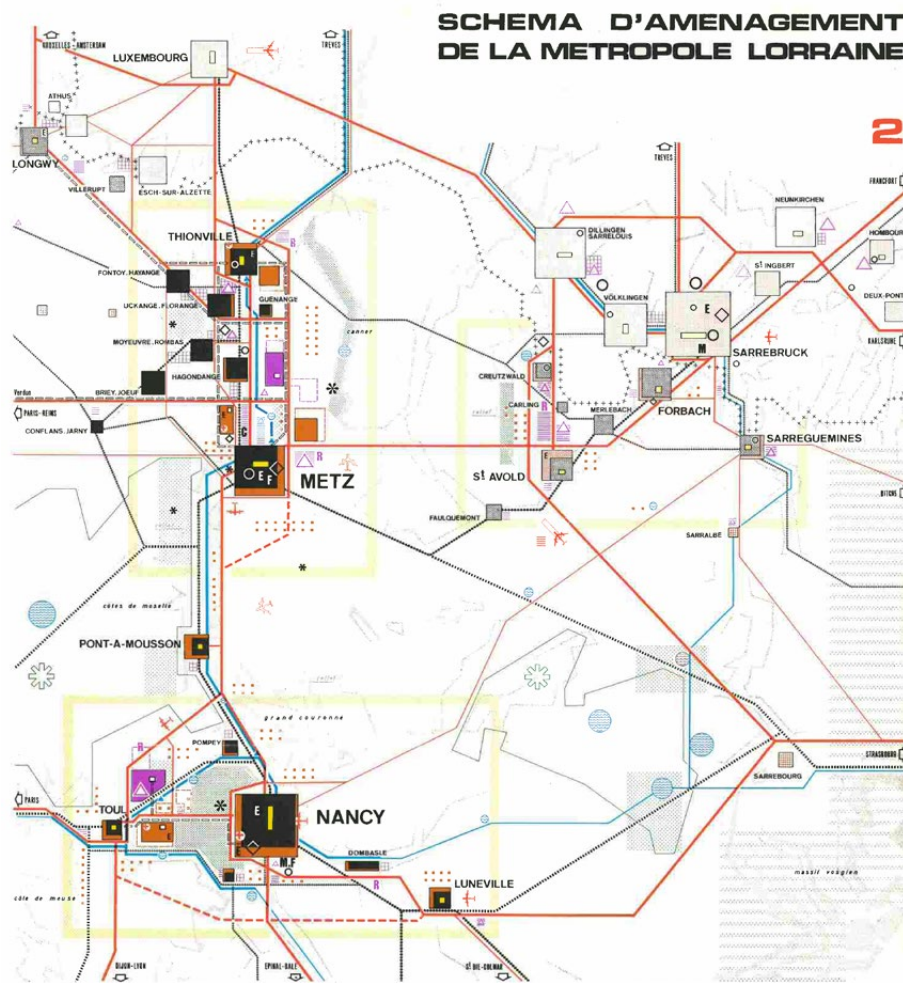


QUEL PAYSAGE POUR UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE ?

Frédéric Pousin



En 1966 l'Etat décidait de la création d'une métropole d'équilibre en Lorraine. Fruit de l'histoire et des particularités régionales, cette métropole serait multipolaire. Une vieille rivalité opposait Metz et Nancy, chacune prétendant au statut de capitale régionale, rivalité confortée par les tensions et les conflits franco-allemands depuis l'annexion d'une grande partie de la Moselle suite à la défaite française de 1870, jusqu'à sa réintégration dans le giron républicain à la fin de la grande guerre, puis de nouveau une annexion officieuse sous l'occupation nazie lors de la seconde guerre mondiale. L'action de l'OREAM Nancy-Metz-Thionville doit donc être replacée dans une perspective historique longue d'un territoire transfrontalier qui a connu une histoire mouvementée de conquêtes et reconquêtes.

Les premières tentatives de construction d'une régionalisation dans les années 1950 privilégiaient encore le renforcement de Nancy. Mais par la décision de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) de créer à la fin des années 1960 une métropole multipolaire on a choisi de passer outre cette rivalité et de doter la région lorraine d'un rayonnement équivalent aux autres métropoles d'équilibre du territoire français. Il s'agissait notamment d'insérer la future région dans l'Europe des six.

La position de Metz et Thionville proche de la frontière constituait un atout pour positionner la métropole offrant un pendant à Sarrebruck et Luxembourg. De ce point de vue, l'installation du groupe permanent d'étude de l'OREAM à Pont-à-Mousson, marquait symboliquement la fin de la dualité historique.

Les travaux de l'OREAM Lorraine font suite à deux études stratégiques sur de nouvelles formes d'urbanisation sans qu'il y soit fait aucunement référence. Dans les années 1960, il n'aurait pas été vraiment possible de faire référence à la première de ces deux études, qui comprend pourtant une dimension paysagère remarquable, à savoir les projets de réaménagement de la Lorraine réalisés par l'architecte allemand Rudolph Schwartz¹. Ce dernier a étudié en 1941 le réaménagement de villages dans le secteur de Château Salins (Salsburgen) et le plan de réaménagement de la ville de Thionville dont il a reçu commande en 1942. Ce projet d'un véritable paysage industriel autour du centre historique de Thionville sera commenté en introduction de la partie consacrée à la reconversion industrielle.

L'autre étude, que présentera plus en détail Vincent Bradel dans son exposé, a été réalisée dans le cadre du séminaire Tony Garnier, dirigé par les architectes-urbanistes Robert AUzelle et André Gutton. En 1965, la DATAR a passé commande au séminaire Tony Garnier d'une recherche sur l'avenir de la métropole Lorraine. Huit équipes de travail ont été définies, composées librement par les étudiants. Sept d'entre elles proposaient chacune une hypothèse de développement pour la métropole, la huitième offrant une analyse comparative de ces différentes hypothèses. Si l'étude de Schwartz n'a apparemment pas été prise en compte dans les travaux de l'OREAM, les réflexions menées dans le cadre du séminaire Tony Garnier ne pouvaient être ignorées puisque la DATAR en était le commanditaire.

L'OREAM Lorraine, créée par arrêté du 20 mai 1966, est constituée de 3 organes : un comité technique présidé par le préfet de région, une commission de coordination qui associe les principaux responsables politiques et économiques locaux sous la présidence du préfet, et un groupe permanent d'études, constitué d'une équipe pluridisciplinaire légère d'une dizaine de chargés de mission, dont le premier directeur fut Michel Piquard, auquel a succédé Jacques Jung à partir de mars 1970².

Le livre blanc de l'OREAM Lorraine (élaboré en 1968) dont la fonction est d'établir un diagnostic et formuler des objectifs en termes d'emplois, de services et d'aménagements, préconise l'ouverture européenne et la réalisation de grands équipements, dont plusieurs sont déjà engagés ou en discussion (Autoroute A32, création d'une desserte ferroviaire cadencée des centres urbains, parc naturel régional, réserve d'eau potable pour la ville de Metz,...)

Le schéma d'aménagement élaboré en 1969 envisage une aire métropolitaine qui s'étend aux villes frontalières de Luxembourg et Sarrebruck, intègre les agglomérations de Metz et Thionville associées aux vallées sidérurgiques de la Fensch et de l'Orne au Nord, l'agglomération de Nancy-Toul-Lunéville au Sud. Il préconise de nouveaux équipements métropolitains en matière de transports (Métrolor, aéroport régional, autoroute A34), d'enseignement supérieur, de tourisme ou encore de loisirs (base de loisirs de Madine).

Du point de vue du paysage, les grands travaux d'équipement y sont envisagés comme des opportunités de réhabilitation d'un paysage industriel dégradé.

1 Frank Hartmut, 2013, « La Westmark comme champ d'expérimentation », in Cohen Jean-Louis, Frank Hartmut,(eds.), *Interférences/Interferenzen : Architecture Allemagne-France 1800-2000*, Musées de Strasbourg, 328-335

2 Jacques Jung, 1995, « Souvenirs d'un aménageur lorrain », in : *Académie nationale de Metz* (sous la direction de), *Mémoires de l'Académie nationale de Metz*, Metz, pp. 9-30

L'analyse des sites et des paysages prenant appui sur une lecture fine de la géographie a permis au groupe d'étude d'identifier plusieurs secteurs à enjeux, dont les coteaux de rivière, les étangs, les espaces forestiers qui font tous l'objet d'un ensemble de prescriptions.

Le schéma identifie ainsi une série de zones d'intervention privilégiées pour lesquelles sont énoncés des « principes de mise en valeur ou d'aménagement » et auxquels sont associés des « actions-clé ». L'OREAM aura pour mission d'étudier la réalisation des actions clés qui seront déclarées prioritaires par le gouvernement. L'OREAM plaide pour la création d'un établissement public foncier métropolitain pour acquérir le foncier nécessaire. Celui-ci verra le jour en décembre 1973, c'est l'EPML (Etablissement public de la métropole Lorraine) dirigé par Jacques Jung.

Des études paysagères pionnières d'aménagement de l'autoroute A32 sont réalisées par le paysagiste Michel Citerne, membre du groupe d'étude permanent. Il est fait aussi appel à des consultants extérieurs pour le paysage : ainsi Jacques Sgard a-t-il assuré plusieurs missions de conseil auprès de Jacques Jung entre 1971 et 1979.

En 1975-1976, il réalise une étude de paysage du massif vosgien, commanditée conjointement par l'OREAM Lorraine, l'OEDA (organisation d'étude et d'aménagement de la région Alsace) et la Mission Régionale de Franche Comté. Nous avons souhaité nous arrêter sur cette étude exemplaire, à laquelle son auteur accorde une grande importance, à travers un entretien reproduit ci-dessous. En effet, les méthodes d'analyse paysagères y sont clairement explicitées et la démarche apparaît très opérationnelle. Une comparaison avec les études plus théoriques réalisées en relation avec l'OREAM de Marseille s'avère éclairante pour comprendre toute l'importance des travaux lorrains pour les études du grand paysage.

La réflexion sur les bassins houillers et sidérurgiques vise à reconstruire une nouvelle identité pour un territoire appelé à se transformer. Les opérations de reconversion des sites industriels viendront plus tard, dans le cadre de l'Établissement public foncier de Lorraine (EPFL), grâce à des méthodes permettant d'intervenir sur de vastes territoires. Une politique de préverdissement de ces sites a ainsi été mise en œuvre pour laquelle il a été fait appel à des paysagistes. Jacques Sgard s'est vu confier plusieurs études de reconversion de friches industrielles et le réaménagement des sites d'Homécourt en 1987-1988, de Longwy en 1988 et d'Hagondange en 1988-1989.

Dans le cadre de cette session 7 de Plan paysage consacrée à l'OREAM Lorraine, outre la vue d'ensemble qu'apporte le regard d'historien de Vincent Bradel, Michel Coulette, architecte-urbaniste du groupe permanent d'étude, apporte une vision de l'intérieur sur l'activité de l'OREAM Lorraine et la place dévolue au paysage. Dans le cadre des explorations de terrain, nous avons choisi de revenir sur les sites d'Homécourt et Hagondange en compagnie de Jacques Sgard qui a accepté avec enthousiasme la proposition. La visite trente ans après de ses réalisations permet de construire un regard distancié présenté ci-dessous. Que tous les spécialistes qui nous ont apporté leur précieuse collaboration soient ici chaleureusement remerciés, ainsi que l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy qui nous a fait très bon accueil.