisation des établissements et les aides à l'industrialisation ne sont pas les seuls éléments de l'offre régionale. Une offre régionale de qualité, c'est aussi :

— une situation favorable par rapport à des marchés puissants et des moyens d'accès à des marchés ;

— des secteurs d'activités déjà implantés et dont la production ou la proximité peut être un avantage ;

— un marché du travail de qualité ;

— des moyens de communications, des moyens d'éducation ;

— des villes et leurs services.

L'ensemble diversifié de ces avantages constitue ce qui est généralement appelé « les avantages cumulatifs de la région » et dont le rôle, dans les décisions d'implantation, semble croître.

Mais ces avantages cumulatifs ne satisfont pas de manière uniforme l'ensemble des besoins de tous les secteurs d'activité. Certains sont plus aptes à satisfaire les besoins de tel secteur d'activité et ne pourront jamais pleinement satisfaire les besoins d'un autre secteur. Pour être capables de susciter rapidement l'implantation d'établissements industriels et réussir la diversification industrielle, la Lorraine et les promoteurs lorrains de l'industrialisation devront :

a) avoir une connaissance précise — et périodiquement actualisée — des besoins et des facteurs de localisation des différents secteurs d'activités ;

b) faire un bilan complet de l'offre régionale actuelle afin de déterminer les secteurs d'activité dont elle est le mieux en mesure de satisfaire pleinement les besoins, et que l'on peut donc espérer attirer rapidement en Lorraine par une ample information et une prospection méthodique fondée sur ce qui existe, par exemple : la Bourse de Sous-Traitance de l'Est ;

c) définir les secteurs d'activité dont les besoins ne sont que partiellement satisfaits par l'offre régionale mais qui pourraient l'être entièrement à court, moyen ou long terme, par des équipements et des aménage-

ments. La comparaison du coût de ces aménagements et de leur contribution à l'amélioration de l'offre régionale permettrait de sélectionner les programmes qui, pour un coût minimum, feraient de la Lorraine une région d'implantation favorable pour un éventail plus large de secteurs d'activités.

Chaque région souhaite attirer les *secteurs d'activités* les plus capables de participer au développement économique régional. De ce point de vue, tous les secteurs ne sont pas équivalents : l'essor qu'une nouvelle industrie imprime au reste de l'économie régionale dépend de plusieurs facteurs : il s'agit de savoir dans quelle mesure elle utilise les ressources locales, si une partie de sa production peut être sous-traitée sur place, dans quelle proportion les revenus qu'elle engendre sont consacrés à l'achat de biens et à l'utilisation de services locaux, si les facilités qui sont créées pour elle (voie ferrée, adduction d'eau, etc.) rendent le milieu plus propice pour d'autres industries, et si la nouveauté de sa technique et de ses méthodes sera imitée dans d'autres secteurs.

Laisser s'implanter des secteurs d'activités qui participent faiblement au développement économique régional peut empêcher l'implantation de secteurs plus inducteurs et nuire à l'objectif fixé de développement. On peut donc envisager de préconiser une politique de sélection des secteurs à attirer.

Les premières études faites sur ces bases montrent que parmi les secteurs en expansion, la transformation des métaux et la construction mécanique, le secteur des machines et appareils électriques, les industries chimiques sont susceptibles de s'implanter en Lorraine, moyennant un minimum d'investissements collectifs nouveaux.

Mais si des différences existent entre les secteurs d'activités, il en existe aussi entre *entreprises d'un même secteur*. Leurs politiques peuvent être différentes : politique d'intégration (réaliser l'ensemble des productions et des fonctions à l'intérieur de l'entreprise) ou politique de sous-traitance ; choix d'un fournisseur unique national ou choix de fournisseurs locaux, etc... Ces différences sont parfois plus marquées au sein d'un même secteur qu'entre secteurs et dans le cadre d'une politique régionale d'industrialisation, la sélection des secteurs d'activités paraît finalement moins importante que la sélection des entreprises dont les politiques sont les plus aptes à les faire participer à l'essor économique régional.

5 - MISE EN ŒUVRE D'UNE POLITIQUE RÉGIONALE D'INDUSTRIALISATION

La mise en œuvre d'une politique régionale d'industrialisation pourrait comporter les phases et actions suivantes :

— *amélioration de l'offre régionale* par la mise en œuvre des structures définies ci-dessus :

- zones industrielles,

- accueil des grands établissements,
- pôles industriels.

— *information sur la région et promotion du développement industriel* par des moyens divers.

L'information fondée sur l'analyse de l'offre régionale et des besoins des divers secteurs d'activité, devrait être faite auprès des secteurs dont l'offre régionale est capable de satisfaire les besoins, qui trouveraient donc, en Lorraine, une localisation avantageuse et que la région souhaite attirer. Pour réaliser cette information dans les meilleures conditions d'efficacité et d'économie, la définition des modalités de collaboration des différents agents de l'industrialisation sera nécessaire.

Les organismes de promotion des pôles industriels, attachés à cette seule fonction, pourraient être des émanations des Comités d'Aménagement et du Plan d'Équipement (C.A.P.E.) ou fonctionnellement liés à ces organismes.

Certaines actions d'information ou de promotion pourraient être utilement envisagées à l'échelon régional et l'Association pour l'Expansion Industrielle de la Lorraine (A.P.E.I.L.O.R.) pourrait jouer un rôle efficace de coordination.

L'agglomération étendue pourrait être un cadre adapté à la promotion du développement industriel. Sans susciter la création d'organismes nouveaux, il paraît intéressant de réfléchir sur les modalités et les conditions d'une promotion efficace à cette échelle.

— *élévation du niveau des services du cadre de vie*, par :

— la mise en œuvre des politiques diverses qui seront définies :

- dans le schéma d'aménagement de la métropole lorraine,
- dans les propositions des autres agents publics de l'aménagement (G.E.P., commissions P.M.E., etc...),

— l'initiative des différents promoteurs : industriels, commerciaux, immobiliers, etc...

— *création d'indicateurs régionaux* permettant de suivre les évolutions et les résultats de la politique adoptée. Parmi ces indicateurs, on peut citer :

- le nombre d'emplois créés, par semestre, dans un secteur d'activité donné,
- le nombre d'établissements créés,
- le revenu moyen par habitant,
- le nombre d'étudiants, le nombre d'adultes suivant des cours de formation professionnelle, etc.

— *réexamen périodique de la politique régionale d'industrialisation*, sur la base des indicateurs régionaux et des évolutions constatées afin de définir des actions promotionnelles et de nouvelles priorités d'équipement. La préparation des plans quinquennaux devrait être une occasion de réexamen. Des échéances intermédiaires supplémentaires pourraient être utilement envisagées.

6 - LES VILLES : MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT

Des motivations diverses déterminent les choix des industriels dans la re-

cherche de localisations pour les établissements qu'ils créent. Un facteur semble prendre une part prépondérante et croissante dans ces décisions : *la ville*.

Les villes sont devenues concurrentes sur le marché de la localisation des établissements industriels, ce qui constitue à la fois un handicap et un avantage :

— un *handicap* parce que les villes sont nombreuses — et en nombre croissant — et qu'il en résulte une concurrence accrue ;

— un *avantage* parce que les villes sont le résultat de l'imagination, du dynamisme et de la volonté des hommes qui les habitent et les animent ; la situation concurrentielle d'une ville dépend donc largement de ces hommes et moins de déterminismes géographiques ou économiques.

Il ne suffit pas qu'une région soit capable de satisfaire les besoins d'un secteur d'activité pour que ce secteur s'implante dans la région considérée. Il est probable qu'il choisira une autre région si cette dernière offre de meilleures possibilités. Dans une situation concurrentielle où l'offre excède largement la demande, une région ne peut se satisfaire d'être bonne, elle doit être la *meilleure*. Pour ce faire, elle doit s'efforcer de créer l'offre la mieux adaptée à la demande des activités industrielles et des hommes.

La création de cette offre, dans les villes, nécessitera sans doute des

investissements importants mais dont l'importance paraît devoir être diminuée par l'imagination et le dynamisme des hommes qui habitent et animent ces villes et qui sauront :

— coordonner les actions et volontés hétérogènes,

— trouver des solutions neuves aux besoins et problèmes nouveaux,

— promouvoir les initiatives capables de participer au développement économique local ou régional,

— susciter l'initiative et l'investissement privés en créant une image dynamique et moderne de la ville.

L'objectif essentiel à atteindre par la mise en œuvre d'une politique régionale d'industrialisation, est de faire des agglomérations étendues de véritables *moteurs du développement économique*, capables d'assurer, par leurs moyens et leur dynamisme propres, le développement économique régional, et de créer les équipements et les conditions nécessaires :

- pour satisfaire les besoins des hommes et des collectivités ;
- pour attirer d'autres activités et populations.

Cet objectif sera atteint si la région est notamment capable de promouvoir efficacement les services nécessaires aux industries modernes, auxquels les chefs d'entreprises, candidats à une implantation nouvelle, attachent une importance croissante.

CHAPITRE III — SERVICES AUX ENTREPRISES

L'offre d'une gamme de services de haut niveau extérieurs aux entreprises constitue un atout majeur de l'économie d'une région, car :

— elle favorise le développement de cette économie,

- en répondant aux besoins des entreprises,
- en créant des emplois et des revenus supplémentaires ;

— elle accélère la croissance et élargit le rayonnement des villes dans lesquelles ces services sont implantés.

1 — SITUATION ACTUELLE EN LORRAINE ET TENDANCES

Il convient ici de préciser :

— les besoins exprimés actuellement par les utilisateurs de services de la métropole et s'ils sont satisfaits en Lorraine ou hors de la région ;

— les ressources actuelles de la métropole lorraine en matière de services aux entreprises, l'audience des prestataires de services lorrains, les obstacles au développement de leur activité ;

— les causes de l'évolution récente du marché régional des services et les actions qui peuvent favoriser sa croissance.

11 Inventaire de l'offre et de la demande

Traitement de l'information : la demande, en pleine expansion, s'adresse presque exclusivement aux prestataires

lorrains ; mais les prestations de haut niveau sont généralement sous-traitées hors de la région, par suite du manque d'équipement dû à la faiblesse de l'offre locale de prestations complexes.

Assistance juridique, fiscale, comptable : (conseils de direction, de gestion et d'organisation) : on note une absence de conseils en organisation et de conseils en direction dans la région ; les sociétés d'expertise comptable offrent quelques possibilités de conseil en gestion.

Recrutement et sélection de personnel « techniciens » et « cadres » : la présence d'un prestataire à Nancy semble suffire à la demande des entreprises de Meurthe-et-Moselle, son aire d'action est essentiellement le département. L'absence de prestataires en Moselle s'explique par une plus faible demande et par le recours aux services parisiens. La demande se développe à un rythme soutenu, mais cette activité devrait être « désenclavée » et avoir un rayon d'action interrégional pour créer un marché suffisant.

Formation de recyclage : ce service, dont l'intérêt est grand en Lorraine, est assuré en partie seulement par des prestataires régionaux, en majorité de type parapublic ou interprofessionnel. Il faut noter que les entreprises importantes ont leurs propres services.

Publicité : la présence d'antennes importantes d'agences parisiennes et

d'entreprises locales dynamiques fait que l'offre de services est satisfaisante. En revanche, la demande est faible et de plus s'oriente bien souvent vers Paris.

Services auxiliaires du commerce extérieur : peu d'établissements exportateurs utilisent les services de conseil et d'assistance aux exportateurs. Il serait souhaitable de favoriser une meilleure connaissance des prestations offertes par les organismes privés et un élargissement des moyens des organismes publics.

Etudes, recherches, documentation économique et commerciale : la demande de ces services est faible dans la région. Pour les études de marché, la demande provient d'une entreprise sur dix environ, et, faute de prestataire régional, s'adresse presque exclusivement à Paris.

Traduction : dans ce domaine coexistent en Lorraine une demande très faible, émanant de moins de 10 % des entreprises, et une offre pratiquement inexistante.

Recherche et développement : les effectifs de recherche sont importants, mais leur action est relativement peu efficace. L'évasion de la prestation hors région est considérable (2/3 du marché régional).

Etudes techniques : pour être en mesure d'offrir un service de haut niveau dans la région, il serait indispensable d'accroître le volume d'affaires des entreprises prestataires les plus structurées et de favoriser les

associations entre prestataires complémentaires.

Contrôles techniques : ces contrôles, qu'ils soient obligatoires et réglementaires, ou facultatifs, sont toujours effectués par des laboratoires, des bureaux d'études techniques et des organismes agréés pour le contrôle réglementaire, c'est-à-dire par des bureaux régionaux émanant d'organismes nationaux. De ce fait, l'ajustement de l'offre et de la demande ne pose pas de problème.

12 Les aspects positifs et les carences de l'offre de services

L'analyse de la situation actuelle montre :

— que l'appel à des prestataires extérieurs à la région émane surtout d'entreprises importantes ;

— et que, du fait du dialogue qui s'instaure entre les spécialistes à l'intérieur des entreprises demanderesse et les prestataires de services, la localisation de la fonction tertiaire des entreprises a une influence nette sur le choix de ces prestataires.

Il faut donc faire une distinction entre les services dont la prestation dépend du siège social de l'entreprise et ceux qui sont directement commandés par les établissements de production.

Parmi les *services qui dépendent de la localisation des sièges sociaux* des entreprises :

• certains sont bien implantés dans la métropole parce qu'ils sont demandés par un grand nombre d'entre-

prises moyennes (comptabilité, assistance juridique et fiscale) ;

• d'autres ont des difficultés à s'exercer dans la métropole, parce qu'ils sont demandés par des entreprises importantes dont les sièges sociaux ne sont généralement pas implantés dans la région (études de marché, conseils de direction et d'organisation, sélection de cadres).

Pour les *services qui dépendent de la localisation des établissements de production*, l'éventail de l'offre des prestataires est très ouvert et peut varier en fonction :

— du volume de la prestation moyenne fournie (par exemple : les services juridiques, fiscaux et comptables) ;

— de l'équipement des prestataires (par exemple : traitement de l'information) ;

— de la spécialisation de leur personnel ; une spécialisation poussée n'est possible qu'à partir d'un certain volume de chiffre d'affaires (par exemple : publicité, études techniques).

L'éventail des prestations demandées par les entreprises étant lui-même très ouvert, on conçoit l'extrême difficulté de toute action globale pour l'amélioration des services aux entreprises.

Il est possible de conclure que l'offre est généralement satisfaisante lorsqu'elle a en face d'elle une demande suffisante ; le *transfert en Lorraine de sièges sociaux de grandes entreprises* ne peut être qu'un objectif à long terme, impliquant que la prestation de services en Lorraine atteigne un

certain seuil qualitativement et quantitativement. Ce seuil ne pourra être atteint que :

— dans le cadre d'une politique industrielle régionale efficace attirant des entreprises moyennes dynamiques,
— par l'amélioration de la gestion des Petites et Moyennes Entreprises.

2 – OBJECTIF

Au cours des prochaines années, les activités tertiaires de haut niveau vont occuper des effectifs croissants en nombre et en qualité.

Jusqu'à présent, l'implantation de ces activités s'est faite surtout dans la région parisienne, mais, pour créer de véritables métropoles d'équilibre, il est indispensable que cette croissance ne concerne pas cette seule région.

Il convient de développer les activités de services en Lorraine en les diversifiant.

3 – PROPOSITIONS

Les actions propres à chaque service peuvent être classées en fonction de leur objet :

C'est ainsi qu'on peut distinguer :

31 Les actions sur les prestataires de services

Elles peuvent se présenter sous différentes formes :

— favoriser les regroupements, les associations (traitement de l'information, documentation, bureaux d'études techniques du bâtiment et des travaux publics) ;

— aider directement les organismes présentant un caractère de service public (bourse de sous-traitance, C.N.C.E. (1)).

A cet égard, la Bourse de Sous-Traitance de l'Est, qui assure la relation entre l'offre et la demande pour les fabrications dans le secteur des métaux, envisage d'étendre son action aux services :

— inciter les prestataires à s'installer dans certaines agglomérations peu équipées (sélection du personnel à Metz, traitement de l'information à Thionville) ;

— coordonner l'action des prestataires en vue d'un impact plus grand (formation, recyclage) ;

— favoriser la conversion et la diversification de certains prestataires à client unique : industrie extractive ou sidérurgique en particulier (bureaux d'études d'installations industrielles).

32 Les actions sur la demande de services

Il faut distinguer :

— les actions sur la demande actuelle qui sont des actions d'information sur l'existence et le niveau de tel ou tel type de services :

• soit que le besoin du service soit satisfait hors de la région (études de bâtiment et génie civil) ;

• soit que le service soit insuffisamment utilisé ou connu (traitement de l'information, conseils juridiques, fiscaux et commerciaux à l'exportation),

— les actions sur la demande potentielle : cette forme d'action ne peut être utile qu'à terme. Il s'agit, dans la mesure où l'on veut développer telle ou telle forme de service, d'orienter la politique de décentralisation :

• vers l'implantation de sièges sociaux ou au moins de services disposant d'une large autonomie dans le cadre d'entreprises importantes en vue d'accroître la demande auprès des prestataires locaux (conseils en organisation, sélection du personnel de haut niveau) ;

• vers l'implantation d'industries de transformation utilisatrices de services (bureau d'études d'installations industrielles, traitement de l'information) ;

• vers l'implantation de laboratoires industriels pour développer la prestation du service « recherche ».

— la création d'une banque de données qui permettrait de satisfaire les besoins d'information économique, fiscale, etc...

33 Les actions sur l'environnement régional qui peuvent s'exercer dans plusieurs directions :

— favoriser la formation de spécialistes en accord avec les prestataires, par une action d'information, dans les milieux universitaires, sur les besoins de la région en juristes de sociétés,

interprètes, informaticiens, publicitaires ;

— favoriser la création de centres d'affaires dans les plus grandes agglomérations urbaines qui attirent fortement divers types d'activités de services tels que les conseils d'entreprise, les agences de publicité, et qui peuvent renforcer notablement le caractère attractif d'un centre ville ;

— permettre aux services situés dans une des deux agglomérations étendues de la métropole d'avoir un rayonnement d'action vraiment régional. Ceci est surtout nécessaire dans les entreprises de services pour lesquelles la structure critique, qui ne peut être atteinte qu'à partir d'un certain volume de chiffres d'affaires, conditionne la prestation de services de haut niveau (bureau d'études techniques du bâtiment et des travaux publics, agences de publicité) ;

— favoriser la création de « parcs de recherches » où se regrouperaient les laboratoires privés ou publics, permettant ainsi la mise en commun des moyens techniques de la recherche et le rapprochement des chercheurs. La métropole lorraine, compte tenu des laboratoires et services existants, pourrait ainsi accueillir deux parcs : un parc de recherches médicales à Nancy et un parc de recherche technologique à Semécourt ;

— favoriser l'expansion et le progrès des télécommunications ; la décentralisation des industries et la relative

(1) Centre National du Commerce Extérieur.

dispersion des lieux de production, d'assemblage, de distribution, suppose un réseau de télécommunications, rapide, immédiat et sûr.

34 Enfin, les actions auprès de la puissance publique :

— privilégier l'implantation dans la région de *centres de recherche publics* susceptibles de présenter un pouvoir attractif pour certaines entreprises et d'entraîner le développement de l'activité des services de haut niveau dans la région ;

— aménager, à titre d'entraînement, la politique d'*aide à la décentralisation des activités tertiaires* pour qu'elle ait un caractère plus incitatif, et chaque fois que les critères de localisation ne sont pas déterminants, susciter l'*implantation dans la région de services d'audience nationale*.

4 – POUR UN MEILLEUR NIVEAU DE SERVICES

L'économie moderne accorde de plus en plus d'importance aux activités de services pour valoriser les produits de l'industrie et pour fournir aux entreprises des informations relatives à la production, au marché et à l'environnement économique.

Il convient d'améliorer l'activité des services dans la région et d'affirmer l'esprit d'innovation par le développement de l'université, des centres de recherche, de la formation profession-

nelle. Il faut également que la métropole puisse offrir un cadre suffisamment attractif pour retenir les élites et rééquilibrer ainsi l'attraction de Paris.

Enfin, l'absence de langage commun aux entreprises et aux prestataires de services apparaît comme un obstacle important au développement cohérent d'activités de services de niveau supérieur au plan régional et une priorité devrait donc être donnée à une « information pédagogique » réciproque, essentiellement au sein des Petites et Moyennes Entreprises.

Ces services, généralement conçus pour des entreprises industrielles, pourraient être utilement étendus et bénéficier à des secteurs traditionnels (par exemple l'agriculture et l'artisanat) dont l'industrialisation pourrait participer à l'accélération du développement régional.

CHAPITRE IV - AGRICULTURE INTENSIVE

En 1965, selon l'I.N.S.E.E., 56 % du territoire de la Lorraine étaient utilisés pour les productions agricoles (1 320 000 hectares sur 2 360 000).

Chaque année, un millier d'hectares environ sont absorbés par les extensions des aires urbanisées (bâtiments et leurs annexes, voirie, etc...). Ils sont prélevés non seulement sur les sols agricoles, mais aussi sur les forêts et les terres incultes. La réalisation du schéma d'aménagement de la métropole nécessitera environ *vingt mille hectares en quinze ans*, soit 0,8 % du territoire de la région, pour l'urbanisation et les équipements de voirie et de services. *Globalement*, elle ne réduira pas fortement la place occupée par les activités agricoles contrairement à une opinion assez répandue.

Toutefois, *localement*, dans les communes où s'effectueront les principales extensions urbaines, des problèmes individuels de réinstallation ou de changement de profession seront posés à un certain nombre d'actifs agricoles : quelques dizaines par an, moins d'un millier au total (alors que la population active agricole de la région est d'environ 75 000 personnes actuellement et sera encore, selon diverses prévisions, de 40 000 à 50 000 personnes en 1985).

Une grande partie des transferts fonciers nécessaires à l'urbanisation se feront par voie amiable comme cela a été le cas dans le passé. Pour les autres, il importe naturellement que les *problèmes d'indemnisation* des agriculteurs concernés, qu'ils soient propriétaires ou fermiers, soient réglés

équitablement par rapport aux préjudices subis, dans la cadre de la législation sur l'expropriation.

Pour que l'aménagement de la métropole favorise le développement de l'agriculture régionale, trois problèmes principaux sont à résoudre :

— l'information des agriculteurs sur *l'avenir des terres* qu'ils utilisent ;

— la promotion des *productions intensives* à partir de centres de production modernes ;

— la prise en compte des intérêts agricoles dans les zones où se poseront des problèmes particuliers relatifs aux loisirs ou à l'embellissement des paysages (cf. chapitre « sports, loisirs et culture » page 61, et chapitre « paysage » page 122).

1 - INFORMATION DES AGRICULTEURS SUR L'AVENIR DES TERRAINS QU'ILS UTILISENT

Pour pouvoir s'exercer normalement, l'agriculture requiert des investissements à plus ou moins long terme : plantations, amendements, bâtiments d'exploitation, parfois drainages ou irrigations...

Il est donc nécessaire que, dans le cadre qui sera défini par le schéma d'aménagement de la métropole, les S.D.A.U. et les P.O.S. précisent rapidement les tracés des infrastructures et les limites des aires à urbaniser. Il faut également que dans le cadre des procédures de programmation en

cours (notamment pour le VI^e Plan) les échéances approximatives de réalisation des schémas et des plans soient indiquées.

Cela permettra, en effet, aux agriculteurs non concernés par ces extensions de s'équiper en ayant la certitude d'amortir leurs investissements, et aux autres de préparer leur avenir dans de bonnes conditions : notamment grâce à l'action des sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (S.A.F.E.R.).

Pour les agriculteurs qui se trouveront à proximité des extensions urbaines à créer, cette situation nouvelle ne sera pas sans avantages. En effet, si la *proximité urbaine* peut leur poser des problèmes (coût de la main-d'œuvre plus élevé, difficultés de voisinage) elle leur procurera, ainsi qu'à leurs familles, un niveau de services plus élevé qu'actuellement, notamment en matière d'approvisionnement, d'enseignement, et d'une façon générale de tous les services urbains. D'autre part, certains d'entre eux pourront, grâce au *marché de consommation* qui se trouvera à proximité de leurs exploitations, se spécialiser dans des productions plus rentables : légumes de plein champ, grandes étables laitières, par exemple.

2 - CRÉATIONS DE CENTRES DE PRODUCTION INTENSIVE ET SPÉCIALISÉE

Parmi les branches de la production agricole qui ont été particulièrement touchées par les extensions des années

passées, on peut citer le *maraîchage*, *l'horticulture* et les *pépinières*.

Souvent situés au voisinage immédiat des villes, les sols utilisés pour ces productions sont parmi les premiers sur lesquels s'effectuent les extensions des périmètres bâtis. Jusqu'à présent, la plupart des producteurs ayant vendu leurs terrains pour l'urbanisation ne se sont pas réinstallés ailleurs mais ont changé de profession. Il en est résulté une baisse lente mais continue du potentiel de production régional en matière de légumes frais.

Après un bref inventaire de la situation actuelle, des propositions seront présentées ci-après.

21 Inventaire de la situation actuelle

Selon une étude faite par les services régionaux de l'Agriculture en 1968-1969, les cultures intensives (légumes et végétaux d'ornement) occupent en Lorraine moins de 1 000 ha (dont 500 pour les légumes) ce qui représente moins de 1 % des surfaces françaises.

Les structures de production sont faibles, quelques entreprises seulement atteignent des dimensions viables, et les emprises sont dispersées dans la région comme autour de chaque agglomération. Aucun centre de production ne prédomine nettement sur les autres ; les trois plus importants sont ceux de Metz, Nancy et Lunéville, dont aucun n'atteint une centaine d'hectares.

Toutefois, il existe certains *éléments de dynamisme* parmi lesquels on peut citer :

— la coopérative maraîchère de Lunéville (orientation vers les productions de serre),

— la zone de Marly-Cuvry au Sud de Metz (légumes de plein champ et pépinières dont deux sont intégrées dans des « entreprises de paysages »),

— un « serriste » à Saint-Mihiel (laitues notamment),

— un horticulteur à Thionville (fleurs),

— un pépiniériste-horticulteur à Saint-Avold (surtout végétaux d'agrément).

22 Propositions de création de centres de production intensive moderne

Le dynamisme des éléments indiqués ci-dessus et des autres entreprises comparables n'est pas suffisant pour donner à la métropole et à la région un secteur de productions végétales intensives qui soit à la dimension souhaitable pour le marché de consommation lorraine de 1985. Pourtant, avec une production bien organisée et des entreprises dynamiques, la Lorraine pourrait fort bien, non seulement satisfaire certains besoins locaux, mais produire pour des *consommateurs extérieurs* : d'autres régions à climat comparable le font déjà, ainsi que quelques-uns des producteurs lorrains actuels.

Pour que ces deux possibilités puissent se réaliser, il est proposé de créer dans la région un nombre limité de centres de production importants, constituant des unités économiques solides et capables de donner un nouveau développement à ce secteur de production.

Cette méthode, tout à fait comparable à celle des zones industrielles, permettrait de créer des *emplois* et des *revenus* concourant au développement économique de la région, tout en offrant des *possibilités de reconversion* à des actifs agricoles désireux ou contraints d'abandonner l'agriculture de type classique, et souhaitant conserver une activité professionnelle dans la branche agricole.

Il faut pour cela :

a) *trouver des sites* présentant des aptitudes nécessaires : terrains assez plats, perméables, non inondables, d'une surface d'au moins 100 hectares d'un seul tenant, bien desservis par route et si possible par voie ferrée. A la suite d'études faites par le Ministère de l'Agriculture, deux sites ont été repérés : celui de *Chenevières* près de Lunéville et celui de *Cuvry* près de Metz. Il n'est pas exclu que d'autres sites puissent être trouvés dans la région.

b) *créer un maître d'ouvrage et équiper ces sites* : voirie, eau, électricité, chauffage collectif pour les serres, installations de conditionnement.

c) *rétrocéder les terrains équipés par parcelles* de 5 à 10 hectares à des maraîchers, horticulteurs ou pépiniéristes originaires ou non de la région et organisés dans des groupements de producteurs agréés par le Ministère de l'Agriculture.

Actuellement, le site de *Chenevières* a fait l'objet d'un début d'équipement qui devra être poursuivi ; celui de *Cuvry* sera à organiser dans les prochaines années.

SECTION B

ENSEIGNEMENT

SUPERIEUR ET SANTE

CHAPITRE I - ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

1 - SITUATION ACTUELLE

Depuis 10 ans, et plus particulièrement depuis 5 ans, l'enseignement supérieur a connu, en Lorraine comme dans les autres régions françaises, un développement rapide : de 1960 à 1970, les effectifs des établissements lorrains sont passés de 7 000 à 24 000 étudiants qui se répartissent entre Nancy (20 000), Metz (3 000), Epinal et Longwy (quelques centaines). Les opérations nouvelles les plus importantes qui ont été engagées ces dernières années sont constituées par les ensembles universitaires du plateau de Brabois au Sud-Ouest de Nancy, de l'Ile du Saulcy à Metz.

Dans le cadre de la loi d'orientation universitaire, les établissements de Nancy se sont constitués en trois universités, dont les deux premières coïncident presque rigoureusement avec les groupements géographiques existants ou en voie de création :

— l'Université I comprend les établissements de médecine, de pharmacie et de sciences, dont la très grande majorité est appelée à s'implanter sur le plateau de Brabois ;

— l'Université II rassemble les établissements de lettres et sciences humaines, de droit et de sciences économiques, qui sont établis dans le centre de la ville ;

— l'Institut National Polytechnique rassemble sept écoles supérieures d'ingénieurs dispersées dans le tissu urbain de Nancy.

A Metz, les établissements existants, à l'exception de l'Ecole Nationale d'Ingénieurs, se sont constitués en une Université, dont la tutelle est actuellement assurée par le Recteur de l'Académie de Strasbourg.

2 - PROBLÈMES POSÉS

La tendance à l'accroissement des effectifs devrait se poursuivre, puisqu'on peut estimer, malgré l'incertitude qui s'attache à ce type de prévisions, qu'il y aura entre 45 000 et 55 000 étudiants originaires de Lorraine en 1985, alors qu'ils ne sont que 20 000 actuellement. Cela ne signifie nullement que la région doit refuser les étudiants qui, en provenance d'autres régions ou de pays voisins, seraient attirés par les universités lorraines. Bien au contraire, l'autonomie qui leur est donnée doit leur permettre d'accentuer le rayonnement qu'elles ont déjà. Mais ces chiffres indiquent un ordre de grandeur, qui met en évidence la nécessité de créer un grand nombre d'établissements nouveaux.

Toutefois, s'il est admis par tous qu'il est indispensable pour cela de prendre en compte d'autres critères que la seule disponibilité de terrains au fur et à mesure que les besoins urgents se présenteront, un grand nombre d'incertitudes demeurent, qui tiennent soit à la difficulté de définir le contenu de ces facteurs, soit au caractère apparemment contradictoire de différents critères.

21 Problèmes d'orientation des établissements d'enseignement supérieur

Jusqu'à présent, l'enseignement supérieur assurait essentiellement la *formation*, surtout générale, des étudiants. Si l'on considère les dimensions nouvelles que prennent les problèmes de développement économique, il est nécessaire, pour la métropole et pour la région, de valoriser le potentiel universitaire, en utilisant par exemple les centres de *recherche* comme moteurs des activités industrielles ou tertiaires de pointe qu'il est souhaitable de développer ou d'implanter. Des rapports plus étroits avec les activités économiques pourraient également parfaire la formation des étudiants, en les préparant davantage à la profession qu'ils exerceront à l'issue de leurs études. Enfin, les établissements d'enseignement supérieur devraient être plus largement ouverts aux adultes, notamment pour leurs besoins de formation complémentaire et de *recyclage*.

Mais ces principes, qui sont à peu près admis, n'ont pas encore été traduits en orientations précises, ni pour les établissements existants, ni pour ceux qui se créent dans le Nord de la Lorraine.

22 Principes de localisation par rapport à la demande

Certaines considérations semblent aller dans un sens opposé, lorsqu'on aborde le problème du nombre et des principes de localisation des ensembles universitaires à créer à terme de 15 ans.

— la meilleure utilisation des services communs, tels que les cités universitaires, les équipements sportifs, les bibliothèques, et la facilité des échanges interdisciplinaires militent en faveur de la *limitation du nombre* de centres universitaires ;

— en sens inverse, il est établi que la proximité des établissements favorise leur fréquentation, notamment de la part de catégories socio-professionnelles qui, pour des raisons tenant aux moyens financiers ou même à l'image qu'elles ont de l'enseignement supérieur, n'ont guère l'habitude d'y envoyer leurs enfants. Un tel raisonnement, poussé à l'extrême, tend à une *grande dispersion* des établissements.

Quoi qu'il en soit, la solution optimale entre ces deux extrêmes reste à définir : il est certain que, compte tenu de la croissance de la demande, l'idée de concentrer en une seule ville ou agglomération la quasi-totalité de l'offre d'enseignement et de recherche universitaires est périmée. L'optimum pour la métropole et pour la région est fonction du niveau ; si le premier cycle peut être relativement dispersé, il n'en est pas de même du second, et a fortiori du troisième cycle, à l'exception de l'enseignement médical, où le second et le troisième cycles supportent plus facilement d'être décentralisés que le premier.

Bien qu'un certain nombre de choix doivent encore faire l'objet d'études approfondies, de premières proposi-

tions d'organisation et de localisation peuvent être présentées pour la métropole et pour les principaux centres de peuplement.

3 - PREMIÈRES PROPOSITIONS

31 Principes généraux

— Nancy restera le principal centre d'enseignement supérieur de Lorraine, grâce à ses deux universités d'orientation classique, au rayonnement de son Institut Polytechnique et à ses laboratoires, notamment scientifiques et médicaux.

— l'Université de Metz et du Nord de la Lorraine devrait avoir une double fonction : d'une part, répondre à la plus grande partie de la demande immédiate du Nord de la Lorraine (premier et second cycles) ; d'autre part, jusqu'aux troisièmes cycles inclus, offrir, en complément des établissements de Nancy, des possibilités nouvelles, notamment dans la technologie et la gestion des entreprises, non seulement aux étudiants d'origine lorraine, mais encore à ceux qui viendraient des régions voisines.

— le Bassin Houiller et les principaux centres de peuplement pourraient accueillir des départements d'I.U.T. rattachés à l'une ou à l'autre université et qui répondraient à leurs besoins particuliers.

Pour fonctionner efficacement, un tel système suppose :

— un *développement concerté* des différentes universités de la région,

qui permettrait de renforcer dans un esprit de complémentarité, les liens entre les établissements de Nancy et ceux du Nord de la Lorraine, ces derniers pouvant s'appuyer au départ sur les moyens des universités de Nancy. Cela suppose notamment, dans le cadre de la loi d'orientation universitaire, la mise en place rapide du Conseil Régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. L'unification académique de la région, qui n'empêcherait pas la Moselle de conserver son régime particulier, favoriserait cette coopération.

— l'existence de *moyens de transport commodes* qui facilitent les déplacements des étudiants et des professeurs.

32 Propositions de localisation

— Nancy-Toul-Lunéville :

En première phase, la grande opération de transfert et d'extension qui est en cours au plateau de Brabois devrait se poursuivre, notamment dans l'achèvement des installations destinées aux Sciences et la création d'une nouvelle Faculté de Médecine. En seconde phase, pourrait s'ajouter à Brabois le transfert des Ecoles Supérieures, et, entre la Forêt de Haye et Toul, dans le cadre de l'urbanisation prévue dans ce secteur, l'implantation de nouveaux établissements préparant à des activités tertiaires.

— Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville :

L'île du Saulcy étant pratiquement saturée par les implantations en cours, la question se pose du choix entre

le transfert presque intégral, à *Semécourt, site neuf*, à 8 kilomètres au Nord-Ouest de Metz, présentant une bonne accessibilité pour les cinq cent mille habitants à desservir en priorité et un type d'organisation plus ouvert, du type « polynucléaire ».

Si elle est retenue, cette seconde solution pourrait comprendre les éléments suivants :

— le *Centre de Metz* accueillerait, dans des bâtiments réaffectés à l'université ou dans des constructions neuves entrant dans des opérations de rénovation urbaine, les disciplines littéraires, économiques et commerciales, qui préparent à des activités de type tertiaire, localisées en majorité dans le centre ;

— à *Semécourt* s'établiraient les établissements qui ont besoin de grandes surfaces de terrain, tels que le centre hospitalier régional et des laboratoires de recherche technique, auprès desquels pourraient utilement se grouper des laboratoires privés, à l'exemple du Polytechnicum de Zurich. Dans une seconde phase pourraient s'y ajouter des établissements scientifiques et techniques ;

— *Thionville* serait le lieu d'implantation d'établissements de cycle court de type scientifique et technique.

L'inconvénient tenant à la relative dispersion des différents groupements pourra être en partie surmonté par une localisation judicieuse, à proximité des arrêts ou des gares des trans-

ports en commun, qui devront être rapides et fréquents.

— *Bassin Houiller - Sarreguemines* :

Dans l'optique de la restructuration urbaine du Bassin Houiller, des établissements du premier cycle (départements I.U.T.) trouveraient naturellement leur place à *Saint-Avold*.

La possibilité de créer d'autres départements d'I.U.T. à *Forbach* ou à *Sarreguemines* devra être examinée de plus près, en tenant compte de la nécessité d'une taille minimale pour le bon fonctionnement des services communs de tout établissement universitaire.

— *Autres centres de peuplement* :

Pour faciliter l'accès de l'enseignement supérieur à un plus grand nombre, il paraît souhaitable d'étoffer, par de nouveaux départements d'I.U.T. notamment, les établissements qui existent déjà dans les centres de peuplement les plus importants, *Epinal* et *Longwy*.

CHAPITRE II - SANTE

Les équipements hospitaliers sont de ceux qui concernent toute une population : nul ne peut échapper a priori à l'éventualité, un jour ou l'autre, de se faire hospitaliser.

L'hôpital peut remplir cinq fonctions distinctes :

- fonction de diagnostic,
- fonction de soins,
- fonction d'hébergement,
- fonction d'enseignement,
- fonction de recherche.

Ces cinq fonctions ne se trouvent toutes réunies qu'au niveau le plus élevé, c'est-à-dire dès lors qu'on atteint un certain degré de *spécialisation* qui requiert la concentration des moyens et des hommes et entraîne des investissements coûteux, qui confère aux équipements un caractère de rareté et les range parmi les services de niveau supérieur. A ce titre, leur réalisation ne peut plus être conçue à l'échelle des besoins locaux, mais bien au niveau régional et métropolitain, seul niveau pris en compte pour les propositions du paragraphe 3 ci-après.

1 - SITUATION ACTUELLE (1)

Une récente circulaire ministérielle demande que dans chaque région soit dressée une *carte hospitalière*. Celle-ci doit permettre d'obtenir une photographie de la situation actuelle.

Elle sera complétée, notamment, par une enquête sur l'origine des malades qui doit durer un an.

Les renseignements qui seront ainsi recueillis, serviront à déterminer la future *armature hospitalière* de la région.

Néanmoins, il n'est pas nécessaire d'attendre les résultats de ce travail pour avoir une idée de la situation hospitalière actuelle, du moins dans ses grandes lignes.

Elle se caractérise tout d'abord par la *position dominante du Centre Hospitalier Universitaire de Nancy* (3 000 lits agréés), en cours de transfert et d'extension à Brabois, seul établissement ayant réellement une dimension régionale, par son rayonnement lié à sa taille et surtout à son haut niveau d'équipement et de spécialisation.

Ailleurs, on constate, d'une part, l'absence d'échanges de département à département à l'intérieur de la région, hormis peut-être le Centre Hospitalier de Metz qui déborde le cadre des limites départementales, en raison notamment de l'existence de spécialités (grands brûlés, réanimation), d'autre part, une assez grande dispersion avec un certain nombre de *points forts* qui sont :

— pour la Meurthe-et-Moselle, l'agglomération étendue de Nancy et Longwy (Mont-Saint-Martin) ;

— pour la Moselle, les agglomérations étendues de Metz-Thionville et du Bassin Houiller (Forbach) ;

— pour les Vosges, Epinal, Saint-Dié, Remiremont et Neufchâteau ;

— pour la Meuse, Verdun et Bar-le-Duc.

Il faut noter, par ailleurs, une originalité du département de la Moselle où le nombre des lits du secteur privé l'emporte sur celui du secteur public. C'est ainsi qu'à Metz, en particulier, quatre des principaux hôpitaux appartiennent au secteur privé, le cinquième étant le Centre Hospitalier de Metz.

Actuellement, après de récentes et importantes réalisations (Hôpital Bel-Air de Thionville, Centre Hospitalier d'Epinal, Hôpital Marie-Madeleine de Forbach, Centre Hospitalier Universitaire de Nancy, réouverture de l'Hôpital Jeanne-d'Arc de Toul), on peut dire que la Lorraine se situe dans la moyenne nationale pour ce qui est du nombre de lits par habitant.

Certes, la totalité des besoins n'est pas entièrement satisfaite, et il existe un déficit global de l'ordre de quatre cents lits, mais ce chiffre n'a qu'une valeur indicative car il ne rend pas compte des différences sectorielles.

(1) Ne sont pas pris en considération les hôpitaux psychiatriques, les hospices, les lits de convalescents, les maternités, ces types d'équipement présentant un caractère particulier. De la même manière, il n'a pu être tenu compte des projets éventuels du secteur privé, car ils ne sont pas coordonnés et ne font pas l'objet de prévisions à long terme.

Ainsi donc la situation actuelle n'apparaît pas comme particulièrement mauvaise du *seul point de vue quantitatif*.

Une analyse plus approfondie et tenant compte à la fois de la vétusté de certains lits, de l'équipement par service et par spécialité, des affectations et de l'origine des malades — telle qu'elle est prévue par la carte hospitalière — devrait faire apparaître qu'il s'agit davantage d'un *problème qualitatif* et de meilleure répartition des richesses hospitalières.

2 – ORDRE DE GRANDEUR DES BESOINS NOUVEAUX A SATISFAIRE D'ICI A 1985

L'évolution des besoins nouveaux présente une double difficulté :

— La première est liée aux incertitudes de l'évolution future

- de la politique sanitaire,
- de l'enseignement de la médecine.

— La seconde concerne l'évaluation qualitative des besoins qui nécessiterait une approche par le biais des services et des affectations notamment. Or, on se heurte là encore à des incertitudes qui touchent à l'évolution de la technique médicale et des spécialités, dont un bon exemple est fourni par la phthisiologie.

Force est donc d'avoir recours à l'unité de compte traditionnelle qu'est le lit qui, malgré ce qu'elle peut avoir de dépassé aujourd'hui, demeure encore la plus pratique.

Ces réserves étant faites, il paraît possible, à partir d'une analyse de la situation actuelle, de prévoir avec un minimum de risque d'erreur ce que pourraient être les besoins pour 1985.

Globalement, et compte tenu des hypothèses d'évolution démographique et économique retenues, il apparaît qu'il faut prévoir d'ici 1985, la création de *quatre mille trois cents à cinq mille deux cents lits supplémentaires* en Lorraine.

Si l'on considère les besoins supplémentaires pour chacun des principaux ensembles de population, il apparaît que c'est dans l'agglomération étendue Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville qu'ils sont les plus importants, c'est-à-dire là où se trouvent les plus fortes densités de population et où l'équipement public est le plus faible.

Tout le problème consiste en définitive à établir un lien entre les besoins prévisibles et la localisation des nouvelles implantations ou créations à prévoir, qui supposent, en tout état de cause, des mouvements plus ou moins importants des populations malades. On perçoit ainsi toute l'importance que revêt le choix d'une armature hospitalière.

3 – PROPOSITIONS POUR UNE ARMATURE HOSPITALIÈRE

Plusieurs types d'armature hospitalière peuvent être envisagés, quelle que soit l'évolution des structures qui conditionnent un certain nombre de caractéristiques : capacité, localisation, niveau des équipements, nature de lits.

Solution n° 1

Prolongement de la situation actuelle avec *un seul centre régional qui répondra à tous les besoins au niveau de la haute spécialisation* : le Centre Hospitalier Universitaire de Nancy qui demeure le seul établissement à réunir l'ensemble des cinq fonctions susceptibles d'être remplies par un hôpital et en particulier les fonctions d'enseignement et de recherches pour l'ensemble de la région. Son implantation à Brabois permet de réaliser l'extension nécessaire de sept cent cinquante à huit cent cinquante lits supplémentaires. Dans le reste de l'agglomération Nancy-Toul, il conviendrait de créer quatre cents à cinq cents lits supplémentaires pour satisfaire la demande locale.

En ce qui concerne l'agglomération étendue du Nord de la métropole, c'est sept cent cinquante à neuf cents lits qu'il faudrait créer et qui, pour renforcer la position du secteur public, pourraient être concentrés sur un seul établissement public qui pourrait être l'actuel *centre hospitalier de Metz*. Dans ce cas, il serait nécessaire de procéder à un transfert, puisqu'il n'est pas possible de l'étendre sur place.

Solution n° 2

Création d'un deuxième Centre Hospitalier Régional dans le Nord de la métropole. Plusieurs facteurs paraissent justifier une telle opinion :

— importance de la population résidant dans l'agglomération étendue : Metz-Bassin Sidérurgique-Thionville ;

— souci de réduire les distances de déplacement pour les malades et leurs familles.

Dans cette hypothèse, le *Centre Hospitalier Universitaire de Nancy* ne couvrirait plus la totalité des besoins de la région, en ce qui concerne les spécialités de haut niveau.

Toutefois, la disparition de la clientèle de la partie nord de la région intéressée par cette catégorie de services, qui désormais disposerait d'un centre de ce type, n'entraînerait pas une réduction sensible du nombre de lits à prévoir. En effet, les quelque deux cents lits qui seraient libérés permettraient au Centre Hospitalier Universitaire d'accroître son attraction, vers le Sud et l'Ouest, actuellement limitée par la saturation des lits existants.

On peut donc penser que les prévisions, en ce qui concerne le Centre Hospitalier Universitaire de Nancy, ne devraient pas être sensiblement modifiées.

C'est essentiellement, au niveau du *Centre Hospitalier Régional Nord Métropole* que les conséquences se feraient le plus sentir, car il s'agirait de réintroduire la clientèle qui, jus-

qu'à présent, se portait par nécessité vers le Centre Hospitalier Universitaire. Dans ces conditions, la capacité de cet hôpital devrait être accrue globalement de mille deux cents lits pour répondre à l'accroissement des besoins en soins courants du Nord de la métropole et permettre la création de services hautement spécialisés.

L'importance de ce nouveau centre régional devrait lui réserver une certaine place dans l'enseignement médical et la recherche.

Néanmoins, une telle option soulève des difficultés réelles :

— manque d'hommes : chercheurs et spécialistes de haut niveau ;

— dispersion d'un équipement coûteux ;

— risque de porter atteinte à l'efficacité actuelle du Centre Hospitalier Universitaire de Nancy ;

— risque de double emploi et de concurrence.

Ce qui conduit à proposer une troisième solution :

Solution n° 3

On retrouve ici la solution n° 2. Mais cette fois-ci les deux établissements ne sont plus à égalité dans la hiérarchie, et les fonctions se différencient par l'introduction d'une notion nouvelle qui permet de pallier les inconvénients évoqués ci-dessus : le principe de la *complémentarité des deux établissements*.

Dans cette hypothèse, le *Centre Hospitalier Universitaire de Nancy* demeure le centre de recherche par excellence et bénéficie de la concentration des moyens dans ce domaine.

Sa capacité comme dans les solutions 1 et 2 s'accroît de sept cent cinquante lits.

Pour ce qui est du *Centre Hospitalier Régional Nord-Métropole*, il se verrait déléguer une partie de la fonction enseignante du Centre Hospitalier Universitaire de Nancy et pourrait mettre en application les techniques nouvelles et sûres résultant de la recherche effectuée au CHU. Sa capacité, comme dans la solution n° 2 s'accroîtrait de mille deux cents lits.

Il va de soi que cette complémentarité dont le caractère reste à définir pourrait évoluer et s'étendre par la suite à d'autres fonctions qu'on se gardera ici de préciser, car il n'est pas possible de les pré-déterminer. Ce n'est que progressivement qu'elles se dessineront au gré des besoins et des circonstances, le problème des hommes (professeurs et chercheurs) pouvant être résolu dans un premier temps par un système de conventions passées avec le Centre Hospitalier Universitaire de Nancy, du type de ce qui existe déjà dans d'autres régions, comme par exemple dans le Languedoc entre le Centre Hospitalier Universitaire de Montpellier et le Centre Hospitalier Régional de Nîmes.

Cette solution qui présente le double avantage d'être *efficace* pour les deux

hôpitaux et de *profiter aux malades* devrait être retenue si elle devait se vérifier techniquement bonne, parce qu'elle semble le mieux répondre au problème particulier de la Lorraine, et cela *sans compromettre la poursuite de l'équipement du Centre Hospitalier Universitaire* qui doit avoir la priorité à court terme.

Quant au choix du site, quelle que soit la solution retenue, il devrait être fonction de l'importance de la clientèle que représente l'agglomération étendue Metz - Bassin Siderurgique - Thionville, et de l'avantage que représente la proximité de communications routières rapides. C'est ce qui amène à envisager *le site de Semécourt* au Nord-Ouest de Metz, qui devrait faire l'objet d'une réservation dès le VI^e Plan ; il importe que les surfaces réservées soient suffisantes pour ne pas entraver, dans le futur, l'extension de la vocation de ce Centre Hospitalier Régional aux fonctions de niveau supérieur. Cette éventualité devra être prise en compte dans la conception du plan masse et des premiers bâtiments, quand bien même les premières tranches ne seraient réalisées que pour résorber un déficit quantitatif de lits dans le domaine des soins de niveau courant.

SECTION C

DISTRIBUTION

CHAPITRE I - DISTRIBUTION DE GROS

A première vue, les équipements privés ou publics de commercialisation et de distribution de gros ne présentent pas les caractères de rareté ou de prestige et ne jouent pas le rôle moteur ou inducteur, susceptibles de les faire considérer comme services supérieurs pour une métropole d'équilibre ou pour une région.

En fait leur fonction est plus importante qu'il n'y paraît :

— ils participent au développement des entreprises et au bien-être des habitants d'une région, dans la mesure où ils assurent partie ou totalité de leur approvisionnement au moindre prix : ce rôle peut s'élargir à l'exportation de certaines prestations vers d'autres régions,

— ils peuvent constituer l'un des équipements qui contribuent au développement économique d'une région ou d'un ensemble de villes,

— ils sont à prendre en compte, par le trafic qu'ils engendrent, dans une politique de transport qui vise à assurer, au moindre coût pour la collectivité, les services appropriés.

C'est dans cette optique que le problème a été posé, en faisant l'objet de deux démarches parallèles, sur les denrées périssables, d'une part, sur les autres produits, d'autre part.

1 - DENRÉES PÉRISSABLES

Parmi les denrées périssables, ne sont pris en compte dans cette étude que

les fruits et légumes, qui représentent les plus forts tonnages.

11 Situation actuelle

En Lorraine, la fonction des *deux marchés de gros* qui se tiennent à Nancy et à Metz apparaît très limitée en volume, puisqu'il ne s'y traite respectivement que 28 000 et 12 000 t, soit 16 % environ des fruits et légumes consommés, ce qui est insuffisant pour former les cours de l'ensemble de la région.

L'importance de ces marchés a tendance à diminuer très nettement en valeur relative par rapport aux tonnages consommés et même depuis peu, selon certaines indications, en valeur absolue. Dans les deux villes, ces marchés se tiennent dans des conditions précaires sur une place du centre.

Par contre, les *circuits hors marché* représentent environ 80 % du tonnage traité dans la Meurthe-et-Moselle et en Moselle et pratiquement 100 % du tonnage traité dans la Meuse et les Vosges. Ils sont dominés par trois grosses entreprises : deux du secteur intégré, succursaliste (groupe les Eco - Sanal) et coopérateur (les coopérateurs de Lorraine), et une entreprise de gros spécialisée (Pomona). Ces entreprises ont en commun de proposer des services complets, y compris la livraison aux détaillants. Malgré leurs différences de statut juridique, il est commode de les confondre sous le terme « grands distributeurs ». Elles ont leurs principaux *entrepôts* à Nancy et à Metz, d'où

elles organisent, dans un rayon atteignant 70 à 80 km, leurs principaux circuits de livraison. Cela ne les empêche d'ailleurs pas d'être présentes sur le marché de gros de ces deux villes, mais pour des tonnages faibles. L'importance des tonnages traités hors marché, notamment à partir des entrepôts de ces grands distributeurs, explique que globalement les places de Nancy et de Metz représentent respectivement 57 000 et 58 000 tonnes de fruits et légumes par an.

Environ les trois quarts de l'*approvisionnement* dans les départements de Meurthe-et-Moselle et de Moselle sont assurés par la voie ferrée. Le *désapprovisionnement*, c'est-à-dire le transport jusqu'aux points de vente de détail, se fait entièrement par la route.

Les relations directes avec les *régions voisines*, Sarre et Luxembourg, sont actuellement faibles, la frontière constituant un frein sensible non pas à l'importation ou à l'exportation vers un seul destinataire, mais pour la livraison auprès d'un ensemble de clients. Une petite partie des tonnages consommés dans le Bassin Houiller est toutefois livrée par la Sarre et un grand distributeur français a créé ses propres établissements pour la distribution en Sarre et au Luxembourg.

12 Tendances

Aussi bien les grands distributeurs que les collectivités locales, qui gèrent les marchés de gros, se posent actuel-

lement des problèmes d'implantations nouvelles. Si les politiques sont spécifiques, les *conditions de localisation par rapport aux infrastructures* sont communes :

— dans la mesure où la part de l'approvisionnement par chemin de fer demeurera importante, il est indispensable que les lieux d'éclatement, entrepôts ou marchés de gros, soient proches des *gares de triage* en régime accéléré, qui sont actuellement Jarville près de Nancy et le Sablon à Metz, mais qui à l'avenir pourraient être regroupés avec les grands triages de régime ordinaire, Blainville et Woippy.

— le transport au départ du marché de gros ou des entrepôts se faisant par route, ces installations sont à implanter autant que possible à proximité de *grands nœuds routiers* qui permettent d'atteindre aisément les points de vente au détail.

121 — *Marchés de gros*

A Nancy et à Metz les marchés de gros sont essentiellement alimentés par les petits et moyens grossistes, et fréquentés par des détaillants qui sont implantés dans l'agglomération même. D'autre part, les conditions du fonctionnement actuel de ces deux marchés sont précaires et le marché de gros de Nancy gêne le développement d'opérations de rénovation urbaine en cours.

Ces conditions propres et les contraintes générales de localisation pour de telles activités expliquent le choix qui

a été fait d'Heillecourt pour le *transfert des halles de Nancy*. Le site retenu est facilement accessible par route de Nancy et même des villes satellites de Toul et de Lunéville. Par fer, la desserte est relativement aisée à partir de la gare de triage en régime accéléré de Jarville.

Le projet de Heillecourt comporte, sur une surface totale de 17 ha, outre le marché de gros proprement dit qui s'étendra sur environ 4 ha, une zone d'environ 7 ha prévue pour l'installation d'entrepôts des grands distributeurs. De ce point de vue, l'opération envisagée présente comme celle de Rungis, à une échelle très différente, un caractère polyvalent. Mais elle comporte le double risque, comme toutes les opérations de ce type, y compris Rungis, d'un certain déclin du marché de gros malgré les nouvelles installations, et d'un intérêt moins marqué qu'il n'est souhaité des grands distributeurs pour la zone annexe. Aussi paraît-il souhaitable de n'engager que des investissements légers et de concevoir l'équipement de telle manière qu'il puisse être facilement réutilisé, le cas échéant, par d'autres activités de distribution ou de transformation.

A Metz, plusieurs projets de création de halles à la périphérie de l'agglomération ont été étudiés depuis une dizaine d'années, mais il semble que, vu la faiblesse actuelle des transactions, il a été estimé avec raison qu'une telle opération présente un caractère trop aléatoire.

122 — *Les grands distributeurs*

Les trois grands distributeurs opérant actuellement en Lorraine ont une politique commandée par des impératifs plus larges : il s'agit pour eux, à partir d'entrepôts judicieusement implantés, d'assurer au mieux la desserte des détaillants qui sont leurs clients ou qui font partie de leur groupe. Actuellement, la *tendance à la concentration des points d'éclatement*, c'est-à-dire à l'élargissement du rayon de desserte à partir d'un nombre réduit d'entrepôts, est sensible chez tous les groupes, le processus étant plus ou moins rapide selon le degré de satisfaction que donnent les installations actuelles.

D'après les intéressés, cette tendance devrait s'accroître avec la mise en place dans la région d'un réseau de routes rapides qui permettrait d'assurer le transport dans des délais réduits et de conserver leur fraîcheur aux denrées périssables.

Les limites de ce processus de concentration sont difficiles à établir ; toujours est-il que, pour les uns et les autres, les centres principaux d'éclatement en Lorraine resteront Nancy ou Metz, avec des appréciations divergentes sur le rôle respectif des entrepôts fixés ou à créer dans l'une et l'autre agglomération : un groupe aurait une préférence marquée pour Metz, un autre est dans l'incertitude, le troisième retient à Nancy la zone annexe du marché de gros d'Heillecourt. Il en résulte qu'en l'absence d'intentions très nettes, les collectivités locales devraient faire preuve de

beaucoup de prudence avant de s'engager dans une opération destinée à répondre aux besoins spécifiques de ces entreprises. Peut-être des zones industrielles de desserrement, réservées à des activités non polluantes et bien raccordées au fer pourraient-elles répondre au mieux aux besoins de ces entreprises.

A plus long terme, compte tenu de :

— l'augmentation de la consommation,

— l'intégration probablement croissante au profit des grands distributeurs,

— l'élargissement possible du rayon d'éclatement jusqu'à 120-150 km à partir d'un entrepôt d'éclatement,

— l'effacement progressif de la frontière,

il peut être envisagé que les grands distributeurs assureront à partir d'un entrepôt central, les livraisons, c'est-à-dire le désapprovisionnement, non seulement vers la Lorraine, mais aussi vers la Sarre, le Luxembourg et le Luxembourg Belge, c'est-à-dire vers l'ensemble de la « grande région ». Dans la mesure où, pour des contraintes techniques de localisation et même par suite de l'intérêt des services communs (wagons groupés, entrepôts frigorifiques, etc...), certains d'entre eux établiraient leurs installations côte à côte, il y aurait ainsi *constitution d'une zone centrale d'éclatement, c'est-à-dire en fait d'un centre de distribution de denrées périssables*. Cependant, il est difficile d'avancer une date pour la mise en

place d'un tel centre. Il n'est d'ailleurs pas exclu qu'il y ait pour la grande région deux ou plusieurs centres de ce type, soit que les grands distributeurs choisissent des localisations différentes en fonction de leur propre clientèle, soit qu'ils estiment préférable d'avoir chacun en définitive plusieurs points d'éclatement pour leurs livraisons.

D'après les résultats d'un examen comparatif du coût de désapprovisionnement, qui a porté sur huit sites en Lorraine, il apparaît que le site envisagé à proximité de Metz est le mieux placé, surtout dans l'hypothèse d'un centre unique pour la « grande région ».

En définitive, il semble que, compte tenu des tendances actuellement divergentes et des possibilités d'élargissement de clientèle qui se présenteront à plus long terme, le rôle et la place de chacune des agglomérations se différencieront progressivement ; Nancy aura à court terme un marché de gros neuf sur lequel se grefferont sans doute des entrepôts de grands distributeurs. Si enfin, pour Metz, il ne paraît pas utile d'entreprendre une opération coûteuse de création d'un nouveau marché de gros, il serait par contre intéressant de réserver, par exemple sur les zones industrielles situées au Nord de cette ville, la possibilité à de grands distributeurs de s'établir ; une telle implantation leur permettant éventuellement plus tard de distribuer dans de bonnes conditions au-delà des frontières.

2 — AUTRES PRODUITS

21 Entreprises de gros

D'après une série d'enquêtes faites auprès de quelques dizaines d'entreprises de gros établies en Lorraine, il apparaît qu'il existe actuellement des besoins communs importants : dans la mesure où elles ont une clientèle commune, certaines branches de gros pourraient livrer ensemble cette clientèle ou, si leurs établissements étaient regroupées, lui donner la possibilité de pratiquer dans de bonnes conditions des achats directs groupés ; ce regroupement permettrait aussi d'améliorer le stockage et aurait l'avantage de faciliter la mise en commun de certains services administratifs (traitement de l'information).

Toutefois, pour un grand nombre de branches — et cela n'est pas particulier à la Lorraine — les rayons d'action sont réduits à quelques dizaines de kilomètres, notamment autour de deux villes principales, Nancy et Metz. Cela explique que la majorité des grossistes soient très réticents à l'idée d'un centre de *commerce inter-régional ou même régional*. Même le regroupement de leurs activités en centres de commerce de gros à l'échelle des deux grandes agglomérations de Nancy et de Metz semble difficile à envisager à court terme, puisque à la suite de l'échec, ces dernières années, de projets de ce type à Nancy et à Metz, un certain nombre d'entreprises, contraintes de rechercher une nouvelle implantation plus adaptée à leur activité que celle qu'elles avaient en centre-ville, ont décidé de s'établir dans les zones

industrielles de desserrement, à Nancy-Heillecourt et à Metz-Borny notamment.

A plus long terme, il est possible que compte tenu des transformations qui devraient marquer la profession (relative de spécialisation, groupements volontaires), les besoins communs, ressentis de manière plus pressante, entraînent les entreprises à s'engager dans des opérations de groupement, qui, compte tenu des rayons d'action, seront à l'échelle de chacune des deux agglomérations étendues du Sud et du Nord du sillon mosellan. Les grossistes pourraient d'ailleurs être amenés, le cas échéant, à s'intégrer à des projets plus importants, fondés notamment sur l'intérêt du *groupement physique de multiples agents* intervenant dans la distribution de gros.

22 *Projet CECOFA*

C'est dans cette perspective que se place le projet de centre économique franco-allemand (CECOFA) dont l'idée a été lancée du côté lorrain par quelques personnalités locales et en Sarre par un groupement soutenu par les pouvoirs publics. Il s'agit de grouper sur un très grand terrain entre Sarreguemines et Sarrebruck (270 ha dont 145 en France et 125 en Allemagne) les installations de multiples opérateurs intervenant dans la distribution de gros : grossistes, groupes commerciaux intégrés, transporteurs et auxiliaires des transports, industriels ainsi que le marché de gros de Sarrebruck.

La localisation envisagée devrait profiter de la très bonne position de

carrefour routier que la mise en place d'un réseau de voies rapides du côté allemand confèrera à cet espace dans quelques années.

Les premières évaluations faites en Sarre indiquent que le coût du projet serait très élevé, au point qu'il dépasserait très largement les prix d'achat ou de location qui seraient acceptés par les opérateurs pressentis. C'est pourquoi les promoteurs sarrois du projet suggèrent que les pouvoirs publics allemands et français supportent 85 % du coût de réalisation du projet, à raison de 2/3 environ du côté allemand et 1/3 du côté français.

D'autre part, si les promoteurs sarrois estiment qu'un tel centre pourrait jouer un rôle essentiel dans la conversion et le développement économique des régions concernées — 9 200 à 10 400 emplois nouveaux seraient créés grâce à CECOFA — l'étude de marché faite en Sarre même auprès des grossistes n'aboutit qu'à la création probable de 800 emplois dont 400 seraient transférés, ces implantations ne nécessitant que 26 ha. Du côté français, l'intérêt semblerait encore plus limité : à peu près nul pour les denrées périssables et les produits non alimentaires, il justifierait seulement une surface de 3 ha pour les produits alimentaires non périssables.

Le projet CECOFA n'a pas encore fait l'objet d'une décision. Mais du côté français, l'ampleur initiale étant peu en rapport avec l'intérêt effectivement décelé chez les opérateurs, il y aurait sans doute intérêt à *revoir*

la taille, si ce n'est la nature même de ce projet.

23 *Nouvelles perspectives*

La distribution est caractérisée par les interventions d'un grand nombre d'opérateurs (transporteurs, groupes commerciaux intégrés, grossistes, sociétés spécialisées de distribution physique), dont les principes de localisation sont très voisins et qui peuvent avoir intérêt au groupement de leurs installations, ce qui leur faciliterait les prestations réciproques et leur assurerait les meilleures conditions de desserte.

Dans la mesure où l'un des éléments essentiels qui interviennent dans le choix d'une localisation est constitué par le coût du transport vers la clientèle (coût de désapprovisionnement), les localisations préférentielles sont identiques à celles qui ont été étudiées pour les denrées périssables.

Cela signifie que les entreprises qui pratiquent une politique commerciale ouverte sur la « grande région », pourraient avoir intérêt à distribuer à partir de l'agglomération de Metz. Dans cette perspective, la zone industrielle Nord de Metz, qui est équipée et a déjà accueilli des entreprises tertiaires, pourrait devenir progressivement un *centre polyvalent de distribution de gros*.

CHAPITRE II - COMMERCE DE DETAIL

1 - SITUATION ACTUELLE

Depuis quelques années, sous l'effet de la motorisation croissante et de la création d'autoroutes de dégagement et de grandes rocadés à la périphérie des villes, des commerces de type nouveau ont tendance à s'installer aux principaux carrefours, à la sortie des villes. Dénommés *supermarchés* ou *hypermarchés* selon que leur surface de vente est inférieure ou supérieure à 2 500 m², ils pratiquent une politique de vente en libre-service avec des marges réduites (discount) et s'adressent aux consommateurs motorisés qui, trouvant des facilités de parking, y font des achats groupés (une fois par semaine), essentiellement alimentaires et banaux (ou d'un usage courant).

Par ailleurs, les deux premiers *centres commerciaux dits régionaux* se sont créés récemment, dans la région parisienne (Parly 2) et près de Nice (CAP 3 000). Il s'agit d'ensembles commerciaux, groupant un ou plusieurs grands magasins, un supermarché, un magasin de meubles et un certain nombre de « boutiques » spécialisées (une cinquantaine au minimum) dans un cadre agréable, facilement accessible par automobile. L'assortiment très large comprend surtout des biens « anomaux » (nouveautés, habillement, chaussures, meubles...) qui font l'objet d'achats comparatifs (le client compare les prix et les qualités, est sensible à l'accueil). La surface est de l'ordre de 30 000 m² de vente. Des projets encore plus ambitieux (jusqu'à 70 000 m² de vente) se font jour à

certaines grands carrefours (Vélizy, la Belle Epine près de Rungis) et dans les villes nouvelles de la région parisienne (Cergy-Pontoise, Evry).

En Lorraine, ce mouvement a été jusqu'à présent moins brutal, puisqu'une seule implantation notable d'hypermarché s'est faite récemment entre Metz et Thionville (près de 10 000 m² de vente) et une autre de moindre envergure à Epinal (3 000 m² de vente). Cependant, plusieurs autres projets, au Sud et au Sud-Est de Nancy, à l'Est de Metz et à l'Ouest de Thionville sont très avancés.

2 - PROBLÈME POSÉ ET DÉMARCHE ADOPTÉE

La question se posait de savoir quelles pourraient être, à terme d'une quin-

zaine d'années, les *tendances d'implantations nouvelles* dans la métropole lorraine et les principaux ensembles urbains de Lorraine et, compte tenu de ces tendances, quelle pourrait être, en la matière, la politique des pouvoirs publics.

Deux partenaires interviennent, qui sont les consommateurs, d'une part, les groupes de distributeurs et commerçants, d'autre part.

Pour les *consommateurs*, il est possible de faire des hypothèses, à terme de 15 ans, sur la localisation des grandes masses de population, sur leurs revenus et sur la répartition grossière de leurs dépenses entre les très grands postes : ces données sont agrégées d'une manière commode, sous la forme de la dépense commercialisable (1) :

DÉPENSE COMMERCIALISABLE EN 1985
(en millions de francs 1970)

	Biens alimentaires et banaux	Biens anomaux	Total
Agglomération étendue Metz-Thionville-Fensch-Orne	2 700	2 000	4 700
Agglomération étendue Nancy-Toul-Lunéville	2 200	1 600	3 800
Zone de Pont-à-Mousson	180	110	290
Bassin Houiller et Sarreguemines	1 200	800	2 000
Région de Longwy	340	200	540

(1) C'est le produit de la dépense individuelle moyenne par le nombre de

consommateurs : il équivaut au chiffre d'affaires du commerce de détail, automobile et services exclus.

Des hypothèses peuvent également être faites sur le taux de motorisation et sur la mobilité acceptée par les consommateurs, compte tenu des réseaux de transport, pour se procurer des biens plus ou moins rares et coûteux.

Pour les *distributeurs*, le point de départ a consisté à connaître leurs intentions, à terme de quelques années, à l'égard de la Lorraine et leur politique d'implantations d'une manière plus générale.

Un tel accroissement ne signifie pas que les petits commerces ne bénéficieront pas de l'augmentation de la dépense commercialisable. Pour les biens anomaux, où la notion de service rendu reste capitale, leur surface devrait, d'après les hypothèses retenues, s'accroître quatre à cinq fois plus que celle des grandes unités.

3 - PROPOSITIONS

31 Orientations générales

Quatre principes généraux devraient

— Nancy, Metz et Thionville — en engageant ou en poursuivant, conjointement avec les entreprises, les actions adéquates de promotion (conditions d'accessibilité, rues piétonnières, promotion commerciale collective...);

— dans la mesure où les possibilités d'accueil des sites de ces centres villes, limitées par des contraintes de coût et par le délai nécessaire à la mise en œuvre de programmes de restructuration ambitieux, ne pourront pas répondre à tous les besoins nouveaux, il y aura lieu de créer *dans chacune des agglomérations étendues du Sud et du Nord de la métropole, un centre commercial régional* qui tiendra un rôle privilégié dans les opérations d'urbanisation nouvelle;

— il est nécessaire de donner aux *petites entreprises commerciales* leurs chances en leur proposant la participation à des opérations d'envergure (rénovation et promotion des centres actuels, participation à la création de surfaces groupées, de centres commerciaux régionaux); dans certains cas, il pourrait être prévu des aides sociales, qui s'apparenteraient à celles qui sont données aux agriculteurs en cas de disparition de leur exploitation.

32 Propositions particulières

Pour les *hypermarchés et supermarchés*, il est difficile de formuler des hypothèses valables sur les sites d'implantations probables. En effet, compte tenu de l'évolution récente, les distributeurs de produits alimentaires et banaux peuvent très bien délaissé les très grands hypermarchés pour ne réaliser que des unités de

SURFACES DES GRANDES UNITÉS DONT LA CRÉATION EST PROBABLE DE 1970 A 1985

	Biens alimentaires et banaux	Biens anomaux
Metz-Thionville-Fensch-Orne	80 000 m ²	30 000 m ²
Nancy-Toul-Lunéville	70 000 m ²	25 000 m ²
Pont-à-Mousson	6 000 m ²	2 500 m ²
Bassin Houiller - Sarreguemines	40 000 m ²	20 000 m ²
Longwy	13 000 m ²	6 000 m ²

La confrontation des tendances de l'offre (distributeurs) et de la demande (consommateurs) a permis d'abord d'évaluer l'enveloppe 1985, pour chacune des grandes zones urbaines, en grandes unités de vente. Cela a été fait en fixant un maximum à la part que prendraient les grandes unités pour les biens alimentaires et banaux (40 %) et pour les biens anomaux (25 %). Connaissant les grandes surfaces existant en 1970, il est ensuite possible de déterminer l'ordre de grandeur des surfaces dont la création est probable d'ici à 1985.

guider l'action des pouvoirs publics et des collectivités locales :

— la population vivant dans la région et celle qui pourrait s'y établir devraient pouvoir trouver le meilleur service au plus juste prix ; cela signifie que les pouvoirs publics devraient veiller à garantir les conditions de la *concurrence* ;

— dans l'intérêt de l'ensemble de la région, il apparaît souhaitable de favoriser le développement commercial des « *centres villes* » *principaux*

1 000 à 2 000 m² de vente. Par contre l'incertitude est bien moindre *pour les grandes unités et les ensembles commerciaux à dominante anormale* :

— *Nancy-Toul-Lunéville*

Dans le cadre de la rénovation urbaine engagée dans le centre de Nancy, il y a place pour un grand magasin (10 000 à 12 000 m² de vente) ; par ailleurs la création d'une unité de 5 000 à 6 000 m² est probable au centre de Toul.

La création d'un centre commercial régional, tenant lieu de centre-relais pour l'urbanisation nouvelle de Toul-Gondreville, n'est donc à envisager que pour la période 1980-1985. Il y aura lieu toutefois, dans cette perspective, de limiter la taille des équipements commerciaux qui pourront s'implanter à la frange Ouest de l'agglomération actuelle de Nancy (Champ-le-Bœuf).

— *Metz-Thionville-Fensch-Orne*

Les opérations de rénovation urbaine actuellement engagées à Metz (Pontiffroy, Saint-Jacques) ne pourront pas accueillir de grandes unités de vente.

Aussi, compte tenu de l'équipement commercial actuel et de l'importance de la population à desservir dans l'agglomération étendue, conviendrait-il d'engager rapidement à Semécourt, la première étape (un grand magasin, 20 000 m² de vente au total) d'un centre commercial régional, qui pourrait entrer en service dans 4-5 ans et tiendrait lieu d'amor-

ce pour le centre-relais. A plus long terme la surface de ce centre-relais pourrait être portée à 30 000 m² - 50 000 m² de vente, avec au moins un second grand magasin.

— *Bassin Houiller-Sarreguemines*

Si l'ordre de grandeur des surfaces anormales à créer dans cette région permet d'y voir la possibilité de création d'un centre commercial régional, l'analyse du contexte conduit à beaucoup plus de prudence. En effet, l'urbanisation peu concentrée et le niveau de services offert par Sarrebruck, où deux grands magasins supplémentaires sont en cours de construction, sont des handicaps difficiles à surmonter.

Cependant, il y a assurément place, dans les villes existantes, pour des extensions ou créations de magasins populaires. Par ailleurs, un hypermarché très évolué, qui offrirait un bon niveau de services aux habitants du Bassin Houiller et serait susceptible d'attirer une clientèle sarroise, sur des articles très étudiés, aurait sa place à Forbach.

CHAPITRE III - FOIRES ET SALONS

1 - SITUATION ACTUELLE

Ces manifestations économiques présentent un double attrait :

— du point de vue économique, elles sont un reflet et un catalyseur de l'activité d'une ville et d'une région ;

— d'une manière plus large, elles donnent à la ville qui en est le siège un rayonnement supplémentaire par les manifestations annexes auxquelles elles donnent lieu et par la notoriété dont elles jouissent.

Les salons se distinguent des foires par une spécialisation poussée. Parmi les classifications possibles, on peut retenir la différence entre les *Foires Internationales*, agréées par l'Union des Foires Internationales (U.F.I.) et les *Foires Nationales autorisées* par le Ministère de l'Economie pour les villes de plus de 50 000 habitants. Si les foires sont toutes ouvertes au grand public, les *salons* peuvent être réservés aux professionnels. Un décret du 22 avril 1970 vient de fixer des normes plus rigoureuses pour le classement des manifestations, surtout de celles qui ont un caractère international, en imposant des contrôles à effectuer par un organisme agréé par le Ministre chargé du commerce.

Cependant, actuellement, les indices de vitalité de ces manifestations économiques, qui tiennent au nombre et à la qualité des exposants et des visiteurs, ainsi qu'aux transactions qu'elles ont suscitées, ne sont malheureusement pas établis de manière irréfutable, de sorte que malgré les efforts

de l'Office de Justification des Statistiques (O.J.S.), les indicateurs qui permettraient d'avoir des éléments de comparaison indiscutés, n'existent pas ; il est significatif que parmi les neuf Foires Internationales françaises, une seule, *Nice*, a accepté d'adhérer à l'O.J.S.

Par rapport à d'autres pays voisins, tels que la Belgique, l'Allemagne ou l'Italie, la France se caractérise par le nombre élevé de ses foires ; par contre, la situation est inverse pour les salons. La Lorraine se distingue, dans ce cadre, par la multiplicité de ses manifestations, dont les principales se tiennent à Metz et à Nancy.

La foire de Metz a été reconnue comme Foire Internationale depuis 1955. Depuis 1964, elle a été scindée en deux sessions annuelles : « Expometz », qui a lieu au printemps, est réservée aux biens de consommation ; la Foire Internationale proprement dite, qui se tient à l'automne, met l'accent sur les biens d'équipement.

La foire de Nancy, établie depuis 1964 dans des installations neuves au Sud de la ville, comprend une Foire générale « Eurofoire », qui se tient au printemps, axée chaque année sur un thème précis (esthétique fonctionnelle, habitat), et plusieurs salons. Dans ce domaine, la foire de Nancy a fait preuve d'un grand nombre d'initiatives puisqu'on compte au moins une dizaine d'expériences à son actif depuis 1960. Il en reste deux salons internationaux : celui de la sécurité qui se tient tous

les deux ans en alternance avec Paris et celui de l'Équipement Urbain, auxquels s'ajoutent deux salons régionaux annuels : le salon agricole de Lorraine, et le salon de camping et des joies de la nature ; enfin le salon régional des méthodes et d'organisation du bureau qui se tient tous les deux ans.

Du fait de leur hétérogénéité et de l'incertitude attachée aux sources, il est difficile de faire une comparaison rigoureuse de la vitalité des manifestations qui se tiennent à Metz et à Nancy. En 1968, la Foire Internationale de Metz (session d'automne) a déclaré 601 exposants directs (titulaires exclusifs d'un stand), Expometz 389, Eurofoire de Nancy en a déclaré 585 auxquels il convient d'ajouter ceux des salons. La participation étrangère s'est élevée la même année à 456 exposants totaux pour Metz et 307 pour Nancy.

D'après une première analyse qui a été effectuée sur la répartition en 1968 des stands d'exposition par section, à la Foire Internationale de Metz, à Expometz et à Eurofoire, salons exclus, il apparaît que si les deux manifestations de Metz comptent une participation générale plus forte, très nette pour les sections consacrées à l'industrie, aux travaux publics et à l'équipement de commerce, Eurofoire vient en tête pour les arts ménagers.

Les superficies occupées sont comparables : 14 000 m² de halls pour Metz et pour Nancy, superficie totale louée : 36 000 m² pour Metz et

35 200 m² pour Nancy. Les domaines respectifs des foires couvrent 12 ha à Metz et 15 ha à Nancy.

En plus des foires et salons de Metz et de Nancy, la Lorraine possède sept autres foires : Epinal (spécialisée dans le bois), Longwy, Neufchâteau, Rambervillers, Sarreguemines, Thionville et le trinôme Forbach-Merlebach-Saint-Avold.

Dans les régions voisines, Luxembourg et Strasbourg ont une foire internationale ; Sarrebruck a également une foire, qui n'est pas reconnue comme internationale.

2 – PROBLÈMES POSÉS PAR L'AVENIR DE CES MANIFESTATIONS

Deux éléments peuvent guider la réflexion :

— dans quelle mesure ces manifestations, de caractère temporaire, ne sont-elles pas amenées à subir la *concurrence de centres permanents d'exposition*, que constituent certains grands centres commerciaux ou hypermarchés ?

— la *relative dispersion* de ces manifestations, particulièrement marquée en Lorraine, ne nuit-elle pas à leur rayonnement ?

Pour la très grande majorité, en effet, elles accueillent presque exclusivement une clientèle régionale, tout au plus suprarégionale. Si cette clientèle est sollicitée par un grand nombre de manifestations, de caractère très voi-

sin, elle sera sans doute tentée de ne fréquenter que les plus proches. Par contre, s'il y a spécialisation relativement poussée, avec l'amélioration des systèmes de transport, il devrait être possible d'attirer à chaque manifestation le maximum de clientèle.

3 – PREMIÈRES PROPOSITIONS

Afin de rehausser le niveau des principales manifestations économiques de la Lorraine, celles de Nancy et de Metz, il paraît souhaitable que leurs responsables s'engagent délibérément vers la recherche de la *qualité des exposants* qui devrait, du point de vue des affaires réalisées, entraîner un accroissement de la quantité et de la qualité des visiteurs.

Cela suppose que, lorsqu'il y a des initiatives pour *créer de nouvelles manifestations*, par exemple des salons qui peuvent avoir un rayonnement interrégional ou même international, les pouvoirs publics les encouragent et évitent de les laisser se replier sur Paris lorsqu'ils ont du succès.

Cela suppose également que des *investissements* supplémentaires lourds ne soient pas engagés sans *concertation* entre les autorités de tutelle, les collectivités locales et les responsables des foires de Metz et de Nancy, sur les possibilités d'une *coopération plus poussée*, qui ne devrait pas se limiter à la fixation des calendriers, mais pourrait aller jusqu'à la gestion commune de ces services.

SECTION D
SPORTS,
LOISIRS ET CULTURE

Les aménagements destinés à la pratique des sports, des loisirs et des activités culturelles sont un des éléments du cadre de vie que la création d'une métropole d'équilibre en Lorraine a notamment pour objet d'améliorer. De plus, la réalisation de grands équipements, qui soient à la dimension d'un grand ensemble urbain moderne, améliorera « l'image » de toute la région et son pouvoir d'attraction, ainsi que les conditions de vie de tous les Lorrains.

D'autre part, le tourisme, qui donne lieu dès maintenant à une activité économique notable, pourra se développer plus rapidement et constituer une source de devises plus importante, s'il attire une clientèle étrangère croissante.

1 - SITUATION ACTUELLE

Outre les activités diffuses telles que la *chasse* et la *pêche*, pour l'exercice desquelles la Lorraine se situe dans une bonne moyenne par rapport aux autres régions françaises, la situation actuelle se caractérise par l'existence de quatre types de centres d'activités :

— d'abord, un très grand nombre de *sites attractifs* plus ou moins aménagés, ayant une capacité d'accueil faible ou moyenne, généralement fréquentés par des personnes originaires de la même commune ou de la même agglomération (petites bases de loisirs, zones les plus pittoresques des côtes et des vallées, sites et routes pittoresques dans certaines forêts, pe-

tits parcs d'attraction en plein air, monuments plus ou moins célèbres, etc...);

— ensuite dans l'*Est de la Lorraine*, des ressources de plus grande ampleur en cours de valorisation plus ou moins coordonnée, et intéressant une clientèle non seulement lorraine, mais aussi alsacienne ou sarroise, voire même d'origine plus lointaine : grands étangs de l'Est mosellan, chasses en forêt des Vosges mosellanes, champs de neige des Hautes-Vosges, par exemple ;

— par ailleurs, des *aménagements sportifs et culturels plus étroitement liés aux villes actuelles* : terrains de sports classiques des plus grandes villes, aménagements sportifs de la station hydrominérale de Vittel, musées, conservatoires de musique, etc... ;

— enfin, pour les *sports mécaniques* tels que les sports aériens et automobiles, des installations qui semblent satisfaisantes pour ceux de ces sports qui intéressent des minorités (parachutisme, vol à voile, aviation de plaisance par exemple). Mais pour les grandes manifestations comme les fêtes aériennes et les courses automobiles les plus réputées qui rassemblent jusqu'à cinquante mille spectateurs, il n'existe encore aucune infrastructure spécialisée, alors que l'engouement du public pour ces spectacles sportifs et pour la pratique de ces sports « en amateur » va rapidement croissant.

**

Au total, si on compare la situation de la métropole à celle de métropoles

voisines étrangères comme Liège, Stuttgart, Mannheim ou Zurich, on constate :

— que la Lorraine dispose de ressources et de possibilités naturelles au moins aussi nombreuses, importantes et variées que celles de ces métropoles et de leurs régions ;

— mais aussi qu'il n'existe pas encore en Lorraine autant d'aménagements de haute qualité à grande capacité d'accueil et activités variées qu'ailleurs (exemples : le Sud-West Stadion et la Friedrich-Ebert-Halle de Ludwigshafen, le Palais des Congrès de Liège, le Killesberg de Stuttgart et le réseau de « centres de loisirs » de Zurich) ;

— enfin, que certaines ressources de la Lorraine sont déjà saturées actuellement en période de « pointe » par des clientèles locales ou touristiques, notamment : en été, les parties accessibles des rivages des étangs mosellans ; au printemps et en automne, les emplacements de stationnement situés dans les parties attractives des forêts proches des villes ; et en hiver, les installations d'hébergement liées aux remontées mécaniques des champs de neige vosgiens. D'une manière générale, les potentiels existants en matière d'hôtellerie et de restauration dans les zones de tourisme et de loisirs de la région sont insuffisants pendant les périodes de fréquentation maximale.

2 - BUTS A ATTEINDRE

Pour améliorer les possibilités de choix en matière de sports, loisirs

et culture, il faut augmenter la diversité de l'offre :

— dans *le temps*, en tenant compte de la variété des temps libres des différentes catégories de la population : jours ouvrables pour certains, fins de journée pour d'autres, fins de semaine, vacances, etc., sans oublier les touristes pour les deux dernières catégories ;

— dans *l'espace*, en tenant compte de ce que, pour les activités de temps libre, la proximité du domicile n'est pas toujours recherchée autant que pour les déplacements domicile-travail. En effet, selon la durée du temps libre et les moyens de déplacement, une certaine distance est souvent souhaitée par les utilisateurs afin de combiner la promenade (en automobile par exemple) avec l'activité elle-même ;

— en tenant compte de la *diversité des activités de loisirs*, qui vont de la simple détente à la pratique des sports de toutes natures, et aux spectacles sportifs classiques ou plus récents (compétitions et démonstrations nautiques, automobiles ou aériennes, par exemple) ;

— au point de vue *économique*, en réalisant des équipements et en pratiquant des modes de gestion qui les rendent financièrement accessibles à de larges couches de population, jusqu'à présent tenues à l'écart de certaines activités de loisirs modernes en raison de leur prix de revient excessif (navigation de plaisance et sports nautiques, golf, tennis, par exemple) ;

— au point de vue *social*, en tenant compte non seulement de la clientèle

inorganisée, mais aussi des clientèles familiales et sociales : familles en week-end, groupes et associations diverses dont les besoins ne peuvent pas toujours être satisfaits par des aménagements de type purement commercial.

3 - ACTIONS A ENGAGER OU A DÉVELOPPER

Compte tenu de ce qui précède, un programme d'aménagement à long terme pour la métropole lorraine, valorisant les ressources et satisfaisant les besoins de toute la région, doit comprendre :

- un développement important des bases de plein air et de loisirs autour de plans d'eau existants ou à créer ;
- le développement de l'équipement des champs de neige vosgiens ;
- la création ou le développement de grands équipements sportifs dans la partie centrale de la métropole et à Vittel ;
- la création d'un parc naturel régional ;
- la promotion d'équipements culturels à rayonnement métropolitain.

31 Bases de plein air et de loisirs autour des plans d'eau

311 — *Les ressources et les possibilités lorraines en matière de plans d'eau*

La Lorraine dispose de certaines ressources et de nombreuses possibilités

en matière de plans d'eau. Dans plusieurs parties de son territoire, il existe un assez grand nombre de sites permettant de créer des retenues pour un coût inférieur à 50 000 F par hectare d'eau (et même parfois à 30 000 F) terrain et barrage compris, ce qui est faible par rapport au coût moyen des plans d'eau de loisirs récemment créés en France.

Par ailleurs, les ballastières, où s'extrait chaque année plusieurs millions de mètres cubes de sables et graviers dans les principales vallées, donnent spontanément naissance à plusieurs dizaines d'hectares de plans d'eau par an.

Il existe ainsi, en Lorraine, en dehors des retenues réservées à la pêche ou à la pisciculture, et sans tenir compte des très petits étangs (moins de dix hectares), *vingt-cinq à trente plans d'eau* utilisés pour les sports et les loisirs et ayant une *surface totale de 2 700 hectares* environ. Certains autres plans d'eau existants font l'objet de projets d'aménagement, leur surface est d'environ 800 hectares.

La clientèle existante (en partie alsacienne et sarroise), et l'augmentation prévisible de la clientèle régionale qu'entraînerait à coup sûr la création de nouveaux plans d'eau ouverts aux sports, aux loisirs et au tourisme, permettent de rentabiliser, à l'échéance 1985, une surface totale de 8 000 à 10 000 hectares de plans d'eau, soit une multiplication par 3 à 4 des surfaces actuelles.

312 — *Intérêt des plans d'eau pour les sports et les loisirs*

Les plans d'eau et leur environnement immédiat ont un intérêt essentiel dans les bases de plein air et de loisirs :

— *comme éléments de paysage* : car les bords des plans d'eau, chaque fois que leur site et leur mode de gestion s'y prêtent, sont des éléments de paysage particulièrement appréciés par les populations pendant leurs périodes de loisirs et de vacances ;

— *comme supports d'activités nautiques* : les plans d'eau et leurs abords permettent une très large gamme d'activités sportives et de loisirs :

- pêche, baignade, canotage, activité de plage ;
- pratique des sports nautiques à ses différents niveaux: initiation, pratique sans esprit de compétition, compétitions locales ou régionales, entraînant à ces compétitions ;
- spectacles sportifs : ski nautique, régates, courses d'aviron, parfois susceptibles d'attirer de très nombreux spectateurs ;
- formation et entraînement de cadres et d'animateurs sportifs.

— *comme foyers d'attraction d'activités diverses* : parce que la présence d'une clientèle plus ou moins importante, attirée par le paysage des plans d'eau et les activités nautiques, peut entraîner à son tour l'implantation d'entreprises diverses, qui trouvent là des possibilités de développement particulièrement favorables :

- hébergement, restauration, camping, caravanning ;

• jeux sportifs et divertissements de toutes natures ;

• et même : construction et entretien de voirie et de réseaux divers, de résidences secondaires, de bateaux de plaisance.

313 — *Les « dimensions » des plans d'eau de sport et de loisirs*

Pour étudier un programme régional de bases de plein air et de loisirs, il est nécessaire d'inventorier les sites les plus aptes à la création de plans d'eau, en tenant compte de ce qu'il existe plusieurs « dimensions » de plans d'eau dont les fonctions sont différentes :

— les plans d'eau *très étroits* (moins de 200 m de largeur) sont surtout intéressants comme éléments de paysage et pour les activités de détente ;

— les plans d'eau *étroits* (200 m à 700 m de largeur) permettent en outre des activités sportives d'intérêt local et certaines formes de compétition ;

— les plans d'eau *moyens* (700 m à 1 200 m de largeur) ont des possibilités plus larges notamment en matière de capacité d'accueil global (quelques milliers de personnes) et de compétition de yachting à voile ;

— les plans d'eau *vastes* (plus de 1 200 m de largeur) permettent en plus l'organisation de compétition de yachting à voile de type olympique (spectacles sportifs très attractifs) et ont une capacité d'accueil très importante (plusieurs dizaines de milliers de personnes) qui permet d'y construire de véritables stations estivales,

pouvant entrer en compétition avec celles des côtes maritimes et des lacs naturels intérieurs.

314 — *Les plans d'eau à caractère métropolitain (carte p. 65)*

En priorité, les projets à caractère métropolitain sont les plans d'eau moyens ou vastes, c'est-à-dire les plans d'eau des deux dernières catégories.

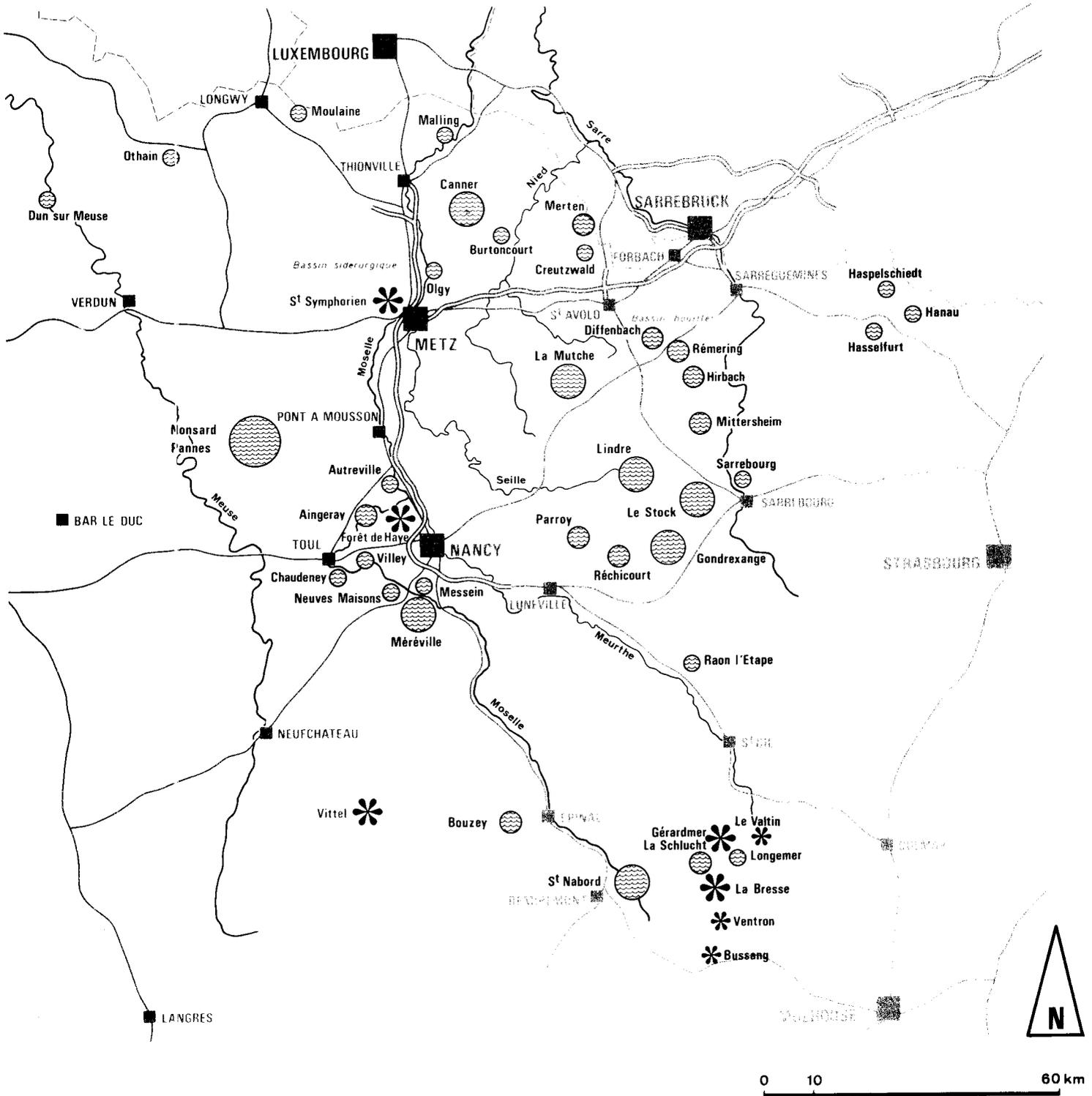
Toutefois, dans certains cas, des plans d'eau de plus petites dimensions seront à prendre en compte dans les programmes métropolitains : par exemple, les plans d'eau à fonction touristique marquée, ainsi que les plans d'eau de motonautisme et les plans d'eau de petites dimensions entrant dans le cadre d'aménagements diversifiés à grande capacité d'accueil.

Ainsi, les plans d'eau à caractère métropolitain seront ceux qui pourront entrer dans le cadre d'aménagements sportifs et de loisirs à grande capacité d'accueil, soit comme éléments principaux, soit à côté d'autres équipements à fonctions différentes.

Dans le présent schéma, les plans d'eau plus petits, dont le caractère métropolitain résulte de leur intégration dans un ensemble plus diversifié, seront cités comme éléments, soit de grands équipements sportifs (§ 33 ci-après), soit du Parc Naturel Régional (§ 34 ci-après).

Les bases de plein air et de loisirs ayant un plan d'eau comme support principal sont traitées ci-après, une

BASES NAUTIQUES ET EQUIPEMENTS DE SPORT ET DE LOISIR



bases nautiques

- plus de 1200 m de Ø
- de 700 à 1200 m de Ø
- de 200 à 700 m de Ø
- moins de 200 m de Ø

capacité d'accueil supérieure à 10000 personnes

capacité d'accueil inférieure à 10000 personnes

grands équipements sportifs

grands équipements sportifs	
sports d'hiver	autres sports

liste de réalisations étant proposée au terme de 1985 :

A — *Amélioration de l'équipement de certains plans d'eau déjà utilisés :*

— *Grands étangs de Sarrebourg :* amélioration des installations de Mittersheim, remise en ordre des zones de caravaning et de résidences secondaires autour de l'étang du Stock.

— *Etangs dits « de la ligne Maginot » :* remise en ordre des zones de caravaning à Diffenbach et à Hirbach.

— *Etangs de la Mutche, de Parroy et de Gondrexange :* poursuite de l'équipement en veillant à une bonne qualité d'exécution des zones de résidences secondaires, de camping et de caravaning.

B — *Equipement de plans d'eau servant actuellement à la pisciculture ou comme réservoirs du Service de la Navigation :*

— *Etang de Lindre* (projet d'origine privée).

C — *Création et équipement de plans d'eau nouveaux :*

— *Nonsard-Pannes :* le site de Nonsard-Pannes, entre Thiaucourt et Saint-Mihiel, qui conviendrait pour aménager dans la vallée du Rupt-de-Mad un plan d'eau de 1 600 m de largeur (le plus vaste de la région), fait l'objet, à l'initiative de la ville de Metz, d'un projet d'utilisation partielle pour son alimentation en eau, au titre du V^e Plan. Il est envisagé

de créer un réservoir de renforcement d'étiage de 10 millions de mètres cubes, dont la surface de 440 ha, se réduirait à presque rien en fin d'été sec, et qui ne serait plein, au mois d'août, que deux étés sur trois.

Le site se trouverait donc sous-employé au point de vue des sports et des loisirs. Les études faites depuis 1968 ont abouti à proposer l'exécution de travaux supplémentaires d'urgence, d'un montant de 3,6 millions, afin de sauvegarder la possibilité de surélever ultérieurement la digue de 3 mètres, de façon à porter la surface noyée de 450 ha à 900 ha environ, d'augmenter la capacité de 10 à 30 millions de mètres cubes (dont 10 seulement seraient lâchés dans la rivière émissaire en été sec) et à réduire la baisse de niveau maximale (un an sur quatre ou cinq) de 5 m à 1,20 m.

La réalisation de ce plan d'eau coûtera au total 32,5 millions de francs (terrain et barrage) dont 20 millions apportés par la ville de Metz au titre de son projet d'adduction d'eau et 12,5 millions seulement (soit environ 14 000 francs par hectare) à apporter au titre des sports, des loisirs et du tourisme.

— *Méréville :* ce plan d'eau de 108 hectares, qui intéresse surtout l'agglomération étendue Sud-Métropole, sera réalisé à partir d'anciennes sablières agrandies et remaniées.

Le prix de revient prévu par les promoteurs de ce projet est de 4 millions de francs environ pour le terrain

d'emprise et les travaux, soit 37 000 francs par hectare environ.

— *Merten :* ce projet, qui nécessite des études géologiques complémentaires, concerne un site situé à la frontière franco-sarroise et pourrait sans doute faire l'objet d'un financement international.

— *Saint-Nabord :* en créant un barrage à travers la vallée de la Moselle au Nord de Remiremont, on peut réaliser un plan d'eau de 250 ha environ à proximité immédiate d'un itinéraire fréquenté par de nombreux touristes français ou étrangers.

— *Vallée de la Canner :* plusieurs plans d'eau sont envisagés dans cette vallée, le plus important étant celui de Hombourg-Budange (près de 700 m de largeur).

D — *Recherche de sites nouveaux :*

D'ici 1985, des sites nouveaux devront être recherchés ; certains ont déjà fait l'objet de repérages sommaires qui ne permettent pas encore d'en préciser la valeur, et les études les concernant devront être poursuivies. La carte p. 69 indique ceux de ces sites où semblent pouvoir être créées des bases nautiques d'ici à 1985.

32 Equipement des champs de neige vosgiens

L'existence du massif vosgien offre à la population de la métropole et de toute la région la possibilité d'activités de week-end en hiver ; les stations des Hautes-Vosges sont donc

un élément essentiel d'une politique de loisirs pour la métropole.

Dès maintenant, il existe une quarantaine de remontées mécaniques ayant une capacité totale de vingt mille à vingt-cinq mille skieurs à l'heure. Les possibilités d'hébergement et de restauration sont en développement assez rapide. Cinq secteurs sont les plus développés actuellement :

- la Bresse (6 km de pistes actuellement),
- Gérardmer-Longemer (4,8 km de pistes actuellement),
- le Ventron (3,6 km de pistes actuellement),
- le Valtin (2,1 km de pistes actuellement),
- Bussang et Saint-Maurice-sur-Moselle (2,1 km de pistes actuellement).

Les installations de restauration et d'hébergement ne sont pas seulement utilisées en hiver, mais aussi pendant les vacances d'été, ce qui en facilite l'amortissement.

Dans le cadre de la politique métropolitaine des loisirs, les études en cours au Ministère de l'Équipement sur la détermination des pentes les mieux enneigées et les plus aptes à l'implantation de remontées mécaniques supplémentaires sont à poursuivre activement, afin de doter le massif d'un programme d'aménagement bien conçu. Un doublement progressif de capacité des remontées mécaniques et des parkings semble réalisable à moyen terme.

33 Création de grands équipements sportifs (carte p. 65)

Dans la demande des sports classiques, il y aurait place en Lorraine pour un ou plusieurs ensembles sportifs importants pouvant accueillir plusieurs dizaines de milliers de spectateurs, les jours de grandes manifestations, tout en servant chaque jour à l'entraînement sportif. Trois de ces ensembles paraissent susceptibles de se réaliser au cours des prochaines années :

— l'ensemble de *Nancy-Ouest*, basé sur le stade automobile du *Haut-du-Lièvre* (ancienne carrière de très grandes dimensions constituant un site exceptionnel favorable à la réalisation d'un circuit de course et d'entraînement, et à l'accueil de très nombreux spectateurs dans de très bonnes conditions de visibilité et de sécurité) les aménagements de l'Office National des Forêts au *Parc de Haye* (sports variés, parc d'attractions et forêt-promenade) et le plan d'eau d'*Aingelay* (motonautisme) ;

— l'ensemble de *l'Île-Saint-Symphorien* à Metz, où existe déjà un nombre important d'équipements de niveau supérieur (sports de plein air, hippisme, patinage, palais des sports) sera à développer ;

— l'ensemble de *Vittel*, où, à partir d'une station thermale dynamique, des installations sportives olympiques sont en cours de création et pourront être développées progressivement.

D'autre part, le problème se pose de savoir s'il n'y aurait pas place

en Lorraine pour un grand stade de compétition et de spectacles sportifs, ayant une capacité d'accueil de vingt mille à trente mille personnes et situé entre les deux agglomérations étendues Nord et Sud, à proximité de l'autoroute Nancy-Metz. Ce problème devrait être examiné dans les prochains mois avec les responsables sportifs de la région.

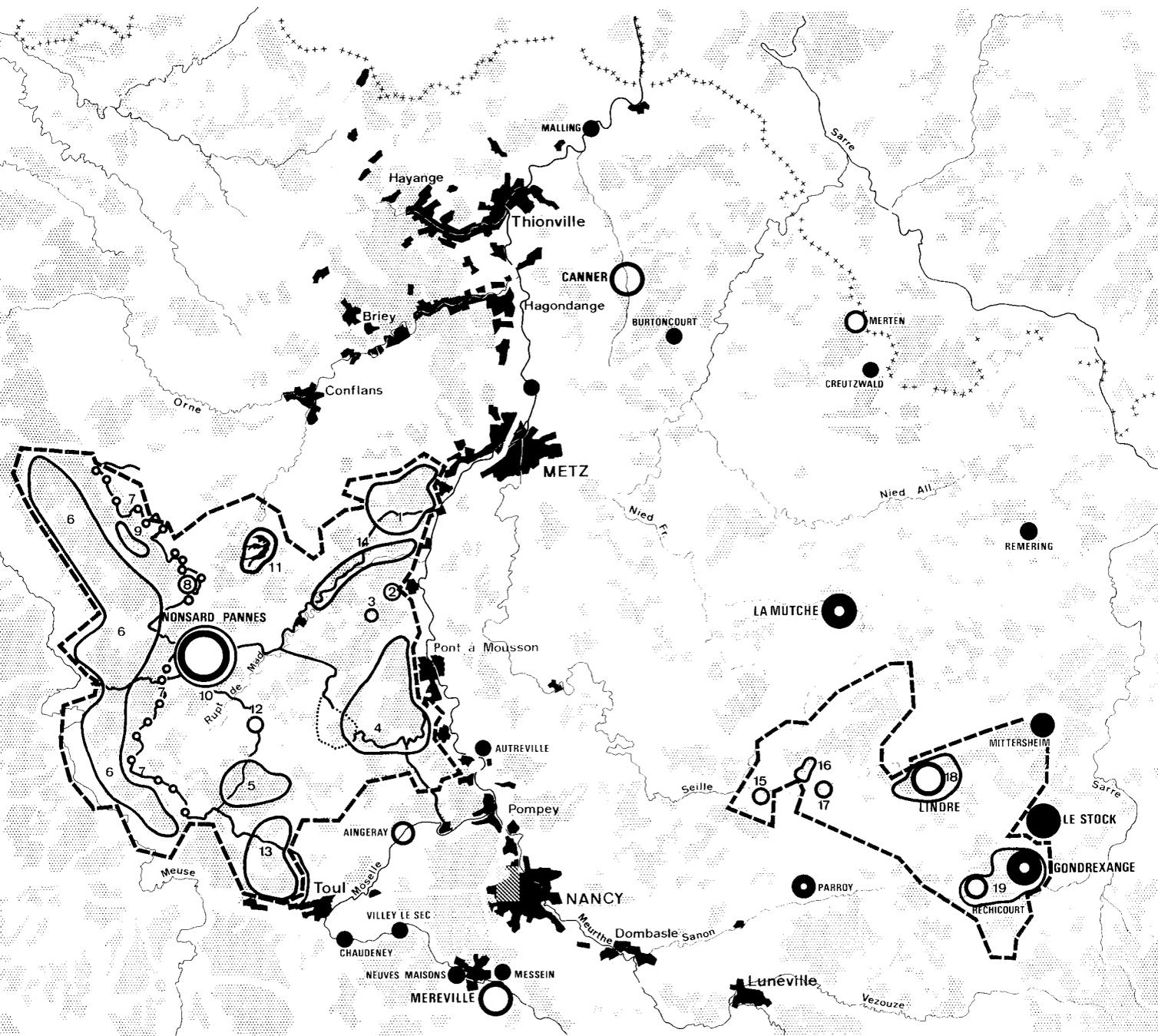
34 Création d'un Parc Naturel régional

En vue de la création de ce Parc, il a été préparé un avant-projet de charte, qui sera soumis prochainement à une Association régionale chargée de l'étudier.

Il s'agit de constituer un ensemble territorial doté d'un programme d'aménagement à long terme, à la fois *touristique et culturel*, reposant sur la mise en valeur de « *points forts* » de natures très diverses, et la réalisation d'un réseau complet de *routes vertes ou touristiques* reliant ces « points forts » afin de les rendre plus accessibles et d'obtenir une capacité d'attraction et d'accueil meilleure que ce qui résulterait d'une évolution spontanée de la situation actuelle.

L'aire d'étude provisoire qui a servi de cadre à cet avant-projet comprend deux zones (carte page 69). L'une de ces zones est située à l'Ouest de la vallée de la Moselle ; elle comprend une grande partie des côtes de Meuse et de la Woëvre. L'autre est située à l'Est autour de Vic-sur-Seille, de Marsal, de l'étang de Lindre et de l'étang de Gondrexange. La surface

PARC NATUREL REGIONAL ET BASES NAUTIQUES

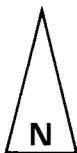


points forts du parc naturel régional

- Forêt
- Urbanisation existante
- Route verte et touristique
- Route verte, variante
- Limite provisoire de l'aire d'étude du parc
- Point fort

- Base nautique entièrement équipée en 1970
- Base nautique partiellement équipée en 1970
- Projet à l'étude

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Région de Gorze Val de Metz | 11 Etang de Lachaussée |
| 2 Prény | 12 Carrefour des jeunes de Beaumont |
| 3 Abbaye de Ste Marie-aux-Bois | 13 Les Côtes de Toul |
| 4 La Petite Suisse Lorraine | 14 La Vallée du Rupt de Mad |
| 5 La Forêt de la Reine | 15 Vic sur Seille |
| 6 Les Hauts de Meuse | 16 La Côte St Jean |
| 7 Les Villages sous les Côtes | 17 Marsal |
| 8 Hattonchâtel | 18 Région du Lindre |
| 9 Vallée du Longeau | 19 Etang de Gondrexange |
| 10 Pannes Nonsard | |



0 20km

totale du territoire considéré est d'environ 160 000 ha, dont 125 000 à l'Ouest et 35 000 à l'Est.

La réalisation de ce projet permettrait d'améliorer les conditions de cohabitation dominicale entre les habitants des grandes villes de la région, qui commencent déjà à fréquenter l'aire d'étude de façon plus ou moins anarchique et les populations locales et notamment agricoles qui ont à souffrir du désordre qui en résulte. De plus, elle offrirait de nouveaux moyens de développement à une partie de l'aire d'étude, dont l'activité agricole ne pourra probablement plus maintenir la vitalité démographique, ni entretenir le patrimoine bâti, ni amortir les équipements (voirie locale, adduction d'eau).

Ce développement serait fondé sur la création d'établissements d'accueil et de séjour (hôtellerie, auberges rurales, villages de vacances, gîtes ruraux), et sur un encouragement de certaines productions locales de qualité artisanales ou industrielles (par exemple, fabrication de certains types spéciaux de fromages par des laiteries actuellement existantes).

Enfin, le Parc pourrait être pour la jeunesse un moyen de culture et de contact :

- connaissance de la nature pour les jeunes des grandes villes ;
- meilleure connaissance mutuelle entre les « visiteurs » et les jeunes résidant sur place.

Parmi les « points forts » dont la réalisation serait sans doute la plus

proche, on peut citer la Maison des Jeunes de Beaumont (54), certains « villages sous les côtes », le musée des arts et traditions populaires lorraines (55), ainsi que la côte Saint-Jean et les environs de Gorze (57). L'aménagement d'ensemble du futur lac de Nonsard-Pannes (54-55) et la création d'une réserve clôturée d'animaux sauvages sur les Hauts de Meuse, entre autres, pourraient être prévus en seconde étape, ainsi que le parc d'attractions de l'« Europe touristique » à Haudiomont (55) et l'aménagement de Réchicourt (57). Aux entrées du Parc seraient prévus également des centres d'information, dont certains pourraient être construits rapidement.

Certains de ces projets sont engagés ou semblent destinés à se réaliser sans attendre la création effective du Parc ; ils fournissent des exemples de réalisations susceptibles de s'y intégrer par la suite, et de bénéficier des améliorations qu'il apportera en ce qui concerne l'attraction de la clientèle, la facilité d'accès et la qualité de leur environnement général.

Un autre projet de parc naturel à statut analogue mais à caractère interrégional est à l'étude pour les Vosges du Nord (région de Bitche et zones voisines situées en Alsace).

35 Equipements culturels à rayonnement métropolitain

A deux exceptions près, les activités culturelles en Lorraine se sont exercées jusqu'à présent plutôt au niveau

de chaque agglomération restreinte qu'en tenant compte de l'existence de l'ensemble urbain de l'aire métropolitaine. Ces deux exceptions sont :

351 — *Le Centre Culturel des Prémontrés*

L'équipement constitué par le Centre Culturel des Prémontrés à Pont-à-Mousson a pu acquérir en quelques années une notoriété qui atteint et parfois même dépasse les limites de la région. Ce Centre sert à la fois :

— pour des conférences et des journées d'étude (plusieurs salles, cinq cents places au total) ;

— pour des services de formation ou de recyclage de plusieurs jours (capacité d'hébergement : cent trente lits, deux cent cinquante places de restaurant) ;

— pour des manifestations culturelles (concerts, expositions de peinture, ciné-club).

Ouvert en 1964, il est dès à présent utilisé à plein et devra être agrandi dans les prochaines années.

352 — *Festival Mondial du Théâtre Universitaire*

Une manifestation à rayonnement international, comme le Festival Mondial de Théâtre Universitaire de Nancy contribue, malgré les conditions de réalisation assez précaires, au rayonnement de la métropole et de la région.

*
**

Dans ces conditions, on ne voit pas pourquoi la Lorraine serait incapable de devenir à moyen terme un foyer

d'activités culturelles à grand rayonnement.

Pour y parvenir, on peut simplement proposer certains thèmes de réflexion :

353 — *Musées*

Des projets de modernisation et d'extension existent pour les musées de Lunéville et Nancy (Musée lorrain).

Le problème se pose de savoir si, à moyen terme, il ne serait pas possible d'atteindre un niveau de rayonnement plus élevé en spécialisant chacun des musées existants (c'est-à-dire pas seulement ceux indiqués ci-dessus) dans tel ou tel aspect du patrimoine culturel de la région.

Par ailleurs, on peut également se demander si un musée nouveau situé en dehors des centres villes existants et à proximité de l'autoroute Metz-Nancy, ne permettrait pas de donner une impulsion nouvelle aux activités culturelles.

354 — *Activités musicales*

Les lycées musicaux contribuent à l'initiation musicale de nombreux jeunes, et élargissent le public intéressé par les activités de haut niveau ; cela contribue à terme, au développement de ces activités.

En ce qui concerne les équipements, des projets de reconstruction des conservatoires de musique ont été étudiés pour Metz et Nancy.

Etant donné que les orientations nationales prévoient en France la création de sept conservatoires « supérieurs » d'un niveau plus élevé que celui des conservatoires « régionaux » existant dans ces deux villes, on peut se demander si une fusion des deux projets ne serait pas nécessaire pour « faire le poids » et obtenir pour la Lorraine un de ces sept organismes.

En matière d'orchestres, une concertation ayant pour objet la recherche progressive d'une gestion commune ou du moins, bien coordonnée, permettrait d'élever le niveau des prestations fournies.

355 — *Théâtres et Maisons de la Culture*

Un projet de Maison de la Culture a été mis à l'étude à Metz. Si d'autres villes souhaitent étudier également des projets de ce type, il sera utile de rechercher une complémentarité et une spécialisation afin d'atteindre un niveau plus élevé.

Pour les théâtres, une gestion mieux coordonnée entre tous ceux qui entretiennent des troupes théâtrales allégerait sans doute la charge des contribuables des villes et permettrait d'élever le niveau de qualité des prestations fournies.

356 — *Actions sur les transports*

Pour faciliter la mobilité de la clientèle susceptible d'être intéressée par les manifestations culturelles de haut niveau, qu'elles aient lieu à Metz, à Nancy ou ailleurs, des actions spé-

cifiques sur les transports sont à engager d'une façon systématique (trains de soirée, réductions sur Métrolor, réservation de parkings automobiles les jours de grandes manifestations, etc...).

Il est en effet nécessaire d'agir dans ce sens afin de réduire le handicap que représente la relative dispersion géographique de la clientèle nécessaire au développement de telles manifestations.

deuxième partie

transports

Dans cette métropole lorraine qui, contrairement aux autres, doit se réaliser à partir d'agglomérations existantes séparées les unes des autres par plusieurs dizaines de kilomètres,

dans cette région lorraine qui, seule en France, supporte un important trafic de voyageurs et de marchandises vers quatre pays voisins,

le problème des relations est primordial.

Pour favoriser le développement économique de la Lorraine, il importe que des liaisons routières rapides soient aménagées de manière privilégiée :

- entre Paris, l'Alsace et l'Est de l'Europe, d'une part ;
- entre l'Europe du Nord, la Suisse et le Bassin méditerranéen, d'autre part.

CHAPITRE I - **ROLE DES TRANSPORTS DANS LE DEVELOPPEMENT REGIONAL**

1 - LES TRANSPORTS SONT UN SECTEUR IMPORTANT DE L'ÉCONOMIE

Le secteur des transports est important à divers titres : pour l'employeur, le client, l'investisseur, le prestataire de services à tous les autres secteurs de l'économie et aux hommes. Son importance réside dans le fait qu'il est vital pour une multitude d'utilisateurs et qu'il est irremplaçable. Alors que l'on peut imaginer des substituts à presque tous les produits utiles connus, il n'en existe aucun pour les transports, malgré les progrès des télécommunications : les flux des télécommunications et des transports semblent croître parallèlement.

Le développement industriel s'est fondé en grande partie sur les échanges le long des grands axes de transport. Actuellement, les pays les plus riches sont irrigués par des réseaux de communication de plus en plus complexes et diversifiés.

Des infrastructures et des services de transport modernes sont donc susceptibles de participer efficacement au développement économique régional.

2 - ROLE DES TRANSPORTS DANS L'URBANISATION

De tous temps, les infrastructures de transport ont activement participé à organiser et orienter le développement urbain : déjà les villages s'élevaient le long des routes, puis les

villes se sont développées au croisement d'axes de transport. A l'inverse, la croissance des agglomérations a provoqué la création de liaisons destinées à la désenclaver ou à diversifier leurs relations avec d'autres agglomérations.

Les infrastructures de transport contribuant largement à induire les développements urbains, il est impossible de les envisager en faisant abstraction de ce contexte. Elles doivent être précédées, accompagnées et prolongées par de nombreux autres équipements, et elles doivent être conçues de manière à provoquer, aux endroits choisis, les résultats désirés, par exemple : on localisera un échangeur autoroutier à un endroit où les développements commerciaux et résidentiels sont envisagés.

Cette double influence de l'urbanisation sur les infrastructures de transport et réciproquement, a constamment été une préoccupation majeure des propositions de ce schéma d'aménagement. L'existence de carrefours, c'est-à-dire de nœuds d'échange entre divers axes ou modes de transports, a notamment été une incitation à envisager des développements d'habitat et d'activités à Toul-Gondreville et à Semécourt.

3 - INFLUENCE DES TRANSPORTS SUR LES ENTREPRISES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

Cette influence des transports est double :

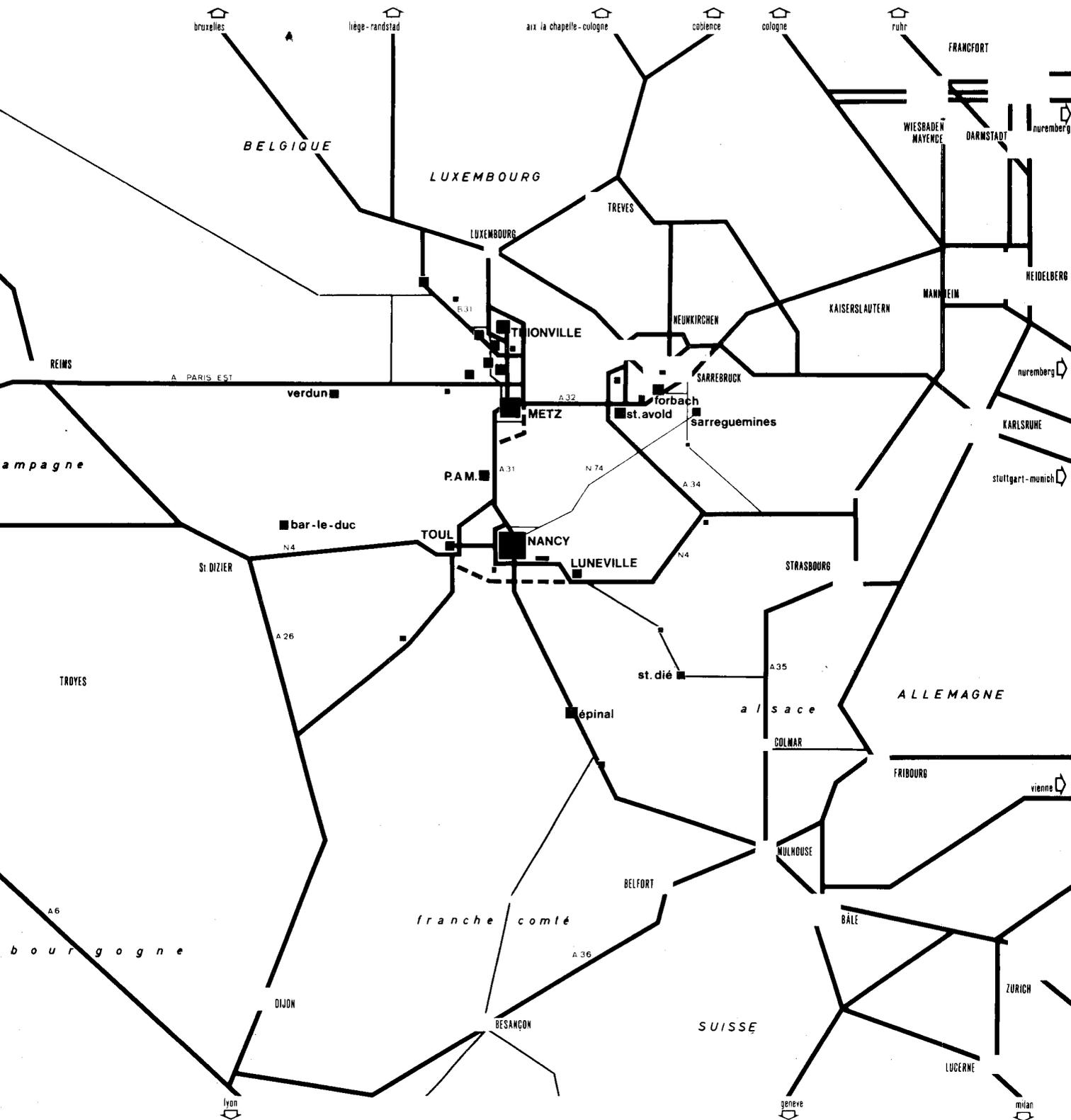
a) ils peuvent contribuer à l'abaissement des coûts de distribution et d'approvisionnement, donc aider les entreprises à être compétitives et rentables ;

b) ils permettent d'accroître le rayon d'action et les marchés des entreprises.

Afin que la Lorraine devienne un lieu privilégié pour les localisations d'entreprises industrielles et commerciales, il faut (entre autres conditions, cf. « Politique Régionale d'Industrialisation ». 1^{re} partie. Section A. Chapitre II.) que ces entreprises puissent avoir un accès rapide, bon marché et sûr à des marchés économiquement puissants. La position géographique « centrale » de la Lorraine ne sera un atout de développement que si elle est valorisée par un réseau efficace et complet de liaisons internes et externes.

L'avenir des entreprises industrielles et commerciales dépend généralement d'une politique fondée sur la spécialisation et sur les échanges, c'est-à-dire sur la mobilité des matières premières et des produits manufacturés. Les moyens de transport modernes contribueront à accroître cette mobilité et l'entreprise qui exploite à fond les possibilités des réseaux de transport a plus de chances que d'autres d'être une entreprise prospère. Il faut donner aux entreprises qui sont ou viendront s'implanter dans la région les meilleurs atouts dans ce domaine, ce qui revient à doter la Lorraine d'infrastructures et de services de transports adaptés aux exigences de l'économie de 1970 bien sûr, mais aussi de demain (1985).

GRANDES LIAISONS ROUTIERES



- autoroute ou voie express (1985)
- autoroute ou voie express (2000)
- autre voie routière rapide

0 60 km

1 - OBJECTIFS D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES TRANSPORTS

Un des objectifs essentiels de l'aménagement de la métropole lorraine, au service de la région, dans son cadre français et européen, est de donner à ses habitants les moyens de la forte mobilité imposée par son organisation spatiale. Le but des propositions qui suivent est donc d'assurer dans les meilleures conditions, en privilégiant le ou les modes de transport les plus adaptés, les possibilités de déplacement des habitants à l'intérieur des agglomérations étendues, entre les principales zones d'urbanisation (métropole et centres de peuplement) et vers l'extérieur, pour permettre l'accessibilité à la Lorraine et pour l'ouvrir sur les autres régions européennes.

Les *transports en commun*, particulièrement adaptés aux transports de masse à l'intérieur des agglomérations urbaines et entre les centres économiques les plus forts, ont été étudiés avec une attention particulière.

Trois niveaux essentiels ont été distingués, chacun ayant des sous-objectifs différents :

— *le niveau de l'aire métropolitaine* pour lequel a été retenu le principe des dessertes cadencées, c'est-à-dire de liaisons les plus fréquentes possibles et à espacement constant entre les agglomérations étendues.

— *le niveau des relations avec les centres de peuplement* pour lequel le principe reste toujours la desserte cadencée mais celui-ci ne peut être obtenu qu'à terme ; dans l'immédiat, c'est la règle des trois demi-journées qui a été retenue : son principe est d'offrir la possibilité de voyages aller et retour, de travail ou de loisir, dans la matinée, l'après-midi ou la soirée.

— *le niveau des relations avec les autres métropoles et les centres économiques européens* pour lequel ont été recherchées l'amélioration des fréquences et des vitesses et, dans certains cas, la création de services nouveaux (relations aériennes en particulier).

Deux autres niveaux sont encore à prendre en considération :

— *le niveau péri-urbain* (ou d'agglomération étendue) pour lequel le principe des dessertes cadencées a été retenu.

— *le niveau intra-urbain* (ou d'agglomération restreinte) qui n'a pas été abordé ici, car il n'a pas sa place dans le schéma d'aménagement d'une métropole ; il importe qu'il soit organisé de façon à présenter des points d'échange avec les transports des niveaux définis ci-dessus.

Pour chaque relation, le meilleur niveau de services en fréquence et en rapidité, a été recherché par l'*utilisation des modes de transport les plus adaptés*.

En matière de transports ferroviaires, la possibilité de rentabiliser au maximum les infrastructures existantes a été systématiquement exploitée sur ces infrastructures disposant de potentialités importantes en trafic voyageurs, tout comme de marchandises d'ailleurs. Elles peuvent être valorisées assez facilement par des augmentations de fréquence et de vitesse des trains (augmentation de la vitesse pure et suppression de points noirs par des rectifications de tracé). A cet égard, il est intéressant de constater, d'après les premiers résultats obtenus par la desserte cadencée ferroviaire « Métrolor », reliant Nancy-Metz-Thionville, qu'une importante élévation du niveau de service, surtout en fréquence, a entraîné une augmentation de trafic supérieure à 20 %. Cela signifie qu'il semble possible de concrétiser sur d'autres liaisons des propositions visant à améliorer fortement le niveau de services.

Les transports individuels ont été également étudiés en fonction des besoins de relations aux divers niveaux évoqués plus haut. Tant pour les transports individuels que pour les transports en commun, une attention particulière a été apportée aux relations Nord-Sud et vers Paris, notamment pour les liaisons routières.

L'exposé qui suit individualise, à l'aide d'une numérotation indiquée sur la carte intitulée « Relations Internes et Externes de la Lorraine » (1), chacune des relations d'un centre économique ou urbain à un autre, en

(1) Carte n° 6 hors texte.

distinguant le transport individuel et le transport en commun. Cette carte est donnée à titre d'orientation et de repérage. Elle ne vise nullement à définir des tracés. Ces tracés, dans le domaine routier, sont précisés sur la carte intitulée « Grandes Liaisons Routières » (page 77).

Dans ces propositions figurent *uniquement les grandes liaisons* ce qui n'exclut pas, bien entendu, l'amélioration du réseau d'intérêt local et des voies purement urbaines.

La situation actuelle des trafics est indiquée sur les deux cartes : Flux routiers 1968 (page 81) et Trafic Voyageurs S.N.C.F. 1967 (dernière année connue, page 83).

2 - RELATIONS INTERNES

Relation n° 1 : Nancy - Metz - Thionville

— Transport individuel

La liaison routière entre ces trois villes sera assurée par l'autoroute A 31. Cette *artère maîtresse* de la métropole doit être terminée au plus vite, ce qui implique l'accélération de l'engagement et de l'exécution des sections manquantes : au centre, le tronçon entre Belleville et le Sud de Metz ; au nord, la pénétrante de Thionville.

Entre Metz et Thionville, en raison du caractère urbain de ce tronçon autoroutier, on constate déjà une tendance à la saturation des échangeurs. Les flux actuels, le développement

prévisible de ces deux villes, fondé sur le pôle industriel proposé sur la rive Est de la Moselle, entraîneront une croissance rapide des échanges qui nécessitera la construction d'une deuxième autoroute Nord-Sud sur cette rive Est.

Toutefois, dès à présent, le contournement Nord-Est de Metz permettra d'assurer les échanges entre les agglomérations étendues de Metz-Thionville-Fensch-Orne et du Bassin Houiller.

D'autre part, pour améliorer les relations de la vallée de la Fensch et de la vallée de l'Orne entre elles et avec Metz, et compte tenu du développement prévisible du secteur de Semécourt, la N 412 doit être aménagée en voie rapide de Semécourt à Florange au cours du VI^e Plan.

— Transport en commun

La desserte de cet axe est assurée actuellement par le fer sur sa totalité et par autocar sur la section Metz-Thionville, les deux modes assurant d'ailleurs des services différents.

Le transport ferroviaire est caractérisé par la mise en service début janvier 1970 de la « desserte cadencée » Métrolor dont le principe consiste à faire partir, dans chaque sens, quatorze trains à un intervalle régulier d'une heure. Les deux premiers mois de fonctionnement laissent penser que ce service est rentable. Cela devrait permettre de *réaliser sans délai les extensions suivantes* :

— maintien du service actuel pendant les mois de juillet et d'août : en effet, compte tenu de l'occupation moyenne actuelle des trains de quatre-vingt-dix voyageurs, le service en été se situerait sans doute légèrement en dessous du seuil de rentabilité, mais serait compensé par les autres mois de l'année. Ainsi serait évitée une interruption extrêmement gênante pour les travailleurs migrants alternants ;

— création d'un aller-retour supplémentaire, dont la nécessité s'est déjà fait sentir :

— Nancy départ 5 h 55
— Thionville départ 20 h 20

— création de « trains de spectacles » quotidiens partant de Nancy et de Metz en fin de soirée (0 h pour Metz et 0 h 20 pour Nancy) ;

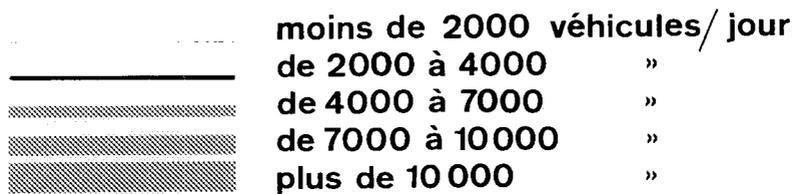
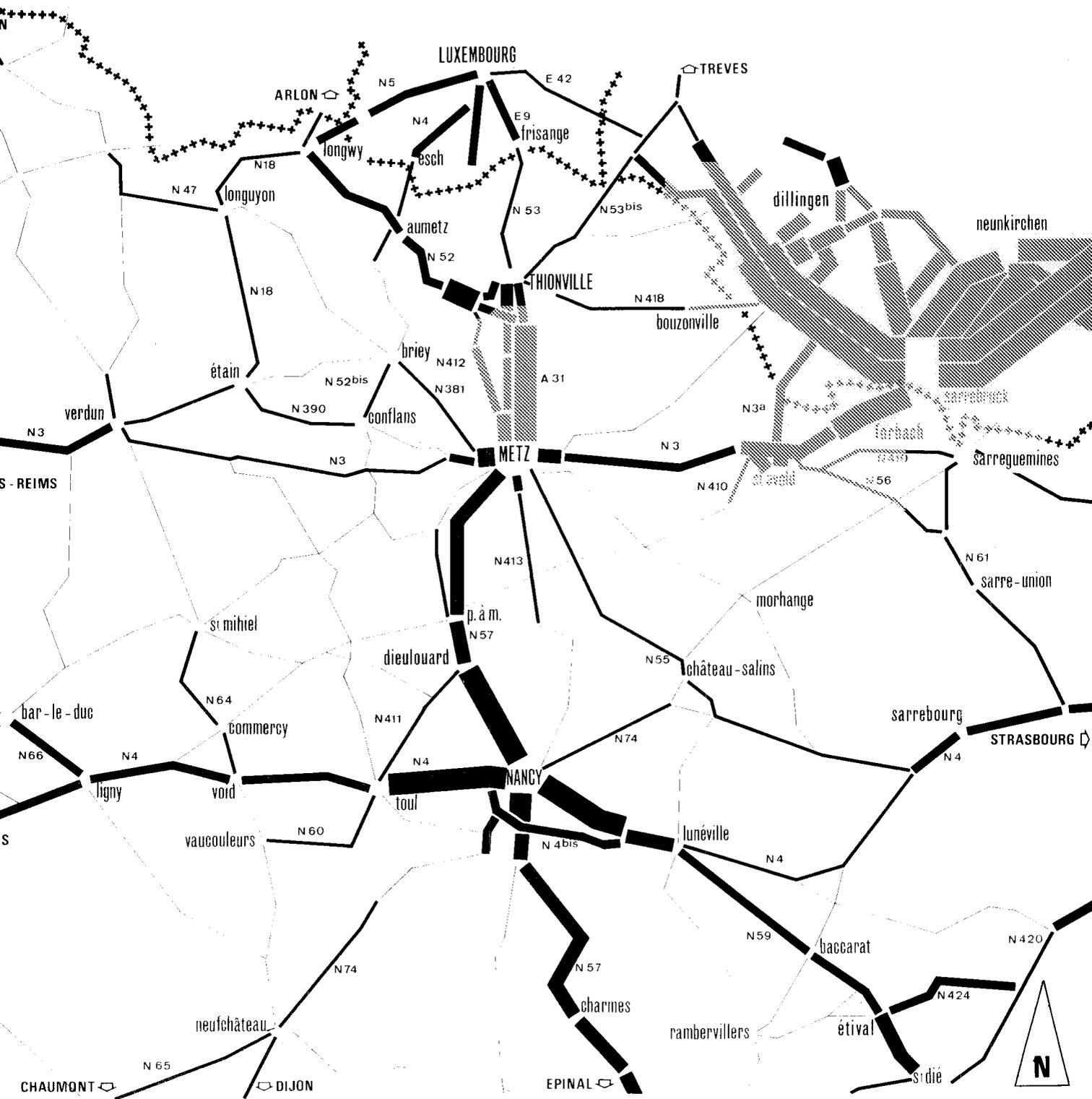
— création d'un service des dimanches et fêtes comportant neuf allers-retours Nancy-Thionville (non compris les trains de spectacles) ;

— passage à cadence demi-horaire en semaine aux heures de pointe, sur Nancy-Metz, par la création de neuf allers-retours supplémentaires pour lesquels un arrêt à Dieulouard pourrait se substituer utilement à celui de Pagny-sur-Moselle.

L'amélioration devra se poursuivre ensuite par :

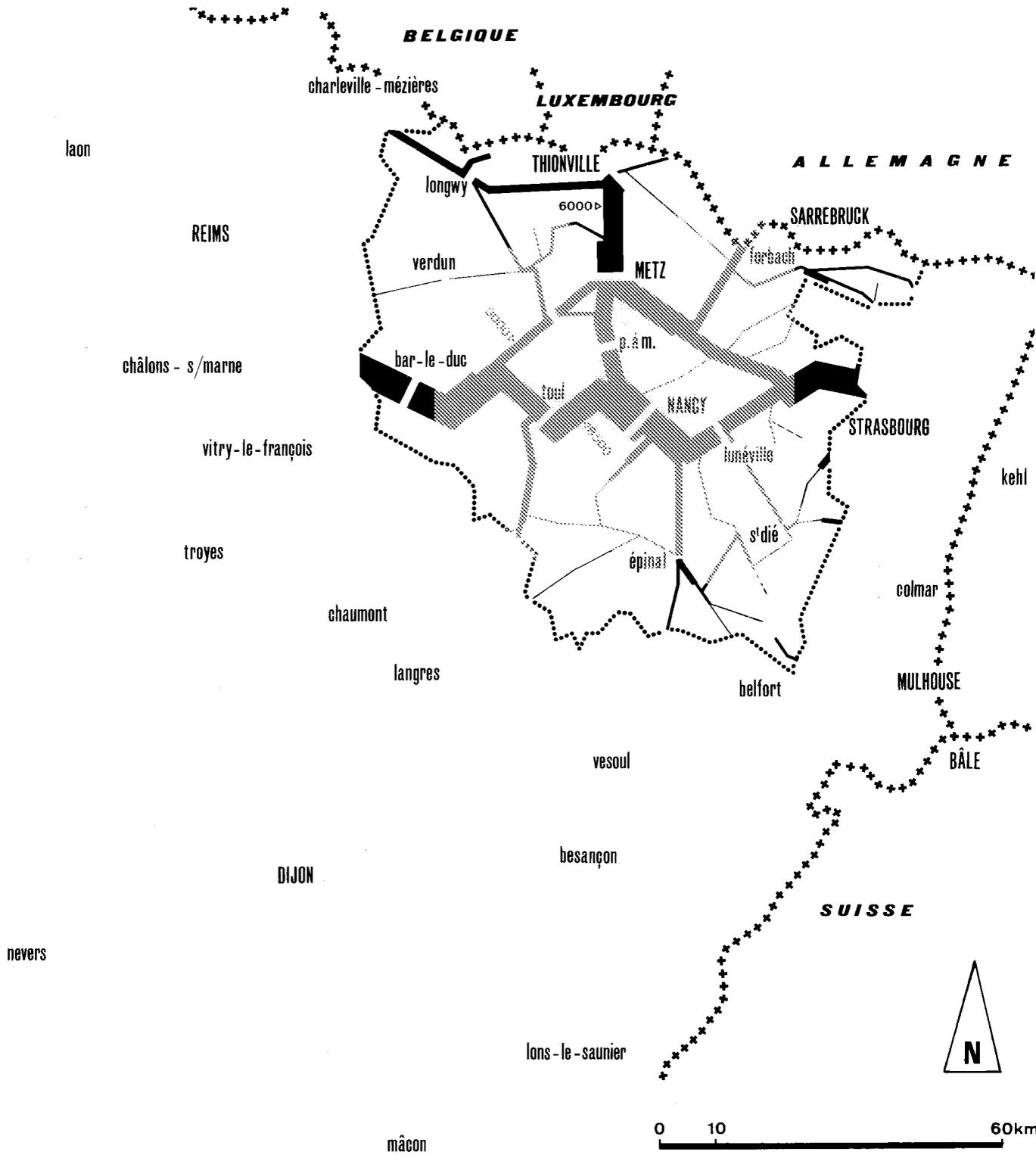
— des fréquences encore plus élevées sur Nancy-Metz (leur limite devant être étudiée par la S.N.C.F.) ;
— une augmentation de la vitesse ;
— l'instauration d'une tarification réduite (en fonction des résultats),

FLUX ROUTIERS 1968



TRAFIC VOYAGEURS SNCF

DEBIT JOURNALIER EN MILLIERS DE VOYAGEURS
EN 1967 (SOURCE SNCF ETUDES GENERALES)



thick solid line	1mm	= 2000	voyageurs
medium solid line	de 500 à 1000	d⁰	
thin solid line	de 100 à 500	d⁰	
dashed line	moins de 100	d⁰	

et simplifiée pour permettre l'emploi facile de distributeurs automatiques.

Pour ce qui est de la relation Metz-Thionville, l'urbanisation et le développement de l'enseignement supérieur et des activités (pôle industriel) créeront à long terme des échanges importants qui pourraient se réaliser pour les transports en commun sous la forme d'un transport en site propre (1).

Relation n° 2 : Nancy - Lunéville

— Transport individuel

Cette relation devra être améliorée par la mise à quatre voies de la N. 4 jusqu'à Lunéville et le contournement sud de cette ville.

— Transport en commun

La section de ligne S.N.C.F. Nancy-Blainville étant très chargée en raison du trafic marchandises, il n'est actuellement pas possible d'étendre à Lunéville l'ensemble du service actuel de Métrolor. Un seul aller-retour atteint à présent cette ville, mais la S.N.C.F. admet la possibilité de deux autres allers-retours qui devraient être créés rapidement :

— Lunéville	↓	10 h 20	15 h 18
— Nancy	↓	10 h 48	15 h 46
— Nancy	↓	9 h 40	13 h 35
— Lunéville	↓	10 h 06	14 h 01

Compte tenu du trafic actuel et en admettant une progression de 20 % dès mise en service, la charge de ces

trains devrait être supérieure au seuil de rentabilité.

Par la suite, l'ensemble des trains de la desserte cadencée horaire pourrait aboutir à Lunéville, moyennant, si nécessaire, la réouverture et l'électrification au cours du VI° Plan de la ligne n° 27 Toul-Neuves-Maisons-Blainville, sur laquelle seraient déviés certains trains de marchandises.

Relation n° 3 : Nancy - Toul

— Transport individuel

L'aménagement de la N 4 jusqu'à Toul en autoroute, programmé au V° Plan, doit être réalisé dans les meilleurs délais, de même que le contournement sud de Toul jusqu'à Pagny-sur-Meuse en direction de Paris et la bretelle franchissant la Moselle vers la N 411 au Nord-Est de Toul, en vue de desservir le pôle industriel dès le VI° Plan. A l'Est, la pénétration jusqu'au centre même de Nancy devrait être assurée simultanément.

— Transport en commun

Cette relation qui ne peut être assurée dans les meilleures conditions par le fer (à cause de l'allongement dû au passage par Frouard) est actuellement du domaine de l'autocar. Les améliorations possibles sont les suivantes :

— immédiatement : mise en correspondance des cars existants avec « Métrolor » en gare S.N.C.F. de Nancy ;

— à court terme : création d'autocars directs circulant entre Nancy et Toul avec desserte du pôle industriel ;

— à plus long terme : l'augmentation des besoins de transport pourrait être satisfaite par la création d'un transport en site propre Nancy-Gondreville - pôle industriel-Toul.

Relation n° 4 : Toul - Axe mosellan

— Transport individuel

La création d'un pôle industriel et l'urbanisation envisagée à Gondreville entraîneront des échanges importants avec le sillonn mosellan. Pour la route, il sera donc nécessaire d'aménager la N 411 en voie express entre Toul et Dieulouard.

— Transport en commun

Celui-ci devrait être assuré en passant par Nancy, en utilisant les services proposés pour la relation n° 3 ci-dessus, puis Métrolor.

Relation n° 5 : Metz - Bassin Houiller - Sarreguemines

— Transport individuel

Le Bassin Houiller sera relié à Metz et au sillonn mosellan par l'autoroute A 32 dont la réalisation est en cours.

(1) Un transport en site propre est un moyen de transport disposant d'une infrastructure spéciale et réservée à ce seul usage. Plusieurs types sont actuellement possibles : autocars sur couloir autoroutier réservé, métros suspendus du type Urba ou Safège, etc.

Cette autoroute sera à péage, ce qui constituera vraisemblablement un frein considérable aux déplacements entre cette agglomération étendue et la métropole.

L'effet du péage devrait être atténué comme suit :

— pour renforcer la solidarité indispensable à l'intérieur de l'agglomération étendue du Bassin Houiller, il conviendrait de reporter ce péage à quelques kilomètres à l'Ouest de Saint-Avold ;

— pour accroître les possibilités de relations avec le sillon mosellan, des aménagements tarifaires du péage devraient être étudiés (abonnements, etc...).

Pour faciliter les liaisons de Sarreguemines avec le Bassin Houiller et la métropole, l'aménagement de la voie rapide Sarreguemines-Forbach doit être inscrit au VI^e Plan.

En ce qui concerne les liaisons Thionville-Bassin Houiller, il convient d'améliorer la N. 418, notamment sur le tronçon Thionville-Bouzonville. La création d'un pôle industriel entre Metz et Thionville et l'industrialisation sur l'axe Creutzwald-Saint-Avold rendront d'ailleurs cette amélioration indispensable, et entraîneront également la nécessité d'aménager la N 3 A en voie express de Saint-Avold à la frontière sarroise au cours du VI^e Plan. A terme, cette liaison devra être doublée à l'Ouest par une nouvelle voie autoroutière débouchant directement sur l'autoroute A 34 vers Strasbourg.

— Transport en commun

Le Bassin Houiller devant être étroitement relié au sillon mosellan, il convient de prévoir des liaisons, probablement par fer, qui iraient au-delà de l'objectif des trois demi-journées ; une telle amélioration du service anticiperait fortement sur le niveau de trafic actuel, qui est relativement limité. En effet, le trafic de Saint-Avold et Forbach entre eux et avec

— Metz	↓	10 h 49	12 h 41	17 h 18	20 h 01	20 h 08	22 h 15	22 h 58
— Forbach	↓	11 h 35	13 h 35	18 h 11	20 h 41	21 h 19	23 h 00	23 h 52
— Forbach	↓	6 h 21	8 h 23	10 h 24	12 h 47	17 h 23	19 h 07	
— Metz	↓	7 h 17	9 h 09	11 h 07	13 h 42	18 h 13	19 h 53	

Metz-Hagondange-Thionville et Nancy a donné lieu en 1967, par jour ouvrable, aux charges moyennes suivantes :

— section Forbach-Saint-Avold	321 voyageurs
— section Saint-Avold-Metz	489 voyageurs

Les horaires des trains directs de semaine actuels sont indiqués ci-dessus (1) :

L'objectif des trois demi-journées est donc partiellement satisfait. La création d'un train dans chaque sens, par exemple : Metz 18 h 50 - Forbach 19 h 40 et Forbach 7 h 40 - Metz 8 h 30 et le retardement d'une heure du train quittant Metz à 22 h 58, permettraient de satisfaire cet objectif.

Bien entendu, pour les trains nouveaux mis en service comme pour les trains existants, il conviendra

d'assurer, dans la mesure du possible, la correspondance avec Métrolor ; toutefois, certains des trains directs Metz-Forbach étant la prolongation des trains de Paris, cet objectif ne pourra pas toujours être réalisé.

Dans la mesure où cela serait demandé par les autorités allemandes, une extension des services qui seraient créés sur Metz-Forbach, pourrait être envisagée vers Sarrebruck.

Les relations avec Sarreguemines pourraient être réglées par la création d'un certain nombre de services d'autocars Sarreguemines-Forbach sur la nouvelle voie rapide en correspondance avec le rail en gare de Forbach et de Sarreguemines (pour les relations Bassin Houiller-Strasbourg).

Relation n° 6 : Metz - Verdun et 6 a : Metz - Briey et Conflans

— Transport individuel

La liaison routière serait assurée à moyen terme par la future autoroute Paris-Est dont le tracé Nord est envi-

(1) Pour cette relation et pour certaines de celles qui vont suivre, les horaires actuels (hiver 69-70) des trains ont été présentés sous forme de tableau ; bien que ces horaires soient susceptibles de modifications à chaque changement de service et que leur lecture soit ardue, il a paru utile d'étayer de données précises les propositions du schéma.

sagé entre Briey et Conflans. Il faudrait que le tronçon Briey-autoroute A 31 (Metz-Thionville) soit inscrit au VI^e Plan, de même que le contournement Nord-Est de Metz (de A 31 vers A 32).

— *Transport en commun*

Les liaisons ferroviaires Metz-Verdun étant pratiquement inexistantes, une solution consistant à assurer les relations par des autocars express circulant sur l'autoroute pourrait être envisagée dès l'ouverture de celle-ci. Ce service aurait un arrêt à l'échangeur de Briey, où une navette serait assurée pour les voyageurs vers et en provenance de Briey et de Conflans. Toutefois, en ce qui concerne Briey, il serait possible d'assurer une desserte ferroviaire par une ramification de la desserte cadencée dans la vallée de l'Orne (voir ci-après, relation n° 9).

Relation n° 7 : Thionville - Longwy

— *Transport individuel*

L'aménagement de la N 52 en voie express de Longwy à Fontoy doit être terminé au VI^e Plan (seul le tronçon Tiercelet-Villers est actuellement réalisé).

Une excellente liaison (N 52 + CD 14) pourrait être assurée entre Thionville et Longwy avec l'aménagement du CD 14 de Thionville à Havange dans la mesure où cette route sera conçue avec les caractéristiques nécessaires.

— *Transport en commun*

La liaison ferroviaire, faisant un large détour (par Longuyon) n'offre pas la rapidité voulue : des autocars express et directs sur l'itinéraire N 52 + CD 14 pourraient donner une meilleure qualité de service (fréquence accrue et rapidité au moins aussi grande).

Relation n° 8 : Vallée de la Fensch - Thionville

— *Transport individuel*

La desserte routière de cette vallée doit être améliorée par le prolongement de l'autoroute B 31 jusqu'à Fontoy qui est à programmer au VI^e Plan (voir relation n° 7). L'aménagement du CD 14 bis permettra une bonne relation entre Nilvange et Thionville.

— *Transport en commun*

Deux solutions pourraient être envisagées : un système de transport par autocars sur l'itinéraire ci-dessus ou la mise en service sur la voie ferrée d'un système de transport à grande fréquence avec des arrêts rapprochés (semi-métro). Mais en raison de la situation des gares par rapport aux localités desservies, de l'absence de parkings et de la quasi-impossibilité d'en créer, l'autocar paraît mieux adapté.

Relation n° 9 : Vallée de l'Orne - Briey

— *Transport individuel*

Pour améliorer les liaisons routières de cette vallée, le CD 47 devrait

être aménagé de Rombas jusqu'à l'autoroute A 31, et prolongé vers le pôle industriel et la deuxième liaison autoroutière Metz-Thionville envisagée sur la rive Est de la Moselle.

— *Transport en commun*

La route étant actuellement saturée, il serait donc intéressant d'utiliser la voie ferrée pour assurer une liaison Briey-Hagondange.

Actuellement, cela n'est possible qu'avec un rebroussement à Valleroy, mais il subsiste une ancienne plateforme d'un raccordement direct Briey-Auboué qui pourrait être remis en service moyennant la réfection de l'infrastructure, la pose de rails et de la signalisation, éventuellement l'électrification. On pourrait ainsi réaliser des relations Briey-Hagondange sur la desserte cadencée Nancy-Thionville. Un tel service permettrait de décongestionner la circulation routière dans cette vallée.

La voie ferrée n'est en effet parcourue actuellement que par sept allers-retours et la charge journalière en voyageurs par section de ligne (deux sens réunis, chiffres 1967) correspondant aux huit gares d'Auboué à Hagondange, compte tenu de leur trafic propre et du trafic avec Metz, est la suivante :

	voyageurs
<i>Auboué-Homécourt :</i>	20
<i>Homécourt-Jœuf :</i>	195
<i>Jœuf-Moyeuvre :</i>	385
<i>Moyeuvre-Rosselange :</i>	565
<i>Rosselange-Rombas :</i>	716

Rombas-Gandrange : 929
 Gandrange-Hagondange : 1 170

Ce service nouveau desservant Briey et l'ensemble des localités de la vallée devrait entraîner une augmentation vraisemblablement importante du trafic, qu'il est toutefois difficile de chiffrer. L'aménagement de cette liaison qui est à entreprendre en priorité dès le VI^e Plan permettrait ainsi aux habitants de l'ensemble Briey-Homé-court-Auboué et de la vallée de l'Orne d'accéder aux zones d'activités et aux équipements situés dans la vallée de la Moselle.

Relation n° 10 : Nancy - Epinal

— *Transport individuel*

A court terme, il est nécessaire que la Lorraine dispose d'une voie express Nancy - Charmes - Epinal - Remiremont, qui devra être prolongée vers Mulhouse-Bâle et vers Besançon (autoroute A 36).

Cette liaison, qui prolongera vers le Sud l'autoroute A 31, permettra d'assurer de bonnes relations entre l'Europe du Nord-Ouest (Belgique, Pays-Bas) et l'Europe Centrale et Méditerranéenne (Suisse, Italie...).

— *Transport en commun*

Les horaires des trains directs de semaine actuels sont indiqués ci-dessous :

— Nancy	↓	5 h 39	8 h 20	10 h 43	12 h 25	17 h 35	20 h 02	22 h 09
— Epinal	↓	6 h 44	9 h 19	11 h 38	13 h 13	18 h 30	21 h 05	23 h 00
— Epinal	↓	8 h 30	10 h 27	19 h 11	20 h 13	22 h 33		
— Nancy	↓	9 h 22	11 h 21	20 h 02	21 h 09	23 h 20		

L'objectif des trois demi-journées n'est donc pas parfaitement atteint ; un train direct dans chaque sens vers 14 h et un train direct partant de Nancy vers 0 h 20 seraient utiles, de même qu'une meilleure correspondance des trains actuels avec la desserte cadencée Nancy-Thionville.

Le trafic actuel de Charmes et Epinal entre eux et avec Nancy - Pont-à-Mousson - Metz et Thionville, donne lieu actuellement à la charge suivante par section de ligne (deux sens réunis en semaine, chiffres 1967) :

— *Nancy-Charmes* : 725 voyageurs
 — *Charmes-Epinal* : 725 voyageurs

A moyen terme, il faudra envisager le prolongement de la desserte cadencée, ou tout au moins de certains trains sur Charmes et Epinal, ce qui permettra en outre d'assurer la correspondance avec les liaisons Nancy-Paris (voir relation n° 20).

Relation n° 11 : Nancy - Saint-Dié

— *Transport individuel*

Pour améliorer cette liaison, il faudra réaliser le contournement Sud de Lunéville (en voie express) à court terme. L'aménagement complet en voie rapide de la N 59 s'imposera à

moyen terme avec un prolongement vers l'Alsace par le tunnel ferroviaire de Sainte-Marie-aux-Mines qui pourrait être aménagé au VI^e Plan pour le trafic routier.

— *Transport en commun*

Actuellement, les horaires des trains directs de semaine sont les suivants :

— Nancy	↓	10 h 39	22 h 04
— Saint-Dié	↓	11 h 44	23 h 09
— Saint-Dié	↓	8 h 13	10 h 11
— Nancy	↓	9 h 18	11 h 16
— Saint-Dié	↓	12 h 43	19 h 01
— Nancy	↓	14 h 03	20 h 06

L'objectif des trois demi-journées serait atteint pour Saint-Dié avec la mise en service d'un train partant de Nancy vers 0 h 20 et moyennant l'emprunt de trains omnibus à certaines heures. Les correspondances avec Métrolor devraient être améliorées.

Le trafic actuel de Baccarat, Raon-l'Étape et Saint-Dié entre eux et avec Lunéville - Nancy - Pont-à-Mousson - Metz et Thionville donne lieu actuellement à la charge suivante par section de ligne (deux sens réunis en semaine, chiffres de 1967) :

	voyageurs
<i>Lunéville-Baccarat</i>	706
<i>Baccarat-Raon-l'Étape</i>	545
<i>Raon-l'Étape-Saint-Dié</i>	551

A terme, on peut envisager la prolongation de la desserte cadencée sur Baccarat, Raon-l'Étape et Saint-Dié, au départ de Lunéville.

Relation n° 12 : Nancy - Bar-le-Duc

— Transport individuel

La liaison routière Nancy - Bar-le-Duc sera assurée dans de bonnes conditions lors de l'achèvement de la mise en voie express de la N 4, et à partir de Ligny-en-Barrois par l'amélioration de la N 66 jusqu'à Bar-le-Duc.

— Transport en commun

L'objectif des trois demi-journées est loin d'être atteint, et il y aurait certaines difficultés pour l'atteindre, en raison de la faiblesse du trafic actuel : 277 voyageurs sur Nancy - Bar-le-Duc par jour ouvrable pour les deux sens en 1967. Toutefois une amélioration notable a été réalisée lors de la mise en service du train 115 du lundi matin Bar-le-Duc - Nancy.

Une solution qui représenterait également l'avantage de compenser largement la suppression éventuelle des arrêts de certains trains rapides (voir relation n° 20), pourrait consister à assurer les liaisons avec Nancy et avec Paris, ainsi qu'avec les principales villes de ce trajet, par des rames de capacité réduite et de moyenne fréquence.

Relation n° 13 : Nancy - Sarreguemines

— Transport individuel

La N 74 assurant cette liaison doit être aménagée en voie rapide à moyen terme. La création éventuelle d'un aéroport à Grostenquin rendrait cette amélioration indispensable.

— Transport en commun

Les transports en commun sur la relation directe Sarreguemines - Nancy offrent une qualité de service médiocre, en raison du faible trafic qui empêche d'ailleurs toute amélioration. La solution la plus rationnelle pour assurer une meilleure relation de Sarreguemines avec la métropole est de prévoir des liaisons par Forbach avec Metz (voir relation n° 5) d'où il est possible d'atteindre facilement Nancy (voir relation n° 1).

3 - RELATIONS EXTERNES

Relation n° 20 : Nancy - Paris

Relation n° 21 : Metz - Paris

— Transport individuel

Les nécessités de l'aménagement de la Lorraine conduisent à préconiser la réalisation de deux liaisons rapides desservant Metz et Nancy au départ de Paris : une autoroute Paris-Est arrivant au Nord de Metz et la N 4 aménagée en voie express. Ces deux liaisons renforceront les positions des deux villes, elles permettront une meilleure desserte de l'environnement de la métropole lorraine, ainsi qu'un meilleur raccordement aux réseaux routiers périphériques français et étrangers.

L'amélioration progressive de la N 4 Nancy - Paris est engagée : travaux

— Nancy	↓	6 h 49	9 h 04	11 h 21	14 h 11	18 h 32	20 h 15
— Paris	↓	9 h 35	11 h 49	14 h 14	17 h 20	22 h 20	23 h 00
— Paris	↓	7 h 45	8 h 40	13 h 30	17 h 18	19 h 15	20 h 05
— Nancy	↓	10 h 34	12 h 17	16 h 57	19 h 59	21 h 59	23 h 01
— Metz	↓	6 h 33	10 h 07	11 h 14	13 h 55	18 h 27	20 h 05
— Paris	↓	9 h 35	12 h 54	14 h 09	17 h 16	22 h 20	22 h 56
— Paris	↓	7 h 45	8 h 40	13 h 25	17 h 15	17 h 54	20 h 05
— Metz	↓	10 h 42	12 h 26	17 h 07	19 h 58	20 h 42	22 h 57

actuels — et presque achevés — de doublement de la chaussée entre Esternay et Sézanne, mise à quatre voies réalisée entre Vitry-le-François et Saint-Dizier, projet de déviation de Ligny-en-Barrois et de doublement entre Toul et Nancy. Il conviendra de compléter les tronçons manquants pour donner à l'ensemble de la N 4 les caractéristiques de voie express qui permettront de satisfaire les liaisons entre Nancy et Paris.

L'arrivée de l'autoroute Paris-Est, au Nord de Metz, permettra le raccordement direct sur les autoroutes A 32 et A)34 Metz-Sarrebruck-Strasbourg. Ce tracé s'écarte de la N 4, favorisant ainsi la réalisation d'un maillage du réseau routier (deux branches à 80 km de distance environ).

— Transport en commun

Le transport en commun sur ces deux liaisons est actuellement essentiellement assuré par *le rail* ; les horaires de semaine (ici, il s'agit du service d'été 1970) sont indiqués pour les trains de jour dans le tableau ci-dessous :

Ces relations devraient être améliorées en trois phases :

— *Première phase* : compte tenu de la progression actuelle du trafic

S.N.C.F. sur ces deux lignes, un aménagement immédiat des liaisons doit être possible sous la forme d'un aller-retour supplémentaire dont l'horaire approximatif est le suivant :

— Paris	↓ 11 h 00	Nancy	↓ 17 h 20
— Nancy	↓ 13 h 40	Paris	↓ 20 h 00
— Paris	↓ 11 h 00	Metz	↓ 17 h 10
— Metz	↓ 13 h 50	Paris	↓ 20 h 00

Ces 4 trains devraient bien entendu aboutir à Strasbourg et à Sarrebruck.

— *Deuxième phase* : la rapidité de ces liaisons doit être augmentée en portant la vitesse à 200 km/h sur certaines sections de lignes ; cela est possible grâce à un aménagement de la signalisation et du matériel. Les temps de parcours correspondants seraient alors voisins de 2 h 25 tant pour Nancy que pour Metz. En même temps, les fréquences devraient être nettement augmentées en utilisant, si nécessaire, des rames de plus faibles capacités.

— *Troisième phase* : vers 1985, les trafics en jeu semblent suffisants pour permettre d'envisager une liaison ferroviaire sur infrastructure nouvelle dite T.G.V. (très grande vitesse) passant par exemple par Reims et se séparant à proximité du sillon mosellan en deux branches pour aboutir à Nancy et à Metz. Compatible avec les voies ferrées actuelles et utilisant par conséquent les pénétrantes dans les villes, ce système réduirait considérablement les temps de parcours. Bien qu'une étude complète n'ait pas été faite, il semble que cette nouvelle

liaison pourrait assurer un temps de parcours de l'ordre de 1 h 30 sur les 300 km de longueur, environ 260 km seraient parcourus à 300 km/h de pointe et 40 km à vitesse normale sur les pénétrantes. Si l'on compare cette liaison avec le projet envisagé sur Paris-Lyon, dont les études sont à un stade plus élaboré, il apparaît que la construction de cette infrastructure nouvelle reviendrait actuellement à 1 milliard de francs environ, soit sensiblement la moitié du coût du canal Seine-Est.

Les trains circulant sur ces lignes nouvelles continueraient leur parcours sur les lignes actuelles, au départ de Reims vers Longwy, au départ de Nancy vers Strasbourg et au départ de Metz vers Luxembourg, Sarrebruck et au-delà. Ainsi serait possible le raccordement au réseau similaire projeté en Allemagne (Hambourg-Cologne-Francfort-Stuttgart-Munich) et l'intégration dans un réseau d'« européens ». Les temps de parcours sur ces destinations seraient alors également considérablement réduits : Paris-Strasbourg : 2 h 40, Paris-Sarrebruck : 2 h 30 et Paris-Luxembourg : 2 h 10.

Les diverses liaisons intéressées, à savoir Paris avec Nancy, Metz, Thionville, le Bassin Houiller, Epinal, Saint-Dié, Strasbourg, Colmar, Luxembourg, et l'Allemagne par Forbach ou Kehl, ont donné lieu en 1967 à un total, deux sens réunis, de 6 400 voyageurs par jour ouvrable, le trafic correspondant Paris-Reims, ne jouant que sur une partie de parcours, a été de 1 630 voyageurs. Compte tenu des coefficients d'aug-

mentation de trafic (voisins de 1,6) donnés par le S.A.E.I. (1) et d'une hypothèse de doublement pour le trafic avec l'étranger, le trafic total prévisible en 1985 serait de 10 600 voyageurs par jour ouvrable, deux sens réunis, pour Paris-Nancy-Metz et au-delà, et de 1 900 pour Paris-Reims. Ces deux chiffres seraient respectivement 11 600 et 2 100 si on admet une augmentation de 10 % due à l'amélioration du service. Le trafic total serait ainsi supérieur au seuil de rentabilité admis par la S.N.C.F. dans son étude Paris-Lyon.

Une étude plus complète devrait être entreprise rapidement par la S.N.C.F.

En concurrence avec le chemin de fer, des *relations aériennes* existent avec Paris depuis quelques années :

- une ligne Metz-Paris-Metz depuis le 1^{er} avril 1967
- une ligne Paris-Metz-Paris depuis le 7 octobre 1968
- une ligne Paris-Nancy-Paris depuis le 1^{er} avril 1969

Les avions utilisés actuellement sont des Nord 262 de vingt-neuf places.

En 1969, le trafic de ces lignes a été le suivant :

- ligne Metz-Paris-Metz 13 961 passagers

(1) Le S.A.E.I. est un service commun au Ministère des Transports et au Ministère de l'Équipement, chargé de ces études.

- ligne Paris-Metz-Paris 10 549 passagers
(soit un trafic de 24 510 passagers pour ces deux lignes)
- ligne Paris-Nancy-Paris (9 mois)
6 444 passagers

Environ 25 % des passagers de ces lignes sont en transit à Paris, c'est-à-dire qu'ils viennent d'un autre avion ou qu'ils en reprennent un autre.

Chacune de ces lignes est actuellement déficitaire et si l'on tient compte des frais de personnel, des annuités de remboursement des emprunts contractés par les Chambres de Commerce et du déficit d'Air Inter on arrive à une subvention de 120 F et 90 F environ par passager, respectivement pour Nancy et Metz ; si l'on attribue le déficit uniquement aux voyageurs en transit qui sont les seuls à être vraiment intéressés par ces lignes aériennes, il convient de porter ces chiffres à 480 F et 360 F.

Il faut d'ailleurs noter que si les liaisons ferroviaires très rapides proposées ci-dessus étaient créées, le nombre de voyageurs aériens à destination de Paris diminuerait considérablement.

Relation n° 22 : Nancy - Strasbourg
— *Transport individuel*

La liaison routière sera assurée par la N 4 dont la mise en voie express doit être faite à court terme. Cette liaison viendra se raccorder dans la région de Sarrebourg à l'autoroute A 34 Saint-Avold-Strasbourg.

— *Transport en commun*

Les liaisons ferroviaires sont étroitement liées à l'amélioration des liaisons Paris - Strasbourg. C'est ainsi que la création de l'aller-retour supplémentaire Nancy-Paris proposé pour la relation n° 20 serait en fait celle d'un aller-retour supplémentaire Strasbourg - Paris, qui donnerait les relations suivantes :

— Nancy	↓	13 h 40
— Strasbourg	↓	14 h 50
— Strasbourg		
	↓	16 h 10
— Nancy	↓	17 h 20

A moyen terme, les fréquences et les vitesses devraient être augmentées (vitesse limite 200 km/h).

Relation n° 23 : Metz - Strasbourg
— *Transport individuel*

Cette liaison routière sera assurée par l'autoroute A 32 dont l'achèvement est proche et par l'autoroute A 34 Saint-Avold - Strasbourg qui devrait être réalisée à moyen terme.

— *Transport en commun*

La règle des trois demi-journées est satisfaite. Il convient surtout d'augmenter les vitesses, relativement faibles pour certains trains.

Relation n° 24 : Sarreguemines - Strasbourg

— *Transport individuel*

La liaison routière se fera par l'autoroute A 34, atteinte soit par la N 74 (Sarreguemines-Nancy) aménagée en

voie rapide, soit par la N 61 (Sarreguemines-Phalsbourg).

— *Transport en commun*

La liaison ferroviaire actuelle Strasbourg - Sarreguemines est de qualité moyenne et il est souhaitable, si l'augmentation de trafic le permet, que les vitesses soient améliorées.

Relation n° 25 : Lorraine - Lyon

— *Transport individuel*

L'amélioration des liaisons routières passe par la réalisation d'une voie express partant de Toul pour rejoindre « l'autoroute des Anglais » A 26 à Chaumont, et ensuite l'autoroute A 6 Paris-Lyon.

Les premiers travaux sur cette liaison devront commencer par l'aménagement de certains points difficiles, dont le contournement de Neufchâteau en chaussée intégrable (qui est à inscrire au VI^e Plan).

Dans l'attente de cette liaison sur Chaumont, il sera possible de se rendre à Lyon en empruntant la voie express Nancy - Remiremont — indispensable à court terme pour relier le centre de peuplement d'Epinal à Nancy — dont le prolongement devrait permettre de rejoindre à Besançon l'autoroute A 36 Mulhouse - Beaune.

— *Transport en commun*

Les liaisons ferroviaires actuelles avec Lyon, dont la rapidité est

moyenne, devraient pouvoir être améliorées par la modification des conditions d'exploitation, en particulier par la suppression de certains arrêts avant Dijon, et une vitesse plus importante sur le parcours Dijon - Lyon. Un temps de parcours Toul - Lyon de 3 h 40 devrait être possible. D'autre part, un passage direct de Metz à Toul et une navette Nancy - Toul, ce qui ne nuirait pas à la desserte de Nancy en ce qui concerne le temps de parcours, amélioreraient nettement la desserte du Nord de la métropole. Nancy serait ainsi à 4 h de Lyon et Metz à 4 h 30 environ (contre 4 h 20 et 5 h pour les relations actuelles les plus rapides).

De tels temps de parcours constitueraient un progrès certain. L'utilisation de rames de plus faible capacité devrait en outre permettre d'améliorer les fréquences (création de deux trains, l'un vers 9 h - 10 h et l'autre en début d'après-midi, au départ de la Lorraine et de deux trains, l'un vers 7 h et l'autre en début d'après-midi, au départ de Lyon, par exemple).

Malgré ces améliorations, l'avion joue déjà et jouera un rôle de plus en plus important. Il existe actuellement une ligne au départ d'Epinal-Mirecourt, qui depuis début avril 1970 transite par Nancy-Essey avec succès.

Relation n° 26 : Lorraine - Lille

— Transport individuel

La liaison routière sera assurée, soit par l'autoroute Paris-Est et l'auto-

route des Anglais, soit en utilisant le réseau belge (voir ci-après relation n° 27).

— Transport en commun

Les liaisons ferroviaires sont actuellement médiocres en raison de la durée excessive du temps de parcours, due à de nombreux rebroussements dont la suppression constituerait certainement une amélioration notable : on pourrait, par exemple, éviter Thionville et Charleville, les arrêts étant Hagondange et Mohon. La S.N.C.F. devrait entreprendre une étude en ce sens.

Une liaison aérienne paraît de toute façon utile. Une liaison un ou deux jours par semaine, par l'un des avions d'Air-Vosges au départ de Nancy-Essey ou Metz - Frescaty serait un démarrage très intéressant, qui pourrait être amélioré par la suite.

Relation n° 27 : Lorraine - Luxembourg - Bruxelles

— Transport individuel

La Lorraine doit être reliée à ces deux villes par une voie express Longwy-Arlon et par une autoroute Thionville-Luxembourg-Arlon se prolongeant au-delà vers Bruxelles et la Hollande.

— Transport en commun

La desserte cadencée Nancy-Thionville pourrait être prolongée jusqu'à Luxembourg si les autorités du Grand-Duché le demandent. Quant aux relations ferroviaires avec Bruxel-

les, elles dépendent de la liaison Bâle-Bruxelles.

Relation n° 28 : Lorraine - Bonn - Aix-la-Chapelle

— Transport individuel

Les plans allemands prévoient des liaisons rapides par Trèves vers Coblenz d'une part, vers Cologne et Aix-la-Chapelle d'autre part. Les Luxembourgeois envisagent d'aménager la liaison de Luxembourg vers Trèves.

Les habitants du sillon mosellan pourront accéder à ces liaisons rapides par l'autoroute A 31 prolongée jusqu'à Luxembourg. Ceux de l'Est de la Lorraine et du Bassin Houiller plus particulièrement pourront rejoindre ces mêmes réseaux à partir de Sarrebruck, aboutissement de l'autoroute A 32.

— Transport en commun

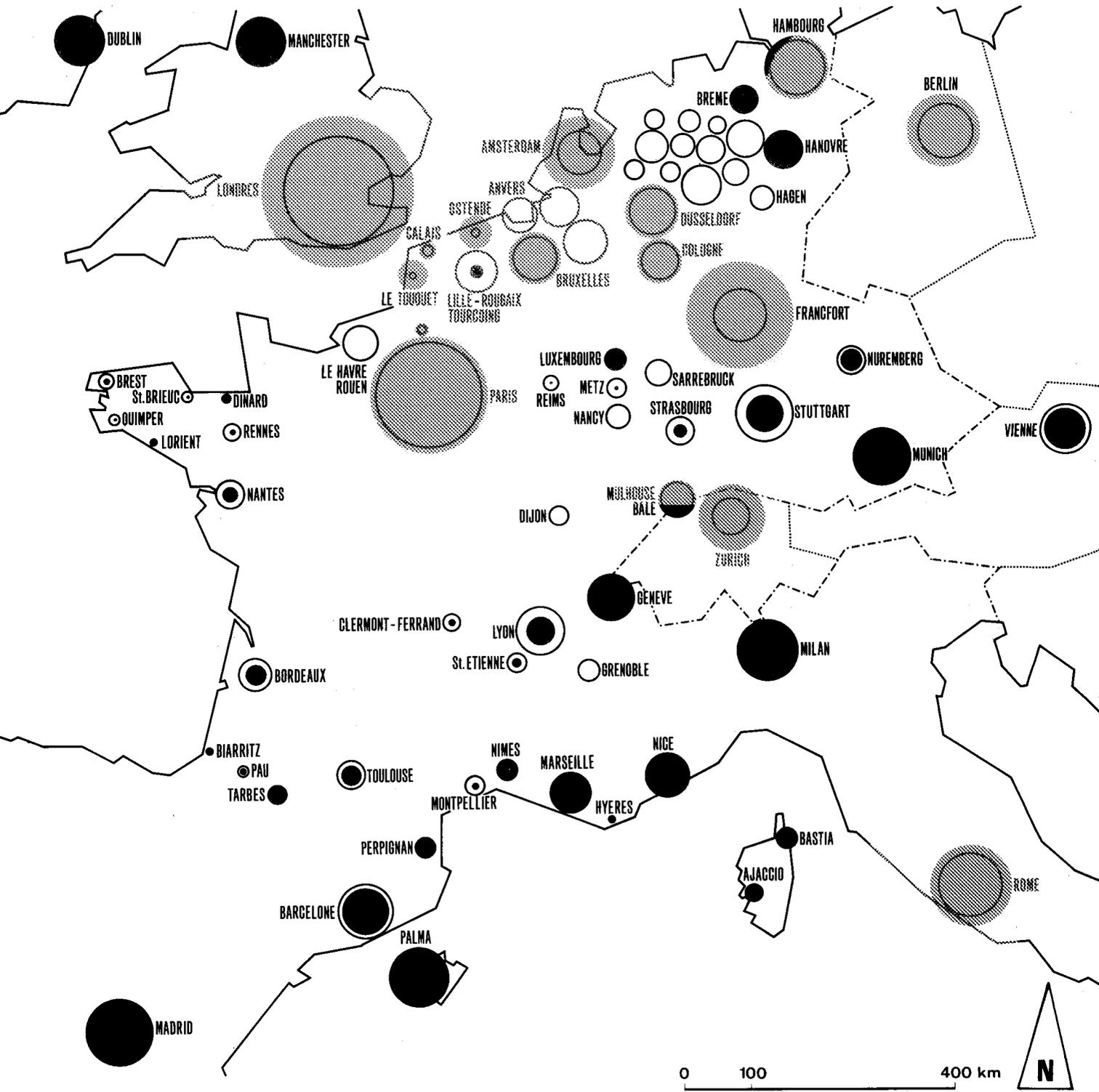
A Sarrebruck, il existe quelques bonnes liaisons assez rapides et directes avec Bonn et Cologne. Les correspondances qui ne sont pas toutes assurées à Sarrebruck devraient être aménagées rapidement.

Relation n° 29 : Lorraine-Francfort

— Transport individuel

Cette liaison sera intégralement autoroutière à partir de Nancy en passant par Metz (A 31 + A 32). De Nancy, il sera également possible de gagner le réseau autoroutier allemand en empruntant la N 74 aménagée.

TRAFIC DES PRINCIPAUX AERODROMES OUEST-EUPEEENS



- surface proportionnelle à la population 1968
- surface proportionnelle au trafic voyageurs 1968

sources: SGAC, population INSEE 1968

----- frontière du marché commun

..... autre frontière

— *Transport en commun*

Une jonction entre les deux projets de lignes T.G.V. sur infrastructure ferroviaire nouvelle Paris - Lorraine (voir relations n° 20 et 21) et Hambourg - Cologne - Francfort - Stuttgart - Munich, est à prévoir. Dès à présent, les Chemins de Fer Fédéraux envisagent de porter la vitesse limite à 200 km/h sur Sarrebruck - Francfort et commencent en outre à étudier la possibilité de construire, entre ces deux villes, une infrastructure entièrement nouvelle qui se raccorderait à Francfort à leur grand projet Nord-Sud. Du côté français, cela devrait se traduire en première phase par l'augmentation des vitesses jusqu'à 200 km/h et en deuxième phase par la liaison complète entre les deux systèmes, de Metz à Sarrebruck.

Relation n° 30 : Lorraine - Moyenne Alsace

— *Transport individuel*

Les liaisons entre la Lorraine et la Moyenne Alsace seront assurées, à moyen terme :

— depuis et vers Nancy, par le doublement de la N 59 entre Nancy et Saint-Dié, son aménagement jusqu'à Colmar et l'ouverture au trafic routier du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines ;

— depuis et vers Metz, en passant par Strasbourg, et empruntant les tronçons autoroutiers Metz - Saint-Avold (A 32) et Saint-Avold - Strasbourg (A 34).

— *Transport en commun*

— depuis et vers Nancy, par Strasbourg (voir relation n° 22) ou par Saint-Dié en empruntant la ligne directe qui assure aux habitants de Colmar et de Sélestat la correspondance avec les trains de Paris. Cette desserte devrait à terme, être améliorée, en fréquence et vitesse, pour faire bénéficier ces habitants des avantages du train à grande vitesse proposé entre Nancy et Paris (voir relation n° 20).

— depuis et vers Metz, les liaisons ferroviaires seront assurées par Strasbourg et bénéficieront donc des augmentations de vitesse proposées pour la liaison Metz - Strasbourg (voir relation n° 23).

Relation n° 31 : Lorraine - Mulhouse - Bâle et Besançon

— *Transport individuel*

La liaison, en voie express, entre Nancy, Epinal et Remiremont (voir relation n° 10), devra être prolongée, à moyen terme :

— vers Mulhouse et Bâle pour assurer de bonnes liaisons avec ces villes et pour raccorder le réseau lorrain au réseau autoroutier suisse ;

— vers Besançon, où elle se raccordera à l'autoroute A 36 (Mulhouse - Beaune) ouvrant une liaison autoroutière sud Lorraine-Lyon.

4 - DESSERTE AÉRONAUTIQUE DE LA LORRAINE

41 Aviation commerciale

Pour les relations avec les grands

centres économiques situés au-delà d'une certaine distance, qui peut être évaluée à quelques centaines de kilomètres, mais qui dépend très largement de la qualité des transports terrestres concurrents, le mode de transport le plus intéressant, notamment pour sa rapidité, est l'avion.

Actuellement, la desserte aérienne de la Lorraine est la suivante :

— *au départ de Metz-Frescaty :*

- deux liaisons quotidiennes vers Paris (29 places par vol) ;

— *au départ de Nancy-Essey :*

- une liaison quotidienne vers Paris (29 places par vol) ;

- deux liaisons vers Lyon pendant trois jours par semaine (7 places par vol) ;

— *au départ d'Epinal-Mirecourt :*

- deux liaisons vers Paris pendant cinq jours par semaine (7 places par vol) ;

- deux liaisons vers Lyon pendant trois jours par semaine (7 places par vol).

La distance relativement importante (300 à 400 km) qui sépare la Lorraine des grands aéroports internationaux signifie que son objectif pourrait être de disposer de liaisons directes avec les grands centres économiques européens, c'est-à-dire faire cause commune avec les régions voisines. Pour cela deux moyens sont envisageables :

— le premier consistant à répartir les trafics entre les aéroports existants n'apporterait rien de nouveau : actuellement il est possible à un habitant de Nancy ou de Metz d'aller prendre l'avion à Luxembourg ou Bruxelles pour Londres, à un habitant de

Sarrebruck d'aller prendre l'avion à Metz pour Paris ; mais bien peu le font, bien peu considèrent qu'ils sont desservis et surtout aucun homme d'affaires et aucun industriel d'Europe ne considère que Nancy et Metz (ou Sarrebruck) sont correctement desservis, en raison de l'éloignement de ces aérodromes locaux. La construction d'autoroutes ne changera pas grand-chose à cet état de fait, car Francfort et Paris également sont ou seront reliés à la Lorraine par des voies rapides et des transports en commun terrestres de qualité croissante, qui accentueront la fuite de trafic vers ces grands aéroports. Dans cette hypothèse, la Lorraine resterait donc toujours à l'écart des grands courants de trafic.

— un autre moyen d'atteindre l'objectif est de concentrer le trafic sur un aéroport unique desservant à la fois la Lorraine et ses voisins. Parmi ceux-ci, Luxembourg dispose déjà d'un aéroport de bonne qualité qui a comme inconvénient majeur d'être éloigné d'une bonne partie de la clientèle lorraine, notamment de Nancy. Il reste donc comme partenaire possible essentiellement la Sarre qui ressent le même besoin et éprouve les mêmes difficultés à résoudre ce problème par ses seuls moyens. Parmi les sites envisageables, trois ont été sélectionnés (voir carte des sites aéroportuaires de desserte européenne) qui ont chacun une position plus ou moins centrale et dont l'aptitude à recevoir un trafic européen (piste de 3 500 m) a été examinée :

- un site neuf à Louvigny - Saint-Jure
- un site neuf à Glatigny

— l'ancien aérodrome O.T.A.N. désaffecté de Grostenquin.

L'aérodrome existant de Toul-Rosières n'a pas été pris en considération parce qu'il est mal situé pour drainer une clientèle importante et parce que son utilisation militaire paraît incompatible avec une utilisation civile intense, ainsi que l'exemple de Strasbourg - Entzheim en apporte la preuve ; cette considération élimine également l'aérodrome de Metz - Frescaty qui a en plus l'inconvénient d'être situé en milieu urbain.

Les trafics potentiels des trois sites envisagés sont difficiles à évaluer, mais une recherche est en cours à ce sujet.

Une première appréciation de la clientèle possible de chacun des sites est donnée par le tableau ci-dessous qui indique la clientèle touchée par chacun, en fonction des temps d'accès des populations urbaines.

Compte tenu des éléments d'information actuellement disponibles, Grostenquin paraît présenter certains avantages :

- infrastructure existante
- clientèle captée plus importante
- espace aérien moins encombré.

La décision définitive pourrait être prise rapidement, compte tenu :

- de quelques compléments d'information (trafics potentiels)

— du résultat des discussions actuellement engagées au niveau gouvernemental avec nos voisins, et qui devraient porter d'abord sur l'intérêt d'une desserte commune, puis éventuellement sur les conditions et les modalités de sa mise en application — de la consultation des diverses instances et collectivités de la région et des principales compagnies aériennes intéressées.

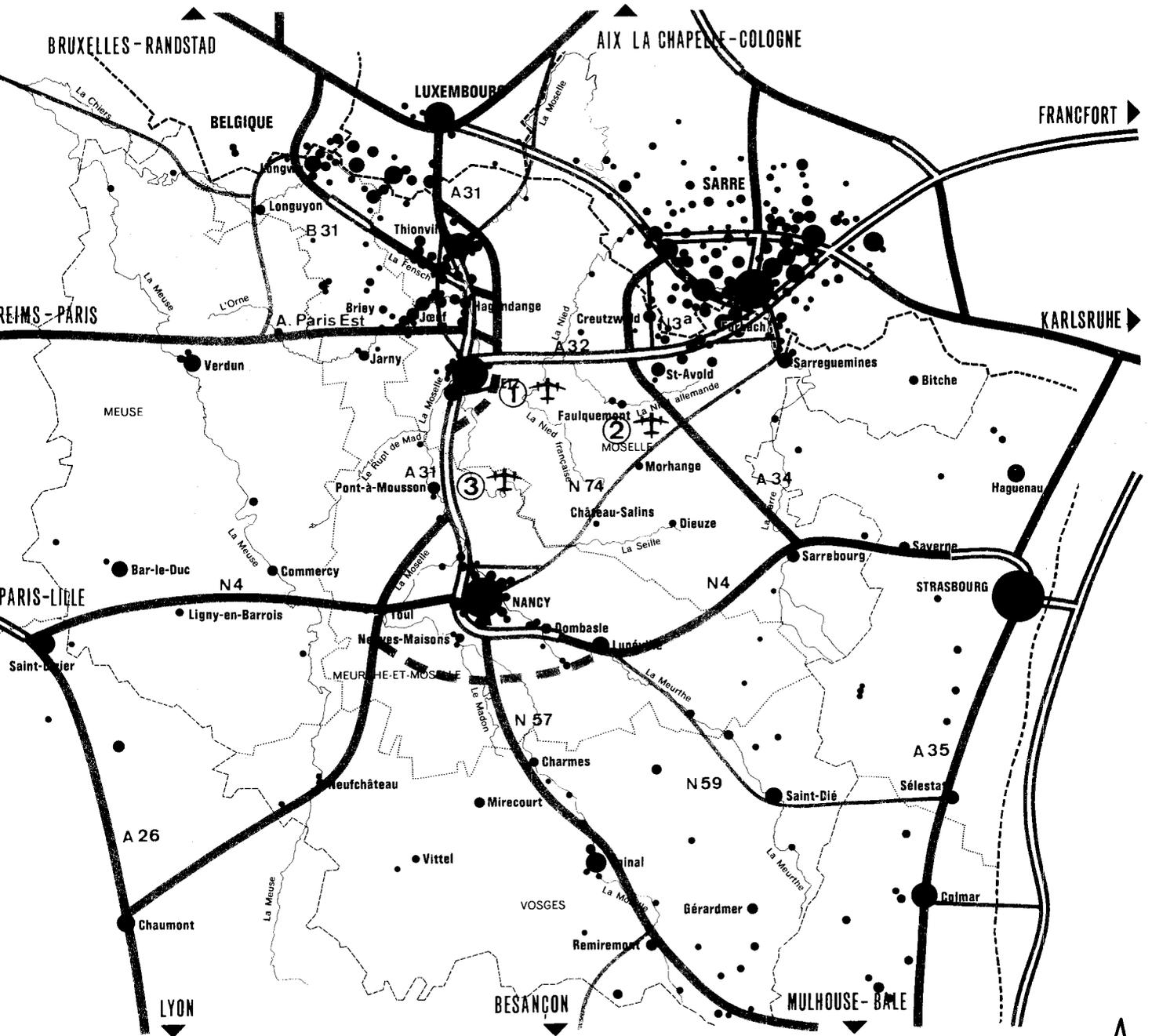
42 Aviation générale

Parallèlement à l'aviation commerciale, l'aviation générale se développe également en Lorraine : elle représentait, fin juin 1969, cent quatre-vingt-quatre avions (de tourisme et d'affaires) basés sur les divers aérodromes lorrains : le nombre de ces avions est en augmentation d'environ 4 % par an. L'aviation d'affaires qui comptait neuf appareils fin 1969, croît proportionnellement davantage : un ou deux avions par an.

Le trafic de cette aviation générale est appelé à se développer considérablement : ainsi, de 1968 à 1969, le nombre de mouvements a augmenté de 34 %. Cette forte croissance obligera donc la Lorraine à conserver les aérodromes existants et leurs infrastructures ; des terrains nouveaux se construiront dans certains cas (à proximité de certains centres de peuplement notamment).

	TEMPS D'ACCES		
	1/2 h	3/4 h	1 h
Louvigny - Saint-Jure	250 000	635 000	1 095 000
Glatigny	385 000	770 000	1 670 000
Grostenquin	255 000	1 000 000	1 860 000

SITES AEROPORTUAIRES DE DESSERTE EUROPEENNE



==== autoroute ou voie express existante ou en cours de réalisation

==== autoroute ou voie express (1985)

==== autoroute ou voie express (2000)

==== autre voie routière rapide

① site de Glatigny

② site de Grostenquin

③ site de Louvianv - Saint-Jure



**1 - SITUATION ACTUELLE
ET TENDANCES**

L'évolution de l'importance relative des différents modes de transport de marchandises, en Europe, au cours de ces dernières années peut être caractérisée de la façon suivante :

— deux modes de transport sont partout en progression rapide : la route et l'oléoduc ;

— la voie d'eau a une importance prépondérante aux Pays-Bas, notable en Belgique et en Allemagne Fédérale, relativement modeste en France pour des raisons essentiellement géographiques et de retard d'équipement en canaux modernes à grand gabarit ;

— le chemin de fer recule partout en valeur relative, il n'atteint plus, nulle part, sauf en France, 40 % du trafic. Mais néanmoins, il croît en valeur absolue : 2 % par an en France, où le record absolu de tonnage transporté a été atteint en 1969 ;

— le fret aérien s'est développé à un rythme accéléré.

Les facteurs qui ont contribué au développement du transport routier et de l'oléoduc devraient encore, à l'avenir, permettre des réductions de coût et des améliorations de la qualité du service.

Les transports ferroviaires, très sensibles au taux de croissance économique, verront vraisemblablement leur part relative décroître. Mais, dans un marché en expansion, le tonnage total transporté croîtra grâce à une certaine

spécialisation, à l'application de techniques nouvelles et de modes nouveaux d'exploitation.

Le fret aérien connaîtra encore des développements importants dus notamment à la mise en service d'avions gros transporteurs : le Boeing 747 Jumbo (22 t de fret), le L 500 Lockheed (225 passagers et 90 t de fret). Mais tout semble se passer comme si, après avoir « écrémé » les marchandises les plus « nobles », l'avion ne parvenait pas à attirer les marchandises plus ordinaires. Il semble que les rythmes de croissance ne peuvent pas être extrapolés et qu'ils seront moins importants que dans le passé.

Il s'agit d'utiliser au mieux les aptitudes diverses des différents modes pour servir efficacement les entreprises et leur offrir le service le mieux adapté à leurs besoins.

2 - TRANSPORTS FERROVIAIRES

La part relative des transports ferroviaires est décroissante. Il est certain qu'en l'absence d'embranchements particuliers, le transport ferroviaire exige souvent le recours à la route pour les dessertes terminales, nécessité des opérations de transbordement généralement coûteuses et s'avère moins économique que d'autres modes de transport, dont la route.

Des réalisations, en cours ou projetées, destinées à donner une certaine spécificité aux transports ferroviaires, à réduire les coûts d'exploitation et à

améliorer la qualité du service offert, feront de ce mode de transport l'outil efficace des activités économiques, industrielles et commerciales.

21 Fusion des régimes ordinaire et accéléré

Par exemple, la fusion des régimes ordinaire et accéléré en un régime unique est en cours d'étude et vise à satisfaire l'objectif de réduction des coûts d'exploitation. Du point de vue de l'aménagement, elle signifie des délais d'acheminement de toutes les marchandises compris entre ceux des régimes accéléré et ordinaire actuels, soit une réduction globale, donc l'extension possible du marché des entreprises, et la valorisation de certaines implantations et localisations industrielles, reliées à des centres de triage de régime ordinaire et qui pourraient être desservies dans de meilleures conditions. Il est entendu que l'acheminement des denrées périssables et marchandises assimilées sera toujours traité de manière particulière et que les délais de livraison, comparativement à la situation actuelle, pourront être encore améliorés.

22 Trains blocs transcontinentaux

Les trains blocs transcontinentaux sont une autre tentative intéressante pour atteindre les mêmes objectifs.

• Caractéristiques des trains blocs transcontinentaux

— liaison directe, sans opération de tri, depuis une gare de départ jusqu'à une gare destinatrice fixe ;

— un container déposé le soir à la gare de départ est livré le jour sui-

vant, dans la matinée, au point de destination ;

— un train bloc transcontinentaux doit comporter une dizaine de wagons et une liaison par trains blocs peut être établie entre deux gares si les tonnages transportés quotidiens sont voisins de 200 t dans chaque sens ;

— 11 relations par trains blocs transcontinentaux sont assurés actuellement en France, dont une pour la région lorraine : Paris-Metz.

• *Conditions nécessaires à la valorisation du système trains blocs*
Les conditions de tonnages transportables chaque jour, de gare à gare, ne sont pas les seules qui limitent ou favorisent le développement des trains blocs transcontinentaux. Les autres conditions — que les options et actions d'aménagement peuvent contribuer à améliorer — sont en particulier :

— la distance des dessertes ou des ramassages terminaux : les tonnages justifiant une liaison par trains blocs transcontinentaux devraient pouvoir être ramassés dans un rayon maximum de 100 km ; les conditions seraient particulièrement favorables si les tonnages étaient ramassés dans un rayon de 50 km ;

— la qualité des conditions de desserte terminale, notamment en matière d'infrastructure routière et de facilité de circulation : elle permet de réaliser les dessertes et ramassages terminaux dans les meilleures conditions de coûts et de délais ;

— le nombre des embranchements particuliers qui existent dans la région : desservis de manière directe dans des conditions plus économiques,

ils réduisent donc, dans une certaine mesure, la possibilité de développer l'utilisation du transconteneur.

Ces trains blocs transcontinentaux constituent un outil efficace pour les entreprises industrielles et commerciales : il élargit les marchés des entreprises, il permet de réduire les coûts de transport et les stocks, il valorise les localisations industrielles et commerciales.

La fusion des régimes : les trains blocs transcontinentaux offrent des possibilités d'élever le niveau de service des transports ferroviaires et d'abaisser les niveaux tarifaires, mais il en existe d'autres dont une paraît intéressante à explorer : la spécialisation de l'infrastructure ferroviaire.

23 *Spécialisation de l'infrastructure existante*

L'infrastructure existante supporte des trafics voyageurs et des trafics marchandises. Les trains de marchandises cèdent toujours la priorité aux trains de voyageurs, ce qui a des conséquences sur les délais d'acheminement des trains de marchandises et sur leurs coûts d'exploitation. Eviter les arrêts fréquents dus à la nécessité de laisser la priorité aux trains de voyageurs, accroître la rotation des wagons donc améliorer leur utilisation, favoriser la fluidité du trafic, en faisant circuler des trains ayant les mêmes caractéristiques sur une infrastructure spécialisée..., toutes ces améliorations seraient autant de possibilités de réduire les coûts d'exploitation qui mériteraient d'être concrétisées. A

condition que la réglementation tarifaire l'autorise, cela pourrait avoir des répercussions non négligeables sur les niveaux tarifaires des transports effectués sur les liaisons exploitées de la sorte.

La fixation des niveaux tarifaires sur la base des coûts réels d'exploitation est d'ailleurs une pratique en cours de généralisation. Déjà, les trains complets, qui offrent un niveau de service élevé entraînant des coûts d'exploitation inférieurs aux coûts d'une exploitation classique, sont proposés à un tarif inférieur par le jeu de ristournes et de primes de régularité.

La spécialisation des infrastructures existantes serait possible grâce à la création, à moyen ou long terme, d'une liaison à grande vitesse (T.G.V.) sur infrastructure nouvelle entre Paris et la Lorraine. Elle permettrait d'affecter, en quasi-totalité, l'infrastructure actuelle au trafic marchandises et d'abaisser ainsi le coût de transport des produits lorrains — notamment des produits sidérurgiques — vers le marché important que constitue le Bassin Parisien, ce qui est une revendication et l'objectif permanents des entreprises implantées en Lorraine, on pourrait de cette façon envisager la création d'un « métro-marchandises » dont le service, pour les marchandises, pourrait être comparé au service du Métrolor pour les particuliers.

24 *Conclusions*

Du point de vue de l'aménagement et pour valoriser cet outil efficace

qu'est le transport ferroviaire, il est recommandé :

— de suivre l'évolution des échanges interrégionaux et de *promouvoir les échanges* avec les régions pour lesquelles le seuil minimal de création de trains blocs transcontinentaux est susceptible d'être atteint rapidement : les statistiques S.N.C.F. disponibles à ce jour, invitent à examiner particulièrement les liaisons :

— Metz - Nancy - Lyon - Marseille
— Dunkerque - Lille - Metz - Bâle
— Le Havre - Nancy - Strasbourg
— Le Havre - Metz - Strasbourg

— *de localiser les activités industrielles et commerciales* pour permettre un accès facile et économique aux gares-centres de transcontinentaux ; *de bonnes conditions de circulation* paraissent une condition plus favorable que la proximité ;

— *d'améliorer les infrastructures routières* et les conditions de circulation entre les gares de groupage ou d'éclatement des marchandises et les zones d'activités génératrices ou destinataires de trafics de marchandises ;

— *d'étudier la possibilité de spécialiser l'infrastructure ferroviaire existante* au service des marchandises grâce à la réalisation de lignes nouvelles (T.G.V.) réservées au trafic voyageurs, sur certains axes privilégiés.

3 - TRANSPORTS ROUTIERS

En dehors de la souplesse d'utilisation à laquelle sont sensibles les industriels et commerçants, plusieurs

raisons ont contribué à réduire les prix de revient des transports routiers et à assurer l'essor de ce mode de transport :

— baisse relative du prix des carburants, des pneumatiques et des pièces de rechange ;

— amélioration de la productivité des véhicules routiers, augmentation du chargement moyen ;

— augmentation du parcours annuel du fait de l'amélioration des infrastructures et de l'élévation de puissance des moteurs ;

— amélioration des coefficients d'exploitation grâce notamment à l'intervention des bureaux régionaux de fret.

Mais des progrès sont encore possibles, et diverses mesures peuvent être proposées :

31 Amélioration des infrastructures

— élargissement des voies routières desservant des zones d'activités importantes ;

— amélioration du tracé : augmentation des rayons de courbure, contournement des agglomérations, etc., pour accroître la vitesse des transports ;

— amélioration du profil en long permettant notamment de réduire les pentes trop importantes, pour augmenter la charge utile ;

— amélioration des conditions d'utilisation de la route, notamment par la mise hors gel, qui permettrait d'éliminer les barrières de dégel qui constituent un handicap sérieux pour le développement des transports routiers en Lorraine.

Ces améliorations ne satisfont pas les seuls besoins des transports marchandises, elles contribueront largement à l'amélioration des transports individuels de personnes. Elles doivent viser aussi à assurer la sécurité pour les transports de produits dangereux qui iront en se développant avec les progrès de l'industrie chimique en Lorraine.

32 Localisation des activités économiques

La localisation des activités industrielles et commerciales a tendance à se faire à proximité d'infrastructures de transport adaptées ; réciproquement, ces implantations à proximité des infrastructures devraient permettre de valoriser et de rentabiliser ces dernières.

33 Organisation commerciale

Du point de vue de l'organisation commerciale, la création de bureaux de fret, de centres routiers de transit et de distribution judicieusement localisés, devrait faciliter les manutentions et les accès terminaux, et permettre une meilleure confrontation de l'offre et de la demande.

34 Formation professionnelle

Le nombre des entreprises de transport est élevé. Beaucoup d'entre elles ne possèdent qu'un véhicule, et leur mode d'exploitation a un caractère artisanal. Toute action de formation des gestionnaires ou cadres d'entreprises de transports serait de nature à permettre la promotion de ce secteur d'activité, facteur important du

développement économique de la région. La création d'un département d'I.U.T. spécialisé dans le problème des transports devrait permettre de répondre à ce besoin de formation.

La création d'infrastructures nouvelles, notamment les autoroutes, permettra d'améliorer les conditions de transport des marchandises par la route. Ces infrastructures nouvelles ont été étudiées dans le chapitre précédent, auquel le lecteur pourra se référer.

4 - CANAUX

Les perspectives d'évolution de l'utilisation de la voie d'eau et les effets induits par les canaux ne sont pas facilement quantifiables. Les techniques et les besoins du commerce moderne sont en rapide évolution et il est difficile de percevoir quelles incidences ils auront sur l'utilisation de la voie d'eau. Par ailleurs, les développements de nouvelles techniques de transports (containers, barges mixtes marines et fluviales, barges de navires, porte-barges...) semblent devoir prendre une place importante dans les échanges internationaux sans qu'on puisse évaluer leur intérêt pour la Lorraine, comparativement à celui de l'aménagement des infrastructures routières et du fret aérien.

D'un point de vue économique général, les données publiées montrent que le canal a été jusqu'à présent surtout adapté au transport des pondéreux, dont le coût d'immobilisation est fai-

ble : minerais, céréales, matériaux de construction, produits pétroliers, produits chimiques, etc... ; il était donc essentiellement un instrument de l'industrie « lourde ». Aujourd'hui, on constate que des industries modernes, telle la construction automobile, savent utiliser la puissance et la régularité du transport fluvial pour l'intégrer dans leur processus de fabrication. La perspective de transport de charges lourdes et encombrantes à assembler à proximité des lieux d'utilisation n'est pas à exclure (page 106, cf. Transports exceptionnels).

L'objectif essentiel de l'industrialisation lorraine étant la diversification, il semblerait que le canal à grand gabarit n'ait qu'une faible valeur attractive vis-à-vis des industries semi-lourdes et légères ; toutefois, en raison de son intérêt pour les industries lourdes existantes, il a plus de valeur en Lorraine que dans beaucoup d'autres régions. En outre, au prix d'une valorisation des infrastructures existantes, de nouveaux développements de ses possibilités ne sont pas à écarter.

Dans ces conditions, la Lorraine a deux types de préoccupations en matière de canaux :

— valoriser l'infrastructure existante (ou programmée), c'est-à-dire la Moselle canalisée de la frontière jusqu'à Neuves-Maisons ainsi que les ports déjà créés ou programmés ;

— définir les extensions susceptibles de contribuer efficacement au développement économique régional.

41 Valorisation de l'infrastructure existante

Plusieurs actions peuvent être envisagées pour valoriser les ports en activité ou projetés et l'infrastructure existante. On fournira ici une liste non exhaustive de ces actions dont la mise en œuvre devrait être étudiée et envisagée avec les différents partenaires économiques :

— desserte des ports par les autres modes de transport : route, voie ferrée ;

— extension de leur hinterland, par la localisation judicieuse d'activités industrielles et commerciales susceptibles d'engendrer ou de recevoir un trafic de marchandises empruntant la voie d'eau ;

— organisation interne des ports, équipement en moyens de levage ;

— organisation commerciale :

• confrontation « offre-demande » de transport ;

• lignes régulières et groupement de marchandises.

42 Extension de l'infrastructure

Quatre possibilités d'extension sont actuellement envisagées :

— création d'une branche Dombasle-Frouard à grand gabarit ;

— création d'une branche Sarrebruck - Bassin Houiller - Moselle à hauteur de Metz ;

— prolongation de la canalisation Mer du Nord - Méditerranée ;

— création d'une liaison Seine-Est permettant de relier la Moselle au Bassin Parisien et aux ports de la Basse-Seine.

421 — *Création d'une branche Dombasle-Frouard, à grand gabarit*

Deux industries principales : « Solvay & C^{ie} » et « Les Soudières Réunies », installées à Dombasle, occupent une place de premier plan sur le marché du carbonate de soude. L'importance de Solvay sur les marchés étrangers est considérable ; l'entreprise fournit en carbonate de soude la quasi-totalité des marchés italien, espagnol et belge, ainsi qu'une grosse partie du marché allemand.

Ces entreprises se sont développées rapidement et se sont équipées pour accroître leur production. Solvay a porté sa capacité de production de 600 t par jour en 1955, à 1 200 t par jour en 1968. La demande de carbonate de soude augmente de 3 à 4 % par an, soit un taux de progression assez faible, que compense :

— la diversification des productions de Solvay (soude caustique 600 t par jour ; sel 500 t par jour ; bicarbonate de soude 150 t par jour ; et sesquicarbonate utilisé pour les lessives) ;

— les perspectives de production de chlore envisagées par les Soudières Réunies, en accord éventuel avec Solvay.

La demande de chlore, elle, croît très rapidement (en moyenne 13 % par an) et l'industrie du chlore peut fournir de nombreuses productions d'aval qui souvent ne peuvent être envisagées qu'à proximité de la production à cause du transport dangereux de ce produit.

La proximité d'un gisement de sel est un facteur de localisation important pour l'industrie du chlore, mais il en est d'autres, tel le prix des transports, qui pourraient inciter cette industrie à trouver une localisation plus avantageuse.

Pour permettre aux productions actuelles de maintenir leur position sur les marchés européens, et pour faciliter le développement d'une industrie du chlore dont les prolongements, à condition d'être prévus et organisés, pourraient être nombreux, l'inscription au VI^e Plan de la branche Frouard-Dombasle du canal à grand gabarit, paraît susceptible de participer efficacement au développement économique de l'agglomération Nancy-Toul-Lunéville et de la région.

Le coût assez élevé de cette réalisation sera assez notablement réduit par ses effets indirects. Sa construction permettra de libérer le canal à petit gabarit dont l'emprise pourra être utilisée pour créer, à moindre coût, un tronçon du réseau de voirie interne à l'agglomération nancéienne qu'il est urgent de réaliser.

422 — *Seine-Est — Mer du Nord-Méditerranée*

Ces deux liaisons, Nord-Sud et Est-Ouest, ne peuvent être considérées séparément, ni indépendamment des autres actions d'équipement. Elles représentent des investissements très importants que la nécessité de réaliser d'autres équipements — autoroutes, routes, écoles, etc... — et les

capacités de financement limitées, pour l'ensemble de ces investissements, ne permettraient vraisemblablement pas de promouvoir efficacement et rapidement de manière conjointe.

L'axe Mer du Nord-Méditerranée a été préconisé vers les années 1950 à cause de l'intérêt économique qu'il présentait. Mais les conditions nouvelles créées notamment par l'implantation d'un complexe sidérurgique à Fos semblent modifier les priorités et réduire l'intérêt économique de cet axe pour la sidérurgie lorraine.

L'axe Seine-Est apparaît aujourd'hui d'un intérêt tout différent du point de vue des ports de la Basse-Seine et du point de vue des industries et agents économiques d'Alsace, de Lorraine, de Reims et de la Sarre :

— aucun des grands ports maritimes européens ne progresse sans une voie fluviale magistrale ; Le Havre et Rouen, ne peuvent limiter leur hinterland à Compiègne alors que ceux de Rotterdam et Anvers s'étendent jusqu'au Danube. Le Havre et Rouen ne seront pas « européens » tant qu'ils ne pourront pas assurer leur desserte jusqu'à la Meuse et au-delà.

— l'industrie lorraine dessert le marché important du Bassin Parisien. Sur ce marché, la pénétration de la sidérurgie belge est facilitée par un réseau de canaux à grand gabarit. Il s'agit de permettre à la sidérurgie lorraine et aux autres industries de réduire les coûts de transport de leurs produits sur ce marché très important. Il en est de même pour les industries

d'Alsace et pour les céréaliers de la Champagne.

L'état actuel de la réalisation de l'axe Mer du Nord-Méditerranée, la nécessité de consolider et de promouvoir les ports de la Basse-Seine face à leurs concurrents européens, les conditions économiques nouvelles créées par l'implantation de la sidérurgie lorraine à Fos, sembleraient donc définir une priorité nouvelle : entreprendre la réalisation de l'axe Seine-Est.

Mais avant de s'engager de façon irréversible dans la voie d'un équipement aussi important et aussi coûteux, il convient de passer au crible cette option, surtout si l'on considère l'expérience acquise avec la liaison Mer du Nord-Méditerranée : ressentie dans un premier temps, à la quasi-unanimité, comme la meilleure solution possible, cette liaison s'est vue ensuite abandonnée par une partie de ses défenseurs, qui se sont tournés en faveur du projet Seine-Est, entrevu aujourd'hui, et pour de bonnes raisons économiques d'ailleurs, comme une solution meilleure et plus urgente.

Il n'est pas possible de courir le risque d'avoir à regretter après un enclenchement irréversible de la décision, un choix qui aurait été fait trop hâtivement, et qui, de surcroît, gèlerait pour longtemps des crédits susceptibles d'être affectés à d'autres infrastructures de transports, réalisables dans des délais plus courts.

C'est ainsi qu'on peut être amené à s'interroger sur la possibilité d'envisager d'autres solutions, tout en gardant présente à l'esprit l'idée qu'il n'y a pas de bonnes solutions qui ne tiennent pas compte entre autres facteurs, des besoins de la sidérurgie lorraine, à laquelle il importe d'ouvrir un débouché sur le marché parisien et les moyens de lutter contre une concurrence accrue de la Belgique du fait de l'existence du canal à grand gabarit qui lui facilite la pénétration sur le marché parisien.

Or, il faut considérer que l'élément *vitesse de réalisation* de moyens de transport adaptés sera déterminant, car le premier qui arrivera sur le marché aura des facilités accrues pour le dominer.

C'est ainsi que l'on doit s'interroger, sans a priori, sur l'efficacité d'une solution vraisemblablement moins coûteuse et plus rapide à mettre en place, qui permettrait néanmoins de réaliser des conditions tarifaires équivalentes, pour le transport des marchandises, à celles pratiquées pour le transport par la voie d'eau.

L'idée à laquelle on revient est la suivante : n'est-il pas possible d'envisager la création d'un *transport ferroviaire à grande vitesse* sur infrastructure propre pour les voyageurs, qui permettrait de spécialiser partiellement pour les marchandises l'infrastructure existante ? Cette spécialisation permettrait à coup sûr d'abaisser les coûts d'exploitation des trains de marchandises et de participer à l'abaissement du niveau tarifaire des transports de marchandises, qui est

bien l'un des objectifs principaux de la construction d'un canal.

Outre les possibilités de la solution canal, celle-ci permettrait :

— *d'améliorer de manière considérable les liaisons voyageurs* entre la Lorraine et Paris, ce qui est un facteur important du développement régional,

— *de ne pas limiter l'avantage de la baisse des coûts de transport aux seuls pondéreux* qui empruntent normalement la voie d'eau, mais de l'étendre à tous les produits industriels et de consommation, ce qui est un élément essentiel de la réussite de la diversification industrielle.

En fait, ce qui est en cause, c'est la possibilité d'un choix meilleur. Celui qui consiste à comparer d'emblée deux tracés de canaux paraît être trop limité, car il ferme, a priori, l'éventail des choix. Ce qu'il convient, avant toute chose, de faire, c'est de *comparer les divers modes de transports capables de mieux satisfaire les besoins sur un axe donné.*

Dans cette optique, et pour les raisons exposées, il apparaît souhaitable que la solution préconisée ci-dessus soit soumise à l'appréciation des responsables qui, au niveau national, auront à décider du mode de transport assurant au mieux, et au moindre coût, les relations marchandises — et voyageurs — entre la Lorraine et la région parisienne en tenant compte des régions voisines de la Lorraine et du Bassin Parisien qui pourraient participer à la valorisation d'une telle liaison.

423 — *Création d'une branche Sarrebruck-Bassin Houiller-Moselle à hauteur de Metz*

Les milieux industriels et économiques du Land sarrois ont de longue date demandé la création d'infrastructures de transport et notamment d'un canal pour le désenclavement de la Sarre.

Le 11 février 1969, le Gouvernement Fédéral Allemand a pris des dispositions répondant à cette demande :

— la Sarre sera reliée au réseau navigable européen à grand gabarit ;

— un premier tronçon de cette voie navigable sera réalisé par la canalisation de la Sarre entre Sarrebruck et Dillingen, dont les travaux commenceront incessamment ;

— le tracé du raccordement de la Sarre au réseau européen de voies navigables, dépendra de l'examen des possibilités de coopération avec la France et le Luxembourg et des répercussions qui en résulteraient pour le développement du Palatinat.

La réalisation d'un canal à grand gabarit reliant la Sarre à la Moselle ne peut être étudiée que du double point de vue de son intérêt pour l'économie lorraine et française et pour l'économie sarroise et allemande.

• *Intérêt pour l'économie lorraine et française :*

Cette liaison ne présente un intérêt évident que pour les Houillères du Bassin de Lorraine. Les autres industries implantées notamment sur la

zone de Carling, dont la chimie, ne sont pas des utilisatrices potentielles importantes de la voie d'eau et n'engendrent pas des trafics suffisants pour aider efficacement à rentabiliser ce mode de transport.

Si les tonnages de charbon transportés en 1969 pouvaient permettre de rentabiliser partiellement une telle infrastructure, il n'est pas du tout certain que les tonnages transportés, au terme de sa construction, seront suffisants pour assurer encore cette rentabilité partielle.

Pour l'économie française, cette liaison serait intéressante dans la mesure où la liaison Seine-Est serait réalisée et permettrait d'étendre l'hinterland des ports de la Basse-Seine jusqu'au réseau allemand de voies navigables.

A elle seule, cette liaison ne présente qu'un intérêt limité pour l'économie française et lorraine.

• *Intérêt pour l'économie sarroise et allemande :*

Il semble aussi que cette liaison ne présente un intérêt évident pour l'économie sarroise et allemande que si la liaison Seine-Est est réalisée, ouvrant aux industries allemandes le marché très important du Bassin Parisien.

5 — FRET AÉRIEN

Le développement très rapide du fret aérien est l'un des faits marquants de ces dix dernières années. Des pro-

duits qui a priori ne semblaient pas pouvoir utiliser ce mode de transport dans des conditions économiques, telles les pièces de rechange automobiles, l'empruntent aujourd'hui parce que les bénéfices réalisés sur la minimisation des stocks est un facteur important de réduction des prix de revient totaux.

La Lorraine ne semble pas faire un usage très important de ce mode de transport et cela, pour deux raisons :

— la production industrielle de la Lorraine, essentiellement lourde, ne se prête guère à ce mode de transport et n'a pas suscité un transport spécialisé qui pourrait utiliser les aérodromes d'Essey et Frescaty ;

— le fait qu'il n'existe pas en Lorraine d'aéroport de desserte européenne ou internationale n'a pas permis d'induire un trafic de fret, traité comme complément d'un transport de voyageurs.

La mise en service d'avions gros transporteurs, dont le Boeing 747 (22 t de fret en plus des passagers), et la création souhaitée, en Lorraine, d'un aéroport de desserte européenne devraient permettre d'induire un trafic de fret. La diversification industrielle de la Lorraine pourrait favoriser le développement du trafic de fret aérien, de même que, réciproquement, la création d'un aéroport de desserte européenne contribuerait à la diversification industrielle.

La possibilité d'expéditions directes vers un nombre important de centres économiques forts est une des condi-

tions essentielles du développement du fret aérien. La création d'un aéroport de desserte européenne en Lorraine, desservant un nombre important de destinations, apparaît donc comme une condition importante de ce développement.

Dès à présent, l'implantation en Lorraine d'une ou plusieurs entreprises dont une partie des approvisionnements et des livraisons se ferait efficacement par avion, à partir des aéroports existants, amorcerait le développement du fret aérien.

6 - TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

L'industrie moderne se caractérise par des fabrications massives à partir d'unités de production toujours plus importantes. L'automatisation a permis, dans certains cas, la miniaturisation, mais pour certains secteurs industriels — dont la sidérurgie et la chimie — la croissance des unités de production (exemple : un train de laminage) a provoqué un accroissement des dimensions des pièces indivisibles (exemple : une colonne de laminoir), de plus en plus difficiles à transporter. Par ailleurs, une urbanisation croissante rend les difficultés de transport encore plus grandes.

Pour permettre le développement d'activités industrielles modernes, il est nécessaire que les zones destinées à l'implantation d'unités lourdes puissent être desservies efficacement par

des infrastructures permettant des transports exceptionnels.

Il importe d'étudier et d'aménager les itinéraires ouverts aux convois exceptionnels pour desservir les zones d'activités existantes ou nouvelles, en particulier les pôles industriels et les sites réservés pour les implantations de grands établissements.

Les industriels estiment que des possibilités nouvelles devraient permettre de limiter dans l'avenir les transports exceptionnels de masses indivisibles ; en effet, les progrès réalisés dans le domaine des appareils de contrôle des soudures rendront ces derniers plus maniables. La nécessité actuelle de réaliser les pièces indivisibles à l'endroit même de l'installation des appareils de contrôle des soudures deviendrait ainsi moins impérative et les pièces indivisibles devraient pouvoir être réalisées plus près du lieu d'installation, épargnant ainsi des transports difficiles et onéreux.

Cette évolution conduit à envisager la création, dans la région, *d'une aire de travail banalisée*, sur laquelle les constructeurs effectueraient les opérations d'assemblage. Cette aire, implantée de préférence dans une zone portuaire, devrait être dotée de moyens de levage et de chargement adaptés, et être desservie par les autres infrastructures de transport lourd : voie ferrée, routes de types C, D (jusqu'à 250 tonnes) et éventuellement E (au-delà de 250 tonnes). La région bénéficierait ainsi d'un équipement intéressant, facteur supplémentaire d'attraction.

troisième partie

organisation spatiale

Créer un niveau supérieur de services dans tous les domaines où cela est possible, établir les liaisons qui rendent ces services accessibles à tous... ces deux buts, rigoureusement complémentaires, impliquent, vu la relative dispersion des développements urbains dans la métropole, une forme originale d'aménagement de l'espace : l'organisation d'*agglomérations étendues* et diversifiées susceptibles de constituer pour la plupart des grands services la structure d'appel et d'accueil qui leur est nécessaire et d'apporter aux villes de Lorraine les conditions de leur essor.

C'est à l'intérieur de cette structure que les problèmes de l'*habitat*, dont l'insuffisance qualitative et quantitative actuelle requiert une attention particulière, devront trouver leur solution.

Enfin, la qualité du cadre de vie, tant dans les zones urbaines que forestières et agricoles de la métropole, exige l'application d'une politique cohérente et continue en matière d'amélioration ou de protection du *paysage*.

**1 - AGGLOMÉRATIONS ÉTENDUES
ET DIVERSIFIÉES***11 Rappel des orientations proposées dans le Livre Blanc*

L'option fondamentale proposée par le Livre Blanc et acceptée par tous est que la métropole lorraine se construira à partir des agglomérations existantes et non par la création d'une ville nouvelle. Le rejet de la solution d'une ville autonome, créée « *ex nihilo* », n'élimine d'ailleurs pas pour autant la *création de nouveaux ensembles urbains en site neuf*, mais ceux-ci seront *étroitement liés aux villes existantes et complémentaires des rénovations et extensions de celles-ci*.

12 Politique d'agglomérations étendues

Ignorant les frontières administratives actuelles, de vastes agglomérations de fait se sont constituées en Lorraine, elles se manifestent par les nombreux mouvements de personnes qui les sillonnent. Les motifs de cette multitude de déplacements sont extrêmement variés : achats, loisirs, travail (cf. 1^{re} partie, carte des migrations alternantes) et reflètent la complémentarité des fonctions assurées par les différentes parties de ces agglomérations, dont les trois principales sont : Nancy - Toul - Lunéville, Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville, et Bassin Houiller. Imaginer et réaliser la croissance de chaque ville dans ce cadre élargi, loin de constituer une vision futuriste, a d'abord pour mérite de n'être pas en retard sur la réalité d'aujourd'hui, et conduit à *localiser*

les équipements dans la totalité de l'espace agrandi pris en compte, au service de l'ensemble des habitants.

13 Avantages d'une telle politique

Cette politique, spécifique de la métropole lorraine, a de nombreux avantages tant à court terme qu'à long terme, et certains méritent d'être rappelés :

— *elle est réaliste* : car, s'appuyant sur les villes existantes, permettant leur développement dans un site élargi, utilisant au mieux les infrastructures et équipements récents, elle ne crée pas de rupture avec le passé ;

— *elle est souple*, aussi bien du point de vue de la programmation à court terme, que des possibilités d'adaptation à long terme, adaptation de nouvelles situations techniques, économiques, démographiques ;

— *elle est volontaire*, orientant le développement des villes dans quelques directions préférentielles, pour préparer l'avenir ;

— *elle est crédible*, en n'exigeant pas une concentration d'investissements trop grande sur une trop courte période.

Qui plus est, cette politique est indispensable : le développement économique global passe par le développement industriel. Or, la périphérie immédiate des villes ne présente pas toujours les meilleurs atouts des points de vue physique et foncier. A ne chercher des terrains industriels qu'au contact immédiat des zones urbanisées actuelles, on se condamnerait

à des projets peu ambitieux et partant peu attractifs, alors que la même recherche au niveau des agglomérations étendues s'avère riche de possibilités. Il en est de même en ce qui concerne l'habitat pour lequel la solution d'une banlieue s'étendant peu à peu en tache d'huile n'est souhaitée par personne.

Cette politique n'est pas plus onéreuse que la concentration autour des villes :

— à long terme, elle prépare des structures de développement qui éviteront que l'on retrouve indéfiniment les problèmes de structuration a posteriori des villes et de leurs banlieues, dont le prix est toujours élevé, quand il n'est pas prohibitif ;

— à court terme, les vastes possibilités foncières offertes permettent de choisir les terrains les plus avantageux tant techniquement que financièrement ; l'utilisation pour le réseau primaire des agglomérations étendues de grandes infrastructures, dont la réalisation est de toutes façons nécessaire et que cette utilisation valorise d'ailleurs, réduit considérablement le linéaire de voies à construire pour la mise en œuvre de cette politique.

14 Les véritables villes de l'avenir en Lorraine

Les agglomérations étendues seront les véritables villes des années à venir :

— *villes diversifiées*, composées d'ensembles urbains anciens et nouveaux grands et petits, de formes, de fonc-

tions (habitat, industrie, loisirs) de densités diverses et incluant de vastes zones de verdure ;

— *villes à l'échelle des moyens de transports contemporains* tant individuels que collectifs ; non que la mobilité soit un but en soi, mais elle permet aux habitants le plus vaste éventail de choix en matière de lieux d'emploi, d'habitat, de loisirs, de services ; de plus, elle sera facilitée par de nouveaux transports en commun et par la densité relativement faible des agglomérations étendues, qui n'engendrera pas de blocage des transports individuels.

Préalablement aux propositions d'aménagement, il convient de préciser en fonction de la politique métropolitaine d'une part, et des nécessités propres à chaque agglomération d'autre part, les objectifs auxquels doivent satisfaire ces aménagements.

2 - OBJECTIFS

21 Appel et accueil des services de niveau supérieur

Déterminer, pour chaque grand service de niveau métropolitain et régional, ses dimensions optimales d'efficacité socio-économique et promouvoir son implantation constituent un des volets essentiels de la politique de métropole d'équilibre en Lorraine. Les agglomérations étendues devant être les supports immédiats de la plupart de ces services, chacune suivant ses possibilités physiques et humaines et ses besoins propres, il

convient de prévoir les structures d'accueil nécessaires ; accueil des universités, des industries, du commerce de gros et de détail — central et périphérique — des équipements de loisirs, des centres de décision et de gestion, etc...

22 Accessibilité à ces services

C'est le complément nécessaire de leur création non seulement pour que les individus ou collectivités puissent effectivement en user, mais pour que, leur « marché » augmentant, ils puissent se développer et améliorer leurs prestations ; il s'agit d'accessibilité non seulement au niveau de chaque agglomération étendue et de la métropole, mais aussi *au niveau de la région dans son ensemble*. Si des services communs sont implantés à Metz ou à Nancy, il est légitime non seulement qu'ils soient accessibles à l'ensemble de la Lorraine et non à une moitié, Nord ou Sud, mais encore qu'ils le soient à des coûts acceptables pour tous.

23 Développement industriel

Si la conversion industrielle est le problème le plus urgent, il ne peut être résolu valablement que dans l'optique du développement à long terme. Ce problème a été traité dans le chapitre relatif à l'industrialisation où l'importance des services nécessaires et le rôle de la ville ont été mis en évidence, notamment pour la promotion de pôles industriels. Du point de vue des agglomérations étendues, il est nécessaire de noter un objectif complémentaire à celui d'attirer et d'accueillir de nouvelles entre-

prises. Il s'agit du « *décloisonnement* » du marché du travail : étudier les implantations de zones d'emploi et d'habitat ainsi que le réseau de liaison de telle façon qu'il n'y ait plus de lien obligatoire entre un lieu de travail et un lieu d'habitation, mais que le choix reste ouvert au maximum, est un objectif essentiel.

24 Mode et forme variés d'habitat, sites nécessaires

Agglomération étendue ne signifie en aucun cas urbanisation uniforme et continue. Au contraire, il s'agit de rechercher, de préserver ou de créer une diversification telle que chacun puisse trouver le cadre de vie de son choix.

Ainsi les agglomérations étendues, à l'exception du Bassin Houiller pour lequel les choix seront peut-être un peu moins larges, pourront présenter au moins cinq cadres de vie différents :

- les centres de grandes villes, rénovés et irrigués par un réseau de circulation amélioré,
- les quartiers périphériques actuels et futurs,
- les villes moyennes existantes et leurs extensions,
- les nouveaux ensembles urbains en site neuf, et leurs sous-ensembles individuels ou collectifs,
- un habitat diffus de type nouveau, intégré aux paysages ruraux, complémentaire des villages existants.

Le genre de vie, les distances entre résidence et travail, entre résidence et services, les types d'habitat et leur

environnement seront différents dans chaque partie des agglomérations étendues. Trouver les sites nécessaires à cette diversification est un impératif du schéma d'aménagement.

25 Economie d'investissement

Il s'agit plus exactement de faire l'usage le plus efficace des investissements passés et futurs :

— d'une part, en tirant pleinement parti des infrastructures et équipements financés et réalisés au V^e Plan, ou antérieurement ;

— d'autre part, en concentrant les investissements à venir sur un nombre de secteurs limités, *mais au service de l'ensemble*. Un développement des agglomérations dans toutes les directions, dilué en tache d'huile, n'a ni pouvoir structurant, ni pouvoir attractif, et coûte plus cher qu'un développement canalisé dans une ou deux directions préférentielles. (En réalité, comme on ne dépense pas plus d'argent, le résultat est toujours moins bon.)

3 — RÉALISATIONS DES ANNÉES 60

Les années 1960 à 1970 (1) auront apporté aux agglomérations étendues de Lorraine quatre éléments nouveaux d'une importance considérable, comme elles en avaient rarement connu à la même échelle ; ils ont à peine commencé à faire sentir leurs effets, qui vont se développer durant le VI^e Plan et la décennie à venir.

Ces éléments nouveaux sont :

- les autoroutes,
- les activités nouvelles dans des sites nouveaux,
- le changement de dimension de l'enseignement supérieur,
- la rénovation des centres.

31 Autoroutes

Elles sont bien connues ; quel peut en être l'impact ? Trois aspects sont à distinguer :

— d'abord l'autoroute raccourcit les distances entre les villes, favorise donc leurs relations fonctionnelles et ouvre à l'usager un plus large éventail de choix en matière de services, c'est le premier effet ;

— le second est l'élargissement des zones de migrations «habitat-travail», ce qui signifie pour une famille : un marché de l'emploi plus vaste par rapport au lieu de résidence ;

— le troisième effet est la création de nouveaux carrefours propices à des activités et à des échanges qui ne se localisaient dans le passé qu'au centre des villes. Cela est important si on se rappelle que les villes actuelles ont eu essentiellement pour origine des carrefours. L'autoroute en engendre de nouveaux, dont on voit les premiers effets sur les commerces de grandes surfaces.

En effet, les premières conséquences des liaisons autoroutières sur les agglomérations de Lorraine ne font qu'apparaître ; elles n'ont pas encore pris toute leur valeur, d'autant plus que des retards de réalisation impor-

tants, dont le rattrapage est indispensable, n'ont pas permis d'atteindre les objectifs retenus au V^e Plan.

32 Activités industrielles nouvelles dans des sites nouveaux

Alors qu'auparavant les industries importantes de l'agglomération Metz-Thionville se situaient essentiellement dans les vallées de la Fensch et de l'Orne, la période du V^e Plan a vu se remplir la zone centrale : l'espace disponible y a attiré *Sacilor*, l'espace et la rivière (eau de refroidissement) les centrales thermiques de *Richemont* et *La Maxe*, ainsi que la raffinerie d'*Hauconcourt*. Activité nouvelle aussi, l'implantation à Borny de *Citroën*.

Autour de Nancy, il faut noter au Sud, la zone industrielle de Ludres, mais aussi à l'Ouest l'apparition d'activités le long de la RN 4, qui avant même d'être doublée, commence à prendre un aspect de couloir d'industries et d'entrepôts au-delà de la Forêt de Haye. Dans le secteur de Toul, des implantations industrielles importantes — *Kléber-Colombes* notamment — ont été décidées à la suite du départ de l'armée américaine.

En ce qui concerne le Bassin Houiller, il y a eu à la fois innovation et déplacement géographique des activités. Alors que les puits de mine conduisaient à un semis industriel, c'est surtout dans les secteurs de Carling pour l'industrie lourde, de Creutzwald

(1) Carte n° 1 hors texte - Métropole lorraine - Situation fin V^e Plan.

et Sarreguemines pour l'industrie légère que les récentes implantations tendent à se concentrer.

33 *Changement de dimension de l'enseignement supérieur*

C'est le troisième fait nouveau des dix dernières années. S'il peut paraître étonnant de trouver nouvelle l'importance de l'université à Nancy, il faut rappeler qu'en un peu plus d'une décennie, cette ville aura quadruplé le nombre de ses étudiants et de ses professeurs et que cette croissance quantitative a conduit à doubler le nombre d'étudiants dans le centre-ville et à en fixer autant en quelques années sur le plateau de Brabois.

En ce qui concerne Metz, il y avait seulement une centaine d'étudiants en 1960, il y en aura plus de 4 000 en 1972-73 ; plus qu'un changement de dimension, il y a là une véritable création nouvelle.

34 *Rénovation des centres*

Les rénovations entreprises à Metz comme à Nancy n'ont pas abouti à un renouvellement de l'image des centres : une grande dispersion des éléments nouveaux de commandement tertiaire en est la cause. Si les éléments susceptibles de constituer le « germe » d'un centre directionnel se sont présentés à un rythme assez satisfaisant dans l'une et l'autre ville ⁽¹⁾, aucun progrès réel n'a été fait dans le sens d'un regroupement dont l'effet d'entraînement eût pu être intéressant. Chacun a eu, bien sûr, de bonnes raisons de s'implanter là où il l'a fait, mais on doit bien constater le

résultat d'ensemble négatif auquel on est parvenu. Notons de plus que des impératifs techniques, fonciers, ou de facilités d'accès, ont déterminé des implantations extérieures aux villes principales ⁽²⁾. Compte tenu des nouveaux carrefours que créeront les autoroutes dans un proche avenir, il est probable que des centres directionnels périphériques viendront compléter ceux des centres de villes.

Les principales réalisations des années 60 rappelées ci-dessus doivent, pour les plus prometteuses d'entre elles, servir de supports aux orientations pour les années futures.

4 - ORIENTATIONS POUR 1985

Les orientations possibles et envisageables pour les années 1970-85 se trouvent indiquées sur la carte du schéma d'aménagement ⁽³⁾.

41 *Agglomération étendue Nancy-Toul-Lunéville*

L'objectif essentiel est la création d'une industrie à la dimension d'une agglomération qui comptera 600 000 habitants en 1985. *Le caractère vital de l'industrialisation* pour le développement économique du Sud de la métropole doit être souligné. « Seule une politique d'industrialisation peut permettre d'atteindre les objectifs de populations et d'emplois qui découlent de la vocation métropolitaine de Nancy » (Livre Blanc de Nancy — G.E.P. Meurthe-et-Moselle). Il convient aussi bien sûr, de maintenir au plus haut niveau et de développer les

services supérieurs de l'agglomération nancéenne.

Le IV^e et surtout le V^e Plan ont vu Nancy sortir de sa cuvette avec le développement : des équipements universitaires et hospitaliers au Sud-Ouest dans le secteur de Brabois, de l'habitat vers l'Ouest dans le secteur du Haut-du-Lièvre. Durant ces dernières années un certain nombre d'infrastructures, d'équipements et de logements ont en outre été réalisés vers le Sud (Vandœuvre, Ludres). Le VI^e Plan doit voir la poursuite et l'achèvement des opérations entreprises (Z.I. de Ludres, logements, marché de gros d'Heillecourt...) mais ce cadre ne peut suffire au développement prévu dans les quinze prochaines années.

Pour échapper aux inconvénients reconnus du développement de banlieues « en tache d'huile », des sites susceptibles de recevoir une urbanisation importante : *habitat et industrie*, ont été recherchés à une certaine

(1) Nancy : Rectorat, Cité Administrative (projet), Lordex, Maison de la Radio, Direction Régionale d'E.D.F., Laboratoire des Ponts et Chaussées, Direction Départementale de l'Équipement, etc.

Metz : Bureaux places Coislin et Mazelle, Agence de l'Est du S.E.T.R.A., Direction Départementale de l'Équipement, Crédit Agricole et Organisations agricoles, etc.

(2) Eaux et Forêts à Seichamps, bureaux SOLLAC à Florange et SACILOR à Gandrange, Agence de l'Eau à Moulins-lès-Metz.

(3) Cartes nos 2 et 3 hors texte : Schéma d'aménagement de la métropole lorraine. La métropole lorraine et les centres de peuplement.

distance de l'agglomération actuelle. Trois d'entre eux ont plus particulièrement retenu l'attention : le premier site, celui de la vallée de l'Amezule au Nord-Est de Nancy, outre les difficultés qu'il présenterait en raison de l'alimentation en eau potable et des infrastructures entièrement nouvelles qu'il nécessiterait, n'offre pas de possibilités suffisantes en terrains industriels ; le second, le plateau du Vermois, au Sud entre la Meurthe et la Moselle, ne présente pas ces inconvénients, mais d'une part, une urbanisation massive à cet endroit stériliserait des terres agricoles d'excellente qualité, d'autre part, et surtout la réalisation d'un pôle industriel s'y présenterait dans de moins bonnes conditions qu'à Toul, troisième site étudié (raccordement ferré coûteux, pas de canal, etc.).

Il y a deux ans, un fait circonstanciel : le départ de l'armée américaine, a conduit l'Aménagement du Territoire, pour des besoins de conversion, à donner un certain nombre d'avantages aux industriels venant s'implanter sur les terrains libérés de Toul - Croix-de-Metz. Il est alors apparu que les infrastructures prévues au V^e Plan conjuguées aux infrastructures existantes et aux équipements projetés alentour, donnaient à ce secteur des atouts privilégiés pour une urbanisation importante (habitat, centre-relais et industrie) :

— autoroute Nancy - Toul qui sera prolongée en voie express à l'Ouest vers Paris, au Sud vers Dijon et Lyon et au Nord-Est vers l'autoroute A 31 (Dieulouard),

— carrefour des voies ferrées Paris-Strasbourg et Nord Lorraine-Lyon,

— canal à grand gabarit et port de Toul,

— plans d'eau d'Aingeray et Villey-le-Sec,

— centre de loisirs projeté par l'O.N.F. en Forêt de Haye.

Enfin, la ville de Toul elle-même représente un potentiel urbain qui demanderait beaucoup de temps et d'argent pour être reconstitué sur un plateau désert ; elle est susceptible de fournir un appui important à une urbanisation nouvelle. C'est un atout supplémentaire pour ce secteur.

Ces conditions ont engendré une relative facilité pour industrialiser ce secteur : on est ainsi conduit à concevoir à l'Ouest, au-delà de la Forêt de Haye, qui deviendrait le « Bois de Boulogne » de l'agglomération, le grand avenir industriel de Nancy. Une analyse « coûts-avantages » récemment effectuée montre les qualités du site au Nord-Est de Toul, pour la localisation *d'un des deux pôles industriels* de la métropole (800 ha, plus une réserve complémentaire de 1 200 ha pour l'accueil de grands établissements industriels et les extensions ultérieures après 1985).

D'autre part, à l'Est de l'agglomération, la réservation de terrains industriels importants et la canalisation de la Meurthe à grand gabarit doivent permettre à Dombasle de réaliser un développement important de l'indus-

trie chimique. Quant à Lunéville, elle est en mesure de résoudre sur le plan local ses problèmes de conversion et de développement (zone industrielle).

Enfin la ville de Nancy doit être capable de jouer, mieux encore que par le passé, son rôle de centre principal de l'agglomération étendue et de centre régional. Quatre objectifs sont à retenir pour la restructuration du *centre-ville* :

— promotion d'un centre directionnel : bureaux publics et privés,

— élévation du niveau de service commercial,

— amélioration de l'habitat ancien et construction de nouveaux logements,

— accessibilité au centre.

Ces objectifs sont indissociables car ils concourent chacun pour leur part à la réussite socio-économique et à l'animation du centre.

Le schéma indique le réseau général des transports au sein de l'agglomération étendue ; à l'intérieur de la ville, il devra être complété par un *maillage de voies rapides* qui assure, d'une part, la pénétration des voies autoroutières, d'autre part, la desserte du centre de toutes parts. Cela implique une *politique du stationnement* : parkings (centraux et périphériques), stationnement de courte durée au centre, et une *politique de transports en commun*, la capacité de stationnement étant de toutes façons limitée ; enfin certaines rues devraient être réservées

aux piétons (rues piétonnières-animation commerciale).

Seule l'amélioration importante de l'accessibilité rendra viables les opérations de rénovation et de restauration, entreprises et à entreprendre (Saint-Sébastien, Gare, Saint-Epvre, etc.). Il faut noter l'atout majeur que représente la position centrale de la gare pour l'organisation du centre-ville.

42 Agglomération étendue Metz - Thionville - Fensch - Orne

Deux objectifs principaux doivent être rappelés en ce qui concerne Metz-Thionville et le Bassin Sidérurgique : créer des *activités nouvelles* qui permettent, outre la solution des problèmes de conversion industrielle, un développement important, et promouvoir des *services supérieurs accessibles* de tous les points de cette agglomération qui dépassera en 1985 les trois quarts de million d'habitants.

Trois points principaux concentreront les services importants : les villes de Thionville, Metz et un centre-relais intermédiaire. Pour l'implantation de ce dernier, les terrains situés entre Woippy et *Semécourt* au Nord-Ouest de Metz présentent les meilleurs atouts : un site de grande étendue, bien exposé, au pied des côtes de Moselle, longé par la voie ferrée, à proximité des carrefours de l'autoroute Paris-Est avec la future voie rapide 412 et l'autoroute A 31, donc accessible de partout, ce qui justifie d'y implanter, outre de l'habitat et un grand centre commercial, certains

équipements de type universitaire et hospitalier, trop importants pour se trouver tous dans le centre de Metz.

Les rénovations faites ou en cours, les initiatives en matière commerciale... permettent de prévoir le renforcement des centres tertiaires de Metz et Thionville. Le développement de l'enseignement supérieur, la promotion d'un véritable centre directionnel, l'amélioration des accès (pénétrantes rapides, parking, transports en commun), la réservation aux piétons de certaines rues commerçantes, permettront à ces villes de jouer pleinement leur rôle dans la métropole.

On ne peut se contenter de l'orientation nouvelle d'urbanisation sur la rive gauche de la Moselle ; elle ne peut absorber tout le développement prévu, surtout en matière industrielle, et, à la pousser trop loin, on verrait se reconstituer l'encombrement caractéristique des vallées de la Fensch et de l'Orne. Aussi, dès à présent, l'urbanisation de la rive droite doit être envisagée.

Une première possibilité est d'accroître deux tendances qui se manifestent actuellement : l'une de Metz, vers l'Est à Borny pour l'industrie et pour l'habitat, vers le Sud pour l'habitat individuel ; l'autre de Thionville vers le Nord pour l'habitat, le Nord-Est pour l'industrie. Une organisation spatiale de ce type présente un certain nombre d'inconvénients ou de contradictions avec les objectifs fixés pour les agglomérations étendues.

— La première contradiction est d'implanter les nouvelles zones industrielles loin des activités industrielles existantes qui ont induit la création d'importantes zones d'habitat, et qui sont précisément sur la zone centrale rive gauche (vallées de la Fensch et de l'Orne). En conséquence, l'objectif de proximité relative entre l'habitat existant et les zones d'emploi nouvelles ne serait pas rempli.

— Une deuxième contradiction est qu'au moment où l'on prévoit des services destinés à desservir l'ensemble de la population, sur la zone centrale rive gauche, les nouvelles zones d'habitat en seraient particulièrement éloignées puisqu'elles se situeraient, d'une part, au Sud de Metz (même si Metz est traversée par une autoroute, la fluidité y sera tout de même moindre qu'ailleurs) et, d'autre part, au Nord de Thionville, c'est-à-dire aussi éloignées que possible des services nouveaux, privés ou publics.

— Le troisième inconvénient est que l'on ne tirerait pas pleinement parti du passage de l'autoroute Paris-Lorraine au Nord-Est de Metz.

— Le quatrième inconvénient est que l'on prévoirait une urbanisation dense vers le Sud de Metz qui paraît plus propice à une urbanisation légère, complémentaire des villages actuels, accompagnée de zones de loisirs.

Une seconde organisation spatiale peut résoudre ces contradictions ; elle s'appuie sur la création possible d'un *pôle industriel* sur la rive droite de la Moselle à mi-chemin de Metz et

Thionville (cf. 1^{re} partie). Ce pôle présente l'avantage *d'être équidistant des marchés potentiels d'emplois secondaires*, donc d'être au service de l'ensemble de l'agglomération. Cette situation, d'une part, l'implantation de nouveaux services universitaires et hospitaliers sur la rive gauche et l'amélioration de la traversée de la Moselle dans ce secteur, d'autre part, conduisent à orienter les développements urbains nouveaux de Metz vers le Nord-Est et de Thionville vers le Sud-Est. Ces développements urbains sont proches de la vaste zone de loisirs que constituera la vallée de la Canner et des zones industrielles complémentaires du Nord-Est de Thionville et de l'Est de Metz.

On est ainsi amené à exploiter pleinement les possibilités de la *rive Est de la Moselle* et à structurer l'agglomération étendue autour des services communs aux différentes villes.

Il conviendra, en outre, de valoriser le rôle que doit jouer la haute vallée de l'Orne vis-à-vis de son arrière-pays.

43 Agglomération étendue du Bassin Houiller

Le développement du Bassin Houiller doit être orienté en fonction d'un double objectif :

— il faut assurer la *conversion industrielle*, sur place, en liaison avec l'agglomération étendue de Metz - Thionville ;

— il est nécessaire d'assurer un centre d'équilibre par rapport à la Sarre

pour que le Bassin Houiller ne soit pas la banlieue, même bien industrialisée, de Sarrebruck, mais qu'il ait une *vie autonome* dans le cadre d'un ensemble urbain organisé, comme Thionville par rapport à Metz.

Des réalisations récentes ou programmées forment en grande partie les composants du schéma futur de ce secteur. Ces composants sont d'abord des sites industriels nouveaux et des implantations industrielles nouvelles sur une verticale Creutzwald-Carling-Saint-Avold (Grundig, complexe chimique par exemple). Ce développement Nord-Sud n'est pas propre au Bassin Houiller mosellan ; au-delà de la frontière, en territoire sarrois, on retrouve en effet, à une autre échelle, un phénomène similaire de restructuration avec Ford et peut-être Grundig à Sarrelouis-Dillingen, Comotor (Citroën-N.S.U.) à Altforweiler, sans omettre la petite ville nouvelle de Uberherrn.

En matière de liaisons, un carrefour autoroutier important va se réaliser dans le secteur de Saint-Avold sur la transversale Est-Ouest A 32 irriguant le Bassin Houiller par le départ de l'autoroute A 34 vers la région de Sarrebourg au Sud et par une liaison en cours d'aménagement, vers Sarrelouis au Nord.

De vastes espaces sont disponibles dans le secteur de Saint-Avold alors que Merlebach et Forbach ont des sites de capacité limitée ; la possibilité d'un centre de loisirs au Nord, axé sur le plan d'eau de Merten près de la frontière ; enfin, la présence

au Sud de l'aérodrome de Grostenquin — aérodrome possible de desserte européenne — qui constitue un atout sans que l'on puisse dire maintenant quand et sous quelle forme il sera joué ; tous ces éléments montrent que c'est dans ce *secteur Ouest* que se situe la principale chance de développement. L'ensemble Carling - Creutzwald complété par quelques zones industrielles pourrait constituer à terme un troisième pôle d'industrialisation en Lorraine si le Bassin Houiller se donne un niveau de service urbain suffisant.

Les possibilités de développement de *Forbach* seront accrues par des opérations locales de rénovation et d'extensions, et de nouvelles implantations commerciales. *Sarreguemines* dispose à l'Est des terrains suffisants pour une industrialisation à son échelle ; bien reliée au reste du Bassin par de nouvelles liaisons, cette ville pourra jouer pour l'Est mosellan le rôle de centre-relais.

5 - ORIENTATIONS POUR 2000

51 Ménager aujourd'hui les possibilités futures de développement

Si, pour fixer des objectifs d'aménagement précis, l'horizon 1985 a paru le plus pertinent et le moins incertain pour la métropole lorraine, il n'en faut pas moins examiner le devenir ultérieur possible de cette métropole, *non pour prédire* ce qu'elle pourra être, — l'évolution technique, économique, socio-politique comporte trop

d'incertitudes non seulement quantitatives, mais surtout qualitatives — *mais pour prévoir* les orientations de développement éventuelles et en ménager la possibilité.

52 Sites à réserver

Dans les quinze années à venir, seront mises en place les infrastructures qui formeront l'ossature principale des agglomérations étendues. Les mailles de celle-ci ont une capacité très suffisante pour accueillir l'urbanisation nécessaire aux 1,8 à 2 millions d'habitants que comptera la métropole en l'an 2000, tant pour les activités, que pour l'habitat et les services. Il est logique et souhaitable d'utiliser à plein cette capacité, mais cela implique une politique vigoureuse de réservation à long terme des terrains nécessaires : les sites techniquement les meilleurs pour recevoir après 1985 une urbanisation importante ou des zones et pôles industriels, s'il n'en manque pas, ne sont pas très nombreux ; les laisser envahir par une urbanisation anarchique conduirait à un gâchis d'espace et d'argent (investissement en infrastructures) inacceptable et serait la négation de tout aménagement volontaire. La réservation de ces sites ne sera pour personne une contrainte intolérable dans la mesure où des espaces suffisants, voire surabondants, seront ouverts par ailleurs à l'utilisation immédiate, mais elle nécessitera la vigilance constante des responsables, car situés dans le tissu urbain, ils seront soumis malgré tout à une pression économique certaine.

Dans le même ordre d'idée, les sites possibles de plans d'eau ou de barrages réservoirs, doivent être protégés, le nombre d'entre eux susceptibles d'être équipés économiquement étant limité (cf. 1^{re} partie, Section D : Loisirs et annexe III : Alimentation en eau).

53 Liaisons complémentaires

Au-delà de 1985, des rocade élargies seront nécessaires au Sud de Metz, d'une part, au Sud de l'agglomération étendue Nancy-Toul-Lunéville, d'autre part ; les tracés de ces rocades ont pu être indiqués sur le schéma. Dans les années 90, le prolongement vers Nancy de la nouvelle autoroute Thionville-Metz sur la rive droite de la Moselle devra être envisagé, mais son point d'arrivée dans l'agglomération Sud ne peut être fixé actuellement. De nouveaux modes de transports en commun devront vraisemblablement être envisagés : ils peuvent avoir une influence décisive sur l'urbanisation ultérieure.

54 Orientation essentielle

Le développement de la métropole après 1985 ne sera certainement pas tel qu'il remette en question l'option fondamentale retenue : *construire la métropole à partir des villes existantes* et non par la création d'une ville nouvelle, ou d'une urbanisation continue entre Metz et Nancy. L'idée directrice pour les années 1985-2000 est donc d'utiliser à fond la structure d'agglomération étendue dont la faible densité actuelle permettra des développements importants. Les faits nouveaux qui surviendront nécessite-

ront de nouvelles études permettant de préciser cette orientation essentielle dans les années à venir.

6 - UNE SOLIDARITÉ NÉCESSAIRE

Une ambition certaine caractérise les objectifs et les aménagements proposés : Nancy sort de la cuvette dans laquelle elle est enfermée, non seulement pour en gagner les rebords immédiats (Brabois, Haut-du-Lièvre, Champ-le-Bœuf) mais pour déboucher sur de vastes espaces aptes à de grands développements ; Metz-Thionville (Fensch-Orne) utilise la zone centrale de la vallée de la Moselle d'abord sur la rive gauche, puis sur la rive droite. Enfin, le Bassin Houiller s'affirme comme un centre d'équilibre français en face de Sarrebruck. Mais cette ambition est réaliste et la réussite de chaque agglomération conditionne celle de la métropole.

Un moyen de cette ambition, primordial, doit être rappelé : *la nécessaire solidarité des collectivités de ces agglomérations étendues*. Si les schémas de pensée et d'action prenant comme base la commune ou la ville sont certes concevables, ils ne peuvent remplacer la prise en considération de l'ensemble de l'agglomération étendue dans sa richesse et sa complexité. Seule la conception du tout pourra éclairer valablement la conception de la partie.

Pour les projets et les décisions, il est indispensable que les investisseurs

privés trouvent un interlocuteur unique prenant en compte les intérêts de toute l'agglomération étendue, en faisant valoir tous ses atouts.

Pour les financements, le particularisme risque d'entraîner des inégalités de ressources et d'investissements inacceptables.

Au stade de la réalisation des grands équipements collectifs enfin, le morcellement engendre des obstacles difficilement surmontables, voire même de véritables impossibilités.

Solidarité donc ; la nature des formules juridiques et politiques nouvelles à promouvoir ne peut encore être définie avec précision, certaines existent, les communautés urbaines par exemple, dont il conviendra d'apprécier les possibilités et les lacunes pour aboutir à la solution la plus adaptée aux conditions locales et au souci essentiel d'associer étroitement, à tous les stades, les représentants de la population aux décisions à prendre.

Des associations financières à objectif précis et limité (création d'un pôle industriel par exemple) peuvent fort bien précéder la fondation d'une c o m m u n a u t é économique-politique plus complète en assurant d'ailleurs à cette dernière l'expérience préalable et irremplaçable d'une pratique commune concrète. Les structures juridiques et politiques suivent plus souvent les faits qu'elles ne les précèdent.

Si de nombreux problèmes doivent continuer à se résoudre dans les

cadres communaux et départementaux actuels, qui ont prouvé leur efficacité, c'est seulement dans la mesure où les collectivités locales accepteront de définir une politique commune se traduisant par une structure nouvelle et de se soumettre à la discipline nécessaire pour l'application de cette politique, c'est-à-dire *s'unir pour la réalisation des grands objectifs d'aménagement*, que les agglomérations étendues, les villes de demain, deviendront une réalité.

1 – PROBLÉMATIQUE DE L'HABITAT DANS LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLE LORRAINE

Une métropole au service de la vie quotidienne et du plein emploi : tels sont les objectifs essentiels retenus par les Lorrains au cours de l'enquête d'opinion d'avril 1967. Si le logement, les services afférents et l'environnement proche sont un élément essentiel du cadre de vie, l'influence que peut avoir leur implantation judicieuse sur l'étendue du marché de l'emploi offert à chaque habitant a bien été montrée (cf. 1^{re} partie. Chapitre 1, emploi).

Au niveau d'étude régional et métropolitain, auquel se situe le projet d'aménagement, il s'agira essentiellement en matière d'habitat de définir une *politique d'ensemble et les implantations principales correspondantes*.

Il ne saurait en effet être question d'envisager la solution de tous les problèmes posés jusqu'au niveau de l'architecture, ni même à celui de l'urbanisme opérationnel. Sur ce dernier point cependant, certains objectifs — (et non plus des solutions) — seront suggérés en complément logique des objectifs généraux retenus.

On entendra par habitat l'ensemble des groupes d'habitations (logements ou maisons individuelles) et des services de proximité correspondants jusqu'à l'échelle du quartier ou de l'ensemble de plusieurs quartiers.

2 – SITUATION ACTUELLE : LE POIDS DU PASSÉ

Une étude statistique des logements existants et de leur occupation, dont les chiffres additionnés masquent souvent des réalités très diverses, n'était pas suffisante. Une enquête réalisée récemment dans toute la région sur une centaine de groupes d'habitations a fourni des résultats plus précis.

Certains caractères de l'habitat lorrain ne reflètent que l'aspect local de problèmes à l'échelle nationale, d'autres sont plus spécifiques. Un diagnostic résumé peut être envisagé selon trois points de vue :

21 Du point de vue des habitants : quatre caractéristiques principales retiennent l'attention :

— *la déficience quantitative de l'offre* : peu de possibilités de choix sont offertes surtout pour les catégories socio-professionnelles les moins aisées mais aussi pour les autres qui, bien que solvables, trouvent trop rarement une offre adaptée à leurs besoins ;

— *la déficience qualitative* : surfaces des logements insuffisantes ou mal adaptées, isolation phonique précaire ou inexistante, environnement et services de niveau trop faible ;

— *l'étroitesse du marché de l'emploi et des débouchés possibles pour un lieu de résidence donné, en particulier pour les femmes et les jeunes ;*

— *la mainmise de l'industrie sur une partie importante malgré l'évolution récente, du parc de logements, avec les contraintes sociales et les ségrégations qui en résultent.*

22 Du point de vue des communes

— *l'inégalité des ressources financières et foncières* entre communes industrielles et communes « dortoirs », communes urbanisées et communes à dominante rurale, entraîne non seulement un sous-équipement de nombreuses communes, mais encore entrave le seul processus qui pourrait les supprimer : une concertation intercommunale qui se traduise par une entente financière ;

— *la tutelle et les difficultés administratives*, la lourdeur des procédures et des règlements constituent des obstacles à une action souple, rapide, très adaptée à chaque réalité particulière ;

— *la dépendance de l'industrie* : la vie économique des communes est souvent étroitement liée à l'avenir des industries ; il arrive même que par le truchement de leurs possibilités d'action financière, celles-ci prennent une place prédominante dans la gestion communale et imposent leurs objectifs propres.

23 Du point de vue des industriels susceptibles de créer de nouveaux emplois

— *la difficulté de loger la main-d'œuvre*, si elle n'est pas déjà sur place, entraîne des difficultés de recrutement ;

— *le peu d'attrait de l'habitat existant* nuit au cadre de vie alors que sa qualité est un des critères d'implantation mis en évidence par l'enquête effectuée auprès des industriels.

3 - BESOINS

Ils sont considérables. Non seulement les perspectives démographiques et l'expansion prévue pour la métropole demanderont un parc immobilier nouveau important, mais encore l'offre actuelle de la région est insuffisante pour compenser le délaissement de nombreux locaux. Ce délaissement résulte des transferts de population engendrés par les mutations industrielles récentes, d'une part, de la vétusté, de l'inconfort et de l'inadaptation à la vie actuelle d'une quantité notable de logements, d'autre part. De plus, la demande de qualité ne peut aller qu'en augmentant et elle sera de plus en plus exigée tant de la part des habitants actuels que futurs : cette qualité concernant aussi bien les prestations du logement proprement dit, que le niveau de services et l'agrément de l'environnement.

Il faut retenir enfin, comme condition du développement économique, la nécessité d'un habitat attractif qui permette de retenir, d'une part, d'attirer, d'autre part, la main-d'œuvre nécessaire à quelque niveau que ce soit, donc de permettre l'implantation de nouvelles entreprises.

4 - OBJECTIFS

Trois objectifs principaux sont à retenir :

— améliorer en qualité et quantité le parc immobilier et son environnement : nombre de logements, quali-

té de ces logements : surface, isolation, services courants de proximité ;

— donner à la population le maximum de choix en ce qui concerne le genre d'habitat : collectif, individuel, milieu urbain, cadre naturel ;

— localiser les nouveaux ensembles d'habitation de façon à assurer à la population le maximum de possibilités de choix en matière :

- d'emplois secondaires et tertiaires, masculins et féminins ;
- de services commerciaux (choix de plusieurs points d'approvisionnement), d'enseignement, etc. ;
- de loisirs urbains et de plein air.

5 - HABITAT DANS LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA METROPOLE

Si la réalisation des objectifs indiqués dépend essentiellement :

- de la politique nationale du logement,
- de l'évolution du secteur du bâtiment (promotion, conception, industrialisation, etc...),
- de l'initiative des collectivités locales,

l'aménagement intervient par le choix des espaces nouveaux qu'il ouvre à l'urbanisation et par la structuration du milieu dans lequel s'inscrit l'habitat (grandes infrastructures, zones d'emploi, etc...).

51 Restructuration de l'habitat existant

Le problème de la rénovation des centres-villes, dont l'habitat doit de-

meurer un élément important, a été abordé plus haut : cette rénovation doit être complétée par la réhabilitation des quartiers anciens qui le justifient (quartier Saint-Epvre à Nancy par exemple).

En dehors des centres-villes, ce sont essentiellement les Bassins Sidérurgique et Houiller qui nécessitent une restructuration importante : une grande partie du patrimoine immobilier est pourtant récente (le pourcentage de logements datant de moins de dix ans est supérieur à la moyenne française) mais en dehors d'une qualité architecturale inégale, elle pêche surtout par le manque d'équipements et de services et par un lien étroit avec un ensemble mono-industriel. Au niveau régional où se situe le schéma de la métropole, pour ces Bassins, le principal problème à résoudre est d'améliorer l'accès des ensembles d'habitat aux services existants et futurs et aux nouvelles zones d'emploi. C'est à cet objectif essentiel que concourent nombre de liaisons prévues dans le schéma (cf. 2° partie : mise en voie rapide de la RN 412 sur la rive gauche de la Moselle, par exemple) ; il a également guidé pour une part la localisation des nouvelles zones d'activités et des nouveaux services (cf. 3° partie : agglomérations étendues).

52 Nouvelles implantations

Ce sont bien sûr les agglomérations étendues qui recevront les nouvelles implantations, dans les mailles du réseau de transports formant leur ossature essentielle.

Schématiquement, on pourra y trouver trois sortes de terrains :

— les premiers seront *fermés à toute urbanisation* ; zones vertes, réserves foncières pour le long terme, etc...

— les seconds seront *ouverts à une urbanisation diffuse* comportant de très petites unités en individuel ou collectif horizontal. Cette urbanisation dépendra pour une grande part de l'initiative privée ;

— les troisièmes devront recevoir une *urbanisation importante* concertée entre les divers promoteurs publics et privés et les collectivités intéressées.

Indépendamment des extensions proprement dites des villes actuelles, quelques sites ont été retenus dans cette troisième catégorie ; les critères de ce choix répondent aux objectifs définis plus haut et méritent d'être détaillés :

— *critère de proximité*, réelle ou engendrée par les moyens de transport, d'une ville existante avec tous les services et emplois qu'elle offre, de zones d'emplois industriels existantes et projetées, d'établissements d'enseignement, de bases de loisirs ou d'espaces verts, d'un carrefour de voies importantes. Le site retenu au Nord-Est de Metz, par exemple, est proche de cette ville, de la zone industrielle de Borny, de celle de La Maxe-Hauconcourt, du pôle industriel du Nord-Métropole, du nœud autoroutier à l'Est de Metz ; il est bien relié par l'autoroute aux nouveaux

équipements prévus près de Semécourt ;

— *critère d'accompagnement* : la concentration sur le même site d'unités importantes d'habitat et de grands équipements (commerces, universités...) desservant l'ensemble de l'agglomération étendue, présente un double avantage : celui de fournir un certain nombre d'emplois aux résidents et celui d'engendrer une animation du centre urbain ainsi créé. Encore faut-il que les plans de détail bien coordonnés entre eux favorisent effectivement les effets d'ambiance recherchés.

Dans les ensembles prévus à Semécourt et à Toul - Gondreville, la présence d'équipements universitaires, hospitaliers, commerciaux, peut, à terme, en faire des centres-relais animés.

— *critère de site* : les points de vue technique (exposition, résistance des sols, réseaux de fluides...) et esthétique (boisement, côtes...), la surface utile, sont bien sûr déterminants.

Enfin, le nombre de ces nouvelles grandes implantations d'habitat a été limité de façon que leurs dimensions soient suffisantes dès leur mise en place, pour justifier la création des équipements nécessaires à la vie quotidienne. On ne peut pas, en revanche, leur fixer a priori de dimensions maximales : plus que la réalisation d'un projet défini entièrement à l'avance, il doit s'agir d'enclencher un processus de développement.

L'occupation d'un site agréable n'engendre pas obligatoirement un cadre de vie satisfaisant. Les désordres nés de l'industrialisation dès le début du XIX^e siècle, ou ceux que l'on peut observer avec le développement récent de l'habitat diffus, montrent que l'évolution de l'environnement naturel doit être maîtrisée et orientée, au même titre que l'occupation du sol elle-même, en vue d'assurer des conditions de vie plus satisfaisantes. Il est important que cette préoccupation soit introduite dans le schéma d'aménagement de la métropole ; *c'est en effet au moment où s'affirment les options d'occupation du sol que se joue l'avenir du paysage*. A la lumière de différentes expériences réalisées en matière d'aménagement, en France ou à l'étranger, l'objectif doit être de rechercher une meilleure insertion dans le milieu physique pour l'habitat, l'industrie, les équipements de loisirs, les infrastructures de liaisons, les couloirs de transport d'énergie. Une telle politique devra viser à améliorer le cadre de vie existant et proposer de nouveaux types d'occupation du sol, compte tenu des aptitudes des sites.

Dans cette optique, le schéma d'aménagement a sélectionné un certain nombre de zones, qui, en raison de la qualité des sites et de leur situation par rapport aux secteurs de développement urbain et industriel, peuvent jouer un rôle essentiel. Ces *zones privilégiées* révèlent un certain nombre d'aptitudes dont les caractéristiques sont analysées. Les moyens d'actions permettant de tirer parti de ces aptitudes font davantage appel à la sensi-

bilisation et à la participation de la population concernée qu'à l'arsenal existant de réglementation et de contraintes. Il ne peut être question en effet de façonner le cadre de vie contre les hommes ou sans les hommes ; il faut les associer à cette création et tendre à une action d'ensemble qui renoue ainsi avec le processus normal de création des paysages.

1 - LE CADRE DE VIE LORRAIN

L'espace géographique lorrain est surtout défini par ses limites naturelles Est et Ouest : Vosges et Côtes de Meuse. Le sillon mosellan constitue l'ossature principale, sur laquelle se greffent les principaux centres de développement et de concentration urbaine ; ceux-ci contrastent avec le vide relatif de l'openfield (1) qui occupe, avec la forêt, l'essentiel du territoire régional.

Les Vosges exceptées, on peut considérer que, dans son ensemble, la Lorraine n'offre pas de paysages exceptionnels, susceptibles de peser fortement sur les options d'aménagement, ni d'exercer une attraction extérieure. Le Lorrain lui-même est volontiers critique à l'égard de son environnement, et le visiteur ne l'est guère moins.

Or, ces réactions vis-à-vis du cadre de vie sont en réalité motivées par certains éléments négatifs très localisés qui masquent la valeur réelle d'autres paysages et qu'il convient de mettre en lumière.

Les paysages industriels, issus du XIX^e siècle, bien que limités à une fraction restreinte du territoire, constituent le décor quotidien de la vie du plus grand nombre et l'environnement de certains grands axes de passage. Ils s'interposent constamment comme écrans entre le spectateur et le paysage naturel ou rural qu'ils déprécient et effacent, et ils créent une image persistante qui dessert profondément la réputation de la région et peut constituer un frein à son développement. C'est le cas des Bassins Houilliers et Sidérurgique, ou du sillon mosellan entre Nancy et Pont-à-Mousson.

Le XX^e siècle a ajouté à ce désordre en poursuivant une urbanisation souvent chaotique et en ne s'opposant pas à la conquête individuelle ou collective de sites remarquables, au lieu d'avoir le souci d'en respecter la qualité et d'avoir ainsi une chance d'y vivre mieux.

Aussi, la critique souvent exprimée à l'égard du cadre de vie ne concerne pas tant le support naturel ou rural que le mauvais usage que les hommes en ont fait.

Le paysage agricole lui-même peut être mis en cause. D'une façon générale, il ne présente pas le caractère humanisé et intégré qui séduit le citadin. Il évoque plutôt un type de colonisation ou de défrichement ; c'est un espace hétérogène, fréquemment parsemé de buissons ou de bos-

(1) Champ ouvert : paysage rural dépourvu de haies.

SITES ET PAYSAGES

ZONES D'INTERVENTION PRIVILEGIEE



zone clé de l'aménagement

zone à réhabiliter

périmètre du parc naturel régional

secteur de plan de paysage

quets résiduels. Le village lui-même, souvent morne et négligé, restauré avec de pauvres moyens, n'y introduit pas l'élément de vie : il ne garde comme témoignage ancien d'une vie sociale plus active et organisée que l'ordonnancement de ses bâtiments et de ses toits. En réalité, outre une mise en culture relativement tardive, cet espace souffre d'avoir été à de nombreuses reprises le théâtre de combats qui ont perturbé son organisation et ont déplacé les populations. Il faut franchir la zone de transition linguistique et approcher des Vosges pour retrouver des paysages plus humanisés.

Ces observations, si elles permettent d'expliquer une attitude générale, ne la justifient pas pour autant. Dans une optique nouvelle d'aménagement et de participation de l'environnement naturel au cadre de vie, on peut affirmer que le paysage lorrain est riche en possibilités et qu'un certain nombre de régions ou de zones sont susceptibles de transformer très profondément les relations « homme-environnement » à condition qu'on veuille faire un effort de réhabilitation, ce qui conduit à adopter de nouveaux principes d'aménagement, et à accepter une discipline. C'est dans cette optique qu'ont été isolés dans le schéma d'aménagement un certain nombre de secteurs sur lesquels il semble possible d'asseoir de nouvelles bases de développement. Pour chacun sont proposés à la fois, le rôle qu'il est susceptible de jouer dans l'aire métropolitaine et les principes d'action à mettre en œuvre.

2 – ZONES D'INTERVENTION PRIVILÉGIÉE (1)

La Forêt de Haye - n° 1

La Forêt de Haye est située au centre de la zone de développement de Nancy - Toul, dont elle constitue l'un des atouts. C'est un espace à haute potentialité de loisirs dont les limites débordent la forêt domaniale pour absorber au Nord le secteur de Liverdun, et au Sud celui de Maron, jusqu'à Thuilley-aux-Groseilles. Il est actuellement peu équipé, peu utilisé et sous-estimé et il n'offre de ce fait aucune résistance aux intrusions urbaines et industrielles qui tendent à le réduire, à le morceler et à diminuer progressivement ses chances d'aménagement. Ce « laisser-faire » se traduit par une perte pour la collectivité.

• *Principes de mise en valeur*

Il convient en priorité de bloquer toute forme d'urbanisation avant qu'un programme et un plan précis n'aient été mis au point. Ce préalable étant posé, la mise en valeur de la forêt est basée sur la création de trois pôles d'équipement de loisirs (Centre, Liverdun, Maron), sur la liaison de la partie Nord et de la partie Sud de la forêt au droit de la RN 4 par des routes de loisirs et sur l'amélioration des accès, de la pénétrabilité, et des lieux de stationnement.

• *Action-clé*

Création d'un centre de loisirs à l'emplacement de l'ancien camp améri-

cain. Celui-ci doit être conçu comme un centre récréatif diversifié (du type *Tivoli* à Copenhague ou *Skansen* à Stockholm) pouvant accueillir une clientèle non seulement urbaine mais régionale. Il peut être complété par des installations sportives dont certaines de compétition et de spectacle. Sa position en bordure de l'autoroute et son cadre forestier lui confèrent un rôle privilégié.

Vallée de la Moselle (Nancy-Metz) n° 2

L'unité géographique formée par la Moselle et ses affluents entre Nancy et Metz, est une zone pittoresque et diversifiée, qui peut assurer un haut niveau de services du fait de la proximité des concentrations urbaines et de son poids dans le développement. Globalement, on peut considérer que la vallée de la Moselle est d'abord un axe de circulation et d'emploi et que les vallons adjacents sont plus aptes à la résidence et aux loisirs sur leur versant bien exposé.

• *Principes d'aménagement*

— vallée de la Moselle

Le paysage est profondément dégradé entre Nancy et Pont-à-Mousson du fait des implantations industrielles anciennes, de l'urbanisation liée à ces établissements et des nombreux délaisés de terrains. Une réhabilitation est nécessaire. Celle-ci peut être envisagée à la faveur des grands travaux

(1) Carte n° 4 hors texte - Sites et paysages : propositions (les numéros renvoient à cette carte).

d'équipement (création de l'autoroute Nancy-Metz et du canal). Les façades naturelles constituées par les coteaux ne doivent pas être abandonnées à l'urbanisation spontanée.

— vallons secondaires

Certains présentent un intérêt tel, du fait du caractère du site et des perspectives qu'il ouvre aux loisirs, qu'il convient de limiter ou interdire toute forme d'urbanisation autre qu'un développement mesuré et contrôlé des bourgs existants, c'est le cas du vallon de l'Esche et particulièrement du site de Griscourt.

D'autres, au contraire, constituent des sites d'accueil comme les Vallons de la Mauchère, de la Natagne, du Ruisseau de Trey ou du Rupt de Mad. Le coteau exposé au Sud peut devenir essentiellement résidentiel ; le coteau Nord doit être intégralement réservé à l'agriculture ou à la forêt (structure dissymétrique).

• *Action-clé*

Une étude d'aménagement paysager de l'autoroute et du canal devrait pouvoir s'étendre à la totalité du site de la vallée et constituer l'un des volets du plan d'affectation des sols.

Bois de Flavigny - Moselle - n° 3

Le secteur de la vallée de la Moselle, compris entre Méréville et Bayon, peut acquérir une valeur particulière pour les loisirs et la résidence du fait de la conjonction de deux éléments : la forêt et les plans d'eau résultant

de l'exploitation des sablières. Le plan d'eau de Méréville prouve les possibilités ouvertes par l'extraction du sable pour constituer des bases de plein air et de loisirs.

• *Principes d'aménagement*

Toute action d'urbanisation ou d'équipement (habitat linéaire en pied de côte, route à grande circulation) tendant à séparer la lisière boisée des futurs plans d'eau doit être évitée. Des îlots résidentiels peuvent être conçus sur la rive droite entre Tonnoy et Bayon, et inscrits dans des creux de vallons.

• *Action-clé*

Prospection des gisements de sable et de gravier ; étude de réaménagement des sablières basée sur la mise au point d'un cahier des charges d'exploitation et d'un plan de réaménagement d'ensemble. Ces études et ces règles d'exploitation peuvent permettre de réaliser au moindre coût des surfaces d'eau et des rives ayant les caractéristiques requises pour le loisir, sans nécessiter des travaux spéciaux après la cessation de l'extraction.

Toul - Côtes de Meuse - n° 4

Le Mont Saint-Michel, la Côte Barine et le plateau d'Ecrouves forment actuellement la limite Nord du développement de Toul. Il semble souhaitable de tenir fortement cette frontière qui est pratiquement celle du parc naturel régional et qui surtout assurera une grande qualité de loisir dans la perspective du développement de Toul.

• *Principes d'aménagement*

Favoriser le maintien de l'agriculture dans la zone d'approche de la Côte, du Mont Saint-Michel et de la Côte Barine, proscrire l'habitat diffus sur la côte ou en pied de côte ; l'altération du site nuirait fortement à la qualité de l'environnement, qui permet ici la pratique des loisirs quotidiens de plein air.

• *Action-clé*

Etude d'équipements de loisirs associant le plateau d'Ecrouves, la Côte Barine et le Mont Saint-Michel.

Nonsard-Pannes - n° 5

La création du plan d'eau de Nonsard-Pannes va donner un regain d'intérêt à une zone qui possède déjà des atouts non négligeables : (Montsec, la Côte d'Hattonchâtel, l'étang de Lachaussée) qui ont justifié son intégration dans le parc naturel régional. La présence du plan d'eau est susceptible d'entraîner le développement spontané des résidences secondaires, allant ainsi à l'encontre de la vocation générale de ce secteur qui est de rester un site naturel formant le cadre de loisirs surtout extensifs et nautiques. L'étang de Lachaussée et les bois qui l'entourent présentent une certaine valeur biologique (relais de migration des oiseaux) qui implique une faible fréquentation. Le site de Montsec doit garder son caractère actuel, en raison notamment de sa valeur historique.

- *Principes d'aménagement*

Il convient d'organiser les différentes activités susceptibles de s'insérer dans cette zone de façon qu'elles ne se nuisent pas mutuellement et que le cadre forestier ou agricole reste prédominant. Autour du plan d'eau, les groupements résidentiels doivent être discrets, peu visibles et d'une façon générale, liés aux massifs boisés. Cela implique l'étude d'un plan d'aménagement qui définisse de façon précise l'organisation de l'espace et les diverses contraintes qui doivent permettre d'en maîtriser l'évolution.

- *Action-clé*

Une étude d'aménagement, avec des orientations précises, intéressant l'ensemble de la zone et plus particulièrement les abords du plan d'eau, est indispensable.

Côtes de Meuse - n° 6

Les Côtes de Meuse forment un paysage linéaire dont le grand intérêt réside à la fois dans la configuration du relief, dans l'insertion des villages de pied de côte, dans le site et l'espace boisé qui le couronne. C'est un paysage d'une certaine ampleur mais qui présente une faible résistance aux influences externes (habitat diffus) en raison de l'abandon des cultures de pentes.

- *Principes d'aménagement*

Le loisir-promenade trouve sur le plateau en crête de coteau des possibilités extrêmement vastes. La résidence ne doit pas être exclue mais limitée à des implantations groupées considérées, tantôt comme des exten-

sions des bourgs existants, tantôt comme des noyaux détachés nettement de ceux-ci. Les secteurs situés dans les zones d'intervention sont à étudier en priorité.

Bassin Sidérurgique - n° 7

L'héritage du XIX^e siècle industriel et ses prolongements actuels laissent un passif difficile à résorber. L'environnement est à ce point dégradé qu'il constitue vraisemblablement un facteur limitant du développement et étend son influence à l'ensemble de la région lorraine. Cependant la richesse du support naturel et particulièrement la présence de boisements assez remarquables autorisent à penser que, quelles que soient les hypothèses de développement de la métropole, un réaménagement du cadre de vie est possible et qu'il peut précisément constituer l'un des atouts de ce développement.

- *Principes d'aménagement*

La restructuration et la rénovation de l'habitat devraient être basées sur un desserrement systématique autour des établissements industriels et viser une association habitat-espace naturel se substituant à l'ancienne association habitat-usine. L'espace forestier, notamment la forêt domaniale de Rombas et les bois communaux, devrait être aménagé en vue d'une meilleure pénétrabilité et pourvu d'un bon équipement de loisirs. On ne peut certes envisager pour cet espace une utilisation étendue au secteur Metz-Thionville car la presque totalité des accès, dans les vallées de la Fensch et de l'Orne, sont fermés et dépréciés

par le tissu urbain et industriel. Mais il peut jouer pour le Bassin Sidérurgique un rôle beaucoup plus efficace qu'actuellement.

Canner - Sierck-les-Bains - n° 8

La vallée de la Canner et le secteur de Sierck-les-Bains apparaissent comme un espace agricole et forestier peu touché par l'extension urbaine. Ils sont appelés à jouer un rôle assez important compte tenu de la qualité des sites et de leur position par rapport aux zones de développement. La vacuité relative de cette zone n'est qu'en sursis ; la création de plans d'eau entre Kédange et Saint-Hubert, l'extension de Metz et de Thionville et les implantations résidentielles obligent à prendre des mesures contre la dégradation irréflectée d'un cadre qui mérite d'être mis en valeur.

- *Principes d'aménagement*

De Kédange à Saint-Hubert, avec son tissu forestier, ses vallons et ses possibilités de plans d'eau, ce secteur s'affirme comme un espace auquel il convient de conserver son caractère naturel.

La zone des Etangs au Sud se prête à la création de quelques noyaux résidentiels, mais il faut y proscrire l'habitat diffus et encourager le maintien de l'activité agricole.

La zone Nord de la Canner, quoique dégradée au niveau de la vallée peut être réhabilitée ; elle appelle dans les vallons adjacents un type d'occupation résidentielle analogue à celui des vallons du Rupt de Mad, de la Mau-

chère ou de la Natagne au Nord de Nancy (structure asymétrique).

Le vallon de Sierck-les-Bains réclame des mesures de protection spéciales, autorisant la création d'équipements de loisirs, mais limitant fortement les extensions résidentielles.

La desserte de la vallée de la Cannerne peut être assurée de l'intérieur par une route à grand trafic qui nuirait à son caractère et à sa vocation, mais au contraire par une voie extérieure améliorant l'itinéraire actuel par Vigy, Luttange, Metzeresche, Valmes-troff et alimentant un certain nombre de voies « en peigne » constituant autant d'entrées.

D'une façon générale, il convient de rechercher les moyens propres à assurer une permanence des activités agricoles, même si elles nécessitent une reconversion des structures d'exploitation.

Bassin Houiller - n° 9

Dans le cadre du développement du Bassin Houiller, la frange Ouest, riche en vallons et en espaces forestiers (V a r s b e r g, Guerting, Porcellette, Bisten-en-Lorraine, forêt de St-Avoid) peut jouer un rôle appréciable par les possibilités qu'elle offre aux loisirs et à l'habitat résidentiel. Elle peut constituer pour le développement de St-Avoid un espace verdoyant que l'on peut valoriser par l'aménagement de plusieurs petits plans d'eau dans les thalwegs marécageux, et un secteur favorable à la création de petites unités résidentiel-

les qui pourront en même temps bénéficier des équipements urbains de Saint-Avoid.

La forêt de St-Avoid constitue un espace convenant aux loisirs et dont il convient de délimiter les zones les plus intéressantes, mais le massif forestier doit être considéré surtout comme un écran de protection contre les pollutions et comme un poumon efficace s'interposant entre les zones industrielles et les zones d'habitat.

Cet aménagement, lié aux projets de développement et d'équipement doit être accompagné d'une réhabilitation des secteurs dégradés et notamment des secteurs de contact entre l'industrie et l'habitat à Carling et de Hombourg-Haut à Stiring-Wendel. Il s'agit d'une rénovation de type urbain qu'améliorerait la création d'espaces verts comme le montre le parc de Schlossberg.

Les étangs - n° 10

La vocation récréative et touristique de la zone des étangs (Mittersheim, Stock, Gondrexange, Lindre) est déjà une réalité malheureusement confirmée par l'ampleur et le désordre des implantations de résidences de week-end agglomérées sur les rives de deux d'entre eux. Cet exemple illustre, s'il en est besoin, le pouvoir destructeur d'un lotissement mal conçu à l'égard d'un site grandiose. Il en résulte une dépréciation globale qui réduit la qualité récréative et décourage des investissements plus adaptés et plus rentables pour la collectivité ou pour le particulier.

• *Principes d'aménagement*

On ne peut dissocier de l'aménagement le réaménagement des secteurs dégradés et leur réhabilitation ; la zone des étangs constitue en effet, un ensemble homogène d'importance suffisamment grande pour qu'on n'y accepte pas le maintien d'« abcès de fixation ».

Cette remise en ordre permettrait en particulier d'associer plus aisément le bourg de Fénétrange à la mise en valeur touristique. En ce qui concerne l'aménagement proprement dit, les dispositions à prendre sont celles du parc naturel régional ; il faut néanmoins attacher de l'importance à la zone périphérique et contrôler son évolution.

Les Vosges - n° 11

Le massif vosgien, quoique situé à la périphérie de la région lorraine, joue un rôle important d'espace de loisirs. Son pouvoir d'attraction n'est pas dû seulement à la beauté des sites et à la multiplicité des formes de loisir qu'il peut offrir : promenade pédestre ou équestre, ski, thermalisme, gastronomie, équipement nautique et résidences secondaires pour le week-end ou les vacances ; il semble surtout assurer une évasion plus complète ressentie déjà avec le franchissement de la limite linguistique et accentuée par la beauté du paysage et le charme du mode de vie qui en fait une région originale et profondément différente du reste de la Lorraine.

Il ne peut être question ici d'aborder les problèmes propres à la région vosgienne mais il est important de signaler le rôle éminent qu'elle peut assurer à un échelon régional et national comme espace de loisirs ; or, elle risque de subir des évolutions qui dégradent la qualité de ses paysages :

— colmatage des vallées par substitution du boisement au pâturage ; d'une façon générale, la présence agricole diminue et l'entretien du paysage est moins bien assuré.

— développements résidentiels ou industriels non adaptés aux caractéristiques des sites et à leur valeur touristique.

• *Principes d'aménagement*

Dès le moment où la vocation de loisir du massif vosgien se trouve reconnue et consacrée, et qu'elle apparaît comme susceptible de constituer une des bases de l'aménagement, il convient d'analyser les conséquences que peuvent avoir sur elle toutes les autres activités et d'infléchir celles-ci en fonction de l'objectif de base. Cela est vrai pour l'agriculture, l'économie forestière, l'industrie, la circulation. En ce sens, les solutions adoptées pour la Forêt Noire mériteraient une attention particulière notamment en ce qui concerne le traitement de l'espace agricole et forestier et celui du paysage en général.

3 - MOYENS D'ACTION

La formation des vocations et des aptitudes des zones, le programme

et les plans qui en résultent et les différentes discussions qui, à tous les échelons, permettront d'en préciser les dispositions constituent la base de l'aménagement. Les moyens d'action propres à en assurer la mise en œuvre se situent dès lors sur trois plans différents : les mesures réglementaires, l'information et la gestion des espaces.

31 Mesures réglementaires

Un certain nombre de mesures réglementaires viennent renforcer les dispositions des plans et des programmes d'aménagement. Leur champ d'action est large : législation concernant l'habitat et la construction, législation sur les établissements industriels, sur les pollutions et nuisances, sur l'ouverture des carrières, sur les sites et monuments historiques, sur la publicité, le Code Forestier. La simple observation de ces mesures, si elles étaient concertées, appliquées en fonction d'objectifs bien définis et respectés, serait amplement suffisante pour éviter l'occupation anarchique de tout l'espace et la détérioration de l'environnement.

Cependant, leur caractère contraignant, la substitution systématique de la puissance publique à l'initiative privée et le risque de dirigisme excessif en matière d'environnement, enfin le lourd appareil administratif qu'elles impliqueraient, incitent à alléger ce dispositif et à le rendre plus efficace et souple par l'information du public, la sensibilisation, la formation, et éventuellement l'élaboration en commun de solutions d'aménagement.

32 Information

L'ignorance est quasi générale dans deux domaines : celui de la connaissance de la nature et celui des problèmes d'aménagement. Elle ne l'est guère moins en matière d'environnement. Une formation et une éducation s'avèrent indispensables, certes à tous les stades de l'enseignement, mais également par les moyens propres à toucher le grand public, les responsables ou les techniciens concernés par le travail d'aménagement. Elles seules permettent d'envisager une participation à l'aménagement, une forme de discipline collective et peut-être l'amorce d'un processus de création des paysages renouant avec le processus traditionnel, c'est-à-dire pré-industriel. En matière d'aménagement et de cadre de vie, l'exemple a plus de valeur. Pour cette raison, il paraît nécessaire d'engager une série d'actions de types expérimental et démonstratif dont on peut citer, à titre indicatif, quelques exemples possibles :

— différentes recherches et expérimentations en matière d'habitat groupé ou diffus, collectif ou particulier, en fonction de sites réels. Les formes d'organisation et les types de relation avec le site sont à étudier particulièrement ;

— étude du problème des sablières et des gravières ; mise au point d'un cahier des charges d'exploitation et d'un plan de réaménagement étendu à l'ensemble des gisements de la vallée de la Moselle ;

— réhabilitation d'un secteur dégradé comprenant habitat, industrie et sites naturels ;

— réaménagement d'un village traditionnel en fonction de son évolution et de sa nouvelle destination ;

— étude de paysage liée à de grands aménagements et faisant intervenir plusieurs partenaires. C'est le cas de l'étude expérimentale entreprise sur l'itinéraire Metz-Thionville et qui associe notamment des services publics, des communes et des industriels ;

— études d'aménagement d'une unité culturelle prenant en compte le ou les éléments culturels, l'environnement, la zone d'approche et l'itinéraire d'accès.

Dans cette optique, il convient de noter tout l'intérêt que présente la création du *Parc Naturel Régional*. Il constitue en effet un terrain d'expérimentation favorable et les solutions qui pourront y être mises au point, notamment sur le plan des relations entre les activités de loisirs et les activités agricoles, devraient servir de guide pour l'ensemble de la région lorraine.

33 Gestion de l'espace

La gestion des terrains appartenant à l'Etat, généralement boisés, peut normalement être maîtrisée sans trop de difficultés en fonction d'objectifs définis en commun avec l'Office National des Forêts, et il semble souhaitable que les premières réalisations, à caractère exemplaire, soient entreprises sur le domaine de l'Etat.

A l'intérieur des zones d'intervention privilégiée, de vastes secteurs agricoles et forestiers, appartenant à des propriétaires privés, ne peuvent être ni figés dans leur aspect actuel ni aménagés par voie autoritaire. Il conviendra d'y intéresser et d'y associer les propriétaires, en généralisant les formules qui auront fait leurs preuves dans le cadre du Parc Naturel Régional. Ces formules seront d'ailleurs variables, compte tenu de la spécificité des problèmes posés :

— En ce qui concerne les *secteurs privés agricoles*, il existe de vastes zones où l'on peut rechercher la permanence de l'activité agricole, en souhaitant un développement des grands pâturages se substituant à l'étroit parcellaire de polyculture, lorsque son entretien est négligé. Ce résultat est susceptible d'être atteint, notamment dans les régions accidentées, par la mise en œuvre d'une politique efficace d'amélioration des structures agraires.

Par contre, dans les régions de plaines et de plateaux, la modernisation des structures généralisera de larges parcellaires de polyculture peu diversifiée, qui engendreront un paysage relativement monotone pendant une grande partie de l'année.

— Pour le *domaine forestier privé*, l'ouverture au public ne paraît pas devoir constituer un obstacle majeur à une exploitation rationnelle, sous réserve que la fréquentation soit diffuse. Un aménagement adapté peut y pourvoir.

A proximité des aires urbanisées et des grandes bases de plein air et de loisirs, l'accès d'un public plus nombreux ne pourra être autorisé que si des conventions passées à l'initiative des collectivités règlent les problèmes divers qui ne manqueront pas de se poser : gardiennage, perte de revenus, dégradations accidentelles.

Les forêts communales poseront des problèmes s'apparentant à ceux des forêts de l'Etat ou à ceux des forêts privées, suivant qu'elles sont fréquentées par un public autochtone ou non.

Un problème particulier se pose dans les vallées vosgiennes où l'on constate un véritable étouffement provoqué par la substitution des boisements aux prairies. Ce problème ne peut être résolu que par une réglementation adaptée, prenant en compte les divers intérêts en cause.

quatrième partie
première étape
d'aménagement:
propositions

1 - CINQ PRINCIPAUX TYPES D'ACTIONS

Les trois parties précédentes : Activités et services ; Transports ; Organisation spatiale, ont proposé des objectifs d'aménagement et les projets correspondant à l'horizon 1985. Il est nécessaire de préciser maintenant les actions à entreprendre et à mener à bien au cours du VI^e Plan pour que ces objectifs puissent être effectivement atteints en 1985. Cinq principaux types d'actions peuvent être distingués :

11 Actions de valorisation de structures ou d'équipements existants

Métrolor (cf. 2^e partie : Transports) est un bon exemple de ce type d'action, qui, plus que des investissements importants, requiert l'étude approfondie des possibilités et des besoins à satisfaire, une large information, la volonté des organismes concernés, privés ou publics. Dans un ordre d'idée un peu différent, on peut citer encore : la promotion-vente de zones industrielles, les actions d'information sur la région, etc...

12 Actions d'incitation

Ces actions sont surtout financières : aides, avantages fiscaux, etc... Pour être efficaces, elles doivent être sélectives vis-à-vis des partenaires qui en bénéficient, modulées dans l'espace et dans le temps pour servir effectivement les objectifs d'aménagement et de développement retenus, être distinctes des aides à caractère social, disparaître quand les processus de développement sont enclenchés.

13 Actions de promotion

Des recherches peuvent mettre en évidence des idées nouvelles qui devront donner lieu à des études plus poussées ; la promotion de ces idées exploitables par une large information sur les études faites et leurs résultats est une forme d'action qui prendra dans l'avenir de plus en plus d'importance.

14 Actions de prévision

Tout schéma d'aménagement est dans son ensemble une action de prévision et met l'accent pour chaque élément sur les dimensions qu'il peut prendre à long terme, infléchissant ainsi les projets immédiats. Il est nécessaire de mettre l'accent sur une forme de prévision primordiale : *la maîtrise foncière*, c'est-à-dire la protection et l'acquisition des terrains nécessaires à l'urbanisation future, aux couloirs de passage des réseaux, etc. ; les moyens actuels de parvenir à cette maîtrise seront indiqués plus loin.

15 Actions d'équipement

La mise en œuvre des infrastructures et équipements constitue le domaine du Plan. La procédure de régionalisation du VI^e Plan, actuellement en cours, aboutira au début de l'année 1971 à la mise au point d'un programme régional précis, partie intégrante du plan national, qui distinguera :

- les programmes de modernisation et d'équipement (P.M.E.) pour les villes ou agglomérations de plus de 50 000 habitants ;
- les programmes départementaux ;

- les programmes régionaux ;
- les grands projets nationaux.

On ne saurait préjuger les résultats du processus complexe de concertation institué entre les collectivités locales et les instances régionales et nationales pour aboutir au programme définitif, dont le contenu sera lié aux possibilités de financement.

Les propositions d'actions décrites ci-après devront servir de base pour la préparation du Plan, car elles forment un tout cohérent et constituent des priorités au service de la métropole et de la région. Bien qu'une étude financière sommaire ait été faite afin de rester dans des limites réalistes, on ne peut leur fixer un terme trop précis.

2 - ACTIONS PROPOSÉES (1)

Elles seront présentées dans l'ordre des rubriques des chapitres précédents ; ensuite, la cohérence de l'ensemble sera vérifiée.

Il faut inscrire en préliminaire l'achèvement d'importantes infrastructures routières programmées au V^e Plan et qui ne sont pas terminées :

- autoroute A 31 : sections Belleville-Metz (1) et Illange-Thionville (3) ;
- autoroute Nancy-Toul (2).

(1) Carte n° 5 hors texte - Première étape d'aménagement : propositions (les chiffres entre parenthèses renvoient à cette carte).

Sans un sérieux effort de « rattrapage », la politique métropolitaine perdrait une part de sa crédibilité et les actions envisagées au VI^e Plan pourraient prendre un retard inacceptable ou voir leur volume notablement réduit ceci pouvant aller jusqu'à une remise en cause de l'équilibre de la métropole et des objectifs prévus.

21 Services et activités

211 — Emploi

Les paragraphes suivants proposent un grand nombre d'actions qui contribuent toutes pour une part à l'amélioration du marché de l'emploi (cf. Section A : Industrialisation, en particulier). Deux sortes d'interventions plus spécifiques sont à indiquer ici :

— *L'information* : l'Agence Nationale de l'Emploi, mise en place au V^e Plan, peut vraisemblablement être valorisée par la création de nouvelles antennes qui permettent de toucher plus aisément un grand nombre d'intéressés.

Les services de recrutement et de sélection devront être développés (cf. Services aux Entreprises).

— *La formation* : indépendamment de l'enseignement général (cf. Enseignement Supérieur) la Formation Professionnelle des Adultes devrait connaître une nouvelle extension, à laquelle contribueront les pouvoirs publics et les entreprises.

212 — Industrialisation

2121 — *Zones industrielles* : deux orientations sont à retenir :

— la promotion des zones existantes, qui dépend des collectivités et des organismes départementaux et régionaux compétents ;

— l'extension des zones actuelles ou la création de nouvelles zones (citons par exemple les zones de Carling, du Nord-Est de Thionville, de Lunéville) dans les agglomérations étendues et centres de peuplement. *Seules les procédures d'élaboration des P.M.E. permettront d'aboutir à une liste définitive.*

2122 — *Réserves pour grands établissements* : situés à Dombasle, Toul, Borny, Thionville et Carling, elles nécessitent des actions de protection (Z.A.D., P.O.S.) et de promotion (prospection d'entreprises intéressées).

2123 — Lancement des pôles industriels (Sud et Nord)

Ce lancement implique les actions suivantes :

a) actions liées au pôle proprement dit :

- pré-Z.A.D. sur les terrains nécessaires,
- création de l'organisme assurant la collaboration financière des communes intéressées,
- Z.A.D. sur les terrains,
- création de l'organisme promoteur du pôle,
- acquisition et viabilisation d'une première tranche,
- premiers équipements, dont embranchement ferroviaire.

b) actions d'équipement général nécessaires :

Parallèlement aux actions ci-dessus, un certain nombre d'*infrastructures de transport* devraient être construites (elles sont incluses, ci-après, dans le paragraphe concernant les transports, mais il a paru bon de spécifier les priorités justifiées par le lancement des pôles industriels) :

- en 1^{re} phase pour le pôle Sud-Métropole :
 - autoroute Nancy-Toul (2),
 - franchissement de la Moselle à l'Est de Toul pour relier la RN 411 à la RN 4 (4),
 - transport en commun Nancy-Toul.
- en 2^e phase :
 - échangeur à Dieulouard et traversée de la Moselle pour le raccordement de l'A 31 à la RN 411 (4b),
 - contournement Sud de Toul en voie express (4),
- en 1^{re} phase pour le pôle Nord-Métropole :
 - contournement autoroutier Nord-Est de Metz et franchissement de la Moselle de l'autoroute A 31 à l'autoroute A 32 (7).
- en 2^e phase :
 - liaison Rombas-autoroute A 31 (8),
 - aménagement de la RN 412 (10).

De même, en matière d'*habitat*, certaines opérations sont liées au lancement des pôles :

- au Sud :
 - Ouest de Nancy (Champ-le-Bœuf)
 - Z.A.C. du Mont-Saint-Michel à Toul

— 1^{re} tranche d'habitat à Gondreville.

• au Nord :

— 1^{re} tranche d'habitat au Sud-Est de Thionville

— développement de Borny

— réservation de terrains à Semécourt.

213 — Services aux entreprises

La création à Nancy et Metz de centres directionnels sera un puissant facteur inducteur pour ce type de services. Outre l'élargissement des compétences de la Bourse de Sous-Traitance de l'Est, la période du VI^e Plan devrait voir la promotion : d'une banque de données, et de parcs de recherche (médicale, technologique, etc...).

214 — Agriculture intensive

La protection des sites étudiés (Cuvry au Sud de Metz et Lunéville) et la recherche des entrepreneurs intéressés sont les actions essentielles.

215 — Enseignement supérieur

La période du VI^e Plan devra voir :

— une gestion commune aussi poussée que possible des différentes unités de la région, par la mise en place du Conseil Régional de l'Enseignement Supérieur ;

— la poursuite des opérations prévues à Brabois (Ouest de Nancy) et à Metz ;

— la mise en réserve de terrains à Semécourt et Toul-Gondreville ;

— la création de nouveaux départements d'I.U.T. (Thionville, Bassin Houiller, etc...).

216 — Hôpitaux

Sont proposés les projets de Brabois, l'équipement de l'hôpital Jeanne-d'Arc et la modernisation de l'hôpital central à Nancy. A Semécourt, il sera nécessaire, au minimum, de prévoir la réservation des terrains nécessaires.

217 — Distribution

a) *Distribution de gros* : la réalisation du marché d'Heillecourt, la promotion de la zone d'entrepôts adjacente, la promotion de la zone d'entrepôts de Metz-Nord complétée par une réservation de terrains pour une extension souhaitable, sont les opérations essentielles à retenir.

b) *Foires et salons* : une concertation des deux principales foires de la métropole permettra la complémentarité des établissements et des manifestations dans la région, pour une plus grande efficacité commerciale et promotionnelle.

c) *Commerce de détail* : outre les rénovations des centres villes (nouveaux commerces, rues piétonnières, etc...), on propose le démarrage d'un centre commercial régional dans le site de Semécourt, favorisé par la création du carrefour de l'autoroute Paris-Est, avec la RN 412 ; ce centre sera peut-être le germe d'un futur centre-relais. La réservation de terrains doit être faite pour une opération semblable à Gondreville.

218 — Sports, loisirs et culture

a) *Plans d'eau et bases de loisirs* : 2 000 à 3 000 hectares de plans d'eau doivent être réalisés et équipés, ou simplement équipés s'ils existent déjà, pour être mis à la disposition du public. Ce total se décomposerait de la façon suivante :

— Nonsard-Pannes	900 ha
— Méréville	110 ha
— Remiremont	260 ha
— Petits plans d'eau locaux	200 à 300 ha

soit 1 470 à 1 570 ha ; l'équipement de Gondrexange et éventuellement de l'étang de Lindre viendrait compléter ce total (les opérations prévues dans la vallée de la Canner et à Merten dans le Bassin Houiller pourraient peut-être démarrer en fin de Plan si l'avancement des études le permet).

b) *Parc Naturel Régional* : les projets à réaliser concernent les « points forts » du parc et les parkways, le détail de la programmation étant du ressort de l'association de gestion en voie de création.

c) *Grands équipements sportifs* : les opérations à retenir sont :

— l'ensemble prévu en Forêt de Haye (près de Nancy, ancienne base américaine) complété par la base motonautique d'Aingeray et le stade automobile du Haut-du-Lièvre (anciennes carrières) ;

— l'ensemble de l'Île Saint-Symphorien à Metz : diversification et agrandissement ;

— l'ensemble de Vittel : équipements olympiques et hippiques.

22 Transports

221 — *Réseau routier* : le programme ci-dessous regroupe géographiquement les différentes propositions :

- a c h è v e m e n t de l'autoroute Nancy-Metz (de Belleville à Metz) (1)
- prolongement de l'A 31 jusqu'à Thionville et pont de Beauregard (3)
- contournement Ouest de Thionville (9)
- prolongement de B 31 d'Uckange à Fontoy et voie express Fontoy-Longwy — Aménagement du CD 14 (IV)
- voie rapide N 412 : Semécourt-Florange (10)
- contournement autoroutier Nord-Est de Metz (de l'A 31 à l'A 32) (7)
- autoroute Paris-Est de Briey à l'A 31 (7bis)
- autoroute Nancy-Toul (2)
- franchissement de la Moselle à l'Est de Toul reliant la RN 4 à la RN 411 (4)
- contournement Sud de Toul en voie express (4)
- aménagement de la RN 4 à l'Ouest de Toul : traversée de la Meuse (I)
- voie express Nancy-Epinal-Remiremont (5-II)
- prolongement de la rocade Sud de Nancy jusqu'à Lunéville (RN 4) (6)
- contournement Sud de Lunéville (6bis)
- départ vers Dijon au Sud de Toul (4ter) et contournement de Neufchâteau

- amélioration de la RN 74 Nancy-Sarreguemines (III)
- voie express N 34 de Saint-Avold à la frontière sarroise (11)
- voie rapide Forbach-Sarreguemines (12)
- aménagement du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

On se référera au test de circulation pour l'ordre des priorités (cf. annexe 2).

Il faut ajouter à cette liste les opérations nécessaires à la restructuration des centres à Metz et Nancy.

222 — *Transports collectifs* : il faut prévoir :

- l'accélération et l'augmentation des fréquences sur certaines liaisons S.N.C.F., en particulier vers la région parisienne et les centres de peuplement :
- l'extension de la desserte cadencée : (cf. 2^e partie : Transports) ;
- l'aménagement du réseau de « rabattement » de cette desserte cadencée :
 - reconstruction de la liaison directe Briey-Auboué et mise en route d'un « métro » dans la vallée de l'Orne,
 - réorganisation et création de services d'autocars dans la vallée de la Fensch,
 - service d'autocars rapides de Toul à Nancy et de Longwy à Thionville.
- l'étude de liaisons à grande vitesse avec Paris.

223 — *Canaux* : la mise à grand gabarit de la section Frouard-Dombasle

est à retenir pour permettre le développement de l'industrie chimique à l'Est de Nancy.

224 — *Liaisons aériennes* : dans l'attente d'un choix définitif, les sites de Saint-Jure, Glatigny et Grostenquin doivent être préservés. Une liaison Lorraine-Lille doit pouvoir être créée ; la liaison Lorraine-Lyon doit être améliorée et éventuellement prolongée vers Marseille.

23 Organisation spatiale

231 — *Agglomérations étendues* : les actions spécifiques à retenir sont :

- la mise en place progressive de structures de concertation et de collaboration financière, préparant la formation d'une communauté socio-économique véritable qu'une structure politique et administrative devra consacrer ;
- l'étude des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.), des plans d'urbanismes de détail de certaines zones, et des plans d'occupation des sols (P.O.S.).

232 — *Habitat* : en dehors de la rénovation des centres-villes et de l'habitat diffus prévisible, les opérations suivantes sont à poursuivre ou à commencer :

- Sud de Nancy (Vandœuvre, Ludres, etc...),
- Ouest de Nancy (Champ-le-Bœuf, Gondreville,
- Toul (Z.A.C. du Mont-Saint-Michel),
- Metz-Borny,

- Metz-Saint-Julien,
- Nord-Ouest et Sud-Est de Thionville.

Comme déjà indiqué, seul l'aboutissement de la procédure des P.M.E. permettra d'avoir une liste complète des opérations.

233 — *Paysages* : les études de paysage devront constituer un élément important à prendre en compte dans l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) et des plans d'occupation des sols (P.O.S.).

La période du VI^e Plan devra voir la mise en œuvre d'expérimentations, tel le traitement paysager de l'auto-route A 31, dont les résultats, indépendamment de la valeur d'exemple qu'ils pourront présenter, serviront à définir une politique systématique d'intervention.

24 *Maîtrise foncière*

Dans le cadre de la politique nationale actuelle, une large ouverture à l'urbanisation des sols disponibles doit permettre globalement de limiter en partie la spéculation foncière ; il n'en reste pas moins qu'une maîtrise des sols plus complète est nécessaire pour la réussite de certaines opérations d'intérêt collectif, tant à court qu'à long terme. Cette maîtrise sera obtenue par deux sortes de moyens :

241 — *Acquisitions foncières et zones d'aménagement différé* (Z.A.D.)

qui concernent les opérations à engager à court terme ou immédiatement :

- zones industrielles,
- pôles industriels (Nord et Sud Métropole),
- habitat (sites de Semécourt et Gondreville, etc...),
- équipements : enseignements supérieurs et hôpitaux (mêmes sites que ci-dessus), loisirs, etc...

On atteint globalement les chiffres de 4 à 5 000 ha de Z.A.D., mais il faut noter qu'une partie des terrains fait déjà l'objet de créations de Z.A.D. ou d'acquisitions (Gondreville, Toul).

Les collectivités locales dont les territoires sont concernés n'auront pas, dans la majorité des cas, l'envergure financière suffisante pour exercer leur droit de préemption sur de telles surfaces : s'impose donc la création d'une société d'économie mixte ou d'un établissement public mandaté par l'ensemble des collectivités des agglomérations étendues, voire mieux de la métropole.

242 — *Réservations de sites par la mise en œuvre de la loi foncière* : pour les opérations prévues à plus long terme. Les moyens en sont :

- les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.),
- les plans d'occupation des sols (P.O.S.), opposables aux tiers, assortis de coefficients d'occupation des sols (C.O.S.).

3 — COHÉRENCE DE LA PREMIÈRE ÉTAPE D'AMÉNAGEMENT

La liste ci-dessus ne montre pas toujours les complémentarités, ni les interdépendances des actions présentées ; si la cohérence du schéma d'aménagement a été mise en évidence dans les précédentes parties, il reste à montrer celle de la première étape intermédiaire, dont on ne peut mettre en question tel point particulier sans faire référence à l'ensemble et aux objectifs généraux retenus. Trois critères de cohérence ont guidé l'élaboration de cette première étape :

- cohérence dans le temps,
- cohérence dans l'espace,
- cohérence tactique.

31 *Cohérence dans le temps*

Il est bien évident qu'on ne peut concevoir un système urbain qui ne puisse vraiment fonctionner que dans quinze ans, une fois tous les équipements et infrastructures nécessaires exécutés ; les étapes intermédiaires doivent elles-mêmes aboutir à des systèmes cohérents. Cette cohérence repose sur la conciliation de trois impératifs :

- *la continuité avec le passé récent* : (V^e Plan en particulier) dont les réalisations doivent être terminées, valorisées et servir de support, quand il est opportun, aux développements nouveaux : infrastructures, développements industriels et urbains récents, desserte cadencée, etc...
- *les besoins immédiats* : qui définissent des impératifs à court terme qu'il est nécessaire de prendre en compte

dans la programmation en veillant à ce que la solution choisie ne soit pas en contradiction avec les objectifs à long terme : certaines liaisons, restructurations...

— *les objectifs retenus pour 1985* : que les actions immédiates doivent permettre d'atteindre en partie ou au moins préparer : réservations de terrains, préparation d'infrastructures pour des opérations ultérieures...

Ainsi, dans la *politique régionale d'industrialisation* retenue, la recherche de cette cohérence dans le temps est particulièrement marquée. Le premier volet de cette politique : *les zones industrielles*, s'appuie largement sur la valorisation de l'existant et permet de satisfaire en partie les besoins d'emplois immédiats ; le second, *l'accueil des grands établissements* par la réservation des terrains ad hoc, doit permettre, d'une part, de répondre tout de suite à une demande éventuelle de l'industrie, d'autre part, de préserver des potentialités de développement ultérieur ; le troisième : *les pôles industriels*, doit constamment permettre non seulement d'adapter l'offre régionale aux besoins évolutifs de l'industrie moderne, mais encore d'attirer rapidement les industries en expansion par la qualité des services offerts.

De même, les propositions de *transports entre Paris et la Lorraine* mettent en évidence la même recherche de cohérence dans le temps : on propose la création d'une infrastructure nouvelle (T.G.V.) et l'emploi de matériels nouveaux capables de satisfaire

les besoins de transports-voyageurs en 1985 (en capacité, vitesse et fréquence), les transports-marchandises étant alors assurés parfaitement sur les infrastructures actuelles ; il est donc justifié de moderniser celles-ci, tant pour leur future affectation que pour les services immédiats qu'elles peuvent fournir (transports-voyageurs améliorés en fréquence et en vitesse). L'amélioration de ces services est d'autant plus nécessaire qu'une réponse satisfaisante à la demande actuelle conditionne la permanence et l'augmentation ultérieure de cette demande qui permettra d'assurer la rentabilité du nouveau mode de transport prévu et de le créer plus rapidement.

32 Cohérence dans l'espace

Les principes de cette cohérence découlent de la politique d'agglomérations étendues, dont les structures doivent être mises en place progressivement, et de la politique d'accessibilité aux services supérieurs depuis l'ensemble de la région.

Il faut souligner de plus la conjonction, sur certains sites, d'une série d'actions à court terme, qui préparent un développement ultérieur important. Deux ensembles sont à citer :

— *au Sud* : l'ensemble Toul-Gondreville-pôle industriel Sud, autour du carrefour autoroutier (RN 4 - RN 411 doublées),

— *au Nord* : l'ensemble Semécourt-pôle industriel Nord, autour du carrefour de l'autoroute Paris-Est avec l'A 31.

33 Cohérence tactique

Cette cohérence est atteinte :

— *par la recherche du niveau optimal pour les dimensions des services et par la recherche de solidarités correspondantes*, conformément à la stratégie générale retenue. Cette démarche a conduit, par exemple, aux propositions faites pour le plan d'eau de Nonsard-Pannes. Elle a consisté, à partir d'un projet d'équipement d'intérêt local, à montrer la large clientèle que celui-ci pouvait avoir, vu sa situation, et à lui donner, moyennant un coût relativement modeste pour chaque partenaire, des dimensions importantes, susceptibles d'en faire un équipement de niveau régional ;

— *par la complémentarité des actions dans des domaines différents* : la réussite de la politique d'industrialisation, par exemple, ne résultera pas de la seule création des éléments d'offre qui lui sont propres (zones industrielles, pôles, etc...) ; elle implique que soient conjointement et progressivement créés les services nécessaires aux entreprises et aux particuliers et que le cadre de vie soit amélioré pour rendre la métropole attractive. Réciproquement, le meilleur niveau possible pour ces services et pour l'environnement ne sera pas atteint sans un développement économique qui permette l'augmentation des budgets à leur consacrer, qu'ils soient publics ou privés.

conclusion

LE SCHEMA D'AMENAGEMENT: ETAPE DE LA CONSTRUCTION DE LA METROPOLE LORRAINE

Au terme de l'élaboration de ce schéma d'aménagement dans lequel bien des questions ont été posées, des objectifs et des projets proposés, il faut souligner son caractère d'étape dans la réflexion sur l'avenir, étape dans la recherche d'une meilleure organisation de l'espace.

Pour que ce document soit pleinement utile, il doit constituer une véritable charte pour tous ceux qui participent, à quelque niveau que ce soit, au développement et à l'aménagement de la région lorraine. Il faut aussi :

— que son utilisation se fasse conformément à son esprit : ne pas être un cadre rigide d'interdictions et d'autorisations, mais un cadre de cohérence et d'incitation ;

— qu'il puisse évoluer pour conserver à terme sa valeur, donc son efficacité ;

— que les collectivités, à tous les niveaux de solidarité nécessaire, se donnent les moyens et les structures qui permettent leur action.

UTILISATION DU SCHEMA

Le schéma a été l'occasion d'études, de réflexions, de prises de conscience

de la part de tous ceux qui y ont collaboré. Sa large diffusion doit permettre *d'informer* :

— les Lorrains sur le devenir possible de leur région ;

— les responsables politiques, administratifs et les agents économiques sur les besoins immédiats et à long terme, et les moyens de les satisfaire ;

— les personnes extérieures à la Lorraine sur les possibilités de cette région.

Il doit être ainsi un des éléments concourant à la promotion d'une meilleure image de la région lorraine.

S'insérant dans la préparation du VI^e Plan et des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, le schéma de la métropole doit être un moyen de *coordonner* les actions :

— pour aboutir à une plus grande cohérence et à une plus grande rationalité des investissements publics, et par conséquent à une amplification de leurs effets induits et à des réductions de coûts ;

— pour créer les conditions favorables au développement des initiatives privées.

DEVENIR DU SCHEMA

Les évolutions prévisibles, tant techniques qu'économiques et socio-politiques infléchiront sans doute dans l'avenir certaines des propositions faites aujourd'hui. L'analyse des nouvelles données et de leurs conséquences sur l'aménagement constituera dans les prochaines années une tâche importante. Elle permettra de conserver au schéma toute sa valeur et son actualité.

DYNAMIQUE DU SCHEMA

Affirmer la volonté de faire la métropole et d'assurer le développement de la région ne suffit pas, il faut s'en donner les moyens. La dynamique du projet métropolitain va dans le sens d'un accroissement des responsabilités régionales et locales. La région est à la veille d'une étape décisive de l'aménagement de son territoire, au cours de laquelle elle prendra plus directement en main la responsabilité de son destin.

A l'occasion de la publication de son Livre Blanc, l'O.R.E.A.M.-Lorraine avait tenu à remercier tous ceux qui, nombreux, avaient contribué à son élaboration, exprimant son espoir de pouvoir compter encore sur le concours de chacun pour poursuivre la tâche entreprise.

Ce concours ne lui a pas été ménagé, et l'on peut dire que le schéma d'aménagement de la métropole lorraine est le fruit de la réflexion et du travail de l'ensemble des responsables privés et publics de la région ; sans eux il n'eût pas été possible de donner à ce document le caractère de cohérence et de crédibilité que ses réalisateurs se sont efforcés de lui conférer.

Que chacun veuille donc bien trouver ici l'expression de la gratitude de l'O.R.E.A.M. pour la collaboration efficace qui lui a été apportée.

L'O.R.E.A.M. souhaite que cette collaboration et cette solidarité régionales qui se sont manifestées dans l'élaboration du présent schéma ne s'arrêtent pas là. Elles seront tout aussi nécessaires, et même davantage, dans la phase de mise en œuvre effective du schéma.

Ce document, entrepris sous la direction de Michel PIQUARD et poursuivi sous la responsabilité de Jacques JUNG qui lui a succédé à la tête de l'O.R.E.A.M.-Lorraine, est fondé sur les travaux du Groupe Permanent d'Etudes, animé par :

JEAN DOTLIC	Ingénieur
CHRISTIAN HENNETON	Urbaniste
JEAN MARBACH	Géographe

et composé par :

MICHEL CITERNE	Paysagiste
MICHEL COULETTE	Architecte-Urbaniste
YVES GILLET	Ingénieur
ANTOINE ROCCHI	Chef du Bureau de Dessin
PHILIPPE ROTHEA	Chargé des relations extérieures
FRANCOIS TOUTAIN	Ingénieur
CURT WOLF	Ingénieur

avec le concours du service administratif, du bureau de dessin et du secrétariat de l'O.R.E.A.M.

M. SGARD, paysagiste-conseil, a apporté sa collaboration aux études de paysage.

Les études menées par M. VIGOUROUX, Chargé de Mission de la DATAR, sur le Parc Naturel Régional de Lorraine, ont été intégrées dans ce schéma.

Reproduction autorisée, avec mention de la source.
MAI 1970

annexes

TEST DE COHÉRENCE DES NIVEAUX DE SERVICES PRIVÉS EN LORRAINE (Omnium Technique d'Aménagement)

1 - INTRODUCTION

Un schéma d'aménagement régional est le résultat de démarches et de techniques diverses et complémentaires ; il apparaît comme une combinaison de fonctions, d'hommes et de sites, établie à partir d'un ensemble d'hypothèses dont il convient de vérifier, en fin de compte, la cohérence, c'est-à-dire la bonne adéquation entre les objectifs résultant de ces hypothèses et le fonctionnement de la combinaison établie.

La modélisation partielle de ce fonctionnement conduit à apprécier la *cohérence spatiale* d'une situation régionale (situation actuelle ou future) ; on entend par cohérence spatiale, la compatibilité à un instant donné des objectifs régionaux poursuivis avec l'équilibre résultant des liaisons et interactions qui existent, à cet instant, entre chacune des villes de la région, d'une part, entre chaque ville et l'espace rural environnant, d'autre part.

La méthode utilisée a pour but d'apprécier la plus ou moins bonne adaptation spatiale réciproque de l'offre et de la demande de *commerces et services privés* résultant, d'une part, des hypothèses formulées dans le schéma d'aménagement, et, d'autre part, d'un modèle simple de comportement.

Les services publics sont exclus de cette analyse : ils ne peuvent être jugés selon le critère de rentabilité retenu pour les commerces et services privés. En outre, leurs localisations et leurs capacités d'accueil peuvent traduire davantage une volonté politique en faveur d'une certaine struc-

turation de l'espace que la juste réponse à la demande des ménages.

Le projet de schéma d'aménagement a été testé au moyen de modèle de cohérence spatiale ; différentes applications ont été faites :

- sur les hypothèses d'aménagement de l'ensemble de la Lorraine,
- sur les hypothèses d'aménagement des agglomérations étendues de Metz-Thionville-Fensch-Orne, d'une part, du Bassin Houiller, d'autre part (1).

2 - PRÉSENTATION DU MODÈLE

Le modèle permet l'évaluation, du point de vue des services privés, de la plus ou moins bonne cohérence spatiale d'un schéma d'aménagement régional ; il rend compte de l'*adaptation spatiale* entre une offre de services principalement localisée dans les centres urbains, si l'on excepte l'offre banale, et une demande de services qui émane de tous les consommateurs répartis sur l'ensemble de la région étudiée, cette adaptation résultant d'un certain mode de comportement des individus.

Autrement dit, ayant défini une structure d'offre de services dans la région et une structure de demande, on se propose de simuler l'interaction entre ces deux structures, résultant de l'application d'un certain processus de choix des individus.

Si l'on considère un habitant d'une commune rurale n'ayant localement que peu de commerces à sa disposition, il doit recourir, pour effectuer certains achats, aux commerces situés

dans les centres urbains voisins ; en simplifiant le raisonnement, on peut admettre qu'il va tout d'abord sélectionner les quelques centres urbains qui sont des destinations possibles parce qu'ils présentent une offre de services importants et qu'ils sont facilement accessibles ; puis, il va choisir l'un de ces centres, accordant ainsi davantage de poids à l'un des facteurs attractifs.

Le modèle cherche à rendre compte globalement pour tous les individus du *choix* que chacun effectue selon le mode simplifié présenté pour l'un d'entre eux ; la somme de ces choix permet de reconstituer la clientèle potentielle de chaque centre urbain.

Il est bien certain, toutefois, qu'on ne peut considérer chaque individu un à un avec ses caractéristiques propres : on raisonne statistiquement, d'abord en définissant les structures d'offre et de demande de services, puis en affectant à chaque individu moyen (représentant un groupe homogène de personnes) un processus de choix *probabiliste*.

Le modèle se présente donc comme l'*application à une situation régionale* — caractérisée par une offre localisée de services, une demande et un

(1) L'aire urbaine de Nancy n'a pu être retenue ; ses caractéristiques, notamment son organisation spatiale, rendaient en effet délicate, voire inadéquate, l'application du modèle conçu pour être utilisé sur des zones plus vastes possédant plusieurs centres urbains concurrents.

réseau de communications — d'un processus de choix des individus, qui se traduit globalement par une certaine clientèle attirée par chaque unité d'offre et par un niveau d'accessibilité aux commerces et services pour chaque individu (voir tableau page suivante). Pratiquement, le modèle fournit :

— des indicateurs de chiffres d'affaires des villes que l'on peut partiellement spatialiser sous forme de cartes de zones d'attraction ;

— des indicateurs d'offre apparente de services en chaque point. Ces indicateurs permettent d'apprécier l'offre telle qu'elle est perçue par les habitants de chaque zone élémentaire considérée comme unité de demande.

Il convient ici de souligner deux aspects essentiels de ce modèle, afin d'en bien cerner la portée et les limites :

— c'est un modèle « probabiliste » qui permet de rendre compte en moyenne du fonctionnement du système urbain globalement aux points d'offres de services et dans les zones de demande, mais qui ne cherche pas à reconstituer avec précision tous les flux élémentaires ;

— c'est un modèle statique qui permet de prendre une image, à un instant donné, du fonctionnement du réseau urbain du point de vue du tertiaire privé, mais pas de décrire l'évolution du fonctionnement (on peut, en revanche, l'utiliser de manière répétitive pour constituer une suite d'images).

3 - UTILISATION DU MODÈLE

L'application du modèle sur une situation régionale actuelle permet de construire un référentiel, c'est-à-dire :

— un cadre selon lequel on peut exprimer soit la situation régionale actuelle, soit des hypothèses de schémas d'aménagement ;

— un étalonnage des indicateurs, notamment des chiffres d'affaires, puisque l'on peut associer à chaque type de villes une structure et un volume moyen de chiffre d'affaires potentiel.

Supposons alors que l'on ait construit un schéma pour une année t ; les hypothèses de populations, de rôles tertiaires des villes, de réseaux de communication sont traduites dans les termes du cadre de référence. L'application du modèle fournit alors, par l'intermédiaire des deux séries d'indicateurs, le résultat de l'adaptation spatiale de l'offre et de la demande de services.

La confrontation des résultats avec le référentiel permet de dégager éventuellement certaines incohérences entre les hypothèses, la population de la zone d'influence d'une ville pouvant, par exemple, s'avérer insuffisante pour rentabiliser l'équipement commercial correspondant au rôle tertiaire que l'on souhaitait voir jouer à cette ville. Le modèle apparaît ainsi comme un outil rapide pour améliorer, par tests successifs, la cohérence spatiale — du point de vue des services privés — des hypothèses d'un schéma d'aménagement.

Il faut toutefois noter que ce modèle ne permet pas de rendre compte d'une façon globale, du niveau d'offre d'un ensemble constitué par plusieurs unités urbaines distinctes : Metz-Nancy, Saint-Avold-Merlebach-Forbach. Ce qui se traduit par son inaptitude à étudier les problèmes de complémentarité.

4 - PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dans chaque situation régionale envisagée, on retient, pour l'application du modèle, des hypothèses concernant :

- la structure d'offre en commerces et services privés des villes,
- le volume et la localisation de la population,
- les réseaux routiers et ferrés.

Différents tests ont été réalisés, successivement, afin de pouvoir tenir compte des résultats des premiers pour modifier les hypothèses sur lesquelles portaient les suivants ; toutefois ces tests se présentent tous comme la recherche d'un appareil commercial cohérent avec des hypothèses de population (1) et de réseaux inchangés.

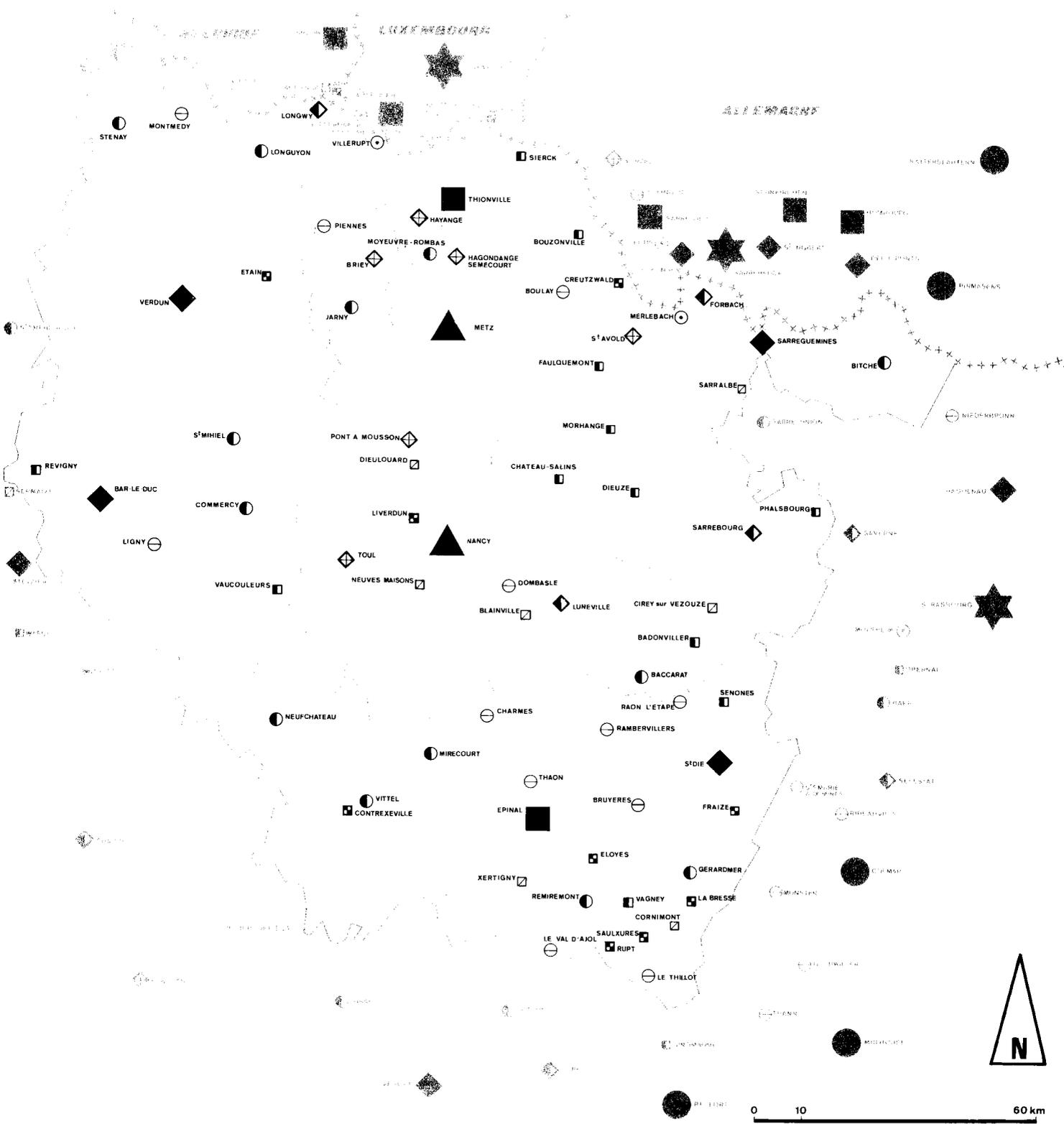
Les cartes pages 147 et 151 précisent :

- le classement des villes lorraines dans la situation actuelle,

(1) Les hypothèses de population prises en compte sont les suivantes pour 1985 :
— Lorraine : 2 700 000,
— Aire métropolitaine : 1 400 000 dont 785 000 dans l'agglomération Nord et 615 000 dans l'agglomération Sud.

LES NIVEAUX DE SERVICES PRIVES EN LORRAINE

CLASSEMENT DES VILLES : SITUATION ACTUELLE



 METROPOLE REGIONALE

 VILLE DE PETIT COMMANDEMENT

 VILLE RURALE ATTRACTIVE

 VILLE DE COMMANDEMENT REGIONAL

 VILLE DE COMMANDEMENT LOCAL

 VILLE

 VILLE DE MOYEN COMMANDEMENT

 VILLE ATTRACTIVE PRINCIPALE

 VILLE RESIDENTIELLE ET/OU INDUSTRIELLE

 VILLE ATTRACTIVE SECONDAIRE

 CENTRE RURAL ATTRACTIF

 CENTRE ATTRACTIF RESIDENTIEL

 POINT RURAL



SITUATION RÉGIONALE

Structure d'offre de services :

- Définition de 12 types de services offerts
- Définition de 20 types de villes
- Présence ou absence des types de services dans les types de villes

Structure de demande pour les services :

- Répartition de la population dans l'espace
- Budgets de consommation
- Structure de dépenses selon les 12 types de services

Caractéristiques du réseau :

- Temps moyen de parcours entre deux zones

MODÈLE DE COMPORTEMENT

Règles de choix des destinations possibles

- Pour chaque zone
- Pour chaque type de services

Probabilités de choisir une destination plutôt qu'une autre

- Pour chaque zone
- Pour chaque type de services
- Pour chaque destination possible

RÉSULTATS

Indicateur de chiffres d'affaires

- Pour chaque ville
- Pour chaque type de services

Indicateur d'offre apparente de services

- Pour chaque zone d'origine
- Pour chaque type de services

— le classement des villes lorraines en 1985 ; ce classement est le résultat de l'ensemble des tests.

Les principaux résultats de ces tests sont les suivants :

— il y a place pour un niveau de service équivalent à celui d'une métropole et non de deux, sans que l'on puisse faire ressortir la situation préférentielle de l'une ou l'autre grande ville (1), sans non plus que l'on puisse dire si les services de ce niveau peuvent être relativement diffus. Les tendances sociologiques sont ici des facteurs importants à prendre en compte et qui échappent au modèle.

A cet égard, on peut penser que le dynamisme des municipalités ou des promoteurs privés et la localisation d'équipements publics seront des mesures d'incitation primordiales.

— Thionville peut prétendre à un rôle tertiaire privé plus important qu'actuellement. Ce n'est pas le cas d'Epinal qui continuera vraisemblablement à assurer son rôle actuel.

— Parmi les autres villes, Lunéville, et principalement Toul — grâce à un apport de population très important — sont les plus aptes à renforcer leur niveau actuel.

— En revanche, Verdun, Bar-le-Duc et Saint-Dié ont de la peine à conserver, relativement aux autres villes de leurs types, leurs rôles tertiaires actuels.

— Pont-à-Mousson, bloquée entre les zones d'influence de Metz et Nancy, et avec un arrière-pays à l'Est et à l'Ouest très peu dense, ne peut pratiquement prétendre qu'à un ni-

veau de services rentabilisés par ses propres habitants.

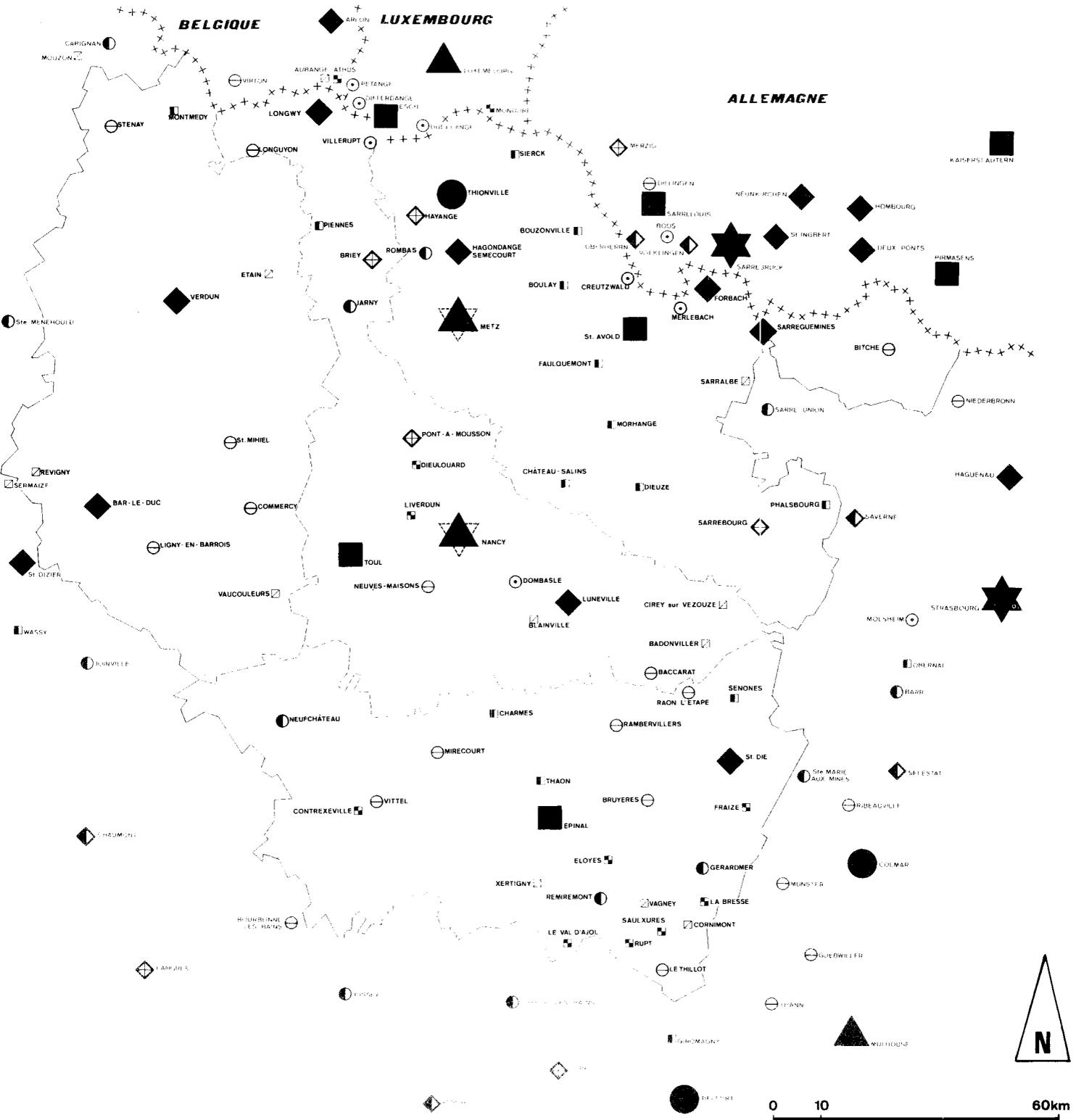
— Dans le Bassin Sidérurgique, on met en évidence la possibilité de développer un centre tertiaire assez important (de caractéristiques semblables à celles de Sarreguemines ou Lunéville actuellement), le long de l'axe Metz - Thionville il pourrait se localiser soit à Semécourt, soit à Hagondange. En amont des deux vallées de l'Orne et de la Fensch, il semble en revanche, difficile d'envisager un développement notable des centres tertiaires : Hayange et Briey, concurrencés par plusieurs centres de moindre importance, sont un peu à l'écart et s'appuient sur un arrière-pays trop peu peuplé.

— Dans le Bassin Houiller, enfin, les résultats des tests montrent la quasi-impossibilité de concevoir un centre tertiaire important (semblable à l'hypothèse faite sur Thionville) qui puisse s'imposer concurrentiellement à Sarrebruck et à Metz. Dans le cadre des hypothèses de population retenues toutefois, les trois principaux centres de Saint-Avold, Forbach et Sarreguemines, sont susceptibles de se développer à peu près simultanément ; la décision de faire porter un effort préférentiel sur l'un d'entre eux dans le domaine des services ne pourrait se justifier que comme une mesure d'accompagnement d'autres efforts, dans le domaine industriel notamment.

(1) Pour cette raison nous avons représenté, sur la carte 1985, Nancy et Metz par un symbole intermédiaire entre Métropole régionale et Villes de commandement régional.

LES NIVEAUX DE SERVICES PRIVÉS EN LORRAINE

CLASSEMENT DES VILLES : HYPOTHESE 1985



- | | | | | | |
|--|--------------------------------|---|-----------------------------|---|--|
|  | METROPOLE REGIONALE |  | VILLE DE PETIT COMMANDEMENT |  | VILLE RURALE ATTRACTIVE |
|  | VILLE DE COMMANDEMENT REGIONAL |  | VILLE DE COMMANDEMENT LOCAL |  | VILLE |
|  | VILLE DE MOYEN COMMANDEMENT |  | VILLE ATTRACTIVE PRINCIPALE |  | VILLE RESIDENTIELLE ET/OU INDUSTRIELLE |
| | |  | VILLE ATTRACTIVE SECONDAIRE |  | CENTRE RURAL ATTRACTIF |
| | | | |  | CENTRE ATTRACTIF RESIDENTIEL |
| | | | | | POINT RURAL |

Le projet d'aménagement de la métropole lorraine s'articule autour de trois lignes directrices principales : les services de niveau supérieur métropolitains, les liaisons et transports, les agglomérations étendues.

Dans le cadre des tests de cohérence de ce projet, le Groupe Permanent d'Etudes de l'O.R.E.A.M.-Lorraine a demandé au Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes d'examiner plus particulièrement l'adéquation de la structure du réseau routier — assurant les liaisons jugées prioritaires — aux orientations d'aménagement préconisées à l'horizon 1985.

Pour parvenir à cette fin, le S.E.T.R.A. a effectué des calculs permettant d'obtenir des images de ce qu'est ou sera la circulation en Lorraine actuellement et en 1985. L'exposé de l'aspect technique du test routier a été abandonné ici pour permettre une étude plus complète des conclusions. Celles-ci se présentent sous deux aspects :

— *demande de trafic* : étude des lignes de désir intéressant la métropole lorraine :

— *relation offre-demande* : définition d'un échancier compte tenu de l'offre de réseau proposée par l'O.R.E.A.M. dans son avant-projet d'aménagement.

Dans ce rapport on a abandonné le terme *liaisons* utilisé par l'O.R.E.A.M., mais pouvant ici prêter à confusion de par ses deux signifi-

cations : lignes de désir (la liaison *Nancy-Metz* représentera environ 10 000 véhicules par jour en 1985) ou infrastructure (la liaison *Nancy-Metz* est une autoroute à 2 × 2 voies).

Tous les chiffres de trafic sont exprimés en nombre de véhicules par jour ouvrable moyen.

1 - DEMANDE DE TRAFIC

On considérera successivement les types d'échange suivants :

- internes à une agglomération étendue,
- entre agglomérations étendues et centres de peuplement de la Lorraine,
- entre l'ensemble des agglomérations étendues de *Metz* et *Nancy* et les zones lointaines ou étrangères.

Les principales relations sont figurées sur les planches placées en annexe.

a) *Agglomération étendue de Nancy* : caractérisée par les quatre masses centrées sur *Nancy*, *Toul*, *Lunéville* et *Pont-à-Mousson* ; les échanges importants ont tous pour extrémité *Nancy*.

b) *Agglomération étendue de Metz* : on y distingue quatre secteurs : les agglomérations de *Metz* et *Thionville*, le Bassin Sidérurgique et la rive droite de la Moselle susceptible d'accueillir un pôle industriel important. La continuité de l'urbanisation dans le Bas-

sin Sidérurgique induisant une proximité de ces quatre zones explique l'importance des relations internes à l'agglomération étendue Nord et tout particulièrement de celles intéressant le Bassin Sidérurgique.

c) *Agglomération étendue du Bassin Houiller* : cette agglomération étendue ne peut être étudiée que dans ses relations avec les autres agglomérations étendues, qui feront l'objet de paragraphes suivants.

d) *Relations entre les agglomérations étendues Nord et Sud* : on peut constater l'intérêt évident de voies rapides *Nancy-Metz-Thionville* drainant ces relations importantes.

e) *Agglomérations étendues Nord ou Sud — Reste de la Lorraine* : le Bassin Houiller ressort comme étant évidemment le point d'attraction le plus fort, ce qui justifie, du point de vue des circulations, sa prise en compte en tant qu'agglomération étendue. La zone de peuplement de la haute Moselle et la région de *Longwy* présentent aussi avec les agglomérations étendues Nord et Sud des échanges importants. Les relations avec les zones du futur parc régional sont évidemment faibles puisque le trafic est calculé pour un jour ouvrable moyen.

f) *Agglomérations étendues Nord et Sud — zones lointaines ou étrangères* : l'attrait de la région parisienne ne dépasse que de peu celui du Sud-Est. Alsace et Nord semblent de moitié moins attractifs. Parmi les pays étrangers, Belgique et Luxembourg attirent un trafic aussi intense que la

Sarre, mais le reste de l'Allemagne semble près de deux fois plus important.

2 - INFRASTRUCTURES NOUVELLES

Dans le chapitre précédent ont été indiquées les principales lignes de désir du trafic routier. Il importe maintenant de définir le réseau apte à le supporter en tenant compte de l'ensemble des lignes de désir intéressant directement ou indirectement la métropole lorraine.

Une comparaison de la demande (lignes de désir) et de l'offre (capacité des réseaux existant et futur) permet de définir un ordre de priorité des investissements à réaliser :

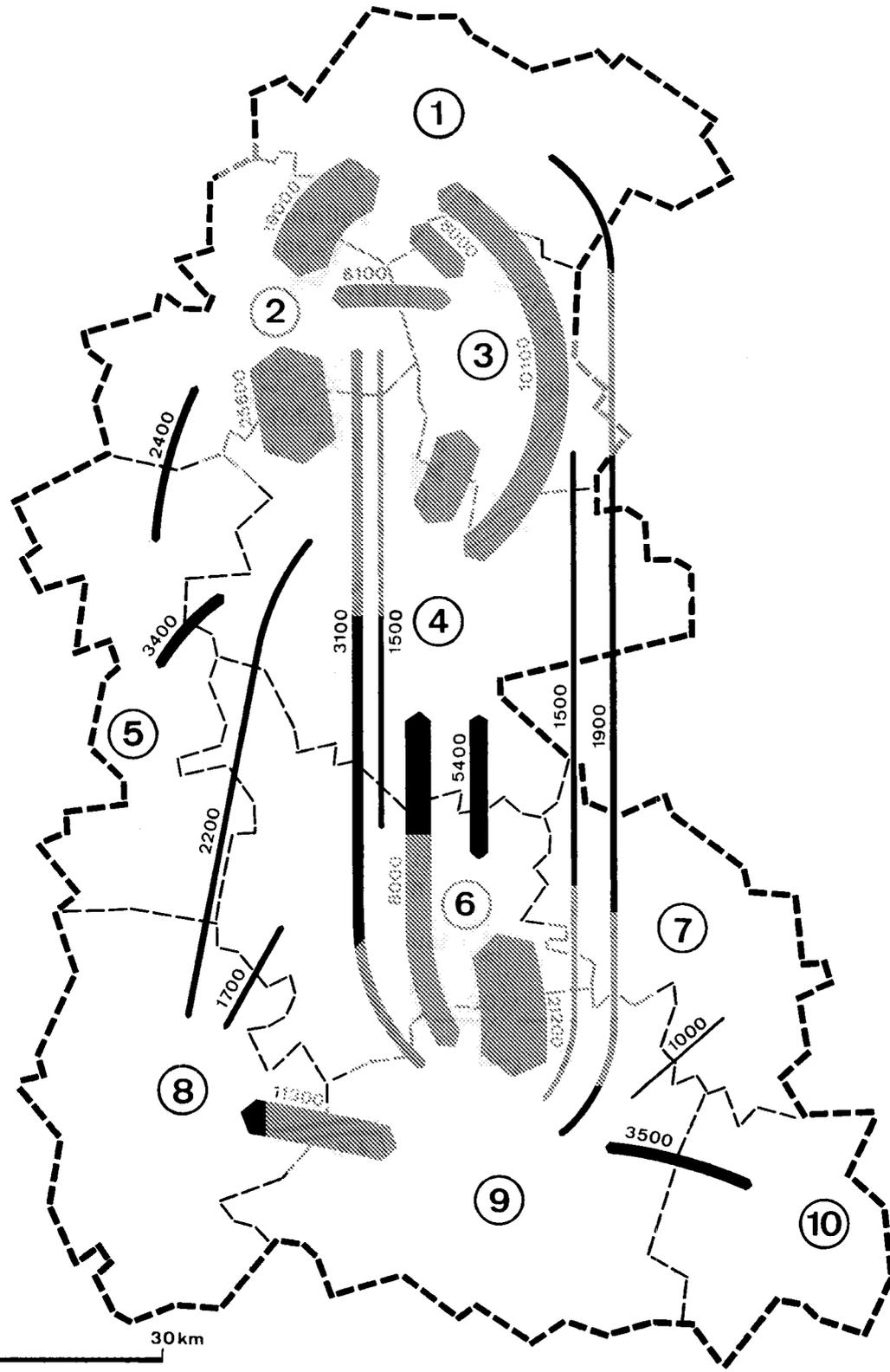
- l'achèvement de l'autoroute *Nancy-Metz*,
- le prolongement de A 31 jusqu'à *Thionville* avec franchissement de la Moselle par le Pont de *Beauregard*,
- l'amélioration de la liaison *Nancy-Toul* par le doublement de la nationale 4,
- la mise en voie rapide de la RN 412 *Metz-Thionville*,
- le prolongement de B 31 dans la vallée de la *Fensch*,
- l'amélioration de la nationale 4 sur le tronçon *Nancy-Lunéville*,
- l'achèvement de la liaison *Metz-Bassin Houiller* par A 32,
- la réalisation de la liaison rapide *Nancy-Epinal-Remiremont*,

- la mise en service de l'autoroute *Paris-Strasbourg*
- l'aménagement de la RN 4 à l'Ouest de *Toul*,
- l'amélioration de la liaison *Nancy-Bassin Houiller* par la RN 74,
- le prolongement de A 31 vers *Luxembourg* permettant l'accès aux réseaux autoroutiers belges, luxembourgeois et allemands,
- l'aménagement de la liaison de *Toul vers Lyon*,
- la mise en voie rapide de la RN 411 *Toul-Dieulouard*,
- la création d'une voie rapide *Metz-Thionville* sur la rive droite de la Moselle (compte tenu de leurs effets d'entraînement sur la création des pôles industriels, les dates de mise en service de ces voies pourraient être avancées),
- l'aménagement de la RN 4 de *Lunéville à Sarrebourg*,
- le doublement de la RN 59 vers *Baccarat et Saint-Dié*.

La rocade Sud *Toul-Lunéville* permettant d'éviter ou de desservir *Nancy* ne paraît pas nécessaire avant 1985.

Les ordres de priorité proposés sont évidemment discutables : la réalisation de certains investissements par étapes peut amener une modification du classement. De même, le trafic interne aux secteurs n'ayant pas été pris en compte, des considérations plus locales peuvent exiger des réalisations partielles rapides repoussant ainsi la date de réalisation complète.

ECHANGES ENTRE SECTEURS INTERNES .1985



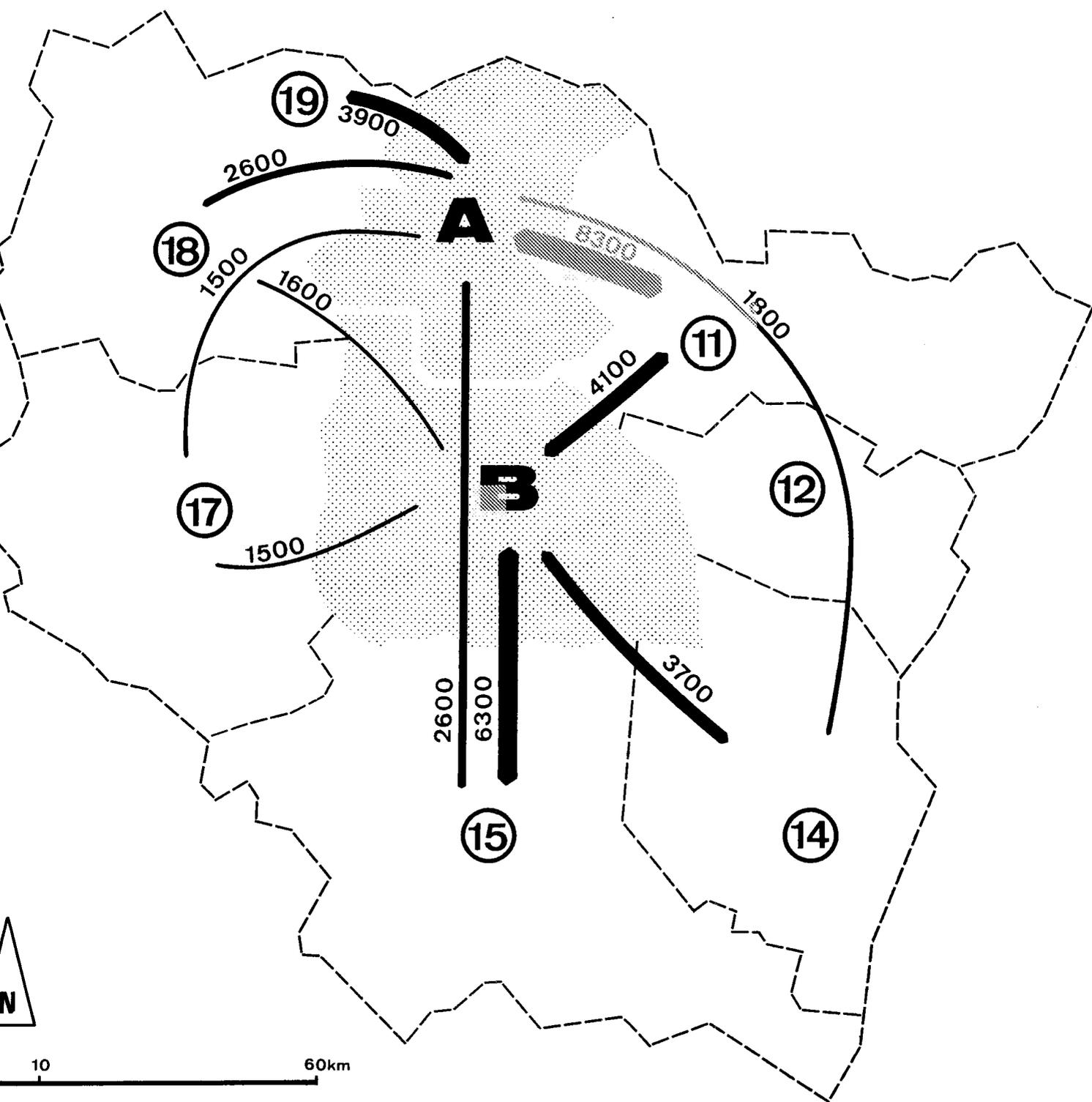
10 30km

N.B.

les lignes de désir inférieures à 1500 véh./jour n'ont pas été représentées.

la visualisation ne préjuge en rien des infrastructures utilisées.

ECHANGES ENTRE LA METROPOLE ET LE RESTE DE LA LORRAINE



N

10

60km



zone d'étude

limite de secteur

numéro de secteur

= 4000 véhicules / jour

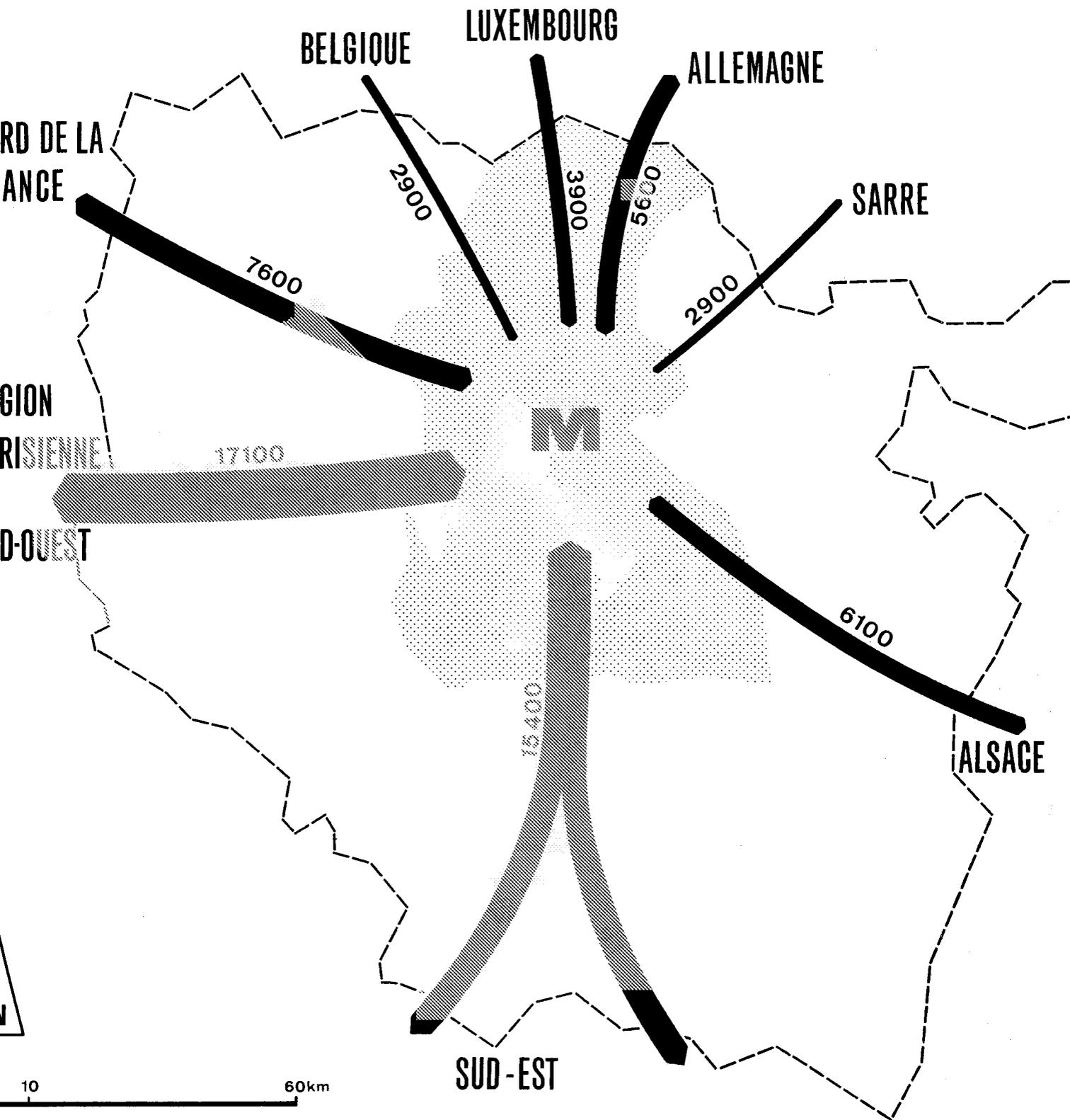
17

N.B.

- les lignes de désir inférieures à 1500 véh/jour n'ont pas été représentées.

- la visualisation ne préjuge en rien des infrastructures utilisées.

ECHANGES ENTRE LA METROPOLE ET LES ZONES LOINTAINES



 zone d'étude
 limite de la Lorraine
 = 4000 véhicules/jour

N.B.

- les lignes de désir inférieures à 1500 véh/jour n'ont pas été représentées.
- la visualisation ne préjuge en rien des infrastructures utilisées.

**TEST ALIMENTATION EN EAU
(Agence Financière de Bassin « Rhin-Meuse »)**

Bien que l'aire géographique de la métropole soit drainée par un cours d'eau dont les possibilités peuvent sembler importantes, ses ressources en eau restent modestes.

Afin de faire face aux besoins futurs en eau de cette zone, l'Agence Financière de Bassin « Rhin-Meuse » s'est orientée vers l'utilisation de l'eau de Moselle.

Une esquisse d'un schéma général d'aménagement des ressources peut d'ores et déjà être présentée.

1 - SITUATION ACTUELLE

11 Eaux souterraines

La nappe alluviale de la Moselle est exploitée au maximum de ses possibilités dans le secteur Metz-Thionville (75 000 m³ par jour) et il est probable que les prévisions en matière d'industrialisation réduiront encore celles-ci. Dans les autres secteurs, les ressources des nappes alluviales sont très limitées par rapport aux besoins urbains d'avenir.

Les zones où des nappes profondes sont susceptibles d'être utilisées sont réduites.

En fait, les principales ressources sont celles des grès vosgiens à l'Est d'une ligne Nancy - Boulay (1) où elle peut être exploitée sur une surface de 4 800 km² environ. Cette nappe constitue un réservoir important, susceptible de faire face aux besoins de l'Est de la Lorraine. Malheureusement

elle est surexploitée dans le secteur du Bassin Houiller, où son niveau a baissé régulièrement ces dernières années (le prélèvement total atteint environ 250 000 m³ par jour).

Les nappes du « Jurassique supérieur » qui constitue les « Côtes de Moselle » à l'Ouest du Val de Moselle, sont seulement connues par l'eau d'exhaure extraite des mines de fer et déjà abondamment utilisée par les collectivités et les usines (120 000 m³ par jour).

Plus à l'Ouest, dans la vallée de la Meuse, une nappe importante (nappe sous-alluviale de l'« Argovo-Rauracien ») a fait l'objet d'études qui ont montré la possibilité d'y prélever environ 100 000 m³ d'eau par jour au Nord de Verdun. L'eau de cette réserve pourrait, le cas échéant, être utilisée comme appoint dans la vallée de la Moselle, si la qualité de l'eau de Moselle n'atteint pas le niveau requis en temps utile (cf. plus loin l'option adoptée). Son coût d'amenée serait cependant assez élevé.

12 Eaux superficielles

La Moselle constitue l'artère maîtresse du réseau d'eau superficiel, mais les débits d'étiage sont modestes et peuvent atteindre des valeurs très faibles : 2 m³/sec à Flavigny, 8 m³/sec à Blenod-lès-Pont-à-Mousson et 11 m³/sec à Hauconcourt (il ne s'agit pas des minima absolus, mais des débits moyens de cinq jours consécutifs que l'on atteint en moyenne une année sur dix).

Par ailleurs, l'eau est fortement polluée à l'aval du confluent avec la Meurthe : pollution chimique, d'une part, due essentiellement aux rejets des soudières situées sur la Meurthe, pollution urbaine et industrielle, d'autre part. En son état actuel, le recours aux eaux de la Moselle n'est pas économiquement possible sur ce tronçon (la salinité exprimée en « chlorures » a atteint 3 g/l à Hauconcourt en 1964, année particulièrement sèche, alors qu'il est conseillé de ne pas dépasser 250 mg/l ; la teneur moyenne est de l'ordre de 550 mg/l, mais pour la teneur de 660 mg/l, la fréquence de dépassement est encore de 25 %).

Devant cette situation que l'on peut qualifier de critique du double point de vue quantitatif et qualitatif, quelles sont les solutions que l'on peut envisager ?

2 - PRÉVISIONS A COURT TERME

21 Zone Sud-Métropole

Le District de Nancy achève la construction d'un troisième aqueduc permettant d'accroître le débit de l'eau captée à Messein. Par ailleurs, il réalisera une prise directe en Moselle qui remplacera les captages actuels. Après la construction de cet aqueduc et la remise en état des deux aqueducs

(1) A l'Ouest de cette ligne, l'eau de cette nappe est trop salée pour être utilisable : à Metz, la minéralisation totale atteint 5 g/l, alors que les normes de potabilité exigent de ne pas dépasser 2 g/l.

existants, le volume disponible à Nancy sera de 240 000 m³ par jour, ce qui correspond à un prélèvement de 3 m³/sec.

La ville de Toul réalise une station de traitement d'eau de Moselle de 400 m³/heure qui portera ses ressources à 15 000 m³/jour.

Afin d'alimenter de façon satisfaisante ces prises au moment des étiages les plus sévères et de satisfaire les besoins de la navigation et les besoins industriels (pôle industriel de Toul notamment), il est nécessaire de réaliser, dès le VI^e Plan, un barrage-réservoir pour renforcer les débits d'étiage de la Moselle. Il est proposé d'équiper le site de Froville sur l'Euron (capacité: 20 millions de m³). Cela permettra de garantir à la hauteur de Flavigny un débit de 5 m³/sec alors que, avec une fréquence d'une année sur dix, le débit actuel est de 2 m³/sec (débit atteint en 1964).

22 Zone Nord-Métropole

Après achèvement des travaux d'adduction du Rupt-de-Mad permettant une amenée de 90 000 m³ d'eau par jour, la ville de Metz pourra assurer la satisfaction des besoins d'une grande partie de l'agglomération jusqu'en 1980-1985 (les besoins atteindront alors environ 110 000 m³ par jour en pointe).

L'option retenue pour le Bassin Sidérurgique (secteur Orne - Fensch - Thionville) est l'utilisation des eaux d'exhaure des mines de fer du Bassin de l'Orne actuellement rejetées sans utilisation (environ 75 000 m³ par

jour). Ces travaux, dont la réalisation est envisagée au cours du VI^e Plan, permettront également d'atteindre l'échéance 1980-1985.

3 - PERSPECTIVES A LONG TERME

31 Les besoins

Vers l'an 2000, les besoins de l'aire métropolitaine atteindront les valeurs suivantes (en m³/jour) :

	1966	2000
Utilisation des réseaux d'eau potable (1)	400 000	1 400 000
Utilisations industrielles (sans les centrales thermiques (2)	1 700 000	2 000 000 à 2 400 000

Il convient d'y ajouter les prélèvements des centrales thermiques (Blénod-lès-Pont-à-Mousson, La Maxe et Richemont) (3) et de la navigation (4) ainsi que ceux de l'agriculture, dans l'hypothèse d'un développement des irrigations de complément.

Ces besoins ne s'additionnent pas, mais si l'on examine leur localisation géographique, il apparaît des concentrations critiques en certains points particuliers en égard aux ressources actuelles aux mêmes points.

32 La solution retenue

Compte tenu des divers éléments de comparaison, l'Agence financière de Bassin « Rhin-Meuse » et les orga-

nismes de Bassin (Mission déléguée et Comité de Bassin) ont adopté comme option fondamentale pour la période 1980-2000, l'utilisation de l'eau de Moselle pour l'ensemble des besoins, notamment les besoins en eau potable.

Il en résulte les conséquences suivantes :

— nécessité d'améliorer la qualité de l'eau de la Moselle,

(1) Les chiffres indiqués correspondent aux besoins maximaux des jours de pointe (prélèvements dans le milieu naturel).

(2) L'accroissement des besoins industriels apparaît plus faible que celui des besoins des réseaux d'eau potable. Cela tient à l'importance du niveau actuel de l'utilisation, dû essentiellement à la sidérurgie (environ 80 %) dont les prélèvements sont importants et ne semblent pas appelés à se développer. On soulignera en outre qu'il n'est pas possible d'évaluer avec une grande précision les besoins futurs de l'industrie, ceux-ci étant extrêmement variables, notamment en fonction de la nature de l'établissement et du coût de l'eau.

(3) En 1966 les prélèvements des centrales de Blénod-lès-Pont-à-Mousson et Richemont atteignaient 756 millions de m³ soit une moyenne de plus de 2 000 000 de m³ par jour.

(4) Les prises des canaux et des rigoles d'alimentation entraînent des contraintes sur les tronçons à l'aval.

— nécessité de renforcer les débits d'étiage afin de garantir un débit minimum aux différentes prises d'eau. (Cette garantie ne peut être absolue et il est nécessaire d'envisager un certain risque de défaillance ; on admettra un risque d'une année sur dix.)

33 Amélioration de la qualité de l'eau

L'utilisation de l'eau de Moselle au Nord du confluent avec la Meurthe suppose en priorité la réduction de son taux de salinité. Les travaux ayant pour objet de moduler les rejets de soudières en fonction des débits de la Moselle, vont démarrer prochainement. Ils permettront de maintenir le taux de « chlorures » à un niveau maximum de 400 mg/l dès 1972 ; celui-ci diminuera pour atteindre 250 mg/l vers 1980 compte tenu des prévisions d'évolution des procédés de fabrication des soudières.

La réalisation des objectifs du VI^e Plan en matière de traitement des pollutions domestiques et industrielles entraînera une diminution de 50 % de la pollution organique à l'amont de Metz et 40 % à l'amont de Thionville. En 1980, ces taux de réduction devraient atteindre respectivement 60 à 70 % et 50 à 60 %.

En 1980-1985, l'eau de la Moselle atteindra donc un niveau de qualité très satisfaisant dans le secteur Nord-Métropole et elle pourra être transformée en eau potable dans de bonnes conditions techniques et économiques. Dès 1975, l'eau de Moselle à hauteur

de Metz aura les mêmes caractéristiques que l'eau prélevée à Mery-sur-Oise pour la desserte de la banlieue parisienne. En 1980 sa qualité sera supérieure.

Grâce aux progrès techniques dans le traitement de l'eau, aussi bien sur le plan gustatif que sur le plan de l'hygiène, il est actuellement possible d'obtenir dans des conditions économiques acceptables une eau d'excellente qualité (1).

Afin de se mettre à l'abri des pollutions accidentelles, il est envisagé la réinjection de l'eau de Moselle dans la nappe alluviale avant prélèvement (procédé de l'alimentation artificielle des nappes).

Pour l'alimentation de l'agglomération Nancy-Toul-Lunéville, il suffira de procéder à l'extension des possibilités de traitement et au renforcement des adductions.

En ce qui concerne la qualité de l'eau, les objectifs du VI^e Plan ont pour but de réduire la pollution à la hauteur de Messein d'environ 40 %. En 1980, ce taux pourrait atteindre 60 %.

34 Accroissement des débits

Le renforcement des débits d'étiage nécessite la réalisation d'un certain nombre de barrages. Les sites suivants sont étudiés :

- Froville (à réaliser au cours du VI^e Plan) ;
- Barbais, Blemerey et Herimenil (Bassin de la Meurthe) ;

— Uzejaing et Belbriette (Bassin amont de la Moselle).

Suivant le rythme effectif de développement de la métropole, il conviendra de réaliser trois ou quatre barrages d'ici l'an 2000. Un ordre de priorité a pu être précisé compte tenu de considérations techniques et économiques.

4 - AMÉNAGEMENT A LONG TERME ET CONTRAINTES QUI EN RÉSULTENT

Les objectifs ci-dessus concordent parfaitement avec la politique d'agglomérations étendues et de pôles industriels proposée par le schéma d'aménagement de la métropole lorraine.

Les prises d'eau potable pourront être localisées comme suit :

- Messein, Toul et Lunéville (prises existantes ou envisagées) pour l'agglomération étendue Nancy-Toul-Lunéville et éventuellement Rosières-aux-Salines ;
- Dieulouard pour Pont-à-Mousson ;
- Metz pour l'agglomération messine ;

(1) Actuellement, la région parisienne est alimentée en grande partie par des eaux de surface, provenant de la Seine, de la Marne et de l'Oise, et un grand nombre d'ensembles urbains importants sont approvisionnés en eau d'une façon analogue.

— *Uckange-Florange* pour le Bassin Sidérurgique et *Thionville*.

A *Metz* et *Florange*, des surfaces importantes devront être réservées (environ 100 ha) en vue de l'implantation des ouvrages d'alimentation artificielle de la nappe alluviale. Pour les prises en Moselle et les stations de traitement, qui occuperont des surfaces moins importantes, il conviendra de préciser les emplacements.

En outre, les sites de barrages-réservoirs visés plus haut devront être réservés.

Enfin, en vue de l'amélioration et du maintien de la qualité de l'eau, des mesures devront être prises en ce qui concerne :

— l'emplacement des implantations industrielles nouvelles en fonction de leur nature ;

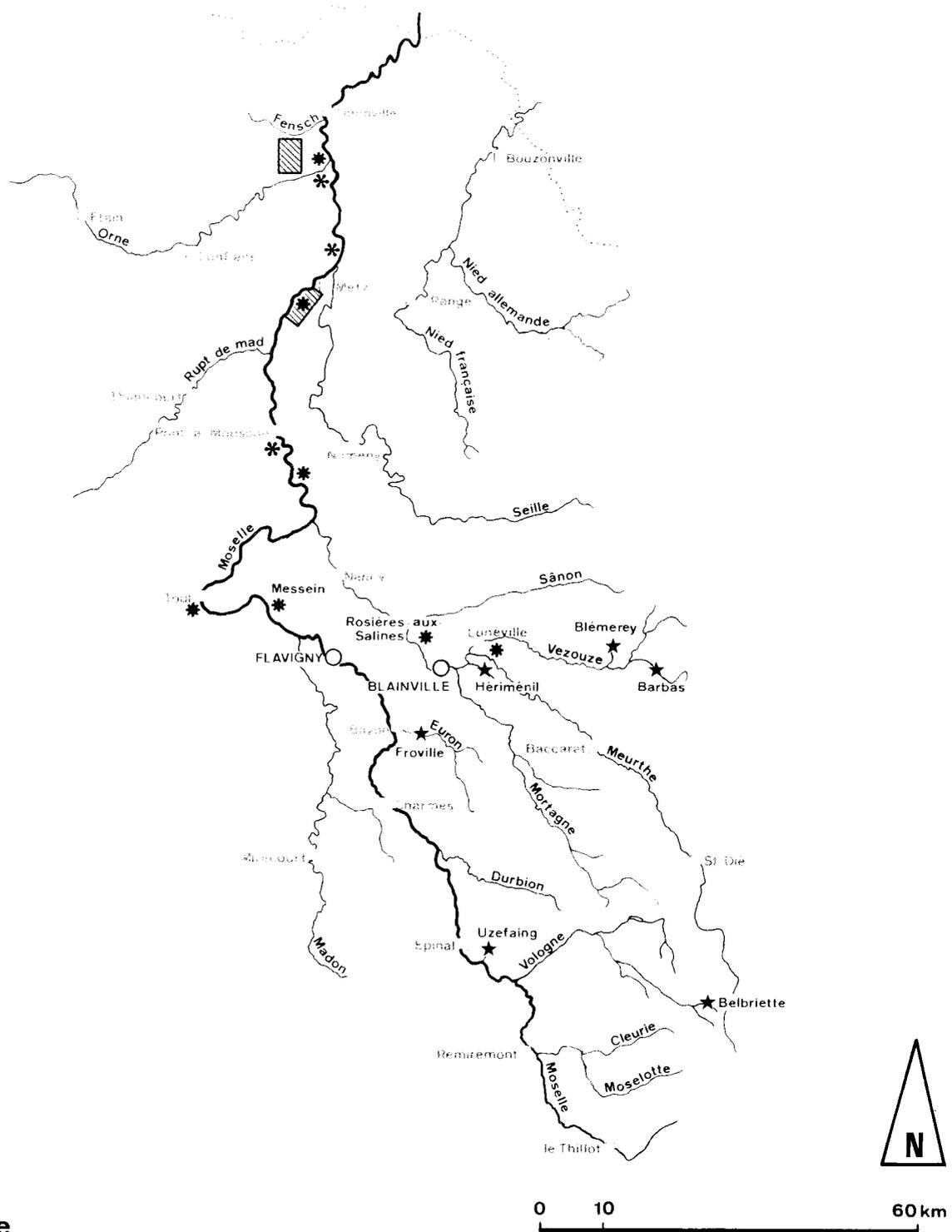
— le respect strict de la réglementation en vue d'atteindre les objectifs de qualité qui seront fixés ;

— la surveillance permanente de la qualité de l'eau afin de déceler notamment les pollutions accidentelles.

Les prévisions et perspectives ci-dessus pourront d'autant mieux se réaliser, que les administrations chargées de la police des eaux continueront à exercer une pression réglementaire à l'encontre des industries existantes, de façon à obtenir que soient réalisés les ouvrages de réduction de la pollution en vue de la réussite du plan général d'amélioration de la qualité des eaux de la Moselle.

ALIMENTATION EN EAU DE LA METROPOLE LORRAINE

SITES DE BARRAGES-RESERVOIRS ET PRISES EN MOSELLE



1 - LISTE DES PUBLICATIONS DE L'O.R.E.A.M. - LORRAINE

A - FEUILLETS

- 1 Qu'est-ce que l'O.R.E.A.M.-Lorraine ?
Avril 1967
- 2 Découverte de la métropole
Août 1967
- 3 Premiers éléments d'aménagement
Décembre 1967
(Epuisé)
- 4 Un schéma d'aménagement, pourquoi ?
Mars 1968
- 5 L'aménagement d'une région européenne : la Ruhr
Juillet 1968
- 6 Analyse des facteurs du développement économique de Grenoble
Août 1968
(Epuisé)
- 7 Les liaisons dans la métropole - Projet métropole 1969 - Nancy-Metz toutes les heures en 40 minutes
Novembre 1968
- 8 La localisation des établissements industriels : étude des facteurs de localisation en vue de l'aménagement régional
Février 1969
- 9 Services aux entreprises en Moselle et en Meurthe-et-Moselle. Synthèse des études de l'offre et de la demande
Avril 1969
- 10 Les décisions d'implantation en Lorraine : motivations des industriels
Juin 1969
- 11 Etude des conditions de valorisation de la Moselle canalisée en Lorraine
Juin 1969
- 12 L'O.R.E.A.M.-Lorraine en 1969-1970
Décembre 1969
- 13-1 Eléments pour une politique régionale d'industrialisation : pôles industriels
Février 1970
- 13-2 Politique régionale d'industrialisation
Mai 1970
- 14 Agglomérations étendues : propositions d'aménagement
Février 1970
- 15 Les plans d'eau dans les aménagements de sports et de loisirs
Mars 1970
- 16 La distribution de gros en Lorraine
Mars 1970
- 17 Desserte aéronautique de la Lorraine
Mars 1970
- 18 L'emploi : objectif d'aménagement
Mai 1970

B - LIVRE BLANC

- Données et orientations pour l'aménagement d'une métropole lorraine.
(O.R.E.A.M. Septembre 1968)
(Epuisé)

2 - LISTE DES ÉTUDES, RÉALISÉES A LA DEMANDE DE L'O.R.E.A.M. - LORRAINE, ET DES FEUILLETS, SE RAPPORANT AUX DIFFÉRENTES PARTIES DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

INTRODUCTION

- Feuilles n° 1, 2, 3, 4 et 12.
- Données et orientations pour l'aménagement d'une métropole lorraine. Livre Blanc.
(O.R.E.A.M.-Lorraine,
Septembre 1968)
(Epuisé)

PREMIERE PARTIE : ACTIVITES ET SERVICES

INDUSTRIALISATION

Emploi

- Mobilité géographique et professionnelle de la population active dans le marché du travail en Lorraine.
(C.I.E.D.E.H.L., Octobre 1969)
- L'emploi : objectif d'aménagement
(O.R.E.A.M., feuillet n° 18,
Mai 1970)

Politique régionale d'industrialisation

- Localisation des établissements industriels : étude des facteurs de localisation en vue de l'aménagement régional.
(O.R.E.A.M., feuillet n° 8,
Février 1968 ; S.E.M.A., 1969)

- Principales activités industrielles existant actuellement en Lorraine. (Comité Régional de Lorraine, 1969)
- Décisions d'implantation et l'industrialisation lorraine. Rapport de synthèse. (S.E.R.E.S., 1968-1969 ; O.R.E.A.M., feuillet n° 10, Juin 1969)
- Développement industriel, équipement et aménagement de la Lorraine. (O.R.E.A.M., O.T.A.M., 1969 ; O.R.E.A.M., feuillet n° 13.2, Mai 1970)
- Eléments pour une politique régionale d'industrialisation : pôles industriels. (O.R.E.A.M., feuillet n° 13.1, Février 1970)
- Politique régionale d'industrialisation. (O.R.E.A.M., feuillet n° 13.2, Mai 1970)
- Etude sur les pôles industriels, 7 tomes. (INTER G., 1969-1970)

Services aux entreprises

- Services aux entreprises en Moselle et en Meurthe-et-Moselle. Synthèse des études de l'offre et de la demande. (O.R.E.A.M., feuillet n° 9, Avril 1969)
- Etude des services aux entreprises en Moselle et en Meurthe-et-Moselle. Analyse de la demande des services, synthèse des études de

l'offre et de la demande. 2 tomes. (S.O.D.I.C., C.A.P.E.M., C.A.P.E.M.M., 1969)

ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET SANTE

Enseignement supérieur

- Rôle et attraction du centre universitaire de Metz. (O.R.E.A.M., Septembre 1968)
- Demande d'enseignement supérieur de la population originaire de Lorraine en 1975, 1980 et 1985. (U.E.R. de recherches régionales, 1970)
- Développement des universités étrangères voisines. (C.A.P.E.M., Juin 1970)

Santé

- Etude de l'armature hospitalière de la région lorraine et perspectives pour les années 1980-1985. 4 tomes. (G.E.E.M., 1969)

DISTRIBUTION

Distribution de gros

- Distribution de gros des denrées alimentaires périssables en Lorraine. 2 tomes. (B.A.C.O.P.A., 1969)
- Distribution de gros des denrées alimentaires périssables en Lorraine. Localisations possibles des centres au regard du désapprovisionnement. (B.A.C.O.P.A., 1969)

- Distribution de gros des denrées alimentaires non périssables en Lorraine. (SERVICES LAMY, 1969)

- Distribution de gros en Lorraine. (O.R.E.A.M., feuillet n° 16, Mars 1970)

Distribution de détail

- Grands équipements commerciaux dans la métropole lorraine. Evolutions envisageables à terme de 1985. (C.O.F.R.O.R., O.T.A.M., Mai 1970)

Foires et Salons

- Etude sommaire des manifestations économiques et culturelles en Lorraine. Foires, salons, congrès. Rapport d'étude. 2 tomes. Rapport + annexe. (Albert Guichard, Mai 1969)

SPORTS, LOISIRS ET CULTURE

- Espace de nature et de loisirs. 3 tomes. (B.E.R.U., 1967)
- Aménagement de loisirs de quatre métropoles étrangères. Etude comparative des aménagements de loisirs de certaines métropoles étrangères voisines du Nord de la Lorraine : Liège, Ludwigshafen-Mannheim, Stuttgart, Zurich. (Comité Régional de Lorraine, 1968)
- Etude prévisionnelle sur les comportements de loisirs. 4 tomes. (C.I.N.A.M., C.E.R.A.U., 1968)

- Eléments pour un programme d'aménagement de complexes de loisirs. 2 tomes.

(*B.E.R.U.*, 1969)

- Deux approches des comportements de loisirs des habitants du Nord de la Lorraine. 2 tomes.

(*Conseil Social et Culturel de la Moselle*, Septembre 1968)

- Etude de l'évolution des comportements de loisirs des habitants du Sud de la Lorraine.

(*Caisse d'Allocations Familiales de la Meurthe-et-Moselle*, 1969)

- Les plans d'eau dans les aménagements de sports et de loisirs.

(*O.R.E.A.M.*, feuillet n° 15, Mars 1970)

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORTS

- Les liaisons dans la métropole. Projet métropole 1969. Nancy-Metz en 40 minutes.

(*O.R.E.A.M.*, feuillet n° 7 Novembre 1968)

- Perspectives d'évolution du trafic aérien de la métropole lorraine. 3 tomes.

(*S.E.M.A.*, 1967, épuisée)

- Desserte aéronautique de la Lorraine.

(*O.R.E.A.M.*, feuillet n° 17, Mars 1970)

- Etude des conditions de valorisation de la Moselle canalisée en Lorraine. 3 tomes.

(*S.E.M.A.*, 1969, épuisée)

- Enquête sur les trafics frontaliers entre la Lorraine et la Sarre.

(*Bureau d'études Krenz-Borgards*, 1969, épuisée)

TROISIEME PARTIE : ORGANISATION SPATIALE

Agglomérations étendues

- Agglomérations étendues : propositions d'aménagement.

(*O.R.E.A.M.*, feuillet n° 14, Février 1970)

Habitat

- Analyse de l'habitat en Lorraine. Recherches de modèles d'organisation.

(*Centre d'Etudes Méthodologiques pour l'Aménagement*, à paraître)

- L'habitat et l'habitation rurale de type lorrain.

(*X. de Planhol*, 1968, épuisée)

- Tendances de l'évolution de l'habitat en zone rurale autour de Nancy au regard de l'urbanisation et des loisirs.

(*Chantal Gillet*, 1969, épuisée)

ANNEXES

Services privés

- Les niveaux de services privés en Lorraine. Fonctionnement actuel du système urbain. 3 tomes. (1969); rapport sur l'exécution des tests (1970).

(*O.T.A.M.*, 1969)

- Etude comparative des niveaux de services dans les villes étrangères voisines du Nord de la Lorraine.

(*C.A.P.E.M.*, 1968)

avis de la commission
de développement
économique
régional de
lorraine (coder)

avis de la commission
de coordination
de l'oréam

rapport du groupe
central de planification
urbaine (gcpu)

sur le schéma
d'aménagement
de la métropole
lorraine

SOMMAIRE

AVIS DE SYNTHÈSE DE LA C.O.D.E.R.

Session du 22 mai 1970 p. 174

ANNEXE A L'AVIS DE SYNTHÈSE DE LA C.O.D.E.R.

*Motion sur la liaison routière
Paris-Est* p. 176

AVIS DE LA COMMISSION DE COORDINATION DE L'O.R.E.A.M.

Réunion du 2 juin 1970 p. 177

RAPPORT

*du Groupe central de plani-
fication urbaine sur le sché-
ma d'aménagement de la
métropole lorraine* p. 179

RAPPORTS

*de la Commission de déve-
loppement économique ré-
gional de Lorraine (CODER)* p. 185

RAPPORTS DE LA SECTION I « DÉMOGRAPHIE, EMPLOI ET AMÉNAGEMENT »

- *Rapport sur l'emploi* p. 186
- *Rapport sur le commerce
de gros et de détail* p. 188
- *Rapport sur l'enseigne-
ment supérieur* p. 189

RAPPORTS DE LA SECTION II « ARMATURE URBAINE – ÉQUIPEMENT URBAIN »

- *Rapport sur l'armature
urbaine et l'équipement
urbain* p. 191
- *Rapport sur les équipe-
ments sanitaires et
sociaux* p. 192
- *Rapport sur l'équipement
culturel, sportif et socio-
éducatif* p. 194

RAPPORTS DE LA SECTION III « DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL »

- *Rapport sur le dévelop-
pement industriel et l'in-
dustrialisation* p. 196
- *Rapport sur le tertiaire
supérieur* p. 200

RAPPORTS DE LA SECTION IV « AGRICULTURE »

- *Rapport sur l'agriculture* p. 203

RAPPORTS DE LA SECTION V « COMMUNICATIONS, TRANSPORTS, TOURISME, EAU »

- *Rapport sur les liaisons
et transports* p. 204
- *Rapport sur l'eau* p. 210

AVIS DE SYNTHÈSE DE LA C.O.D.E.R.

(Avis adopté à l'unanimité moins deux abstentions)

La C.O.D.E.R. tient à souligner la qualité du travail qu'elle a eu à examiner. Elle exprime sa satisfaction sur la procédure suivie qui a permis une consultation élargie.

Sous réserve des observations formulées dans les avis de ses sections, elle approuve dans l'ensemble le schéma d'aménagement de la métropole lorraine.

**

La C.O.D.E.R. approuve tous les avis de ses sections et demande qu'ils reçoivent satisfaction. Elle ajoute les commentaires et précisions ci-après :

Emploi

La C.O.D.E.R. craint que, faute d'une cohérence suffisante entre les projets proposés et les réalisations effectives, le développement régional ne soit très en retrait sur les perspectives proposées par le schéma d'aménagement.

Politique régionale d'industrialisation

La C.O.D.E.R. insiste sur la nécessité de maintenir et de promouvoir les industries de base et leurs prolongements, en leur assurant la plus grande compétitivité possible.

Elle demande qu'il soit tenu compte de la position frontalière de certaines régions de la Lorraine.

Services aux entreprises

En rappelant l'importance des postes et télécommunications pour le développement économique et social de

la Région, la C.O.D.E.R. souhaite que le schéma-directeur établi par l'O.R.E.A.M. soit complété sur ce point.

Agriculture

La C.O.D.E.R. insiste sur l'utilité pour les agriculteurs d'être bien informés des problèmes fonciers résultant de l'urbanisation et des grandes infrastructures.

Elle demande que les solutions les plus satisfaisantes possibles soient mises en œuvre pour ménager les intérêts des agriculteurs.

Enseignement supérieur

La C.O.D.E.R. souligne la nécessité de réaliser l'unité de la Région sur les options fondamentales, en particulier l'unité académique avec son siège à Nancy, et de poursuivre, dans un esprit de coopération et de complémentarité, le développement de l'Université de Metz, comportant les trois cycles. Elle demande que le retard matériel des équipements de l'Université de Metz soit comblé le plus rapidement possible.

Santé

La C.O.D.E.R. estime que les implantations d'établissements hospitaliers devront être effectuées dans un souci de coordination, étant entendu que l'élément central restera constitué par le C.H.U. de Nancy et que les équipements hospitaliers de niveau régional à Metz devront être rapidement réalisés.

Elle souhaite que les études soient poursuivies notamment dans les secteurs intéressants le « service aux hommes ».

Distribution

La C.O.D.E.R. attache beaucoup d'importance aux propositions de l'O.R.E.A.M. concernant le maintien et la rénovation de l'activité dans le centre des villes.

Transports et voies de communications

L'équipement en voies de communications de la Lorraine constitue l'élément capital des réalisations que la Région attend du VI^e Plan.

En ce qui concerne les liaisons routières, la C.O.D.E.R. conformément aux avis qu'elle avait précédemment exprimés, approuve le schéma d'aménagement proposé par l'O.R.E.A.M. à l'exception du tracé envisagé pour la liaison vers Lyon.

Par contre, en ce qui concerne les voies fluviales, la C.O.D.E.R. ne partage pas les doutes formulés dans le rapport de l'O.R.E.A.M. sur l'importance essentielle de celles-ci, tant pour le transport économique des marchandises que pour l'incitation au développement industriel de la Région.

De même, considère-t-elle que l'installation d'un complexe sidérurgique à Fos ne diminue pas l'intérêt pour l'industrie de la Lorraine, de la liaison fluviale avec le sillon rhodanien.

Aussi, la C.O.D.E.R. maintient-elle très fermement ses positions antérieures unanimes en faveur de la poursuite des travaux de l'axe fluvial Nord-Sud par sa branche lorraine, et de la réalisation de l'équipement d'une voie fluviale Est-Ouest. Elle renouvelle également son insistance pour la réalisation immédiate de l'antenne *Frouard - Dombasle*.

Agglomérations étendues

Comme la C.O.D.E.R. l'avait demandé dans son avis concernant le Livre Blanc sur la métropole lorraine, le schéma établi par l'O.R.E.A.M. retient la notion d'agglomérations étendues.

Elle demande qu'une nouvelle structure communale et urbaine soit étudiée en accord avec les collectivités intéressées et mise en place par le Gouvernement.

Paysages

La C.O.D.E.R. attache une valeur essentielle à l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie.

Elle marque tout son intérêt pour une politique dynamique en matière de sports - loisirs - culture et de sauvegarde ou de réhabilitation.

**

Conclusion

Comme les rapports des sections ont tenu à le souligner, et ainsi que la C.O.D.E.R. l'a exprimé à propos des orientations principales du VI^e Plan,

la réalisation des infrastructures de transports commandera directement l'amélioration des conditions de vie des hommes et des entreprises ainsi que la construction de la métropole et l'unité régionale. Elle doit être placée au premier rang des préoccupations de la Région.

Sans que les demandes urgentes suivantes restreignent l'ensemble des positions prises par la C.O.D.E.R. pour le VI^e Plan, celle-ci attend du Gouvernement des décisions immédiates et positives sur les points ci-après :

Routes

- achèvement sans délai de l'autoroute *Nancy - Metz - Thionville*,
- compte tenu du tracé Nord adopté pour l'autoroute de l'Est, et dans le cadre de l'aménagement en route express à deux fois deux voies de la route *Nancy - Paris*, réalisation, avant 1975, du tronçon *Nancy - Saint-Dizier*,
- exécution des routes express de liaison entre la métropole et les centres de peuplement :
Uckange - Longwy, Nancy - Remiremont et Nancy - Saint-Dié.

Voies d'eau

- réalisations, en première urgence, des liaisons à grand gabarit *Frouard - Dombasle et Toul - Neuves-Maisons.*

ANNEXE A L'AVIS DE SYNTHÈSE DE LA C.O.D.E.R.

Motion présentée par M. Marcel MARTIN Sénateur-Maire de NANCY

La C.O.D.E.R. de Lorraine, réunie le 22 mai 1970, a pris acte de la décision prise le 15 mai, par le Comité Interministériel et relative aux liaisons par routes, entre la Région parisienne et l'Est de la France, et reconnaît la valeur de cet acte établissant ainsi le principe d'une liaison autoroutière entre *Paris* et notre Région :

— se référant toutefois, à ses positions antérieures, elle rappelle qu'elle avait affirmé que « si le tracé choisi est orienté vers le Nord de la Région, l'aménagement en route rapide à deux fois deux voies de la RN 4 *Paris - Nancy*, déjà largement engagé, ne devra pour son achèvement marquer aucun retard par rapport à la voie autoroutière » ;

— considérant que la Région lorraine constitue un tout et qu'il n'est pas possible que la solution retenue en cette matière des liaisons routières

puisse entraîner par elle-même le déperissement d'une partie quelconque de la Lorraine ;

— soulignant que toutes les propositions faites, soit par la Lorraine du Nord, soit par la Lorraine du Sud, avaient pour premier souci de sauvegarder cette unité économique dont la rupture entraînerait à terme la ruine de toute la région ;

— rappelant les positions communes prises, notamment au sein des organismes de l'O.R.E.A.M. et par les Conseils Généraux de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle, et avec l'approbation de ceux de la Meuse et des Vosges,

la C.O.D.E.R. de Lorraine demande avec insistance au Gouvernement de revoir sa position en ce qui concerne la RN 4, d'en affirmer le principe de la mise rapide à quatre voies (deux fois deux voies) en commençant par la section *Nancy - Saint-Dizier*, et de donner ainsi satisfaction au désir légitime de toute notre région.

La Commission de Coordination de l'O.R.E.A.M. s'associe à la C.O.D.E.R. pour souligner la qualité du travail qui lui a été soumis et pour exprimer sa satisfaction sur la procédure suivie qui a permis une large consultation.

Elle approuve les dispositions du schéma d'aménagement de la métropole lorraine, dressé par l'O.R.E.A.M. en application des décisions du Conseil des Ministres du 3 janvier 1969 et présenté par M. le Préfet de Région ; elle insiste plus particulièrement sur les points suivants :

Emploi

La mise en œuvre du schéma d'aménagement nécessitera et permettra une augmentation de la population active lorraine ; il paraît essentiel à la Commission de Coordination que les hypothèses démographiques faites par ailleurs dans le cadre de la préparation du VI^e Plan soient révisées de manière à s'ajuster aux propositions du schéma d'aménagement.

Politique régionale d'industrialisation

La Commission de Coordination exprime son accord sur les propositions du schéma pour une politique régionale d'industrialisation fondée sur la promotion de trois éléments d'offre :

- zones industrielles,
- réserves foncières pour de grands établissements,
- création de deux pôles industriels, l'un dans l'agglomération étendue

Nancy - Toul - Lunéville au Nord-Est de Toul, l'autre dans l'agglomération étendue Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville sur la rive droite de la Moselle entre Metz et Thionville.

Elle souligne la nécessité du développement concomitant de ces trois éléments d'offre dont le succès est étroitement lié à la réalisation des propositions en matière de transports, d'urbanisation, de tertiaire supérieur, en particulier de la recherche.

La Commission de Coordination souligne que la politique d'industrialisation doit viser, non seulement à développer les industries traditionnelles, mais également à favoriser l'implantation d'industries nouvelles ; il convient de tenir compte de la situation frontalière de la Lorraine pour lui donner des chances de développement comparables à celles des pays voisins.

Services aux entreprises

La Commission de Coordination s'associe à la C.O.D.E.R. pour souhaiter que le schéma d'aménagement soit complété dans le domaine des télécommunications, élément important du développement économique et social de la région.

Agriculture

De même que la C.O.D.E.R., la Commission de Coordination insiste sur la nécessité pour les agriculteurs d'être bien informés des problèmes fonciers résultant de l'urbanisation et des grandes infrastructures. Elle demande que les solutions les plus satisfaisantes possibles soient mises en

œuvre pour ménager les intérêts des agriculteurs.

Enseignement supérieur

La Commission de Coordination se rallie également à l'avis de la C.O.D.E.R. :

— nécessité de réaliser dans l'avenir l'unité de la région sur les options fondamentales, administrative, judiciaire et académique avec siège de l'Académie à Nancy ;

— nécessité de poursuivre, dans un esprit de coopération et de complémentarité, le développement de l'Université de Metz, comportant les trois cycles ; le retard matériel des équipements de l'Université de Metz doit être comblé le plus rapidement possible.

Santé

De même que la C.O.D.E.R., la Commission de Coordination se rallie à la troisième solution proposée par le schéma d'aménagement :

— développement coordonné et rapide du C.H.U. de Nancy et d'un Centre Hospitalier Régional dans l'agglomération Nord.

La Commission de Coordination rappelle qu'en dehors des équipements métropolitains, l'élévation du niveau de service offert à l'ensemble de la population requiert un développement vigoureux de l'équipement hospitalier des villes moyennes ainsi que la prévision d'équipements sociaux pour les jeunes, les handicapés et les personnes âgées.

Rénovation urbaine

La Commission de Coordination demande que des moyens administratifs et financiers suffisants soient accordés aux collectivités locales, afin de leur permettre d'entreprendre et d'achever rapidement des opérations de rénovation et de restructuration des centres anciens dont elle souligne l'intérêt, notamment pour le développement des commerces de détail.

Transports et voies de communications

Ainsi que le souligne la C.O.D.E.R., la réalisation des infrastructures de transport commandera directement l'amélioration des conditions de vie des hommes et des entreprises, ainsi que la construction de la métropole lorraine et l'unité régionale. Elle doit être placée au premier rang des préoccupations de la Lorraine.

Dans le domaine des *liaisons routières*, la Commission de Coordination approuve les dispositions du schéma d'aménagement proposé par l'O.R.E.A.M. Elle insiste sur les points suivants :

— l'achèvement intégral de l'autoroute A 31 Nancy - Metz -Thionville s'impose sans délai ;

— compte tenu du tracé Nord adopté pour l'autoroute de l'Est par le Comité Interministériel du 15 mai, la route Nancy - Paris doit être rapidement aménagée à quatre voies (deux fois deux voies) ;

— les liaisons de la métropole avec les centres de peuplement doivent être améliorées d'urgence afin que la mé-

tropole soit au service de toute la région, en utilisant les tracés des principaux axes routiers de la Lorraine vers les grands centres économiques extérieurs ;

— pour la liaison vers Lyon, compte tenu de l'avis exprimé par la C.O.D.E.R., la Commission de Coordination demande qu'une étude comparative des tracés soit menée à bien rapidement.

En ce qui concerne les *voies fluviales*, la Commission de Coordination, sans vouloir émettre d'opinion sur des options de dimension nationale, qui dépassent le cadre du schéma d'aménagement et qui ont d'ailleurs fait l'objet déjà d'un avis de la C.O.D.E.R. en octobre 1969, constate :

— que la Lorraine, pour sa production de pondéreux est plus intéressée que tout autre province par l'amélioration des liaisons fluviales ;

— que la réalisation de certains tronçons intéresse directement le développement de la métropole et le progrès, voire même le maintien, de certaines de ses industries très importantes.

Dans l'hypothèse donc où la poursuite des grandes liaisons fluviales se trouverait ralentie pour des raisons financières au cours du VI^e Plan, la Commission de Coordination estime qu'en tout état de cause, il est indispensable, qu'au cours de ce plan, soient réalisées les liaisons à grand gabarit Frouard — Dombasle et Toul — Neuves-Maisons.

Dans le domaine des *liaisons aériennes*, la Commission de Coordination marque son intérêt pour l'implanta-

tion en Lorraine d'un aéroport de desserte européenne.

Agglomérations étendues

La Commission de Coordination donne son accord sur le parti d'aménagement fondé sur la notion d'agglomérations étendues, et approuve l'organisation spatiale proposée pour leur développement.

Environnement et loisirs

De même que la C.O.D.E.R., la Commission de Coordination attache une valeur essentielle à l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie.

Elle marque tout son intérêt pour une politique dynamique en matière de développement des sports - culture et de sauvegarde ou de réhabilitation des paysages lorrains.

**

Conclusion

La Commission de Coordination insiste fortement sur les moyens à mettre en œuvre dès le VI^e Plan pour l'application du schéma d'aménagement de la métropole lorraine.

Parmi ces moyens, elle met l'accent plus particulièrement sur la maîtrise foncière et souhaite que des propositions concrètes soient présentées tant sur le problème des procédures que du financement.

Enfin, la Commission de Coordination souligne que l'ensemble de ces moyens n'auront une efficacité complète que dans le cadre de structures et de finances communales renouées.

RAPPORT DU GROUPE CENTRAL DE PLANIFICATION URBAINE SUR LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA METROPOLE LORRAINE

Le « livre blanc » pour l'aménagement d'une métropole lorraine avait mis en évidence la situation particulière de la Lorraine, voisine de trois pays étrangers, à la croisée de grands axes internationaux de communication et qui, à la différence d'autres régions, ne dispose pas d'une ville de taille européenne, riche de populations, d'industries diversifiées et de services à large rayonnement. Mais elle rassemble, dans le sillon mosellan, sur un espace dont la plus grande dimension n'excède pas 100 km, un ensemble d'agglomérations groupant plus d'un million d'habitants. C'était donc par une volonté d'associer dans une même communauté d'intérêts ces agglomérations de Thionville, du Bassin Sidérurgique, de Metz, Pont-à-Mousson, Nancy, Toul et Lunéville, que pouvait être mise en valeur la possibilité de promouvoir une métropole lorraine qui réponde à la fois à des objectifs nationaux et régionaux. A cet égard, le schéma d'aménagement de la métropole lorraine est d'abord un dossier de présentation des opportunités d'association à tous les niveaux et dans tous les domaines.

I — Le Comité Interministériel d'aménagement du territoire, qui s'était déjà prononcé sur certains aspects de l'aménagement de la métropole lorraine en 1965 et 1967, a invité, le 17 décembre 1968, l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de la Métropole à établir un schéma d'aménagement en appliquant les principes suivants :

— organisation de la croissance urbaine dans le cadre d'aggloméra-

tions étendues : Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville, au Nord, et Nancy - Toul - Lunéville au Sud ;

— création de services supérieurs par une conception solidaire des équipements futurs et par une gestion en commun des principaux établissements ;

— réalisation de liaisons nouvelles par une exploitation plus complète des infrastructures existantes et par l'adaptation aux besoins régionaux des grands projets d'infrastructures internationales traversant la région.

C'est avec une certaine progressivité que les études d'urbanisme ont été élargies au niveau des agglomérations étendues. La commission locale d'urbanisme de Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville n'a été, en effet, constituée qu'en mars 1970, tandis que la commission locale de Nancy - Toul - Lunéville est sur le point d'être créée.

L'expérimentation de nouvelles conditions d'exploitation des infrastructures existantes n'a pu être engagée qu'en janvier 1970 avec la mise en service d'une desserte ferroviaire cadencée sur l'axe Nancy - Metz - Thionville. Les résultats ont été très rapidement concluants dans un sens positif.

Enfin, c'est en février 1970 que s'est réunie pour la première fois la commission franco-allemande pour l'aménagement concerté de la Sarre et de la Lorraine.

En mars 1970, l'O.R.E.A.M.-Lorraine a été en mesure de passer à la phase active d'élaboration du schéma.

Un avant-projet d'aménagement a servi de base pour la mise au point du schéma d'aménagement. Des séances de travail ont été ainsi organisées avec des commissions locales d'urbanisme et avec les conseils généraux de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle. A l'issue de cette période d'élaboration conjointe du schéma, qui s'est achevée au début du mois de mai, un projet a été présenté à la C.O.D.E.R. de Lorraine. Le 22 mai, cette dernière a adopté à l'unanimité, moins deux abstentions, un avis de synthèse, en donnant, après avis de ses sections, son approbation au schéma d'aménagement de la métropole lorraine. Enfin, le 2 juin, la Commission de Coordination de l'O.R.E.A.M. a approuvé les dispositions retenues dans le schéma d'aménagement.

L'une et l'autre ont plus particulièrement insisté sur l'équipement en voies et moyens de communication de la Lorraine, qui doit constituer « l'élément capital des réalisations que la région attend du VI^e Plan », et ont formulé à ce sujet un ensemble de propositions en ce qui concerne les routes, les voies navigables et les télécommunications. Elles ont, d'autre part, souligné la nécessité de réaliser l'unité de la région sur les options fondamentales en matière d'enseignement supérieur, ainsi qu'en matière d'administration et de santé publique.

II — Dans le dossier de présentation du schéma d'aménagement de la métropole lorraine, une première partie met l'accent sur les modalités de développement des activités et des services et sur les structures d'accueil à mettre en œuvre à cet effet. Une deuxième partie est consacrée à l'organisation des transports dans la métropole et de ses relations avec l'environnement régional et avec l'extérieur. Enfin, une troisième partie explicite la structure d'aménagement des agglomérations étendues de la métropole, ainsi que celle du Bassin Houiller.

1) Dans la première partie, deux points doivent être soulignés. Le premier concerne l'accueil des activités industrielles. Dans la recherche d'une meilleure adaptation de l'offre des villes à la demande diversifiée des industriels, trois types d'offre ont été concurremment analysés. Le premier correspond à la création de zones industrielles à proximité immédiate des villes ; de telles zones ont été prévues largement et leur localisation devra être précisée dans les plans d'urbanisme. Le deuxième correspond à la réservation de terrains pour l'accueil de grands établissements industriels. La Lorraine ne manque pas de terrains répondant aux besoins des grands établissements et, quatre sites ont été sélectionnés dans la métropole et un cinquième dans le Bassin Houiller : Toul - Gondreville - Dombasle, Est de Metz, Nord-Est de Thionville et Carling. Enfin, un troisième type d'offre a été défini avec la promotion de pôles industriels. Par une politique volon-

taire de concentration des efforts et de moyens sur quelques sites privilégiés, avec une technique particulière de mise en œuvre assurant a priori un certain nombre de services aux entreprises, dans une démarche associant aux maîtres d'œuvres des équipements les utilisateurs, la promotion de pôles industriels vise à la constitution d'ensembles industriels diversifiés, capables de maîtriser leur croissance et leur évolution et d'en diffuser les effets au profit du développement d'un large environnement. Deux sites ont été en définitive retenus pour promouvoir le développement de premiers pôles industriels, correspondant chacun approximativement à 15 000 emplois secondaires, en tenant compte de leurs avantages particuliers d'environnement et des perspectives actuelles de développement des entreprises industrielles :

— un site sur la rive droite de la Moselle, entre Metz et Thionville,

— un site au Nord-Est de Toul.

D'autre part, ont été définies dans cette première partie les grandes lignes d'une politique d'implantation des grands établissements d'enseignement et de santé, suffisamment répartis pour assurer dans de bonnes conditions la satisfaction de besoins toujours croissants, mais en retenant pour quelques établissements une vocation unique dans la région à développer certains services de niveau supérieur. C'est ainsi que Nancy poursuivrait son expansion en matière de recherche scientifique et de recherche médicale, tandis que Metz pourrait plus spécialement s'orienter vers

les disciplines et les recherches appliquées.

2) L'importance donnée aux transports dans la politique d'aménagement de la métropole lorraine se justifie d'abord par la structure même de cette métropole qui doit se réaliser par l'association de plusieurs agglomérations de taille moyenne. Ce n'est qu'en assurant de très bonnes liaisons entre ces agglomérations qu'il sera possible de développer dans l'une ou l'autre d'entre elles certains services à un niveau réellement supérieur. Un programme particulier d'organisation des transports a été ainsi défini pour les quatre relations Nancy - Metz - Thionville, Nancy - Toul, Nancy - Lunéville et sillon mosellan - Bassin Sidérurgique. Outre l'aménagement des liaisons routières sous forme d'autoroutes et de routes express, ce programme comporte une extension et une amélioration du service de la desserte ferroviaire cadencée Nancy - Metz - Thionville et prévoit la possibilité d'aménager un certain nombre de liaisons nouvelles par transport en commun (Nancy - Toul, Metz - Thionville par la rive droite et par la rive gauche de la Moselle).

Pour que cette métropole soit véritablement au service de la région, il importe d'autre part que ses relations avec les centres de peuplement de la région puissent s'accroître. Un programme d'aménagement des liaisons a été également établi à cet effet, en tenant compte en particulier des grands projets d'équipement des

axes routiers nationaux et internationaux, et en prévoyant la possibilité d'établir une desserte ferroviaire cadencée sur des relations comme Metz - Bassin Houiller, Nancy - Epinal, Nancy - St-Dié.

La question des liaisons avec l'extérieur a été traitée en s'attachant plus particulièrement à des solutions pouvant être mises en œuvre facilement à court terme. Outre la question des liaisons routières avec la région parisienne, qui a fait l'objet des décisions récentes du Gouvernement, trois autres questions ont été examinées en détail. Pour les transports de voyageurs par chemin de fer, des propositions ont été faites pour qu'entre Nancy et Metz, d'une part, et Paris d'autre part, les horaires soient mieux adaptés et les temps de transports réduits afin de permettre des relations de demi-journée. Quant à la question des liaisons aériennes, elle fait encore l'objet de discussions notamment dans le cadre de la commission franco-allemande, en vue de définir les conditions d'une desserte aéronautique de niveau européen pour l'ensemble Lorraine - Sarre. Une solution pourrait être trouvée dans l'exploitation d'un aéroport commun. Trois sites possibles ont été retenus pour sa localisation : Grostenquin aéroport existant près du Bassin Houiller, Glatigny près de Metz, Louvigny - St-Jure entre Nancy et Metz. Dans l'attente d'une décision, il convient de réserver ces sites, tandis que peuvent être développés dès maintenant les relations aériennes de Metz et de Nancy vers Lille et Lyon.

Enfin le problème du transport des marchandises a été étudié, en tenant plus particulièrement compte de l'intérêt qu'a pour le développement industriel de la région, l'amélioration des conditions de transport de masse à moyenne et longue distance. C'est ainsi qu'ont été recensés les différents projets d'aménagement de voies navigables, pour raccorder le réseau lorrain à la région parisienne et à la Méditerranée. En même temps, ont été examinées les conditions dans lesquelles le chemin de fer pourrait offrir des solutions pour l'acheminement des marchandises vers les grandes zones de consommation (spécialisation des infrastructures, services rapides et trains blocs transcontinentaux).

Il a été proposé en conséquence qu'une étude d'ensemble soit entreprise afin de déterminer les modalités d'équipement et d'exploitation des grands axes vers la région parisienne et le sillon rhodanien, capables de satisfaire au mieux les besoins par une recherche systématique de l'abaissement des coûts de transport, et l'adaptation consécutive de la tarification aux conditions les plus avantageuses de coûts d'investissement et de délais de mise en œuvre.

3) Par-delà les limites des villes, prises au sens d'espaces urbanisés continus, de vastes agglomérations de fait se constituent par les incessants mouvements de personnes qui les sillonnent.

Autour de Metz et de Nancy se dessinent déjà de tels ensembles urbains.

Reconnaître ces agglomérations étendues, c'est se donner la possibilité d'introduire un changement significatif dans la politique d'équipement de villes moyennes et petites ; c'est apporter en particulier à Metz comme à Nancy une nouvelle dimension pour la conception de leurs équipements, en même temps qu'une grande variété de choix pour la localisation de ces équipements.

La troisième partie du schéma traite de l'aménagement des deux agglomérations étendues de la métropole : Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville (600 000 habitants en 1968 - 780 000 habitants en 1985) - Nancy - Toul - Lunéville (460 000 habitants en 1968 - 620 000 habitants en 1985). Mais en outre, un paragraphe particulier a été consacré au problème du développement du Bassin Houiller, pris au sens d'une agglomération étendue. L'aménagement proposé pour ce dernier devait répondre à deux objectifs : faciliter la reconversion des activités d'un ensemble de plus de 250 000 habitants, développer une certaine autonomie de vie urbaine. Un projet d'organisation de cette agglomération étendue a été établi en conséquence, s'appuyant sur le développement d'un axe principal, St-Avold - Carling - Creutzwald et de deux centres à Forbach et Sarreguemines.

• Dans le projet d'aménagement de l'agglomération étendue Nancy - Toul - Lunéville, un objectif essentiel a été mis en valeur : celui de la création d'une industrie puissante s'appuyant sur la croissance au plus

haut niveau des services supérieurs que possède déjà l'agglomération nancéenne et sur le développement de nouveaux services.

- Les opérations engagées au cours des plans précédents ont permis à l'agglomération nancéenne d'occuper la presque totalité de son site ; mais en même temps Nancy a commencé à s'ouvrir vers l'extérieur, en particulier vers Toul, qui a vu se créer récemment un nouveau noyau d'activités industrielles.

- Le projet d'organisation de cette agglomération étendue répond ainsi à un besoin actuel et s'inscrit dans la dynamique des prochaines années.

Ce projet, conçu en fonction d'un réseau déjà développé d'infrastructures de transport et de communication, s'appuiera sur les éléments suivants :

- la restructuration du centre de Nancy et le développement des équipements universitaires et hospitaliers dans le secteur de Brabois ;

- la promotion d'un pôle industriel au Nord-Est de Toul et la création d'un centre relais à Gondreville ;

- le développement du site industriel de Dombasle ;

- l'équipement en zone de loisirs et de détente de la forêt de Haye entre Nancy et Toul.

En ce qui concerne l'agglomération étendue Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville, deux objectifs particuliers ont été retenus : promouvoir le développement de services supérieurs, assurer la diversification des activités

industrielles. La mise en service, il y a quelques années, de l'autoroute Metz - Thionville et de la Moselle canalisée a fait apparaître l'orientation nouvelle du développement suivant un axe privilégié. Avec la réalisation dans les prochaines années du contournement Nord-Est de Metz, inscrit dans le projet d'autoroute Paris-Est, c'est toute la rive droite de la Moselle qui sera largement offerte pour renforcer cette structure linéaire. L'organisation de cette agglomération étendue, de part et d'autre de la Moselle, s'appuiera sur les éléments principaux suivants :

- le renforcement des centres de Thionville et de Metz, avec pour ce dernier la promotion d'un centre directionnel ;

- le développement d'un centre relais à Sémécourt, au carrefour des autoroutes Paris-Est et Metz-Thionville ;

- la promotion d'un pôle industriel sur la rive droite de la Moselle, à hauteur d'Hagondange ;

- le développement du site industriel Est de Metz ;

- l'aménagement du site industriel Nord de Thionville et de nouveaux sites d'urbanisation au Nord-Est de Metz et au Sud de Thionville.

III — Une première étape d'aménagement a été proposée au terme des premières années du septième plan. Un ensemble d'actions a été ainsi sélectionné en vue d'engager sur des bases nouvelles le développement de la métropole lorraine.

Le Groupe Central insiste tout particulièrement sur l'intérêt qui doit être attaché à la mise en œuvre de ces actions. Pour une part, il s'agit d'actions de prévoyance qui, engagées aujourd'hui, doivent assurer de bonnes conditions de passage aux étapes suivantes. Ces actions consistent principalement en mesures de protection et de préservation. Pour une autre part, il s'agit d'actions de promotion.

Des projets tels que pôles industriels, centres relais, centres directionnels, bases régionales de loisirs, ne peuvent être en effet développés seulement par l'engagement d'opérations d'équipement. Des institutions et des organismes adaptés devront les prendre en charge, soit pour leur conception, soit pour leur réalisation, soit pour leur gestion. Il n'est pas possible maintenant d'en préciser leur nature. Mais, ainsi que l'avait déjà souligné le Groupe Central lors de la présentation du livre blanc de la métropole, il importe que soient, en tout état de cause, recherchées les possibilités d'association des collectivités locales entre elles et à différents niveaux. Il conviendra notamment d'étudier de façon approfondie, ainsi que l'a souligné la C.O.D.E.R. les conditions de création de nouvelles structures d'aménagement urbain à l'échelle des agglomérations étendues. Enfin, pour une troisième part, il s'agit d'actions d'équipements qui devraient pouvoir être engagées au cours des prochaines années avec une certaine priorité.

Sur ces problèmes de conception et de gestion commune des grands équipements et services publics, une évo-

lution très sensible a été constatée, ainsi qu'en témoignent les votes unanimes de la C.O.D.E.R. en faveur d'un développement concerté des grands services : enseignement supérieur et recherche, équipement hospitalier régional, foires, équipements culturels. Il faut souligner également l'intervention de décisions de financement, communes à plusieurs villes et plusieurs départements pour des réalisations d'intérêt régional : études du parc naturel, aménagement du plan d'eau de Nonsard-Pannes, extension du C.H.U. de Nancy, routes d'accès aux champs de neige vosgiens, etc...

C'est dans ces conditions que le Groupe Central demande au Comité Interministériel de bien vouloir approuver le schéma d'aménagement de la métropole lorraine, ainsi que des directives particulières relatives à sa mise en œuvre, conformément au projet de décision ci-joint.

**RAPPORTS
DE LA COMMISSION
DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE
RÉGIONALE DE
LORRAINE (C.O.D.E.R.)**

C. O. D. E. R.

RAPPORT DE LA SECTION I : « DÉMOGRAPHIE, EMPLOI et ENSEIGNEMENT »

1 — RAPPORT SUR L'EMPLOI (rapporteur : M. CONRAUD)

La croissance et la diversification des activités industrielles en Lorraine constituent le seul garant véritable du développement régional.

C'est en effet essentiellement par l'intermédiaire de l'augmentation des revenus distribués dans la région que les services publics et privés pourront atteindre en quantité et surtout en qualité les niveaux permis par les connaissances et les moyens modernes.

Le schéma que l'O.R.E.A.M. nous soumet souligne très justement la priorité qui doit être donnée aux problèmes d'emploi dans l'aménagement régional. Il insiste à juste titre sur les conditions à réaliser pour atteindre un équilibre dynamique.

Marché du travail élargi

— par la création d'emplois diversifiés et de qualité ;

— par l'amélioration consécutive de l'environnement et notamment des moyens de déplacement ;

— par une politique d'harmonisation entre industrialisation et urbanisation.

Marché du travail ouvert

— par le développement d'un tertiaire ayant comme double mission de stimuler l'industrialisation et d'assurer d'autre part les services nécessaires à la population ;

— par l'augmentation des moyens d'enseignement et de formation.

Marché du travail transparent

— par une confrontation plus complète, plus centralisée et plus efficace des offres et des demandes d'emplois. Sur ce schéma théorique, la C.O.D.E.R. lorraine voudrait faire quelques observations et formuler quelques exigences susceptibles de garantir sa réalisation.

II — Les observations

a) La C.O.D.E.R. observe tout d'abord que si la densité du marché de l'emploi dans l'aire métropolitaine est une de ses qualités principales, cela ne doit pas pour autant négliger l'industrialisation des centres extra-métropolitains.

Ceux-ci sont indispensables à l'équilibre global de la Lorraine.

Etant donné le faible poids relatif de la région (environ 2 % de la population des pays du Marché Commun), l'une des clés de son développement et de la diversification de ses activités est précisément le renforcement de ses centres de peuplement périphériques en même temps que le renforcement de la métropole.

b) La croissance industrielle de la Région ne peut pas rester à l'état de souhait. Il faut en préciser les voies qui pourraient être les suivantes :

— tout d'abord, développement des entreprises existantes dans leurs spécialités actuelles,

— ensuite, développement diversifié de certaines de ces entreprises. La C.O.D.E.R. souhaite en particulier

que les secteurs de base amplifient le réinvestissement dans la région des moyens qu'elles dégagent de leurs activités actuelles, ces investissements s'orientant en priorité vers une transformation des productions régionales,

— enfin, par l'accueil d'entreprises extérieures venant transformer les demi-produits régionaux ou apportant des nouvelles activités dans la région.

c) En ce qui concerne la formation, la C.O.D.E.R. a toujours estimé qu'elle devait répondre simultanément à deux impératifs :

Préparer les jeunes et les adultes à un métier disponible à court terme et en même temps leur apporter les connaissances indispensables pour pouvoir dominer leur adaptation ultérieure à d'autres emplois si cela s'avérait nécessaire.

Cette exigence doit avoir pour effet de remettre le contenu et l'organisation de la formation sous la responsabilité conjointe des pouvoirs publics, du patronat et des représentants des travailleurs.

Dans le même esprit, la C.O.D.E.R. précise que la formation continue doit être ouverte à tous et non seulement à certaines catégories de personnel comme semble l'indiquer le schéma de l'O.R.E.A.M.

d) Enfin, en ce qui concerne les conditions de l'emploi à temps partiel et notamment à mi-temps, la C.O.D.E.R. est d'accord pour que de tels emplois à temps partiels puissent être offerts, principalement aux femmes et aux retraités qui le désiraient.

Mais elle insiste pour que ces salariés soient garantis comme les autres par la législation du travail et par la Convention Collective de leur profession.

D'autre part, elle souhaite que les possibilités de travail à temps réduit n'entraînent pas un sur-emploi encouragé par certains employeurs ou recherché par certains salariés, ajoutant un second emploi à un travail à plein temps, avec tous les risques que cela comporte (fatigue - accident - maladie - rendement médiocre, etc.).

Par ailleurs, la C.O.D.E.R. attire l'attention sur les risques de ce qui pourrait paraître un encouragement au développement des entreprises de placement temporaire.

Ce type de placement trouble en effet la transparence recherchée pour le marché de l'emploi en créant un marché parallèle échappant aux appréciations et aux règles communes.

12 Les conditions de réalisation

Consciente de l'importance du problème, la C.O.D.E.R. est soucieuse des conditions de mise en œuvre rapide du schéma qui lui est proposé. Il doit y avoir cohérence en effet entre les perspectives à long terme du schéma et les décisions ou les orientations d'aujourd'hui.

En ce qui concerne la démographie

Si la réalisation du schéma qui nous est proposé ne se concrétise pas rapi-

dement, la C.O.D.E.R. craint que le poids relativement faible de la Lorraine dans le Marché Commun, n'ait pour conséquence une poursuite du solde migratoire négatif des dernières années.

A cet égard, la C.O.D.E.R. constate avec inquiétude une certaine contradiction entre le schéma de développement présenté par l'O.R.E.A.M. et les options retenues pour la région dans la préparation du VI^e Plan.

Les perspectives du schéma d'aménagement concernant l'emploi, postulent obligatoirement une forte croissance de la population active employée en Lorraine et par conséquent le maintien du rythme d'immigration que la région a connu dans le passé.

Or, les hypothèses d'évolution de l'emploi actuellement retenues pour la préparation du VI^e Plan, semblent admettre la prolongation d'une tendance négative et par conséquent la prolongation de la cassure que le rythme de développement régional a connu du fait de l'évolution de l'emploi dans les secteurs de base depuis huit à dix ans.

Si nous maintenons la perspective de ce solde migratoire négatif, nous serions du même coup dans l'impossibilité de réaliser le schéma qui nous est soumis.

En ce qui concerne la qualification de la main-d'œuvre

L'O.R.E.A.M. insiste sur le fait qu'un développement régional harmonieux

passera par la diversification des industries lorraines, ce qui suppose une augmentation du nombre d'ouvriers qualifiés.

Or, les modalités de prévisions appliquées pour l'établissement de la carte scolaire de l'enseignement technique et le trop faible développement de la formation des adultes rendent aléatoire la réalisation de cette exigence.

S'il n'est pas possible de satisfaire les demandes en main-d'œuvre qualifiée des industries traditionnelles, comment serons-nous en mesure de répondre aux besoins des entreprises nouvelles qui sont indispensables pour élargir et diversifier le marché de l'emploi ?

Sans oublier que l'acceptation d'un solde migratoire négatif risque encore de se traduire par une hémorragie de main-d'œuvre qualifiée.

En ce qui concerne les infrastructures

Le progrès technique, l'ouverture du Marché Commun et la mondialisation des échanges entraînent une redistribution des activités dans les nouveaux espaces économiques.

Pour la Lorraine enclavée au milieu des terres et fabriquant des produits peu élaborés, cette évolution risque d'être préjudiciable tant que la région ne sera pas desservie par des voies de communications et des moyens de transports adaptés et peu coûteux.

Or, il faut bien constater un retard important des différents plans en ce qui concerne ces réalisations.

Dans ces conditions, il est à craindre que le schéma qui nous est soumis aujourd'hui ne rencontre des difficultés importantes pour réaliser ses objectifs concernant le marché de l'emploi.

La méconnaissance en haut lieu des problèmes réels de la Lorraine vient d'être confirmée d'ailleurs sur ce point par la décision concernant l'aménagement seulement partiel de la RN 4, pourtant essentiel au développement du sud lorrain.

En conclusion, la C.O.D.E.R., sous réserve des quelques observations ci-dessus, approuve les conditions du rapport pour la réalisation d'un meilleur marché de l'emploi en Lorraine dépendant à la fois d'un développement industriel dynamique et d'une augmentation des services aux entreprises et à la population.

Mais elle craint que faute d'une cohérence suffisante entre les projets proposés et les réalisations effectives, le développement régional ne soit très en retrait sur les perspectives proposées par le schéma d'aménagement.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité.)

2 - RAPPORT SUR LE COMMERCE DE GROS ET DE DÉTAIL (rapporteur : M. WIRTH)

La C.O.D.E.R. constate avec satisfaction que le projet de schéma d'aménagement établi par l'O.R.E.A.M. de

Lorraine réserve, pour la première fois dans un document administratif régional, une part relativement importante de ses études au commerce et à la distribution.

21 Commerce de gros

Elle approuve l'analyse qui est faite de la situation en matière de commerce de gros des denrées périssables et souhaite, avec l'O.R.E.A.M., que des terrains soient mis à la disposition des entreprises de distribution dans des zones appropriées mais que seuls des investissements légers soient engagés pour la création de marchés de gros, notamment à *Nancy - Heillecourt*.

En ce qui concerne la distribution des autres produits (non périssables), il paraît souhaitable de favoriser le regroupement d'entreprises dans des zones industrielles de desserrement (*Nancy - Heillecourt* et *Metz - Borny* notamment) en incitant les collectivités publiques et notamment les Chambres de Commerce à prendre la maîtrise d'œuvre de ces opérations.

La C.O.D.E.R. prend acte des conclusions provisoires des études faites pour le projet C.E.C.O.F.A. et approuve, dans une perspective à long terme, la possibilité de créer un centre polyvalent de distribution de gros à rayonnement régional dans la zone industrielle de *Metz-Nord*.

22 Commerce de détail

Considérant les expériences acquises à l'étranger, la C.O.D.E.R. propose comme objectif primordial le main-

tien et le développement de l'activité du commerce de détail au centre des villes.

Il faut, d'une part, éviter le gaspillage d'investissement que provoquerait la reconstitution des équipements généraux publics en périphérie.

Par ailleurs, il ne serait pas concevable d'abandonner purement et simplement le cadre historique et les trésors architecturaux ou autres, en un mot tout ce qui constitue notre art de vivre, au profit de centres commerciaux périphériques dont le seul intérêt serait d'offrir des facilités d'accès et de stationnement.

Dans ces conditions, la C.O.D.E.R. prend acte du résultat, d'ailleurs incomplet, des études auxquelles a procédé l'O.R.E.A.M. Elle considère que l'appréciation des surfaces de grandes unités dont la création est prévue d'ici à 1985 est bien aléatoire et sujette à caution comme il en est de tous les chiffres que l'on avance dans un secteur présentement aussi fluctuant et mouvant.

La C.O.D.E.R. demande qu'en tout premier lieu des moyens administratifs et financiers suffisants soient accordés aux collectivités locales afin de leur permettre d'entreprendre et d'achever rapidement, à un coût tel qu'une concurrence avec les centres périphériques puisse effectivement s'instaurer, des opérations de rénovation et de restructuration des centres anciens.

Afin de ne pas vouer ces opérations à l'échec, il est indispensable de moduler les créations de grandes surfaces périphériques de telle sorte qu'elles soient proportionnées à l'accroissement du pouvoir d'achat disponible dans la zone considérée. Des études de marché doivent, en conséquence, être faites et constamment remises à jour pour tenir compte des évolutions.

Des mesures spécifiques destinées à faciliter l'adaptation des commerçants indépendants à l'évolution économique doivent être prises, notamment par le développement des centres de formation et de perfectionnement ainsi que par l'attribution d'aides financières et la conversion.

Il serait possible d'envisager ensuite et progressivement la création de deux centres commerciaux régionaux dans chacune des agglomérations étendues du Sud et du Nord de la métropole.

Si les perspectives dégagées par l'O.R.E.A.M. pour *Nancy - Toul - Lunéville* recueillent l'accord de la C.O.D.E.R., elle insiste cependant pour que parallèlement à l'amorce du centre régional dans le site de *Semécourt*, soient rigoureusement accélérées les opérations de rénovations engagées dans le centre de *Metz*.

Elle souhaite que les études complémentaires soient faites afin de décider de l'opportunité et de la localisation de l'hypermarché envisagé pour la zone du Bassin Houiller - *Sarreguemines*.

La C.O.D.E.R. approuve les suggestions faites par l'O.R.E.A.M. afin qu'une coopération étroite s'instaure entre les deux foires principales de Lorraine, coopération qui pourrait aller jusqu'à la gestion commune des services nouveaux.

Elle considère qu'une politique de développement de salons spécialisés à vocation interrégionale ou internationale devrait être soutenue par les pouvoirs publics afin d'assurer leur maintien en Lorraine.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité moins quatre abstentions).

3 - RAPPORT SUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (rapporteur : M. WIRTH)

Le schéma d'aménagement de la métropole proposé par l'O.R.E.A.M. prend objectivement en compte les faits dominants de l'évolution récente des enseignements supérieurs :

- expansion rapide des effectifs,
- dispersion des équipements,
- loi d'orientation.

Il en résulte pour la Région Lorraine la nécessité de créer, en fonction des besoins, de nombreux nouveaux établissements non concurrents et plus ou moins dispersés selon leur niveau.

Les premières propositions de réalisations faites par l'O.R.E.A.M. pour les prochaines années à venir ne recueillent cependant pas toutes l'assentiment de la C.O.D.E.R. qui, d'autre part, les trouve incomplètes sur certains points essentiels.

En ce qui concerne les principes généraux, la C.O.D.E.R. souhaite que le développement des centres d'enseignement supérieur des agglomérations étendues de la métropole soit conçu dans l'unité académique lorraine et réalisé en commun par les responsables des universités de *Nancy*, de *Metz* et de *Strasbourg*, dans un esprit de coopération mais sans subordination des unes par rapport aux autres. Au contraire, il serait nécessaire de rechercher un développement harmonieux et équilibré, *Metz* s'appuyant au départ sur les moyens des universités de *Nancy* pour venir ensuite étayer à son tour les efforts de ces dernières dans les secteurs vers lesquels seront orientés les enseignements à *Metz*.

En tout état de cause, chaque unité d'enseignement supérieur doit pouvoir consacrer une partie de ses activités à la formation des chercheurs et à la recherche. Elle doit, par conséquent, avoir la possibilité d'instituer le troisième cycle des études supérieures ainsi que le prévoit l'article premier de la loi d'orientation.

Les implications financières que comporte la création d'un centre de recherche rendent particulièrement évidente la nécessité d'une concertation étroite entre les diverses universités ou établissements mais sans que soit nécessairement instituée une gestion commune des nouveaux équipements. Compte tenu du retard que doit rattraper l'université de *Metz* qui dessert une zone de recrutement d'un million d'habitants et face à la multiplication impressionnante des universités étrangères voisines, il y a lieu

d'inscrire le développement universitaire du Nord de la Lorraine au premier plan des actions prioritaires de la métropole.

Ces principes étant admis, la C.O.D.E.R. souhaite que simultanément à la réalisation de l'unité régionale sur les grandes options d'aménagement et notamment de l'organisation administrative et judiciaire de la région, soit décidée l'unité académique lorraine et la création du Conseil Régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche prévu par la loi d'orientation. En attendant cette création, elle souhaite qu'une concertation s'instaure entre les responsables de l'enseignement supérieur de l'ensemble des universités de Lorraine qui se tiendraient en relation étroite avec le comité régional de la formation professionnelle et de la promotion sociale.

La C.O.D.E.R. insiste particulièrement sur la nécessité de faciliter au maximum les possibilités de communication entre les différents centres universitaires et les centres de peuplement de Lorraine. Une desserte aéronautique commode est nécessaire aux villes où se trouve un centre de recherche.

La C.O.D.E.R. approuve les préoccupations de bonne utilisation des services communs qu'exprime l'O.R.E.A.M., bien que la situation soit généralement inverse, en ce sens que les services et œuvres universitaires ne sont pas suffisamment développés pour faire face à la demande. Un gros effort est à faire dans ce domaine. Ce souci conduit à limi-

ter le nombre des centres universitaires. Toutefois, le développement des départements des Instituts Universitaires de Technologie comme ceux qui ont été créés à *Epinal* et *Longwy* doit être poursuivi dans la métropole ou dans les zones de peuplement ou d'environnement spécifique.

Un assouplissement des règles administratives actuelles devrait permettre de définir les programmes et de créer régionalement de nouveaux départements d'I.U.T. notamment dans le secteur de la santé.

Quant à la localisation des nouveaux établissements, la C.O.D.E.R. estime qu'ils doivent être, de préférence, insérés dans le tissu urbain tout en tenant compte du développement de l'urbanisation prévisible à moyen terme.

Elle approuve donc les propositions de l'O.R.E.A.M. qui vont dans ce sens, étant entendu que des sites neufs devront être réservés pour l'implantation des équipements impliquant des surfaces importantes qui pourraient être dégagées dans les centres anciens.

La C.O.D.E.R. souhaite en outre une amélioration importante des relations entre l'université et les différents secteurs d'activité économique dans le but d'adapter les enseignements aux besoins des professions, tant du point de vue qualitatif que quantitatif.

Il apparaît, en effet, que les moyens mis à la disposition de l'enseignement supérieur ne sont pas toujours utilisés de façon rationnelle et il est indispensable que les possibilités nouvelles dont pourra disposer la région

soient orientées vers des domaines actuels non couverts et susceptibles d'offrir des débouchés.

A cet égard, la C.O.D.E.R. demande que des disciplines comme celles de la technologie, de la gestion et de la commercialisation fassent l'objet, comme dans divers autres pays hautement industrialisés, d'enseignements de niveau supérieur incluant la part indispensable de recherche fondamentale et appliquée.

Elle insiste sur la nécessité de développer considérablement la formation des adultes dans les établissements d'enseignement publics ou privés, afin d'offrir à l'ensemble des travailleurs des possibilités bien adaptées de formation permanente, domaine dans lequel la région s'est déjà distinguée avec l'I.N.F.A., le C.U.C.E.S., le C.A.M.O.S. et d'autres organismes de haute valeur.

A ce sujet, elle rappelle la demande de création en Lorraine du centre national de recherche et de prospective en matière de formation, qu'elle a formulée lors de sa précédente session.

Sous ces réserves et avec ces modifications, la C.O.D.E.R. approuve les propositions formulées dans le domaine de l'enseignement et de la formation en soulignant avec force l'importance primordiale de leur réalisation complète dans les délais prévus si l'on veut créer les conditions nécessaires et indispensables à l'expansion économique et sociale en Lorraine.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité moins trois abstentions).

RAPPORTS DE LA SECTION II : « ARMATURE URBAINE - ÉQUIPEMENT URBAIN »

1 - RAPPORT SUR L'ARMATURE URBAINE ET L'ÉQUIPEMENT URBAIN
(rapporteur : M. GUERMONT)

La section n° 2 « Armature urbaine, équipement urbain » de la Commission de Développement Economique Régional, après avoir pris connaissance du schéma d'aménagement de la métropole lorraine établi par l'O.R.E.A.M. et après avoir, lors de la réunion qui s'est tenue le 14 mai 1970, entendu les explications complémentaires données par le Directeur de l'O.R.E.A.M., estime que :

1) La première priorité de l'aménagement urbain régional est, comme la Commission l'avait souligné dans son avis sur le rapport établi par M. le Préfet de Région concernant les orientations principales du VI^e Plan en Lorraine, de *favoriser la création de nouvelles activités.*

a) Par la création de nouvelles zones industrielles.

Le schéma établi par l'O.R.E.A.M. répond sur ce point aux préoccupations de la C.O.D.E.R. puisqu'il prévoit que la politique lorraine d'industrialisation doit avoir pour objectifs d'adapter l'offre des villes à la demande diversifiée des industriels, grâce à trois éléments :

- les zones industrielles,
- l'accueil et la localisation des grands établissements,
- les pôles industriels.

Ces éléments devraient normalement permettre à la Région de répondre aux exigences des demandeurs en leur offrant de larges possibilités de choix.

b) Par la mise en service de voies rapides et une exploitation plus poussée des infrastructures existantes.

Le schéma établi par l'O.R.E.A.M. classe avec le n° 1 la liaison interne *Nancy - Metz - Thionville* et demande que l'autoroute A 31 « artère maîtresse de la métropole » soit terminée au plus vite. La C.O.D.E.R. insiste pour que ce projet devienne une réalité dès la fin de 1972. Sans cette liaison, l'organisation spatiale de la métropole ne peut être envisagée, car c'est elle qui est le trait d'union privilégié des agglomérations étendues *Nancy - Toul - Lunéville* et *Metz - Thionville - Fensch - Orne.*

Cette priorité accordée à *Nancy - Metz - Thionville* ne doit pas faire oublier que pour structurer les agglomérations étendues et en faire les villes de demain, des infrastructures de transport sont nécessaires à l'intérieur de ces agglomérations, notamment les liaisons *Nancy - Lunéville*, *Nancy - Toul*, *Metz - Briey*, *Conflans*, Vallée de la *Fensch - Thionville*, Vallée de l'*Orne - Briey.*

Par ailleurs, les centres de peuplement doivent trouver dans la métropole les services supérieurs dont ils ont besoin et pour cela doivent y être correctement reliés. Les liaisons *Metz - Verdun*, *Thionville - Longwy*, *Thionville - Bassin Houiller*, *Metz -*

Bassin Houiller - Sarreguemines, *Nancy - Epinal*, *Remiremont* et au-delà, *Nancy - Saint-Dié*, prolongée vers l'Alsace par le tunnel de *Sainte-Marie-aux-Mines*, *Nancy - Sarreguemines*, sont nécessaires pour la satisfaction de ces besoins.

La C.O.D.E.R. insiste pour que des dessertes cadencées ferroviaires ou routières soient mises en place à l'intérieur et entre les agglomérations étendues de même qu'entre la métropole et les centres de peuplement.

c) Par une politique des agglomérations étendues.

Comme la C.O.D.E.R. l'avait demandé dans son avis concernant le Livre Blanc sur la métropole lorraine, le schéma établi par l'O.R.E.A.M. prend en compte les agglomérations étendues.

La C.O.D.E.R. consciente de l'importance de ces agglomérations étendues demande que de nouvelles structures communales et urbaines soient étudiées et mises en place par le Gouvernement, en accord avec les collectivités intéressées, seul moyen de permettre des réalisations communes indispensables et de résoudre les problèmes de croissance urbaine.

2) La seconde priorité concerne la formation et les équipements sanitaires et sociaux, socio-éducatifs et l'habitat.

La C.O.D.E.R. a déjà dit que « tous les équipements collectifs ont leur utilité et le choix de deux équipements

collectifs prioritaires ne signifie pas que les secteurs du logement, de l'équipement socio-éducatif, culturel ou sportif, doivent être négligés ».

Toutefois, au niveau de la promotion d'une métropole, l'enseignement supérieur et les équipements sanitaires ont un rôle moteur important.

a) L'enseignement supérieur

La C.O.D.E.R. reconnaît en matière d'enseignement supérieur et de recherche le rôle principal du Centre Universitaire de *Nancy* doté notamment de deux universités de type classique et d'un institut polytechnique ; mais la C.O.D.E.R. regrette la vocation par trop limitée assignée à l'Université du Nord de la métropole lorraine.

Elle estime qu'une université ne peut se passer d'un troisième cycle, la recherche étant indissociable d'un enseignement de qualité. Une telle limitation ruinerait le résultat des efforts considérables déjà accomplis dans le domaine de la recherche comme dans celui de l'enseignement.

Il faut également souligner l'importance des moyens de recherche privés existant dans le Nord de la métropole lorraine et la collaboration déjà bien engagée entre l'Université, l'École Nationale d'Ingénieurs de *Metz* et les milieux économiques.

C'est en reconnaissant une vocation pleine et entière à l'Université du Nord de la métropole que pourra s'établir une saine collaboration et

dans le cadre d'une complémentarité entre les universités lorraines, notamment au sein d'un Conseil régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

b) Les équipements sanitaires.

L'O.R.E.A.M. présente dans son schéma de la métropole, trois solutions pour répondre aux besoins qui se manifesteront d'ici 1985. La préférence de la C.O.D.E.R. va à la solution n° 3 qui préconise la création d'un deuxième centre hospitalier régional dans le Nord de la métropole, complémentaire au C.H.U. de *Nancy*. Ce choix apparaît à la C.O.D.E.R. comme de nature à mieux développer la coopération entre les deux agglomérations étendues de la métropole.

c) L'habitat.

La C.O.D.E.R. de Lorraine approuve les objectifs d'une politique de l'habitat tels qu'ils sont définis dans le schéma d'aménagement.

Elle insiste cependant sur la nécessité de donner à cette politique l'ampleur quantitative et qualitative souhaitable.

La C.O.D.E.R. souhaite en particulier que les problèmes fonciers ne constituent pas un handicap au développement de cette politique et que la réglementation, notamment celle concernant les normes de surface, soit adaptée aux besoins propres de la Région.

(Ce rapport est adopté à l'unanimité).

2 – RAPPORT SUR LES ÉQUIPEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX (rapporteur M^e JACQUOT)

L'aire métropolitaine lorraine est et sera le lieu de vie d'une population très nombreuse dont les besoins en équipements collectifs sont et seront très importants. A cette population s'ajoutent celles du reste de la région et, même dans certains cas, celles de régions voisines. Les centres de peuplement moins importants de la région recevront quant à eux les équipements correspondant à leur taille et à leurs besoins ordinaires.

Le schéma de l'O.R.E.A.M. tient compte du souci exprimé à plusieurs reprises par la C.O.D.E.R. de voir respecter un équilibre et une cohérence nécessaire dans la définition et la réalisation des équipements généraux de l'aire métropolitaine et des centres de peuplement.

La C.O.D.E.R. se félicite qu'au niveau des définitions où nous nous trouvons, les centres de peuplement soient également pris en compte.

Le schéma qui nous est soumis, propose pour chacun des secteurs d'équipement retenus des projets formant un ensemble cohérent et capables de fournir, lorsqu'ils seront réalisés, un environnement satisfaisant pour le développement de l'économie régionale.

Dans les domaines intéressant la vie des familles et des personnes, tous les secteurs n'ont cependant pas été

retenus ou pris en considération avec le même attachement et l'on peut craindre que l'aire métropolitaine et la région demeurent plus rentables pour les entreprises qu'agréables pour les hommes et surtout pour certaines catégories de populations comme les jeunes, les handicapés et les personnes âgées, dont il est vrai que l'utilité économique directe n'est pas évidente, mais qui constituent une fraction très importante de la population régionale.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne les secteurs relevant du présent avis, aucune place n'est faite aux équipements sociaux pour quelque catégorie de population que ce soit. La C.O.D.E.R. déplore cet état de fait et demande que le schéma reçoive les compléments nécessaires dans un chapitre qui regrouperait les « Services aux hommes » et serait le symétrique de celui intitulé « Services aux entreprises ».

En ce qui concerne les équipements sanitaires, le schéma est plus étoffé. Il appelle cependant plusieurs observations :

1 — La définition des fonctions des hôpitaux paraît incomplète et ceci peut conduire à une fausse conception de l'armature hospitalière régionale. Une fonction essentielle d'un hôpital hautement équipé est, en effet, celle d'établir des diagnostics mais il n'en découle pas obligatoirement la nécessité d'y héberger et d'y soigner tout malade ou tout blessé dont l'état justifie l'hospitalisation.

Un centre hospitalier régional doit d'abord être un centre de diagnostics, de soins, d'enseignements et de recherches de très hauts niveaux. Sa fonction d'hébergement ne se justifie que pour les patients devant recevoir des soins très qualifiés ou nécessitant un équipement très coûteux. Il paraît, au contraire, avantageux d'hospitaliser les autres malades ou blessés et les convalescents le plus près possible de leur domicile.

L'armature hospitalière doit donc comporter des établissements dispersés, notamment dans les centres de peuplement, et capables de recevoir les patients dont l'état n'appelle pas, ou plus, de traitements extraordinaires. Dans cette optique et en l'état actuel des choses, l'hôpital, hors métropole, dont la reconstruction et l'extension sont les plus urgentes, est celui de *Bar-le-Duc*.

2 — La détermination de la taille et de l'orientation à donner aux hôpitaux futurs et par conséquent l'estimation des besoins à satisfaire, ne peuvent être faites avec une précision suffisante en l'état actuel de nos connaissances des moyens existants.

La C.O.D.E.R. demande donc, avant de prendre définitivement position, que les conclusions des études en cours lui soient communiquées. Elle demande, d'autre part, que les programmes qui découleront de ces études tiennent compte des observations faites ci-dessus et de l'ensemble des sortes d'équipements publics et privés, spécialisés ou particuliers. Elle estime

nécessaire de définir la place donnée respectivement aux secteurs sanitaires publics et privés. Surtout, en ce qui concerne la définition des besoins, elle s'élève à nouveau contre l'utilisation de normes moyennes nationales, car la région n'est pas économiquement, sociologiquement et sanitairelement une région moyenne et l'application brutale de ces normes peut conduire à des erreurs dans la définition de la nature et surtout de la taille des équipements.

3 — Le schéma de l'O.R.E.A.M. propose trois conceptions différentes pour le développement des équipements de santé de plus hauts niveaux situés dans la métropole.

En l'état actuel de son information et en se plaçant sur le plan des principes, la C.O.D.E.R. se rallie à la troisième des propositions faites en insistant sur la nécessité absolue de veiller, en créant les concertations des moyens du C.H.U. de *Nancy* et de ceux dont disposera le Centre Hospitalier Régional Nord métropole dans les domaines des diagnostics, utiles, à la complémentarité réelle des soins, de l'hébergement, de l'enseignement et de la recherche.

L'unité de conception et de réalisation lui paraît aussi essentielle dans les secteurs de la santé que dans les autres et, notamment, que dans ceux des enseignements supérieurs et de la recherche qui leur sont d'ailleurs liés.

4 — Si l'application des principes de concertation et de cohérence des réalisations, en matière de santé, sur tout

l'espace régional, peut être mise en pratique, un grand progrès sera acquis.

Cependant, dans les domaines de la santé comme dans les autres, la meilleure efficacité ne sera atteinte que si la cohérence existe dans la réalisation de toutes les sortes d'équipements. Il est évident, par exemple, que la meilleure utilité du système hospitalier dépend des qualités des moyens de transport et de communication et des moyens d'information. Et la modernisation ou même, dans certains cas, la création de ceux-ci et de ceux-là, conditionnent la mise en œuvre des moyens de santé.

5 — Enfin, la C.O.D.E.R. s'étonne de ne trouver nulle part mention dans le schéma de l'idée de médecine préventive qui lui paraît être riche d'avenir. Elle rappelle que, grâce à la Sécurité Sociale, Nancy est dotée d'un Centre de Médecine Préventive qui est le premier d'Europe par la qualité de ses équipements. Elle est persuadée qu'il vaut mieux prévenir que guérir et demande que la carte hospitalière régionale en cours d'élaboration fasse la plus large place à la notion de santé et à la programmation de moyens de prévention des risques sociaux et notamment des risques sanitaires.

En conclusion, la C.O.D.E.R. demande que le schéma qui lui est proposé soit complété et prenne en compte, également, les équipements sanitaires privés ou spécialisés et les équipements sociaux non hospitaliers.

Deuxièmement, la C.O.D.E.R. demande que le schéma qui lui est proposé soit complété et prenne en compte, également, les équipements sanitaires privés ou spécialisés et les équipements sociaux non hospitaliers.

Deuxièmement, la C.O.D.E.R. demande que la carte hospitalière régionale soit établie le plus rapidement possible en tenant compte des caractères spécifiques de la région et en veillant à ce que la réalisation des équipements nouveaux se fasse par une concertation régionale.

Enfin, la C.O.D.E.R. demande que, dans les études et les réalisations qui en découleront, la plus large place soit faite à la notion de santé et à celle de médecine préventive.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité).

3 — RAPPORT SUR L'ÉQUIPEMENT CULTUREL, SPORTIF ET SOCIO-ÉDUCATIF (rapporteur : M. GUERMONT)

La C.O.D.E.R. donne son accord aux principales orientations d'aménagement présentées par l'O.R.E.A.M.

1 — Elle souscrit notamment au programme de développement des *bases de plein air et de loisirs autour des plans d'eau*. On peut toutefois regretter que ne soit pas prévue une spécialisation des activités autour de quelques plans d'eau, par exemple, promenades et baignades familiales, sports nautiques, aquarium et réserve

d'animaux aquatiques, pêche... A l'évidence, des pratiques de sport (motonautisme...) sont incompatibles avec les besoins de détente des familles ; il est indispensable qu'on tienne compte du fait que certaines activités en excluent d'autres.

2 — Un effort de développement des *équipements de neige dans les Vosges* est évidemment nécessaire ; mais il ne faudrait pas limiter celui-ci à la multiplication des remontées mécaniques. Il apparaît également très souhaitable de prévoir la spécialisation de quelques sites et une diversification des modes d'hébergement. Certaines pistes seraient à réserver aux sportifs aguerris et se verraient équipées de chalets gérés par des organisations de jeunesse ; d'autres accueilleraient des familles ou des classes de neige du type « Villages - Vacances - Familles ».

Une meilleure utilisation de ces équipements suppose également une amélioration des moyens des transports collectifs et individuels de même que l'aménagement de parkings en nombre suffisant près des champs de neige.

3 — S'il est opportun d'envisager la création de *grands équipements sportifs* capables d'accueillir plusieurs dizaines de milliers de spectateurs, il ne faudrait pas pour autant négliger les besoins considérables que réclame la pratique, en développement croissant, des sports traditionnels (natation, foot-ball...) alors que, malgré les efforts récents, les agglomérations lorraines restent sous-équipées.

4 — *Le Parc Naturel Régional* est un élément important dans l'aménagement des loisirs du tourisme en Lorraine. Le principe d'un parc scindé en deux unités géographiquement distinctes mais dépendant du même organisme de gestion, paraît susceptible de mieux satisfaire les besoins des habitants d'une métropole très étendue. Le site Ouest (côte de Moselle et Woëvre) répond essentiellement à une demande de loisirs de proximité (fin de journée ou après-midi dominicale). En revanche, le site Est, plus éloigné de la métropole et particulièrement de ses extrêmes, ne répond guère aux conditions d'une utilisation d'après-midi. En outre, il ne présente pas une grande originalité géographique : absence de relief. Toutefois les plans d'eau attireront un certain tourisme (notamment du bassin sarro-lorrain) et la faune et la flore particulièrement intéressantes dans ce secteur, si elles sont protégées, peuvent constituer un élément attractif. Mais ne serait-il pas souhaitable de prévoir des équipements de week-end et un prolongement du site jusqu'au massif vosgien ?

Il est important d'envisager dès maintenant la protection de la réserve botanique de certaines parties des Hautes Vosges. A cet égard, le jardin du *Chitelet* (massif du Hohneck) possède une flore « alpine » remarquable déjà mise en valeur. Cette réserve botanique mérite d'être aménagée et développée.

5 — On peut s'étonner au chapitre des *équipements culturels à rayonnement métropolitain* de ne trouver

aucune proposition concernant les activités socio-éducatives qui sont cependant très liées aux activités culturelles. Il est certain que ces équipements ont rarement une dimension métropolitaine ; néanmoins, on peut signaler l'existence d'un centre tel que celui de *Vigy* dont le rayonnement est régional.

Ce centre est géré par une interassociation ADEPPA (Association Départementale d'Education Populaire et de Plein Air). Celle-ci met ses locaux à la disposition d'associations diverses à caractère social, régionales et extrarégionales, pour des sessions et stages de formation de toute nature. Ce centre rend donc, dans le domaine socio-éducatif, des services assez analogues au Centre Culturel des Prémontrés.

Ne faudrait-il pas au sujet des Théâtres et Maisons de la Culture, être plus explicite et proposer la mise sur pied d'un organisme métropolitain de gestion des troupes et des salles et de programmation des spectacles ? Cet organisme permettrait de coordonner les activités culturelles, de faire une publicité commune et de répartir les risques financiers.

Les actions sur les transports, envisagées par le rapport de l'O.R.E.A.M. et favorisant la mobilité des amateurs de grandes manifestations culturelles et sportives, sont à encourager énergiquement.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité).

1 - RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET L'INDUSTRIALISATION (rapporteur : M. de GUERRE)

11 Considérations générales

Le schéma d'aménagement de la métropole lorraine constitue le cadre général pour tous les projets, décisions et mesures propres à son équipement. La section « Développement industriel » est chargée d'en faire l'analyse principalement sous l'angle de l'industrialisation, étant constaté que les orientations, proposées pour 1985, dépassent celles du VI^e Plan.

Certes, l'aménagement de l'aire métropolitaine ne peut être dissocié de la région. Mais s'il est vrai que de la prospérité de la métropole dépend celle de la région, comme de la clé de voûte dépend l'ensemble de l'édifice, c'est par une répartition harmonieuse de ses équipements que l'aire métropolitaine sera capable de souder l'unité économique de la Lorraine et d'assumer la promotion de son environnement régional.

Plus que jamais, il n'est de progrès économique sans industrialisation. En effet, cette dernière est créatrice d'emplois secondaires, et, sous certaines conditions, d'emplois induits par le développement du tertiaire moyen et supérieur.

Assurément, la région possède, de longue date, un secteur secondaire

important puisqu'il représente environ 50 % de la population active contre 40 % environ pour la France entière. Mais ce secteur se caractérise par la primauté de l'industrie lourde qui s'accompagne de la prédominance des grands établissements industriels et de la faiblesse des emplois féminins.

D'autre part, ce même secteur lourd doit se moderniser pour rester compétitif sur les plans intérieur et extérieur. C'est ainsi que la sidérurgie s'est regroupée pour mieux mesurer ses forces, face à la concurrence maritime française et étrangère. Elle se modernise, affirmant par là sa foi dans la vocation sidérurgique de la région. La C.O.D.E.R. demande l'accroissement de la production sidérurgique lorraine dans le cadre du développement de la production française.

De leur côté, les industries extractives de charbon et de fer soutiennent, elles aussi, cette concurrence, grâce à leurs efforts de modernisation. Par ailleurs, l'augmentation des besoins en coke sidérurgique devrait apporter aux houillères un regain d'activité pour leurs gisements de très haut rendement et dotés de réserves importantes de charbon propre à la cokéfaction.

C'est pourquoi, la C.O.D.E.R. estime qu'il faut entretenir le potentiel des industries de base, car il est parfois plus économique de maintenir en place des installations, en les modernisant, que de créer de toutes pièces des industries nouvelles.

L'industrie textile a connu, pour sa part, des bouleversements dus à ses structures propres et à la perte de ses marchés traditionnels. Cependant, elle a su retrouver la place économique qu'elle occupait au sein de la région par des efforts de productivité et par la conquête de nouveaux marchés grâce à l'innovation dans ses fabrications.

L'agriculture n'a pas échappé, non plus, à la loi moderne de restructuration et à l'adaptation nécessaire de ses moyens à une meilleure commercialisation des produits agricoles.

Les autres branches d'activité ont observé, pour la plupart, une évolution favorable de l'emploi, soit par accroissement des effectifs des établissements existants, soit aussi par des implantations nouvelles (*Citroën* à Metz, *Kleber-Colombes* à Toul, *Michelin* à Epinal), pour ne citer que les plus importantes.

C'est ainsi que dans le secteur de l'industrie chimique, il faut noter l'essor spectaculaire de la plateforme chimique de *Carling*, notamment en matière de carbochimie et d'oléochimie, assurant la création de nombreux emplois et multipliant les échanges avec les installations complémentaires sarroises. De plus, il faut signaler que la Lorraine produit 85 % du carbonate de soude français et 45 % du sel commercialisé. On observe d'autre part, l'existence à Dieuze comme à Sarralbe d'ensembles industriels importants, pour la fabrication des

produits de la chimie, dont le maintien et le développement sont nécessaires à l'équilibre de cette partie de la Lorraine.

Notons en outre que la région comporte différents ateliers artisanaux qui pourraient aisément se transformer en petites entreprises si l'on pouvait former l'encadrement à la gestion des entreprises.

De la même façon, le secteur de la transformation des métaux serait un créateur plus important d'emplois si son développement était favorable, notamment par la transformation sur place de l'acier produit dans la région.

Enfin, le secteur tertiaire, dont la progression se poursuivra doit pour sa part susciter dans l'avenir de nombreux emplois et l'aménagement de la métropole devra lui fournir les moyens nécessaires à cette action.

Quelque appréciables que soient les résultats constatés précédemment, tant dans les industries de base que dans les autres secteurs, la Lorraine devra de plus en plus attirer des activités nouvelles, *non seulement* pour améliorer sa structure industrielle et compenser, le cas échéant, des pertes d'emplois, *mais* pour assurer l'emploi à une population active qui doit passer de huit cent quarante mille à un million de personnes en 1985.

L'industrialisation de l'aire métropolitaine est donc une nécessité absolue par l'effet d'entraînement et d'accélération qu'elle est appelée à jouer à

l'égard de son environnement régional. Regroupant près de la moitié de la population de la région, la métropole ne jouera pleinement ce rôle que si les centres de peuplement qui la composent sont bien reliés entre eux par des voies de communication et des moyens de transport, rapides et peu onéreux et si ce faisceau de moyens irradie en direction des autres centres de peuplement de la Lorraine, et de là, vers les régions et pays voisins. Le texte du schéma ne dit-il pas « qu'actuellement les pays riches sont irrigués par des réseaux de plus en plus complexes et diversifiés de communication » ?

Outre la création ou l'amélioration des liaisons et moyens de transport, deux autres conditions sont nécessaires à une industrialisation de plein emploi. L'une implique l'implantation d'industries diversifiées et de haute productivité, capables d'assurer de meilleurs salaires en même temps qu'une amélioration des conditions de travail et d'environnement. Elle suppose également le développement des actions de formation permanente des adultes et l'adaptation de cette dernière aux besoins réels de l'économie. L'autre concerne la localisation de ces mêmes industries. A notre époque, le cadre de vie constitue un atout ou un handicap qui pèse d'un grand poids sur le développement d'une région. C'est donc à proximité des villes que doivent s'installer les usines, car elles ne seront génératrices d'emplois induits qu'en étant reliées aux pôles urbains.

12 Observations

Les remarques que nous formulerons seront les unes d'ordre général, et les autres d'ordre plus particulier.

Tout d'abord, le schéma, d'une manière générale, n'insiste pas suffisamment sur l'aspect concurrentiel de l'industrialisation. La compétition européenne et internationale, en effet, commande que notre région dispose d'une industrialisation diversifiée et de haute qualité. Sa position géographique au « cœur » du Marché Commun constitue un atout considérable qui ne saurait plus être contesté. Ainsi, c'est grâce à cette situation privilégiée que la plateforme chimique de *Carling* doit pour partie son succès.

Néanmoins, la C.O.D.E.R. rappelle que la situation de région frontalière de la Lorraine constitue aussi un certain frein à son développement économique et la rend partiellement vulnérable. Elle souhaite vivement qu'il y soit mis un terme par un système approprié d'aides et une harmonisation véritable des politiques, dans le cadre du Marché Commun.

Elle demande aussi que des aides financières substantielles soient accordées à l'ensemble des zones de développement industriel.

La Lorraine ne doit donc pas perdre l'enjeu du développement industriel ni se laisser distancer par les pays voisins fortement industrialisés et donc compétitifs tant en matière de salaires que de produits.

De même, elle doit affronter la concurrence des autres régions et métropoles françaises, qui, par suite de l'apparition de nouvelles sources d'énergie, des bouleversements dans les conditions de transport et les voies de communication, en plus de leur environnement climatique et culturel propres, voient décupler leurs chances d'industrialisation.

Dans ce but, la politique de développement industriel peut se concevoir autour des trois modes d'industrialisation définis dans le schéma, à savoir : le développement des zones industrielles, l'accueil des grands établissements et la création de pôles industriels dans chacune des agglomérations étendues. Cette politique permettra la diversification nécessaire des activités de la région. Cependant, une attention particulière doit être apportée à l'amélioration des voies de communication et des transports pour permettre à la fois la mobilité de la main-d'œuvre, l'accès, pour la population de la région, aux services de la métropole, et bien entendu, des échanges rapides ou peu onéreux des produits fabriqués. L'industrialisation ne peut se concevoir sans la réalisation de ces liaisons.

C'est du reste, autour de ces deux éléments que s'articulent les observations particulières suscitées par la lecture du schéma :

121 — Liaisons

a) Voies fluviales :

Le schéma pose la question du choix relatif à l'axe Est-Ouest entre la voie ferrée et la voie fluviale pour le

transport des marchandises. Il n'a pas semblé possible à la C.O.D.E.R. d'établir, dès maintenant, des priorités entre les différents modes de transports. Il est communément admis qu'un axe de communication, pour remplir pleinement son rôle, doit comporter les trois moyens que sont la voie ferrée, la route et la voie d'eau. La C.O.D.E.R. souligne le retard considérable de la France en ce domaine par rapport aux pays voisins. Elle constate également que les ports français ne jouissent pas d'un arrière-pays actif à l'exemple des ports étrangers.

Plus particulièrement la voie d'eau reste le moyen adapté au transport des produits pondéreux et permet les courants d'échanges, non seulement entre les bassins industriels français, mais entre la France industrielle et agricole et l'Europe, de la Manche à la Mer Noire et de la Mer du Nord à la Méditerranée. La C.O.D.E.R. insiste, à cet égard, sur la réalisation concomitante des axes Nord-Sud et Est-Ouest.

Les industries de base lorraines, de par les infrastructures dont elles disposent, resteraient compétitives grâce aux voies fluviales, dans l'éventualité de l'importation de leurs matières premières ou de leurs sources d'énergie.

Enfin, la création de voies fluviales représente un élément concurrentiel utile, sinon nécessaire, vis-à-vis de la voie ferrée.

b) Voies routières :

Les difficultés actuelles de parcours et notamment de franchissement des

Hauts de Moselle, des Hauts de Meuse et de l'Argonne, militent en faveur de la réalisation prioritaire des liaisons autoroutières et express avec Paris, au départ de la Lorraine. Cette réalisation aurait, en outre, un effet « structurant » et de cohésion entre les différentes parties de la région.

La C.O.D.E.R. insiste sur l'urgence de la réalisation de la voie express *Nancy - Epinal - Remiremont*, compte tenu de la fréquentation de cette liaison vers le Sud-Est.

Indépendamment des grands axes, il convient que les centres industriels soient reliés entre eux et à ces derniers par des liaisons de bonne qualité et hors-gel.

Il faut, enfin, procéder à l'amélioration des voies existantes afin de désencombrer les villes et les vallées industrielles.

c) Voies aériennes :

Au regard de l'industrialisation, la création d'un aéroport européen, voire intercontinental, apparaît indispensable. En effet, la Lorraine dispose ou disposera des sites et des infrastructures telles que pistes et autoroutes, susceptibles d'accueillir ce projet dont la réalisation doit intéresser également la Sarre et le Nord de l'Alsace. Le développement de son activité, tant pour le fret que pour le trafic des voyageurs, est capable, tel un port de mer moderne, de faire un jour de cet aéroport un véritable pôle d'industrialisation.

Il convient de mentionner qu'il existe dans le Vosges, au service du Sud

de la Lorraine, à trente minutes au Sud de Nancy, un aérodrome régional secondaire, ouvert dès maintenant, jour et nuit, à des appareils du type « Caravelle » et qui pourrait, moyennant de très modestes aménagements, dès aujourd'hui chiffrés, accueillir des avions plus lourds tels que les Boeing 707.

122 — Industrialisation

— Pôles industriels :

La C.O.D.E.R. exprime son accord avec les prévisions du schéma de l'O.R.E.A.M. portant sur trois catégories de sites industriels :

- les zones industrielles dépendant des agglomérations étendues,
- les réserves foncières pour grands établissements pouvant se doter de leurs propres services,
- la création de pôles industriels

avec services communs.

La C.O.D.E.R. constate que la création de pôles industriels limite, dans le cadre de la métropole, la dispersion en matière d'implantations industrielles.

Elle émet le vœu que le projet de création de deux pôles industriels fasse l'objet d'études approfondies en liaison avec les différents organismes compétents et les élus responsables.

Comme le prévoit le schéma de l'O.R.E.A.M., les collectivités locales doivent être associées à la définition et à la mise en place des pôles industriels, notamment pour la constitution de réserves foncières, destinées aux installations industrielles.

Cela suppose des regroupements ou fédérations de communes au niveau des agglomérations étendues et pose à nouveau le problème de la réforme des finances locales. Cependant, elle rappelle l'intérêt qu'elle porte aux zones industrielles qui, sans être aussi étendues, n'en sont pas moins équipées d'infrastructures à proximité de pôles urbains et dans des sites variés :

— notamment, les zones situées aux abords de Nancy, de Metz et Thionville, ainsi que les sites que le schéma n'a pas mentionnés et qui pourtant présentent un grand intérêt pour leurs infrastructures et leurs réserves de main-d'œuvre,

— d'une manière générale, l'ensemble des centres de peuplement, en particulier, ceux de la Meuse et des Vosges,

— le Pays-Haut, Bassin de Longwy, agglomération étendue de Jarny à Fontoy, et de Longwy à Briey-Moyeuvre.

— Sources d'énergie et de matières premières :

Il convient de souligner que les sources d'énergie et de matières premières dont disposent l'aire métropolitaine et la région lorraine constituent un atout de première importance. En effet, en cas de difficultés en provenance des sources d'approvisionnement extérieures, d'un déséquilibre passager de la balance commerciale ou d'un affaiblissement de la vocation exportatrice de la France, les ressources propres de la Lorraine lui permettront de subvenir en partie aux besoins internes.

— Liaison Université-Industrie :

Ce point faisant l'objet d'un avis séparé sur le tertiaire supérieur, la C.O.D.E.R. se contente de rappeler que toute activité industrielle, et pas seulement les activités de pointe, peut et doit avoir recours à la recherche.

Elle rappelle en outre la nécessité de développer la coopération entre la recherche universitaire et la recherche industrielle, tant à Metz qu'à Nancy, et d'instaurer des contacts entre les ingénieurs issus des grandes écoles, employés dans l'industrie et les milieux scientifiques universitaires.

En conclusion et sous réserve des remarques formulées ci-dessus, la C.O.D.E.R. approuve dans ses grandes lignes le schéma d'aménagement de la métropole lorraine. Elle tient à souligner que si les problèmes posés par l'industrialisation ont été analysés dans le cadre de la métropole, c'est avec la conviction que son aménagement industriel doit, par son rayonnement, avoir des effets bénéfiques, de proche en proche, sur les centres de peuplement de la région tout entière, ceux-ci, à l'instar de la métropole, devant être dotés de leurs propres équipements industriels.

Ainsi, par ses services supérieurs, par sa capacité à promouvoir le développement économique de la Lorraine, l'aire métropolitaine sera l'élément moteur et déterminant de la solidarité régionale.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité, moins 1 abstention).

2 - RAPPORT SUR LE TERTIAIRE SUPÉRIEUR (rapporteur : M. Marcel MARTIN)

Le « Tertiaire Supérieur » dans son acceptation la plus large et à la fois la plus répandue peut être défini comme suit :

« Un ensemble de prestations de services de haut niveau qui présente un caractère collectif ».

Il convient de distinguer entre :

- le tertiaire supérieur public financé par des fonds publics,
- le tertiaire supérieur privé qui relève d'initiatives particulières.

21 *Le tertiaire supérieur public*

Il peut être envisagé sous trois angles :

- la fonction universitaire,
- la fonction hospitalière,
- les grandes liaisons de communications.

a) *la fonction universitaire :*

Il s'agit de la fonction la plus importante du tertiaire supérieur.

Les équipements universitaires de la métropole lorraine doivent être poursuivis dans les sites dans lesquels ils sont déjà implantés, que ce soit à Nancy ou à Metz.

Ce développement s'est déjà manifesté dans le passé, puisque sur le plan

lorrain, le nombre des étudiants a marqué un accroissement de 7 000 à 24 000 entre 1960 et 1970. Cette évolution s'accroîtra encore. Ceci suppose un certain nombre de problèmes qu'il y a lieu de régler dans l'avenir.

En tant que service public, l'Université doit tout d'abord se rapprocher des usagers, ce qui implique le développement des équipements universitaires, non seulement là où ils étaient déjà implantés, c'est-à-dire, à Nancy et à Metz, mais également dans d'autres centres. Cet essaimage nécessite cependant une distinction entre les différents niveaux d'enseignement :

— ceux des cycles inférieurs (1^{er} et 2^e cycles) qui s'adressent à la grande masse des étudiants et,

— ceux de haut niveau, c'est-à-dire, de caractère plus sélectif, qui ne concernent qu'un nombre moins important d'étudiants et de chercheurs.

Cette distinction conduit dès lors à un choix des implantations destinées à assurer la complémentarité des différents équipements, complémentarité qui ne saurait être assurée avec efficacité que sous l'égide d'une unité de direction. Cette condition ne peut être remplie que par la réalisation de *l'unité académique de la région*, qui constitue un des problèmes fondamentaux.

Cela étant, les objectifs suivants sont à poursuivre :

— réalisation des programmes actuellement en cours au plateau de Brabois

à Nancy (Faculté des Sciences et Faculté de Médecine),

— construction de l'Institut polytechnique qui actuellement n'est qu'à l'état de projet et qui regroupera les différentes écoles d'ingénieurs actuellement en place. Il faut d'ailleurs que les crédits soient rapidement débloqués à cet effet,

— poursuite du développement de l'Université de Metz, et cela avec le concours de l'Université de Nancy et celle de Strasbourg en prévoyant le troisième cycle et en tenant compte des complémentarités nécessaires,

— création de centres de recherches mixtes, tant à Nancy qu'à Metz, groupant aussi bien des chercheurs que des praticiens, et orientés tout particulièrement vers l'application industrielle de la recherche fondamentale,

— développement, dans le cadre de la complémentarité, des enseignements technologiques qui présentent une grande importance pour l'économie régionale en assurant une liaison plus étroite entre la recherche et l'application industrielle.

En définitive, tous les efforts doivent être déployés afin que l'Université ne soit plus isolée de l'économie afin qu'elle offre à cette dernière un certain nombre de services débouchant sur des techniques nouvelles de gestion et de recherche (informatique notamment).

A noter d'ailleurs qu'elle a déjà la possibilité de passer des conventions

de prestations de services avec les entreprises.

b) *le régime hospitalier et la santé publique :*

Il convient de prendre conscience du caractère nouveau du régime hospitalier qui présente deux aspects :

1) *dualité des fonctions*

Le régime hospitalier doit plus que par le passé répondre, d'une part, à des exigences fondamentales qui consistent dans les soins généraux à donner aux malades et d'autre part, aux nécessités de l'enseignement et de la formation des praticiens. De plus en plus, à l'avenir, ces deux fonctions ne peuvent être dissociées.

2) *évolution de la technique hospitalière*

Il convient de s'écarter totalement de la notion ancienne d'hôpital qui impliquait l'existence d'un établissement uniquement destiné à l'hébergement des malades et au fonctionnement duquel les praticiens apportaient leur concours et disposaient pour ce faire d'installations désuètes et insuffisantes.

L'hôpital moderne, au contraire, constitue une « infrastructure logistique » comportant, outre les éléments d'accueil traditionnels, les moyens techniques les plus modernes, où tous les secteurs sont solidaires.

Cette infrastructure hospitalière implique une étroite coordination des services, services qui sont, à la fois, nom-

breux et forts complexes. De ce fait, il faut éviter de créer, même au niveau des soins hospitaliers les plus communs, des unités légères, totalement indépendantes de la logistique hospitalière, mais multiplier les unités complètes et appropriées aux interventions urgentes.

Les implantations d'établissements devront être effectuées dans un souci de coordination, étant entendu que l'élément central de l'infrastructure hospitalière lorraine restera constitué par le C.H.U. de *Nancy* qui dispose des moyens techniques les plus élevés.

Le C.H.R. de *Metz* doit être développé pour répondre aux besoins de la population tant en importance qu'en qualité des services.

Les autres établissements hospitaliers, notamment reliés par des moyens de transports rapides, seront appelés à coopérer étroitement et à dispenser leurs soins conformément à leurs degrés respectifs d'équipement, degrés qui auront été définis par le corps médical et en tenant compte des besoins hospitaliers des autres centres de peuplement.

Les actions à mener dans l'immédiat sont les suivantes :

— achèvement des travaux intéressant le C.H.U. de *Nancy*,

— exécution des projets concernant les équipements hospitaliers de niveau régional de *Metz* pour lesquels des acquisitions foncières doivent être effectuées.

Les buts à poursuivre à moyen et à long terme consistent essentiellement dans l'amélioration des équipements et des techniques des autres centres hospitaliers de moindre importance et qui n'ont pas la vocation régionale.

Ceux-ci, dont la vocation actuelle est limitée à des services de soins courants, devront progressivement atteindre un niveau technique plus élevé et plus complexe, et dispenser des enseignements médicaux correspondants.

Il est entendu que l'enseignement médical de très haut niveau sera confié au C.H.U. régional.

c) *les grandes liaisons de communications*

Bien que relevant de la compétence de la section n° 5 « Communications - Transports - Tourisme - Eau », cette question constitue un élément important du « tertiaire supérieur ».

Il est souhaitable que la région de Lorraine dispose de moyens de communications adaptés à ses besoins, et notamment de liaisons routières modernes.

Il est indispensable d'envisager le plus rapidement possible les réalisations suivantes :

— achèvement de la liaison autoroutière *Nancy - Metz - Thionville*. Cette réalisation permettrait de multiplier les échanges entre les deux villes intéressées et serait bénéfique tant dans le domaine économique, que sous l'angle psychologique ;

— réalisation de la liaison *Paris - Est de la France*. Cette liaison devra être conçue de telle sorte qu'aucune partie de la région de Lorraine ne soit lésée et que la desserte de l'ensemble des agglomérations de cette région soit assurée dans les meilleures conditions.

Si le système définitivement retenu en matière de liaisons avec l'Est de la France devait comporter une voie autoroutière irriguant le Nord de la région (*Verdun - Metz - Saint-Avold*), il est indispensable que la route passant par le Sud (RN 4 *Paris - Nancy - Strasbourg*) soit aménagée à quatre voies, même si cette réalisation impliquait des efforts financiers très importants.

La réalisation simultanée de ces deux liaisons est en effet nécessaire afin de permettre à moyenne échéance (dix ou quinze ans) l'écoulement d'un trafic sans cesse grandissant.

22 *Tertiaire supérieur privé*

Alors que les pouvoirs publics disposent de moyens d'action directe en ce qui concerne l'implantation des services relevant du « tertiaire supérieur public », il n'en est pas de même en ce qui concerne les entreprises du « tertiaire supérieur privé ».

Il est néanmoins souhaitable que les services du « tertiaire supérieur privé » viennent s'implanter dans la région de Lorraine.

Toutefois, de telles implantations sont étroitement subordonnées aux quali-

tés de l'environnement et plus particulièrement à l'existence d'un réseau de voies de communications des plus modernes. A ce sujet, il convient de noter que l'un des objectifs primordiaux du VI^e Plan est constitué par la création d'un système de liaisons et de moyens de transports sans lesquels la vie économique du pays ne pourra se développer.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité).

RAPPORT SUR L'AGRICULTURE**(rapporteur : M. GUILLAUME)**

La section « Agriculture », après avoir pris connaissance du schéma d'aménagement de la métropole lorraine présentée par l'O.R.E.A.M. et entendu les explications de M. Jung, Directeur de cet organisme :

1 — Insiste sur l'importance primordiale, pour les agriculteurs, d'être bien informés sur les problèmes fonciers résultant de l'urbanisation et des grandes infrastructures prévues par le schéma, car l'effet le plus ressenti, au niveau des agriculteurs, sera le changement d'affectation des sols qui localement peut toucher une forte proportion des terres agricoles.

Cette information devra porter à la fois sur la délimitation des terrains qui seront soustraits à l'agriculture et sur les dates de réalisation des implantations projetées.

Pour ce faire, il est indispensable :

— que l'étude des S.D.A.U. et des P.O.S. soit poursuivie activement en tenant compte de la valeur agronomique des sols ;

— que soit étudiée une juste indemnisation des propriétaires et des exploitants ;

— qu'enfin, les S.A.F.E.R. participent à ces études et soient dotées en temps opportun des moyens nécessaires pour assurer le reclassement des agriculteurs touchés par ces emprises.

2 — Estime souhaitable un développement des cultures intensives et spécialisées, étant donné l'importance du marché de consommation représenté par la métropole et approuve la proposition de l'O.R.E.A.M. de promouvoir de nouveaux centres de production. Mais la réalisation de ces centres, tel celui de *Lunéville -Chenevières*, ne pourra être menée à bon terme que si les crédits nécessaires sont délégués par le Ministère de l'Agriculture.

3 — A conscience de l'importance qui s'attache aux aménagements destinés à améliorer le cadre de vie des Lorrains mais juge indispensable que lorsque ces aménagements ont des incidences agricoles ou forestières, les professionnels concernés soient consultés et qu'il soit tenu compte de leurs intérêts de manière équitable.

En particulier, la création d'un parc naturel régional ne devra, en aucun cas, être pour les agriculteurs et les exploitants forestiers une entrave à l'exercice de leurs professions respectives.

C'est pourquoi la C.O.D.E.R. demande que les représentants des professions agricoles soient parties prenantes dans les études, les décisions et les actions à engager.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité.)

1 – RAPPORT SUR LES LIAISONS ET TRANSPORTS**(rapporteur : M. TERNANT)***11 Objectifs généraux*

Le schéma d'aménagement de la métropole lorraine proposé par l'O.R.E.A.M. insiste sur l'importance des transports dans le développement régional, en soulignant l'action d'incitation et d'entraînement des divers moyens de communication. La C.O.D.E.R. partage pleinement ce point de vue et rappelle les considérations qu'elle avait développées sur le même objet à propos des orientations générales du VI^e Plan. La région constate qu'elle manque d'ouverture vers l'extérieur et que l'isolement qui l'enserme se révèle chaque jour préjudiciable, non seulement à la création d'activités nouvelles, mais même au maintien du niveau d'activité de ses industries traditionnelles. S'il devait subsister, l'enclavement de la région serait, à coup sûr, un facteur déterminant pour la dégradation de son poids économique dans la nation.

L'ambition légitime de la région est non seulement de maintenir son niveau actuel d'activité, mais encore de contribuer à l'essor national par une prospérité accrue, c'est-à-dire d'offrir à ses jeunes générations des emplois en nombre suffisant pour renverser la tendance migratoire actuelle. Qu'il s'agisse de ses industries lourdes, de ses industries légères ou des activités nouvelles — industrielles ou commerciales — à

mettre en place, elle réaffirme donc sa préoccupation fondamentale de voir les industries implantées sur son sol mises à égalité de chances avec leurs concurrentes étrangères, pour l'approvisionnement du marché national, des marchés européens, et même d'autres continents. Or, par suite de la création de nouvelles voies d'accès modernes dans d'autres régions plus favorisées, ce principe de l'égalité des chances n'est pas actuellement respecté, et risque de l'être moins encore dans l'avenir. Pour les raisons longuement développées à propos des orientations du VI^e Plan, la C.O.D.E.R. fixe donc comme premier objectif au schéma directeur des voies de communication, qui engagera la survie de la région pour de nombreuses décennies, de permettre à celle-ci de disposer le plus rapidement possible de moyens de communication à l'échelle internationale, susceptibles de lui permettre de profiter d'une position géographique favorable dont elle a trop peu tiré parti jusqu'ici. Cet objectif, que la région place au premier rang, suppose la mise en place effective des deux grands axes — Axe Mer du Nord/Méditerranée, Axe Est/Ouest — qui doivent mettre ses industries en mesure de lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers. Ce n'est qu'à ce prix que l'on pourra voir la région se développer et, par voie de conséquence, que la métropole pourra se construire.

Dans le cas contraire, le schéma directeur proposé par l'O.R.E.A.M. risquerait de n'être qu'une belle étude d'école, sans suite pratique.

La C.O.D.E.R. souhaite ensuite que la présence de la métropole contribue à l'affermissement de la région, en lui permettant de soutenir la confrontation, tant avec la région parisienne qu'avec les régions étrangères limitrophes. Elle demande donc que la construction de la métropole soit faite dans un esprit de symbiose entre cette métropole et le reste de la région, permettant d'étendre à toute l'aire régionale non métropolitaine le bénéfice des services de niveau supérieur que secrète toute grande agglomération, sans cependant tendre à dépeupler cette aire. C'est pourquoi la C.O.D.E.R. assigne comme deuxième objectif au schéma directeur des voies de communication, d'assurer des relations faciles et rapides entre les diverses agglomérations et la métropole, et elle insiste sur le fait que les relations nouvelles, ou les améliorations existantes à prévoir dans ce but, devront progresser de manière coordonnée avec l'équipement du sol métropolitain proprement dit.

Enfin, région frontière confrontée avec des voisins économiquement attractifs, la Lorraine assigne comme troisième objectif fondamental au schéma directeur des voies de communication, de maintenir la soudure entre la métropole et des agglomérations étendues, comme le Bassin Houiller, soumises à la sollicitation grandissante de l'extérieur.

Tout cela a déjà été dit, mais il était sans doute bon de le rappeler. En bref, trois objectifs fondamentaux :

— Désenclavement de la région,

- Symbiose entre la métropole et l'aire régionale non métropolitaine,
- Sauvegarde de l'unité régionale mise à l'épreuve par des régions étrangère attractives et envahissantes.

Le présent avis se propose d'examiner dans quelle mesure ces objectifs ont été pris en compte par le schéma proposé par l'O.R.E.A.M. en suivant, pour faciliter la comparaison entre les propositions de l'O.R.E.A.M. et les avis de la C.O.D.E.R., l'ordre adopté par cet organisme. Cet examen amènera évidemment à aborder des questions déjà traitées par la C.O.D.E.R. Pour éviter les redites, l'Assemblée demande aux Hautes Autorités qui prendront connaissance du présent avis, de bien vouloir, en pareil cas, se reporter également à l'avis qu'elle a rendu le 14 octobre 1969 à propos des orientations du VI^e Plan, et de considérer le présent exposé comme un complément à cet avis.

12 Transports de voyageurs

Pour satisfaire à l'objectif « Désenclavement », l'O.R.E.A.M. propose un certain nombre de liaisons extérieures numérotées de 20 à 29 sur la carte dite des « Relations intérieures et extérieures de la Lorraine » jointe au dossier.

Pour satisfaire à l'objectif « Symbiose » et à l'objectif « Sauvegarde de l'unité régionale », l'O.R.E.A.M. propose un schéma de liaisons internes

numérotées de 1 à 13 sur la même carte.

D'une manière générale, le schéma des relations ainsi proposées répond aux objectifs fondamentaux qui viennent d'être rappelés. Plusieurs points importants méritent cependant d'être soulignés :

a) Liaisons internes

La C.O.D.E.R. retient tout d'abord avec faveur l'intention de mettre en place l'objectif dit des « trois demi-journées ». Elle souhaite que les services nouveaux et les dessertes cadencées qui y contribueront voient, comme d'ailleurs le prévoit l'O.R.E.A.M., le jour dans un avenir très proche, et en premier lieu entre le Bassin Houiller, le centre de peuplement de Longwy et la métropole. Alors commencera à se concrétiser le rassemblement de la région autour de sa métropole.

En ce qui concerne les relations domicile-travail, extrêmement importantes en Lorraine, la C.O.D.E.R. insiste pour que les plans de modernisation et d'équipement des agglomérations urbaines s'inspirent de l'objectif défini par l'O.R.E.A.M., tendant à une durée de trajet inférieure à trente minutes.

La liste des liaisons internes dressée par l'O.R.E.A.M. ne comprend que celles concernant les relations entre centres de peuplement et la métropole. Cependant, certaines liaisons internes à la région, reliant des centres de peuplement sans passer par

la métropole, ne sont pas moins importantes. Les principales de ces liaisons seront mentionnées au chapitre IV ci-après.

b) Liaisons routières externes

La C.O.D.E.R. avait insisté, dans son avis sur les orientations du VI^e Plan, sur l'intérêt qu'elle attachait à la liaison routière *Paris - Est* mentionnée par l'O.R.E.A.M. sous le numéro 20. Au-delà des relations entre la région parisienne et la Lorraine, cette liaison doit assurer les relations entre *Paris*, l'Alsace et les réseaux autoroutiers périphériques belge, luxembourgeois et allemand. La C.O.D.E.R. prend acte du fait que l'O.R.E.A.M. présente la solution qui prévoit la réalisation de ces relations :

- 1) par une autoroute qui abordera la Lorraine aux environs de *Verdun*, passera au nord de *Metz*, pour se raccorder aux autoroutes A 32 et A 34 vers Sarrebruck et *Strasbourg* ;
- 2) par un aménagement de la RN 4 en voie express à deux fois deux voies.

Cette solution présente l'avantage d'assurer une bonne desserte de la partie Nord de la Lorraine et de ses bassins industriels, en même temps qu'elle donne un accès facile aux autoroutes étrangères, tout en ne désavantageant pas la partie méridionale de la région, qui disposerait ainsi avec la capitale d'une liaison moderne et rapide. Elle favoriserait en outre incontestablement l'éclosion et le développement des pôles industriels Nord et Sud prévus par l'O.R.E.A.M.

La C.O.D.E.R. estime donc essentiel que l'aménagement de la RN 4 entre *Paris* et *Nancy* ne marque pas de retard par rapport à la construction de l'autoroute ; cet aménagement devra être commencé à partir de *Nancy*, par la section *Nancy - Toul - Saint-Dizier*, qui présente de très graves lacunes et sur laquelle la circulation est difficile. Cette liaison serait ensuite prolongée vers l'Est en se scindant en deux parties, l'une reliant l'agglomération de *Nancy* à l'autoroute Nord aux environs de *Phalsbourg*, l'autre reliant *Nancy* à l'Alsace par *Saint-Dié* et le tunnel de *Sainte-Marie-aux-Mines*.

En ce qui concerne la liaison n° 25 prolongeant l'autoroute métropolitaine vers *Lyon*, liaison qui s'intègre dans le cadre plus général de l'axe économique Mer du Nord/Méditerranée, la C.O.D.E.R. remarque que l'orientation proposée par l'O.R.E.A.M. ne lui semble pas tenir compte de l'avis qu'elle a donné le 14 octobre dernier. Elle insiste sur les conclusions de cet avis et demande que cette liaison soit mise à l'étude par le Service d'Etude des Tracés des Routes et Autoroutes (S.E.T.R.A.) en tenant le plus grand compte des préoccupations qu'elle a exprimées touchant la desserte des agglomérations de *Mirecourt* et de *Vittel*.

c) Desserte aéronautique

En ce qui concerne la desserte aéronautique de la région, la C.O.D.E.R. se permet de mettre en doute le bien fondé de certains des arguments avancés par l'O.R.E.A.M. Sans répéter les considérations déjà développées

lors de l'avis ayant trait aux orientations du VI^e Plan, la Lorraine souhaite que le développement des infrastructures aéronautiques insuffisantes dont elle dispose actuellement soit envisagé dès maintenant, car il lui apparaît bien clair qu'on ne pourrait parler d'une grande métropole, ni de développement industriel de la région, si cette desserte ne devait pas s'améliorer.

La région souhaite donc que la question de l'aéroport de classe européenne, qu'elle voudrait voir s'implanter sur son territoire, soit étudiée pendant le VI^e Plan, afin d'aboutir au choix d'un site dont il lui paraît, en l'absence d'études suffisantes, peu raisonnable de parler dès maintenant. En attendant cet aérodrome, l'extension des lignes existantes vers *Lille* et *Lyon* lui paraît s'imposer à bref délai.

d) Liaisons ferroviaires

La C.O.D.E.R. adhère bien entendu aux améliorations d'horaires des transports de voyageurs proposées par l'O.R.E.A.M. en ce qui concerne à la fois les relations externes et les relations internes à la région, et souhaite vivement que la S.N.C.F. veuille bien les mettre en pratique le plus tôt qu'il sera possible.

13 Transport de marchandises

Le transport des marchandises, qui répond plus particulièrement à l'objectif « Désenclavement », pose la question fondamentale des grands axes dans lesquels, encore une fois, la Lorraine voit la clé du maintien de son poids économique et de sa survie.

a) Grands axes routiers

Ce qui vient d'être dit à propos du transport des voyageurs, concernant le prolongement vers le Nord et vers le Sud de l'autoroute métropolitaine et pour la liaison routière *Paris - Est*, s'applique aussi bien aux transports de marchandises.

b) Voies d'eau

La C.O.D.E.R. tient tout d'abord à marquer son désaccord avec l'O.R.E.A.M. qui attribue la modeste importance de la voie d'eau en France à des raisons essentiellement géographiques et à des retards d'équipements des canaux modernes. La cause du retard français dans le domaine des transports par voie d'eau lui paraît résider bien plutôt dans une politique malthusienne, qui a toujours traité la voie d'eau en parent pauvre. De même, la C.O.D.E.R. tient à s'élever contre l'avis aux termes duquel la voie d'eau ne serait qu'un instrument de l'industrie lourde et n'aurait apparemment qu'une faible aptitude à décider la localisation sur ses berges d'industries diversifiées, semi-lourdes ou légères, ce qui en limiterait beaucoup l'intérêt.

La C.O.D.E.R. réaffirme une nouvelle fois que la voie d'eau au gabarit international lui paraît être un moyen de transport qui n'apparaît nullement dépassé à la fin du XX^e siècle et dont la nécessité se fera de plus en plus sentir, ainsi que l'atteste le succès des vastes réalisations engagées dans ce domaine par des pays voisins. Ainsi qu'elle l'a exprimé à maintes reprises, la C.O.D.E.R. pense qu'un pays qui

estimerait être convenablement desservi par route et par fer et ne moderniserait pas ses voies d'eau, manquerait bientôt, surtout en Europe, d'un atout essentiel dans la compétition vers de meilleurs prix de transport. Dans ce domaine, la France a, à ce jour, pris un trop grand retard et la C.O.D.E.R. pense que notre pays se doit de « mettre les bouchées doubles » pour rattraper ce retard, s'il veut se ranger dans le peloton de tête des pays industrialisés.

De même, la C.O.D.E.R. ne saurait souscrire à l'opinion émise par l'O.R.E.A.M. touchant l'axe Mer du Nord/Méditerranée, selon laquelle l'intérêt économique de cet axe risque d'être annulé par l'implantation d'un complexe sidérurgique à Fos, et qu'en conséquence la branche lorraine ne présente plus qu'un intérêt limité pour la sidérurgie lorraine. La C.O.D.E.R. ne se rallie donc nullement à l'idée d'une priorité nouvelle à instaurer en faveur de l'axe Seine-Est.

C'est d'autre part avec un grand déplaisir que la C.O.D.E.R. a pu lire dans une publication récente du Comité National pour l'Aménagement du Territoire Français (n° 71 - 8^e année, avril 1970), à propos de l'axe Mer du Nord-Méditerranée, que :

« La préférence affirmée par les principaux organismes responsables de l'économie lorraine en faveur du projet Seine-Est, plutôt que la liaison vers le sud, confère la priorité à la voie alsacienne pour la liaison entre le Rhône et le Rhin ».

« Le souhait des Lorrains de voir réaliser la liaison Seine-Est et la priorité donnée à la branche alsacienne laissent peu de chances pour que le VI^e Plan voit l'achèvement de la branche lorraine ».

La C.O.D.E.R. déclare ne pas se ranger parmi les « organismes responsables de l'économie lorraine » qui auraient fait les déclarations mentionnées, et déclare s'en tenir à l'avis qu'elle a émis le 14 octobre dernier. Elle rappelle qu'elle avait expressément demandé que l'effort qu'elle sollicite en faveur de l'axe Seine-Est ne puisse lui être opposé pour retarder l'avancement de la voie Nord-Sud. Hostile à toute « priorité nouvelle », elle demande que ce qui a été commencé, dans le cadre des opérations destinées à équilibrer le poids de la région parisienne, soit poursuivi, c'est-à-dire que l'axe Mer du Nord/Méditerranée, complété par l'antenne *Frouard - Dombasle*, soit continué au-delà de *Neuves-Maisons*, en même temps que l'axe Seine-Est recevra une réalisation en Lorraine aussi large que possible.

Elle rappelle enfin qu'elle s'est fermement et à plusieurs reprises prononcée en faveur du respect du parallélisme entre les branches lorraine et alsacienne de la voie Mer du Nord/Méditerranée qui, s'il n'était pas respecté, irait à l'encontre de l'objectif « égalité de chances » demandé par la Lorraine pour ses industries, en offrant aux produits étrangers une voie d'accès moderne vers la France du Sud, alors que la France du Nord-Est en resterait privée. Il s'agit là

d'un point très important, que la C.O.D.E.R. tenait expressément à rappeler.

Enfin, la C.O.D.E.R. appuie la réalisation mentionnée par l'O.R.E.A.M. d'une voie d'eau *Sarrebruck - Bassin Houiller* mosellan, qu'elle souhaite voir étudiée pendant le VI^e Plan, ainsi qu'elle l'a d'ailleurs déjà demandé dans son dernier rapport.

c) *Transports ferroviaires*

La mise au point du paragraphe précédent étant faite, la C.O.D.E.R. ne voit que des avantages à la mise à l'étude d'une liaison ferroviaire « nouvelle manière » par trains blocs trans-containers, et elle envisage avec faveur la création du « Métro-marchandises » entre le bassin parisien et l'Est de la France, auquel l'O.R.E.A.M. fait allusion. Elle souhaiterait cependant avoir des informations plus précises à ce sujet, et surtout qu'il lui soit proposé un calendrier de réalisation pour ces installations. Elle craint, en effet, que de telles installations ne soient effectivement prévues par la S.N.C.F., mais en premier lieu dans d'autres directions que celle de l'Est de la France, et qu'en conséquence le « Métro-marchandises » ne desserve l'Est de la France qu'au-delà de l'horizon 1985.

d) *Transports routiers internes à la région et transports exceptionnels*

En ce qui concerne les transports routiers des marchandises, toutes les suggestions de l'O.R.E.A.M. tendant

à l'amélioration de ces transports sur le sol lorrain reçoivent l'approbation de la C.O.D.E.R. qui a déjà eu bien des fois l'occasion de les demander. Elle insiste sur l'amélioration des relations entre le Bassin Houiller et le Bassin Sidérurgique qui semble cependant avoir été omise par l'O.R.E.A.M. Elle profite de l'occasion pour insister à nouveau sur la nécessité de la mise hors gel des principaux itinéraires lorrains qui, chaque hiver, subissent des bouleversements plus importants, source de difficultés de plus en plus onéreuses pour le trafic intéressant ses industries.

Il suffit de parcourir les principales routes lorraines pour savoir combien les transports exceptionnels qui les empruntent sont malaisés ce qui limite les possibilités des industries existantes, et risque de décourager l'implantation de certaines industries nouvelles.

Les améliorations prévues par l'O.R.E.A.M. et la création d'une aire de travail banalisée, implantée de préférence dans une zone portuaire, rencontrent l'accord de la C.O.D.E.R. qui souligne l'urgence des réalisations à mettre en œuvre dans ce domaine.

14 Relations périphériques à la métropole

La C.O.D.E.R. apprécie vivement que M. le Préfet ait tenu à ce que les schémas d'aménagement des centres de peuplement soient présentés en même temps que celui de la métropole, ce qui satisfait concrètement à la volonté de développement cohé-

rent de la région que la C.O.D.E.R. a toujours posé en principe. Les propositions présentées paraissent à la C.O.D.E.R. de nature à satisfaire aux besoins des relations entre ces centres, périphériques à la métropole.

La C.O.D.E.R. tient cependant à souligner l'intérêt :

— de la liaison rapide prévue entre le centre de *Longwy - Longuyon* et celui de *Verdun*, qui assurerait le raccordement du Pays Haut du département de Meurthe-et-Moselle à l'autoroute de l'Est et donnerait un accès commode aux réseaux périphériques belge et luxembourgeois,

— d'une liaison rapide entre le Sud de la Lorraine et le Bassin Houiller,

— de la transversale rapide *Saint-Dié - Epinal - Mirecourt - Neufchâteau* essentielle à l'ossature du Sud de la région.

15 Télécommunications

Chacun sait que la qualité des relations téléphoniques et postales sera aussi importante que celle des communications proprement dites pour le développement de la région et de sa métropole. Les mêmes objectifs s'imposent à l'une et à l'autre :

1) Tendre rapidement vers le rétablissement d'un écoulement normal du trafic téléphonique et du trafic postal, dont la qualité s'est dégradée pendant les premières années du VI^e Plan ;

2) Tendre vers la densité téléphonique et le taux d'automatisation des pays frontaliers ;

3) Poursuivre le développement des liaisons Téléx et mettre en place les équipements nécessaires à la transmission des données de l'information ou télé-informatique.

La C.O.D.E.R. regrette que le schéma d'aménagement qui lui est présenté ne prenne pas en compte ces objectifs. Elle aurait souhaité que ce schéma comporte un schéma directeur intéressant les installations des Télécommunications et des Postes pour ce qui concerne la métropole, et d'une manière plus générale, la région tout entière, en montrant comment, pour satisfaire aux besoins prévisibles du trafic, ce schéma régional s'intégrera dans le schéma national et s'orientera vers l'étranger.

En rappelant l'importance des moyens de transmissions pour le développement industriel et social de la région, la C.O.D.E.R. souhaite que le schéma directeur établi par l'O.R.E.A.M. soit complété sur ce point important.

16 Calendrier des opérations

Ainsi qu'elle l'a exprimé à propos des orientations principales du VI^e Plan, la C.O.D.E.R. estime que la réalisation des infrastructures des transports, qui commandera directement l'amélioration des conditions de vie des hommes et des entreprises, ainsi que l'unité régionale et la construction de la métropole, doit être placée au premier rang des préoccupations de la région.

Il lui paraît toutefois difficile de prétendre dès 1970 programmer toutes les opérations à intervenir d'ici 1985

dans ce vaste programme, et elle ne saurait en particulier adhérer à l'ordre de priorité figurant à l'annexe 2 (Test routiers S.E.T.R.A., p. 177 et 178). Après avoir défini l'ensemble du programme à réaliser d'ici 1985, il lui semble plus sage de se borner pour l'instant à fixer les opérations à engager pendant le VI^e Plan et à donner un ordre de priorité pour ces seules opérations, en reportant aux époques de préparation des VII^e et VIII^e Plan, la fixation des priorités concernant les opérations à réaliser pendant ces plans.

Pour ce qui concerne le VI^e Plan, la C.O.D.E.R. reprend sans modification le programme qu'elle a présenté lors de son avis du 14 octobre 1969. Il lui apparaît que tout d'abord devront être rattrapées les opérations inscrites au V^e Plan et qui n'ont pas été engagées ou ne l'ont été qu'en partie.

a) Routes

La C.O.D.E.R. demande donc en premier lieu :

— l'achèvement au plus tard en 1972 de l'autoroute métropolitaine *Nancy - Thionville*, qui est bien la première réalisation à terminer si l'on veut que la région puisse vraiment croire à sa métropole ;

— l'amélioration à peine commencée de la liaison entre la métropole et le centre de peuplement de *Longwy*, par la construction de l'autoroute *Florange - Havange* et le doublement de la route *Havange - Longwy* ;

— l'amélioration en voie express de la route nationale 4 entre *Nancy et Toul* (deux fois deux voies).

Pour les opérations à inscrire au VI^e Plan la C.O.D.E.R. rappelle ses demandes antérieures touchant :

1) la réalisation urgente de la liaison *Paris-Est*, en même temps que l'autoroute *Paris-Est*, devra être engagé l'aménagement en voie express (deux fois deux voies) de la RN 4 entre *Toul et Saint-Dizier* ;

2) la réalisation urgente de la liaison express à quatre voies *Nancy - Epinal - Remiremont* et du désenclavement de la Lorraine vers l'Alsace par l'aménagement du tunnel de *Sainte-Marie-aux-Mines* en tunnel routier ;

3) le prolongement de l'autoroute métropolitaine vers le Nord et vers le Sud en direction de *Lyon* ;

4) la liaison rapide *Bar-le-Duc - Verdun - Stenay* ;

5) la liaison rapide à étudier entre *Nancy et le Bassin Houiller*.

b) Voies d'eau

La C.O.D.E.R. réaffirme le grand intérêt qu'elle apporte à la continuation vers le sud du canal Mer du Nord/Méditerranée et à l'aménagement de l'axe Est-Ouest. Elle rappelle les demandes qu'elle a présentées et qui comportent :

1) l'achèvement des tronçons *Toul - Neuves-Maisons* et *Toul - Foug* ;

2) la réalisation de l'antenne *Frouard - Dombasle* ;

3) l'engagement au-delà de *Neuves-Maisons* du canal Mer du Nord/Méditerranée ;

4) l'engagement de la voie d'eau Est-Ouest au-delà de *Foug*.

17 Conclusions

Au terme de l'exposé qui précède, la C.O.D.E.R. se doit tout d'abord de rendre un hommage mérité à l'important et précieux travail effectué par l'O.R.E.A.M. Comblant une lacune certaine, le schéma d'aménagement de la métropole lorraine établi par l'O.R.E.A.M. a le mérite essentiel de proposer à l'horizon 1985 un ensemble d'objectifs, ambitieux peut-être mais réalisables, ainsi que les voies et moyens pour les atteindre. La C.O.D.E.R. de Lorraine se félicite en particulier du fait que le schéma d'aménagement proposé, qui reste tout naturellement centré sur l'aire métropolitaine, ait su en déborder le cadre et se soit préoccupé du contexte et de l'environnement régional, national et européen de la métropole, s'efforçant de définir les moyens propres à assurer la promotion et le développement économique des centres de peuplement de la région de Lorraine, de concert avec celui de l'aire métropolitaine. Il est incontestable que le schéma d'aménagement présenté par l'O.R.E.A.M., malgré les réserves parfois sérieuses qu'il suscite au sujet de certaines motivations, notamment en matière d'infrastructures fluviales, constitue dès maintenant, à l'aube du VI^e Plan, et constituera dans les années à venir le guide de référence des responsables de la région lorraine. Encore faut-il — et c'est le souhait le plus vif de la C.O.D.E.R. — que ces responsables sentent de la part des Autorités centrales une volonté affirmée de réa-

liser les objectifs du schéma d'aménagement, par la programmation échelonnée dans les délais prévus par l'O.R.E.A.M., c'est-à-dire sur les VI^e, VII^e et VIII^e Plans, des moyens nécessaires.

La C.O.D.E.R. rappelle à cet égard que le VI^e Plan constituera, pour la Lorraine, un tournant décisif et que son développement, son expansion, son deuxième souffle, ou au contraire sa stagnation, sa récession, son déclin, dépendront au premier chef des efforts qui seront consentis au cours de la période 1971-1975, notamment en matière de communications et d'infrastructures routières et fluviales. La C.O.D.E.R. estime peu réaliste de proposer un échéancier pour un ensemble de réalisations devant s'étaler jusqu'en 1985, date horizon retenue par l'O.R.E.A.M. Elle se borne à insister tout particulièrement sur la réalisation dans des délais normaux des grands axes qu'elle considère comme la condition principale de sa vie future, en demandant que la primauté qu'elle avait reconnue au sillon mosellan pour la structuration de la métropole et la soudure du Nord et du Sud de la région, ne soit pas remise en cause. Elle insiste vivement pour que :

1) l'axe Nord-Sud, avec sa voie d'eau et son autoroute, soit achevé le plus rapidement possible dans sa partie métropolitaine et qu'il soit prolongé sans solution de continuité vers le Sud en direction de *Lyon*.

2) l'axe Seine-Est soit réalisé sans désavantager la partie Sud de la Lorraine, c'est-à-dire que l'aménage-

ment en voie express (deux fois deux voies) de la RN 4 entre *Paris* et la Lorraine ne marque pas de retard par rapport à la progression de l'autoroute Nord.

Ces objectifs généraux étant posés, la C.O.D.E.R. se borne pour l'avenir immédiat, à confirmer de manière expresse l'ordre de priorité figurant dans son avis du 14 octobre 1969 sur les principales orientations du VI^e Plan, se réservant, au fur et à mesure de l'élaboration des VII^e et VIII^e Plans, et compte tenu des réalisations acquises, en cours ou successivement programmées, de préciser selon quel échéancier il conviendra de poursuivre la mise en œuvre des objectifs du schéma d'aménagement.

En bref, la C.O.D.E.R. adhère, sous les réserves parfois importantes qui ont été exprimées dans les pages qui précèdent, au schéma d'aménagement des communications de la métropole lorraine proposé par l'O.R.E.A.M. qui lui paraît orienté de manière à assurer dans des conditions pleinement satisfaisantes la promotion et le développement de la région dans l'avenir prévisible. Mais en adhérant au schéma présenté, la C.O.D.E.R. souhaite de la manière la plus instante, que les moyens nécessaires soient mis en œuvre par les autorités responsables (Etat et collectivités locales), pour que ce schéma se traduise effectivement dans les faits dans les délais prévus par l'O.R.E.A.M. et qui lui paraîtraient ne pouvoir être dépassés sans risquer de voir devenir irrémédiables les retards constatés actuellement par la région.

Le contenu du VI^e Plan, en apportant à la région l'espoir d'un avenir nouveau déjà en marche, donnera une première réponse au vœu ainsi exprimé.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité moins trois abstentions.)

2 - RAPPORT SUR L'EAU (rapporteur : M. TERNANT)

Le développement des aires habitées et l'industrialisation que suppose la construction de la métropole lorraine entraînera une importante augmentation des quantités d'eau consommées. Le schéma d'aménagement présenté par l'O.R.E.A.M. dans son annexe III dite « Test alimentation en eau » établi par l'Agence de Bassin, propose un programme de mesures à réaliser dans ce but.

Au point de vue alimentation en eau, l'Agence de Bassin sépare le territoire métropolitain en deux parties bien distinctes :

1) La zone sud de la métropole, comprenant la région nancéienne et le Toulinois, dont l'alimentation en cours de réalisation se fera à partir de captages dans la Moselle non polluée.

2) La zone nord de la métropole, dont l'alimentation se fera, pour la région messine à partir des eaux du Rupt-de-Mad (opération en cours), et pour les vallées de l'Orne, de la Fensch et l'agglomération thionvilloise, à partir des ressources de l'exhaure devenue disponible dans le bassin ferrifère.

Selon les estimations de l'Agence de Bassin, les ressources mises en œuvre devraient suffire jusqu'aux environs de l'année 1980 ; cela est très vraisemblable pour les agglomérations nancéenne et toulouse, mais il semble à la C.O.D.E.R. que cette prévision est peut-être moins sûre pour la région de Thionville.

A partir de 1980, pour suivre le développement de la métropole il sera nécessaire de faire appel à d'autres ressources. L'Agence de Bassin a porté son choix sur l'utilisation des eaux du fleuve Moselle, impropres actuellement à l'utilisation par suite de leur pollution excessive et de l'insuffisance des débits d'étiage, mais qui auront pu être rendues utilisables durant la prochaine décennie. Cette utilisation des eaux de la Moselle suppose diverses mesures :

- 1) La transformation progressive des techniques de fabrication des soudières, qui aboutira à des rejets polluants de plus en plus réduits.
- 2) Le traitement des rejets de toutes les eaux usées des agglomérations et des industries riveraines.
- 3) L'accroissement des débits d'étiage, par la création progressive de retenues dans les hautes vallées de la Moselle et de la Meurthe.

Les méfaits des innombrables causes de pollution, qui empoisonnent littéralement les eaux d'un fleuve que l'on aurait dû avoir la préoccupation de préserver, sont suffisamment connus aujourd'hui pour qu'il ne soit pas nécessaire d'insister sur l'importance du programme de lutte contre la pollution préconisé par l'Agence de Bassin.

En ce qui la concerne, la C.O.D.E.R. ne peut qu'approuver le programme présenté et insister vivement pour que la lutte contre toutes les causes de nuisance et en faveur d'une amélioration de la qualité des eaux dans la vallée de la Moselle, soit poursuivie avec énergie et sans relâche.

La teneur en sels dissous des eaux de la Moselle pourra ainsi sans doute être abaissée, à toute époque de l'année, au-dessous d'un maximum de 250 mg/litre. L'utilisation des eaux ainsi dépolluées pour la consommation domestique et les usages industriels pourra alors vraisemblablement, comme le prévoit l'Agence, être envisagée et suffire aux besoins prévisibles de la métropole jusqu'à l'horizon 2000.

On ne pourra cependant jamais se garantir complètement, par suite de la présence d'industries riveraines, de causes de pollution accidentelles qui peuvent varier beaucoup en qualité et en quantité. D'autre part, il apparaît difficile de savoir si la pollution thermique pourra être aussi efficacement combattue que la pollution biologique ou la pollution chimique. Il semble donc à la C.O.D.E.R. que l'utilisation des eaux de la Moselle, même dépolluées, n'est pas une certitude absolue et qu'en conséquence, une ou plusieurs solutions de rechange devraient être étudiées.

Le réservoir de grande capacité et de très grande qualité découvert dans la nappe de l'Argovo-Rauracien sous-alluviale à la Meuse, situé dans la région de Verdun aux environs de Dun-sur-Meuse, pourrait certaine-

ment être maintenu disponible à cet effet. Les eaux de cette nappe présentent, pour l'alimentation de la métropole, l'inconvénient de se trouver éloignées du lieu d'utilisation, mais elles comportent en sens inverse le très grand avantage d'être de qualité telle qu'elles pourraient être distribuées sans traitement préalable. Il serait bon d'être certain que le traitement des eaux de Moselle dépolluées ne sera pas en définitive aussi onéreux que le transport des eaux en provenance de la nappe à laquelle il vient d'être fait allusion ; si la solution consistant à utiliser l'eau de Moselle se révélait aussi coûteuse, pour n'aboutir en définitive qu'à distribuer une eau de moindre qualité pour la consommation, il conviendrait sans doute d'étudier de nouveau de manière approfondie la mise en œuvre de la solution de la nappe de l'Argovo-Rauracien.

Tout en adhérant au schéma proposé par l'Agence de Bassin qui prévoit à partir de l'année 1980 l'utilisation des eaux de la Moselle pour l'alimentation de la métropole, la C.O.D.E.R. suggère donc qu'une option soit en quelque sorte prise, en accord avec le département de la Meuse, pour cette alimentation, en utilisant les eaux de la nappe de l'Argovo-Rauracien, car il ne faudrait pas que ces eaux reçoivent une destination différente et qu'on ne puisse plus en disposer, si l'avenir montrait que l'eau de la Moselle n'est pas, en définitive, la meilleure solution pour satisfaire les besoins de la métropole lorraine.

(Ce rapport a été adopté à l'unanimité).

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

	p. 1
1 - La politique nationale d'aménagement du territoire	p. 3
2 - La métropole lorraine Nancy-Metz-Thionville	p. 3
3 - Le schéma d'aménagement de la métropole lorraine	p. 4
4 - Les niveaux de solidarité	p. 8
5 - Crédibilité du schéma	p. 11

PREMIÈRE PARTIE – ACTIVITÉS ET SERVICES

	p. 13
Intérêt et degré de complémentarité des services supérieurs	p. 15

Section A – Activités

p. 17

Chapitre I

emploi

p. 19

1 - Emploi : objectif d'aménagement	p. 19
2 - Situation actuelle en Lorraine	p. 19
3 - Objectifs : qualités nécessaires du marché de l'emploi	p. 19
4 - Propositions	p. 20
5 - Mobilité et aménagement	p. 25

Chapitre II

politique régionale d'industrialisation

p. 26

1 - Développement régional - développement industriel	p. 26
2 - Caractéristiques et conditions du développement industriel	p. 26
3 - Politique régionale d'industrialisation	p. 28
4 - Autres éléments de l'offre régionale	p. 32
5 - Mise en œuvre d'une politique régionale d'industrialisation	p. 34
6 - Les villes : moteur du développement	p. 34

Chapitre III

Services aux entreprises

p. 36

1 - Situation actuelle en Lorraine et tendances	p. 36
2 - Objectifs	p. 37
3 - Propositions	p. 37
4 - Pour un meilleur niveau de service	p. 39

Chapitre IV

Agriculture intensive

p. 40

1 - Information des agriculteurs sur l'avenir des terrains qu'ils utilisent	p. 40
---	-------

2 - Création de centres de production intensive et spécialisée	p. 40
--	-------

Section B – Enseignement supérieur et santé p. 43

Chapitre I
Enseignement supérieur p. 44

1 - Situation actuelle	p. 44
2 - Problèmes posés	p. 44
3 - Premières propositions	p. 45

Chapitre II
Santé p. 47

1 - Situation actuelle	p. 47
2 - Ordre de grandeur des besoins nouveaux à satisfaire d'ici à 1985	p. 48
3 - Propositions pour une armature hospitalière	p. 48

Section C – Distribution p. 51

Chapitre I
Distribution de gros p. 52

1 - Denrées périssables	p. 52
2 - Autres produits	p. 54

Chapitre II
Commerce de détail p. 56

1 - Situation actuelle	p. 56
2 - Problème posé et démarche adoptée	p. 56
3 - Propositions	p. 57

Chapitre III
Foires et Salons p. 59

1 - Situation actuelle	p. 59
------------------------	-------

2 - Problèmes posés par l'avenir de ces manifestations	p. 60
3 - Premières propositions	p. 60

Section D – Sports, Loisirs et Culture p. 61

1 - Situation actuelle	p. 62
2 - Buts à atteindre	p. 62
3 - Actions à engager ou à développer	p. 63

DEUXIÈME PARTIE – TRANSPORTS p. 73

Chapitre I
Rôle des transports dans le développement régional p. 76

1 - Les transports sont un secteur important de l'économie	p. 76
2 - Rôle des transports dans l'urbanisation	p. 76
3 - Influence des transports sur les entreprises industrielles et commerciales	p. 76

Chapitre II
Transports voyageurs p. 79

1 - Objectifs d'un plan d'aménagement des infrastructures et des services transports	p. 79
2 - Relations internes	p. 80
3 - Relations externes	p. 89
4 - Desserte aéronautique de la Lorraine	p. 95

Chapitre III
Transports marchandises p. 99

1 - Situation actuelle et tendances	p. 99
2 - Transports ferroviaires	p. 99
3 - Transports routiers	p. 101
4 - Canaux	p. 102
5 - Frêt aérien	p. 105
6 - Transports exceptionnels	p. 106

TROISIÈME PARTIE – ORGANISATION SPATIALE

p. 107

Chapitre I

Agglomérations étendues

p. 110

- 1 - Agglomérations étendues et diversifiées p. 110
- 2 - Objectifs p. 111
- 3 - Réalisations des années 60 p. 112
- 4 - Orientations pour 1985 p. 113
- 5 - Orientations pour 2000 p. 116
- 6 - Une solidarité nécessaire p. 117

Chapitre II

L'habitat

p. 119

- 1 - Problématique de l'habitat dans le schéma d'aménagement de la métropole lorraine p. 119
- 2 - Situation actuelle : le poids du passé p. 119
- 3 - Besoins p. 120
- 4 - Objectifs p. 120
- 5 - Habitat dans le schéma d'aménagement de la métropole p. 120

Chapitre III

Paysage

p. 122

- 1 - Le cadre de vie lorrain p. 122
- 2 - Zones d'intervention privilégiée p. 125
- 3 - Moyens d'action p. 129

QUATRIÈME PARTIE – PREMIÈRE ÉTAPE D'AMÉNAGEMENT : PROPOSITIONS

p. 131

- 1 - Cinq principaux types d'actions p. 133
- 2 - Actions proposées p. 133
- 3 - Cohérence de la première étape d'aménagement p. 137

CONCLUSION

p. 139

Le schéma d'aménagement : étape de la construction de la métropole lorraine p. 141

ANNEXES

p. 143

Annexe I

Test de cohérence des niveaux de services privés en Lorraine (O.T.A.M.) p. 145

Annexe II

Test routier (S.E.T.R.A.) p. 153

Annexe III

Test alimentation en eau (Agence Financière de Bassin « Rhin-Meuse ») p. 161

Annexe IV

Bibliographie p. 167

AVIS

de la Commission de Développement économique régional de Lorraine (C.O.D.E.R.) et de la Commission de Coordination de l'O.R.E.A.M. sur le schéma d'aménagement de la métropole lorraine p. 171

RAPPORT

du groupe central de planification urbaine sur le schéma d'aménagement de la Métropole lorraine p. 179

RAPPORT

de la Commission de Développement (C.O.D.E.R.) p. 185

Table des matières p. 213

Table des cartes p. 217

TABLE DES CARTES

— Sites aéroportuaires de desserte européenne	p. 97
— Sites et paysages : zones d'intervention privilégiée	p. 123
— Les niveaux de services privés en Lorraine - classement des villes : situation actuelle	p. 147
— Les niveaux de services privés en Lorraine - classement des villes : hypothèse 1985	p. 151
— Echanges entre secteurs internes 1985	p. 155
— Echanges entre la métropole et le reste de la Lorraine	p. 157
— Echanges entre la métropole et les zones lointaines	p. 159
— Alimentation en eau de la métropole lorraine - Sites de barrages - réservoirs et prises en Moselle	p. 165

a) TEXTE

— Communes urbaines de plus de 2 000 habitants (population 1968)	p. 5
— La Lorraine dans son environnement	p. 9
— Migrations alternantes en Lorraine (1962)	p. 21
— Bases nautiques et équipements de sports et de loisirs	p. 65
— Parc naturel régional et bases nautiques	p. 69
— Grandes liaisons routières	p. 77
— Flux routiers 1968	p. 81
— Trafic voyageurs S.N.C.F.	p. 83
— Trafic des principaux aérodromes ouest européens	p. 93

b) HORS TEXTE

1 - Métropole lorraine : situation fin V ^e Plan
2 - Schéma d'aménagement de la métropole lorraine
3 - La métropole et les centres de peuplement
4 - Sites et paysages : propositions
5 - Métropole lorraine. Première étape d'aménagement : propositions
6 - Relations internes et externes de la Lorraine
7 - Carte de repérage des noms cités

TITRES DE LA COLLECTION

- * La façade méditerranéenne
- * Eléments pour un schéma directeur des télécommunications
- * Composantes de la fonction urbaine, essai de typologie des villes
- * Dictionnaire des projections à 1985 et 2000 (population et emploi)
- * Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise
- * Schéma d'aménagement de la Basse-Seine
- * Aménagement du Bassin Parisien
- * Rapport du groupe de travail Paris-Nord
- * Schéma d'aménagement de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble
- * Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire
- * Scénarios d'aménagement du territoire
- * Eléments pour un schéma directeur de l'informatique
- * Prospective et analyse de systèmes
- * L'eau en Seine-Normandie. Projet de livre blanc
- * Livre blanc agence de bassin Artois Picardie (à paraître)
- * Les centres de prospective et l'aménagement du territoire en Europe
- * Livre blanc agence du bassin Rhin-Meuse (à paraître)
- * Schéma directeur Région Nord - Pas-de-Calais (à paraître)
- * Une image de la France en l'an 2000 : scénario de l'inacceptable

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE

1, avenue Charles-Floquet, 75-Paris (7^e)

Fondateur de la collection : Gérard WEILL †
Directeur de la publication : Jacques DURAND
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN
Couverture : Claude CAUJOLLE et Denise COHEN
Impression : Est-Imprimerie Metz

ORGANISATION D'ETUDES D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE DE NANCY-METZ-THONVILLE
OREAM LORRAINE - 54 - PONT-A-MOUSSON
TELEPHONE (16-28) 81-91-11 - LIGNES : 758-768-769-771-776