De la Cité d'aujourd'hui à la Ville de demain

Académie de Stanislas
sciences et belles lettres
NANCY

Académie nationale
sciences, art et lettres
METZ

Samedi 23 mars 2019

Grand Salon de l'Hôtel de Ville
Place d'Armes Jacques-François Blondel
- Metz -

Sous la présidence de
&

M. Laurent Hénart,
maire de Nancy, ancien ministre

M. Dominique Gros,
maire de Metz

De la Cité d'aujourd'hui à la Ville de demain

Académie de Stanislas
sciences et belles lettres
NANCY

Académie nationale
sciences, art et lettres
METZ

Samedi 23 mars 2019

Grand Salon de l'Hôtel de Ville
Place d'Armes Jacques-François Blondel
- Metz -

Sous la présidence de
&

M. Laurent Hénart,
maire de Nancy, ancien ministre

M. Dominique Gros,
maire de Metz

Conception, mise en pages : *Salima Daoud Meguellati*

Achevé d'imprimer sur les presses de l'Imprimerie Moderne
à Pont-à-Mousson (54) - juin 2019 -
Dépôt légal n°

De la Cité d'aujourd'hui à la Ville de demain

Nancy, le cœur de la ville :
place Stanislas, place de la Carrière, palais du Gouvernement et basilique Saint-Epvre.
© L'Europe vue du ciel/Métropole du Grand Nancy.

Metz : les îles dessinées par la Moselle et ses bras,
et le cœur de la ville au sud de la cathédrale.
© Yann Arthus-Bertrand/Metz Métropole.

Sommaire

De la Cité d'aujourd'hui à la Ville de demain

Allocutions d'ouverture
M. Dominique Gros, *maire de Metz* 9
M. Laurent Hénart, *maire de Nancy*..... 11

Introduction au colloque
M. Jean-François Muller, *président de l'Académie nationale de Metz* 13
M. Patrick Corbet, *président de l'Académie de Stanislas* 17

L'image de la ville à travers ses entrées
Les métropoles de Metz et Nancy
M. Jean-Marie Simon, *vice-président de l'Académie de Stanislas* 19

Quelle place pour le citoyen dans nos démocraties ?
M. Roger Cayzelle, *membre de l'Académie nationale de Metz* 31

Voies d'eau et respiration urbaine
M. Jean-Pierre Husson, *membre de l'Académie de Stanislas* 39

La mobilité et la ville de demain
M. Jacques Sicherman, *membre de l'Académie nationale de Metz*..... 59

Façades et couleurs aujourd'hui et demain
M^me^ Christiane Massel, *membre de l'Académie nationale de Metz*..... 71

Façades en liberté ou liberté de façade ?
M. Denis Grandjean, *membre de l'Académie de Stanislas* 87

Conclusions de la Table ronde – Visions sur le futur de nos métropoles
M. Jean-Pierre Jager, *membre de l'Académie nationale de Metz* 93
avec la participation de
M^me^ Simone Beissel, *députée du Luxembourg*
M. Jean-Luc Bohl, *président de Metz Métropole*
M. André Rossinot, *président de la Métropole du Grand Nancy*
M. Éric Chenderowsky, *architecte-urbaniste (Strasbourg)*
M. Philippe Tondon, *architecte (Metz)*
M. André Vaxelaire, *urbaniste (Nancy)*

Conclusions du colloque
M. Pierre Labrude, *membre des Académies de Metz et de Stanislas* 95

Allocution d'ouverture

Dominique GROS

Mesdames et Messieurs, Cher Laurent Hénart, Chers Présidents des deux académies, je suis très heureux de vous accueillir dans cet Hôtel de ville, à l'occasion de ce colloque organisé par l'Académie nationale de Metz et l'Académie Stanislas de Nancy.

Un mot d'abord sur le dialogue nécessaire entre nos deux villes, même s'il s'agit parfois aussi de « coopétition ».

Il nous faudra continuer à construire la paix, l'échange et la saine émulation, ne jamais céder aux démagogues de tous poils, ceux qui – sans cesse – veulent rallumer la guerre. Car de la guerre ne naissent que les cendres.

Le sujet qui nous rassemble aujourd'hui ne pourrait probablement pas être plus approprié, puisque vous allez disserter sur la ville, rien de moins. Ou plus exactement, vous interroger sur une trajectoire possible, voire souhaitable : comment aller « de la Cité d'aujourd'hui à la Ville de demain » ?

Or, la réponse à cette question est *délicate*. Autant qu'un pronostic quant aux prochaines élections municipales à Metz, au hasard !

Délicate pour plusieurs raisons, et à plusieurs échelles.

Délicate au niveau mondial d'abord, car les défis à relever sont caractérisés à la fois par l'interdépendance et par la complexité. L'enjeu environnemental, le Brexit, les choix à faire sur le plan économique constituent autant de rappels de cette interdépendance et de cette complexité. Nos destins sont liés.

Délicate, au niveau national ensuite, parce que notre société est fragmentée. C'est ce que nous enseignent le mouvement des Gilets Jaunes, et le Grand Débat National. Il ne sera pas facile de tirer du commun de cet exercice par ailleurs remarquable. Or il nous faut retrouver ce qui permet de faire société, ce qui permet de donner du sens à notre destinée collective.

Délicate enfin au niveau local, celui de la gestion de nos villes. Elles ne sont pas isolées des désordres mondiaux et nationaux dont je vous parlais à l'instant. Au contraire, elles en sont des chambres d'écho.

La puissance de nouveaux opérateurs, tels que Airbnb, Amazon et d'autres acteurs du numérique notamment, rend bien plus difficile la conduite

des affaires locales, par exemple en matière d'attractivité touristique ou commerciale.

La question des mobilités, du partage de l'espace urbain, requiert elle aussi nettement plus de finesse qu'il y a une trentaine d'années.

Il faut aussi prendre en compte la place accrue revendiquée par le citoyen, au-delà du seul moment électif.

Il nous faut inventer une démocratie délibérative. À Metz, il y a quelques semaines, nous nous sommes essayés à l'exercice, en demandant aux citoyens de décider du devenir d'entrepôts frigorifiques à la lisière du centre-ville. Et cela a été encourageant : plus de 2 500 votes électroniques ont été enregistrés pour départager deux projets. Nous espérions modestement atteindre 1 000 votes. À méditer, donc.

Face à un contexte incertain, il nous faut prendre de la hauteur, et savoir analyser de manière prospective, avec lucidité, les phénomènes qui se déroulent sous nos yeux, ainsi que les lignes de force qui caractériseront nos sociétés à l'avenir. C'est indispensable pour pouvoir continuer à agir.

Cela rend d'autant plus précieux l'apport des sociétés savantes, qui donnent de leur temps pour éclairer les décideurs, à l'image des intellectuels qui ont débattu avec le président de la République en début de semaine, huit heures durant.

Je sais que cette matinée sera à l'image des défis de notre époque et de la gestion d'une ville : passionnante. Je vous remercie et vous souhaite de fructueux travaux. ■

Allocution d'ouverture

Laurent HÉNART

Mesdames et Messieurs, Chers Académiciens, c'est avec beaucoup de plaisir que j'ouvre, avec mon collègue et ami Dominique Gros, ce colloque de Metz consacré au thème « De la Cité d'aujourd'hui à la Ville de demain ».

Ce thème mobilise au quotidien l'ensemble des maires de France, c'est une évidence, et ce d'autant plus intensément que nous vivons collectivement une période de l'histoire contemporaine marquée par un retournement sociétal sans équivalent avec ce que nous connaissions jusqu'alors.

Migrations internationales, révolution numérique, changement climatique, crise structurelle des démocraties dépassées par la mondialisation : un très large faisceau d'innovations et d'événements change nos vies en profondeurs, pas seulement intimes et personnelles, mais surtout collectives.

Dans ce grand renversement des rapports humains, qui pour l'heure effraie davantage qu'il ne rassure, les villes sont en première ligne, concentrant les problématiques de leur temps sur un périmètre géographique où continuent de se regrouper, depuis le XIX^e^ siècle, une population et des activités de plus en plus denses.

D'où mon propos : je crois qu'il est de la responsabilité des hommes et des femmes politiques de conduire, dans le dialogue et la concertation, mais sans jamais faiblir ni placer leur mandat au-dessus des enjeux, les grandes transitions de notre temps.

La transition écologique, d'abord, car ce défi n'est plus une intuition ni une militance vivant aux marges de la société, mais un impératif catégorique. Les preuves du réchauffement n'en finissent plus de s'accumuler. Elles ont permis à chacun d'entre nous de comprendre que ce sujet est le plus important et qu'il impose une réinvention urbaine : révolution des mobilités, développement de la nature en ville, réduction des circuits d'alimentation, production endogène d'énergie.

La transition démocratique et territoriale, ensuite, car les institutions, pour protéger et conserver leur légitimité, doivent évoluer pour répondre à deux besoins : celui d'œuvrer sur des périmètres territoriaux pertinents, adaptés aux flux quotidiens et cohérents avec l'histoire des lieux, et celui d'inventer

une place nouvelle pour une forme de démocratie directe complémentaire du travail des chambres représentatives. C'est par ce chemin que la crise de défiance politique que vit notre pays aura une chance de se résorber.

Enfin, la transition sociale, vers une nation où les divisions fabriquées par l'inégale répartition des richesses et les failles de l'aménagement du territoire doivent être soignées, avec patience et acharnement, par les pouvoirs publics. Oui, il faut investir dans tous les secteurs qui sont à même de recréer un espace urbain juste et solidaire, où le sentiment de justice reviendra cimenter une société archipelisée : l'éducation, la culture, le logement, les quartiers.

Cette vision d'avenir ne peut descendre du politique et s'appliquer par enchantement à la société. Elle a besoin du travail de fond des sociétés savantes, pour expliquer, objectiver, mettre en perspective, convoquer l'histoire, aider à l'éveil des consciences. C'est ce travail que vous menez avec passion et rigueur au sein des académies, et je profite de ces quelques lignes d'ouverture pour vous remercier et vous féliciter de nouveau.

Longue vie à l'Académie nationale de Metz et à l'Académie de Stanislas . ■

Introduction au colloque

Jean-François MULLER

Messieurs les Maires, Cher Président de l'Académie de Stanislas, Chères Consœurs et Chers Confrères de nos deux académies réunies, Chers Amis,

Nancy et Metz ont étendu récemment leurs influences pour devenir des métropoles. Ce n'est pas sans incidences. Sous l'égide de mon prédécesseur, Gérard Nauroy, l'Académie nationale de Metz avait édité un fascicule intitulé *Enjeux et perspectives pour l'aire urbaine Metz-Thionville*. Presque trois ans ont passé. La Communauté Urbaine de Nancy a été transformée en Métropole du Grand Nancy au 1er juillet 2016, tandis que la Communauté d'Agglomération Metz Métropole n'a accédé à ce statut qu'au 1er janvier 2018.

Dans les conclusions de ce fascicule édité en 2016, l'Académie avait souligné les avantages qu'on peut attendre d'une métropolisation en évitant la dispersion des compétences dans les secteurs clés que sont le développement économique, la santé publique, la vie culturelle, les liens entre formations, recherches et industries ainsi que les échanges transfrontaliers, sans que pour autant l'échelon irremplaçable de la commune soit occulté. Nous suggérions de rechercher de nouveaux modes de gouvernance qui puissent être mieux compris et qui seraient de nature à apaiser les inquiétudes légitimes. C'est justement ce thème qui sera abordé par notre confrère Roger Cayzelle.

L'identité propre de nos villes est très souvent déstructurée par des zones d'activités ou industrielles hétéroclites qui effacent la perception d'entrer dans une ville. Notre confrère nancéien Jean-Marie Simon donnera le *tempo* de ce colloque en restituant ce que peut être l'image d'une ville à travers ses entrées.

Sur le sillon lorrain, nous disposons d'infrastructures routières ou ferroviaires qui s'avèrent aujourd'hui dépassées. Il suffit de penser à l'A31 et au TER au bord de la saturation. La mobilité et l'avenir de la ville seront analysés par Jacques Sicherman qui préside la commission « Urbanisme et Patrimoine » de l'académie messine.

Les cœurs de nos cités sont encore beaux et attractifs. Si les poumons verts de nos villes sont dans l'ensemble respectés, les belles rivières qui les traversent méritent d'être mieux mises en valeur. Cet aspect sera traité par notre confrère Jean-Pierre Husson, tandis que l'harmonie colorée des quartiers

sera déclinée par notre consœur Christiane Massel, dont c'est la spécialité, ainsi que par notre confrère architecte Denis Grandjean.

Pour ma part, je souhaite évoquer en quelques mots les questions énergétiques sur le plan local, qui nous intéressent au premier chef en relation avec nos environnements respectifs.

La première caractéristique de notre région, c'est bien sa couverture forestière. Elle reste une ressource stratégique, ce qui implique une gestion rigoureuse pour en assurer la pérennité. C'est un puits de carbone naturel d'autant plus efficace quand la forêt se régénère. Qui plus est, elle est fixatrice d'humidité, lieu de biodiversité et aussi de liberté.

Logiquement, les centrales à biomasse se sont généralisées et ont été reliées à des réseaux de chaleur plus ou moins longs (par exemple 44 km à Nancy et 115 km avec l'UEM[1] à Metz). Les centrales à biomasse ou d'incinération des déchets peuvent être maintenant couplées à des installations de capture du dioxyde de carbone (États-Unis, Suisse). C'est la dernière nouveauté. Des ventilateurs aspirent l'air extérieur qui passe dans des tubes contenant des granules d'amines, lesquels fixent le CO_2. Celui-ci est récupéré par simple chauffage à 100°. Il est ensuite purifié et réinjecté dans de l'air naturel frais, de façon à augmenter légèrement sa proportion en CO_2, ce qui a pour effet d'accélérer la pousse des plantes en serres éclairées. Il s'agit souvent de cultures en hydroponie (cultures hors-sol) qui permettent des récoltes bio toute l'année. Par ailleurs, le CO_2 capté peut être également fixé pour élaborer des matériaux minéraux. C'est le concept de la campagne au cœur de la ville.

Quelques précisions sur les usines d'incinération, celle de Ludres et de Metz. Elles ont été longuement décriées avec d'autres bien sûr. Aujourd'hui, elles maîtrisent parfaitement leurs émissions et valorisent leurs déchets. Ludres a en plus une unité pour détruire à très haute température les déchets hospitaliers du sillon lorrain. Quant à la régie HAGANIS de Metz Métropole, elle a une caractéristique rare : elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière ayant la double compétence « assainissement » et « gestion des déchets ». Elle agit ainsi dans tous les domaines de l'environnement et produit de la vapeur revendue à l'UEM (voir *supra*). Elle allie les règles de gestion des établissements publics avec l'autonomie et la souplesse de fonctionnement d'une activité industrielle. Résultats : niveau technique élevé, efficacité des personnels et démocratie locale exemplaire.

Puisque l'on parle de serres, à nos latitudes, l'énergie solaire, qu'elle soit thermique ou photovoltaïque, a un rendement insuffisant pour être à elle seule réellement compétitive. Aujourd'hui, en terme d'achat d'électricité photovoltaïque, c'est une énergie subventionnée. L'idée qui prévaut

1. L'UEM (Usine d'Électricité de Metz) est un producteur/fournisseur d'électricité et de gaz présent sur le marché local depuis 1901 et sur le reste du territoire français, *via* sa filiale Energem, depuis 2009.

actuellement, c'est la cogénération solaire qui consiste à combiner, en surface, des panneaux photovoltaïques semi-transparents pour produire de l'électricité et, en-dessous, différents systèmes caloporteurs (dont le plus simple est l'air) pour récupérer la chaleur qu'ils ont absorbée. Par ailleurs, les panneaux solaires photovoltaïques inclus dans des verres résistants peuvent comporter des multicouches très fines pour élaborer des façades vitrées de diverses couleurs.

Reste l'isolation des murs et des toitures. Il y a une grande variété de matériaux disponibles. La tendance actuelle va vers des panneaux en fibres minérales et/ou végétales permettant des découpes aisées. Les polymères inflammables sont dangereux en cas d'incendie. Ainsi eau, énergie, élimination et recyclage des déchets doivent être au cœur de nos stratégies d'avenir.

Nous terminerons cette journée par un échange entre trois personnalités politiques bien connues – Madame Simone Beissel, échevin de la Ville de Luxembourg et députée à la Chambre du Luxembourg, ainsi que Messieurs les présidents des deux métropoles, Jean-Luc Bohl et André Rossinot – et deux architectes urbanistes. Ils partageront avec nous leurs visions croisées sur le futur de nos villes et métropoles. Au nom de nos deux académies réunies, nous les en remercions très chaleureusement.

Enfin, je tiens à remercier très chaleureusement Madame Marie Di Franco, directrice de la SEM Technopole ainsi que son équipe qui, sachant que l'Hôtel de ville de Metz devait fermer cet après-midi pour cause de « gilets jaunes », a accepté hier, en fin de matinée, de mettre à notre disposition l'amphithéâtre du CESCOM pour que nous puissions y assurer cet après-midi la deuxième partie de notre programme. Cette réactivité et cette disponibilité en dernière minute méritent d'être hautement saluées. ■

Introduction au colloque

Patrick CORBET

Messieurs les Maires, Messieurs et Mesdames les Académiciens et Académiciennes, Mesdames, Messieurs,

À qui s'attache à suivre les publications académiques lorraines, un fait apparaît : la préoccupation messine pour les questions urbaines, spécialement de politique urbaine. Nos confrères ont créé en leur sein dès 2010 une commission « Urbanisme et Patrimoine ». Deux livrets sont parus, avec pour titres *Enjeux et perspectives pour une aire urbaine Metz-Thionville* (2016), puis *Espaces publics et identité d'agglomération*. C'est donc sans surprise qu'a été présentée au bureau de l'Académie de Stanislas la proposition d'un colloque commun intitulé « De la cité d'aujourd'hui à la ville de demain », proposition immédiatement acceptée.

La compagnie nancéienne, pour sa part, a sans doute moins investi ce domaine, privilégiant dans ses travaux d'autres centres d'intérêt non moins légitimes. Mais le curieux qui en scruterait les jeux internes ne manquerait pas de remarquer l'arrivée récente parmi elle de personnalités compétentes dans le secteur envisagé : en géographie (où se trouve relayée la spécialité de notre secrétaire perpétuel), en architecture (jamais oubliée, du fait de l'attribution annuelle d'un Prix très convoité), en urbanisme et en droit de cette discipline, ou encore en administration du patrimoine bâti. Nul hasard si un ancien président et notre actuel vice-président appartiennent à cette valeureuse cohorte. Nous avions donc acquis de quoi répondre à la sollicitation messine, reçue, je le répète, sans la moindre réserve.

Nos évolutions sont donc, *mutatis mutandis*, concordantes. C'est que s'impose à tous une dure constatation. Sous nos yeux se défait un équilibre séculaire établi sur une hiérarchie des localités, celle qui menait du village, à la base, au bourg (devenu au XIX^e^ siècle chef-lieu de canton), puis à la ville moyenne (plusieurs dizaines de milliers d'habitants) et enfin à la grande ville (plusieurs centaines de milliers de résidents). Le médiéviste en sait la mise en place aux XI^e^-XIII^e^ siècles. Son analyste le plus pertinent a été Fernand Braudel, dans le tome 1 de *L'Identité de la France* (1986). On ne relit pas sans éblouissement son évocation du bourg meusien de Gondrecourt-le-Château, choisi à dessein puisque situé à quelques kilomètres de Luméville-en-Ornois, village natal du

grand historien. Dans cette évocation d'un passé malmené, rappelons-nous aussi que l'air du temps faisait encore il y a quelques décennies une notable part au bas de la hiérarchie urbaine. L'INSEE prescrivait d'appeler « ville » toute agglomération de plus de 2 000 habitants. Aujourd'hui, de douteux humoristes parlent de villages pour Angoulème ou Valence et vous feraient croire qu'un enterrement culturel et social vous attend à Besançon ou à Pau !

En d'autres termes, l'équilibre ancien est pulvérisé. Inutile de décrire, car connues de tous, les difficultés des villages et plus encore, car plus tangibles, celles des cités petites et moyennes. L'essentiel est de mesurer que les grandes agglomérations deviennent les villes par excellence, les pivots de l'organisation de l'espace, ceci pour tous les habitants d'une même région. Il est donc justifié que nos institutions académiques se penchent sur ces métropoles, comme on tend à les nommer, et en recommandent la meilleure organisation, le meilleur développement possibles. Nous allons le faire, non sans ressentir une inquiétude, une impression d'urgence et de nécessité.

On me permettra de terminer par une note plus personnelle, à l'instar du Président Muller traitant des questions énergétiques. Nous avons pour programme l'étude de la ville de demain. Pourquoi ne pas rappeler que celle d'hier avait souvent une propriété : elle savait se faire aimer. Vous aurez reconnu la phrase inoubliable de Maurice Barrès. Pour équilibrer, je rappellerai quelle réputation avait Nancy au temps de ma jeunesse hors des limites de la Lorraine. On prononçait son nom avec admiration.

Aujourd'hui, on doutera que les centres commerciaux géants des périphéries suffisent à faire aimer une ville. Mais il reste à celles-ci, et indéniablement à Metz et à Nancy, un atout : leur patrimoine architectural, leurs monuments (entre parenthèses, un mot plus très souvent employé). Que serait Metz sans la cathédrale et la place d'Armes, sans la pierre de Jaumont et le Quartier impérial ? Et Nancy sans la Place Stanislas et la Carrière où nous nous réunissions il y a deux ans pour parler du rôle des académies ? Bref, c'est aussi dans la parure monumentale que subsistera l'identité de la grande ville et l'amour qu'on lui portera. Je forme donc le vœu qu'en ces temps de modernité, en s'appuyant sur les outils institutionnels et administratifs existants, les attentions les plus diligentes soient maintenues envers ces balises toujours vivantes. L'avenir n'en sera que mieux préparé. ■

L'image de la ville à travers ses entrées
Les métropoles de Metz et Nancy

Jean-Marie SIMON

L'exercice de prospective est délicat, surtout si on le pratique sur deux villes proches par la géographie et la taille, mais éloignées par l'histoire. Le propos restera donc modeste : partir des objectifs et des règles que les deux collectivités viennent de se donner et esquisser l'aspect possible de l'entrée[1] de ces métropoles dans une trentaine d'années.

L'image des cités dépend, pour partie, de la façon dont on les découvre, les aborde, les pénètre. Il faut rappeler que les entrées sont d'abord des évènements dynamiques, des prises de possession des lieux qui conduisaient autrefois d'une des portes de la ville au lieu du pouvoir par un itinéraire décoré et embelli. Toutefois, les notions d'entrées et de portes[2] changent. Les portes de villes enserrées dans leurs murailles affichaient la force et les soutiens de la cité. Le XVIII^e^ siècle met en scène des arcs de triomphe, qui terminent les opérations urbaines, permettant à la fin de cette période à Quatremère de Quincy[3] de définir l'entrée de ville comme « un ensemble comportant une porte, mais aussi une avenue et des immeubles[4] ».

À la fin du XIX^e^ siècle, les portes subsistent pour des raisons sécuritaires[5] et fiscales, néanmoins, l'étalement urbain s'accélère. Un siècle plus tard, des secteurs entiers sont construits pratiquement sans exigences urbaines et, en 1995, l'amendement du sénateur Dupont qualifie d'entrée de ville ces espaces situés le long des grands axes routiers ; il demande que des règles urbaines soient élaborées avant d'accorder de nouvelles autorisations de construire.

---

1. Dans le cadre de la communication, il n'a pas été loisible d'aborder la question des entrées de ville par le train ou la voie d'eau qui relèvent de démarches différentes.
2. Étymologiquement, la porte désigne le passage de la campagne à la ville.
3. Antoine Chrysostome Quatremère (1755-1849), dit Quatremère de Quincy, architecte français ; également, archéologue, philosophe, critique d'art et homme politique.
4. La porte Désilles de Nancy en est un bel exemple.
5. Nancy ferme ses portes chaque soir jusqu'en 1870.

Pourtant, les résultats sont limités et, aujourd'hui, l'automobiliste traverse des fragments bâtis où s'accumulent lotissements pavillonnaires et zones d'activité, parfois séparés par des espaces naturels ou ruraux.

Aujourd'hui, les problématiques environnementales tendent à la création de nouvelles frontières. Les espaces naturels et les terres agricoles sont reconnus comme des « biens communs » qu'il faut protéger et, depuis quelque mois, le principe d'une artificialisation nette des sols égale à zéro[6] prend corps en France. Les règles d'urbanisme et d'aménagement retenues par Nancy et Metz vont déjà, un peu, dans ce sens et aboutiront à des limites comportant bien entendu des passages, des portes et des entrées. Trois échelles permettent d'appréhender les effets, directs ou non, de ces nouvelles limites : les bassins de vie, les rocades métropolitaines, et les pénétrantes qui conduisent au centre-ville.

Le bassin de vie et l'aménagement des franges urbaines

Dans les bassins de vie, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) définissent des objectifs et des règles d'aménagement[7]. Le SCoT Sud 54 se fixe l'objectif d'une réduction de moitié de la consommation des terres agricoles[8] et parallèlement, l'aménagement des franges urbaines et des entrées de villes et de villages[9]. Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM) poursuit les mêmes objectifs à travers un « plan paysage » pour améliorer la sécurité routière et contribuer à l'image des collectivités.

Ces franges urbaines sont des espaces de transition entre le bâti et l'activité agricole. Des vergers, des zones de maraîchage, ou des bandes boisées sont préconisées par les SCoT. Plusieurs communes ont déjà des aménagements de cette nature, comme Marly, Chambley... Dans ces franges urbaines, les entrées sont soulignées, côté campagne, par une structure arborée – arbre isolé ou court alignement – et, du côté urbain, par un espace public signifiant la présence du piéton. Les indispensables concertations locales[10] avec les exploitants agricoles

---

6. Discours du président de la République au Salon international de l'agriculture, le 23 février 2019.
7. Assez proches par la population et les dates d'approbation (2013-2014) les SCoT qui concernent Nancy et Metz diffèrent par leur densité de population (135 habitants par km^2 pour celui de Nancy et 233 pour celui de Metz), soulignant le caractère plus urbanisé de ce dernier. Le nombre de communes concernées par le SCoT (225 pour le bassin messin et 476 pour le nancéien) souligne aussi leur différence.
8. La Région wallonne envisage de cesser complètement de consommer des terres agricoles en 2050.
9. Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), *SCoT Sud 54,* p. 91.
10. Un travail récent mené par la Métropole messine et la Chambre d'agriculture montre que des liens différents existent entre les communes et les activités agricoles.

Fig. 1
Flirey : entrée nord du village.
Cliché CAUE N. Huron.

se traduiront par des variations reflétant la situation propre à chaque village (fig. 1).

Ainsi, dans ces grands paysages, ces aménagements se substituent aux anciens vergers et alignements qui donnèrent autrefois l'identité paysagère de la région. Ce ne sera plus le paysage d'hier, mais ce ne sera pas pour autant n'importe quel paysage. Ainsi, ce premier point de l'exercice montre l'intérêt de renouer avec des pratiques et des usages pour inventer des formes accrochées aux territoires[11].

Les rocades métropolitaines et les portes

Les rocades sont aujourd'hui, en Europe, un des éléments majeurs des paysages métropolitains. Nancy et Metz ont fixé, parmi les objectifs de leurs documents d'urbanisme, celui de requalifier certains espaces bâtis situés sur leurs rocades, en portes pour la ville.

11. Le village lorrain prévoyait des statuts différents pour les différents espaces : le bâti, le jardin, le meix, le verger et les champs, la forêt, etc.

Les implantations sur ces rocades ont débuté dans les années 1960 ; l'usine Citroën de Borny était citée en exemple[12] : les anciens sidérurgistes viendraient y travailler depuis leur lieu de résidence et les jeunes travailleurs habiteraient et dynamiseraient la ville-centre ; la rocade jouerait alors un rôle d'interface entre la ville et son bassin de vie. En quelques dizaines d'années, les industries et les grands équipements à l'étroit dans la ville s'implantent sur les périphériques : hôpitaux, parcs des expositions, zones d'activités, etc. Les habitants y trouvent maintenant services et emplois[13] et des milliers d'automobilistes les utilisent chaque jour, sans passer par les centres-villes. Les rocades de Metz et Nancy présentent des différences de statut[14] et de longueur[15], mais aussi quelques similitudes. Terminées[16] au début du XXIe siècle, les secteurs bâtis, technopoles et zones d'activité, parfois vieillissantes, restent séparés par des espaces agricoles ou forestiers et les rocades franchissent des dénivelés, offrant des points de vue sur les centres et les exceptionnels paysages de côtes.

Des points de vue seront sauvegardés

Dès l'étude de ces infrastructures, les concepteurs ont tenté de protéger des points de vue. Le projet nancéien de la fin des années 1930 interdit la construction sur de larges espaces ; toutefois, plusieurs communes[17] du groupement régional d'urbanisme s'opposent vivement à ces servitudes paysagères. Seule la vue sur Nancy depuis l'A 31, au pied de la Fourasse, ou la montée sur Brabois par le sud, offrent une image d'ensemble de Nancy. Passé les côtes, l'infrastructure traverse la forêt de Haye, forêt de protection depuis

---

12. Quesnel (J.), commissaire à la Conversion industrielle de la Lorraine, « Métropole d'équilibre et industrialisation », dans *Équipement Logement, Transport*, Décembre 1968-n° 35, p. 18 : « [...] c'est sans réserve qu'il faut applaudir à la décision des Pouvoirs publics de déroger aux principes de la « conversion sur place » pour accepter de primer l'implantation d'une grande usine Citroën auprès de Metz, quoiqu'en dehors des deux bassins du fer et du charbon [...] [la] conséquence de cette heureuse implantation sera la croissance accélérée de cette ville qui avait grand besoin de rattraper son siècle et qui pourra désormais y prétendre. »
13. Pratiquement la moitié des emplois nancéiens sont sur la rocade.
14. Elles n'ont pas non plus la même importance, plusieurs secteurs de la rocade de Nancy sont à deux voies alors qu'une partie de la rocade de Metz va passer à trois voies. Leurs statuts diffèrent, car la rocade de Metz est constituée d'infrastructures appartenant à l'État et concédées alors que, pour Nancy, une partie importante est à la charge des collectivités locales.
15. 49 km pour la rocade de Metz et 39 km pour Nancy.
16. La rocade de Metz est bouclée en 2004 avec le raccordement sud sur l'A 31, et la rocade de Nancy en 2010 avec l'ouverture de la voie de l'Amezule.
17. Le maire d'Essey fait part de son opposition au projet de servitude paysagère au maire de Nancy, par courrier du 11 juin 1942 (Arch. municipales de Nancy).

octobre 2018. Dorénavant intouchable, elle accompagne la rocade et contribue à l'image des liens étroits de la cité avec la forêt.

La rocade de Metz offre aussi une vue exceptionnelle. Depuis l'autoroute A 31, le plan d'eau permet une vue sur la cité, bordée par la Moselle et dominée par sa cathédrale. Ce paysage est le fruit de décisions partagées : le remblai de l'A31 utilise les terres provenant de l'agrandissement du plan d'eau et le paysage est redessiné par le paysagiste Jacques Sgard. Raymond Mondon, lors du conseil municipal relatif à ce projet, souligne que « Nancy ne pourra jamais s'offrir une telle vue sur la ville[18] ». Mais les autres servitudes de vues sur le grand paysage de la ville de Metz, prévues par le plan directeur du groupement d'urbanisme en 1962[19], ont été abandonnées sous la pression des communes pour créer des zones d'activités. Les deux belles fenêtres identifiées semblent désormais définitivement établies et l'on peut penser que les documents d'urbanisme veilleront à les conforter.

Sur les rocades, les technopoles, les zones d'activités récentes et les grands équipements connaîtront une certaine pérennité

À la fin des années 1970, les technopoles sont associées à des équipements de loisirs – hippodrome ou golf – et la plupart des bâtiments sont l'occasion d'une architecture contemporaine qui valorise l'image des établissements. Jean Nouvel est lauréat du concours pour l'INIST[20] à Brabois en 1988, l'extension de INRS[21] est confiée aux architectes Hillen et Sebbag en 2007. Sur le technopole de Grigy, Michel Rémon est l'architecte de l'École des Arts et Métiers en 1997, l'agence Architecture-Studio celui de l'École nationale d'ingénieurs de Metz en 2010 et Laurent Beaudoin celui de l'IPEFAM[22] en 2004. Chaque établissement à son autonomie formelle, son architecture, ses parkings et parfois ses espaces de détente pour ses étudiants[23]. Les lourds investissements financiers garantissent à ces équipements une certaine durée, mais il faut s'interroger sur l'aptitude

18. Maurer (P.), *Architecture et aménagement urbain à Metz (1947-1970),* p. 607.

19. Maurer (P.), *op. cit.,* p. 500.

20. Institut de l'Information Scientifique et Technique. Présenté par Jean Nouvel comme une « ferme du savoir » avec ses silos et ses bardages métalliques, le bâtiment construit en 1989 pose de nombreux problèmes de gestion, et certains utilisateurs n'apprécient pas l'ambiance intérieure.

21. Institut National de la Recherche et de la Sécurité.

22. Institut Polytechnique d'Études Franco-Allemandes et de Management.

23. En 1998, l'École de Géologie est inaugurée. Elle accueille plus de 300 étudiants et une vingtaine d'enseignants. Les architectes Christian François et Patricia Henrion ont étudié un bâtiment qui se prolonge par un aménagement extérieur conçu par l'artiste chinois Chen Zhen (1955-2000). Cette installation, par les mouvements de terrain destinés à la détente des étudiants, articule les bâtiments, le sol et le parc de Brabois dans une référence sensible à la géologie.

de ces architectures à évoluer. Encore isolées sur de grands espaces verts, ces constructions pourraient perdre de leur qualité si l'extension des bâtiments ou l'augmentation des stationnements réduisaient ces espaces. Des parcelles trop petites conduiraient à une accumulation de bâtiments hétérogènes et à un paysage chaotique peu lisible : les hôpitaux de Brabois en sont l'exemple.

Les zones industrielles et commerciales anciennes exigent des requalifications urbaines

Les aménagements des années 1960, destinés aux industries, se font sans projet urbain : les infrastructures sont réalisées au coup par coup et les espaces publics se limitent aux voiries routières. Des bâtiments commerciaux apparaissent, aux franges de ces zones, sur les secteurs visibles depuis l'infrastructure ; ils ne sont attentifs qu'à leur image marchande, couleurs, logos et parfois architecture (Courte paille, Formule 1, Mac Do, Léon) ; le paysage urbain se réduit alors à des accumulations d'objets sans composition (fig. 2).

Contrairement aux technopoles, ces bâtiments ont des temps d'amortissement très courts : Philippe Journo, président de la compagnie de Phalsbourg, parlant de *Waves*[24], « [...] admet volontiers l'hypothèse d'une démolition de nos réalisations à 20/30 ans[25] ». Mais les démolitions sont encore très rares et les bâtiments sous-utilisés s'orientent vers des activités et des marques moins « nobles ». Seuls ceux, visibles depuis l'infrastructure, restent recherchés et se renouvellent[26]. Avoir des chiffres sur la vacance réelle dans ces zones est difficile en raison des enjeux financiers : les périmètres sont souvent modifiés et aucun critère ne permet d'évaluer les surfaces réellement utilisées, ni la pertinence de l'utilisation. En 2018, l'étude de la géographe Colette Grandmontagne consacrée à la zone Acti-Sud[27] souligne l'évolution de celle-ci avec, en 2016, une vacance en termes de surface, évaluée par certains organismes à 17 %[28]. Un léger sursaut est lié à l'arrivée des activités de loisirs[29]

---

24. La dernière grande opération *Waves* est un ensemble de 60 enseignes sur 43 000 m², avec une forte dimension de promenade et un « paysagement » marqué par le nouveau concept d'*open sky shopping center* et dessiné par l'architecte et *designer* italien Gianni Ranoulo (*Gianni Ranoulo Design*).

25. Miguet (L.), « Les entrées de ville peuvent sortir du néant géographique », *Paysages actualités*, 7 décembre 2016.

26. On assiste à l'abandon ou la revente de bâtiments situés en fond de zone pour les reconstruire parfois à quelques centaines de mètres, au bord de l'infrastructure, comme le bâtiment Aldi aux Portes vertes à Essey-Lès-Nancy (CDAC Nancy 2019).

27. Acti-sud, 200 ha, 380 enseignes et 5 000 emplois, serait la deuxième de France, après Plan de campagne à proximité de Marseille.

28. Base de données de Codata (Namur), outil d'aide à la décision pour les professionnels de l'immobilier commercial, qui donne des informations à l'échelle européenne.

29. Plus de 50 établissements, dont 34 restaurants.

Fig. 2
La Porte Verte sur la commune d'Essey-lès-Nancy.
Bâtiments donnant sur la rocade.
Cliché J.-M.S.

– soins à la personne, escalade, discothèques, jeux utilisant des locaux ne nécessitant pas de vitrine –, car les clients ont des abonnements et sont mêmes parfois des salariés de la zone.

La réduction des surfaces de vente[30] sur ces sites est donc inéluctable[31]. La libération de terrains[32] accompagnée d'une réorganisation foncière permettra d'envisager de nouvelles activités[33] : du tertiaire, de l'habitat, des stationnements et

30. Article du *Figaro économie* du 9-10 mars 2019 : « Auchan victime de la crise de l'hypermarché ».
31. Croissance du commerce sur internet, des *drives*, des petites surfaces de centre-ville, des supermarchés dans les bourgs et petites villes.
32. La récente loi ALUR apporte un début de solution : en cas de déplacement de l'activité elle impose une revente de l'ancien magasin sous trois ans ou une remise complète en état du terrain.
33. Le projet initial des Portes Sud à Nancy prévoyait du logement, cf. Husson (J.-P.), Simon (J.-M.), « *Les entrées de ville : Exemples sur la métropole du Grand-Nancy* », Communication Académie de Stanislas, 2018.

des espaces relais pour les habitants du périurbain, etc. Les activités commerciales seront regroupées[34] et la requalification des espaces publics redonnera une place aux transports en commun et aux piétons. Le nouveau réseau de tramway de Nancy desservait le technopôle de Brabois, mais il desservira aussi la Porte Verte, les Portes Sud (au moins jusqu'à la zone de Roberval) et une possibilité est ouverte vers la Porte Nord (avec une amorce de tracé utilisant l'ancienne voie Saint-Georges). De plus, les documents d'urbanisme, en particulier dans le SCoTAM, affirment la volonté d'améliorer « la gestion environnementale de ces espaces ». Cette évolution attendue donnera des ambiances identiques à celles obtenues dans la zone Eiffel de Pompey[35] ou celles projetées pour l'extension du technopole à Metz[36].

Ce renouvellement urbain, la diversification des activités et la rigoureuse gestion environnementale transformeront ces zones en espaces-relais entre le périurbain et la ville-centre justifiant alors leur appellation de portes[37] de la Métropole.

Les pénétrantes et les nouvelles entrées de ville

Limiter la consommation des sols[38] relance l'intérêt pour le foncier bâti sous-utilisé sur les rocades mais aussi sur les pénétrantes. Ces voies empruntées par les transports en commun obtiennent, dans le cadre des SCoT, des droits à construire importants améliorant la rentabilité des transports en commun. De la grande rocade aux portes anciennes qui marquent l'entrée dans le centre-ville, des opérations monumentales, ou porteuses de modernité sont qualifiées par les professionnels, les journalistes, les élus d'entrées de ville.

Certains édifices monumentaux sont des jalons sur les pénétrantes

Dans les années 1950, l'opération Sainte-Barbe à Metz[39] est pensée comme un marquage de l'entrée de ville. Georges-Henry Pingusson, urbaniste-

---

34. Narring (P.), *Inscrire les dynamiques du commerce dans la ville durable*, p. 75-77.
35. La zone d'activités Eiffel, construite sur le site de l'ancienne usine de Pompey, s'est engagée dans une politique d'excellence environnementale. 120 entreprises y emploient 4 200 salariés.
36. Créé en prolongement de l'actuel Technopole, des logements, commerces et entreprises tertiaires sont attendus sur 117 hectares autour d'un grand plan d'eau, l'ensemble devant être géré avec de fortes exigences environnementales.
37. Cette idée fut développée par le Groupe d'études et de programmation de Meurthe-et-Moselle dans les années 60 pour l'aménagement de la Porte sud.
38. Des compensations éventuelles en cas d'utilisation devraient contribuer à une requalification des sols urbains, en friches. Cf. Pottier (D.), *Rapport parlementaire sur le foncier agricole*, p. 118.
39. Les deux immeubles dont un de 19 étages, malheureusement transformés, sont conçus par les architectes Justin Erhard et René Wolff (1953).

Fig. 3
Le bâtiment Oméga.
Entrée ouest de la Métropole du Grand Nancy.
Cliché J.-M.S.

conseil de la ville, défend le projet en décrivant « la nécessité d'envisager la réalisation d'une œuvre importante et de qualité à une entrée de ville aussi fréquentée que celle de la rue Sainte-Barbe[40] ». En haut de l'avenue de Boufflers à Laxou vient d'être terminé le bâtiment Oméga[41] qui accueille, entre autres, les bureaux de la direction Grand Est de l'entreprise Vinci (fig. 3). Le bâtiment de sept étages marque l'entrée ouest de Nancy et l'architecte Éric André précise que, par son architecture, il annonce les autres bâtiments phares de Nancy[42]. Le nouveau collège Jean Lamour, au débouché de l'A 31, signé par l'architecte Jean-Marie Gremillet est plus discret, mais se revendique aussi comme marqueur de l'entrée de ville par ses choix écologiques, dont l'usage de la paille. Beaucoup plus proches du centre des bâtiments originaux sont aussi des jalons : l'immeuble d'Anne Demian, tout en métal, proche de la porte Sainte Catherine, est qualifié de porte du centre-ville par une journaliste du *Monde*[43].

Des opérations d'urbanisme

De façon tout aussi significative, des opérations immobilières ou d'aménagements, publics ou privés, sur ces pénétrantes se revendiquent

40. Cité par Maurer (P.), *op. cit.,* p. 288.

41. Architecte Éric André. En face de ce bâtiment, le siège du CIC Est, constitué d'hexagones, a été conçu par Jean-Luc André le père d'Éric : une porte de ville qui marque la forte implication de la famille André dans les paysages urbains de Nancy.

42. Éric André cite le Palais des congrès et Rives ouest d'Anne Démians, bâtiment réalisé par l'entreprise Bouygues, *L'Est Républicain*, 11 août 2017.

43. *Le Monde de l'économie*, 13 juin 2015.

Fig. 4
Nancy : aménagement de la place Désilles.
Cliché J.-M.S.

comme marqueurs des entrées de ville. À Nancy, le Port aux planches au bord de la Meurthe ou l'écoquartier Bianca-Maria à Vandoeuvre s'affichent comme des entrées de ville.

Des espaces publics aménagés marquent aussi l'entrée de la ville

La place du Pontiffroy aménagée en 2013 dans le cadre de l'arrivée du Mettis, (bus à haut niveau de service) constitue, selon les professionnels, « une véritable entrée urbaine pour la ville de Metz[44] ». Sous le titre « Metz soigne son entrée », le *Républicain Lorrain* relate l'aménagement du boulevard Foch : « *Exit* les bouleaux malingres, place aux arbres colorés et aux chemins bucoliques[45]. »

La requalification des abords des portes historiques

Aux abords du centre ancien, les deux villes ont conservé leurs portes monumentales[46], néanmoins elles les ont souvent transformées en ronds-

44. Agence Attica Urbanisme, [en ligne], consulté le 26 février 2019, http://www.attica-urbanisme.com/projet/place-du-pontiffroy-metz
45. Article [en ligne], consulté le 26 février 2019, https://www.republicain-lorrain.fr/edition-de-metz-ville/2016/03/02/metz-soigne-son-entree-de-ville
46. Les portes de la Craffe, Saint-Georges, Sainte Catherine à Nancy, Serpenoise, des Allemands à Metz.

points. Aujourd'hui, de nouvelles limitations apparaissent – vitesses limitées à 30 kilomètres/heure, interdiction des véhicules polluants, péages[47] – et redonnent un sens à ces portes qui marquent les limites de différents tissus urbains. Ce renouveau d'intérêt justifie l'aménagement de leurs abords pour renforcer leur majesté : l'aménagement de la porte Désilles à Nancy en est l'exemple (fig. 4).

Conclusion

Les entrées de Nancy et de Metz telles qu'elles se profilent ne se limitent donc pas à une question de décor ou d'image de marque, elles accompagnent une gestion concertée, raisonnée, responsable du foncier. Mais l'augmentation de la densité bâtie qui en résulte n'est acceptable que si elle ne va pas à l'encontre des attentes des habitants. Des pratiques plus coopératives s'avèrent indispensables comme celles qui existaient en France avant la loi Chalandon de 1971[48] ou celles inspirées d'Allemagne, les *Baugruppen*, que certaines collectivités comme Strasbourg encouragent. Les nouvelles frontières pour la protection des sols ou de l'air exigent la requalification urbaine des espaces nés de l'étalement urbain : les entrées de Metz et de Nancy diront demain, la façon dont les cités savent reconstruire du tissu urbain, augmenter la densité du bâti, tout en améliorant l'accès de tous les habitants à ces « biens communs » que sont, l'air, l'eau, le sol. ■

Sources

Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Urbaine Nancéienne, *L'Atlas 2015 du Grand-Nancy*, Nancy, Bialec, 2015.

Cerema, *Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification*, Lyon, CERTU, 2014.

Chambre d'Agriculture de Moselle et Metz Métropole, *Adhésion au réseau Terres en villes. Dossier de candidature de la Chambre d'agriculture et de la Communauté agglomération de Metz Métropole,* 2011, chez l'auteur, [en ligne], consulté le 01 mars 2019,

http://terresenvilles.org/wp-content/uploads/2017/11/TEV_INT2.1_CandiMetz_2011.pdf

Chouquer (Gérard), Maurel (Marie-Claude), *Les mutations récentes du foncier et des agricus*obin (Cynthia), *La métropolisation en question,* Paris, PUF, 2016.

Gras (Pierre), Dancy (Olivier), *Grand-Nancy, l'ambition urbaine. Les grands projets qui métamorphosent l'agglomération,* Vaux, Serge Domini éd., 2009.

Gras (Pierre), *Le patrimoine du Grand-Nancy. Les lieux, les époques, les hommes*, Paris, Les éditions du patrimoine, 2012.

47. L'idée de légiférer sur les péages urbains a été repoussée et la solution elle-même ne semble pas recueillir l'adhésion des usagers ; néanmoins, la solution reste d'actualité.

48. La loi Chalandon de juillet 1971, à la suite de nombreux scandales financiers, supprime les coopératives d'habitants et encourage l'habitat individuel accélérant l'étalement urbain.

Husson (Jean-Pierre), Simon (Jean-Marie), « *Les entrées de ville : Exemples sur la métropole du Grand-Nancy* », Communication Académie de Stanislas, 2018, [en ligne], consulté le 27 février 2019, https://www.academie-stanislas.org/academiestanislas/images/seances_ordinaires/2017-10-13-Husson_Simon.pdf

Lioger (Richard), *Métamorphose d'une ville, Metz,* Metz, Éd. Serpenoise, 2013.

Maurer (Pierre), *Architecture et aménagement urbain à Metz (1947-1970)*, thèse de doctorat en histoire de l'architecture, 2018.

Narring (Pierre), (dir.), *Inscrire les dynamiques du commerce dans la ville durable. Les fondements d'une nouvelle politique des périphéries urbaines et commerciales*, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, Paris, La Documentation française, [en ligne], 2017, consulté le 11 mars 2019, www.cohesion-territoires.gouv.fr/IMG/pdf/2017.03.09_rapport.pdf

Petel (Anne-Laurence), Potier (Dominique.), *Rapport d'information sur le foncier agricole,* Assemblée nationale, 2018, [en ligne], consulté le 23 mai 2019, https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/174000201.pdf

Quesnel (Jean), « Métropole d'équilibre et industrialisation », dans *Équipement Logement, Transport*, Revue mensuelle du ministère de L'Équipement et du ministère des Transports, Numéro spécial « La métropole lorraine », Décembre 1968-n° 35, p. 16-18.

Renard-Grandmontagne (Colette), « Quand les loisirs s'invitent au "Far-West", la grande zone commerciale mature de Metz Actisud », dans *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 2018-1, p. 113-127.

Quelle place pour le citoyen dans nos démocraties ?

Roger CAYZELLE

C'est sans nul doute un fait majeur dans nos démocraties modernes : dans la plupart d'entre elles, à de très rares exceptions, la rupture est grandissante entre les citoyens et ceux qu'ils ont pourtant élus.

La France n'échappe pas à ce phénomène qui paraît même encore plus marqué qu'ailleurs.

Les sondages le confirment amplement : dans la plupart d'entre eux les élus et les partis politiques figurent au bas de l'échelle en matière de taux de sympathie, même si les élus locaux échappent un peu à ce regard négatif. Les citoyens ne font plus confiance aux responsables politiques qu'ils décrivent le plus souvent comme étant très éloignés de leurs préoccupations, inefficaces et même dans certains cas corrompus.

Quatre raisons principales peuvent expliquer ce rejet

Le discours politique apparaît trop souvent comme étant trop centré sur lui-même, « obnubilé » par les enjeux de pouvoirs. Les commentaires politiques amplifient ce phénomène**.** Dans la plupart des médias, on évoque davantage les ambitions des uns et des autres en pensant que c'est cela qui intéresse d'abord les citoyens, bien plus que les voies et les moyens pour résoudre la grande pauvreté, pour ne prendre que cet exemple. La vérité oblige à dire que cela correspond sans doute à une réalité : un texte de fond diffusé sur les réseaux sociaux rencontre en général bien moins d'échos que les révélations polémiques sur la trajectoire de telle ou telle personnalité.

Nos sociétés sont à l'évidence placées sous le signe de l'immédiateté. Celle-ci rythme la vie de chacun d'entre nous. Nous ne parvenons plus à plus prendre du recul par rapport aux événements et, sur de nombreux sujets, nous exigeons des réponses immédiates. Cela oblige le discours politique à naviguer sans cesse entre deux bornes : celle qui consiste à trouver dans les plus brefs délais des solutions rapides à des problèmes complexes, et celle qui exige que l'on se projette dans l'avenir. Les politiques peinent souvent à résoudre cette équation. S'ils se cantonnent à l'immédiat, ils prennent le risque de ne pas

pouvoir respecter leurs promesses mais, s'ils prennent un minimum de recul, ils sont accusés d'être trop éloignés des préoccupations quotidiennes.

Les réponses politiques deviennent également de plus en plus difficiles à formuler face à des demandes citoyennes qui apparaissent souvent contradictoires. Nous souhaitons tous obtenir de nouvelles améliorations dans nos standards de vie, mais souvent sans tenir compte du contexte, en estimant que tout est possible dans le même temps. La tension permanente qui existe entre l'aspiration à payer le moins possible d'impôts et l'exigence de bénéficier d'un maximum de services publics est emblématique de cette contradiction, qui place en permanence les responsables politiques sur une crête périlleuse.

Enfin, la classe politique dans son ensemble, surtout au niveau national, donne trop souvent le sentiment qu'elle ne pèse pas vraiment sur le cours des choses, notamment dans le domaine économique. Ce sentiment d'impuissance renforce l'idée que la politique est surtout cantonnée dans le déclamatoire. Un jugement est ici sans nul doute excessif ; il imprègne pourtant une partie de la population, en particulier celle qui est soumise aux effets immédiats de la mondialisation.

Les conséquences

À l'évidence, cette rupture entre les citoyens et leurs élus représente de réels dangers pour nos démocraties, d'autant plus qu'elle s'accompagne parallèlement d'un rejet des élites, des experts, des corps intermédiaires et, plus généralement, de ceux et celles qui cherchent à décrypter les grands enjeux. Ces phénomènes sont d'autant plus préoccupants qu'ils se situent dans le contexte d'une société marquée par des évolutions spectaculaires modifiant profondément la donne. La société française est, en effet, de moins en moins homogène. Elle est traversée par des inégalités économiques et culturelles, des disparités sociales ainsi que par des clivages particulièrement puissants. L'image la plus souvent employée est celle d'un archipel composé d'îlots, de groupes repliés sur eux-mêmes qui se rencontrent peu et s'ignorent souvent.

Tout cela n'empêche pas la solidarité et la générosité. Dans des espaces souvent plus limités, nos concitoyens savent faire preuve d'une vraie capacité d'entraide, y compris sur des sujets sensibles – comme par exemple l'accueil des migrants dans un certain nombre de petites communes – ou plus fédérateurs dans le domaine de grandes causes nationales liées à la santé ou à l'environnement.

Néanmoins, ces mobilisations ponctuelles cohabitent également avec des attitudes de repli, de rejets, et des périodes de dépression collective. Le sociologue Jean Viard traduit cette dichotomie par une formule parlante qui évoque « le bonheur privé et le désespoir public[1] » d'une grande partie de la population. Tous les sondages le confirment : le peuple français est un des plus

1. Viard (Jean), *La France dans le monde qui vient*, 2013, Éd. de l'Aube, p. 86.

pessimistes de la planète. Pour des raisons sans nul doute liées à son histoire, il apparaît plus sensible aux phénomènes inégalitaires alors que, paradoxalement, la France n'est certainement pas le pays où celles-ci sont les plus marquées. Objectivement pourtant, il faut bien constater que nombre de nos de nos concitoyens souffrent dans une société considérée comme inégalitaire. Ils souffrent dans l'entreprise (74 % des Français ne s'y sentent pas considérés), mais aussi et plus généralement par rapport à leur positionnement global dans la hiérarchie sociale. Ces frustrations sont souvent d'autant plus fortes que nombreux sont ceux désormais qui ont le sentiment qu'ils n'ont plus vraiment la maîtrise de leur avenir.

Par ailleurs, l'explosion du numérique et des réseaux sociaux accélère la circulation d'une information de plus en plus souvent simplifiée et déformée. Les *fake news* se multiplient, accompagnées d'une montée en puissance des théories complotistes. Ces phénomènes portent atteinte au principe de la représentation qui est pourtant constitutif de la démocratie. Dans un paysage marqué par la multiplicité des points de vue, où l'opinion personnelle de chacun prime sur une vision fondée sur des faits, tout représentant ne saurait être considéré que comme un traître. Puisque seul compte d'abord son propre point de vue, on ne saurait déléguer à d'autres ni un *leadership*, ni une vision plus large des problèmes posés à l'ensemble de la collectivité.

Tel est, résumé à grands traits, l'état de la démocratie française aujourd'hui : celui d'une société clivée socialement et territorialement. Perturbés, les Français peinent à se mobiliser autour d'un projet commun en raison de la perte de matrices communes qui finissent par aboutir à un individualisme de masse.

Des solutions

Plus que jamais pourtant – et en raison même de ses éclatements – la nécessité d'associer les citoyens à la construction de visions partagées s'avère nécessaire.

Cela suppose que l'on écarte préalablement trois idées reçues.

La première est celle qui consiste à penser qu'il y aurait, d'un côté de la barrière, des élus incapables de lire la réalité et, de l'autre, un peuple homogène mû par une vision quasi messianique et porteur par principe de l'intérêt général.

L'autre contresens est celui qui affirme que l'élu est seul maître à bord entre deux élections et que toute vie démocratique est figée. Quoi qu'on leur dise, les corps intermédiaires jouent souvent un rôle important dans la vie démocratique de notre pays. Même si cela devient de plus en plus difficile, la presse, la justice, les organisations syndicales et les grandes associations agissent, sont productrices d'idées et d'initiatives, tout en structurant plus qu'il n'y paraît la pensée collective et en s'affirmant aussi comme de véritables contre-pouvoirs.

Enfin, même si les partis politiques sont aussi en difficulté, ils sont loin d'être absents du fonctionnement de la vie démocratique. Les maires des grandes villes du pays sont très majoritairement issus d'un parti politique. Tout cela contredit le sentiment que la démocratie française est figée.

C'est maintenant qu'il faut examiner le rôle des outils et des processus participatifs qui devrait renforcer la démocratie française en impliquant les citoyens. On n'évoquera pas ici les processus mis en place par l'État afin de favoriser l'expression des Français sur les grands projets structurants. Notre confrère Jacques Sicherman a très bien décrit, dans une communication très pertinente[2], les outils mis en place jusqu'à présent par l'État en constatant d'ailleurs leur assez grande inefficacité. On examinera ici les instances de démocraties participatives qui sont actuellement à l'œuvre dans notre république.

Le Conseil économique social et environnemental (CESE) est le plus emblématique d'entre elles. Même si elle est très peu connue du grand public, la troisième assemblée du pays fait pourtant intégralement partie du paysage institutionnel. Sa création a été esquissée en 1936, confirmée à la Libération et entérinée au moment de la création de la V^e^ République. Le général de Gaulle avait soumis à référendum, en 1969, la création d'une assemblée rassemblant le Sénat et le CESE, souhaitant de fait que ce dernier détienne davantage de pouvoirs. Car c'est bien de l'absence de véritables pouvoirs dont souffre aujourd'hui cette assemblée, qui est dès lors souvent considérée comme une chambre inutile. Cette image détestable, souvent exacerbée par les médias, s'explique également par la pratique qui consiste à recaser, dans le collège (aujourd'hui supprimé) des personnalités qualifiées, des personnes souvent proches du pouvoir en place. Pourtant la grande majorité des 233 membres du CESE provient pour l'essentiel des organisations patronales et syndicales ainsi que des grandes associations qui structurent la vie du pays. Dans un climat plutôt positif, les membres du CESE produisent des rapports très documentés, dont le pouvoir politique et les médias se soucient assez peu et qui mériteraient, néanmoins, un meilleur sort. Les travaux réalisés, par exemple, sur les fractures françaises (*Fracture et transition : réconcilier la France*[3]) étaient prémonitoires à bien des égards et auraient dû être examinés de plus près.

Longtemps menacé de suppression, le CESE pourrait toutefois connaître une nouvelle jeunesse pour deux raisons. D'abord, parce qu'il dispose désormais du pouvoir de provoquer un Référendum d'Initiative Citoyenne, dès lors qu'une proposition de loi a recueilli plus de 700 000 signatures. La première tentative

---

2. « La participation du public, un progrès ou un leurre », *Mémoires de l'Académie nationale de Metz, 2014,* p. 242-243.

3. Badré (Michel), Gillier (Dominique), *Fractures et transitions : réconcilier la France*, Avis, Commission temporaire « fractures sociales et transitions : réconcilier la France »), CESE, 2019, https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2019/2019_06_fractures_transitions.pdf

s'est toutefois conclue par un échec, le CESE refusant de prendre en compte une pétition massive proposant la remise en cause de la loi n° 2013-404 du 17 mai 2013, appelée communément « loi sur le mariage pour tous ». Même bien utilisé, ce dispositif mériterait pourtant de l'être à bon escient.

Seconde innovation proposée récemment par le président de la République, le CESE pourrait accueillir en son sein 150 citoyens tirés au sort pour une durée d'un an. Une proposition intéressante qui pourrait permettre d'attirer davantage l'attention sur le Conseil économique, social et environnemental et de l'enrichir par l'apport d'éléments nouveaux.

Les Conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (CESER) ne sont pas des déclinaisons locales du CESE, même s'ils sont construits sur le même modèle. Les organisations patronales, syndicales et les grandes associations y siègent dans trois collèges distincts. Les CESER ont été réellement façonnés par la loi sur la décentralisation initiée par Gaston Deferre en 1982. Ils participent par leurs avis à l'administration de leur Région et constituent, dès lors, juridiquement, la seconde assemblée régionale. Leur financement est assuré par chaque Conseil régional, qu'il s'agisse du fonctionnement quotidien de l'assemblée et des indemnités perçues par les conseillers. La visibilité des CESER dépend beaucoup de la capacité de ses animateurs et de ses dirigeants à alimenter réellement le débat public. De nombreux CESER se contentent toutefois, trop souvent, d'exercer essentiellement leurs fonctions réglementaires, celles qui consistent à donner un avis en amont des décisions prises par la première assemblée régionale. Dans ces conditions, celle-ci porte en général une attention assez faible aux avis formulés. L'avenir des CESER apparaît aujourd'hui relativement incertain, même si les Régions de France ne sont guère enclines à ouvrir un front avec leur seconde assemblée et les partenaires sociaux qui la composent. La « chance » de ces instances réside peut-être paradoxalement dans le fait qu'étant peu connues, elles peuvent se payer le luxe de vivre cachées.

En revanche, face aux CESER, les Conseils de développement (CODEV) semblent monter en puissance. Désormais, la loi prévoit en effet que chaque intercommunalité de plus de 20 000 habitants est obligée de se doter d'une assemblée constituée de citoyens bénévoles, non rémunérés, représentant les milieux économiques, sociaux, culturels, environnementaux et associatifs. Ils ont pour but de faire émerger une parole collective qui contribue à enrichir le discours politique. La composition précise de ces assemblées n'est pas fixée clairement par les textes. Elle peut varier d'un CODEV à l'autre et il y a donc autant de CODEV que d'intercommunalités. Il apparaîtrait pourtant indispensable de clarifier plus précisément cette composition, et surtout de préciser quels sont les moyens réels à leur accorder pour qu'ils puissent fonctionner dans les meilleures conditions. Ceci étant, ce cadre peu rigide permet aux CODEV de faire preuve de créativité – notamment lorsqu'ils savent travailler en lien avec les élus –, mais aussi de faire preuve d'indépendance. Ces assemblées, encore assez jeunes, doivent également apprendre à s'enhardir

et à entrer plus nettement dans une dynamique de propositions fortes, certes prospectives, et ancrées pourtant dans une actualité plus immédiate.

En tout état de cause, c'est bien sans doute le niveau local qui connaît aujourd'hui la plus forte progression des pratiques participatives. De nombreux élus prennent désormais des initiatives amenant les citoyens à s'engager dans l'action collective : budgets citoyens, conseils de quartier, consultations locales. Ces élus ont perçu plus rapidement que d'autres la nécessité d'associer davantage les citoyens.

Ceci étant, les choses avancent encore trop lentement. Le mouvement social des gilets jaunes est, de ce point de vue, révélateur de ces insuffisances. Un vrai chemin reste encore à parcourir pour passer de la démocratie participative à une démocratie délibérative. Car évoquer l'implication du citoyen dans le processus démocratique, au-delà des élections, suppose en effet que l'on réfléchisse au pouvoir réel qui lui est accordé au moment de son élaboration.

Vers la démocratie délibérative

Les citoyens qui s'impliquent dans les différents espaces de démocratie participative ont-ils vraiment le sentiment que leurs interventions comptent ? Tel est bien l'enjeu et répondre à cette question complexe exige de s'appuyer sur quelques principes essentiels.

Il faut d'abord admettre et garder constamment à l'esprit que ce sont toujours les élus qui doivent avoir le dernier mot. Ils ont été démocratiquement élus et leur légitimité est première, quel que soit le score qu'ils ont réalisé et quel que soit le niveau de l'abstention. Déroger à ce principe, c'est saper le fondement même de la démocratie.

La légitimité du politique à agir ne saurait toutefois pas être exclusive. Une région, un pays, un territoire ne sont pas seulement animés par les élus. Les corps intermédiaires, les entreprises, les associations et, plus largement, les citoyens y ont toute leur place et participent, eux aussi, aux dynamiques territoriales.

La démocratie, c'est d'abord la complexité et elle s'exerce dans la durée. Entrer dans le processus démocratique, c'est d'abord accepter cela et admettre qu'une dose de patience et d'expertise est nécessaire. De ce point de vue, les expériences de démocratie participative à travers le tirage au sort n'ont de sens que si un travail d'apprentissage et d'appropriation collective est réalisé en amont.

L'implication des citoyens ne saurait se limiter à une fonction de boîte à idées. Elle doit aussi déboucher sur des moments de partage du pouvoir, même si celui-ci appartient *in fine* aux élus au bout du processus.

La démocratie délibérative n'a de sens que si elle nourrit la démocratie représentative qu'elle l'améliore et qu'elle amène toujours davantage de citoyens à s'engager sur le terrain de la politique, ne serait-ce qu'en votant aux élections. Les municipales de 2020 constitueront de ce point de vue un test dans

les villes ayant vraiment activé des processus associant les citoyens. La logique voudrait que l'abstention soit, dans ces communes, en recul. Si tel n'était pas le cas, cela signifierait que la démocratie délibérative est restée trop artificielle.

Les processus participatifs doivent s'intégrer autant que possible dans un projet d'ensemble porté par les élus. On ne construit pas sur du sable, mais à partir d'un socle initial. Celui-ci doit être partagé, redéfini et remodelé si nécessaire, l'essentiel étant que chacun se sente partie prenante d'un projet solidaire et innovant.

Les outils qui visent à associer les citoyens ne sauraient fonctionner réellement qu'en s'appuyant sur ces principes. Dans le cas contraire, la démocratie participative peut au contraire développer un populisme simplificateur et dangereux. C'est le cas de certains processus référendaires qu'il convient d'examiner avec énormément de recul. Le plus souvent le référendum ne permet d'affronter ni la complexité, ni les contradictions qui traversent les démocraties occidentales. Il faut d'ailleurs constater que le pays qui utilise le plus le référendum aujourd'hui est la Hongrie, autour d'une forme de « populocratie » qui apporte des réponses simplistes à des questions complexes.

Ceci n'exclut pas l'utilisation de consultations locales ni d'initiatives référendaires permettant de remettre en débat des sujets qui mériteraient d'être réexaminés. Ces processus existent par exemple chez nos voisins luxembourgeois ou allemands. Au Grand-Duché ou en Rhénanie, les citoyens peuvent amener le parlement ou leur conseil municipal à délibérer ou à redélibérer sur un sujet précis, en formulant des propositions nouvelles à examiner.

Tels sont les enjeux auxquels doit faire face la participation active des citoyens dans le cadre de la vie de la cité. C'est une question importante dans le cadre de démocraties de plus en plus parcellisées et confrontées à une montée évidente de l'individualisme.

Conclusion

Nos démocraties sont fragiles. Les renforcer suppose de développer tout ce qui permet de faire sens pour les citoyens qui en font partie. Il ne faut toutefois pas se cacher la difficulté de l'exercice. Associer les citoyens est un travail difficile. Les participants au grand débat initié en France par le président de la République au début de l'année 2019 est instructive : 65 % des participants étaient des diplômés de l'enseignement supérieur et 80 % avaient plus de 50 ans. Les processus de démocratie participative – et plus encore délibérative – n'échappent pas aux clivages entre ceux qui sont déjà intégrés dans la vie démocratique et ceux qui s'en sentent exclus. Réduire cet écart demeure la question centrale. Il est essentiel de mettre tout en œuvre pour le réduire. ■

Voies d'eau et respiration urbaine
Réflexions appliquées à Metz et Nancy

Jean-Pierre HUSSON

Avec la diffusion des principes portés par la charte d'Aalborg (1994)[1], puis son relais par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) et les Grenelle 1 et 2 de l'environnement, l'écologie est entrée en force comme sous-système incontournable du projet de ville[2]. L'utopie qui porte les principes du développement durable investit nos constructions urbaines et métropolitaines en chantier à comprendre en tenant compte des rythmes du couple espace /temps[3]. Elle s'impose même à l'échelon des permis de construire avec l'application de la Réglementation thermique (RT) 2018 qui succède à la RT 2012. L'ambition affichée est d'inventer une ville économe, voire frugale, respectant la nature pour faire fonctionner une cité à la fois fertile[4] [5] et amène. Le philosophe Bruno Latour[6] nous dit cela de façon inquiète : nous disposons d'une seule planète et il est urgent d'atterrir, de mutualiser, d'économiser pour la pérenniser.

---

1. Le préambule de la charte énonçait que « les villes ont un rôle essentiel à jouer autour de la justice sociale, des économies durables, d'un environnement viable ».
2. Mathieu (N.) « Nature des villes, nature des campagnes [...] », dans Rouget (N.), Schmitt (G.), *Nature des villes, nature des champs,* p. 15-30.
3. L'espace et le temps sont indissociables et « expriment un besoin collectif de positionnement entre passé, présent et futur », Debarbieux (B.), « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », dans *Espace géographique,* 1995-n° 24/2, p. 105.
4. L'exposition sur la ville fertile (Palais de Chaillot, 23 mars-24 juillet 2011) énonce cinq dimensions pour comprendre la nature dans la ville : l'histoire, la variable sociale, la culture, la botanique, l'écologie. Parmi les thèmes valorisés par l'exposition figuraient les rives.
5. Bradel (V.), *Urbanités et biodiversités,* p. 112-125. - Bourdeau-Lepage (L.), *Nature en ville,* p. 84.
6. Latour (B.), *Où atterrir ?* Ce titre du livre résume à lui seul l'inquiétude du penseur.

Le sujet posé est complexe. Le Schéma de cohérence écologique (SRCE) en expose de façon synthétique les objectifs. Celui de Lorraine et l'atlas attenant (19 cartes) ont été rédigés en 2015. Ce document s'appuie sur des logiques de bassins pour comprendre les continuités écologiques, les risques de fractures et discontinuités qui peuvent affecter le tissu urbain. Aujourd'hui, cette question s'applique d'abord aux enveloppes métropolitaines[7] et apparaît pertinente à l'échelon du Sillon lorrain[8]. Ce périmètre recoupe une bonne partie du bassin hydrologique mosellan défini par ses crues et étiages approchés grâce au dispositif PRESAGES (Prévisions et Simulations pour l'Annonce et la gestion des Étiages Sévères). Dès 1987, Jean Labasse soulignait que l'eau est une des matières premières de l'urbanisme, avec une priorité à accorder à tout ce qui touche l'animation sociale et la mise en scène du fleuve, objet vivant qui traverse la ville. Ces deux éléments sont beaucoup plus pérennes que les activités économiques soumises à de fortes variations dans le temps. Le propos du géographe est confirmé dès l'introduction du colloque organisé par le Comité des travaux historiques et scientifiques (CHTS) sur l'eau et la ville[9]. L'eau est lieu de production, d'innovation, de consommation et encore objet essentiel à l'alchimie faite autour de la poétique de la ville[10], la ville sensible[11] [12]. Dès 1942, dans son essai sur *L'eau et les Rêves*, Gaston Bachelard soulignait également sa valeur nourrissante, abreuvante, maternelle[13]. Actuellement, ce constat demeure valable et s'est même fortifié avec la montée en puissance des formes de renaturation dans la ville, par exemple les velléités exprimées de réouvrir des ruisseaux enfouis ou encore la création de lacs et retenues créés comme réserves, appréciés pour les activités de détente offertes, conçus pour atténuer les effets des crues. La présence

7. Nancy puis Metz ont accédé au rang de métropole, ce qui est un ressort pour assurer la dynamique des territoires. Rappelons que Metz avait été affecté par la perte de 7 000 emplois directs militaires en 2008, ce qui généra la création de 700 ha de friches. Cette grande difficulté devient un atout, la métropole pouvant disposer de vastes réserves foncières à mettre en projets.

8. « Avec la disparition de la région Lorraine, le pôle remplit peu ou prou le rôle de syndicat des intérêts des collectivités membres et garantit une forme d'unité », Schaming (D.), « Avec la Réforme, où va la Lorraine ? », p. 112.

9. « L'eau est d'autant plus nécessaire là où la vie est la plus intense, c'est-à-dire dans les lieux d'innovation, de production et de consommation par excellence qu'a toujours représenté la ville », Regrain (R.), Auphan (É.), *L'eau et la ville,* p. 11.

10. Sansot (P.), Poétique de la ville. Cette expression est le titre de l'ouvrage. Le philosophe affiche sa conduite amoureuse pour la ville, les rythmes urbains et encore la symbolique portée par ses artères.

11. Bailly (É.), *Oser la ville sensible,* voir la préface de Thierry Paquot.

12. Questionner le territoire sous l'angle de la sensibilité permet de croiser trois préoccupations : soigner le discours sur la ville en connivence avec son fleuve, aménager en tentant de ménager l'hydrosystème à renaturer chaque fois que cela est possible, enfin faciliter la réappropriation des lieux par les habitants (activités sportives ou, pourquoi pas dansantes).

13. Bachelard (G.), *L'eau et les rêves*, « L'eau maternelle et l'eau féminine », chap. 5, p. 155-180.

de l'eau fait respirer la ville qui est entrée en retrouvaille avec cette richesse après des temps de suspicion, de crainte, avec des villes ayant tourné le dos à leur rivière tout en ayant presque systématiquement tubé les ruisseaux adjacents[14]. Les externalités positives liées à l'hydrosystème confortent l'art de vivre et flâner en ville. Pour nos concitoyens, la peur[15] des crues et étiages s'éloigne[16]. Cependant, les flux restent sous une surveillance constante. L'usage d'outils prévisionnels sophistiqués reposant sur l'exploitation de logiciels et le tracé de cartes virtuelles justifient les prévisions. Aujourd'hui, le contact avec l'eau peut être résumé dans l'expression : « la ville rejoint son cours d'eau ». Ce dernier est animé, mis en scène ou en miroir, baigné par les quais et les façades qui le jouxtent. Le projet urbain soutient une nouvelle forme de réconciliation avec la rivière. Il cherche à exploiter le potentiel d'imaginaire et d'identité relevé par sa présence dans le tissu urbain[17]. Le cours d'eau qui peut être voie de transport devient, grâce aux nombreux ponts qui l'enjambent plus un trait d'union qu'une rupture pour le bâti. Il apporte du bleu dans le tissu urbain, ce coloris étant associé au vert des trames de végétation et encore aux couleurs qui font l'histoire de la ville. À Metz, c'est la succession des ocres de la ville ancienne (pierre de Jaumont[18]), du rose apporté par les grés pendant la période allemande et enfin la note blanche du centre Pompidou. La valeur esthétique du cours d'eau s'ajoute à sa dimension immatérielle, à la poétique des lieux. À toutes les époques, cette alchimie a soutenu l'inspiration des artistes et créateurs, en particulier le latin Ausone[19] qui a chanté le cours de la Moselle, plus proche de nous les peintres Émile Friant et Camille Martin pour la Meurthe. Dans la continuité de cela, Sonia Kéravel[20] voit la possibilité de « traverser » les paysages, les lire à partir de sentiers artistiques, les mettre en récit.

---

14. Mathis (D.), Hecker (A.), Husson (J.-P.), Bensaadi (K.), « De la défiance à la réconciliation. Itinéraire d'une construction urbaine rivulaire », *Projets de paysage* [en ligne].
15. Pour Metzger (A.) et Linton (J.), dans *Quand les eaux montent*, p. 9, la crue reste une « contrainte à intégrer au développement des territoires ». La loi du 30 juillet 2003 demande à ce que soit inscrits dans les repères de la ville les niveaux des plus hautes eaux connues (PHEC). C'est un excellent moyen pour conserver la mémoire des risques et demeurer assez humble par rapport à la nature.
16. Un récit dystopique qui fait virer l'utopie au cauchemar est toujours envisageable. La remontée du niveau d'eau ne devrait pas concerner nos villes, mais risque d'affecter, entre autres, les villes de fond d'estuaire.
17. Lévêque (C.), *Quelles rivières pour demain*, chapitre 3 « La rivière et notre imaginaire », chap. 3, p. 37-46.
18. « On a le cœur de ville, la ville blonde, cette très belle pierre de Jaumont [...]. Puis, il y a la ville rose avec le quartier impérial, et on découvre également la ville blanche autour du centre Pompidou. Et, par ses paysages, elle est également une ville verte et bleue », Lioger (R.), *Metz, Métamorphose d'une ville*, p. 19.
19. Le poème d'Ausone sur la Moselle figure dans *Idylle X*.
20. Kéravel (S.), *Passeurs de paysages*, L'aménagement du paysage est un art de relation. L'auteur prend comme exemple l'étude de cas du parc Henri matisse à Lille, le jardin atlantique à Paris, etc.

L'exposé part d'un état de l'art. C'est la coordination et la mise en réseau des éléments regroupant tout ce qui gravite autour du couple eau[21]-respiration dans la cité et ses façons de dépasser, s'adapter aux transitions qui sont principalement écologiques et sociales. Eaux et espaces humides dans la ville sont à rapprocher de la qualité de l'air (tiédeur, nébulosité), du filtrage des flux à restituer aussi propres que possible[22] vers l'aval. L'eau dans tous ses états occupe de l'espace et génère des possibilités foncières pour mettre le fleuve en miroir de la ville et infléchir les actuels Plans de déplacement urbain (PDU) en favorisant les circulations douces en bord de rivière, en particulier pour flâner[23]. Le sujet à problématiser est décliné en système, avec ses actions, rétroactions et effets répercutés en chaînes. L'eau et la ville entretiennent des voisinages variés, conflictuels ou à l'inverse aimables. Développer ces relations par l'approche de la respiration renouvelle le sujet. Ceci concerne en particulier les formes de stabilité de l'animation sociale autour de l'eau (joutes nautiques, animation des ponts et quais-promenades, poétique de l'eau)[24]. Cette proximité dessine un tout inscrit sur les échelles spatiales et temporelles emboîtées ; du grand fleuve majestueux identifié à une ville aux ruisseaux et ruisselets peu entretenus, oubliés, mal oxygénés. En croisant ces échelles, se dessine une matrice bien utile afin de tutoyer des disciplines aussi variées que l'aménagement, l'écologie rivulaire et encore la géographie historique, voire l'archéogéographie et encore les disciplines de santé. Leur croisement révèle et valorise le couple eau / respiration dans la ville en soulignant toute la richesse portée par une approche systémique.

Dans un second temps, l'eau dans tous ses états est éclairée sur son rôle assuré ou à assumer pour l'aération du tissu urbain. Pour réduire le risque des crues, l'eau est contrainte, en particulier à chaque fois qu'il faut se défier de ses sautes d'humeur. L'espace anthropisé s'aère à sa proximité, en ménageant des promenades sur les berges renaturées ou à l'inverse en créant des quais, en étendant des infrastructures portuaires, en établissant des stations d'épuration situées sous la direction des vents dominants. L'hydrosystème relève aussi de multiples héritages empilés. D'abord, les palimpsestes. Perdurent les « mortes » ou bras anastomosés hérités et conservés si l'hydrosystème de défense a exercé un rôle prolongé dans la genèse de la ville, ce qui fut amplement exact pour

---

21. Rappelons que les Romains désignaient l'eau comme bien partagé, chose commune (*res communis*).

22. La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 envisage la ressource en eau sous tous ses aspects. Avec elle s'affirme l'hydrosystème comme concept écologique structurant à trois dimensions (longitudinale, transversale, verticale), cf. Lévêque (C.), *op. cit.,* p. 48.

23. Masboungi (A.) *Bien habiter la ville,* « Habiter la ville, c'est aussi ressentir la géographie, le climat, le sol, les horizons », p. 35, et *La ville au corps à corps,* « Une ville est une matière sensuelle en mouvement qui se travaille et se transforme » Introduction

24. Pierron (J.-P.), « L'entente avec le milieu n'est pas une donnée définitive ; elle est à construire » p. 36, 2018 (a).

Metz et Nancy[25], ensuite des ruisseaux le plus souvent recouverts, enfouis en application des règles d'hygiène des XVIII[e] et XIX[e] siècles[26]. Dans le cadre des révolutions industrielles qui se succédèrent, ont compté « les chemins qui marchent » (les canaux) et les cours d'eau chenalisés. Ils font césure ou trait d'union dans le tissu urbain. Ils attirèrent sur leurs linéaires usines, ateliers, entrepôts et lacis de trames ferroviaires ; bref des objets qui, disparus, proposent de refonder de nouveaux espaces urbains. Tous les éléments cités oscillent entre trois comportements des riverains : l'hostilité affichée, la relative indifférence ou l'attrait, la connivence entretenue autour du couple ville/rivière dans ses mises en scène faites pour séduire les habitants et les visiteurs. Derrière cela se profilent aussi les aubaines de la spéculation foncière. Cette analyse s'effectue également dans la confrontation de trois dimensions essentielles : l'utilité du cours d'eau dans l'évolution du projet de ville, l'esthétique, la symbolique et la poétique des lieux[27], le fonctionnement écologique de l'eau et des espaces rivulaires.

Ces préalables établis, acquis et énoncés, il faut évoquer les liens classiques de la ville et de la rivière dans des projets définis sur le long terme ou encore dictés par l'urgence, par exemple la gestion des crues cinquantennales en ce qui concerne les villes du Sillon lorrain après 1983[28]. Il s'agit aujourd'hui de densifier la ville, d'y maintenir de la mixité et encore de favoriser l'essor des modes doux de transport. Ces objectifs sont en liaison avec la gestion du cours des rivières, en dialogue avec les principaux partenaires, par exemple Voies Navigables de France (VNF). Enfin, le projet dédié au couple ville-fleuve s'établit aussi dans les efforts de renaturation engagés à toutes les échelles. Ceux-ci modifient pleinement la place de l'eau comme matière première dans les règlements et actions qui font évoluer la ville. Celle-ci s'entend à améliorer la bonne santé et les capacités de résistance/résilience de son système écologique complet. C'est tout autant l'affaire des pêcheurs que celle des hydrauliciens chargés de trouver les parades possibles face aux crues, étiages et à la surveillance du transit sédimentaire[29]. C'est encore le verdissement des berges, la coordination

25. Husson (J.-P.), « Legs et héritages des hydro systèmes de défense et actuels projets de ville à Nancy », dans *Le Pays Lorrain,* 2018-n° 1, p. 351-360

26. Approvisionner la ville en eau potable est un défi technique décliné en plusieurs étapes (captage, adduction, traitement des eaux, stockage), pour finalement pouvoir ouvrir nos robinets.

27. « C'est près de l'eau que j'ai le mieux compris que la rêverie est un univers en émanation, un souffle », Bachelard (G.), *op. cit.,* p. 11.

28. Chiffre (E.), Mathis (D.), Mathis (A.), « Les inondations à Nancy – Anciennes et nouvelles problématiques », *Développement durable et territoires* [en ligne].

29. Carcaud (N.), *Remplissage des fonds de vallée de la Moselle et de la Meurthe en Lorraine sédimentaire*. La thèse développe dans son étude de cas la complexité de l'évolution des transports sédimentaires. Ces éléments sont à prendre en compte et peuvent être perturbateurs dans la gestion de l'eau dans la traversée d'un segment urbain.

des trames vertes et bleues (TVB) renaturées ; bref un ensemble d'adaptations constantes face à un objet vivant et fluide consacré à améliorer le bien-être[30]. Développer des approches d'ingénierie sensible[31] préconise de conserver de l'hétérogénéité et de la variabilité dans nos choix. Ceci demande d'inventer et de faire évoluer des formes de gouvernance autour de l'eau qui reste un objet technique essentiellement maitrisé par les ingénieurs[32].

Le couple ville/eau et respiration, vers une réconciliation de la ville avec sa rivière

Aborder la respiration générée par le fleuve dans son intermède urbain invite à suivre Geneviève et Philippe Pinchemel dans trois des missions portées par le géographe : observer, représenter, commenter. Cette démarche propose aussi de se rapprocher de Denis Marthouzet[33] qui a étudié l'usage des sens dans la ville, évoquant la *sensorialité*, la capacité par nos sens de se rapprocher du réel. Ensuite, il s'agit de mobiliser trois dimensions pour mettre en place l'état de l'art ou approche génétique du sujet. Il s'incarne dans une matrice spatio-temporelle, avec tenants, aboutissements, actions, rétroactions, bifurcations dans le comportement de ce couple. À ce propos, Catherine et Georges Bertrand[34] retiennent les interactions dessinées, les interfaces entretenues (ici ville-fleuve) et les interstices[35], ce qu'ils englobent sous le concept générique de géosystème-territoire-paysage (GTP). Le fleuve est un objet vivant, parfois turbulent, coléreux voire fantasque. Il est encore le fruit de l'anthropisation

30. Bailly (A.), *Géographie du bien-être,* Dans la seconde partie du volume, l'auteur évoque les liens entre espaces et bien-être et également les outils de mesure du bien-être. – Husson (J.-P.), « Bien-être et aménagement », *Mémoires de l'Académie de Stanislas,* 2013, p. 73-80.

31. La construction écologique réunit au moins cinq paramètres : la projection à partir du diagnostic établi, la mise en simulation avec des croquis virtuels (on peut parler de futurs possibles), la mobilisation de la prospective, le recours à l'utopie et encore le fait de pouvoir ménager une part de rêve. Cf. Pierron (J.-P.), « Penser comme un fleuve. Le rôle de l'imagination dans l'agroenvironnemental, prévisions, perspectives, rêveries », dans *Géocarrefour*, 1947-22/1 [en ligne].

32. À signaler que le mot ingénieur relève de l'*ingenium*, de ce qui provient du talent.

33. Marthouzet (D.), « Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif », dans *Norois*, 2013-n° 3, p. 3-10.

34. Bertrand (C. et G.), « La nature artefact : entre anthropisation et artialisation, l'expérience du Géosystème-Territoire-Paysage (GTP) », dans *L'information géographique*, 2014-3, p. 10-25.

35. Gal (N.), « Sauvage de nos vi(ll)es, une quête de la nature dans les interstices urbains », dans *Teoros*, 2015-n° 34, 1-2 [en ligne].

aujourd'hui mue en anthropocène[36]. Il répercute aussi tout ce qui affecte son comportement à partir de l'amont de son bassin. Celui de la Moselle a un profil pluvio-nival, soumis à un climat océanique dégradé mais désormais ponctué d'étés caniculaires récurrents pouvant provoquer des étiages très sévères[37]. Ce bassin fut finement ausculté dans les travaux de thèse de René Frécaut[38]. Nous appréhendons le cours urbain du fleuve et de ses diverticules dans sa dimension d'hydrosystème vivant et servant d'habitat[39], désormais porté par les envies exprimées d'une ville souhaitée durable, viable, conviviale. L'hydrosystème urbain est à la fois contrarié, contrecarré et encore bienfaisant pour qui sait profiter de sa proximité et sa mise en scène réalisée chaque fois que les crues à occurrences cinquantennales sont maîtrisées, ce qui permet de se rapprocher de lui.

L'eau urbaine déclinée en réseaux

Aborder ce sujet invite presque à dresser un inventaire à la Prévert tant les formes prises par l'eau sont nombreuses et associées dans des liens, des flux, à la fois visibles et invisibles (l'écoulement des eaux usées, les variations de niveau des nappes phréatiques[40]). Ces objets sont de toute taille, fluctuants et soumis à des évolutions parfois naturelles (paléoréseaux réactivés par des crues) et le plus souvent imposées par l'homme. C'est par exemple la digue du Wadrineau[41] établie sur le cours principal de la Moselle pour faire tourner les moulins et dériver une partie des eaux. En 1740, son profil fut modifié par Cormontaigne afin de conforter l'hydrosystème défensif messin. C'est encore les 15 ouvrages enterrés (100 000 m^3) ou laissés à ciel ouvert (80 000 m^3) qui tamponnent l'imperméabilisation des sols sur le Grand Nancy. Les eaux participent à la respiration de la ville et dépendent de plusieurs catégories de paramètres Les mieux identifiées relèvent du registre de l'aimable, de l'aménité des lieux associée aux promenades sur berges. Il y a aussi toutes les formes de défiances discrètement rappelées par les échelles de graduation des crues. Il faut aussi compter avec toutes les eaux enfouies qui, régulièrement, sont sollicitées

36. L'anthropocène, ère actuelle où l'impact de l'homme se rapproche sur des temps courts des changements opérés par le passé sur des temps très lents, géologiques.

37. En août 1991, le débit était réduit à 4,08 m3/s.

38. Frécaut (R.), *La Moselle et son bassin. Contribution à l'hydrologie et la dynamique fluviale en milieu tempéré océanique.*

39. Par exemple, les habitués de la Meurthe connaissent à Nancy les hérons redevenus familiers des berges.

40. Les travaux conduits à partir de 1983 afin de gérer les crues cinquantennales ont pris en compte les variations possibles des nappes, en particulier pour que les pieux juchés pour soutenir les fondations des bâtiments qui entourent la place Stanislas soient en permanence humides afin de conserver leur solidité.

41. Jung (J.), « La digue du Wadrineau à Metz », dans *Le pays Lorrain*, 2000-n° 1, p. 42-45.

par nos envies de retrouvailles réelles ou projetées. Ainsi, à Vandoeuvre, le ruisseau de l'Asnée coule à ciel ouvert dans le parc Richard Pouille. Dans le cœur densifié des cités, il n'est pas possible de faire revivre les ruisseaux (Saint-Jean, Saint-Thiébaut) identifiés par les noms des rues (rue des Ponts[42], rue du Pont Mouja[43]). À Nancy, des plaques de fonte apposées au sol reprennent les grands traits de la carte dressée par Claude de La Ruelle en 1611 et localisent les douves, étangs, ruisseaux, dans leur passage intra-urbain. La réouverture relève encore de l'essai, du prototype. À Vaisse (69), le ruisseau des Planches est de nouveau visible[44]. Près de Paris, quelques tronçons de la Bièvre sont restaurés à ciel ouvert : 600 m linéaires à L'Haÿe-les-Roses et des travaux engagés à Arcueil[45]. Les ruisseaux enfouis restent le plus souvent ignorés. Renaturer ces linéaires orphelins est délicat à entreprendre tant on est vite confronté à des problèmes fonciers, à des cas de jurisprudence pour régler des questions inédites et encore gérer des questions hydrauliques et écologiques. Cependant, ces rares initiatives évoquées méritent sans doute d'être poursuivies, en particulier lors de la conception des écoquartiers. Dans ces lieux, une attention spécifique est portée à la bonne infiltration des eaux. Ainsi, sur l'écoquartier Blancamaria à Vandoeuvre (10 ha d'anciennes friches militaires), l'objectif est « d'habiter un parc infiltré », de récupérer un maximum d'eaux pluviales (EP) grâce à un parc linéaire de 12 000 m^2, un verger communautaire (500 m^2) et un jardin partagé (1 200 m^2). Avec une densité de 80 logements/ha, 51 % de la surface du quartier sont maintenus végétalisés. Ce type d'initiative valorise la prise en compte des externalités positives dans nos bonnes pratiques d'économie de la ressource en eau. À Metz, la gestion des EP reste assurée pour le Grand Metz par une régie (Haganis). La métropole dispose de la compétence de Gestion des milieux aquatiques et de protection contre les inondations (GEMAPI)[46] depuis janvier 2018 et travaille avec ses voisins dans le cadre du syndicat mixte Moselle Aval

42. La rue des Ponts était équipée de trois ponts pour enjamber le ruisseau Saint-Thiébaut et le canal de décharge des fossés, cf. Marot (P.), Choux (J.), *Le vieux Nancy,* p. 281.

43. Pont médiéval enjambant le ruisseau Saint-Thiébaut reconstruit en 1589 puis 1701, cf. Marot (P.), Choux (J.), *op. cit.,* p. 281

44. Brun (A.) *et alii*, « Eau et urbanisme à Lyon, le projet de renaturation du ruisseau des Planches », dans *Territoire en mouvement,* 2014-n° 22 [en ligne].

45. La Bièvre avait fini par être totalement enfouie en 1935, cf. Lévêque (C.), *op. cit.,* p. 219.

46. La GEMAPI a pour objectif de veiller à la bonne qualité chimique et écologique des eaux et d'anticiper les crues par la gestion attentive des infrastructures (digues, enrochements, ripisylves). En outre, elle sert à surveiller le maintien de la biodiversité et des habitats inféodés aux milieux aquatiques. Elle correspond à une grande enveloppe territoriale dessinée dans une logique de bassin. La GEMAPI sud 54 regroupe une partie du bassin de la Meurthe et de la Moselle médiane ainsi que le bassin du Madon.

créé en décembre 2017. Parmi les réalisations faites, notons le reméandrage du ruisseau de Montvaux bordé de saules, frênes et aulnes. À Moulins-lès-Metz, la préservation des zones humides de la Saussaie et du Pâquis est engagée.

L'atout foncier pour mettre en miroir la ville dans sa rivière

L'eau dans la ville s'inscrit en négatif du bâti et, *de facto*, aère le tissu urbain, une belle métaphore pour évoquer le couple densité/diversité qui anime chaque cité[47]. Ce tramé associe le plan, les lignes de force où la rivière joue un rôle important et encore les points, les bornes, les ruptures. Les espaces d'eau sont considérés comme des espaces publics même s'ils sont sous la responsabilité de VNF ou d'autres acteurs fonciers. Ils se déclinent entre le global, le local et des objets spécifiques (bassins de rétention, de décantation, anciennes traces d'hydrosystèmes de défense, etc.). Les villes apprécient les opportunités foncières offertes. L'eau redevient à l'urbain ce que la terre était au rural[48]. En particulier, les voies sur berges sont réinvesties par les circulations douces. Par exemple, le tracé de la vélo-route du Téméraire traverse Metz en empruntant le bord de Moselle. Les quartiers exondés ont été réinvestis. Ainsi, l'espace du Port aux Planches est occupé par des tranches d'immeubles de *standing* usant de la Meurthe et du bassin créé par le nouveau barrage des Grands Moulins comme décor, comme faire-valoir. L'aisance foncière participe et facilite le renouvellement urbain. La connivence ville/rivière y contribue chaque fois que l'exondation est possible. Belle-Isle avait intégré ce paramètre quand l'île dite du Grand Saulcy, jusqu'alors humide et traversée de chenaux, fut réhaussée, pavée (1732), pour accueillir l'hôtel des Spectacles (l'actuelle Comédie). Enfin, les espaces inondables sont pour partie occupés par des potagers – le jardin privatif, partagé ou communautaire, étant à la mode, avec des pratiques sociales dans l'air du temps[49] –.

La dimension sociale du couple eau/respiration pour animer la ville

L'eau dans la ville ouvre des horizons, laisse s'engouffrer le vent, l'air. Elle rafraîchît l'atmosphère. L'animation sociale qui y est menée participe à la vie de la cité, construit un partage, une communion des habitants. La capacité de réponse des populations face aux accidents extrêmes[50] passait autrefois par les processions, pour éloigner crues ou étiages aggravés. Actuellement, et dans une

47. Panerai (P.) *et alii., Analyse urbaine*, p. 75 et s.

48. Guillerme (J.), *Les temps de l'eau,* p. 233 et s.

49. Husson (J.-P.), « Le potager, bel objet géographique », dans Trochet (J.-R.), Chemla (G.), Moriniaux (V.), *Mélanges en l'honneur de Jean-Robert Pitte,* p. 201-217.

50. Dans sa thèse *Metz et ses rivières à la fin du Moyen Âge* (p. 245), Frédéric Ferber signale que l'épaisseur de glace atteint 2 pieds (60 cm) sur le lit de la Moselle à Metz le 5 novembre 1500.

certaine continuité avec l'esprit des Lumières, l'eau fait moins peur qu'avant. Le souvenir des risques relève avant tout d'une mémoire technicienne. Nos contemporains apprécient l'eau qui cascade et les façades qui se mirent dans les plans d'eau, avec derrière cette dimension esthétique trois fonctions : la retenue d'eau, l'écrêtage de crues, la mise à disposition d'espaces dédiés aux sports nautiques. L'eau entre dans de nombreux projets sportifs. Les villes jouent sur les dénivelés pour créer des parcours de canoë-kayak et d'autres activités nautiques, en particulier l'aviron. Le circuit emprunté à Metz permet de voir autrement le quartier Sainte-Croix et le temple protestant. À Nancy, le prolongement de l'opération Meurthe-Canal exploite le dénivelé allant du marais de la Méchelle au bras vert (ex-canal des Moulins), avec des rapides. En récupérant une section des anciens abattoirs, l'activité d'aviron dispose d'un bâtiment de prestige pour faire partir ses régates, abriter le matériel et encore s'entraîner en salle si le temps est trop mauvais à l'extérieur. Enfin, le nautisme plaisancier est entré dans la ville. Metz et Nancy disposent du label européen « pavillon bleu » pour leur port plaisancier situé dans les deux cas à proximité du cœur de ville. À Nancy, le port dispose de 40 anneaux, ce qui autorise un trafic de près de 1 500 bateaux par an. À proximité du site, les silos ont été réhabilités en logements et un vaste Appart'hotel est construit, avec une façade enveloppée d'inox évoquant un vaste paquebot[51]. Ce bâtiment fait l'articulation entre la ville ancienne et les nouveaux quartiers débutés par les jardins d'eau qui s'égrènent le long du canal de la Marne au Rhin. Dans les acceptions évoquées, le couple ville/eau et respiration a montré la richesse de ses déclinaisons multiscalaires, partagées entre gestion du risque, mise en œuvre du projet de ville et sociabilité. Après cet état de l'art, poursuivons cette quête en affinant l'approche du couple eau/ville.

L'eau mise au service de l'aération de la ville

De l'eau contrainte aux efforts de renaturation

Dans la traversée de la ville, le flux des eaux est contraint, cadenassé, corseté, orienté voire parfois partagé[52], afin de contrer les effets des hautes eaux. Dans le passé, les travaux entrepris visaient aussi à disposer de flux d'eau ayant des

51. La résidence hôtelière de 110 appartements succède à l'ancienne usine GDF après dépollution des sols. Elle s'ouvre sur l'eau par 650 fenêtres-hublots. Ce projet d'Anne Démians crée une nouvelle entrée de ville sur le quai ouest ; cf. *supra* la contribution de Simon (J.-M.).

52. En conservant en mémoire les effets catastrophiques de la crue centennale de 1740, Cormontaigne a soin de faire précéder les travaux engagés sur la rive droite de la Moselle, par le dédoublement du cours de la rivière avec un canal équipé de deux écluses défensives. Ainsi, la force des eaux est divisée.

forces différentes. Les moulins, les déplacements des trains de bois et le flottage des barges ne requéraient pas les mêmes exigences d'écoulement des eaux. Au cours du XIXe siècle, le lit majeur a tendance à disparaître. La rivière s'identifie au lit mineur, ce qui ne laisse pas de place à l'étale des eaux. Ce siècle connaît également la multiplication des ponts, qui sont autant de sites plus ou moins étranglés pour faire passer le flux. Ces infrastructures sont facilitées par l'usage de la fonte et du fer. Ces matériaux autorisent de longues portées et des audaces techniques inédites. Toutes ces données relèvent d'applications imprudentes du couple ville/rivière. Elles eurent des effets parfois désastreux et retardèrent la mise en route d'une approche raisonnée de ce duo. Dans l'actuel Sillon lorrain, cette évolution perdure longtemps, souvent jusqu'à la phase de désindustrialisation qui accompagne le choc pétrolier. La décennie des années 80 change la donne. La date repère de la fermeture de Pompey est presque concomitante des trois crues de 1982-1983[53]. Ces crues à récurrence trentennale (1982) et cinquantennale (avril et mai 1983[54]) affectèrent à la fois Nancy, Pont-à-Mousson et Metz[55]. Elles sont le point de départ d'un changement rapide dans l'approche du couple ville/rivière. Depuis plus d'une génération, nos connaissances à propos des comportements des rivières se précisent, sont traduites en équations et algorithmes mis au service des anticipations à mener. D'autre part, l'effort de renaturation qui gagne dans les décisions d'aménagement conduit à rééquilibrer les parts respectives du génie civil (digue, enrochement, dragage) et du génie biologique (préservation des pelouses humides, conservation des ripisylves et des marais). Tout cela est confirmé dans la mise en réseau des TVB. Pour obtenir des résultats, il faut également prendre en compte les legs hérités. Ils génèrent des effets d'embouteillage dans le goulot d'étranglement que représente encore le passage de l'eau dans un espace dense. Nos connaissances sur les externalités positives apportées par une gestion prudente et abordée sur le long terme du couple étudié progressent et nous aident à retenir les choix les plus adaptés, du moins si la gouvernance sur l'eau vue à la fois comme ressource, image et danger est mise en place pour bien fonctionner.

Prendre en compte les linéaires anciens dans nos démarches

La respiration associée à l'eau dans la ville revêt un supplément de sens en étant évoquée dans une mise en perspective patrimoniale. Comme cela a

53. Chiffre (E.), Mathis (D.), Mathis (A.), article cité *supra*.

54. Le 27 mai 1983, la crue de la Meurthe à Nancy atteint 754 m^3/s et génère d'importants dégâts. Après que les travaux de recalibrage aient été terminés (y compris le nouveau barrage à clapets modulables établi en 1998 sur le site des Grands Moulins), la crue du 4 octobre 2006 passe de justesse (808 m^3).

55. Je pense en particulier à l'inondation des fonds de la bibliothèque de la faculté des Lettres de l'île du Saulcy, ce qui avait fortement affecté le doyen de l'époque, le professeur François Reitel.

déjà été évoqué *supra*, depuis le poème d'Ausone sur la Moselle, l'eau est un sujet artialisé, qui a inspiré les artistes[56]. Cette forme de représentation sensible s'ajoute aux legs qui relèvent d'utilisations passées des flux peu comparables avec les nôtres. Nancy et Metz ont entretenu des relations différentes avec leur cours d'eau. La république marchande médiévale a cherché à ancrer des ports, à profiter de la confluence de la Seille pour avoir droit de regard sur le commerce du sel et à valoriser son site pont. Quasiment rien de tout cela n'est validé à Nancy. Le premier pont établi à l'initiative de René II est tardif (1498), construit en dehors de la ville près du village de Malzéville. En revanche, pendant trois à cinq siècles, les deux villes sont contraintes par la mise en place d'un hydrosystème de défense qui insularise pour longtemps les deux cités[57]. Il reste de ces héritages des traces de douves, des bras anastomosés, des digues surbaissées créées pour réguler les flots. Ainsi, à Metz, la digue dite de la Pucelle qui jouxte le Moyen-Pont est devenue un de ces legs. Désormais, c'est un lieu où discutent étudiants et canoteurs. Le legs ancien retrace aussi l'épopée industrielle, avec les canaux à petit gabarit puis la Moselle canalisée au gabarit européen. S'ensuivent des ports, des corridors d'ateliers puis des silos-cathédrale. Pour Metz[58], l'ensemble s'est translaté en aval, en direction de Woippy et de la Chaussée de Ban-la-Dame pour Nancy. Ces mutations récentes ont laissé place à des opportunités foncières en cœur d'agglomération[59]. Palimpsestes, traces, évocations du passé aquatique des villes entrent dans les actuelles démarches de mise en scène des rivières et des objets annexes qui les accompagnent, en particulier les fontaines qui mériteraient probablement d'être plus nombreuses qu'elles ne le sont afin d'animer les quartiers.

Passer de trois postures à trois attentes pour préparer la gouvernance sur l'eau

Par le passé, le couple ville/rivière s'est circonscrit autour de trois postures successives ou parfois vécues en cohabitation négociée. Ces trois attitudes sont l'indifférence, l'hostilité ou l'attrait. Les politiques anciennes de la ville ont oscillé entre ces trois approches au cours des siècles, en pouvant être infléchies par les modifications climatiques, par exemple les effets perturbants du petit

56. Émile Friant (1863-1932) peint *Les canotiers de la Meurthe* en 1887 et *Les amoureux. Idylle sur la passerelle ou Soir d'automne* en 1888.

57. Surtout Metz, dans la mesure où Nancy est déclarée ville ouverte par arasement définitif de ses fortifications dès avant le retour de Léopold dans ses duchés (1698).

58. L'actuel port de Metz couvre 25 ha, dispose de 1 200 m de quais et traite annuellement 4 Mt de pondéreux, dont 3,5 Mt de céréales, ce qui en fait le premier port céréalier de France.

59. Edelblutte (S.), « Renouvellement urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy », dans *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46, 2006-3/4 [en ligne].

Fig. 1
L'aménagement des berges de la Meurthe dans un contexte de gestion des crues. Au premier plan, la Meurthe corsetée, doublement bétonnée sur ses rives en ménageant deux promenades et en protégeant une ripisylve continue afin de freiner l'érosion latérale des eaux. Au second plan, une étape dans les opérations de rénovation/restauration qui modifient un quartier désormais en miroir dans son cours d'eau et qui gagne en qualité de vie.
Cliché J.-P.H.

âge glaciaire (PAG). Metz a plutôt penché pour la troisième solution quand elle était marchande, puis s'est contentée de la seconde approche après 1552. Nancy fut très longtemps hostile à la Meurthe, respectant la limite de la terrasse non inondable (205 m) pour tracer son extension[60]. La cité des ducs tourna longtemps le dos à la Meurthe. Aujourd'hui, le même sujet est décliné très différemment du passé. Il s'articule plutôt autour des points suivants. D'abord la fonctionnalité, en ajoutant le calcul des externalités positives, en particulier tout ce qui gravite autour de la traçabilité de la ressource en eau potable.

60. L'extension de la ville neuve voulue par Charles III afin de créer le quartier canonial est l'exception à cette règle. Cet îlot fut affecté par la crue centennale de décembre 1947, les eaux ayant monté jusqu'à la cote de 198 m, léchant les marches du parvis de la cathédrale momentanément accessible en barque, cf. Nicod (J.), « La crue de la Meurthe et de la Moselle, 28-31 décembre 1947 », dans *L'information géographique*, 1949-n° 1, p. 12-16.

Ensuite les attentes de naturalité, de renaturation, de la place à ménager à l'eau dans l'écosystème d'*urbs*. Enfin, les images sensibles et esthétiques portées par l'eau comme source d'inspiration, image de territoire ou plus prosaïquement élément de bien-être, voire de vivre ensemble quand des évènementiels sont organisés en bord d'eau. Je pense entre autres aux manifestations qui gravitent autour des Arènes (le défilé du bagad de Lann-Bihoué le long de la Seille lors d'une fête de la Mirabelle) ou les feux d'artifice tirés des bords de Meurthe pour la fête nationale (fig. 1).

Ville et rivières : déclinaisons récentes

L'eau dans les échelles de projet de ville

Le projet de ville relève de l'utopie qui « tente par l'imaginaire et le rêve de dessiner les contours d'un monde meilleur[61] ». Il est porté par l'émulation. Il valorise les actions relevant de l'intérêt général. Il est à la recherche d'améliorations partagées dans nos façons de vivre et pratiquer la ville, avec aujourd'hui de très nets affichages et efforts en faveur de la durabilité et de l'économie des ressources. Le couple eau/respiration s'insère dans cette approche déclinée dans des échelles articulées, complémentaires et encore dans des formes reliant les points, les surfaces, les réseaux, les synapses (TVB) (fig. 2).

Le couple eau/ville, un levier pour une ville verte et douce

Les réponses des acteurs de l'aménagement évoluent et intègrent désormais fortement le couple ville/fleuve dans les choix qu'ils retiennent. Elles prennent en compte la variabilité et l'hétérogénéité des milieux. Elles conservent en mémoire la réalité du risque, de l'aléa, qui est l'ensemble fini de possibilités à traduire en probabilités. L'eau dans la ville est tout à la fois ressource, outil, trait d'union et césure. Elle devient un levier d'aménagement quand elle ouvre des possibilités nouvelles, voire inédites par rapport au siècle des Lumières. Du point de vue du lien avec le fleuve, ce siècle est le plus proche de notre période. Cependant, il fut globalement démuni pour réellement mesurer les risques évalués et ensuite pour se prémunir contre eux. Actuellement, la rivière s'affirme comme infrastructure paysagère émergeante[62]. Elle entre de plus en plus dans les intentions des aménageurs. Dans le couple défiance/confiance, la première posture recule. L'eau fait moins peur à nos contemporains qu'aux hommes des générations passées. La crue de 800 m^3 passée à Nancy en 2006 conforte cette

61. Stébé (J.-M.), *Qu'est-ce qu'une utopie ?*, p. 22.

62. Fischesser (B.), Tate (M.-F.), *Rivières et paysages*. L'introduction campe l'histoire des liens tissés entre les sociétés occidentales et leurs cours d'eau à travers des approches croisées : historiques, techniques, écologiques, symboliques.

TEMPS	EXEMPLES	ÉCHELLES SPATIALES	EXEMPLES
L'urgence	Gérer les crues de 1982/1983	Point	Puits, fontaines
Temps courts	Aménager pour le bien-être ludique	Ilot, quartier	Requalifier des ruisseaux (Grémillon). Créer des « Petites Venise » (quartier du pont Saint-Marcel à Metz)
Temps médian	Bien « marier » la ville et le fleuve	Ville	Mettre en scène les berges
Temps long	Intégrer les risques et rétroactions	Agglomération	Laisser des espaces de respiration au cours d'eau
Temps immémoriaux	Conserver la mémoire des paléo- réseaux	Bassin hydrologique	Respecter les continuités amont-aval

Fig. 2.
Échelles spatio/temporelles croisées appliquées au couple ville/fleuve.
Toutes ces échelles bougent, évoluent dans le temps et sont renégociées. Depuis une génération, la mise en SIG (systèmes d'informations géographiques) des comportements des rivières change totalement la perception que nous avons des cours d'eau. Ces derniers sont abordés dans une gestion intégrée et en respectant les continuités écologiques.

Clergeau (P.), Blanc (N.), *Trames vertes urbaines.*

position de sécurisation dont nous devons cependant nous défier. D'autre part, à la satisfaction de tous, la qualité des eaux s'améliore, la présence des pêcheurs sur les berges confirme cette évolution positive[63]. Ceci est gage du rétablissement des habitats, de restauration des ripisylves face aux enrochements, de création ou de maintien des potagers dans les espaces submersibles qui sont trop longtemps restés poldérisés. Des potagers potentiellement inondables sont conservés. Pour se résumer, le couple ville/fleuve se prête aux approches pluridisciplinaires et rend la complexité abordable par les citoyens.

Gouvernance autour de l'eau

Dialoguer, partager la ressource et encore savoir l'économiser a pour préalable la prise en compte du régime hydrologique. Ce dernier demeure l'arbitre de nos décisions. *In fine*, il est moteur du système. Ce constat est incontournable. Il nous invite à pratiquer la modestie et être à l'écoute des signes de colère ou de dysfonctionnements donnés pour se projeter dans des scénarios

63. En 1942, le philosophe Bachelard ne pouvait pas partager cet avis. Dans l'introduction de son ouvrage (*op. cit.*, p. 2-21), il rappelle que « la peine de l'eau est infinie, tant cette ressource est alors malmenée ».

du futur[64]. Le couple eau/ville renouvelle la place des espaces publics fréquentés en mode doux. Cela fait le succès des passerelles, qu'elles soient anciennes et restaurées (passerelle Lecreulx[65] qui débouche sur la Pépinière) ou neuves (passerelle sur la Seille conçue par Brigit de Kosmi pour rejoindre Beaubourg). Ces passerelles ventées, parfois équipées d'auvents[66] ont du charme et peuvent risquer de crouler sous le poids des admirateurs (les cadenas accrochés sur le pont des Arts à Paris). L'eau a contribué à faire la ville. Ses actuelles valorisations font ville, autrement dit confortent les critères de citadinité et de partage dans la fréquentation des quartiers qui émergent, deviennent à la mode, attirent. À Nancy, ces conditions s'agrègent le long du canal de la Marne au Rhin, autour du jardin d'eau, du port Sainte-Catherine, avec ses résidants qui habitent à l'année des péniches. À Metz, c'est également le cas autour du Moyen-Pont et du lac aux Cygnes, proche du plan d'eau qui borde l'île et le campus du Saulcy. Et plus encore, cette émulation s'effectue avec la longue promenade dans les ripisylves de la Seille dominée par le quartier de Queuleu, dans son prolongement sur la rive gauche bordée par le jardin Jean-Marie Pelt. Ce dernier sert d'écran à la trilogie formée par le centre Pompidou, les Arènes et le centre commercial Muse. Tous ces exemples montrent que le cours d'eau affiche une image valorisante de la ville et qu'il est désormais structurant du projet urbain. Sa reconquête charpente l'aménagement d'une ville où s'imposent progressivement le vert et le bleu[67]. L'audace et l'inventivité restent de mise pour poursuivre ces projets en tenant compte des tensions qui peuvent s'exercer sur la ressource[68] (fig. 3).

Conclusion

Respirer demeure un acte essentiel, indispensable à la vie. Rapprocher ce geste des éléments naturels – le vent, la lumière, l'eau qui a été ici présentée

---

64. Mathis (D.), Hecker (A.), Husson (J.-P.), Bensaadi (K.), « Nancy, la Meurthe », dans Arnaud-Fassetta (G.), Carcaud (N.) et Evain (C.), *Villes et rivières en France,* p. 156-163 et p. 285.

65. À la fin du XVIII[e] siècle, l'ingénieur Lecreulx avait prévu pour Nancy une refonte de l'espace urbain regardant vers la Meurthe qu'il projetait de doubler par un projet de canal.

66. À Épinal, le pont du 170[e] RI et la passerelle qui accède à la place Pinaut sont, pour le premier couvert, pour la seconde équipée d'un auvent où sont installés des bancs.

67. Rey (F.), *Restaurer les milieux et prévenir les inondations grâce au génie végétal,* dès l'introduction, l'auteur voit dans le génie végétal une solution à l'ingénierie écologique – Rode (S.), « Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville ». L'auteur prend pour étude le passage de la Têt dans Perpignan en menant des entretiens semi-directifs p. 8.

68. Hellier (E.), *Collectivités urbaines et gouvernance de l'eau.* La gouvernance de l'eau doit être vue comme une ressource pour l'ensemble des usagers » (p. 16-253).

Fig . 3
La Seille, un linéaire vert et bleu dans Metz.
Au premier plan, à partir de la rive droite de la Seille, peu en amont de sa confluence avec la Moselle, la ripisylve et les ajoncs forment un linéaire préservé doublé par une piste cyclable et piétonnière. Au second plan, le centre Pompidou à rapprocher du site des Arènes et du centre commercial Muse. Bref, trois éléments qui attestent d'une forte synergie dans un projet de ville récent en bord de rivière.
Cliché J-P.H.

en hydrosystème urbain – autorise d'intéressantes projections sur le futur des villes où l'écologie devrait de plus en plus être un art de vivre. L'eau urbaine est un objet pluriforme, surtout linéaire mais parfois enfoui et encore décliné dans la diversité des legs hérités, des envies actuelles de vivre. L'eau et les futurs à inventer qu'elle propose offrent bien des espoirs de refondation autour de l'espace public lié aux berges et encore aux places équipées de fontaines. Le fleuve est un trait d'union où se sont tissées des connivences. Il est bien identifié par rapport à l'émergence de formes métropolitaines aux contours flous, parfois déferlants. Il sert de vitrine, de miroir, d'espace reconnu par tous pour son rôle de bouture et de couture qui prime sur la césure qu'il a pu être dans le passé. Les ponts et les passerelles qui l'enjambent ambitionnent d'avoir semblables fonctions, en s'éloignant des entonnoirs à voitures qu'ils furent encore dans un passé proche. Les berges ont été réinvesties par les modes doux de circulation,

les guinguettes, les itinéraires qui prêtent à la flânerie. En revenant en force dans les interstices formés par les diverticules d'eau, la nature rivulaire et sa cohorte de cygnes, cols-verts, voire hérons, forme une image de nature familière pour les citadins, en commençant par les petits enfants sensibles à ces espaces vastes, dégagés, où peut s'exprimer leur fertile imagination. Le fleuve devient infrastructure paysagère[69] et véhicule une image urbaine valorisée, pleine d'aménité. Le cours d'eau est désormais bien inséré dans la cité. Que cela perdure en ayant soin de garder intacte la mémoire des risques et de préserver des tronçons de lit majeur pour conserver à la sédimentologie le rôle qu'elle doit exercer. ■

Références

Bachelard (Gaston), *L'eau et les Rêves. Essai sur l'imagination de la matière,* Paris, José Corti, 1942.

Bailly (Antoine), *Géographie du bien-être,* Paris, Anthropos-Economica, 2014.

Bailly (Émeline) (dir.), *Oser la ville sensible*, Nantes, Cosmografia, 2018.

Bertrand (Claude et Georges), « La nature artefact : entre anthropisation et artialisation, l'expérience du Géosystème-Territoire-Paysage (GTP) », dans *L'information géographique*, 2014-3, p. 10-25.

Bourdeau-Lepage (Lise) (dir.), *Nature en ville. Désirs et controverses,* Paris, éd. La librairie des territoires, 2017.

Bradel (Vincent) (dir.), *Urbanités et biodiversités. Entre ville fertiles et campagnes urbaines,* Collection ENSA, Saint-Étienne, PU, 2014.

Brun (Alexandre) et *alii.,* 2014, « Eau et urbanisme à Lyon, le projet de renaturation du ruisseau des Planches », dans *Territoire en mouvement*, 2014-n° 22, [en ligne], consulté le 10 mars 2019, http//journals.openedition.org/temp/2475

Carcaud (Nathalie), *Remplissage des fonds de vallée de la Moselle et de la Meurthe en Lorraine sédimentaire,* thèse de doctorat de géographie, Université de Nancy II, 1992.

Chiffre (Emmanuel), Mathis (Denis), Mathis (Anne), « Les inondations à Nancy – Anciennes et nouvelles problématiques », dans *Développement durable et territoires,* vol. 5, décembre 2014-n° 3, [en ligne] http://journals.openedition.org/developpementdurable/10665

Clergeau (Philippe), Blanc (Nathalie) (dir.), *Trames vertes urbaines. De la recherche scientifique au projet urbain.* Paris, Éd. du Moniteur, 2013.

Debarbieux (Bernard), « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », dans *Espace géographique*, 1995-n° 24/2, p. 97-112.

Delus-Lang (Claire), *Étiages et tarissements : vers quelles modélisations ?*, thèse de doctorat de géographie, Université de Metz, 2007.

Edelblutte (Simon), « Renouvellement urbain et quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy », dans *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46, 2006-3/4, [en ligne] http://rge.revues.org/1455

69. Romain (F.), « Le fleuve porteur d'images urbaines : formes et enjeux », dans *Géocarrefour*, 2011-vol. 85/3, p. 253-260.

Ferber (Frédéric), *Metz et ses rivières à la fin du Moyen Age*, thèse de doctorat d'histoire médiévale, Université de Lorraine-site de Nancy, 2012.

Fischesser (Bernard), Tate (Marie-France), *Rivières et paysages*, Paris, Éd. de La Martinière, 2003.

FrÉcaut (René), *La Moselle et son bassin. Contribution à l'hydrologie et la dynamique fluviale en milieu tempéré océanique*, thèse d'État, Brest-Université de Bretagne occidentale, 1971.

Gal (Nathalie), « Sauvage de nos vi(ll)es, une quête de la nature dans les interstices urbains »., dans *Teoros,* 2015-n° 34, 1-2, [en ligne] https://journals.openedition.org/teoros/2745

Guillerme (Jean), *Les temps de l'eau. La cité, l'eau et les techniques*, Seyssel, Champ Vallon, 1993.

Hellier (Emmanuelle), *Collectivités urbaines et gouvernance de l'eau,* HDR géographie, Université de Rennes II, [déposé sur HAL] archives-ouvertes 2011 <tel-00772279>

Husson (Jean-Pierre), « Bien-être et aménagement ». Nancy, *Mémoires de l'Académie de Stanislas*, 2013, p. 73-80.

Husson (J.-P.), « Le potager, bel objet géographique ». Dans Trochet (Jean-René), Chemla (Guy), Moriniaux (Vincent) (dir.), *Mélanges en l'honneur de Jean-Robert Pitte.* Paris, PUPS, 2017, p. 201-217.

Husson (J.-P.), « Legs et héritages des hydro systèmes de défense et actuels projets de ville à Nancy », dans *Le Pays Lorrain,* 2018-n° 1, p. 351-360.

Jung (Jacques), « La digue du Wadrineau à Metz », dans *Le pays Lorrain*, 2000-n°1, p. 42-45.

Kéravel (Sonia), *Passeurs de paysages, le projet de paysage comme art relationnel*, Genève, Métis Presses, 2015.

Labasse (Jean), « Réflexion d'un géographe sur le couple ville-fleuve », dans *La ville et le fleuve,* Lyon, 112e congrès du CTHS, 1987, p. 9-22.

Latour (Bruno), *Où atterrir ?*, Collection Cahiers libres, Paris, La Découverte, 2017.

Lévêque (Christian), *Quelles rivières pour demain ? Réflexions sur l'écologie et la restauration des cours d'eau,* Paris, QUAE, 2016.

Lioger (Richard), *Metz, Métamorphose d'une ville*, Metz, Éd. Serpenoise, 2013.

Marot (Pierre), Choux (Jacques), *Le vieux Nancy*, Nancy, PUN, 1993.

Marthouzet (Denis), 2013, « Une ville, cinq sens, trois traitements : sensoriel, cognitif et affectif », dans *Norois*, 2013-n° 3, p. 7-10.

Masboungi (Ariella) (dir.), *Bien habiter la ville,* Collection Projets urbains, Paris, Éd. du Moniteur, 2010.

Masboungi (A.) (dir.), *La ville au corps à corps,* Collection Projets urbains, Marseille, Éd. Parenthèses, 2016.

Mathieu (Nicole), « Nature des villes, nature des campagnes : confrontation de l'idéel et du réel au fil du temps », dans Rouget (Nicolas), Schmitt (Guillaume) (dir.), *Nature des villes, nature des champs,* Valenciennes, PU, 2018, p. 15-30.

Mathis (Denis), Hecker (Anne), Husson (J.-P.), Bensaadi (Kamila), « De la défiance à la réconciliation. Itinéraire d'une construction urbaine rivulaire », dans *Projets de paysage*, [en ligne] https://docplayer.fr/83201474-Colloque-international-eau-les-14-et-15-mars-2018-a-blois.html

Mathis (D.), Hecker (A.), Husson (J.-P.), Bensaadi (K.), « Nancy, la Meurthe », dans Arnaud-Fassetta (Gilles), Carcaud (Nathalie) et Êvain (Caroline) (dir.), *Villes et rivières en France*. Paris, CNRS Éd., 2019, p. 156-163 et p. 285.

Metzger (Alexis), Linton (Jamie) (dir.), *Quand les eaux montent. Mise en patrimoine des crues et des inondations*, Collection Géographie et culture, Paris, L'Harmattan, 2018.

Nicod (Jean), « La crue de la Meurthe et de la Moselle, 28-31 décembre 1947 », dans *L'information géographique*, 1949-n° 1, p. 12-16.

Panerai (Philippe) et *alii., Analyse urbaine*, Marseille, Éd. Parenthèses, 1999.

Pierron (Jean-Philippe), « Penser comme un fleuve. Le rôle de l'imagination dans l'agro-environnemental, prévisions, perspectives, rêveries », dans *Géocarrefour*, 2018(a)-22/1 [en ligne] https://journals.openedition.org/geocarrefour/10382

Pierron (J.-P.), *La poétique de l'eau. Pour une autre écologie*. Paris, Éd. Françoise Bourin, 2018(b).

Pinchemel (Geneviève et Philippe), *La face de la terre*, Paris, A. Colin, 1992.

Regrain (Raymond), Auphan (Étienne) (dir.), *L'eau et la ville*, Paris, éd. du CTHS, 1999.

Rey (Freddy), *Restaurer les milieux et prévenir les inondations grâce au génie végétal*, Paris, QUAE, 2018.

Rode (Sylvain), « Reconquérir les cours d'eau pour aménager la ville », dans *Cybergeo*, 2017, [en ligne], consulté le 12 mars 2019, http://journals.openedition.org .bases-doc.univ-lorraine.fr/cibergeo/27933

Romain (Fanny), « Le fleuve porteur d'images urbaines : formes et enjeux », dans *Géocarrefour*, 2010-85/3, p. 253-260.

Sansot (Pierre), *Poétique de la ville*. Paris, Payot, 1971.

Schaming (Denis), « Avec la Réforme, où va la Lorraine ? », *Mémoires de l'Académie nationale de Metz*, 2017, p. 103-116.

Stébé (Jean-Marc), *Qu'est-ce qu'une utopie ?*, Paris, Vrin, 2011.

La mobilité et la ville de demain

Jacques SICHERMAN

Un regard vers le passé nous incite à une très grande modestie dans nos réflexions, pourtant indispensables, sur les conséquences que pourront avoir sur le développement et la gestion urbaine, les ruptures technologiques qui se font jour dans le domaine des transports.

L'expérience montre en effet à quel point il est délicat de se livrer à des prédictions sur ce qu'on doit attendre des innovations techniques, sur les déplacements en particulier, et sur la ville en général. Car celui qui s'y risque se met en grand péril d'être démenti par les événements.

Progrès techniques et déplacements : des pronostics souvent déjoués

Ainsi, dans le courant des années 70, quand nous sommes sortis en quelques années seulement de l'ère du « 22 à Asnière », des spécialistes des transports urbains avaient prédit que les facilités nouvelles d'accès au téléphone entraîneraient une chute du nombre des déplacements, remplacés par des échanges téléphoniques devenus accessibles à tous. C'est le contraire qui se produisit. Il s'est avéré que le téléphone permettait de faciliter les contacts, générateurs de déplacements.

Et la même illusion est apparue à nouveau avec l'explosion du numérique, qui a ouvert des perspectives énormes d'alternatives aux déplacements comme le télétravail, la téléconférence, etc. Au milieu des années 1990, un professeur du MIT (*Massachussetts Institute of Technology*)[1] annonçait que la ville de l'avenir serait plus tranquille et plus verte que celle que l'on connaissait, puisque beaucoup d'activités allaient passer en ligne. Le développement des activités sur les plateformes numériques s'est accompagné au contraire d'un accroissement des déplacements physiques.

La prévision est donc difficile. Et pourtant, il nous faut bien tenter de nous préparer à ce qui nous attend, ne serait-ce que pour éviter de vivre à nouveau

1. Mitchell (William J.), *City of Bits*, MIT Press, 1995.

cette impréparation dont nos villes ont tant souffert face à la généralisation rapide de l'usage de l'automobile.

Un autre rappel à une certaine modestie vient de la difficulté qu'éprouvent les chercheurs à tirer des enseignements scientifiques du passé quant aux rapports qu'entretiennent l'évolution des techniques dans le domaine des transports d'un côté, et le mode de développement des villes ainsi que les conditions de leur gestion de l'autre.

Les ouvrages qui traitent de l'histoire de l'urbanisme et de l'économie urbaine insistent en effet sur l'importance première de l'évolution des modes de déplacements dans le développement des agglomérations ; néanmoins, après avoir avancé cette affirmation, le plus souvent, ils ne traitent pas la question avec la précision que ce constat appellerait : pour ne prendre qu'un exemple, dans son livre phare *La Cité à travers l'histoire*, Mumford[2] insiste sur le caractère essentiel de cette relation ; mais, après avoir ainsi aiguisé l'intérêt du lecteur, il traite la question en quelques pages seulement sur les quelque mille qui composent l'ouvrage ! Et l'on peut observer cela dans bien des publications, comme la somme sur l'*Histoire de la France urbaine* dirigée par Duby[3], avec deux pages seulement relatives aux transports urbains sur les 660 que comporte le volume consacré à la ville moderne, deux pages qui pourtant commencent de cette manière : « Le facteur décisif, c'est l'essor très rapide des transports urbains. »

De son côté, la réflexion publique, depuis longtemps remarquablement développée sur les questions qui touchent à l'organisation et à la gestion des transports et aux politiques urbaines de déplacements, demeure, elle aussi, assez peu anticipatrice sur les enjeux du développement urbain face à des évolutions de rupture que l'on pressent, malgré le lancement de quelques appels à projets de recherches, et la publication de quelques rapports de personnalités en vue[4].

Mais ces difficultés à trouver des bases solides pour l'anticipation ne doivent cependant pas nous dissuader de conduire l'exercice de prospective auquel nous sommes aujourd'hui conviés. Car s'il est, on vient de le voir, et nous le constaterons encore par la suite, d'une suprême présomption de prétendre dire ce qui va se passer, quand, et avec quelles conséquences sur la gestion urbaine, il est au contraire impératif de repérer les différents scénarios possibles auxquels les responsables sont susceptibles de se voir confrontés, de manière à s'y préparer sur tous les plans : institutionnel, organisationnel, juridique et autres.

Il est très souhaitable d'éviter de se trouver dépassé par des développements que l'on n'aurait pas voulu, comme cela a été le cas, dans les années 50 et 60, quand la progression spectaculaire de l'équipement des ménages en véhicules

---

2. Mumford (Lewis), *La Cité à travers l'histoire*, paru en 1961, complété largement en 1989, réédité chez Agone en 2011.

3. Duby (Georges), *Histoire de la France urbaine*, Seuil, 1985.

4. Par exemple, le rapport de M^me^ Anne-Marie Idrac, ancienne ministre et haute responsable pour la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes, *Développement des véhicules autonomes : Orientations stratégiques pour l'action publique*, mai 2018.

individuels a surpris les pouvoirs publics dans un état de grande impréparation. Une grande partie de la population acquérait alors une liberté nouvelle très grande de choix dans l'élection du lieu de son domicile, comme dans ses pratiques de la vie quotidienne, entraînant des bouleversements qui ont pris de court les autorités locales, prisonnières d'un système de décision territoriale atomisé.

Et l'on en a vu les conséquences : un mode d'urbanisation dispersé que la plupart des responsables s'accordent aujourd'hui à déplorer, avec des entrées de ville peu valorisantes, un commerce de centre-ville mis en position de concurrence difficile, des lotissements qui se multiplient dans le territoire rural et posent des problèmes redoutables de gestion des équipements et services publics...

Or voilà que s'annoncent des ruptures, probablement au moins aussi rapides dans leur irruption et plus amples encore dans leurs conséquences que ce que nous avons connu à travers la généralisation de la voiture individuelle. L'expérience nous somme donc de nous y préparer, quelles que soient les incertitudes sur la forme que vont prendre les disruptions attendues, et quelles que soient les difficultés que nous pouvons avoir à en déterminer les conséquences exactes.

Quelles ruptures technologiques ?

Quelles sont donc ces évolutions fulgurantes et profondes auxquelles nous risquons ainsi d'être confrontés ?

Sans vouloir réduire à cela les innovations dont les responsables publics auront à gérer les conséquences, et qui pour certaines demeurent sans doute encore inconnues, nous voyons émerger principalement deux grandes catégories de technologies susceptibles d'entraîner des ruptures avec ce que nous vivons actuellement dans le domaine des déplacements, et donc de la gestion urbaine.

Le véhicule autonome

Chacun pense bien entendu d'abord au véhicule autonome, cet étrange objet dont on parle tant dans les médias sans toujours bien le définir. J'observe beaucoup d'avis tranchés sur la question de savoir si et quand un tel instrument de mobilité sera disponible sous une forme généralisable.

Mais, de quoi il s'agit-il, précisément ?

L'organisation internationale qui fédère des constructeurs automobiles, l'OICA, a défini 6 niveaux d'autonomie (fig. 1), depuis le niveau 0 où le conducteur ne peut déléguer aucune de ses tâches de conduite et se trouve seulement aidé par des dispositifs d'alerte, comme un radar de recul par exemple, jusqu'au niveau 5, qui représente le stade ultime de l'autonomie totale du véhicule dans tous les environnements possibles, dans lequel l'intervention humaine se limite à l'indication de la destination souhaitée. Ainsi, au stade 3, par exemple, le conducteur peut déléguer la conduite au véhicule, sous sa supervision, dans certaines conditions (ce qui est le cas lors d'une circulation à basse vitesse dans des embouteillages sur autoroute) ; toutefois, il doit rester en mesure de reprendre en main le véhicule dès que ce dernier l'en sollicite, par exemple lorsque la circulation redevient plus fluide et plus rapide. Lorsque

Fig. 1
Les six niveaux d'autonomie d'un véhicule.
Site numerama.com.

l'adjectif « autonome » est utilisé sans autre précision, il peut recouvrir des réalités très différentes. Un véhicule peut ne pas être totalement autonome sur des voies banalisées, mais le devenir s'il est en mesure de communiquer avec tous les autres véhicules en circulation sur la même infrastructure, ou avec cette dernière, ce qui suppose qu'y soient insérés des équipements spécifiques.

Chacun sait que de nombreuses entreprises travaillent au développement de ces véhicules ; dans l'industrie automobile, bien entendu, constructeurs ou équipementiers, et aussi dans le secteur des services de mobilité, comme Uber (anciennement UberCab), ou parmi les grands groupes qui manipulent les quantités de données énormes nécessaires à l'apprentissage des logiciels d'intelligence artificielle indispensables à cette autonomie, Google entre autres.

Si le niveau 3 de l'autonomie dans l'échelle de l'OICA (avec un conducteur libéré de la conduite dans les embouteillages sur autoroute par exemple) pourrait dès à présent être rendu disponible dans des véhicules de série si la réglementation le permettait[5], personne n'est réellement en mesure de déterminer le rythme et la forme exacte que prendront les développements ultérieurs. Le désaccord est du reste très profond entre des experts qui envisagent une arrivée à relativement court

5. La convention de Vienne de 1968, qui impose que le conducteur doit rester maître de son véhicule, est en voie d'adaptation pour permettre ces évolutions.

terme sur les marchés de véhicules totalement autonomes, et d'autres qui pensent que cette autonomie totale sur des voies banalisées n'est pas imaginable avant 2050.

Des grands centres de logistiques utilisent déjà des chariots élévateurs qui se déplacent et agissent de manière totalement autonome, équipés pour certains de systèmes de robotique français Balyo. Toutefois, dans ces centres, tous ces chariots sont en mesure de communiquer les uns avec les autres et, en outre, avec certains éléments du bâtiment (les portes notamment...). Et l'on a récemment appris qu'Amazon, observant malgré cela une recrudescence d'accidents, a décidé d'équiper le personnel de ses centres logistiques de gilets pouvant eux aussi communiquer avec les chariots de manière à éviter les rencontres fâcheuses. Ce n'est donc nullement là un univers banalisé, et on est encore loin de l'autonomie totale d'un véhicule en tous lieux.

Des navettes sont ou ont été également expérimentées pour le service de voyageurs dans divers endroits comme à la Défense à Paris ou à Verdun. Mais elles rencontrent encore régulièrement des difficultés. À la Défense, l'expérience a dû être interrompue plusieurs mois : la vitesse d'évolution possible en toute sécurité était trop faible pour que le dispositif fût attractif, et la vitesse commerciale se trouvait encore diminuée par les arrêts multiples liés au passage de piétons devant le véhicule. Et l'expérimentation menée récemment à Verdun, pendant quelques semaines, montre aussi les limites actuelles de l'exercice : le véhicule ne savait pas, dans l'état actuel des techniques, comment s'insérer dans un rond-point. Tous les carrefours de ce type qui se situaient sur le parcours de la ligne expérimentale ont donc dû être équipés provisoirement de feux de circulation pendant la période d'expérimentation (fig. 2).

Fig. 2
Verdun : un rond-point équipé de feux de circulation provisoires pour permettre à la navette expérimentale de s'insérer dans ce type de carrefour, prouesse que son intelligence artificielle ne sait pas encore lui faire accomplir. C'est assez cocasse, et paradoxal, car on perd les avantages de ce genre d'intersection, et notamment la fluidité du trafic.
Est Républicain, édition de Verdun, 17 mai 2018.

Néanmoins, quoi qu'en pensent certains, malgré toutes les difficultés que rencontrent les expérimentations en cours, ces évolutions s'imposeront tôt ou tard, et vont avoir des conséquences énormes pour la gestion publique en particulier dans les aires urbaines.

Les plateformes de service de transport

Une autre forme d'évolution rapide technologique revêt une importance peut-être moins perceptible, mais n'en va pas moins soulever également des défis substantiels dans la gestion des villes.

Des outils sont en effet apparus ces dernières années, visant à faciliter l'organisation des déplacements des habitants des villes, dans un premier temps par la qualité des informations qu'elle leur apporte, puis bientôt des services qu'ils devraient leur offrir. On regroupe ces prestations sous le sigle de MaaS**.** Ce n'est pas là le nom néerlandais de la rivière qui baigne le département voisin de la Meuse ; cela signifie *Mobility as a Service*, c'est-à-dire la mobilité conçue comme service (et non par la possession d'un véhicule). Ces outils nouveaux s'appuient sur la facilité qu'il y a, avec les techniques d'aujourd'hui, à regrouper les données utiles aux déplacements de tous modes, et à les mettre à la disposition de quiconque dispose d'un téléphone portable moderne. Ces services sont susceptibles de modifier de fond en comble la manière dont les habitants des villes peuvent envisager de se déplacer.

Cela a commencé avec des applications qui, par le biais de téléphones portables, permettent la mise en relation d'un usager avec un « véhicule de transport avec chauffeur » (VTC) ; la plus connue est Uber. Des outils de même nature sont apparus, facilitant le développement de l'autopartage ou de la bicyclette en libre-service. Et on voit, à présent, se développer des applications, d'initiative publique, mais surtout privée, qui visent à assurer l'intégration, dans une même plateforme numérique, des informations issues de prestataires de services de mobilité différents, ouvrant de cette manière une perspective séduisante pour surmonter le cloisonnement entre les différents modes.

Dans des villes comme les nôtres, sont déjà disponibles des applications comme Moovit qui permettent à chacun de planifier son déplacement en choisissant le mode de celui-ci. L'image ci-après (fig. 3) montre ainsi les propositions que reçoit, à Metz, un usager qui se trouve dans les Jardins Jean-Marie Pelt et souhaite se rendre rue Gambetta. Trois possibilités lui sont offertes avec le réseau de bus de l'agglomération, qui diffèrent par la distance qu'il faut parcourir à pied, le temps total du trajet, le nombre de changements n'étant pas ici pertinent, et à ces trois possibilités s'ajoute l'information sur le temps que prend ce déplacement à pied et à vélo pour une décision encore mieux éclairée. En cliquant sur l'option de votre choix, vous voyez s'afficher le chemin à parcourir pour atteindre la station de bus correspondante, si c'est cela que vous avez choisi, et vous pouvez vous y faire conduire depuis l'endroit où vous vous trouvez, comme vous le feriez avec un GPS classique de voiture. À Paris, Moovit vous indique également les véhicules de Uber disponibles à proximité et vous propose la mise en relation avec ce service.

Fig. 3
Un usager, que l'application Moovit a géolocalisé dans les Jardins Jean-Marie Pelt à Metz, souhaite se rendre rue Gambetta. Trois solutions lui sont proposées par les transports en commun, avec l'indication du temps de parcours à pied et à vélo.
Capture d'écran.

Ce type d'outil a vocation à intégrer progressivement tous les modes possibles de déplacement – taxis, VTC, transports publics urbains, interurbains, trains, voitures en autopartage, bicyclettes en libre-service, etc –. À terme, il vous permettra, y compris si vous êtes amené à changer de mode au cours du même déplacement, de connaître les coûts correspondants aux différents choix possibles, et même d'y obtenir votre titre de transport et de vous en acquitter, rendant ainsi moins contraignantes les ruptures entre modes. L'usager se voit ainsi offrir une information claire et simple face à une offre de mobilité de plus en plus diversifiée dans laquelle il risquerait, sans ces appuis, de se perdre.

Pour faciliter l'émergence de tels outils intégrés, le projet de Loi d'orientation des mobilités[6] envisage de renforcer l'obligation pour tout prestataire du domaine des transports de rendre publiques toutes les données liées à l'organisation de son service.

Les grands opérateurs travaillent tous au développement de tels outils, chacun cherchant à offrir celui par qui les usagers auront le réflexe de passer pour organiser leurs déplacements.

On imagine sans peine que Uber, par exemple, ne reste pas inactif dans ce domaine : cette plateforme a été l'une des toutes premières, dans le domaine des transports, à partager ses données avec certaines applications comme Google maps, de manière à ce que l'usager qui y recherche un itinéraire puisse se voir proposer une course en VTC Uber comme solution possible. Mais la SNCF y travaille aussi de manière intensive. La presse s'est fait l'écho d'un partenariat avec Blablacar, qui devrait permette à l'usager recherchant des horaires de

6. Adopté en deuxième lecture au Sénat le 2 avril 2019.

train de se voir proposer, en plus des options train et bus, déjà offertes, celle du covoiturage, et, à relativement court terme, de faire la réservation sans avoir à basculer au préalable sur le site de Blablacar.

Quelles conséquences sur la gestion urbaine ?

Des incertitudes fortes demeurent sur les délais de maturation de toutes ces technologies, comme sur le visage qu'elles prendront en fin de compte, et bien davantage encore sur la nature exacte des conséquences sur la ville et son usage. Cependant, ce serait une grave erreur de les sous-estimer, car les pouvoirs publics courraient, à ne pas s'en préoccuper, des risques considérables.

Des conséquences sur la voirie et l'organisation des transports publics

Si des véhicules parfaitement autonomes devaient devenir disponibles à des prix abordables, allons-nous assister à une explosion du nombre de voitures dans nos rues, l'usage n'en étant plus réservé à ceux qui sont en état de conduire ? Ou au contraire, verra-t-on se développer un réflexe de partage, avec des taxis autonomes collectifs assurant un service de porte à porte, dont le coût serait devenu bien plus bas que l'usage d'un véhicule individuel, dégageant ainsi un espace considérable dans la ville par une diminution très sensible des besoins en stationnement ?

Faire en sorte que l'on s'oriente plutôt vers la seconde de ces hypothèses, comme aussi générer un usage de l'infrastructure conforme à l'intérêt général par les taxis, collectifs ou pas, et autres VTC, impliquera très probablement une prise en main par les autorités publiques, avec parfois des décisions difficiles à assumer, comme par exemple l'introduction d'un péage urbain, susceptible d'être perçu comme une forme d'exclusion territoriale par certains citoyens, en particulier si le dispositif n'est pas pensé de manière fine à la bonne échelle territoriale.

Cet exemple du péage urbain montre bien la nécessité d'être, dans la gestion de ces mutations, attentifs à leur acceptabilité par la population, et de détecter, non pas les oppositions de principe qui sont toujours bien connues, mais les difficultés particulières susceptibles d'être générées pour tels ou tels habitants pour qui elles pourraient avoir, en l'absence de mesures bien étudiées, des conséquences insupportables.

D'autre part, s'il advenait que l'autonomie de véhicules automobiles ne soit possible, à court et moyen terme, que là où l'infrastructure et les autres véhicules leur communiquent suffisamment d'informations, l'usage de tels véhicules en mode autonome ne pourrait alors se développer que sur des infrastructures dédiées, et non dans un espace banalisé. Et un réseau de telles voies ne peut avoir un sens que s'il est organisé, là également, dans un périmètre adéquat, et ne peut se développer, là encore, sans une très étroite concertation susceptible d'en révéler dans le détail toutes les conséquences pour toutes les catégories d'usagers et d'habitants, riverains ou non.

Par ailleurs, l'arrivée sur le marché de véhicules autonomes assurant à un coût abordable un transport à la demande de porte à porte sous forme de taxis

collectifs optimisant leurs parcours grâce à l'intelligence embarquée, pourrait bien entraîner, sauf peut-être pour des axes structurants à fort débit, une remise en cause profonde du transport public comme il est organisé aujourd'hui.

Et dans cette même hypothèse, où les coûts d'exploitation et la qualité de service du taxi (collectif ou non), viendraient à concurrencer les transports collectifs traditionnels, faut-il laisser au seul marché le soin de développer l'offre correspondante ? Le maintien d'une politique sociale dans les transports et la lutte contre les inégalités territoriales rendent au contraire indispensable de réfléchir à la manière dont la puissance publique peut conserver la maîtrise des choses, évidemment pas par une gestion directe de toutes les formes d'offre de déplacement, mais par la capacité à déléguer de tels services ou du moins d'en dicter certaines conditions.

Or on constate que ces perspectives sont très peu présentes dans les discours des responsables ; à titre d'exemple, une interview très récente, dans une revue spécialisée, de l'élu responsable des déplacements de la métropole d'Aix-Marseille, sous le titre « Mieux se déplacer dans la plus vaste métropole de France[7] », n'aborde pas ces questions, fût-ce comme une perspective lointaine à laquelle il conviendrait d'être attentif.

On peut le regretter. Certes, les élus, leurs services et les opérateurs ont tout à fait raison de ne pas intégrer dans leurs projets opérationnels de court terme des techniques qui n'ont pas atteint leur maturité. Toutefois, s'il est peu opportun de s'engager dès à présent dans des expériences coûteuses qui seraient bientôt dépassées, l'esprit doit rester ouvert à la prospective.

Il en est de même pour ce qui est du développement de plateformes de services pour la mobilité. On l'a vu, la loi en renforçant l'obligation imposée aux opérateurs, publics et privés, de publier leurs données, va stimuler le développement de services de plus en plus intégrés. Or il est crucial, en milieu urbain, que les autorités ne se laissent pas déposséder totalement d'une maîtrise de ces instruments susceptibles d'avoir un impact important sur l'usage de l'espace public comme sur les pratiques de mobilité. Sur l'usage des infrastructures, bien entendu : l'exemple de New York face à la seule plateforme Uber est saisissant, alors que nous sommes encore loin d'une gestion intégrée des déplacements sous plusieurs modes. Le succès de Uber s'y est traduit par des difficultés grandissantes de circulation, auxquelles l'instauration d'un péage urbain aurait peut-être pu offrir une réponse économiquement et socialement optimale. Cependant, comme ni les autorités ni la population n'y étaient préparées, la réaction des responsables, peu adaptée, a consisté à limiter réglementairement l'ampleur d'un service pourtant très apprécié.

Dans leur plein développement, ces instruments ont vocation à assurer les coordinations indispensables pour permettre à l'usager d'y obtenir un titre valable pour l'ensemble d'un déplacement mobilisant plusieurs opérateurs. Peut-on imaginer de laisser cela se développer sans intervention de

7. *La Jaune et la Rouge*, revue des anciens élèves de l'École Polytechnique, décembre 2018.

la puissance publique ? Il est évidemment impensable de laisser des plateformes totalement indépendantes et non régulées négocier seules, sans intervention de la puissance publique, par exemple, la mise sur pied d'abonnements forfaitaires intermodaux. Il faut bien entendu pouvoir intégrer, dans les décisions stratégiques d'organisation ou de tarification des services de mobilité, des préoccupations aussi importantes que l'universalité du service ou l'équité territoriale ou sociale.

Des effets potentiels de grande ampleur sur le développement des agglomérations

Pour ce qui est du développement urbain, les effets possibles d'un accès aisé et peu coûteux de porte à porte sont faciles à percevoir : on peut craindre, en l'absence d'une autorité dotée d'une maîtrise suffisante au niveau territorial pertinent, qui ne peut être que l'ensemble d'une aire urbaine, une tendance à un développement urbain encore plus étalé dans l'espace que ce que nous avons connu avec l'automobile, qu'il s'agisse des fonctions résidentielles, commerciales ou autres. Ces effets pourraient être renforcés par le fait qu'avec des véhicules totalement autonomes, le temps passé en déplacement deviendrait beaucoup moins contraignant, car ce serait du temps libre qu'il serait possible de consacrer à des activités, lecture, courrier, téléphone, etc. Cela ouvre des perspectives de nouveaux bouleversements des modes de vie au quotidien d'une ampleur sans précédent, même lors de la généralisation de l'automobile.

Certains chercheurs[8] voient cependant venir avec enthousiasme de tels dérèglements, et des modes d'expansion des villes dont on avait pourtant l'impression qu'ils généraient des inconvénients majeurs, en particulier en termes de coût de l'organisation des services urbains et de consommation d'espace.

Ils opposent la *suburbia* générée avec des effets désastreux par l'automobile, à la qualité de vie de l'*exurbia* où les problèmes d'accessibilité aux biens, aux services, aux emplois, seront désormais surmontés, et où la question de ceux qui ne peuvent pas conduire une voiture sera réglée. Pour eux, les véhicules autonomes, électriques bien sûr, « réparent la ville ». « Autrement dit » « on peut faire un mauvais plan d'urbanisme[9] », mais peu importe, car ce type de véhicule va le « réparer », et, en « permettant de relier des sites distendus et éloignés, redonner les connexions manquantes aux parcs d'activité éloignés, et donner accès aux écoles et crèches non accessibles par la marche à pied ».

Il s'agirait d'un « urbanisme des déplacements à la place d'un urbanisme spatial » que l'on n'a jamais su maîtriser!

---

8. Rouillard (Dominique), Guiheux (Alain), *Door to Door* [... pourquoi pas « Porte à Porte » ?!] : *Futur du véhicule, futur urbain*, Archibooks/Sautereau Éd., 2015..

9. Rouillard (D.), Guiheux (A.) *op. cit.*, p. 60.

Cet « effet réparateur » est de nature à surmonter, selon eux, les aspects négatifs de l'étalement urbain, et « légitimer », prolonger, agrandir la « *suburbia* ».

Faut-il se laisser aller à cette vision idyllique d'un urbanisme non maîtrisé, ou au contraire s'organiser au bon niveau territorial, pour ne pas laisser la technique dicter sans autre forme de régulation la ville de demain, pour ne pas faire l'impasse sur le fait que certaines ressources sont limitées ou méritent de l'être, par exemple l'espace disponible, et que les services urbains ne se limitent pas à ceux liés aux déplacements ?

Sous prétexte que l'on ne se trouvera peut-être plus dans l'obligation, par exemple, de construire des écoles là où sont les habitants, mais que l'on fera venir les usagers là où sont les services, cette vision néglige tout de même de nombreux aspects de ce qui constitue la ville – y compris du point de vue de sa gestion, qui restera toujours plus difficile et coûteuse là où l'habitat est plus dispersé –. Les eaux usées ne seront pas portées aux stations d'épuration par véhicule automatisé. Et faudra-t-il que les résidents fassent transporter eux-mêmes par des véhicules autonomes leurs déchets à des points de collecte éloignés ?

Se préparer à relever d'immenses défis

Avant de conclure, il est important de préciser qu'il n'a pas été possible, dans le temps imparti, d'aborder également un thème pourtant primordial en matière de gestion urbaine : celui de la logistique, le transport et la livraison des marchandises. Or, dans ces domaines, les opportunités ouvertes et les défis soulevés dans la gestion urbaine par le type de ruptures que j'ai évoquées vont s'avérer au moins aussi importantes que pour la mobilité des personnes.

Il reste donc de très grandes incertitudes sur à peu près tout ce qui nous attend : l'horizon d'arrivée de certaines technologies, la manière dont elles mûriront, leurs conséquences exactes, etc. ; toutefois, malgré cela, il est nécessaire de s'y préparer.

Au niveau national, le projet de Loi d'orientation des mobilités propose de jeter les bases d'une telle préparation au plan juridique et institutionnel. Même si on peut noter qu'elle ne contient aucune disposition, (mais peut-être n'était-il pas encore possible de les écrire en l'état actuel des techniques ?), qui donne aux responsables locaux la possibilité d'imposer des contraintes aux logiciels et algorithmes des plateformes de MaaS (par exemple via le droit d'y introduire leurs propres ajouts, ces *plug-in*[10] comme on les nomme).

Pour ce qui est du niveau local, se préparer à l'incertain, c'est d'abord se doter de systèmes de décisions au bon niveau territorial.

Imagine-t-on, dans une aire urbaine, des autorités multiples prenant des décisions différentes, non coordonnées, voire incompatibles entre elles, pour le

10. Module externe qui vient compléter un logiciel.

stationnement, la régulation des nouvelles offres de transports, la mise en place de réseaux de voirie « intelligents », la logistique, la maîtrise du développement urbain, etc. ?

Se préparer, c'est aussi se doter de services susceptibles d'accompagner les responsables dans leur veille d'évolutions qui peuvent être rapides, dans leurs analyses prospectives des situations auxquelles ils peuvent avoir à faire face, et dans leur observation de ce qui peut être expérimenté ailleurs.

C'est se mettre en situation de déceler les effets sensibles, non seulement globaux, mais pour chacun des habitants, des évolutions qu'on peut attendre et des décisions qu'elles peuvent impliquer.

Il ne s'agit pas de céder à une quelconque panique devant un avenir dont le sens nous échappe, mais pour reprendre une formule tout à fait adaptée « d'éviter de nous retrouver impuissants, pour avoir été sourd à ce qui fut et aveugle à ce qui sera ».

La réalité exacte de cet avenir nous échappe, certes ; pourtant, nous pouvons nous y préparer, pour ne pas voir se développer, demain, une ville que nous n'aurions pas choisie, comme cela s'est produit avec la généralisation de l'automobile. ■

Façades et couleurs aujourd'hui et demain

Christiane MASSEL

En guise d'introduction : façades et couleurs, hier

La problématique, la polémique...

Couleur ET architecture. La querelle est insubmersible, même de nos jours.

La question de la polychromie architecturale se pose depuis le début du XIX^e^ siècle. Il y a toujours eu des tenants et des opposants à l'usage de la couleur appliquée à l'architecture, adversaires sans concessions.

Tout le monde architectural s'en est mêlé. En France, Quatremère de Quincy, le premier à utiliser le terme de « polychromie » architecturale, Hittorf, Labrouste, Duban s'opposent aux Perrault, Soufflot, Choisy, les tenants du rationalisme français. Ailleurs en Europe, au tout début du XX^e^ siècle, c'est aussi la foire d'empoigne entre les partisans de l'architecture « naturelle et nue » de Berlage, Schinkel ou Ruskin, pour qui la couleur architecturale est exclusivement celle des matériaux, au contraire de ceux qui, architectes et néo-plasticiens, comme Van Doesburg et Mondrian, prônent un usage systématique et immodéré de la couleur de surface comme un élément spatial fondamental de l'architecture. Que de querelles : « l'ornement est un crime », proclame Adolf Loos en 1908. Étant artificielle et superficielle, la couleur est donc bannie, au contraire des matériaux bruts. C'est ce que Theo van Doesburg nommera une architecture qui n'a « plus que la peau sur les os » (fig. 1).

Mais certains agissent haut et fort, juste avant et durant l'entre-deux-guerres : le peintre Kasimir Malevitch à Vitebsk en 1919[1], l'architecte allemand Bruno Taut à Berlin dès 1913 et à Magdeburg en 1921, et le célèbre

1. Déjà en 1919, Kasimir Malevitch avait transformé la ville de Vitebsk, où il était devenu professeur à l'école d'art, en œuvre suprématiste urbaine. Sergeij Eisenstein, qui passa en 1920 par Vitebsk fut étonné : « Une ville de province particulière. En brique, comme beaucoup de villes de l'ouest du pays. Murs de brique souillés de suie et moroses. Cette ville cependant est particulièrement frappante. Ici, dans les rues principales, les briques rouges sont blanchies à la chaux. Des cercles verts répartis sur le fond blanc. Des carrés orange. Des rectangles bleus. Voilà Vitebsk en l'an 1920. Le pinceau de Kasimir Malevitch a laissé sa trace sur ces murs de brique. » Rapporté par Matthias Noell, dans un article intitulé « Peindre l'espace » paru dans l'ouvrage collectif *L'Aubette ou la couleur dans l'architecture*, 2008.

Fig. 1
Maison particulière,
Theo Van Doesburg &
Cornelis Van Eesteren, 1923.

protagoniste du Mouvement moderne, l'architecte et plasticien franco-suisse Le Corbusier, à Pessac en Gironde, entre 1923 et 1927.

Un peu plus tard, dans la seconde moitié du XX^e^ siècle, apparaît une formulation plus aimable : la « camaraderie entre couleur et architecture ». L'expression est du peintre Fernand Léger et fut prononcée lors d'une conférence à Paris en 1954. Léger parlait de la nécessité d'une « collaboration » entre ces deux champs plastiques qui trop souvent s'ignorent. Cette camaraderie, il avait proposé, de manière quelque peu provocante, de l'appliquer à la ville de Paris lors de l'Exposition internationale des arts et techniques dans la vie moderne, qui devait se tenir à Paris en 1937. La commission des fêtes de l'Exposition avait réuni un certain nombre d'artistes pour leur dire :

> « Voilà ce que nous voudrions faire : un événement pour les étrangers et qu'ils s'en souviennent. J'ai dit : "Confiez-moi les 300 000 chômeurs de Paris (sic), et faisons Paris tout blanc ! Le soir, nous aurons des projecteurs. Naturellement, on ne s'attendait pas à cela et ça n'a pas été exécuté. J'ai dit alors : Nous allons faire quelque chose de plus simple, de moins cher ! Prenons Notre-Dame et faisons-la tricolore !" On m'a pris pour un fou. Mais je vous garantis que les étrangers s'en seraient souvenus ».

Il est clair que ce type d'action était fanfaron et irréaliste ; toutefois, comment ne pas songer aux actions événementielles, du type de celles engagées récemment, à l'aide de projections lumineuses dites *mapping vidéo* et qui, désormais, font les beaux jours des soirées urbaines estivales, à Metz notamment.

Façades et couleurs, aujourd'hui : les campagnes de ravalement à Metz

Les précédents à Metz

Le plan-relief de 1821-1825

Outil précieux pour apprécier l'urbanisme et l'architecture de la ville classique, le plan-relief est accompagné de planches de relevés. Ces « cahiers de développement » nous apportent quelques indications quant aux toitures (a = ardoise ; t = tuile canal) et aux couleurs des crépis de façades (j = jaune ; g = gris ; b = beige). La ville classique, tel qu'en témoigne le plan-relief, aurait donc été ocre-jaune, beige et grise pour les façades, gris-bleuté et ocre rouge pour les toitures. La planche 39 représente, en développé, l'îlot situé au sud-ouest de la cathédrale et de la place d'Armes, vers 1816.

L'arrêté du 21 mars 1855

Suite à une prescription technocratique émanant de l'administration centrale, les dispositions prises le 26 mars 1852 pour la ville de Paris sont étendues aux autres villes françaises. En conséquence, à Metz, l'arrêté du 21 mars 1855 dénommé Arrêté relatif au badigeonnage des façades situées sur la voie publique, signé du maire Félix Maréchal, indique :

> « Art. 3. L'emploi des couleurs foncées est formellement interdit. L'administration, dans l'intérêt de l'embellissement de la ville, prescrit l'usage du jaune pâle et du vert très clair [...] Toute autre nuance ne pourra être adoptée qu'avec une autorisation spéciale du Maire. Les crépis naturels, même neufs, devront être badigeonnés ou peints, comme les façades anciennes. »

Cet arrêté, dont les objectifs sont explicitement l'embellissement, la propreté et la salubrité publique, sera mis en œuvre par l'architecte-voyer Gouyer, mais il provoquera un tollé local (conforté par Auguste Migette le bien-pensant, à propos de façades réalisées en mai 1854 dans ces teintes près de la cathédrale) et ne sera appliqué que pendant quelques années. Pierre de Jaumont, crépi naturel, voilà le credo.

La réglementation sous l'Annexion et durant l'entre-deux-guerres

Le règlement du 1er février 1903, intitulé *Bauordnung*, n'indique que des obligations de maintien en bon état des façades, avec cette obligation décennale, toujours en vigueur de nos jours : « Les parements des maisons doivent être peints à neuf ou recrépis au moins une fois tous les dix ans. »

Le règlement ultérieur de juillet 1911 se contente de préconiser des « couleurs non désagréables ». En clair, les règlements messins sous l'Annexion produisent : 1/ une obligation : l'entretien des façades, tous les dix ans, par crépissage ou mise en peinture ; 2/ un vague souhait d'ordre esthétique défini, faute de mieux, par la négative : « ne pas jurer », « ne pas défigurer », « ne pas

être désagréable ». Quand ces règlements se risquent à s'exprimer sur un mode positif, il est question de peinture de « bon goût », notion plus qu'indéfinissable...

Après le retour à la France, l'Arrêté relatif à la protection de l'aspect local de la Ville de Metz, publié en juillet 1928, est une sorte de copier-coller du texte de 1911. En définitive, la « physionomie locale » de 1911 et « l'aspect local » de 1928 constituent une entité abstraite, supposée connue mais jamais définie, jamais précisée, qui finalement autorise toutes les interprétations et toutes les censures éventuelles, qu'il s'agisse d'architecture, de matériaux ou de couleurs.

Les prescriptions de l'après-guerre

Dès les années 50-60, les services du ministère de l'Équipement imposent la couleur blanche *urbi et orbi*, le blanc étant devenu l'obligatoire couleur du monde moderne. Le blanc pour les façades, le noir pour les ferronneries. Pas de nuances.

Comment ne pas songer à la formule célèbre du constructeur automobile Henry Ford : « Les gens peuvent choisir n'importe quelle couleur pour la Ford T, du moment que c'est noir »...

Les campagnes de ravalement obligatoires à Metz 1986-2007

Les opérations de mise en valeur des façades, engagées dans les années 80 un peu partout en France, sont à relier à un contexte et un regard nouveaux face à la préservation du patrimoine bâti et sa mise en valeur.

Il faut clairement signaler, au niveau national, les actions des Services départementaux de l'Architecture conduites par les ABF (architectes des Bâtiments de France), les actions des CAUE (Conseils de l'architecture, de l'urbanisme et de l'environnement) instaurés dans chaque département par la loi de 1977, et les recherches menées par des précurseurs comme l'architecte-coloriste Jean-Philippe Lenclos pour étudier et pérenniser les couleurs propres à chaque région.

Au niveau local, signalons le travail de l'association « Renaissance du Vieux Metz », qui a joué un rôle majeur dans la prise de conscience par la population messine de son riche patrimoine, le rôle du CAUE de la Moselle, qui a été plus qu'entreprenant dans la mise en œuvre d'études de coloration pour plusieurs communes mosellanes entre 1986 et 1989, et l'action de la municipalité de Metz, accentuée en 1995 par Nadia Devinoy, adjointe chargée de l'Urbanisme.

Les 14 campagnes

Entre 1986 et 1993, sept campagnes de ravalement sont menées par la municipalité dans le centre-ville, incluant trois OPAH (Opérations programmées pour l'amélioration de l'habitat), dotées d'une convention signée entre l'État, l'ANAH (Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat) et la Ville.

Fig. 2
Tableau synthétique au 31/12/2014.

CAMPAGNES	NOMBRE TOTAL D'IMMEUBLES	NOMBRE D'IMMEUBLES À RAVALER	IMMEUBLES RAVALÉS AU 31/12/2014	POURCENTAGE AU 31/12/2014
1986 à 1993 (dont 3 OPAH)	2 475	1 833	1 740	95 %
1994-1995	328	236	212	90 %
1995-2007 (dont OPAH Sablon)	3 029 (1 032)	2 399 (784)	1 139 (665)	47,5 % (85 %)
TOTAL	5 832	4 468	3 091	69 %

La huitième campagne, celle de 1994-1995 qui va faire l'objet d'un examen spécifique ci-dessous, concerne 328 immeubles, avec un taux de réalisation de 90 % à la fin de 2014.

Les six campagnes suivantes, entre 1995 et 2007, sont axées sur les quartiers périphériques et les grandes pénétrantes, avec aussi une incursion Outre-Moselle et place Saint-Louis, ainsi qu'une importante OPAH sur le quartier du Sablon.

Au total, pour ces 14 campagnes et 4 OPAH, qui concernaient 5 832 immeubles dont les trois quarts à ravaler, le taux final de réalisation au 31 décembre 2014 est de 69 %. Un score plus qu'honorable. On peut sans outrance extrapoler quelque peu et supposer, en 2019, un taux de réalisation de 73-75 % environ.

Point important à signaler : la municipalité messine n'a pas voté d'incitation financière, ni envisagé un éventuel concours annuel des réalisations exemplaires, avec petit prix à la clé, comme cela s'est fait pendant plusieurs années à Thionville, avec succès. Ce ne sera pas l'attitude de la municipalité nancéienne, qui accordera un subventionnement aux propriétaires – nous évoquerons ce sujet ultérieurement –.

À Metz, les campagnes de ravalement obligatoires vont prendre fin en 2007. Un point auquel il faudra ajouter le nouvel article du Code de l'urbanisme de 2014, qui lui aussi mettra un coup d'arrêt à la politique de valorisation de la ville par la couleur (fig. 2). Nous y reviendrons

« Tableaux urbains », la campagne pour les entrées du centre-ville de 1994-1995

Il s'agit d'une première, pour deux raisons.

Tout d'abord, c'est une incursion sur des rives inabordées jusque-là, à savoir les « Entrées du centre-ville ». Non pas les « entrées de ville », aux confins du territoire communal, mais les « entrées du centre-ville ». Seront donc traités

plusieurs grands axes qui permettent de pénétrer dans le cœur historique de Metz : au sud, l'avenue de Nancy et la rue du XX^e^ Corps Américain ; à l'est, les pénétrantes du quartier Queuleu-Plantières. Ces quartiers diffèrent de la ville classique, car ils ont été soit créés, soit remodelés durant l'Annexion.

Second point remarquable, c'est la mise en œuvre d'une démarche d'étude et de mise en couleurs du bâti. Car l'idée, le souhait explicite des édiles, est de pouvoir appliquer enfin des couleurs sur les immeubles. Et ainsi, de participer à l'évolution de l'image de la ville de Metz, à l'imitation d'autres villes comme par exemple Annecy, qui fondent leur aura sur des cartes postales colorées, ces images en carton et aussi images mentales, imprimées dans l'inconscient collectif et pourvoyeuses d'attraits aussi bien économiques que touristiques.

Comment aborder une étude de coloration urbaine ? Certes pas en décrétant, sans argumentaire, quelles seront les « bonnes » et les « mauvaises » couleurs. Dans un premier temps, c'est un long travail d'enquête qui est engagé, en consultant la documentation et les écrits disponibles sur le sujet, ce qui n'exclut pas en parallèle d'arpenter attentivement le terrain.

Très vite apparaît un concept nouveau, dénommé « esthétique du pittoresque », développé en 1981 par trois jeunes architectes-chercheurs de Nancy (Dominique Laburte, Jean-Jacques Cartal et Paul Maurand), à propos de la ville de Metz. Le terme « pittoresque » devra être pris ici au sens étymologique, à savoir « digne d'être peint ».

Devenue propriétaire, au sud du centre historique, des terrains occupés précédemment par les fortifications enfin démolies, la Ville de Metz présente en 1903 un plan d'extension dont elle possède la maîtrise. Afin de favoriser la multiplicité des impressions et des émotions visuelles, à la manière des cités médiévales, le système urbain mis en place par les urbanistes municipaux, et Conrad Wahn en premier lieu, propose la mise en scène systématique des composants de l'agglomération : mise en scène des « coutures » entre ancienne et nouvelle ville, organisation des places, des avenues et des rues selon des hiérarchies minutieusement dosées, en utilisant un arsenal de procédés, dont les changements d'axes, les sinuosités, l'absence d'orthogonalité des îlots et la présence fréquente d'arbres d'alignement. Sur ce dernier point, les urbanistes messins se démarquent de la cité médiévale foncièrement minérale et s'avoisinent plutôt de la ville haussmannienne. Il faut souligner que ces tracés seront, à quelques détails près, reconduits durant l'entre-deux-guerres.

Ce faisant, la ville produit une multitude de surprises sur le citadin qui la parcourt, car l'esthétique du pittoresque développe une vision cinétique de la ville. Rappelons que 1895 voit la naissance du cinéma, que la fin du XIX^e^ siècle est fascinée par le mouvement (des machines, des moyens de déplacements et de communication) et que les mentalités tout comme les productions de l'esprit s'en trouvent profondément affectées. À cet égard, il suffit d'observer l'Art nouveau, qui, par la mouvance de ses formes, est tout sauf statique.

La ville, telle que la décrit en 1889 l'architecte autrichien Camillo Sitte dans l'*Art de bâtir les villes*, est envisagée sous une forme dynamique. Je le cite :

> « Considérons l'effet produit par la combinaison habile de plusieurs places sur l'observateur qui passe de l'une à l'autre ; à chaque instant, le tableau varie, en même temps que les impressions ressenties. »

Ainsi donc, la ville est véritablement conçue comme un tableau, ou plutôt comme une succession de tableaux, au sens pictural ou théâtral du terme. Ce concept de vision cinétique et picturale de la ville, découvert dans l'enquête intellectuelle de la recherche, va devenir comme une sorte de fil rouge de l'étude.

Place aux investigations sur le terrain, afin de documenter les pratiques en usage à Metz. Sous l'Annexion, les couleurs des façades sont la plupart du temps l'émanation des matériaux de parement des façades. Les calcaires gris clairs dominent, alors que les grès roses ou bigarrés et la brique, plus intenses, sont en définitive peu usuels. La pierre de Jaumont apparaît surtout en traitement des modénatures. Les fonds de façades sont revêtus soit d'un enduit traditionnel lissé fin, quelquefois badigeonné, soit d'un crépi tyrolien de tonalité neutre.

Il semble qu'à Metz, paradoxalement, la volonté de créer des effets pittoresques se soit exercée sans le recours à des couleurs « engagées », aboutissant à des ensembles plutôt monochromes. Une attitude déconcertante, si l'on se réfère au credo de Camillo Sitte (« à chaque instant le tableau varie »). C'est alors que la découverte, aux archives municipales de Metz, d'un fascicule précieux va pouvoir éclairer la recherche et constituer le corpus référentiel de l'étude.

L'architecture inspirée des Moderne Bauformen *à Metz*

À partir de 1902-1903 et jusqu'en 1918 paraît annuellement, sous l'instigation de Julius Hoffmann à Stuttgart, une série de recueils réunissant des dessins de projets ou réalisations architecturales remarquables, sous le titre explicite de *Moderne Bauformen* (*Constructions modernes*). Et surtout, les dessins sont en couleurs et nous fournissent des indications précieuses et incontestables quant aux pratiques ou tendances en matière de coloration du bâti.

Les auteurs de ces dessins sont des architectes européens influencés par l'esthétique *Jugendstil* et ses variantes nationales. Citons pour les plus connus Voysey, Ashbee, Sauvage, Jochem, Taut, Olbrich, Saarinen. Et leurs œuvres sont disséminées partout en Europe : Londres, Mayence, Dresde, Vienne, Paris, Amsterdam, Helsinki, Prague, Munich, Berlin, Anvers, Bâle, Glasgow, etc.

Et à Metz, les parentés sont confondantes. Quelques exemples saisissants au n° 26 de l'avenue de Plantières (fig. 3) et aux n^{os} 13-15 de la rue Charles-Pêtre, ensemble qui mérite *a minima* une protection au titre des monuments historiques.

Au plan de l'ornementation, d'autres parallèles éclairants peuvent être effectués entre certaines façades messines et les œuvres de grands architectes

Fig. 3
Metz, n° 26 de l'avenue de Plantières.
Photo C.M.

européens, qu'il s'agisse de décors en céramique, d'esprit *Jugendstil*, de décors sgraffités ou de décors peints, d'esprit Art nouveau.

Que dire des dragons et des céramiques de l'immeuble et dépôt Villeroy & Boch de la rue Charles-Pêtre et de leur parenté évidente avec ceux de la *Majolica Haus* d'Otto Wagner à Vienne (fig. 4) ?

Comment ne pas être frappé par le graphisme des façades ou détails de façades de certains immeubles de l'avenue de Nancy et de la rue Mozart, qui à nouveau rappellent les décors de la *Majolica Haus* d'Otto Wagner ? Plus loin, une façade de l'avenue de Plantières qui ne peut qu'évoquer les décors Art nouveau de la maison Tassel de Horta, les salons de thé de Mackintosh ou les œuvres de Guimard et Majorelle. Mais comment ne pas souligner la disparition, sans tambours ni trompettes, de plusieurs magnifiques décors peints mésestimés par leurs propriétaires et désormais recouverts par une épaisse couche de peinture acrylique de couleur beige ? Citons les immeubles au n°42 de la rue de Plantières et au n° 98 de la rue de Queuleu. Le décor sommital du n° 9 de l'avenue Foch a heureusement été restauré.

Fig. 4 (1), (2), (3)
Metz, Dépôt Villeroy & Boch, n° 15 de la rue Charles-Pêtre et Vienne, *Majolica Haus* d'Otto Wagner.
Photos C.M.

Néanmoins, n'oublions pas la dénaturation du Palais de cristal de la rue Gambetta, dont la façade en pâtes de verres colorées constituait une illustration hors du commun du *Jugendstil* géométrique. Un projet de rénovation est heureusement en cours. Quant à elles, les ferronneries messines n'ont pas à rougir face à leurs homologues européennes.

La découverte, dans les *Moderne Bauformen*, d'un usage aussi tonique que fréquent de la couleur en architecture va fournir une assise historique et une justification à des interventions colorées plus résolues dans les rues messines. Il ne s'agira pas d'effectuer des transpositions littérales, mais de considérer les couleurs des *Moderne Bauformen* comme une sorte de « cahier d'ambiance », qu'il s'agira d'adapter aux situations urbaines et aux typologies architecturales de la ville.

À la suite de ces découvertes revigorantes, place au terrain. L'analyse des quartiers se manifeste d'abord par une imprégnation dans le lieu, puis par un inventaire de ses caractéristiques (séquences, ensembles homogènes ou disparates, immeubles remarquables, etc.).

Peu à peu émergent des évidences :

— l'avenue de Nancy, très homogène, au caractère urbain affirmé, à l'architecture sobre, hiératique, arborée de part et d'autre de la chaussée, à vocation résidentielle ;

— la rue du XX^e^ Corps Américain, disparate au plan des alignements et des gabarits, à l'architecture et aux matériaux de construction composites, remarquable néanmoins par la présence de plusieurs maisons ou immeubles en brique : une rue foncièrement minérale ;

— le quartier Queuleu-Plantières, avec une partie en légère pente, très urbaine, au bâti groupé et dense, et une autre partie aux rues en courbes et en pentes prononcées, un secteur diffus marqué par la prégnance du végétal et des villas bourgeoises, en retrait de la limite parcellaire et précédées d'un jardinet clos par un muret continu.

Du pittoresque au pictural : le projet

Si l'on considère les idées forces recueillies lors des enquêtes successives sur les quartiers, à savoir « esthétique du pittoresque », « mises en scène », « effets cinétiques », « successions de tableaux », on remarque qu'elles s'apparentent plus au langage des arts (peinture, théâtre, cinéma, etc.) qu'au langage technique de l'urbanisme opérationnel ou de la construction.

Cette constatation me conforte dans la conviction que l'émotion que l'on peut ressentir dans une ville est liée à la plasticité des volumes, matériaux et couleurs de ses éléments constitutifs, et que la coloration urbaine est une affaire picturale. Révélée dans les *Moderne Bauformen*, l'abondance des couleurs fortes utilisées par les architectes européens confirme le rôle architectonique accordé à la couleur comme composant essentiel de l'architecture et, partant, de la ville.

C'est ainsi que je suis amenée à considérer chaque quartier de l'étude comme un véritable tableau, avec sa composition, ses rythmes, ses plages neutres, ses toniques, un tableau qui s'animerait, se transformerait au gré des déplacements de l'observateur.

Poussant la métaphore à son terme, je décide de formaliser l'atmosphère souhaitée dans chaque quartier en choisissant pour chacun d'eux une œuvre picturale existante, sélectionnée dans le répertoire européen moderne du début du siècle. L'œuvre retenue tient compte, dans ses tonalités, des caractéristiques urbaines, architecturales et sociales analysées précédemment et préfigure l'ambiance colorée à venir.

Pour l'avenue de Nancy et son prolongement, l'avenue de Lattre de Tassigny, trois œuvres complémentaires sont retenues : un fragment de *La*

Montagne Sainte-Victoire vue de Bellevue de Cézanne (1906), l'*Autoportrait à la palette* de Picasso (1906) et *Intérieur, bocal de poissons rouges* de Matisse (1914).

La palette de façades, après ajustements, propose 25 teintes de nuance pastel (gris colorés, jaunes pâles et beiges clairs), choisies également en relation avec les nuances de verts apportées par les arbres d'alignement. La palette d'accompagnement regroupe de nombreuses toniques aptes à mettre en lumière les détails d'architecture peu visibles jusqu'alors. Ces deux palettes se complètent d'une série de dessins colorés esquissant, en vision lointaine et en vision proche, l'atmosphère suggérée : plan d'ambiance générale, perspectives de rues et élévations d'immeubles.

Une démarche identique est menée rue du XX^e^ Corps Américain, à partir de la toile *Nature morte aux oranges* de Matisse (1913), qui a paru apte à fédérer les disparités architecturales, grâce à la tonique orange rappelant les immeubles en brique de cette longue artère. Cette couleur orange est en somme le fil conducteur du projet de polychromie (fig. 5).

L'avenue de Plantières prend pour guide l'œuvre *Les petits chevaux jaunes* de Franz Marc (1912). La dominante de jaunes et de couleurs lumineuses a pour objectif de pallier l'absence d'ensoleillement du côté pair de l'artère, afin d'éclairer et de vivifier ce bâti mal exposé.

Fig. 5 (1), (2)
Metz, projet, rue du XX^e^ Corps Américain.
Palette de façades et dessin coloré de l'auteur.

Et enfin, pour la rue de Queuleu et celle des Trois-Évêchés, c'est une peinture de Sonia Delaunay, *Chanteurs de flamenco* ou *Grand Flamenco* (1915-1916), qui nous donne à voir l'atmosphère envisagée pour ce quartier. Cette toile foisonnante est dominée par des jaunes et des verts, et stimulée par une tonique rouge. La palette prévue pour les façades renforcera l'idée de Nature prévalant dans ce quartier.

Les plans d'ambiance et les perspectives colorées ne sont que des suggestions. Les propriétaires pourront effectuer un choix, en fonction de leurs goûts et préférences, à l'intérieur du large éventail des palettes. Cependant, les choix individuels doivent s'exercer dans le respect de l'intérêt collectif. Un travail pédagogique sera donc engagé sur le terrain, afin de convaincre plutôt que de contraindre. Une équipe de suivi, comprenant l'architecte des Bâtiments de France, sera mise en place par la Ville de Metz ; elle se réunira chaque mois pendant plusieurs années, recevant le public afin d'expliquer la démarche et trouver ensemble une réponse satisfaisante pour tous.

Parallèlement, une campagne d'information est menée, dès 1996, sous différentes formes : articles de presse, affiches, prospectus, panneaux d'exposition, vidéos et rencontres publiques. La démarche sera récompensée en 2001 par le prix de l'Académie nationale des Arts de la rue. De nombreuses réalisations exemplaires émaillent et éclairent les rues messines, en particulier dans la quartier de la Nouvelle Ville (fig. 6 et 7).

Fig. 6
Metz, n° 12 de l'avenue de Nancy.
Photo C.M.

Fig. 7
Metz, n° 19
de la rue Mozart.
Photo C.M.

La réglementation de 2014

La Déclaration préalable (DP) est obligatoire pour toutes les modifications de l'aspect extérieur d'un bâtiment (percements, remplacements des menuiseries, des volets, etc.). Cependant, elle n'est plus obligatoire, depuis le 1er avril 2014, pour les travaux de ravalement, les clôtures et certains permis de démolir, sauf si le bâtiment est compris dans un « secteur protégé » ou lorsque l'administration locale a instauré la déclaration préalable obligatoire pour les travaux de ravalement par délibération du conseil municipal.

C'est le cas de la Ville de Montigny-lès-Metz, qui ainsi conserve le contrôle de la cohérence architecturale et esthétique du bâti de ses quartiers et la mise en œuvre de l'étude de coloration de 2002.

Cela n'a pas été le cas de la Ville de Metz, qui, de fait, a abandonné la poursuite des campagnes de ravalement engagées depuis 1986 et laissé les propriétaires libres de leur choix, avec les risques de dysharmonie urbaine.

Heureuse et récente volte-face : Metz Métropole « décide de soumettre à déclaration préalable tous travaux de ravalement de façade et d'édification de clôture sur l'ensemble du territoire de la Métropole » (soit 44 communes du Pays messin), considérant que « ces travaux peuvent avoir un impact significatif sur l'environnement ». Cela à compter du 1er janvier 2018. À l'heure actuelle, les éventuelles dérives sont donc réduites.

Façades et couleurs, aujourd'hui : les campagnes de ravalement à Nancy

Depuis les années 90, la Ville de Nancy, après délibération municipale, a prescrit l'obligation du ravalement des façades. Cette obligation n'est pas

mise en œuvre sur la totalité du territoire communal, mais par secteurs chaque année. Il s'agit généralement d'opérations de ravalement thématiques comme « Nancy Art Nouveau », « Nancy Renaissance » et, prochainement, « Nancy Art déco ».

Les propriétaires ont un délai de trois ans pour procéder au ravalement, avec une subvention de la Ville de 10 % du montant des travaux. Passé ce délai, ils perdent ce droit et s'exposent à un ravalement d'office par réquisition de la Trésorerie municipale.

La subvention de 10 % couvre les travaux et les éventuels honoraires d'architecte. Dans le cas d'opérations exceptionnelles, comme le ravalement des basses faces de la place Stanislas, classées au titre des Monuments historiques et au Patrimoine mondial de l'UNESCO, un plan de financement est élaboré avec l'État et peut conduire la Ville à augmenter sa participation.

Les autorisations de travaux pour les ravalements sont instruites par le service municipal de l'urbanisme et très souvent par l'architecte des Bâtiments de France, qui généralement tranche les options esthétiques, car il n'y a pas de nuancier préétabli sur la ville ou les quartiers. La subvention est accordée si les travaux réalisés sont en conformité avec l'autorisation. Les particuliers sont aidés dans leur démarche – recherche d'entreprises, mise en concurrence, analyse des devis, demande de prêts et suivi des travaux – par la Société publique locale Grand Nancy Habitat (ex-ARIM Lorraine[2]).

Chaque année, la Ville de Nancy consacre environ 200 000 € à ces interventions, avec des années plus lourdes (400 000 €), lorsqu'il y a une thématique spécifique. Et le coût moyen des travaux pour les propriétaires est d'environ 19 800 €. Cette politique municipale, menée de façon volontaire par le maire et les élus, a porté ses fruits de façon spectaculaire (fig. 8).

Conclusion

Les politiques énergiques menées ces dernières décennies, à Metz comme à Nancy, pour la valorisation du patrimoine bâti ont abouti à des transformations spectaculaires, qui ont largement contribué à renouveler l'image de ces villes avec des effets considérables, tant sur le plan culturel que touristique.

Toutefois, dans un avenir proche ou plus lointain, alors que l'urbanisation se développe d'une manière plus disloquée, que les façades contemporaines doivent se soumettre désormais à des traitements de plus en plus normatifs, comment les édiles, les professionnels de l'esthétique urbaine et les citoyens peuvent-ils envisager la ville du futur, agir et continuer à l'admirer ?

Place aux hypothèses suggérées par Denis Grandjean. ■

2. Association Restauration Immobilière Région Lorraine, à Nancy.

Fig. 8
Nancy, n^os^ 24-26 de la rue Félix-Faure.
Photo Métropole du Grand Nancy.

Sources

Sitte (Camille), *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Wien, 1889.

L'Art de bâtir les villes, L'urbanisme selon ses fondements artistiques, trad. D. Wieczorek, Paris, Éd. du Seuil, 1980.

Cartal (Jean-Jacques), Laburte (Dominique), Maurand (Paul), *Les villes pittoresques, Étude sur l'urbanisme et l'architecture de la ville allemande de Metz entre 1870 et 1918*, UPA Nancy, 1981.

Massel (C.) *Étude de coloration des entrées du centre-ville,* Ville de Metz, DGUD, 1995-96, non publiée.

Lenclos (Dominique), Lenclos (Jean-Philippe), *Les couleurs de la France, Géographie de la couleur,* Paris, Éd. du Moniteur, 2003.

Guigon (Emmanuel), Van Der Werf (Hans), Willinge (Mariet) (dir.), *L'Aubette ou la couleur dans l'architecture : une œuvre de Hans Arp, Sophie Taeuber-Arp, Théo van Doesburg,* Musées de Strasbourg, 2008.

Massel (C.), Maurer (Pierre), Pignon-Feller (Christiane), *Metz au temps de l'Art déco, 1919-1939, Urbanisme et architecture,* Vaux, Serge Domini éd., 2016.

Moderne Bauformen - Eine Sammlung von Details, Interieurs und Façaden für Architekten und Bauhandwerker, Julius Hoffmann Verlag, Stuttgart, 1902-1918 [Arch. municipales de Metz, MC 9].

Façades en liberté ou liberté de façade ?

Denis GRANDJEAN

Pendant des millénaires, les constructions ont été édifiées sur le principe de murs supportant des planchers, qui stabilisent les murs porteurs et sur lesquels on peut édifier d'autres murs et d'autres planchers... Excepté les tentes, huttes et autres abris, ce principe constructif a été la règle dans tous les continents jusqu'à la fin du XIXe siècle. Les murs étaient ainsi garants de la stabilité d'un bâtiment et ses percements devaient être calculés en conséquence. Dans les grands édifices sans planchers intermédiaires, comme les cathédrales, la tenue du mur et sa résistance aux efforts de la toiture étaient assurées par les contreforts extérieurs. Les contraintes que supportent les murs porteurs n'empêchent pas leur ornementation, à commencer par le calepinage des matériaux utilisés, les décors et ornementations, ni de savantes compositions qui peuvent intégrer loggias ou colonnades. Et d'une manière générale, la construction reflète son usage, dans sa forme comme dans ses percements : la façade est l'expression directe d'un programme.

La révolution industrielle du XIXe siècle s'accompagne d'évolutions rapides dans le champ de la construction. Le développement de la production de fer et de fonte, dans des standards qualitatifs nouveaux qui améliorent leurs performances constructives, permettent d'utiliser ces matériaux pour les bâtiments industriels et pour les gares, comme la gare de l'Est ou la

Fig. 1
Paris : la construction des Halles (1863).
Moncan (Patrice) de), Le Paris d'Hausmann, Paris, Éd. du Mécène, 2002.

gare d'Orsay. Des constructions spectaculaires popularisent ces charpentes métalliques, comme le Grand Palais ou les Halles centrales de Paris (fig. 1) : « Du fer, du fer, rien que du fer demande l'Empereur », rappelait Haussmann à Baltard qui, en bon prix de Rome, avait proposé un édifice plus classique. Ces structures métalliques se présentent comme des ossatures à reports de charges ponctuels, sur des poteaux, en opposition à la structure de masse de la maçonnerie ; elles ont l'avantage de dégager un grand espace libre de tout support. C'est la généralisation du plan libre, dont on avait des prémices au XVIII[e] siècle, mais qui, avec le fer, prend une autre dimension. Elles libèrent en même temps les façades, affranchies des contraintes de support des bâtiments.

Fig. 2
New York : Times Building (1903).
CP, coll. D.G.

Fig. 3
Paris : Auguste Perret, immeuble, rue Franklin-Roosevelt (1903).
Photo Fonds Perret.

La transposition à l'architecture civile se fait rapidement et les gratte-ciels de Chicago ou de New York (fig. 2) sont construits sur une charpente métallique dissociée de la façade. L'acier améliore encore les performances de ces constructions. Parallèlement, on développe le béton armé, avec, entre autres innovations en France, le procédé Hennebique. La conjugaison de la force de compression du béton et de la

force en traction de l'acier dans une grille homogène constitue l'un des tournants majeurs de l'histoire architecturale. Économique, plastique, puisqu'il se moule dans toutes les formes possibles, incombustible, multifonctionnel, on comprend que ce nouveau matériau rend possibles les nouvelles formes de l'architecture moderne.

En 1903, Auguste Perret construit un immeuble d'habitation (fig. 3) sur ce principe de poteaux-poutres dont la façade est complètement indépendante de la structure ; l'architecte la compose en dessinant une cour sur rue et des *bow-windows* qui permettent de multiplier les fenêtres et d'accentuer la verticalité de l'immeuble. Les historiens[1] considèrent qu'il donne ainsi, en France, ses lettres de noblesse à ce nouveau matériau qu'est le béton armé, jusqu'à cet ensemble reconnu internationalement qu'est la ville reconstruite du Havre.

Le béton devient le matériau commun du XX^e siècle ; le perfectionnement de ses qualités élargit les possibilités des architectes et des ingénieurs. Le Corbusier campe ses Cités radieuses sur des pilotis de béton et les élève sur des voiles du même matériau.

Fig. 4
Nancy : Henri Prouvé (frère de Jean), tour Joffre Saint-Thiébaut (1963).
Photo D.G.

« Par conséquent, ni "axes", ni "ordres" de l'architecture, et pas de "façades" (la façade !) mais un dehors exprimant régulièrement un dedans... La notion de fenêtre s'efface devant celle du "pan de verre", cet outil magistral des temps modernes, clef des solutions nouvelles du logis[2]. »

La généralisation du mur-rideau, soutenue également par des ingénieurs-concepteurs comme Jean Prouvé (fig. 4), qui associe métal et verre s'impose rapidement dans l'architecture moderne, d'autant que les qualités de transparence et de résistance du verre sont sans cesse améliorées, tout comme ses aptitudes chromatiques.

L'habitat social est marqué par les grands ensembles et l'industrialisation de la construction, avec des façades plates, uniformes, et

1. Nuttgens (Patrick), *Histoire de l'architecture,* Phaidon, 2002. - Cohen (Jean-Louis), Abram (Joseph), Lambert (Guy), *Encyclopédie Perret,* Le Moniteur, 2002.
2. Pierrefeu (François de), Le Corbusier, *Les maisons des hommes,* Paris, Plon, 1942.

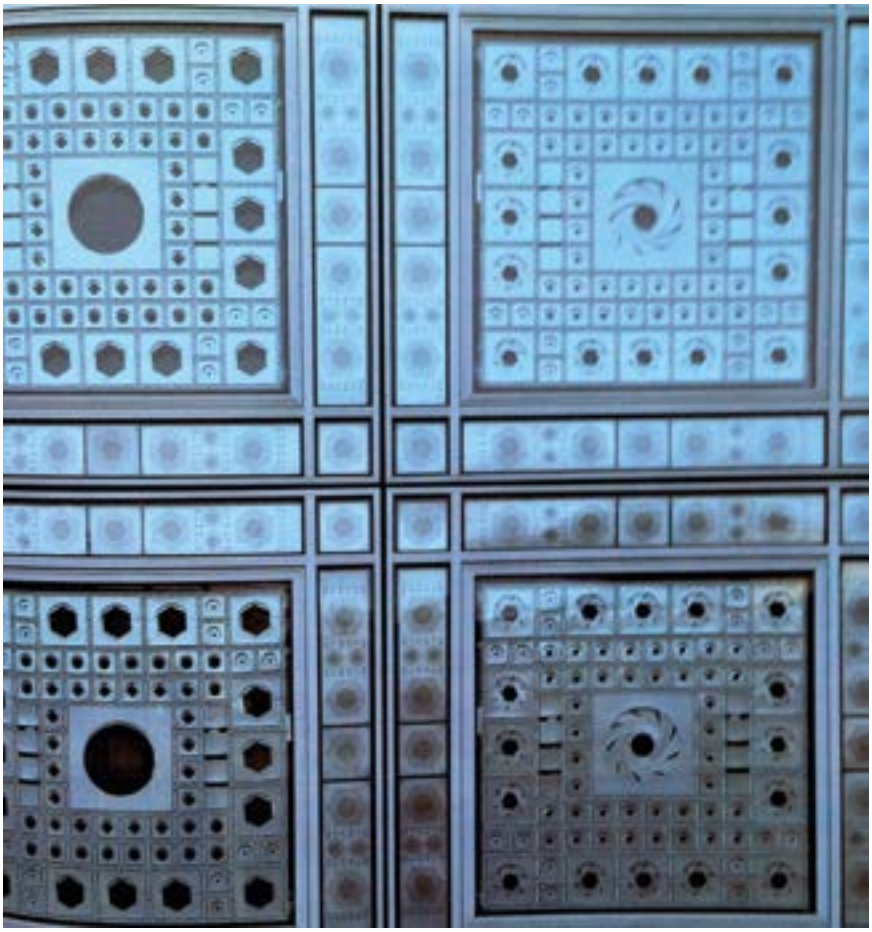


Fig. 5
Paris : Jean Nouvel, détail d'une façade de l'Institut du Monde Arabe.
Photo D.G.

souvent monotones. C'est pourquoi certains grands ensembles des années 60 à 80 introduisent des décors colorés. La Grande Borne à Grigny est l'archétype de ces recherches, qui ont peu d'effet sur la lente désagrégation sociale de ces quartiers. Avec les villes nouvelles, la tendance est à l'expérimentation architecturale et plastique dans un éclectisme qui entend s'affranchir de l'austérité du mouvement moderne de l'entre-deux guerres.

Et puis le coût de l'énergie change la donne ; construits dans un contexte de chauffage bon marché, nombre d'immeubles se révèlent inadaptés au nouveau contexte : on en démolit certains, on engage des programmes de rénovation qui associent souvent une isolation par l'extérieur, la création de balcons ou de loggias et modifient sensiblement l'aspect des constructions.

Progressivement les enjeux du développement durable s'imposent ; de nombreuses normes d'isolation se succèdent : Haute Qualité Environnement, RT 2000, etc. Les façades se complexifient techniquement en intégrant des systèmes d'isolation et de ventilation. En 1987, Jean Nouvel conçoit pour les galeries de l'Institut du Monde Arabe (fig. 5) une façade vitrée doublée d'un système d'occultation de la lumière qui varie selon l'éclairage extérieur, à la manière d'un diaphragme d'appareil photo.

À l'appui de ces innovations, les matériaux traditionnels ont sensiblement évolué dans leur préparation ainsi que leur finition et peuvent être utilisés dans des conditions impensables il y a quelques décennies : le bois, le verre, la brique, la céramique, le zinc, le cuivre, l'acier, l'aluminium, et maintenant le titane. La multiplication des gammes de matériaux disponibles diversifie les gammes de colorations possibles. Les doubles façades se multiplient : une résille enveloppe l'édifice, à la manière d'une seconde peau, comme pour le MUCEM de Marseille (fig. 6). Le dispositif permet de créer des loggias ou des circulations. À l'extrême du procédé, la gare de Strasbourg est prise dans une nouvelle enveloppe de verre, ce qui permet de nouvelles fonctionnalités.

L'enjeu est aujourd'hui de concevoir des bâtiments dont l'enveloppe garantit la moindre consommation d'énergie possible, et même d'en produire.

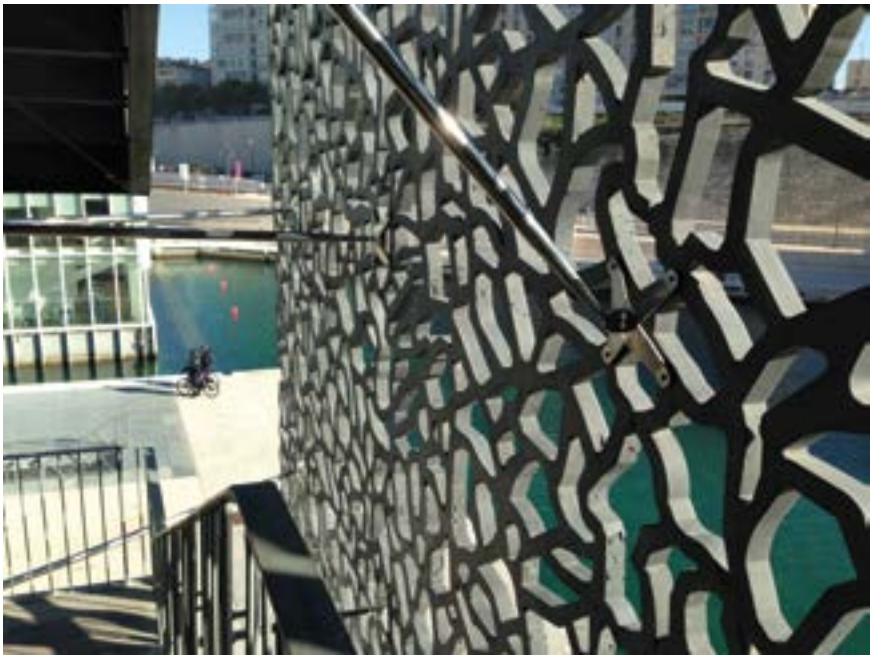


Fig. 6
Marseille : Mucem, détail d'une façade
Photo D.G.

D'où les concepts de façades intelligentes, dont les matériaux réagissent aux variations climatiques, soit par leur élaboration (certains vitrages), soit par leur mise en œuvre en plusieurs couches (double façade), et qui peuvent être connectées à des instruments de gestion globale des ouvertures, des ventilations, des éclairages. Certaines façades intègrent aujourd'hui des capteurs solaires susceptibles de rendre des bâtiments plus producteurs d'énergie que consommateurs. La question de la tenue dans le temps est aussi posée, d'autant qu'on doit bien constater que les enduits et matériaux contemporains se salissent plus vite que les matériaux traditionnels : ils exigent plus d'entretien, c'est pourquoi de nouveaux revêtements de verre ou de métal sont présentés comme autonettoyants.

Le triomphe de la façade est aujourd'hui éclatant : les possibilités techniques offertes aux architectes leurs permettent de s'affranchir des structures porteuses et d'utiliser à leur fantaisie une gamme de matériaux telle que l'architecture n'en a jamais connu. Les grands équipements publics, souvent culturels, comme les musées, sont l'occasion de ces démonstrations, qui expriment plus le souci de notoriété d'une ville, que d'un programme. Mais les contraintes du développement durable et celles de la gestion économe des équipements pèseront toujours plus lourdement sur les constructions, quelles qu'elles soient, et l'on peut nourrir quelques doutes sur les diverses utopies cultivées sur le thème de l'architecture végétale. ■

Conclusions de la Table ronde – Visions sur le futur de nos métropoles *Un rond-point et des flèches !*

Jean-Pierre JAGER

En règle générale, il ne faut pas trop attendre d'une Table ronde qu'elle mette les choses... au carré ! Et celle de notre rencontre n'y a pas manqué. Le sujet sur l'urbanisme et le futur de nos métropoles ouvrait, il est vrai, un large champ exploratoire et venait, qui plus est, après une journée particulièrement dense. Elle a donc fort logiquement commencé en retard.

La question dès lors était de faire tenir en une bonne heure ce qui était prévu pour deux ; mais, par la grâce du ciel connu en Lorraine pour être généralement bienveillant avec les Académies, qu'elles soient Stanislas ou de Metz, deux intervenants avaient été contraints à faire faux bon. Deux membres du collège technicien et architecte. André Waxelaire, retenu par un engagement familial imprévu, mais aussi Jean Goedert, architecte luxembourgeois en charge notamment de l'urbanisme du côté d'Esch-sur-Alzette, site en mouvement s'il en est. Lui, c'est une méchante grippe qui l'a rattrapé en cours de route et il a, du coup, invité avec cœur les deux académies à une visite privée à Esch-Belval : « Faudra pas oublier ».

Il y avait quand même largement de quoi s'occuper puisque Philippe Tondon, architecte urbaniste, commença par proposer à la réflexion des participants comme du public un scénario illustré du pire. Metz et son agglomération en 2019, sous la chaleur des étés suffocants et avec un nouvel art de survivre qu'il a fallu trouver faute d'avoir anticipé. Jean Luc Bohl, président de Metz Métropole, reprendra la balle au bond, insistant sur les orientations déjà prises, sur celles du projet métropolitain mais aussi sur l'action coordonnée et le dialogue.

Éric Chenderowski, directeur de l'urbanisme à l'Eurométropole de Strasbourg, fera part de son expérience déjà établie et des phares actuels de la démarche métropolitaine comme la tour Elithis Danube, premier immeuble de logements à énergie positive. Des arbres qui ne doivent pas cacher la forêt, mais pas non plus occulter tout le reste de ce qui se fait de bien. Rançon d'une approche de plus en plus spectaculaire et instantanée de l'information !

Restait à André Rossinot, président du Grand Nancy et père du Sillon, à croiser les arguments avec Simone Beissel, députée luxembourgeoise. Comme on le devine, les sujets étaient nombreux et favorisés encore par l'expression assez peu « langue de bois » de l'élue grand ducale. Intérêts bien compris du Luxembourg et vision du monde qui va avec. De l'autoroute à l'espace en passant par Bruxelles. De quoi permettre à André Rossinot de surfer sur certains paradoxes, d'affirmer des exigences de plus grande justice ou même d'intelligence sur le corridor européen notamment. De démontrer aussi que nous avons finalement de la chance, d'être dans une région où il y a... matière à débats et à faire se rencontrer les académies. ■

Conclusions du colloque

Pierre LABRUDE

Notre réunion s'inscrit dans le cadre des manifestations communes aux deux sociétés sœurs que constituent l'Académie nationale de Metz et l'Académie de Stanislas de Nancy. Aujourd'hui, à Metz et cette après-midi sur le Technopôle, nous ne pouvons pas omettre de penser à la devise de la compagnie messine : « L'Utile ».

Dans notre réflexion sur le passage « De la cité d'aujourd'hui à la ville de demain », nous avons d'abord entendu les allocutions de bienvenue des maires de nos deux villes, puis les introductions des deux présidents en exercice. Six communications ont suivi, et la journée s'est terminée par une table ronde avec des échanges entre des hommes politiques ainsi que des architectes et des urbanistes.

Avant de conclure une riche journée comme celle que nous venons de vivre, il me semble intéressant de rappeler quelques idées fortes qui ont émaillé les interventions successives.

Monsieur Gros, le maire de Metz, nous a dit que notre pays se réorganise sur les villes et qu'il s'y concentre le plus et le moins. Monsieur Hénart, son homologue de Nancy, quant à lui, a évoqué des changements très rapides, une transition écologique et une transition économique, des territoires qui ne sont pas tous identiques et la nécessité d'une démocratie participative. En adressant ses remerciements à tous les acteurs et à tous les présents, Monsieur Muller explique que cette journée se situe dans la continuité d'un ouvrage édité par l'Académie qu'il préside à Metz, tandis que Monsieur Corbet, président de l'Académie de Stanislas, nous dit que la hiérarchie des villes est actuellement bouleversée et que la ville doit se faire aimer.

Premier communicant, Monsieur Simon démontre la grande importance des entrées et des portes des villes, dont la requalification est un enjeu majeur, et qui doit être effectuée en accord avec les habitants de celles-ci. Monsieur Cayzelle, dans « Le citoyen et la ville du futur », constate qu'il existe une corrélation entre le développement d'un territoire et l'attachement que l'on y porte, mais aussi, et plus tristement, que le développement de la ville conduit à une multiplication de la pauvreté. Pour sa part, Monsieur Jean-Pierre Husson, tout en regrettant la « bétonisation », se réjouit des retrouvailles entre la ville et l'eau ; l'eau aère et anime la ville et constitue un atout foncier important pour elle.

Dans le domaine des transports urbains, la prospective apparaît très difficile selon Monsieur Sicherman : il lui semble que la mobilité urbaine conduira à de profondes remises en cause et que la question de l'acceptabilité des moyens du futur sera cruciale. Madame Massel nous expose ensuite que l'homme a besoin de couleur et que les campagnes de ravalement et de colorisation ont abouti à des résultats spectaculaires, tandis que Monsieur Grandjean envisage un triomphe de la façade, devenue intelligente, productrice d'énergie et contributrice à une diminution de la consommation de celle-ci. Un très intéressant échange a suivi, animé par Monsieur Jager, entre personnalités politiques régionales et praticiens de l'architecture ainsi que de l'urbanisme. Il me semble que les notions d'humanité et d'humanisme, et aussi de préoccupation pour la qualité de vie des citadins ainsi que de ceux qui fréquentent la ville, ressortent largement des prises de parole des participants.

Pour conclure avec concision et pour tenter de trouver les mots qui marquent et qui permettent aussi de présenter une sorte de synthèse, compte tenu du nombre des présentations, j'ai décidé de me limiter à une demi-douzaine de groupes des mots clés et de locutions clés.

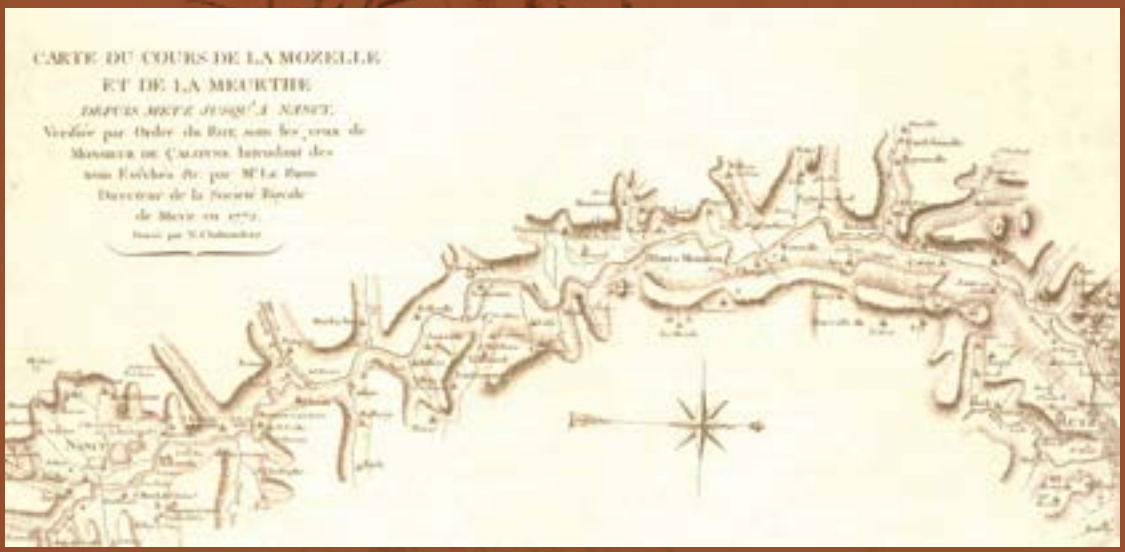
Le premier ensemble peut se résumer, me semble-t-il, à « Difficulté prospective ». Comme cela a été dit, « nous ne savons pas vers quoi nous allons, mais nous savons que nous allons vers des changements, et nous devons y réfléchir », ce qui apparaît assez paradoxal. J'ai retenu aussi la notion que cela fait trente ans que le même discours est tenu sur ce sujet. Les mots qui se dégagent sont : écologie, *zoning*, modes, reconstruction, résilience (ou capacité à surmonter des modifications de son environnement), avec la notion du temps long des géographes qui s'oppose ici aux changements rapides que nous subissons, mais aussi que nous créons, et, parmi eux, bien sûr, les changements climatiques.

Le second mot est « technologie » et il peut se décliner en d'autres mots qui nous sont bien connus : intelligence artificielle, informatique, bureautique, mais aussi pollution et déplacement de pollution.

Le troisième mot est « droit » au sens de « questions juridiques », avec certainement de nombreux aspects différents.

Le quatrième ensemble concerne les relations humaines dans la cité et dans la transition qui nous préoccupe aujourd'hui. Son vocabulaire est riche de plusieurs facettes : connaissance de ce qui change, perception de ces changements par les habitants, constatations objectives de ce qui change, acceptabilité de ces changements, concertation, espoirs. En un mot finalement : démocratie. De ces relations humaines et de l'exercice de cette démocratie naîtront des actions. Or toute action engendre un optimisme.

Mon dernier mot sera « humanité », ou plutôt « humanisme », qui rejoint le « faire ensemble » de la démocratie. Nous ne ferons pas de ville nouvelle seulement avec de la technologie et de la technocratie. ■



43 rue Stanislas 54000 Nancy
Tél. 03 83 35 85 67
academie.stanislas@wanadoo.fr
www.academie-stanislas.org

20 en Nexirue 57000 Metz
Tél. 03 87 75 29 73
academiemetz@numericable.com
www.academiemetz.fr