

**Communication de  
Messieurs Jean-Pierre Husson et Jean-Marie Simon**



**Séance du 13 octobre 2017**



**Les entrées de ville.  
Exemples sur la métropole du Grand Nancy  
Liaison A 330/Route départementale RD 674**

Contemporaines de la construction des grands ensembles, les entrées de ville ont accompagné l'essor du « tout automobile ». Avec le recul dont nous disposons, nous avons à leur sujet des avis souvent sévères. Ces espaces sont considérés comme mal conçus, accompagnant l'usage généralisé de l'automobile et son corrélat l'étalement urbain. Né avec la loi SRU (Solidarité Rénovation Urbaine) de 2000, le périmètre du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) (Grandjean, 2012 ; Loudiyi, 2008) tente désormais de réguler cette excessive consommation d'espace. Cette évolution s'inscrit dans un changement majeur, celui de la substitution du régalién par une entrée partenariale, contractuelle, d'ambitieuse démarche de projet qui avance inégalement<sup>[1]</sup> selon les lieux.

Les usages associés à la motorisation ont créé une ville dilatée puis prolongée par des synapses avant qu'elle ne soit interpellée dans sa dimension métropolitaine (Ghorra-Gobin, 2015). S'ensuivirent des dysfonctionnements et enlaidissements. Ils sont associés à la conception d'espaces mal aimés, longtemps fréquentés et animés sur un pas de temps étroit : initialement les heures des déplacements pendulaires et celles de l'ouverture des grandes surfaces. L'entrée de ville réveillait des notions anglo-saxonnes longtemps mal connotées chez nous : le *fast*, le *drive*, le *self*. Créées hâtivement, au rythme parfois iconoclaste, ou du moins précipité des Trente Glorieuses, ces entrées ont grandi en négatif de la ville, à la fois en marge et parfois contre la ville, avec l'expulsion hors des centres des éléments jugés encombrants, polluants ou modifiés dans leur

affectation initiale par le jeu de la spéculation foncière ayant profité aux hypercentres avant que ces derniers ne soient guettés par ce que les Québécois ont appelé l'effet de beigne<sup>[2]</sup>.

L'image de l'entrée de ville placée en négatif de la cité domine et compte pour comprendre la cité. Les témoins de cette évolution, en particulier Georges Pérec<sup>[3]</sup>, ont été dubitatifs, voire inquiets. En 1997, G. Dubois-Taine et Y. Chalas s'interrogeaient sur l'évolution récente des cités et dénonçaient « le scandale du désordre de la ville périphérique », ce qui englobe l'entrée de ville. Encore aujourd'hui, Ariella Masboungi, dont l'œuvre vient d'être saluée par le Grand prix d'urbanisme 2016, donne pour titre à son dernier ouvrage *La ville au corps à corps*, voulant identifier l'espace urbain à un chantier renouvelé, à une pâte peu docile qui se travaille, change, est sous tension. La géographe Corinne Luxembourg (2015) plaide pour une ville habitable où le droit de résider dépasse la simple accession au logement pour être en droit de décider de la ville et des façons d'y vivre, si possible en étant en phase avec la ressource. Récemment, P. Poncet évoque l'entrecroisement de cinq modèles pour analyser et comprendre la ville : le paramètre physique (pente, altitude, substrat, etc.), biologique (dont les TVB, les plaques et lambeaux forestiers), les données anthropologiques, économiques et encore la place attribuée au temps alors qu'il s'interroge sur l'histoire comme éventuel anti modèle.

Ce tissu d'enjeux et de questionnements est porteur d'interrogations, d'envies<sup>[4]</sup>, de controverses et de contradictions pour apporter davantage de sens à l'espace hybride que représente l'entrée de ville. Il a nourri et fait évoluer le débat à propos de ces lieux à investir, faire vivre, à s'approprier et des éléments qui l'accompagnent, en particulier les parkings situés près des terminus de lignes de tram. Les entrées portent en elle, des questionnements majeurs à propos d'une cité qui change, est guettée par les processus de métropolisation<sup>[5]</sup>.

L'entrée de ville mérite d'être abordée à deux niveaux. D'abord de façon générale afin d'apprécier les évolutions de cet espace-temps au cours des cinquante dernières années puis en éclairant ces généralités par des cas pratiques. Ici, ils sont appliqués à la récente métropole nancéienne. Partout, des efforts tangibles sont faits pour améliorer l'image et les fonctionnalités des entrées de ville en associant quatre échelles emboîtées : le quartier, la ville, l'agglomération, la métropole et encore la trame qui tend à rester immobile alors que tout s'ajoute autour d'elle.

## L'entrée de ville, espace mal né mais réapproprié

Débutons par quelques propos liminaires de sémantique autour de l'expression « entrée de ville » inscrite dans la périurbanisation (Rougé et *al.*, 2013). Extrait du rapport sénatorial de Gérard Larcher (1997)<sup>[6]</sup> : « L'urbanisation des abords des villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques historiques ou culturelles préexistantes. »

Placé en exergue de cet exposé, cet extrait du rapport du sénateur Larcher résume assez bien l'image que nous avons des entrées de ville il y a vingt ans, soit une génération après le début affirmé de leur essor. Peu avant cette parution, le rapport sénatorial Dupont (1994) qui permit ensuite la rédaction de l'amendement du même nom, invitait à « redonner le goût de l'urbanité aux entrées de ville », sous-entendu en y ménageant de l'espace public indispensable à leur cohésion (Ghorra-Gobin, 2012). L'année suivante, la loi Barnier se focalisa sur trois objectifs : réfléchir à l'image donnée par ce territoire, tenter de tisser des solidarités entre les espaces denses et ceux qui sont dilués, enfin revoir ou inventer de nouvelles formes rapprochant centre et périphérie. Depuis ce temps, des outils ont été mis en place pour trouver des remèdes, améliorer l'image et les fonctions, créer de la citadinité dans les territoires. Le passage au Grenelle a été décisif dans cette mue, apportant de l'hybridité à ces lieux. Le CETE (Centre d'Études Techniques de l'Équipement) de Normandie qui, comme les autres CETE est placé sous la tutelle du ministère de l'Écologie, a conduit à ce sujet une réflexion intéressante<sup>[7]</sup>.

L'entrée de ville est un objet spatial dilaté, étiré, translaté. Elle fut longtemps considérée comme une donnée irréversible<sup>[8]</sup> (Scherrer, Vanier, 2013), une sorte de tribut à payer au progrès, à la vitesse et à la consommation de masse, à la mobilité automobile et que l'on ne pouvait pas remettre en cause. Elle fut d'abord longiligne avant de prendre une récente épaisseur en liaison avec l'étoffement de ses fonctions. L'entrée est désormais plus à l'unisson que précédemment avec la cité. Comme celle-ci, elle est traversée par l'horizon, l'eau, l'air et le vent. Ces quatre éléments participent à la construction et l'évolution de l'agglomération. Ils exercent un rôle essentiel dans la compréhension de l'actuelle entrée de ville qui peine à combler son déficit d'urbanisme. C'est un objet qui associe trois éléments encore assez peu présents *in situ*. Selon H. Bonello (1998), il s'agit de la rationalité, de la posture philosophique retenue pour faire avancer la ville et encore du romantisme des lieux qui est souvent associé à la capacité à créer de l'événement, du festif, de la mobilisation.

L'entrée de ville<sup>[10]</sup> réfère au passage, à la traversée, au lien entre le dehors et le dedans et n'exclut donc pas les jeux de miroirs et de symétrie<sup>[11]</sup> pour sa

compréhension. Naguère elle n'existait pas, sinon sous la forme d'une limite, avec l'octroi, séparation dissociant le plat pays et la cité réputée rendre libre pour ceux qui accédaient au statut de bourgeois. Ces définitions anciennes ne sont plus du tout pertinentes mais il en demeure des héritages. Actuellement, tous nos espaces sont devenus flous, mobiles et traversés par d'intenses réseaux de flux visibles et invisibles. L'entrée de ville<sup>[12]</sup> est un lieu-passage qui a longtemps manqué de charpente pour être revendiqué comme étant un territoire structuré, la trame ne suffisant pas à faire ville. Ce constat fut évoqué par Jean Viard (1994) qui voit dans ce lieu des « bribes d'espaces unies par des projets rituels sans arrêt »<sup>[13]</sup>.

Cet espace est déterminé par l'association de trois données qui le font évoluer : la densité urbaine<sup>[14]</sup>, les formes prises par les extensions, le degré de mixité des activités. Reprendre ces trois paramètres invite à réfléchir sur les formes de recyclages de la ressource. La dynamique de ces lieux est actuellement mesurée à partir d'un outil appelé MOS (SIG de Mode d'Occupation du Sol). Il sert à apprécier l'évolution des enveloppes urbaines à différentes dates et traduites en superpositions de cartes. L'enveloppe est une ligne virtuelle tracée pour englober les surfaces bâties, circonscrire les enclaves non anthropisées et bien sûr connaître les capacités foncières pour établir des projets. Désormais, ces derniers doivent transcender les limites (communes, périmètre d'agglomération) pour appliquer le Grenelle, respecter, voire rétablir les trames vertes et bleues (TVB), pérenniser les objets facilitant la respiration de la ville mais aussi les circulations douces ; bref tout ce qui contribue à créer de l'aménité, voire du bien-être (Bailly, 2014). L'ANRU (Agence nationale pour le Renouveau Urbain) qui sert d'outil pour la mise en place de la loi de programmation pour la Ville et la Cohésion urbaine (loi du 21.2. 2014) définit un triple changement d'échelle qui impacte les entrées de ville : le passage aux intercommunalités et le souhait affiché d'encourager l'essor des PLUi<sup>[15]</sup>, (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), le souci affiché d'appréhender les sujets de façons croisées et systémiques, enfin la priorité accordée au moyen terme pour être en cohérence avec le temps nécessaire à l'établissement d'un projet.

Les propos évoqués précédemment permettent de comprendre l'évolution des entrées de ville sur un pas de temps d'un demi-siècle, schématiquement phasé en deux périodes. Le temps de la reconstruction passé, l'esprit de la mise en chantier des villes obéit à l'application de deux chartes phares associant architecture et urbanisme. D'abord l'application à grande échelle, et le plus souvent dans l'urgence du temps de transition situé entre la fin de la Reconstruction et le début des Trente Glorieuses des orientations énoncées dans la charte d'Athènes. Ensuite, depuis 1993, la montée en puissance des principes associés à une ville durable (charte d'Aalborg) voire aujourd'hui une

ville verte et fertile. L'entrée en matière sur les entrées de ville retient quatre aspects principaux enchevêtrant leurs effets : l'opération de décentrement, l'altérité associée à la remise en cause du modèle, et encore les réflexions liées à l'alternative sur les marges. Ces sujets méritent d'être nuancés par une étude de cas qui rend vraie, vivante et compréhensible la démonstration. Nous avons donc choisi d'étudier et comparer les entrées Sud et Est de la métropole du grand Nancy.



*Document 1 : L'entrée de ville sud de Nancy. Paysage classique et monotone où cohabitent et s'intriquent Zones d'Aménagement Concertées (ZAC), grandes surfaces, marées pavillonnaires, pénétrantes et trèfles organisant la distribution des flux de véhicules, lambeaux d'espaces agricoles, bornes forestières à l'étalement urbain. Source : Cliché aérien oblique du CERPA daté de 2005 (Centre d'Étude et de Recherche sur les Paysages), laboratoire de géographie, U. de Lorraine.*

## Les entrées de ville, Sud et Est de Nancy

L'évolution qui vient d'être décrite est facilement reconnaissable dans les entrées actuelles du Grand Nancy. Mais le site, les conditions économiques et les décisions d'aménagement propres à la métropole nancéienne introduisent quelques particularités. L'examen des entrées Sud et Est qui suit, s'appuie sur trois moments de « sortie de la ville traditionnelle » : la sortie des équipements, la sortie de l'activité industrielle, puis la sortie de l'activité commerciale.

## **Quand les équipements sortent de la ville : le carrefour Brichambeau**

La ville de Nancy dans sa partie ancienne est, jusque dans les années cinquante, particulièrement dense et les nouveaux équipements doivent trouver du foncier à l'extérieur de la cité. Le plan de 1913 prévoit déjà l'implantation de l'Hôpital central sur l'une des seules grandes parcelles alors disponibles : l'ancien parc de la Malgrange, et les nouveaux boulevards qui y mènent accueillent maisons et immeubles. Ce projet n'aboutit pas, mais il montre que le site est déjà vu comme l'une des potentialités majeures de l'agglomération.

### **Brichambeau et l'église Saint-François d'Assise.**

C'est sur un terrain qui se trouve en face, de l'autre côté de la nationale 57, que s'engage en 1950 le quartier de Brichambeau opération d'habitat, sur les 22 hectares libérés par la ferme du même nom. La Maison Familiale Lorraine, société HLM coopérative, construit 250 maisons individuelles en accession à la propriété et projette 250 logements locatifs dans une « unité d'habitation » dont le projet sera malheureusement abandonné et remplacé par des immeubles HLM conventionnels. Commerces, écoles et église sont réalisés en même temps que les habitations. La conception de l'ensemble est confiée aux architectes Henri Prouvé et Gaston Schmitt avec le soutien de Jean Prouvé, qui intervient auprès de Claudius Petit, alors ministre de la reconstruction et de l'urbanisme<sup>[6]</sup>, pour soutenir le caractère expérimental du projet. Les maisons orientées vers le grand paysage de côtes sont aujourd'hui, protégées de l'autoroute par des merlons de terre qui les isolent du bruit. Dès la première esquisse, l'église est envisagée à la pointe du terrain, au point le plus élevé du site. Elle relie, au moins visuellement le quartier avec les extensions de Jarville, le lotissement Tourtel, et constitue lors de sa construction un élément marqueur de l'entrée de Nancy. Mise en vente depuis quelques années, elle bénéficie aujourd'hui d'une protection au titre des monuments historiques, car elle est inscrite depuis le 21 septembre 2012. Même si sa qualité architecturale est difficile à apprécier en raison de sa situation actuelle aux abords d'un nœud routier important et des bâtiments « boîtes à chaussures » qui l'ont peu à peu environné, elle n'en demeure pas moins un élément fort du paysage de ce carrefour.





*Document 2 : L'église Saint François-d'Assise. Architecte Henri Prouvé. L'édifice occupe un terrain légèrement surélevé par rapport à la route nationale et le boulevard Barthou qui permet de rejoindre le centre de Nancy (cliché J.-M. SIMON, 2016).*

## Le parc des expositions

Le parc des expositions profite de l'opportunité foncière, constitué par le parc de l'ancienne Malgrange. La foire de Nancy se tenait dans des bâtiments provisoires sur le cours Léopold et, en 1961, l'association qui gère la manifestation décide dans l'urgence, dans le contexte d'une concurrence vive avec l'association des foires de Metz, de réaliser un lieu et des bâtiments permanents. La ville de Nancy fait l'acquisition du parc pour cet équipement, mais aussi pour héberger une école d'ingénieur, l'ESSTIN, École Supérieure des Sciences et Techniques de l'Ingénieur de Nancy, et une cité universitaire. L'aménagement de l'ensemble est étudié avec l'urbaniste Charles Delfante<sup>[17]</sup> qui est chargé par le ministère de l'urbanisme de conseiller la ville de Nancy.

L'association sollicite à cet effet une succursale du groupe De Wendel, l'entreprise Fillod<sup>[18]</sup>. Les architectes Roger Kruger et Fernand Pierron partagent avec l'association, la volonté de réaliser un ensemble porteur d'une image forte, pour la région et font le choix de l'acier. Les études techniques sont confiées à l'ingénieur Stephan Du Château<sup>[19]</sup> et les constructions sont réalisées en structure métallique tridimensionnelle<sup>[20]</sup>, malheureusement, l'idée des façades-rideaux pour les bâtiments administratifs et l'entrée est abandonnée pour des

raisons d'économie, faisant perdre tout caractère à cet ensemble qui aurait dû être porteur d'une image forte liée à l'acier pour l'entrée de Nancy.

Mais l'équipement répond immédiatement aux attentes de l'association sur le plan économique. Si, en 1964, année de l'inauguration, la fréquentation est à peine maintenue, les exposants sont très satisfaits, car il s'agit d'un nouveau public essentiellement constitué d'acheteurs. Lorsque la foire se tenait Cours Léopold, de nombreux visiteurs, habitants du centre-ville venaient plusieurs fois, mais avec un objectif de promenade plus que d'achat; le nouveau site souligne ainsi les débuts d'une consommation de masse avec des acheteurs de plus en plus mobiles.

### **L'immeuble des coopérateurs de Lorraine et les constructions publiques récentes**

Le site accueille l'immeuble dit des coopérateurs de Lorraine construit en 1969, il a reçu en 1970 l'équerre d'argent, qui récompense en France, l'œuvre architecturale marquante de l'année, le bâtiment vient d'obtenir le label patrimoine<sup>[21]</sup> du XX<sup>e</sup> siècle<sup>[22]</sup>. L'architecte Louis Fleck conçoit un immeuble composé de dalles suspendues à un noyau central en béton armé et les murs rideaux de métal sont accrochés à ces dalles.

Ainsi, sur quelques centaines de mètres, cette entrée accueille des constructions d'architectes nancéiens contemporains réputés. Au-delà des professionnels déjà nommés, il faut citer Christian François pour l'extension du lycée Jean Prouvé, François Noël pour le gymnase de l'établissement, Goclowski pour l'ESSTIN, avec les très beaux brise-soleil sans doute réalisés par Jean Prouvé, l'extension de Sylvain Giacomazzi, et le nouveau bâtiment de la foire-exposition par Laurent Beaudoin.

Ainsi cette entrée de ville offre un panel très représentatif de la production architecturale nancéienne de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle et donne une image assez positive de Nancy.





*Document 3 : La tour des coopérateurs. Architecte Louis Fleck. Les escaliers extérieurs ne sont pas d'origine et dénaturent quelque peu l'édifice. Celui-ci a échappé à la destruction en raison du coût de démontage lié à la présence d'amiante (Cliché J.-M. Simon, 2016).*

## Quelques années plus tard, les industries s'éloignent de la ville

Les quartiers industriels de Nancy situés le long de la Meurthe étaient en zone inondable et l'aménagement dépendait de la canalisation de la Meurthe, le creusement du lit devait en effet fournir les déblais nécessaires au rehaussement des terrains. Malheureusement ce projet ne se concrétise pas et l'idée du développement industriel sur un grand port fluvial nancéien tombe dans l'oubli, et renforce localement la tendance générale des entreprises à privilégier les transports routiers.

En 1959, la croissance démographique nécessite la création de nouveaux emplois. L'État mobilise les préfets et leur demande d'accompagner l'implantation de zones industrielles. Dès 1960 le département de Meurthe-et-Moselle et la Chambre de Commerce créent un syndicat mixte pour les zones industrielles. L'ambition est forte, et le syndicat engage simultanément des projets à Toul, Lunéville et Nancy Sud avec deux zones sur Heillecourt et une sur Ludres, soit 380 hectares situés à cheval sur ce que l'on appelait quelques années auparavant l'autoroute militaire, aujourd'hui l'A 33. La démarche d'acquisition des terrains est engagée en 1961 avec une déclaration d'intérêt

public. À Toul et Lunéville, les choses se passent sans trop de difficultés, par contre, particulièrement sur Ludres, de grands propriétaires fonciers s'opposent à l'opération, surtout en raison du prix d'acquisition des terrains fixé par les domaines. Il faudra attendre 1965 pour que les acquisitions puissent se faire, au double de la valeur maximale fixée au départ.

Entre temps, cette situation incite des entreprises à acquérir des terrains isolés ou sur des petites zones situées à proximité, mais également à traiter directement avec les propriétaires de la zone envisagée par le Syndicat mixte. Ainsi des propriétaires de Ludres dont l'expropriation, n'avait pas encore pu aboutir, réalisent une ZAC, Zone d'Aménagement Concerté, privée, en traitant directement avec les entreprises.

Ces zones sont réalisées à l'économie, des terrains sont mis en réserve et les travaux effectués au coup par coup, en fonction des recettes liées à la vente<sup>[23]</sup>. Cette absence de maîtrise foncière et de moyens financiers ne permet pas de concevoir un plan d'ensemble<sup>[24]</sup>. Ne recevant pas de fonds publics, l'investissement « qualitatif » est réduit au minimum tant par le syndicat maître d'œuvre, que par les entreprises. Lorsque la commune d'Heillecourt rejoint le syndicat mixte en 1963, le maire s'inquiète de savoir si les entreprises sont soumises à un cahier des charges, la réponse qui lui est faite est significative : *il n'y a pas de contraintes, il est seulement demandé « un état convenable »*<sup>[25]</sup>.

Le fractionnement d'opérations indépendantes les unes des autres, sans organisation lisible, la réalisation par étapes des infrastructures, l'absence d'espace public, induisent un paysage limité à une accumulation de bâtiments avec leur parking. Heureusement les taillis conservés le long de l'autoroute limitent la vue sur cette zone, et évite de donner une image trop négative de l'entrée de ville.

### **Une étude d'urbanisme conforte l'émergence d'une fonction commerciale au Sud de Nancy**

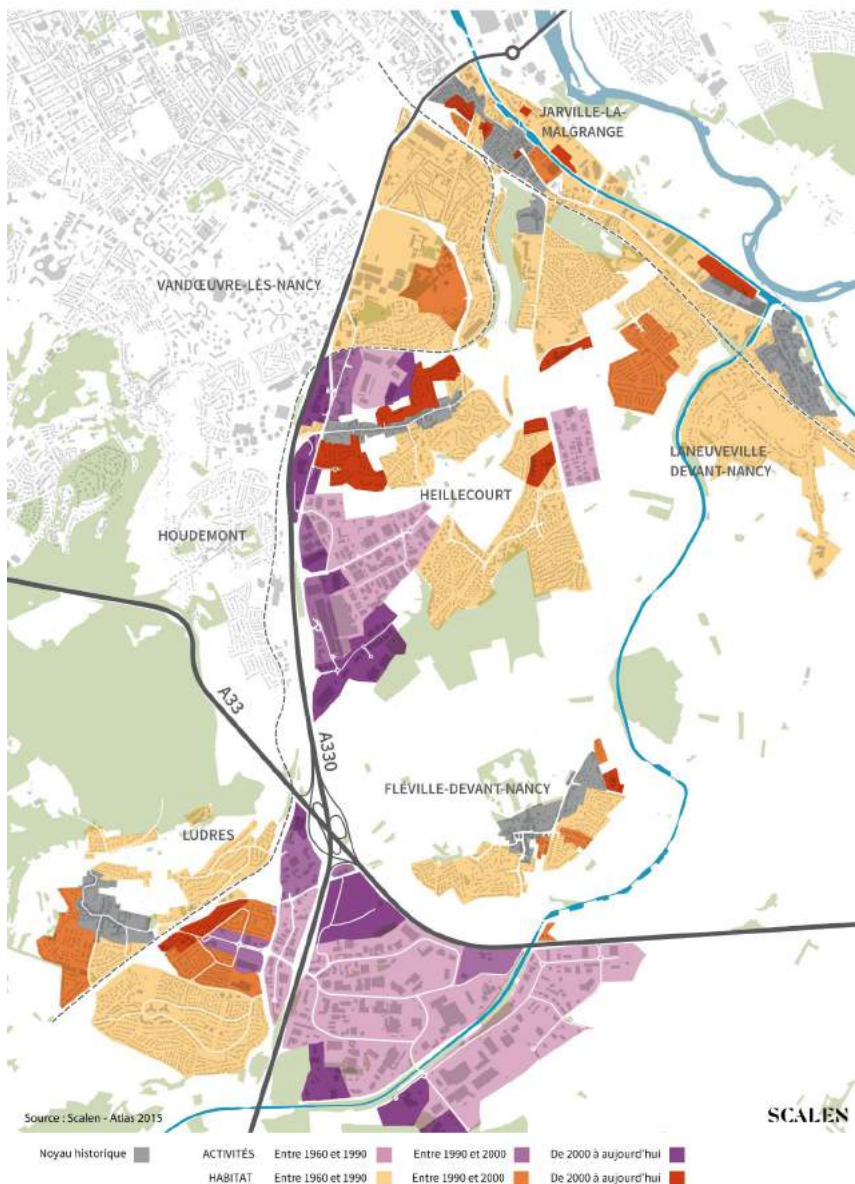
En 1967, la loi d'orientation foncière relance les études d'urbanisme et permet aux directions départementales de l'équipement de créer des GEP, Groupes d'Études et de Programmation. En Meurthe-et-Moselle, le GEP est mis en place dès 1968, et commence ses études par le Sud de l'agglomération nancéienne<sup>[26]</sup>. L'idée principale est de stopper l'extension de Nancy et de privilégier un « *urbanisme discontinu* », en créant une zone verte à proximité immédiate de la ville, tout en profitant du « *couloir d'activité* » qui se dessine le long de la nationale 57 pour créer un « *centre-relais* » regroupant activités, services et habitat. L'étude<sup>[27]</sup> suggère qu'un pôle commercial puisse être l'élément déclencheur de ce centre-relais.

En décembre 1968 trois groupes sollicitent à quelques jours d'intervalles un accord préalable pour la création d'un centre commercial, de 10 000 m<sup>2</sup> de vente, d'une dizaine de boutiques, de 2 000 à 3 000 places de stationnement ; des hôtels et restaurants sont également annoncés. Le projet des Docks de France<sup>[28]</sup> est le plus intéressant, il occupe des terrains jouxtant ceux appartenant au syndicat mixte. Le projet est établi par l'architecte des monuments historiques de Meurthe-et-Moselle, Bernard Dumont et s'inscrit dans le projet du GEP, avec l'ambition de faire du complexe commercial un noyau de développement urbain, le site de la ferme de Frocourt étant réservé à de l'habitat<sup>[29]</sup>. Finalement, le groupe Sanal/Carrefour dépose une demande<sup>[30]</sup> avec un dossier monté en 48 heures sur le terrain de la commune d'Houdemont. La visibilité sur ce site depuis l'autoroute, est considérée comme un atout, et les deux projets le choisissent pour présenter la perspective du projet. Le groupe retenu participe financièrement à la réalisation des infrastructures, en particulier à l'établissement de l'échangeur qui permet d'accéder au site. Il en sera de même lors de l'importante extension avec doublement de la galerie et des parkings, qui est inaugurée en 2010.

Dès son ouverture le centre commercial devient la « locomotive du site » et attire de nouvelles enseignes spécialisées, Leroy Merlin, Go-sport... les implantations se font le long de l'autoroute et sont desservies par l'ancienne nationale. Les ensembles commerciaux sont de plain-pied, et les volumes sont réduits à des boîtes rectangulaires, d'où leur qualification de « boîtes à chaussures ». Une importance particulière est apportée aux enseignes et aux couleurs des bâtiments, qui doivent permettre aux consommateurs de retrouver l'enseigne de la chaîne, quelle que soit la ville. Les services, hôtels et restaurations rapides, sont plus petits et leur « architecture » sert d'enseigne : Léon de Bruxelles avec une architecture néo flamande, Courte Paille avec une couverture en chaume<sup>[31]</sup>. Deux immeubles se démarquent, isolés géographiquement, mais aussi dans leur recherche d'image. L'immeuble de l'Est républicain dont l'architecture, un peu datée des années 70, donne une image d'activité tertiaire, ou encore celui de Botanic qui se distingue par ses abords conservant une végétation laissée libre et une construction bois donnant une image liée au développement durable.

Au sud de la zone, sur le site de Frocourt la dernière opération réalisée marque une évolution positive, cette fois un plan d'ensemble est étudié. Le promoteur réalise des bâtiments de surfaces moyennes destinées à la location et apporte un certain soin à l'architecture (socles, auvents, palette de couleurs...) et aux aménagements paysagers. Intervenant comme ses confrères au niveau national, il reproduit les mêmes bâtiments sur les autres sites ayant pour effet, comme les édifices-enseignes, de banaliser les territoires.

### UNE URBANISATION PARCELLAIRE AU FIL DU TEMPS



Document 4: Carte relatant les étapes d'extension des zones d'activités sur l'entrée sud de l'agglomérations (carte établie par l'agence d'urbanisme de l'agglomération nancéienne, Scalen 2015).

## **L'entrée Est offre le même schéma d'évolution : activités industrielles puis commerces au coup par coup, sans aménagement global**

Des implantations à vocation artisanale se développent à partir des années 1950 sur la route principale à la sortie d'Essey-lès-Nancy, selon une disposition traditionnelle en alignement le long de la route principale. Cette vingtaine d'entreprises, généralement individuelles sont « vieillissantes » : les peintures un peu ternes, les bardages souvent abimés, les enrobés de parking passablement dégradés et les aménagements paysagers inexistantes. Par contre les trottoirs, relèvent du domaine public et sont arborés, et entretenus, d'autant que quelques maisons individuelles se sont maintenues entre ces établissements. Récemment plusieurs nouveaux bâtiments se sont implantés en remplacement de bâtiments démolis ou sur des parcelles restées libres.

Dans les années soixante des secteurs à vocations d'activités s'implantent pratiquement sur les limites communales et sur d'autres voies que la route nationale. Une grande surface voit le jour en 1981, le « CORA d'Essey » en limite avec Pulnoy, avec en face la zone d'activité qui se développe en grande partie sur la commune de Seichamps. Plus tardivement s'ouvrent, toujours sur Seichamps mais cette fois de nouveau le long de la route de Château-Salins différents établissements industriels et commerciaux. Le processus de dissémination n'est pas encore terminé, une nouvelle zone sera prochainement ouverte déplaçant de nouveau l'entrée de l'agglomération à La Louvière sur la commune de Seichamps.

La liaison A 330/RD 674, terminée en 2003 traverse ces zones éparpillées. Grâce à un traitement paysager à caractère urbain, elle relance l'attractivité de la zone, et de petites opérations de promotion de trois ou quatre bâtiments destinés à la location sont réalisées sur des terrains restés libres. Mais des difficultés subsistent, en particulier un manque de lisibilité pour accéder aux commerces installés dans d'anciens bâtiments industriels. Selon un des agents immobiliers, l'emplacement stratégique est « *en façade sur le grand axe* ». Aussi l'agence d'urbanisme de la métropole envisage diverses possibilités de la plus simple, améliorer le plan de circulation, à des projets beaucoup plus lourds allant à des restructurations foncières et à la reconstitution de linéaire de façade.

## Le bilan quantitatif des sites commerciaux (l'agence d'urbanisme de la métropole du Grand Nancy, données 2015)

	Surface de vente	Zone de chalandise	Chiffre d'affaires
Porte verte, plaine rive droite	87 915 m <sup>2</sup>	265 000 habitants	230 M€
Porte Sud, Roberval, Réveilleux	114 899 m <sup>2</sup>	540 200 habitants	479 M€
Nancy centre	61 200 m <sup>2</sup>	650 000 habitants	517 M€

### En guise de conclusions : quels avenir pour ces ensembles ?

Les améliorations actuelles sont des réponses aux attentes des consommateurs et sont décidées par les collectivités pour les espaces publics et les entreprises pour les bâtiments.

Les secteurs récemment aménagés, bénéficient d'un soin particulier dans les espaces extérieurs, les voies sont accompagnées de surfaces en herbe plus importantes que précédemment et accueillent parfois les circulations douces. Lors de la construction ou de la réhabilitation des bâtiments, les entreprises améliorent leur image et répondent aux nouvelles règles imposées au titre du développement durable<sup>[32]</sup>, en particulier en limitant les zones imperméabilisées. L'exemple est donné par la société Lidl, qui rénove l'ensemble de ses établissements à partir d'un « nouveau concept immobilier » intégrant quelques dimensions du développement durable, mais produisant un modèle que l'on retrouve sur tout le territoire national, poursuivant le processus de banalisation de ces entrées de ville.

Des évolutions, voire des reconversions, sont anticipées par les collectivités.

Ces espaces d'activités, bien que très consommateurs de foncier<sup>[33]</sup>, connaissent encore une croissance de 3 % par an, alors que la consommation n'augmente que de 1,5 %, et que se développent d'autres formes de ventes, par internet. Il faut donc freiner la surenchère commerciale et envisager des reconversions partielles des sites existants. Des réflexions sont engagées dans plusieurs villes et métropoles, qui anticipent la réduction des besoins. Ces collectivités envisagent une diversification des usages dans ces secteurs qui doivent se trouver de nouvelles fonctions, devenir des espaces consacrés aux transports<sup>[34]</sup>, accueillir des d'équipements, des activités tertiaires, voire créer de l'habitat<sup>[35]</sup>.



Le rapport sur la stratégie métropolitaine de développement commercial présenté le 13 janvier 2017, souligne les points positifs de la situation nancéenne, premier pôle lorrain, pas ou peu de vacances, mais un vieillissement des différents sites, dont la force d'attractivité diminue tant pour les éventuels investisseurs que pour les consommateurs. Des pistes sont proposées pour réduire certaines zones, les séparer très clairement des zones industrielles, et les rendre plus attractives par des exigences quantitatives.

Mais ces évolutions doivent s'accompagner d'une évolution de l'urbanisme commercial plus global pensant à la fois le centre et la périphérie comme le font d'autres pays européens.

Actuellement les démarches de requalification commerciale des centres-villes restent balbutiantes alors qu'elles pourraient se rapprocher de celles suivies en Allemagne, en Angleterre et en Italie. Les Sénateurs Rémy Pointereau et Martial Bourquin chargés d'une mission sur les centres-villes, ont rendu la première phase de leur rapport en juillet 2017. Parmi la trentaine de propositions émises, ils envisagent une meilleure régulation des autorisations et un accompagnement foncier et fiscal pour faciliter les implantations en centre-ville.

De son côté, l'association Centre-Ville en mouvement vient de demander au Président de la République un moratoire d'un an interdisant toute nouvelle extension en dehors des centres, décision que viennent de prendre certaines municipalités, comme Avignon, Angers... Cette association organise la Première Biennale des assises européennes du Centre-ville les 7 et 8 juin 2018 à Metz. Ainsi pourraient se dégager des pistes pour retrouver ou inventer ces équilibres entre centre-ville et territoire périurbain.

Les entrées de ville sont un bel objet de réflexion pour qui s'intéresse à la question devenue citoyenne de l'étalement urbain et son corrélat l'anémie des cœurs de ville, là où de façon séculaire s'élaboraient l'urbanité et le vivre ensemble. Elles sont intégrées dans notre pratique courante de la ville pour travailler, consommer, se soigner, se distraire. Il s'agit d'une donnée relativement récente et qui continue à gagner du terrain dans la part de richesse produite par l'agglomération.



## Notes

- [1] A titre d'exemple, le SCoT 54 Sud est acté le 14 décembre 2013 alors que celui d'Épinal date de 2003.
- [2] Vidange du centre urbain. L'arbitrage s'effectue en faveur de son abandon, de sa paupérisation car les avantages liés au site sont perdus au profit des périphéries. Aux États-Unis, Détroit fut le modèle de cette évolution en creux qui tend à se généraliser et nous inquiète pour pérenniser la vitalité des cœurs de ville (ce qui explique par exemple la démarche Nancy Grand Cœur).
- [3] G. Pérec (1936-1982) nous rappelle que « l'espace de notre vie n'est ni continu, ni infini, ni homogène, ni isotrope ».
- [4] Pour A. Masboungi, « une ville doit donner envie de cheminer et de s'y asseoir ». Longtemps, cet objectif ne fut pas réalisé dans les entrées de ville bruyantes, passantes et insuffisamment équipées en matériel urbain indispensable pour créer de l'espace public.
- [5] Dans le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés (2013), Michel Lussault parle de la ville héritière de la cité mais qui cède devant l'urbain qui se généralise, est déployé sans borne claire mais en multipliant les limites internes.
- [6] « La gestion des espaces périurbains ». Rapport 415/197-1998, Commission des Affaires économiques et du Plan.
- [7] CETE Normandie-Centre-DADT (rapport). Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-Grenelle, 2012, 153 p., [www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entre\\_ville\\_contexte.pdf](http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entre_ville_contexte.pdf)
- [8] Aujourd'hui, la posture inverse, la réversibilité est retenue comme posture afin d'envisager des scénarios d'avenir. Cette approche se prête bien à revoir les entrées de ville.
- [9] Ces quatre éléments structuraient la présentation de l'exposition sur la ville fertile organisée en 2011 au Palais de Chaillot à Paris.
- [10] En cuisine, l'entrée succède au potage et aux hors-d'œuvre avant de consommer les plats principaux (viandes, poissons).
- [11] *Revue géographique de l'Est* (2007/2), « La symétrie et ses doubles : approches géographiques ». Le concept de symétrie fut omniprésent chez les géographes de l'Antiquité et portait beaucoup de représentations du monde.
- [12] A la suite du rapport sénatorial d'Ambroise Dupont sur le sujet, l'ADUAN eut à réfléchir sur les entrées de ville de l'agglomération et préféra retenir le vocable « sortie de ville » (1997) tant à l'époque ces sites abritaient ce qui était expulsé par la cité.
- [13] J. Viard, réf. citée. p. 15.

- [14] Le CAUE 93 fournit les estimations suivantes : entre 5 et 20 logement/ha pour le pavillonnaire, 25 à 40 pour les maisons jointives, et jusqu'à 350 à 700 logements/ha pour les immeubles haussmanniens.
- [15] Le PLUi concernant les vingt communes du Grand Nancy est en cours d'élaboration. Il a pour objectifs croisés d'harmoniser les transports (PDU, plan de déplacement urbain), la politique du logement, la gestion des questions d'urbanisme et d'environnement au sein d'une nouvelle enveloppe territoriale (voir <http://plui.grand-nancy.org>).
- [16] Claudius Petit est alors ministre de la Reconstruction. Compagnon ébéniste, résistant, il partage les valeurs de Jean Prouvé et confie à Le Corbusier plusieurs équipements dans la commune dont il est maire, Firminy.
- [17] Charles Delfante est un des urbanistes importants des années 1960-1970. Élève dans un lycée de Lyon, il a Claudius Petit comme enseignant. Il fait ses études d'urbaniste et reste marqué par la rencontre avec deux enseignants géographes, Max Sorre et Jean Brunhes. Claudius Petit nomme Delfante urbaniste pour Nancy où il travaille avec Raymond Pinchard ; en conflit avec l'administration de l'urbanisme lors des nominations de Zerfuss et Faugeron à Nancy. Il consacre l'essentiel de ses activités aux villes de Lyon et de Firminy.
- [18] L'entreprise Fillod est spécialisée dans la construction métallique, son adossement au groupe De Wendel lui permettait de répondre à une des exigences de l'association : assurer le financement et un remboursement sur vingt années de l'opération.
- [19] Stephan du Château est un ingénieur de réputation internationale, dont certaines archives, en particulier celles du parc des expositions, sont conservées au Centre Pompidou.
- [20] Une structure tridimensionnelle est généralement constituée de deux nappes de structure métallique reliées entre elles, et cette structure repose sur des poteaux ou points d'appui sans nécessiter de poutres horizontales.
- [21] L'attribution du label « Patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle » signale un édifice dont la qualité est susceptible d'amener à une protection plus forte, inscription ou classement dans les années à venir.
- [22] Il est un des emblèmes de l'architecture contemporaine, il est en page de couverture du tome 2 de l'architecture moderne en France écrit par Jo Abram et publié en 1999.
- [23] Le syndicat est dans l'obligation permanente de trouver des fonds, il hésite à vendre aux acheteurs, et sollicite, sans succès, des entreprises envisageant de créer plus de cinquante emplois à l'hectare. Il s'efforce de moduler ses prix de revente en fonction du nombre d'emplois créés, car l'aide de l'État, une avance de fonds, n'est accordée que si l'entreprise qui fait l'acquisition permet la création de plus de cinquante emplois à l'hectare. Mais les entreprises demandeuses sont

- des grossistes, des négociants en matériaux, des établissements demandant surtout de l'espace.
- [24] Les directives nationales pour l'aménagement se réduisaient à une route centrale longée par une voie ferrée.
- [25] Compte rendu de la réunion du conseil d'administration du syndicat mixte du 20 décembre 1966, Archives départementales de Meurthe-et-Moselle (ADMM) W 1037-16 et W 1037-19.
- [26] Les études menées par le GEP, le plus souvent en faisant appel à des prestataires extérieurs. Jean Dick (1927-2007), élève de Max Sorre, travaille avec Jean Prouvé; il est associé à Charles Delfante lors de l'activité nancéienne de celui-ci. Un paysagiste réputé Jacques Sgard et un architecte Paul Lamache contribuent également à la recherche.
- [27] L'étude peut être consultée: ADMM W 1245-138, ZAD Sud.
- [28] Les docks de France s'implantent dans la région parisienne en 1957. Ils sont à l'origine des magasins Mammouth en 1969 et sont rachetés en 1996 par Auchan.
- [29] L'opération s'organise autour d'un grand mail central sur lequel s'agrègent les différentes activités. Deux autres projets sont prévus, sur Ludres par Auchan et Sanal-Carrefour, le futur Cora (dans un premier temps Cora est franchisé Carrefour jusqu'en 1974. Au changement de nom, il conservera les couleurs et des lettres de son franchisseur). La concurrence est vive à la fois entre les trois groupes et les communes concernées. Les trois dossiers déposés en décembre 1968 sont refusés par la direction de l'équipement car trop éloignés de la future liaison programmée. Le projet sur Houdemont ne dispose pas de tous les accords des propriétaires fonciers. Finalement, le projet Sanal/Carrefour fait l'objet d'une demande sur la commune d'Houdemont.
- [30] Le dossier est monté en moins de 48 heures le 10 février 1969 par le bureau d'étude retenu par le groupe Sanal-Carrefour. Ce bureau d'étude s'excuse de la mauvaise qualité du dossier en raison des contraintes de temps qui lui ont été imposées. Courrier du 10 février 1969 de la Société lorraine d'études et de gestion immobilière, 95 rue Saint-Georges à Nancy, à Monsieur le secrétaire général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle (ADMM, W 1245-124).
- [31] Peu à peu abandonnée et remplacée par une toiture métallique, mais conservant la forme circulaire de la chaumière...
- [32] Les dossiers examinés par les CDAC (Commissions Départementales d'Aménagement Commercial) ont beaucoup gagné en qualité depuis cinq ans. Les pétitionnaires sont entourés par des architectes et paysagistes qui ne réduisent pas leurs propos à la seule application de la RT (réglementation technique) 2012 mais sont désormais sensibles à la qualité du cadre, etc., et en font un argument de valorisation d'image de la firme.

- [33] Sur ces zones d'activités, le bâti représente 25 % de la surface, le bitume, 45 % pour la circulation et le stationnement, et avec quelques variations autour de 7,5 % pour le stockage et autant pour les espaces verts.
- [34] Le groupement des autorités responsables du transport a lancé un concours en 2011. Les lauréats, Étienne Habera et Clément Jacquemaire, proposent que ces zones deviennent des portes d'entrée dans la ville permettant le changement de mode de transport (multimodalité), ces lieux pourraient aussi accueillir des structures de télétravail, de réunion...
- [35] « Ces zones, qui se sont développées historiquement par adjonction de nouvelles surfaces commerciales, renvoient toutefois une image parfois peu qualitative depuis les axes routiers structurants de la Métropole : bâtis vieillissants, implantation anarchique des ensembles commerciaux... et au-delà de l'image, leur fonctionnement génère parfois des contraintes et des nuisances : saturation des axes routiers, multiplication des déplacements, consommation d'espaces, bâtiments énergivores...  
 Tel est le cas par exemple, de la Porte Verte 1, où, à partir de ce constat, s'est engagée une réflexion avec les communes, enseignes et l'association ATP visant notamment à l'amélioration des sens de circulation et à la mise en place d'une signalétique commerciale à l'échelle du pôle.  
 En prenant également en compte l'évolution des modes de consommation, la requalification urbaine de ces zones demeure un enjeu de long terme, tout en prenant en considération les contraintes de fonctionnement des enseignes. La réflexion sur l'évolution de ces zones périphériques peut également conduire à la réduction de leur emprise foncière, notamment par la mise en œuvre de projets de recomposition urbaine et la reconversion de friches commerciales dans une optique de mixité des fonctions (habitats, bureaux, etc.) ». Extrait du rapport sur les stratégies commerciales du Grand Nancy. Présenté et approuvé en séance du 13 janvier au conseil métropolitain.
- [36] Aujourd'hui les autorisations de création de plus de 1 000 m<sup>2</sup> sont soumises à l'avis d'une CDAC présidée par le préfet. Celle-ci est composée d'élus (dont obligatoirement le maire de la commune d'implantation) et de personnes qualifiées. Les pétitionnaires y viennent exposer leur projet et répondre aux questions posées.



## Références utilisées

- Bailly Antoine, 2014, *Géographie du bien-être*. Paris, Anthropos-Economica, p. 152.
- Bonnello Henri, 1998, *La ville*, Paris, PUF, QSJ, p. 128.
- Dubois-Taine Geneviève, Chalas Yves, 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Aube-DATAR, p. 286.

- Gallimard R., 2000, « Réhabilitation des friches industrielles et zones d'activités à Marseille », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 4 | 2000, mis en ligne le 22 juillet 2005, consulté le 5 septembre 2017. URL : <http://rives.revues.org/74> ; DOI : 10.4000/rives.74
- Ghorra-Gobin Cynthia, 2012, « L'espace public : entre privatisation et patrimonialisation », Paris, *Esprit*, 11, p. 88-98.
- Ghorra-Gobin Cynthia, 2015, *La métropolisation en question*. Paris, PUF, p. 116.
- Grandjean Denis, 2012, « Le SCoT, un nouvel outil de planification territoriale ». Nancy, *Mémoires de l'Académie de Stanislas*, p. 261-270.
- Gras P., 2009, *Grand Nancy, l'ambition urbaine. Les grands projets qui métamorphosent l'agglomération*, Vaux, Serge Domini, p. 127.
- Loudiyi Salma, 2008, « Le SCoT, instrument de gouvernance territoriale ». Poitiers, Norois, 209, <http://norois.revues.org/2615> (consulté le 1.9. 2017).
- Luxembourg Corine, 2015, *Pour une ville habitable : de l'espace-temps comme enjeu démocratique*. Paris, Ed. Le temps des Cerises, col. Projet, p. 190.
- Masboungi Ariella (dir.), 2016, *La ville au corps à corps*. Marseille, Parenthèse, col. Projets urbains, p. 144.
- Mathis Denis, 2010, « Les entrées de ville », dans Wackermann Gabriel (dir.) *La France en ville*. Paris, Ellipses, p. 106-111.
- Pérec Georges, 1974, *Espèces d'espace*, Paris, Galilée, p. 200.
- Poncet Patrick, 2017, *Intelligence spatiale*. Rennes, PUR, col. Espaces et territoires, p. 320.
- Rimbert Sylvie, 1973, *Les paysages urbains*. Paris, A. Colin, col. U prisme, p. 240.
- Rougé Lionnel, Gay Christophe, Landrière Sylvie, Lefranc-Morin Anaïs, Nicolas Claire (direction), 2013, *Réhabiliter le périurbain. Comment vivre et bouger dans les territoires ?* Paris, Loco/Forum vies mobiles, p. 144.
- Scherrer Franck, Vanier Martin (direction), 2013, *Villes, territoires et réversibilité, actes du colloque de Cérisy*. Paris, Hermann, p. 299.
- Schramm Xavier, 1998, *Entrée(s) de ville(s) entre babélisation et labélisation*. Nancy, mémoire de maîtrise en géographie, p. 160.
- Viard Jean, 1994, *La société d'archipel ou les territoires du village global*. Paris, Aube-DATAR, p. 126.