

P C M

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES

n°4

spécial lorraine

- situation et avenir
- une région clé pour la construction européenne
- une métropole bi-polaire
- le point de vue des élus locaux

la lyonnaise des eaux

une société de services
au service
des collectivités locales

- une structure décentralisée mettant partout en France, un interlocuteur responsable face aux élus locaux.
- une infrastructure puissante regroupant laboratoires, centre de calcul et bureaux d'études.
- 3 000 spécialistes de l'eau, de l'assainissement et des ordures ménagères prêts à étudier tous les problèmes des collectivités pour aider à les résoudre.

45 rue cortambert 75016 paris

téléphone : 870 13 02

P c m

mensuel
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e

Directeur de la publication :

René MAYER,
Président de l'Association

Secrétaire général de rédaction :

Pierre PLOUGOULM.

Secrétariat de rédaction et documentation :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY

Promotion et Administration :

Hubert de LANNURIEN
Secrétariat du P.C.M. :
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e
Tél. 548 25 33 et 222 98 39

Publicité :

Société Pyc-Editions :
254, rue de Vaugirard
Paris-15^e
Tél. 532 27 19

Revue éditée par l'Association
professionnelle des ingénieurs des
Ponts et Chaussées et des Mines,
avec la collaboration de l'Asso-
ciation des Anciens Elèves de
l'Ecole des Ponts et Chaussées,
28, rue des Saints-Pères, Paris-7^e

Abonnements :

— France 100 F.
— Etranger 100 F. (frais de
port en sus)
Prix du numéro : 10 F.

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie.

Dépôt légal 2^e trim. 1973, N° 1498
Commission Paritaire n° 33.087

L'IMPRIMERIE DE L'ANJOU
21, Boul. Gaston-Dumesnil
49-ANGERS

Sommaire

Préface par Gaston PONTAL, Préfet de la région de Lorraine	21
La Lorraine « vraie » région, par G. CAVALLIER	23
Communication et liaisons :	
La place de la Lorraine dans le développement du réseau autoroutier européen, par J. BOTTON	31
Les voies navigables en Lorraine, maillon de la construction européenne, par L. MOINEAU	33
Les voies ferrées :	
La direction régionale de Nancy, par M. CASTILLE	36
La direction régionale de Metz, par R. FORRAY	39
La Lorraine à la recherche d'un aérodrome, par J.F. BERGELIN	42
Les échanges économiques :	
Le commerce extérieur	45
Les conditions de l'industrialisation	50
Le contact frontalier :	
La zone frontalière mosellane, par M. SCHOETTKE	53
Le point de vue d'un partenaire étranger, par le D ^r H.J. HAUCH	59
Une métropole bipolaire :	
Comment faire la métropole, par J. JUNG	62
La restructuration de la sidérurgie et le parti d'aménagement de l'agglomération Nord Métropole Lorraine, par J.C. PARRIAUD	66
L'organisation du sud de la métropole, par YONCOURT	70
Métrolor et les problèmes de transports de personnes, par C. HENNETON et A. PERARDEL	74
Le développement des villes moyennes : Epinal, par P. BLANCK	77
Le parc naturel régional de Lorraine, par J. VIGOUROUX	78
Le développement des villes moyennes : Verdun, par J. MOULET	80
L'environnement paysager en Lorraine, par C. HENNETON	81
Le développement des villes moyennes : Bar-le-Duc et la vallée de l'Ornain, par L. VIRGILI	83
Quelques aspects de la conversion du bassin houiller lorrain, par LAGABRIEL	85
Développement des villes moyennes : MIRECOURT - NEUF-CHATEAU - VITTEL	87
L'environnement en Lorraine, par J.M. PELT	88
Développement des villes moyennes : LONGWY	89
Un S.D.A.U. de 156 communes, par J.C. PARRIAUD	91
Courrier des lecteurs	94

SPÉCIAL LORRAINE

Les extraits d'interviews ont été réalisés par Pierre PLOUGLOUM, à l'exclusion de celui de Monsieur LAJOYE.



viafrance

VIASPHALTE / VIALIT

S A au CAPITAL de 12.825.000 F

SIÈGE SOCIAL : 6 AVENUE PERCIER - 75008 PARIS

Terrassements généraux - Assainissements - Travaux de viabilité
Construction et renforcement de chaussées - Liants spéciaux
Revêtements en enrobés - Enduits superficiels

في فرنسا بعد الانتهاء من

APRÈS ACHÈVEMENT DES SECTIONS DE L'AUTOROUTE :

- A 31 BELLEVILLE-PONT-A-MOUSSON (10 km) terrassements et chaussées (en participation)
- A 31 MARIEULLES-METZ (13 km) terrassements et chaussées (en participation)

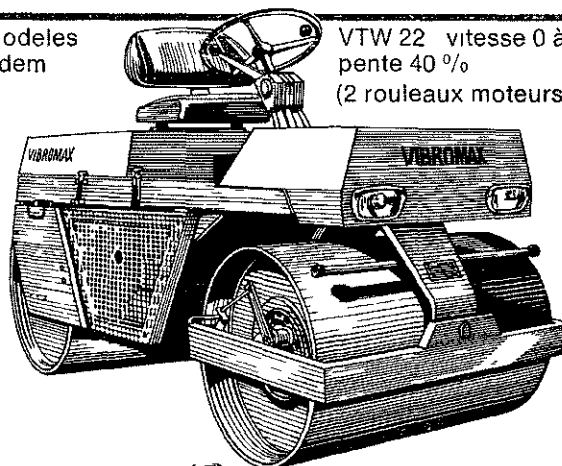
SE FIXE EN LORRAINE

et met son expérience technique à la disposition
des maîtres-d'œuvre et des particuliers

viafrance 

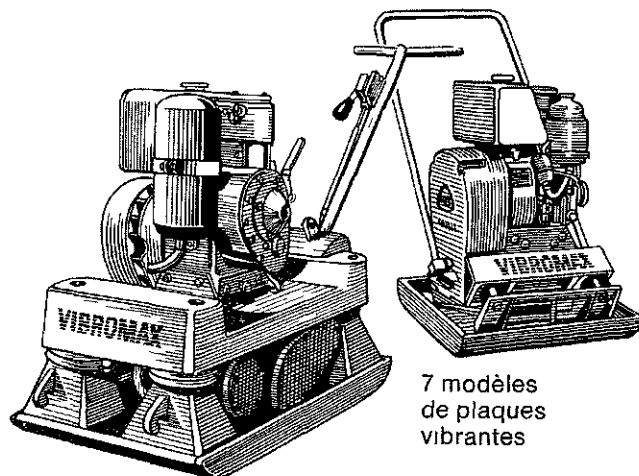
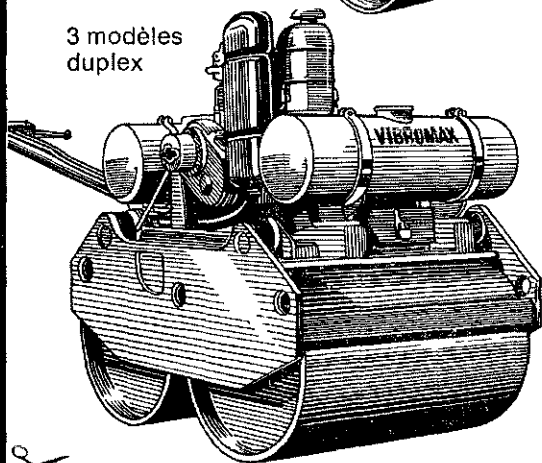
ATTON - 54700 - Pont-à-Mousson — Tél. 81.11.92 - 81.11.28

3 modèles
tandem



VTW 22 vitesse 0 à 6 km/h
pente 40 %
(2 rouleaux moteurs)

3 modèles
duplex

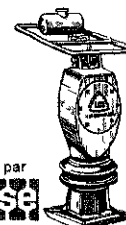


7 modèles
de plaques
vibrantes

Vibromax

2 modèles
de pilonneuses

Pour recevoir une documentation gratuite,
découpez cette annonce et retournez-la complétée
de vos nom et adresse à :
CASE. Division Vibromax,
Ballainvilliers, 91160 Longjumeau ☎ tél 909.30.00



Distribué par

case

M

Adresse

Mag publicite



Je me félicite sans réserves de ce que la revue P.C.M. ait décidé de consacrer à la Lorraine l'un de ses numéros.

J'ai maintes fois constaté en effet que beaucoup de Français, même nantis de fonctions de responsabilités, se méprennent fréquemment sur cette région, qu'ils croient pourtant connaître.

La Lorraine, chère à nos cœurs pour son histoire tourmentée, si décisive pour le pays tout entier, passe trop souvent encore pour une province lointaine, rude et peu hospitalière, définitivement vouée au fer, au charbon ou au textile.

« Plus penser que dire » conseille la devise de Bar-le-Duc. Sages, tenaces, taciturnes, les Lorrains, s'ils ont beaucoup fait pour la prospérité de leur région, se sont peu attachés à promouvoir son image. Nombre d'entre eux rejoignent d'ailleurs leurs concitoyens dans une méconnaissance certaine de leur propre patrimoine régional. Aussi, est-ce avec étonnement qu'on découvre en arrivant en Lorraine, une région bien différente :

- une région dans laquelle la vigne, culture délicate entre toutes, a été cultivée pendant 2.000 ans et qui, dès lors, ne saurait justifier la réputation de climat très rigoureux née sans doute le long de la Ligne Maginot lors de l'hiver 1939-40,
- une région dont le territoire est couvert pour plus d'un tiers par des forêts et dans laquelle les paysages industriels n'occupent qu'une surface restreinte et sont intimement mêlés à des zones de verdure et de bois,
- une région en pleine évolution, dont les structures de production sont déjà fort diversifiées et dont le potentiel, face aux exigences de l'économie moderne, est extrêmement convaincant : une position réellement centrale au sein de l'Europe des Neuf, une population extrêmement jeune, une main-d'œuvre rompue aux pratiques industrielles, une armature urbaine solide, un réseau de communications remarquable.

Je m'efforce personnellement, en toutes occasions, de substituer à l'image traditionnellement peu favorable de la région celle d'une réalité nouvelle trop méconnue : je me réjouis vivement de la contribution qu'apportent à cette action les articles qui suivent et je ne doute pas qu'ils réussissent à convaincre les lecteurs les plus réticents. Mais ceux-ci découvriront aussi que la Lorraine est un champ d'actions et

d'expériences qui a des prolongements de dimension nationale.

Les grands choix nationaux du VI^e Plan et les objectifs qui les matérialisent correspondent particulièrement bien aux actuels problèmes lorrains : l'amélioration de la compétitivité du tissu industriel et l'instauration d'une stratégie de changement soutenant l'effort d'industrialisation inspirent directement la politique de développement régional. Options régionales et options nationales sont ici directement superposées.

La Lorraine est aussi très sensible à tout ce qui concerne les affaires européennes : sa situation géographique, sa vocation historique de grand nœud de communications trans-européennes, la part importante qu'elle prend dans les exportations nationales notamment en direction du Marché Commun, la concertation qu'elle a directement engagée avec les régions étrangères qui la bordent, font de la région un acteur permanent de la construction de l'Europe.

Passée en quelques décennies de l'état de glaciaire à celui de vitrine, la région subit en première ligne le choc des disparités monétaires et connaît le douloureux problème des migrations frontalières.

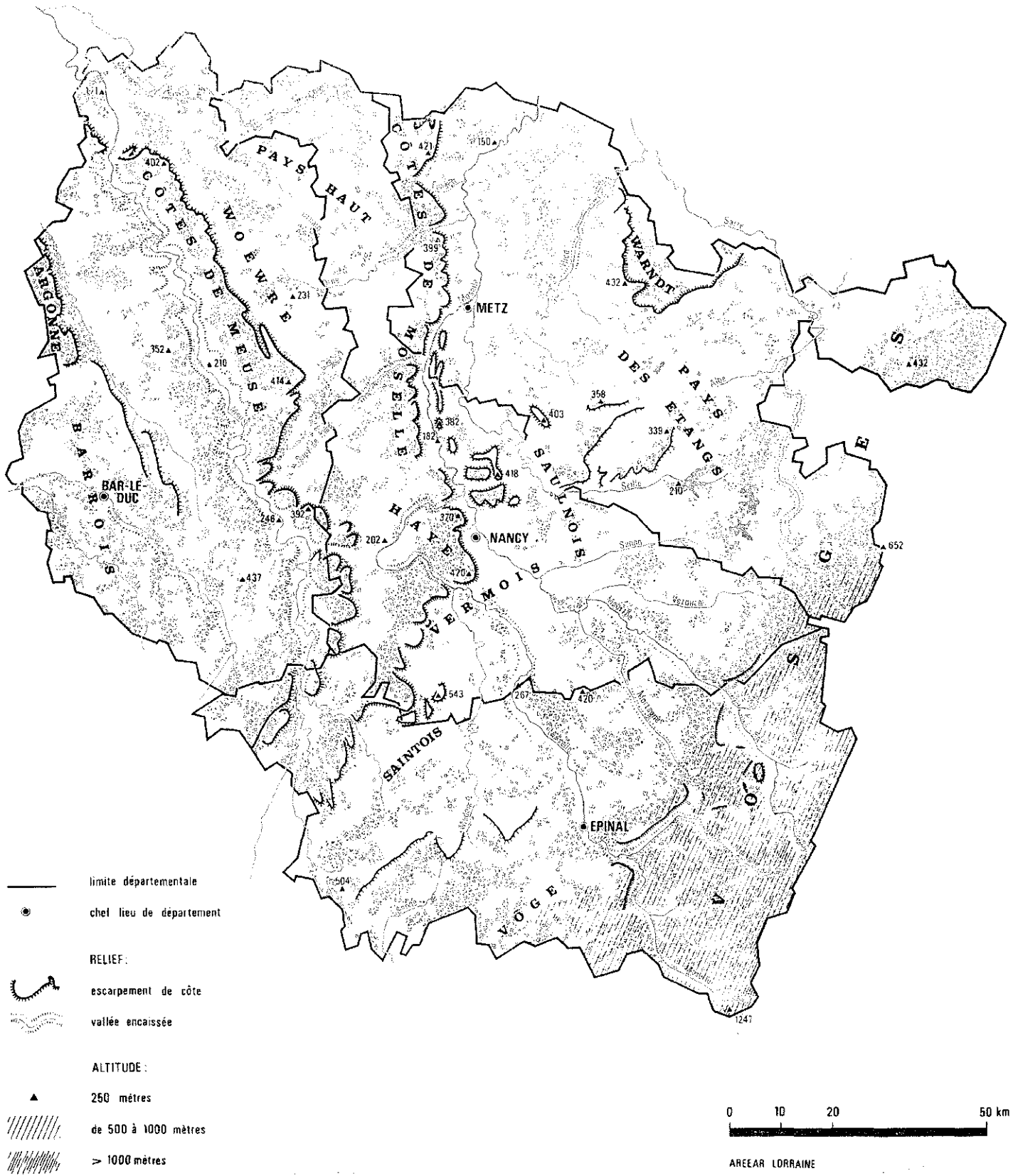
Enfin, comme l'indiquait à Nancy, il y a quelques mois, M. Jérôme MONOD : « La Lorraine est pour l'aménagement du territoire un terrain privilégié d'expérience et d'action ». Quantités de réalisations plus ou moins expérimentales ont été engagées ces dernières années dans la région pour favoriser la conversion industrielle, accroître la cohérence des décisions intéressant les équipements collectifs et le développement économique, rendre plus efficace le système des transports de personnes, solidariser les éléments constitutifs de la Métropole, mettre en valeur le milieu naturel et urbain. Les actions les plus significatives sont bien entendu décrites dans le présent numéro.

Vieux pays plus jeune que jamais, la Lorraine, affrontée à des problèmes pourtant complexes, mais bénéficiant d'un soutien vigoureux des pouvoirs publics, réagit bien et se transforme rapidement. Sans doute toutes les difficultés ne sont-elles pas résolues, mais la voie est nettement tracée. L'avenir de la région ne saurait d'ailleurs laisser personne indifférent car il est significatif de la capacité de l'économie française à s'adapter au monde concurrentiel de demain.

Gaston PONTAL

Préfet de la Région de Lorraine.

GRANDS TRAIS DU RELIEF



la Lorraine « vraie » région

La Lorraine n'est ni une province historique, ni une région naturelle.

Dans ses limites administratives actuelles, la région n'est qu'une fraction de l'ancienne Lotharingie (1) qui s'étendait de la Mer du Nord jusqu'à Rome. Démantelée au cours des siècles, la Lotharingie se désagrégea en une série de petits états parfaitement indépendants les uns des autres, dont plusieurs après avoir joué, notamment au Moyen Age, un rôle important (les trois Evêchés de Metz, Toul et Verdun, le Duché de Bar, le Duché de Lorraine) furent rattachés à la France par fractions successives entre le XVI^e et le XIX^e siècle.

Le caractère inopérant des limites historiques traduit l'absence de barrières naturelles. Les frontières actuelles de la région, pas plus que celles qui les précédèrent, ne se sont appuyées sur des éléments physiques. Mise à part la crête des Vosges à l'Est, les limites de la région sont floues et les passages vers les régions voisines très nuancés. L'Argonne et l'Ardenne à l'Ouest, le Massif allemand de l'Eiffel au Nord, enfin, au Sud, les seuils de Bourgogne, forment des contours sans grande vigueur. La véritable unité naturelle de la région tient au fait qu'elle est constituée à peu près exactement des bassins des trois fleuves qui la sillonnent dans le sens Nord-Sud, la Moselle, la Meuse et la Sarre.

Zone d'interférences multiples, faite de petites unités dissemblables, la Lorraine a pourtant réussi à affirmer sa personnalité. Les

quatre départements qui la composent constituent dès maintenant une région parfaitement individualisée et dont les composantes se sentent de plus en plus solidaires. Avec quelques trames dominantes du relief, les vicissitudes historiques et le développement économique ont fait de la Lorraine une « vraie » région.

Les vicissitudes de l'histoire

Région de contact, la Lorraine constitue l'une des marches qui mènent des pays latins vers l'Europe hercynienne germanique.

Carrefour géologique, elle est constituée de formations sédimentaires d'âge secondaire qui font partie intégrante du bassin parisien et qui s'adossent au Massif vosgien. S'insinuant entre les couches successives, les vallées, tangentielles, s'orientent vers le Nord et établissent des liens multiples et faciles vers les pays rhénans.

Rien d'étonnant, dès lors, que les influences latines et germaniques

soient confrontées précocement sur cette terre. Déjà deux grandes routes se croisaient à Metz, dès l'époque gallo-romaine. La limite linguistique n'a pratiquement plus changé depuis que les grandes invasions mirent les Francs, venus de Germanie, au contact des Gaulois « Médiomatrices » qui peuplaient la région.

Sur le sol lorrain se sont jouées, à plusieurs reprises, les destinées de l'occident, puis celles de la France. C'est ici que, pendant des siècles, les Bourbons et la Maison d'Autriche, le catholicisme et le protestantisme, la France et l'Allemagne sont restés au contact. Pas un conflit qui n'ait laissé ses traces, donc ses ruines. Aprement disputée, maintes fois dévastée, déchirée puis annexée, la Lorraine a été, en définitive, très profondément marquée par l'histoire. Il en est des marques encore visibles sur le terrain et d'autres, moins perceptibles mais non moins évidentes, dans les mentalités et les comportements.

Dans l'adversité, les Lorrains ont sans doute forgé leur caractère, mais ils ont aussi laissé de lourds

Population 1968

	Lorraine	France	%
Population totale	2.274.441	49.779.758	4,6
Superficie	23.540	543.998	4,3
Habitants au km ²	97	92	///
Population active	837.172 (1)	20.002.240 (2)	4,2
dont : Agriculture, Forêts et Pêche	75.260 (1)	3.133.400 (2)	2,4
Industrie	422.024 (1)	7.903.000 (2)	5,3
Commerces, Transports et autres	339.888 (1)	8.965.840 (2)	3,8
Taux de nuptialité	14,1	14,2	///
Taux de natalité	18,2	16,6	///
Taux de mortalité	10,0	11,0	///
Taux de l'accroissement naturel	+8,2	+5,6	///

1. Résultats du sondage au 1/4.
2. Résultats du sondage au 1/20.

(1) Le traité de Verdun, en 843, partagea le royaume de Charlemagne entre ses trois fils. L'aîné, Lothaire, donna son nom au territoire qu'il choisit (en Latin « Lotharii regnum », en dialecte franc « Lotharing »).

tributs : bien des structures actuelles, des retards, des déséquilibres sont des séquelles historiques.

C'est ainsi que le dépeuplement de certaines campagnes, les insuffisances du réseau urbain, la dualité entre Metz et Nancy sont incontestablement dûs à des causes historiques. Non moins patents ont été les freins au développement : les investissements ont été longtemps entravés en Lorraine par des hypothèques politiques et militaires dont la région ne s'est libérée que depuis la fin de la dernière guerre mondiale.

Autre legs empoisonné : une image de marque peu reluisante, faite d'impressions rapportées du service militaire, sur ce monde éloigné, un peu à part, que continue à constituer la région pour beaucoup de Français. Rien n'est plus

méconnu que la réalité Lorraine : climat, environnement, cadre de vie, que d'idées fausses !

A l'heure où s'ouvrent les frontières, les handicaps d'autrefois se transforment en autant d'atouts : placée au voisinage immédiat du bary-centre européen, la Lorraine constitue, à l'évidence, une région clé pour la construction européenne, en même temps qu'une vitrine pour l'économie nationale.

Le développement économique

La Lorraine fut d'économie presque exclusivement agricole jusqu'au milieu du 19^e siècle, en dépit d'un climat relativement peu propice et de sols souvent médiocres, difficiles à travailler ou de faible profondeur.

C'est la remarquable richesse de son sous-sol qui a valu à la Lorraine un essor industriel extrêmement rapide et en a fait l'une des régions les plus industrialisées de France. La présence de ressources naturelles variées et abondantes : le charbon, le minerai de fer, le sel, le calcaire, l'eau, le bois, a déterminé l'implantation et la prospérité des industries de base qui ont fait l'image industrielle traditionnelle de la région : la sidérurgie, les houillères, la chimie minérale, le textile.

Après la dernière guerre mondiale, la Lorraine a fourni, grâce à ces industries, une contribution déterminante au redressement économique national : elle a ainsi connu, au cours des années 1950, une véritable croissance « à la japonaise » et les Lorrains continuent volon-

Structure de la population active occupée

	1954	1962	1968	1976
Primaire	15 %	11 %	9 %	6 %
Secondaire	53 %	52 %	50 %	46 %
Tertiaire	32 %	37 %	41 %	48 %

Nombre d'habitants pour :

	Lorraine	France
— 1 logement	3,4	3,2
— 1 poste de radio	7,3	7,9
— 1 poste de télévision	5,6	5,4
— 1 fauteuil de cinéma	18,0	21,0
— 1 téléphone	22,0	14,0
— 1 voiture particulière	5,0	4,3
— 1 médecin	1.010	802
— 1 pharmacien	3.830	2.970
— 1 lit d'hôpital	148	129
— 1 commerce de détail alimentaire	195	170
— 1 commerce de gros	745	475
— 1 garage	1.600	1.820

Evolution démographique et des emplois (en milliers)

	1-1-68	1-1-71	1-1-73	1-1-76 (objectifs)	
Population totale	2.274	2.323	2.355	2.439	
Population active occupée résident en Lorraine	839	874	887	920	
Solde des actifs frontaliers	2	10	13	5	
Emplois occupés en Lorraine	actifs agricoles	71	64	62	54
	BTP	83	84	82	85
	Industrie	336	345	342	355
	Tertiaire	347	371	388	421

Le cadre de vie

La Lorraine est riche d'un environnement naturel trop souvent méconnu.

Les forêts couvrent 1/3 de son territoire : elles s'approchent des hauts fourneaux et des chevalements miniers qui n'occupent qu'une très faible surface. Le paysage lorrain, dans sa plus grande étendue, reste un paysage naturel, dont la variété étonne ceux qui le découvrent.

Les attraits de la montagne vosgienne sont bien connus. Mais sait-on que le centre de la Lorraine est occupé par un parc naturel régional de 180.000 ha qui sera prochainement équipé d'une base nautique de 1.000 ha venant s'ajouter aux 3.000 ha de plans d'eau existant déjà dans la Région.

Les sports et les loisirs trouvent de multiples facilités : un équipement dense en terrains de sports de tous niveaux (jusqu'au centre pré-olympique de Vittel) mais aussi 7 stations de ski, 23 centres de sports équestres, 3 golfs et des chasses très giboyeuses : 5.000 gros gibiers sont abattus chaque année dans la Région.

Région historique et chère au cœur des Français, la Lorraine conserve, dans ses monuments et ses musées, de riches vestiges du passé. L'activité culturelle qui s'y développe est pourtant résolument novatrice comme en témoigne le festival mondial du théâtre universitaire de Nancy, les rencontres de musique contemporaine de Metz ou la création récente de l'Institut européen d'écologie.

De nombreuses manifestations trouvent pour cadre le Centre culturel des Prémontrés de Pont-à-Mousson dont la réputation est désormais nationale.

tiers à se référer à cette période d'expansion vigoureuse.

Ce sont les industries extractives, qui ont, aux approches des années 1960, commencé à marquer le pas. Le charbon et la minette se sont vu concurrencés par les minerais et les combustibles étrangers : il a fallu fermer des mines, accroître la productivité des gisements

maintenus en exploitation. A son tour, le textile a subi la concurrence accrue de l'étranger et notamment des pays du tiers monde : sa faiblesse structurelle n'y a pas résisté.

C'est ainsi que le charbon, la sidérurgie et le textile qui à eux seuls rassemblaient en 1954, le quart des actifs lorrains et près des deux tiers des actifs industriels, n'employaient plus quinze ans plus tard (recensement de 1968) qu'un actif sur cinq et moins d'un actif industriel sur deux.

L'ère de la conversion allait s'ouvrir en 1966 par une première crise consécutive aux six mille licenciements résultant du démantèlement des bases de l'OTAN ; le fort déséquilibre du marché de l'emploi et le signe négatif du solde migratoire régional sur la période 1962-1968 avaient alors incité le Gouvernement à mettre en place un dispositif d'aides à la conversion et d'incitation à l'industrialisation qui s'est révélé efficace puisqu'il a eu pour effet, à la faveur d'une conjoncture favorable, de redresser la situation.

Le retournement de cette con-

joncture, les menaces de plus en plus lourdes que fait peser sur la zone frontière la concurrence sarroise au gré des fluctuations monétaires, ont créé, en 1971, les conditions d'un nouveau traumatisme, provoqué par l'annonce du plan de restructuration du groupe WENDEL-SIDELOR, dont l'ampleur n'aurait pourtant dû surprendre personne.

C'est pour faire face aux difficultés immédiatement apparues, principalement dans le bassin houiller et le bassin sidérurgique, mais aussi dans beaucoup d'autres parties de la région (et notamment dans la Meuse, les Vosges, le Sud de la Meurthe-et-Moselle où la disparition d'activités existantes crée des problèmes d'emploi de moindre ampleur mais dont l'importance relative peut être considérable lorsqu'il s'agit de villes petites ou moyennes) qu'un nouvel et important programme d'actions a été mis en œuvre par le Gouvernement à l'occasion d'un Conseil interministériel d'aménagement du territoire du 21 décembre 1971.

Ce rappel des conditions dans

La diversification des activités

Terre de feu, de la houille et du sel, la Lorraine est l'une des grandes régions industrielles de France : la sidérurgie, les charbonnages, le textile cotonnier y ont connu depuis cent ans un très large essor : les 2/3 de l'acier, plus du tiers du charbon produits en France, sont encore produits par la Région, où les activités traditionnelles continuent à occuper 4 personnes sur 10 dans l'industrie.

Mais l'ouvrier lorrain savait aussi exceller dans les productions les plus délicates : la cristallerie, la faïencerie, la lutherie, la broderie.

Il s'adapte aujourd'hui avec beaucoup de facilité aux industries modernes qui s'installent dans la région. 1 emploi industriel sur 5 a moins de 10 ans. 2.000 entreprises qui n'existaient pas il y a 10 ans emploient aujourd'hui 45.000 salariés dont 12.000 femmes.

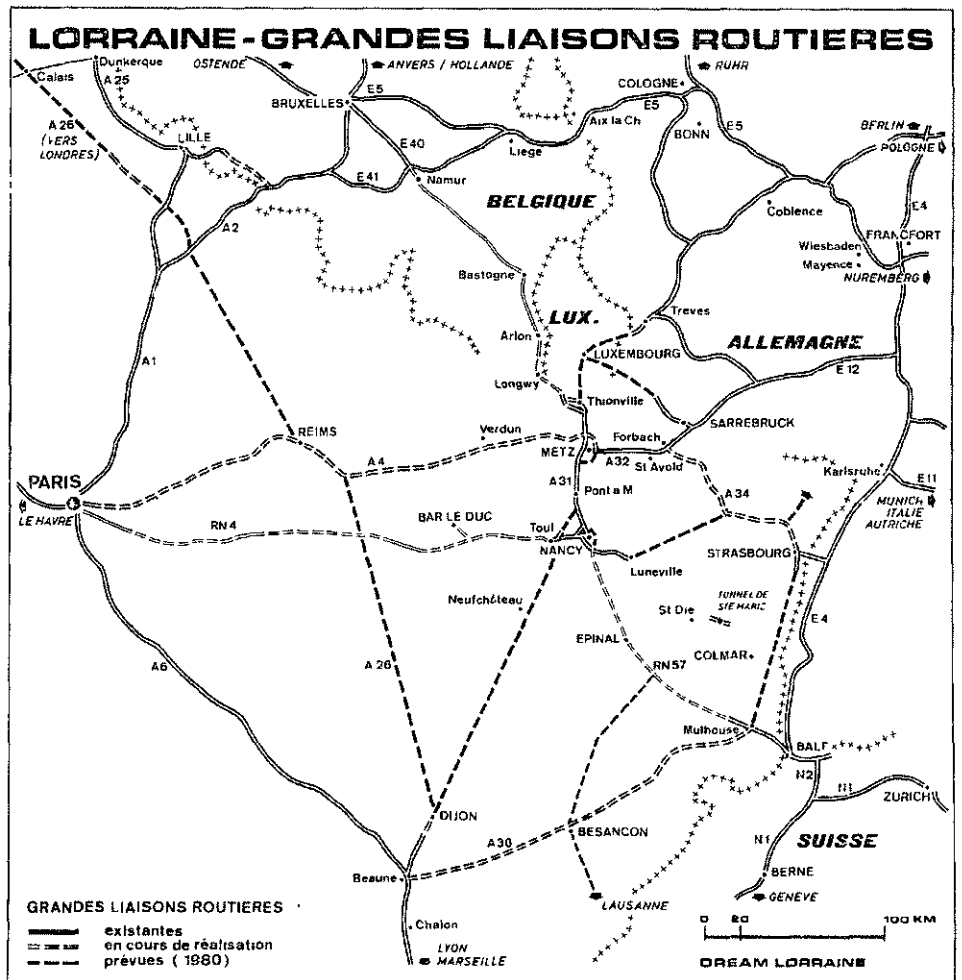
La reconversion industrielle est bien engagée puisque les branches en expansion occupent dès maintenant 60 % des actifs.

Des entreprises de dimension nationale et internationale ont choisi la Lorraine : tels Michelin, Citroën, Philips, Grundig, Kléber-Colombes, Playtex, Girling, Worthington.

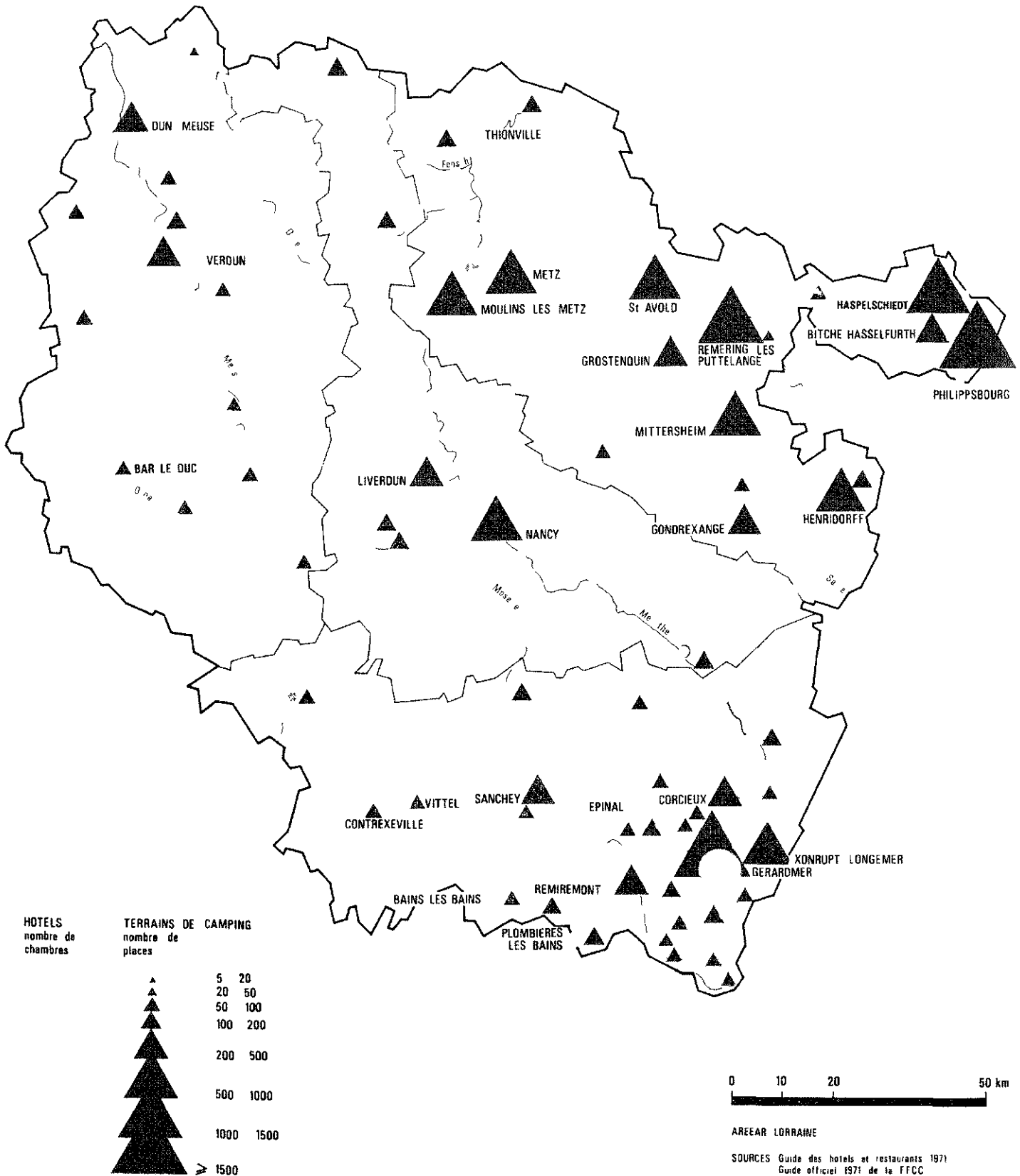
La Lorraine axe délibérément ses espoirs sur le développement des entreprises existantes ainsi que sur l'essor des secteurs de l'automobile, de la mécanique et de la chimie.

Celle-ci, traditionnellement basée sur le charbon, s'est entièrement adaptée aux nouvelles possibilités liées aux produits pétroliers. Les unités de CARLING permettent dès maintenant d'approvisionner en matière de base, dans les meilleures conditions, les industries de chimie organique en pleine expansion.

La part de l'industrie dans les activités régionales tend normalement à décroître, ce qui assurera entre ces activités un meilleur équilibre. Déjà en 1972, 7 emplois sur 10 ont été fournis par le secteur tertiaire, c'est-à-dire, par les activités de services, commerce, banque et administrations.



ÉQUIPEMENTS D'ACCUEIL TOURISTIQUE



lesquelles se sont successivement engagées les actions de conversion permet d'apprécier à leur valeur les causes et les circonstances des mutations et de mieux comprendre les raisons du malaise lorrain qui n'est pas seulement économique mais aussi social et psychologique.

L'avenir industriel de la région apparaît certes dès maintenant comme tout à fait rassurant à moyen terme, mais l'aménagement de la période de transition reste délicat.

L'action de pouvoirs publics en Lorraine se devait d'être par conséquent conçue et présentée, non pas seulement comme un ensemble de mesures immédiates de sauvegarde ou de sauvetage, mais bien comme ordonnée à une politique consciente de développement à moyen et long terme.

Tel a été précisément l'objet du programme régional d'équipement et de développement pour le

VI^e Plan, qui pour pallier les difficultés inhérentes à la conversion industrielle, mais aussi celles suscitées par l'attraction grandissante de la Sarre et du Luxembourg, s'est efforcé de promouvoir une politique d'expansion vigoureuse, assignant à la région l'objectif d'un équilibrage de mouvements migratoires sur la période 1971-1975.

Les choix fondamentaux du VI^e Plan s'explicitent d'ailleurs en des objectifs particulièrement significatifs par rapport aux problèmes lorrains : citons seulement le renforcement de la compétitivité des structures industrielles françaises face à la concurrence étrangère, la mise en œuvre d'une véritable stratégie du changement pour soutenir l'effort d'industrialisation et enfin, la vocation soulignée des régions de l'Est et du Nord, à accueillir 30 % des emplois créés dans les secteurs de l'automobile de la mécanique et de la chimie.

C'est également dans cette optique globale que se sont situées les mesures prises par le Gouvernement le 21 décembre 1971. Ces mesures ont essentiellement comporté :

- une accélération du programme d'équipement de la région (équipement routier, zones industrielles, enseignement technique et formation professionnelle),
- des actions spécifiques en matière d'action sociale, d'aide aux collectivités locales et d'incitations au développement industriel (primes et possibilités de financement).

L'ampleur et l'importance de ce programme (près du quart des fonds du F.I.A.T. ont été affectés, en 1972, à la Lorraine) ont été favorablement ressenties dans la région. Les résultats obtenus sont, dès maintenant, satisfaisants. Encore faut-il considérer que la plupart des mesures prises ne produiront véritablement leur plein effet qu'à la fin du VI^e Plan.

Dès à présent cependant, par l'impact qu'il a produit dans les esprits et par l'assurance de développement qu'il représente, le « plan lorrain » a produit de salu- taires effets.

Il permet de penser que l'effort de diversification industrielle, très largement engagé, pourra être mené à son terme.

Déjà les industries traditionnelles sont passées en cinq ans de 50

Données économiques 1971

Primaire

Superficie exploitée : 1.254.600 ha
 — Culture : 510.800 ha
 — Elevage : 714.700 ha
 — Maraîchers : 5.400 ha
 Production de céréales : 4.251 milliers de quintaux

ELEVAGE

Cheptel en millions de têtes	Production en tonnes
Bovins : 0,996	47.811
Veaux :	8.156
Ovins : 0,202	
Porcins : 0,291	24.450
Production de lait : 12,4 millions d'hl	

Secondaire

Activités principales	Salariés
Branche	
Sidérurgie	88.200
Houillères	23.500
Textile-Habillement	54.500
Mécanique	64.100
Chimie	15.900
Mat. de construction	10.200
Mines de fer	10.300
Alimentation	18.500
Bois	14.900
Papier-Carton	13.200
Verre	5.700
Variation totale des emplois industriels : 0,5 % (70/71)	

Tertiaire

Répartition des emplois en pourcentage :
— Transport : 10,6
— Commerce : 36,2
— Service : 22,6
— Administrations : 30,6

PRINCIPALES SOCIÉTÉS DE LA RÉGION :

Nom des sociétés	Sec- teur	CA (en millions de F)
Wendel-Sidelor	MET	5.887
Pont-à-Mousson	MET	1.175 95
Union des Coopéra- teurs de Lorraine	ALI	754
Européenne de Brasseries	ALI	521
Bata	CHA	422
Neuves Maisons	MET	386

Le tourisme

La Lorraine, province historique célèbre par les monuments de ses villes ducales ou épiscopales et par les noms de ses champs de bataille, possède un fort potentiel touristique grâce à son massif montagneux, ses vallées, ses forêts, ses plans d'eau.

L'attrait des Vosges est aussi fort l'hiver — où 7 stations de ski, totalisant plus de 70 remontées mécaniques permettent de se livrer aux joies de la neige — que l'été où de nombreuses stations estivales offrent d'agréables séjours de plein air au milieu de magnifiques forêts.

La présence de 5 stations thermales dont la plus importante Vittel est en plein développement, est également un atout de la Lorraine.

Autre atout, l'existence de 25 plans d'eau permettant la pratique des sports nautiques et qui connaissent un grand succès de fréquentation.

Le paysage lorrain est également très favorable au développement du tourisme équestre, grâce à la multiplication des circuits jalonnés de gîtes qui permettent de longues randonnées à travers vallons et forêts.

Longtemps méconnus, les atouts touristiques de la Lorraine commencent à être appréciés même au-delà de nos frontières comme le montrent l'accroissement exceptionnellement rapide du nombre des résidences secondaires, la fréquentation des terrains de camping et la récente décision d'un grand club de vacances de créer un centre de loisirs à Vittel.

Produits	Unite	Lorraine	France	%
Charbon	1 000 t	13826	41 911	33,0
Extraction de minerai de fer	1 000 t	52 274	55 787	93,7
Fonte	1 000 t	11 728	16 414	71,5
Acier	1 000 t	12 800	20 403	62,7
Produits finis lamines	1 000 t	9 909	15 478	64,0
Soudieres carbonate	1 000 t	753	1 127	66,8
Ciments	1 000 t	2 348	25 410	9,2
Chaux hydrauliques et liants assimilés	1 000 t	33	1 330	2,5
Sel gemme	1 000 t	169	170	99,4
Sel raffine	1 000 t	351	817	43,0
Sel en dissolution	1 000 t	1 617	2 456	65,8
Coton Filatures	tonne	63 959	246 876	25,9
Tissages	tonne	60 370	203 136	29,7

Le potentiel humain

Chaque année, ce sont près de 11 000 actifs supplémentaires qui arrivent en Lorraine sur le marché du travail

C'est que la région est la plus jeune de France : près de 4 Lorrains sur 10 ont moins de 20 ans. Il existe en outre un important réservoir de main-d'œuvre féminine, les femmes actives représentant 22 % en Lorraine contre 28 % pour la moyenne nationale.

La main-d'œuvre lorraine a une réputation justifiée : professionnels de l'industrie depuis des générations, les Lorrains sont tenaces, sérieux et parfaitement capables de s'adapter à l'évolution des techniques.

Ils détiennent maints records de rendement, notamment dans la production charbonnière (près de 5 000 kg/jour et par mineur, record d'Europe).

Mais l'innovation et l'esprit d'entreprise sont aussi des vertus régionales : la région se classe au 4^e rang des régions françaises pour l'exportation. Des entreprises nouvelles mettent à leur actif des réalisations spectaculaires : la toiture du stade olympique de Munich, l'équipement du métro de Mexico sont dus à des entreprises lorraines. Les plus petites pompes à piston, les plus grosses couronnes de bronze du monde sont fabriquées dans la région.

De nombreux centres de recherche (notamment dans les domaines chirurgicaux et médicaux) ont un rayonnement national ou international.

Régulièrement renforcé à tous les niveaux par un apport extérieur, le capital humain de la région est d'une exceptionnelle qualité : les nouveaux venus deviennent pour la plupart de vrais Lorrains et contribuent puissamment à l'adaptation de l'économie régionale.

La formation des hommes

La formation des jeunes et des adultes est l'une des préoccupations majeures de la Lorraine d'aujourd'hui.

Plus d'un Lorrain sur 4 est à l'école ou à l'Université. Plus d'un actif sur 10 bénéficie chaque année d'un enseignement professionnel.

Les équipements d'éducation et de formation constituent la première priorité du programme régional pour le VI^e Plan : plus d'1/3 des crédits leur sont consacrés.

La Région est déjà quadrillée par d'importants équipements de formation qui couvrent les besoins de tous niveaux, de la maternelle à l'université. Nancy et Metz possèdent des classes préparatoires aux grandes écoles et une dizaine d'écoles d'ingénieurs à rayonnement national.

La Lorraine constitue une véritable région-pilote en matière d'enseignement technique et professionnel : les Lorrains disposent des maintenant de 120 lycées ou collèges techniques, 6 instituts universitaires de technologie, 114 sections de formation professionnelle, sans compter les très nombreux centres propres aux entreprises.

De nombreux organismes de formation publics et privés se sont créés au cours des dernières années : plusieurs sont connus dans toute la France et font figure de modèle du genre.

Agriculture Année 1968

Designation	Lorraine	France	%
Répartition du territoire (unite : millier d'ha)			
Terres labourables	550,9	17 192,8	3,2
Surfaces toujours couvertes d'herbe	704,3	13 874,7	5,1
Bois et forêts	811,0	13 541,4	6,0
Principales productions (unite : 1 000 quintaux)			
Ble	2 503	149 847	1,7
Orge	2 370	91 394	2,6
Avoine	573	25 282	2,3
Pommes de terre	1 978	94 949	2,1
Betteraves fourragères	9 250	326 911	2,8
Prairies artificielles	5 124	155 359	3,3
Prairies temporaires	2 084	136 535	1,5
Fourrages annuels	1 832	67 548	2,7
Moyens mécaniques (unite : millier)			
Moissonneuses-batteuses	7,0	124,4	5,6
Tracteurs à combustibles liquides	39,6	1 175,0	3,4
Motoculteurs	12,6	269,3	4,7

à 40 % de l'ensemble industriel régional, et en 10 ans (1959-1969) se sont créés 2.000 établissements nouveaux qui occupent près de 50.000 salariés. On ne sait pas assez que la Lorraine, ce n'est plus seulement H.B.L., WENDEL-SIDELOR, USINOR, SOLVAY, BOUS-SAC, mais aussi CITROEN, PHILIPS, GRUNDIG, MICHELIN, KLEBER-COLOMBES. Les jeunes entreprises lorraines sont nombreuses à être performantes : à leur actif, par exemple la réalisation de la couverture du stade olympique de Munich, la radiotéléphonie des trains du métro de Mexico et de Santiago du Chili.

La poursuite des actions de conversion et de diversification est bien entendu strictement indispensable : tous les problèmes sont loin d'être résolus et il reste à achever, prolonger et conforter ce qui a été fait.

Les voies de communication

Paris, Lyon, Amsterdam, Rotterdam, la Ruhr, Stuttgart, Zurich sont à moins de 300 km de la Lorraine. Celle-ci, si remarquablement placée au cœur de l'Europe, est dès maintenant particulièrement bien équipée en autoroutes et en voies express : déjà long de 200 km en 1972, ce réseau sera porté à plus de 500 km d'ici 1976. Nancy - Metz - Thionville sont déjà reliées par la plus longue autoroute urbaine de France.

La Métropole lorraine, déjà rattachée à Sarrebruck donc à l'ensemble du réseau allemand, sera dès 1976 raccordée par autoroute ou voie express à Paris, Strasbourg et Bruxelles.

La Lorraine forme dès maintenant un important nœud ferroviaire européen : les capitales des pays du Marché Commun sont directement reliées à la Métropole lorraine.

La Région est également reliée par liaison aérienne régulière à Dusseldorf, Paris, Lyon, Lille, Mulhouse, Marseille, Grenoble, Dijon, Bordeaux, Limoges. Bientôt c'est Londres qui sera accessible par air à la Lorraine.

La Région dispose d'un important réseau navigable dont la pièce maîtresse est la Moselle canalisée à grand gabarit déjà accessible sur 105 km et dont la canalisation se poursuit. La Région bénéficie ainsi d'un débouché direct sur les grands ports de la Mer du Nord et d'une desserte fluviale de qualité égale à celle du Rhin.

La Lorraine dispose, à cet égard, de multiples atouts, dont la qualité laisse bien augurer de ses chances :

La région est déjà exportatrice : elle participe, pour près de 6 %, au commerce extérieur de la France et se classe, à l'exportation, au 4^e rang des 22 régions.

Elle est, il faut le répéter, particulièrement bien placée pour irriguer le marché européen. Elle possède un potentiel humain remarquable : par sa main-d'œuvre masculine, de qualité et rompue aux pratiques industrielles, par son réservoir de main-d'œuvre féminine (22 % de femmes actives en Lorraine contre 28 % pour la France

entière) et par la jeunesse extrême de sa population (36,5 % de moins de 20 ans). Elle est desservie par un réseau de voies de communication qui sera très bientôt remarquable, elle dispose de sites vastes et d'un environnement intact, sans oublier son tissu industriel existant, déjà dense, et offrant des possibilités de sous-traitance intéressantes.

Ce sont ces atouts qui sont les plus sûrs garants de l'avenir de la région.

G. CAVALLIER

Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Chef de la Mission régionale
de Lorraine.

Extraits de la préface de
« l'évolution de la Moselle »
n° spécial de
« Regards sur la France »
janvier 1973

...

L'honneur d'être la citadelle avancée de la France a été de tous temps payé au prix fort : le prix du sang versé, celui du désespoir lorsque la France s'est trouvée contrainte d'abandonner ses Marches de l'Est.

C'est peut-être aux sources de ces sacrifices que le Lorrain a puisé ses vertus de courage, de patience, mais surtout d'une confiance dans l'avenir, jamais démentie.

Sans se lasser, il a chaque fois reconstruit ses villes détruites, remis en marche une industrie dont les installations et les ressources avaient été pillées, retrouvé enfin ses habitudes de travail et de progrès.

D'une façon générale, les épreuves passées ont renforcé l'unité de la région. Au-delà des appartenances linguistiques ou religieuses, les Lorrains ont puisé dans le déchirement de leur passé les raisons mêmes de leur cohésion...

Le temps est venu de comprendre qu'en ce siècle tout peut être remis en cause, que les citadelles industrielles les plus solides ne sont pas invulnérables, que rien n'est définitivement acquis !

Des efforts sont faits, sans précédents. Un dispositif de mesures destinées à relancer et à réorienter l'économie de la Moselle et celle de la Lorraine tout entière est mis en place.

En cette deuxième moitié de l'année 1972, le dispositif commence à porter ses fruits.

Toutes les décisions prises par le Gouvernement ont été engagées.

La région, en chantiers, change de visage, parfois même à l'insu de ses habitants.

Du Nord au Sud, la Moselle canalisée, une liaison autoroutière de Thionville à Metz et Nancy, « Métrolor », ont creusé un sillon de communications dans lequel s'écoule le trafic, jour après jour accru, des hommes, des marchandises et des idées.

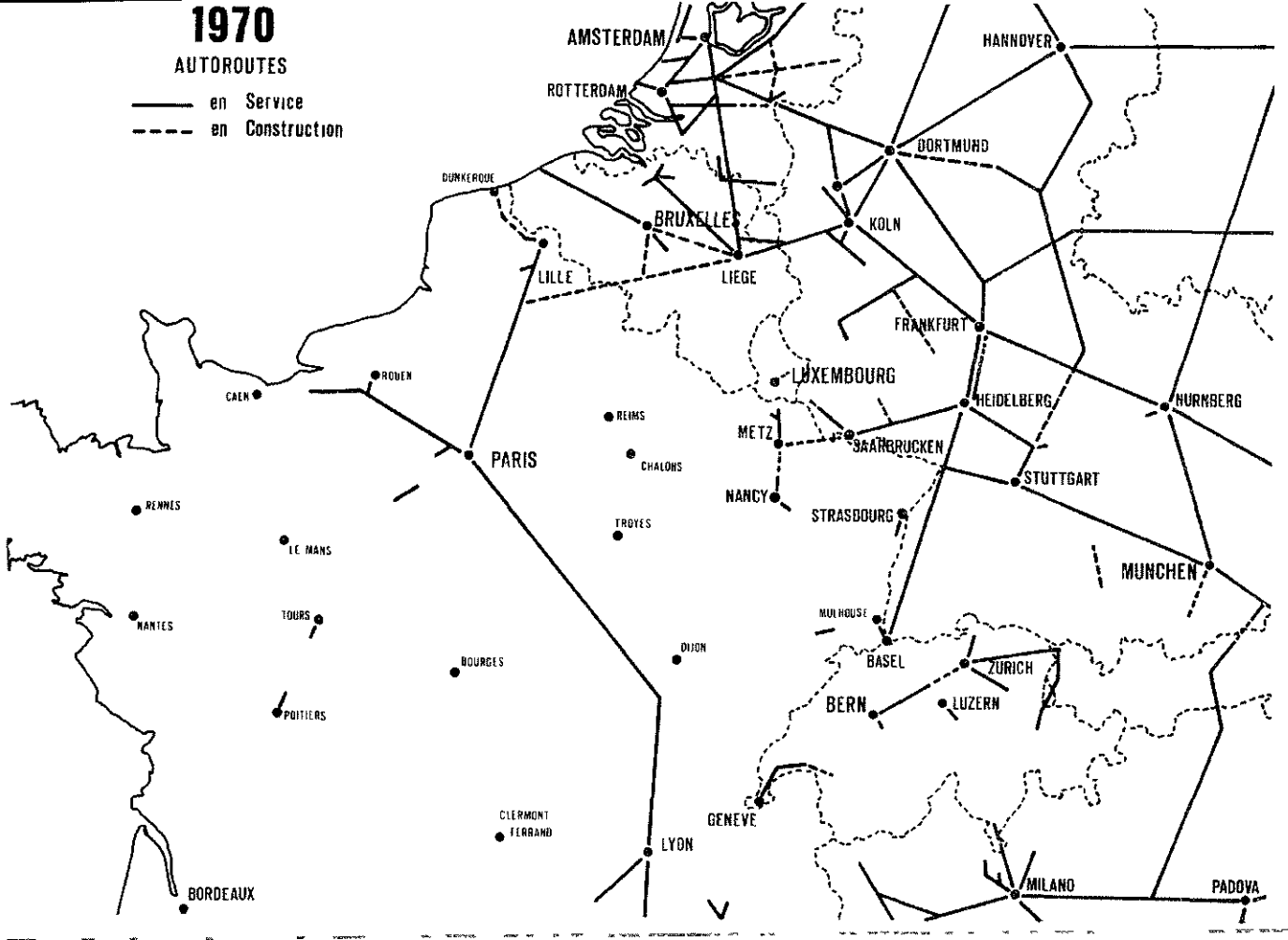
La région, qui a nourri les espoirs et les premières réalités de l'Europe communautaire, commence à sentir qu'elle pourrait en être bénéficiaire.

Légitime moisson de bienfaits futurs après les semailles de l'idée européenne...

1970

AUTOROUTES

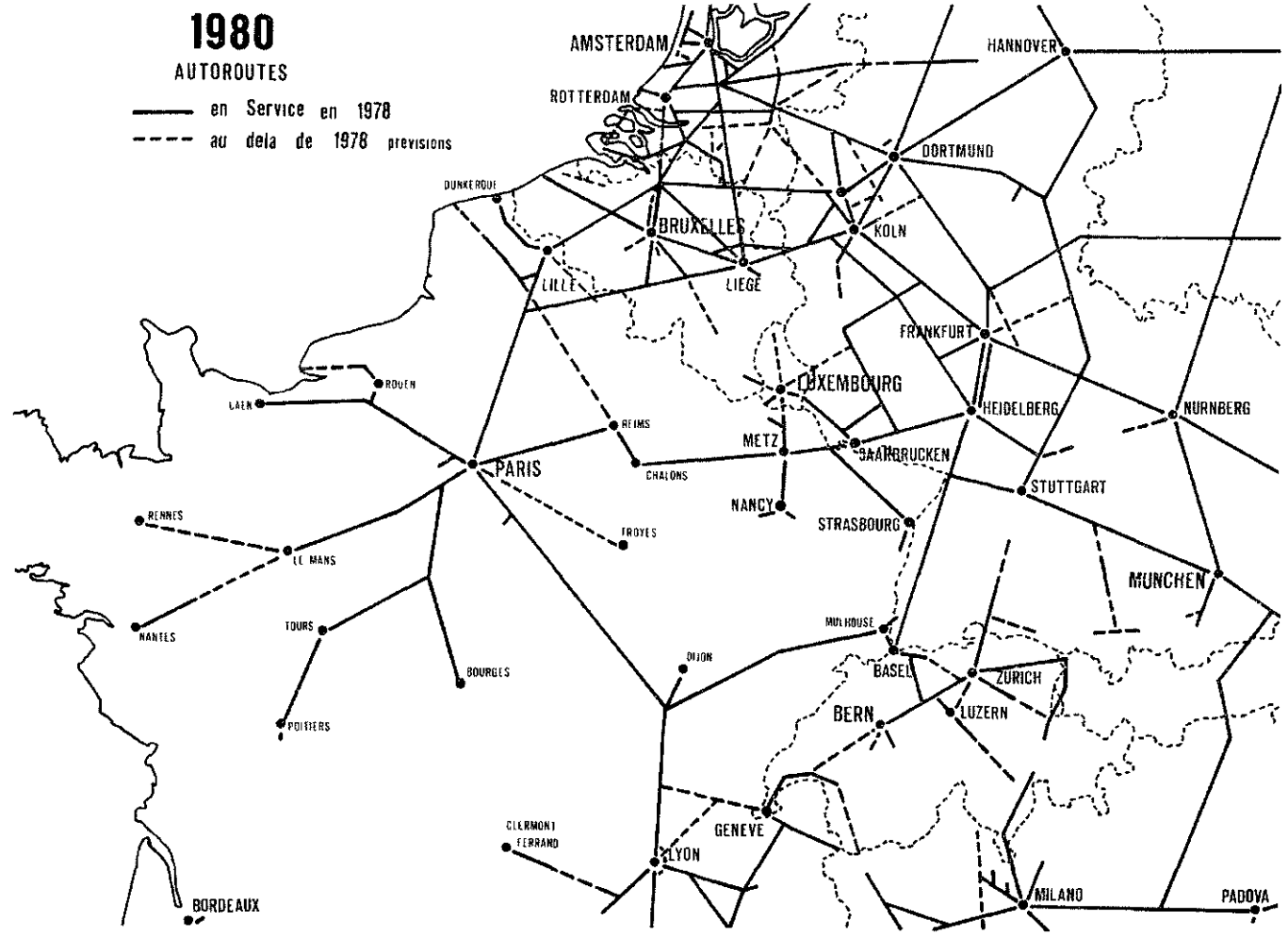
— en Service
- - - en Construction



1980

AUTOROUTES

— en Service en 1978
- - - au dela de 1978 previsions



la place de la Lorraine dans le développement du réseau autoroutier européen

Peut-on parler de stratégie autoroutière en Lorraine ? A tout le moins, il convenait de tirer parti des options nationales dans le sens des intérêts régionaux, ce qui pouvait paraître une gageure si l'on se remémore avec quelles difficultés la construction des autoroutes a démarré en France.

La pénurie de crédits fut extrêmement contraignante et dans un premier temps l'effort s'est porté uniquement sur les sections d'itinéraires les plus fréquentées. La relative concentration de la population lorraine en des espaces privilégiés d'activité économique avait induit des trafics routiers assez localisés mais très importants sur l'axe Metz-Thionville (avec la desserte du bassin sidérurgique) ainsi que dans le bassin houiller. La traversée de Nancy par la RN 4 posait également des problèmes aigus et un contournement autoroutier (à trois voies) fut mis en service en 1955. Dès 1955 également, une des premières enquêtes « origine - destination » fut réalisée entre Metz et Thionville.

Mais à cette époque, l'esprit n'était pas encore tourné vers un réseau autoroutier. Le département de la Moselle joua en l'occurrence un rôle moteur en décidant de participer en 1960 pour 10 millions de francs au financement de l'autoroute Metz-Thionville. Ce financement s'est d'ailleurs concrétisé par l'exécution d'une section de l'autoroute et non par un fonds de concours. Commencée en 1960, la liaison fut achevée en 1964.

Prolonger cette autoroute vers le Sud pour éviter la traversée de

Metz s'imposait évidemment. Un contournement fut étudié qui devait non seulement permettre l'écoulement du trafic de transit mais, en outre faciliter la pénétration dans l'agglomération messine. Une solution originale empruntant une « trouée verte », a été envisagée entre les quartiers Nord-Ouest et Sud-Est de l'agglomération.

Emporter l'adhésion pour une solution de ce genre, n'est jamais chose aisée. Une étude paysagiste très poussée a permis dès 1957 de vaincre les appréhensions de nombreux messins ; on peut dire aujourd'hui que le résultat a dépassé les espérances et que les accès à

Metz par l'autoroute de contournement ont contribué à faire valoir les beautés du site qui, à l'époque, n'étaient connues que des seuls promeneurs du dimanche. Le résultat est particulièrement heureux à l'heure actuelle car, depuis 15 ans, les embarras de la circulation s'étant considérablement accrus, l'autoroute débouchant au cœur de la ville est utilisée pour de nombreux déplacements urbains qui bénéficient de la présence de quatre échangeurs.

Si le bassin sidérurgique était dès lors bien relié à Metz, le bassin houiller restait, quant à lui, isolé alors que l'autoroute allemande

La Lorraine, engagée dans une profonde mutation de ses structures et de son économie, fournit un exemple particulièrement démonstratif de l'effet d'entraînement que l'on peut attendre de la réalisation d'une grande trame routière orientée vers l'avenir, qui s'affirme en l'espèce comme l'acte initial du nouvel essor d'une région.

L'ouverture des frontières, riche de possibilités d'accès aux débouchés européens, trouve la Lorraine handicapée en raison du traumatisme qu'ont subi ses principales industries traditionnelles et du vieillissement d'une partie de ses structures.

Le risque de se trouver cantonnée dans une fonction périphérique a été perçu avec lucidité et écarté avec vigueur. Il n'est d'avenir que dans la construction d'un ensemble dynamique s'insérant hardiment dans le nouvel espace économique que constituent les régions actives de l'Europe du Nord-Ouest.

Jean POZZI

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
chargé des circonscriptions d'inspection
générale Lorraine et Alsace.

Extrait du « MONITEUR » n° 11 du
17 mars 1973.

Mannheim-Sarrebruck allait être achevée en 1965. L'autoroute Saint-Avold-Sarrebruck a été entreprise dès 1961, tout d'abord à l'intérieur même du bassin houiller dont elle constitue l'artère maîtresse.

Quelques tronçons d'autoroutes ne constituent cependant pas un réseau ; c'est pourtant une excellente amorce car rapidement leur assemblage permet une valorisation de l'investissement initial, ce qui fut fait dans un deuxième temps mais non sans difficultés financières, au mieux de l'aménagement régional.

Le bassin houiller ne devait pas être relié seulement à la Sarre mais aussi bien sûr au reste de la Lorraine. Sa liaison avec Metz, aujourd'hui achevée, ne fut pas reconnue comme autoroute de dégagement et le principe du péage a dû être accepté malgré certaines réticences.

Celui-ci put être évité pour la liaison Metz-Nancy qui constitue un axe structurant absolument essentiel pour la métropole lorraine, à l'intérieur de laquelle la croissance urbaine s'organise dans le cadre « d'agglomérations étendues » : Metz bassin sidérurgique — Thionville au nord et Nancy-Toul-Lunéville au sud, associées et solidaires.

Ici encore, la cadence des travaux s'est cependant ressentie des aléas budgétaires et la liaison Nancy-Metz, qui a coûté 500 millions de francs, vient seulement d'être mise en service. Elle doit être dans quelques mois reliée au contournement Sud de Nancy, lui-même en cours de prolongement jusqu'à Toul.

Il en résultera alors une sorte de réseau primaire lorrain constitué par les axes Nancy-Thionville et Metz-bassin houiller, bien ouverts vers le Nord sur le bassin sidérurgique et vers le Sud sur Toul et sa zone industrielle, les Vosges et Lunéville.

Des compléments de courte longueur sont déjà prévus et ils seront probablement réalisés avant la fin du VII^e Plan : de Nancy vers Flavigny et Dombasles, amorce de futures voies express vers Epinal et Saint-Dié ainsi que de Thionville vers Luxembourg, ce qui donnera de nouveaux raccords avec les réseaux allemands et belges à moyen terme.

Mais, entre-temps, la politique autoroutière a changé : l'heure est aux grandes liaisons ; il était temps.

Le réseau que nous venons de décrire risquerait d'apparaître un simple appendice des réseaux des pays voisins, beaucoup plus denses. L'autoroute A 4 Paris-Metz, dont on se rappelle les polémiques qu'elle a soulevées au printemps 1970, prolongée jusqu'à Strasbourg par l'A 34, ainsi que vers Sarrebruck et Francfort par l'A 32, outre son intérêt européen, apparaît comme absolument essentielle pour le désenclavement de la Lorraine (rappelons qu'une fraction de l'autoroute Metz-Sarrebruck a été financée par un prêt de la banque européenne d'investissements, montrant l'intérêt européen de cette liaison). L'accélération décidée par le Président de la République doit aboutir à la mise en service fin 1976 de la liaison Paris-Metz-Strasbourg.

Est-ce à dire que, d'ores et déjà, les retards accumulés auront été rattrapés, les liaisons d'intérêt national ou international correctement assurées pour les trafics enregistrés et les objectifs régionaux satisfaits en ce domaine ?

Certes la Lorraine se trouvera structurée et désenclavée par son réseau autoroutier.

Mais ne faut-il pas envisager en un quatrième temps une restructuration profonde de l'espace français, grâce à une participation encore plus accrue des autoroutes.

La carte des réseaux européens en 1980 illustre un fait frappant : le réseau lorrain s'apparente à la fois aux réseaux étrangers, qu'il jouxte, par sa relative densité et au réseau français par le petit nombre de liaisons qu'il assure, essentiellement vers Paris et ceci au détriment des relations interrégionales.

Le caractère artificiel d'une pareille situation n'est pas contestable alors que, depuis toujours, la géographie désigne la Lorraine comme région de passage du Nord vers le Sud aussi bien que de l'Est vers l'Ouest.

Le maillage général qui s'impose en France comme ailleurs et intégrera à une échéance plus ou moins lointaine les relations des régions entre elles, conduit à envisager en priorité une liaison rapide vers Dijon et Lyon.

Les études en sont actuellement menées et il est réconfortant de savoir qu'elles tiennent compte de recherches théoriques sur l'intégration des avantages indirects dans

les calculs économiques appliqués aux routes.

Leur aboutissement facilitera sans nul doute le dialogue entre les administrations centrales et les régions pour l'établissement des prochains programmes autoroutiers (au-delà de 1978) puisque de plus en plus ceux-ci devraient prendre en compte les impératifs de l'aménagement régional du territoire.

J. BOTTON

M. MESSMER à Metz, à l'issue de l'inauguration de l'autoroute Nancy-Metz.

16-12-1972

Extraits

Elle a l'incomparable avantage de rapprocher Metz et Nancy, les deux principales villes de la Lorraine. L'histoire leur a fait mener une vie différente et souvent agitée. Elle les a par deux fois en moins d'un siècle, séparées par une frontière que nos ennemis d'hier voulaient définitive et infranchissable. Parfois concurrentes, souvent méfiantes, les deux villes ont entrepris il y a peu d'années, de conjurer leur destin dans le cadre de la région qu'appellent les nécessités de l'administration et de l'économie modernes. Elles savent qu'aucune d'entre elles ne peut, à l'heure de l'Europe, peser dans le destin national d'un poids suffisant pour présenter seule une région si riche en hommes et si active dans l'économie.

La politique d'aménagement du territoire qui s'est attachée à créer des métropoles d'équilibre, pour faire contrepoids à la région parisienne, a conduit ici à former une métropole dont la proche frontière renforce la nécessité et accroît les chances. Rien n'est en effet plus exemplaire que d'unir les villes où s'est forcé au cours des siècles le patriotisme des Lorrains.

les voies navigables en Lorraine, maillon de la construction européenne

La Moselle canalisée relie la Lorraine aux grands ports des nations voisines

Les travaux de canalisation de la Moselle à grand gabarit (aménagement pour les bateaux de 1.500 tonnes) marquent une étape importante au moment où vient d'être inaugurée par le Premier Ministre, l'autoroute Nancy-Metz-Thionville.

En effet, à compter du 15 décembre 1972, la section de Moselle canalisée accessible au grand gabarit, c'est-à-dire par les bateaux de 1.500 tonnes et les convois poussés de 3.200 tonnes, atteint le port de Nancy-Frouard, concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe-et-Moselle.

Compte tenu de la mise en service déjà effectuée le 30 octobre 1972, de la section Blenod-Custines, c'est

à partir du 15 décembre 1972 que l'ensemble de la section Metz-Port de Nancy-Frouard est devenu accessible au grand gabarit.

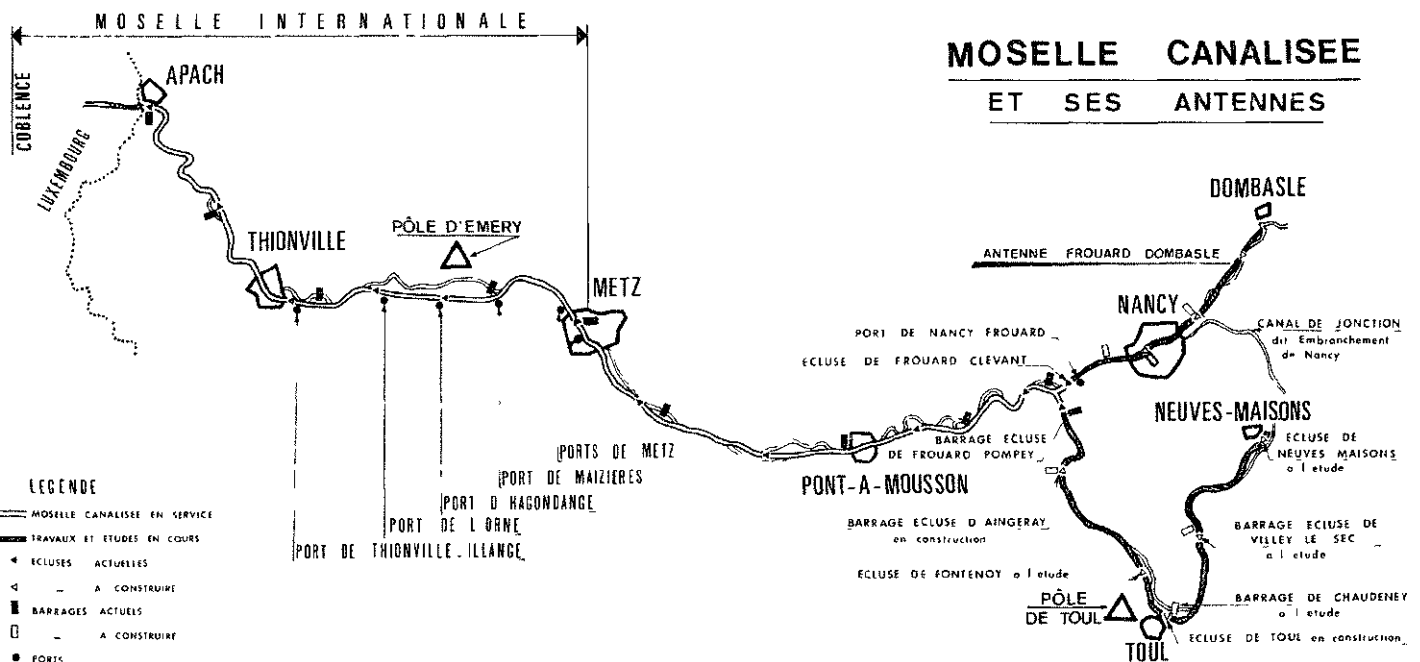
Il convient de souligner que cette section de la Moselle canalisée prolonge la Moselle Internationale (section Metz-Coblence) inaugurée par les trois Chefs d'Etat : le Général de Gaulle, la Grande Duchesse Charlotte du Luxembourg et le Président Lübke, le 26 mai 1964.

Il convient de souligner en outre l'heureuse circonstance de la mise en service simultanée de l'autoroute Nancy-Metz-Thionville et de la Moselle canalisée au grand gabarit jusqu'au port de Nancy-Frouard et Metz, mise en service qui assure la continuité jusqu'à Nancy-Frouard de cette véritable autoroute fluviale que constitue maintenant la Moselle au grand gabarit entre Nancy-Frouard et Coblence, les ports du

Rhin jusqu'à Rotterdam et Anvers vers l'aval, Bâle vers l'amont, les ports du Mittelland-Kanal et du Rhin-Main-Danube jusqu'au port de Nüremberg, récemment mis en service.

La Moselle canalisée contribue à la survie et à la restructuration nécessaire de la sidérurgie lorraine

L'abaissement du frêt qu'a permis la Moselle canalisée au grand gabarit, à la fois pour les minerais et combustibles fossiles importés d'Allemagne et des pays d'outre-mer, et pour les produits finis ou demi-produits destinés à l'exportation, a fourni aux sidérurgistes lorrains, dès sa mise en service en



1964, des possibilités d'approvisionnement et d'acheminement des produits fabriqués aux meilleurs prix.

Le développement spectaculaire du trafic qui a augmenté régulièrement de plus d'un million de tonnes par an depuis 1964 pour atteindre près de 7 millions de tonnes en 1972, dans la région de Thionville, témoigne de l'importance de cette desserte par la voie d'eau au grand gabarit pour les usines de la Lorraine Nord, bien situées par rapport à la voie d'eau (principalement à Thionville, Illange, Uckange, Mondelange, Hagondange).

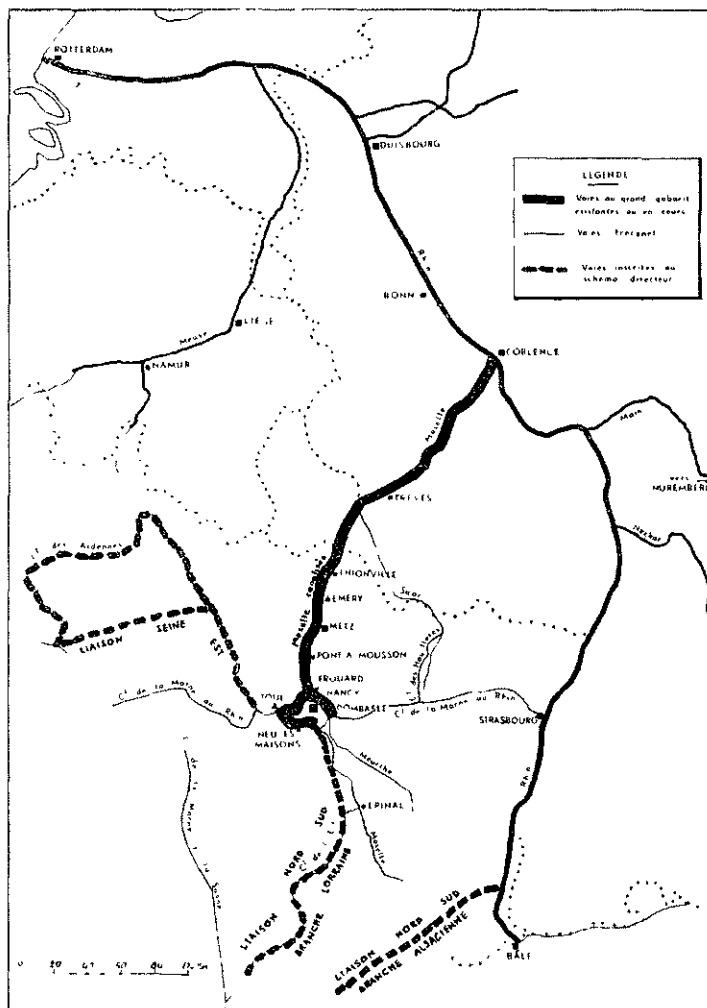
Il est remarquable de constater que les usines dont la fermeture a dû être envisagée, sont celles qui ne sont pas situées en bordure de la voie d'eau.

Les ports lorrains du centre (Maizières-les-Metz, Talange, Metz, Pagny, Pont-à-Mousson) ont également connu un développement très encourageant au fur et à mesure de l'avancement des travaux de canalisation, et ce développement est de bon augure pour les ports lorrains Sud : Nancy-Frouard, Toul, Neuves-Maisons, Jarville et Dombasle, dès qu'auront été menés à leur terme, les travaux de canalisation en cours sur la Moselle entre Frouard et Neuves-Maisons et les travaux de canalisation projetés sur la Meurthe (opération dite antenne Frouard-Dombasle).

Cette dernière opération est engagée au nom du département de Meurthe-et-Moselle, futur concessionnaire.

La Moselle et ses antennes, éléments structurants de l'aménagement du territoire lorrain

L'effet d'induction de la voie d'eau au grand gabarit est manifeste pour la région Nord de la Lorraine. A l'effet favorable sur la restructuration, déjà souligné, à l'égard de la sidérurgie, s'ajoute l'implantation de très importantes industries céréalières, notamment autour du port de Metz (concedé à la Société du nouveau port de Metz, avec le concours actif de la Chambre de Commerce et du département de la Moselle).



Il convient de souligner également l'implantation récente le long de la Moselle de deux centrales thermiques et d'une raffinerie.

La création en cours du pôle d'Emery va donner l'occasion à cet effet structurant de s'affirmer encore davantage, conjointement avec l'autoroute, la voie ferrée et le pipeline. Cet ensemble constitue un « axe économique » remarquable.

Le pôle industriel de Toul dont la desserte doit être assurée par la Moselle canalisée en fin de 6^e Plan, constituera conjointement avec la route 4, élargie à 4 voies, un nouveau terrain d'élection pour l'implantation d'industries nouvelles.

Ce pôle industriel de Toul sera rapidement complété par la zone industrielle de Neuves-Maisons, elle-même desservie dès la fin du 6^e Plan par la Moselle canalisée en même temps que l'important centre sidérurgique de Neuves-Maisons qui utilise 4.000 ouvriers, et dont le maintien en activité est vital pour la région.

Le projet de l'antenne Frouard-Dombasle est également conçu en vue de l'accueil d'industries nouvelles en même temps que dans l'optique du développement des soudeuses dans la région de Dombasle.

Ces industries de la soude tirent en effet leur existence d'une ressource en sel spécifiquement lorraine et les industries induites (chlore et dérivés, notamment chlorure de vinyle, matières plastiques) seront favorisées par la canalisation de cette section de Meurthe conçue comme une opération à buts multiples.

Le projet s'intègre étroitement dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Nancy-Toul-Lunéville et fournira l'occasion d'une opération d'urbanisme très intéressante, le déclassement de l'ancien Canal de la Marne au Rhin dans la traversée de Nancy fournissant l'occasion d'une libération des emprises au profit d'une autoroute urbaine.

Ces effets favorables de la voie d'eau sont consacrés par des participations importantes des collectivités intéressées, départements de Meurthe-et-Moselle et de Moselle, District Urbain de Nancy. Ces participations atteignent 22 % pour les travaux de la Moselle et 48 % pour l'antenne Frouard-Dombasle.

Cet important effort traduit la prise de conscience par ces collectivités de l'importance du rôle structurant de la voie d'eau pour l'équipement de la Lorraine Sud comme pour l'équipement déjà réalisé, et qui s'affirme chaque jour davantage, de la Lorraine Nord.

L. MOINEAU

Chef du Service de la Navigation de NANCY.

M. BOILEAU : Président du Conseil général de la Meurthe-et-Moselle

Jusqu'à présent quand on parlait de la Lorraine, on parlait surtout de l'industrie sidérurgique, mais je crois qu'il y a une carte très importante à jouer, c'est la carte de l'industrie chimique. Avant la guerre, la vallée de la Meurthe était considérée comme la capitale de l'industrie chimique avec des usines comme SOLVAY et, à l'époque, les soudières de la Madeleine.

Si l'on peut conjuguer la fabrication de l'éthylène de Carling avec le chlore de Dombasle, on produira des chlorures d'éthylène, et qui dit chlorures d'éthylène dit matières plastiques et par conséquent on peut prévoir un développement extraordinaire pour cette région à condition d'assurer la prospérité des établissements déjà installés. Il fallait qu'elle soit concurrentielle sur le plan européen, et pour qu'elle le devienne elle avait besoin de moyens de transports adaptés, c'est-à-dire qui produisent le meilleur coefficient de rentabilité : c'est indiscutablement la voie navigable qui répond le mieux aux exigences de l'industrie chimique dont la production est lourde et relativement peu chère.

Or, c'est avec une certaine stupefaction qu'on a appris il y a quelques années que le projet de liaison Nord-Sud qui primitivement prévoyait la canalisation de la Meurthe était abandonné. On délaissait complètement cet-

te vallée au profit de la canalisation de la Moselle.

Ce n'est qu'après de nombreuses interventions du conseil général à qui par ailleurs on demandait de participer financièrement à la canalisation de la Moselle, que nous avons obtenu que la mise à grand gabarit de la Meurthe soit inscrite comme grand projet au VI^e Plan, avec cependant la particularité suivante, c'est que l'Etat n'intervient que pour 52 % dans le coût de l'opération, le district de Nancy acceptant 18 % et le département 30 % de la dépense : effort financier énorme pour un département et unique pour un programme d'intérêt national.

Si le district de Nancy est intervenu pour 18 % c'est parce que pour lui cela règle une question de pénétrante routière à travers Nancy.

Qu'est-ce que Paris ? C'est 19 % de la population et 2/1000^e de la superficie de la France, et Paris a absorbé tout au moins dans certains domaines, 50 % des investissements du V^e Plan. Alors, je pense que le déséquilibre entre Paris et la Province c'est avant tout un déséquilibre financier et que vue d'une façon très large, on ne peut concevoir une régionalisation que si elle permet de retirer des investissements à Paris pour les remettre en province de façon à établir un équilibre non seulement administratif mais également financier entre Paris et la province.

les voies ferrées

Les voies ferrées transportent en Lorraine des tonnages considérables. La région vient nettement au premier rang des régions françaises pour le trafic des marchandises de la S.N.C.F. : le trafic total en wagons complets (expéditions + arrivages + trafic interne) dépasse 90 millions de tonnes, c'est-à-dire le quart du trafic national.

A l'intérieur de la région, le flux de transport de marchandises par fer est quatre fois plus élevé que le flux de transport par route et huit fois plus élevé que le flux de transport par voie d'eau.

Le trafic voyageur est lui-même important bien que l'essentiel se fasse sur des distances assez courtes, en fonction des migrations alternantes.

Deux directions régionales de la S.N.C.F. sont établies en Lorraine, centrées respectivement sur Metz et sur Nancy.

la direction régionale S.N.C.F. de Nancy

La Région SNCF de Nancy s'étend sur un territoire couvrant en totalité les départements des Vosges et de la Haute-Saône et en partie ceux de Meurthe-et-Moselle, Meuse et Haute-Marne. Ces départements présentent une gamme d'activités économiques variée :

- industries extractives (minerai de fer, sel gemme) et industrie métallurgique surtout dans la partie nord,
- industrie automobile à Vesoul,
- industrie chimique dans le secteur de Dombasle,
- industrie textile plus particulièrement dans la région vosgienne,
- industrie du bois,
- exploitation de sources d'eaux minérales (Vittel et Contrexéville),
- industries alimentaires : minoteries, conserveries, laiteries, fromageries et brasseries,
- culture et élevage plus particulièrement dans la partie Ouest et Sud.

C'est surtout un rôle de transit que joue la Région ferroviaire de Nancy.

Elle est en effet traversée par de grands axes de communications dont deux des plus importants ont d'ailleurs leur intersection à Nancy : Paris-Strasbourg-l'Allemagne d'une part, le Nord-la Lorraine-la Vallée du Rhône d'autre part.

Il ne faut pas oublier l'important axe Paris-Mulhouse-Bâle-l'Allemagne et la Suisse, axe sur lequel on trouve à son intersection avec celui Lorraine-Vallée du Rhône l'important centre ferroviaire de Culmont-Chalindrey par où transitent ou aboutissent également les trains de l'axe Lille-Laon-Reims-Dijon.

Indépendamment de ces grands itinéraires, le réseau de la Région

comporte d'autres lignes de diverses importances, l'ensemble s'étendant sur un peu plus de 1.700 km dont près de 900 à deux voies ou plus.

Les lignes sont équipées en fonction de la densité du trafic.

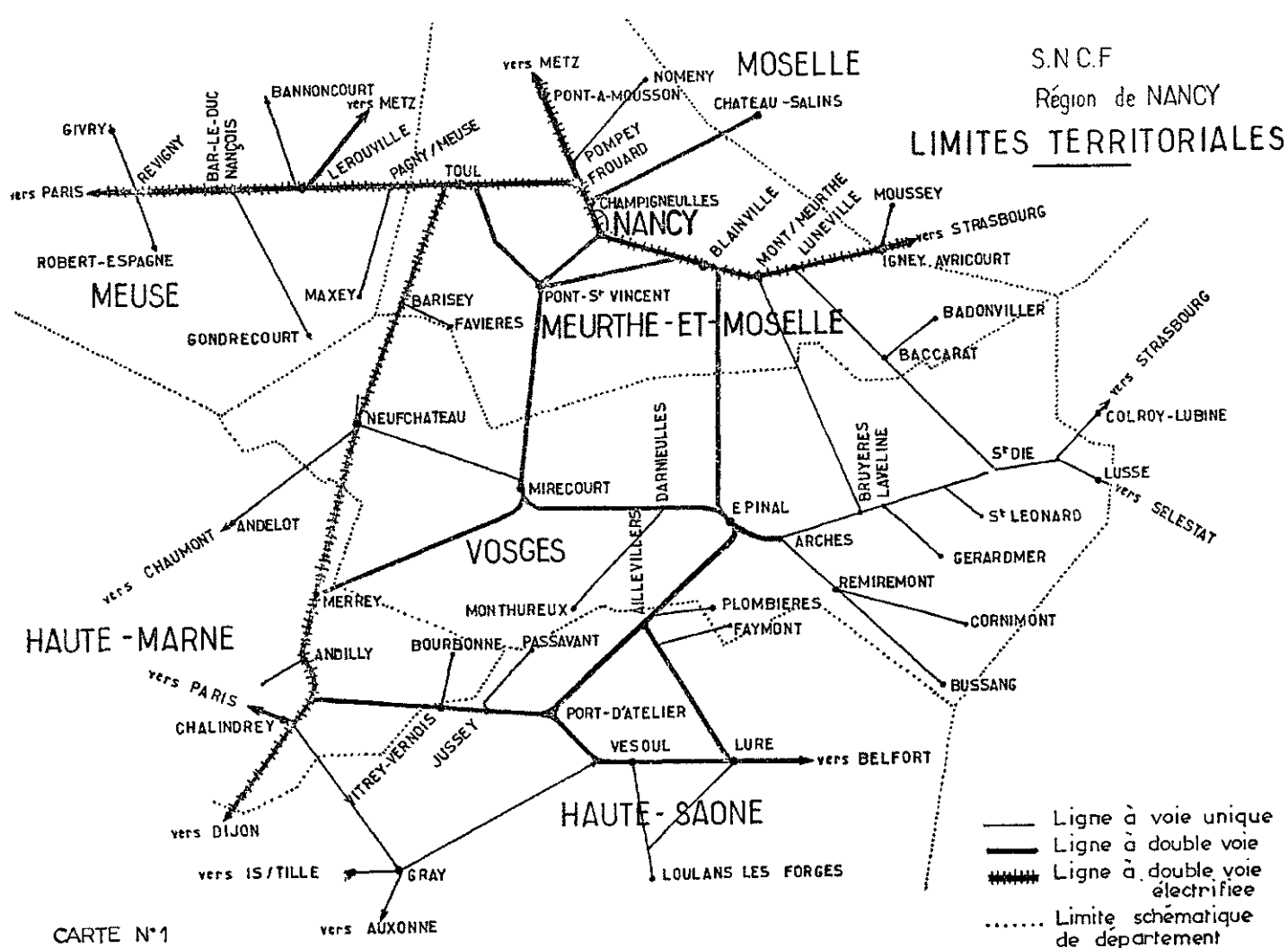
- 320 km de signalisation automatique,
- 370 km de voies principales électrifiées,
- 660 km où la circulation des trains est régulée par le poste de commandement de Nancy.

Moyens moteurs

Pour assurer le service des trains, tant sur son territoire que sur celui des Régions voisines, les moyens suivants sont gérés par la Région de Nancy :

- *dépôt de Culmont-Chalindrey* :
 - une trentaine de locomotives électriques bi-courant pouvant circuler indifféremment sur ligne électrifiée en courant alternatif 25.000 volts/50 Hertz ou en courant continu 1.500 volts ;
 - une centaine de locomotives diesel de toute la gamme des puissances de 825 à 3.600 CV ;
 - une trentaine d'autorails ;
- *entretien de Nancy* :
 - plus de 200 véhicules pour trains de voyageurs (remorques, voitures et fourgons) dont une soixantaine de voitures « grandes lignes ».

Par ailleurs, pour assurer les dessertes terminales et effectuer les manœuvres des locotracteurs, une quarantaine au total sont implantés dans les gares où l'importance du trafic le justifie.



Moyens personnels

L'effectif des services de la Direction est d'environ 550 personnes réparties entre un service administratif et des divisions commerciales, Contrôle de gestion, Personnel, Transport, Matériel et Equipement.

Chacune de ces trois dernières Divisions anime des établissements dont l'activité axée sur la fonction considérée s'étend sur une partie de la Région.

On trouve ainsi un ou plusieurs sièges d'établissements dans les villes suivantes :

- Aillevillers,
- Bar-le-Duc,
- Blainville,
- Commercy,
- Culmont-Chalindrey,
- Epinal,
- Mirecourt,
- Nancy,
- Neufchâteau,
- Saint-Dié et Vesoul.

Au total, c'est un peu plus de 8.500 personnes qui exercent une activité dans le cadre ferroviaire.

Trafic voyageurs

Pour l'ensemble de la Région, le nombre de billets vendus s'est élevé en 1972 à près de 5.500.000 dont un peu plus de 2.000.000 pour le trafic de la banlieue de Nancy.

L'importance administrative, universitaire et commerciale de l'agglomération de Nancy située à l'intersection de grands axes de communications, les nombreuses industries implantées dans ses environs sont la source de mouvements réguliers de voyageurs qui nécessitent, en particulier, une desserte « banlieue consistante ».

Pour le trafic voyageurs la gare de Nancy est la première de la Région et sur le plan national elle se hisse en 5^e position des grandes gares de province.

Desservie journallement par environ 180 trains, elle offre, de par sa position à la croisée de grands axes de communication, de nombreuses relations à moyenne et grande distances par trains ou voitures directs : Paris - Lille - Lu-

xembourg - Sarrebruck - Stuttgart - Munich - Vienne - Budapest - Bucarest - Innsbruck - Vintimille - Port-Bou...

Il en est de même sur le plan interrégional, de bonnes relations étant offertes avec Paris, Châlons, Strasbourg, Belfort, Besançon, Dijon et bien entendu Metz par la liaison METROLOR de type desserte cadencée.

Trafic marchandises

Pour assurer sa contribution au plan de transport national, la Région de Nancy, qui joue un grand rôle de transit du fait de sa traversée par de grands axes de communications, dispose de 2 triages.

Celui RO (régime ordinaire) de Blainville reçoit une vingtaine de trains directs en provenance des triages de Belfort, Châlons, Hausbergen, Langres, Lumes, Sarreinsming, Vaires, Woippy, Ambérieu,

Gevrey, St-Pierre-des-Corps et Villedieu-St-Georges. Viennent s'y ajouter une douzaine de trains omnibus amenant les wagons enlevés dans sa zone de desserte.

Il en trie les quelques 1.800 wagons et en forme une vingtaine de trains directs à destination de certains des triages ci-dessus et de quelques autres : Conflans, Les Aubrais, Troyes ainsi qu'une douzaine de trains omnibus de distribution régionale aux gares et embranchés destinataires.

Le second triage, Jarville, est un triage RA (régime accéléré). Il est journellement desservi par une trentaine de trains, en correspondance entre eux tout comme des trains de voyageurs, permettant ainsi des acheminements rapides. Les échanges se font avec les triages RA d'Epinal, Belfort, Strasbourg, Metz, Lumes, La Villette, Noisy, Juvisy, Perrigny, Lyon et Avignon. Quotidiennement, il trie en moyenne 450 wagons pour former les lots ou trains au départ.

En ce qui concerne le trafic propre à la Région, tant celui des gares que des embranchements particuliers dont le nombre est proche de 350, il s'est élevé en 1972 à un peu

plus de 8 millions de tonnes pour les expéditions et à près de 11 millions de tonnes pour les arrivages, les trafics les plus importants étant :

— à l'expédition :

— les minerais	1.900.000 tonnes
— les boissons	1.600.000 tonnes
— les produits métallurgiques	1.400.000 tonnes
— les pierres et terres	850.000 tonnes
— les produits chimiques	750.000 tonnes
— les matériaux et bois de construction	750.000 tonnes

— à la réception :

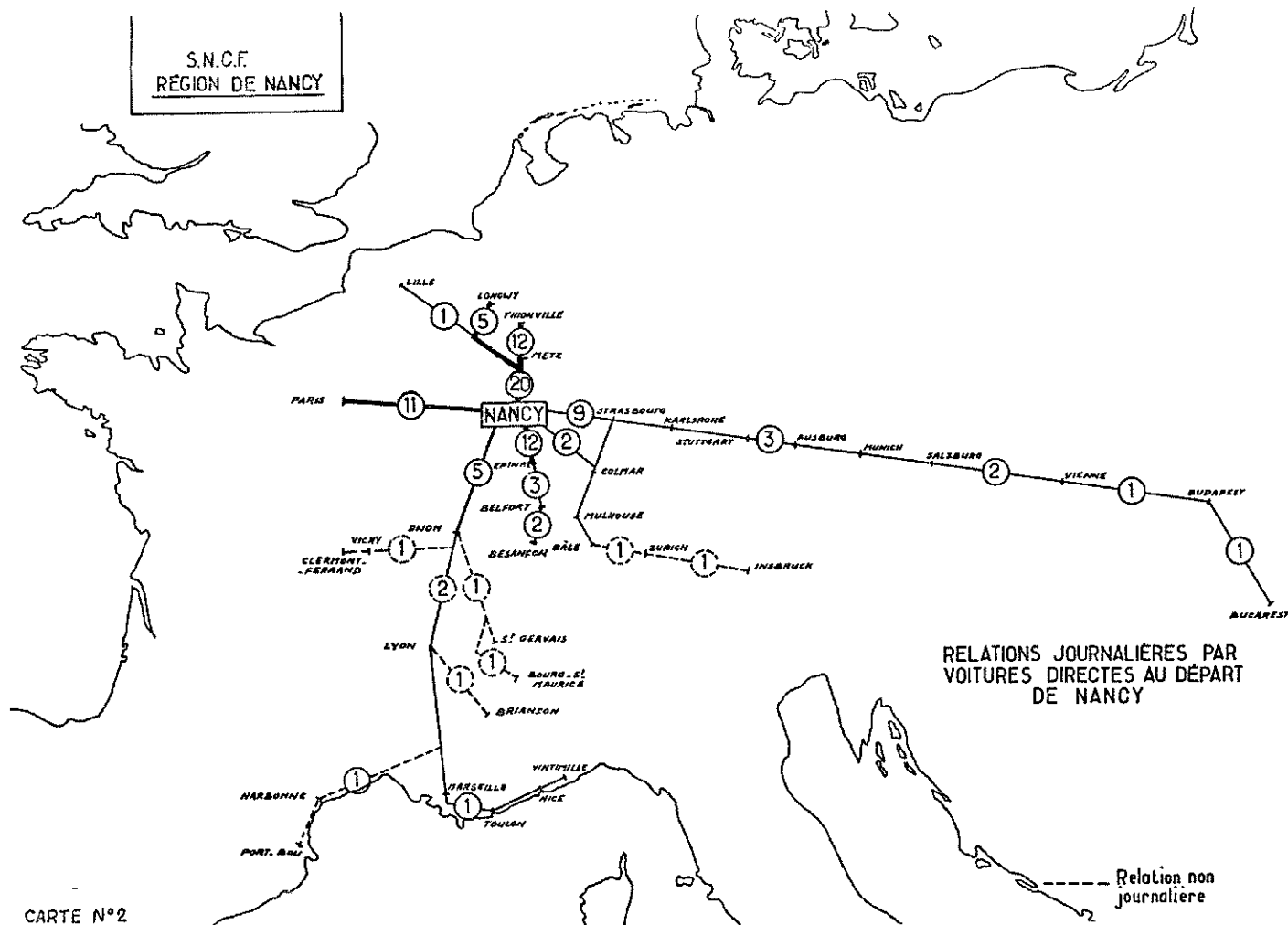
— les minerais	3.300.000 tonnes
— les combustibles minéraux ..	3.200.000 tonnes
— les combustibles liquides ..	1.100.000 tonnes
— les produits métallurgiques ..	1.000.000 tonnes

Il faut ajouter que devant le développement du trafic des trans-containers, deux chantiers spécialisés dotés chacun d'un portique d'une puissance de 50 tonnes ont été installés, l'un à Nancy pour desservir l'agglomération nancéenne et les zones industrialisées du sud

du département de Meurthe-et-Moselle, l'autre à Epinal pour la desserte de l'agglomération et les vallées vosgiennes voisines.

M. CASTILLE

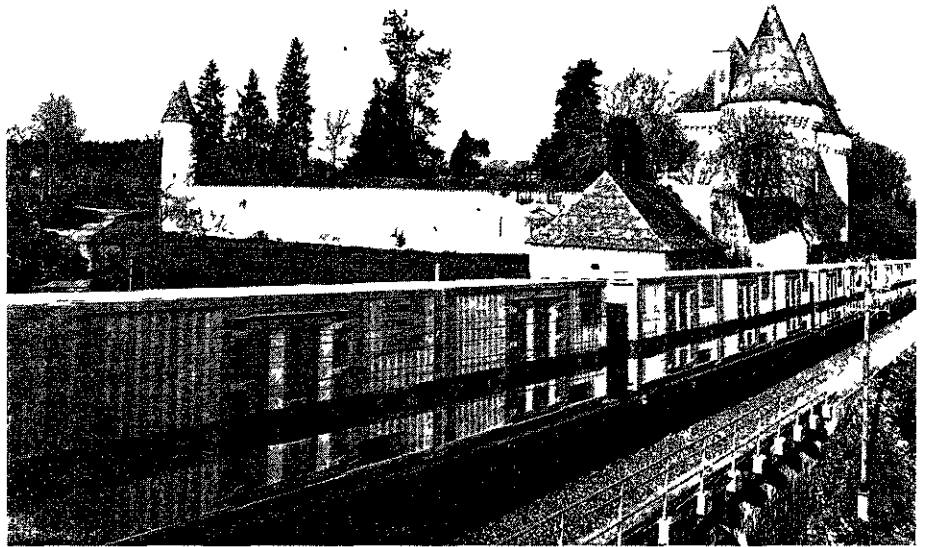
Directeur Régional de la SNCF à Nancy



Les infrastructures

Le réseau ferroviaire de la direction régionale de Metz s'est constitué au fil de l'histoire sous l'impulsion de deux vocations locales et internationales inscrites dans la géographie industrielle et les axes naturels de communication.

C'est à Metz que se croisent les deux grands itinéraires internationaux Paris-Saarbrücken et l'Allemagne, Bénélux-Suisse-Italie, et les deux grands itinéraires nationaux Pas-de-Calais-Nord-Alsace et Lorraine-Vallée du Rhône. Si l'on mentionne en outre la transversale régionale Thionville-Sarreque-mines-Strasbourg, ainsi que quelques autres liaisons entre les bassins industriels et miniers, le réseau de la région comprend 1.000 kilomètres de lignes dont 710 à deux voies ou plus.



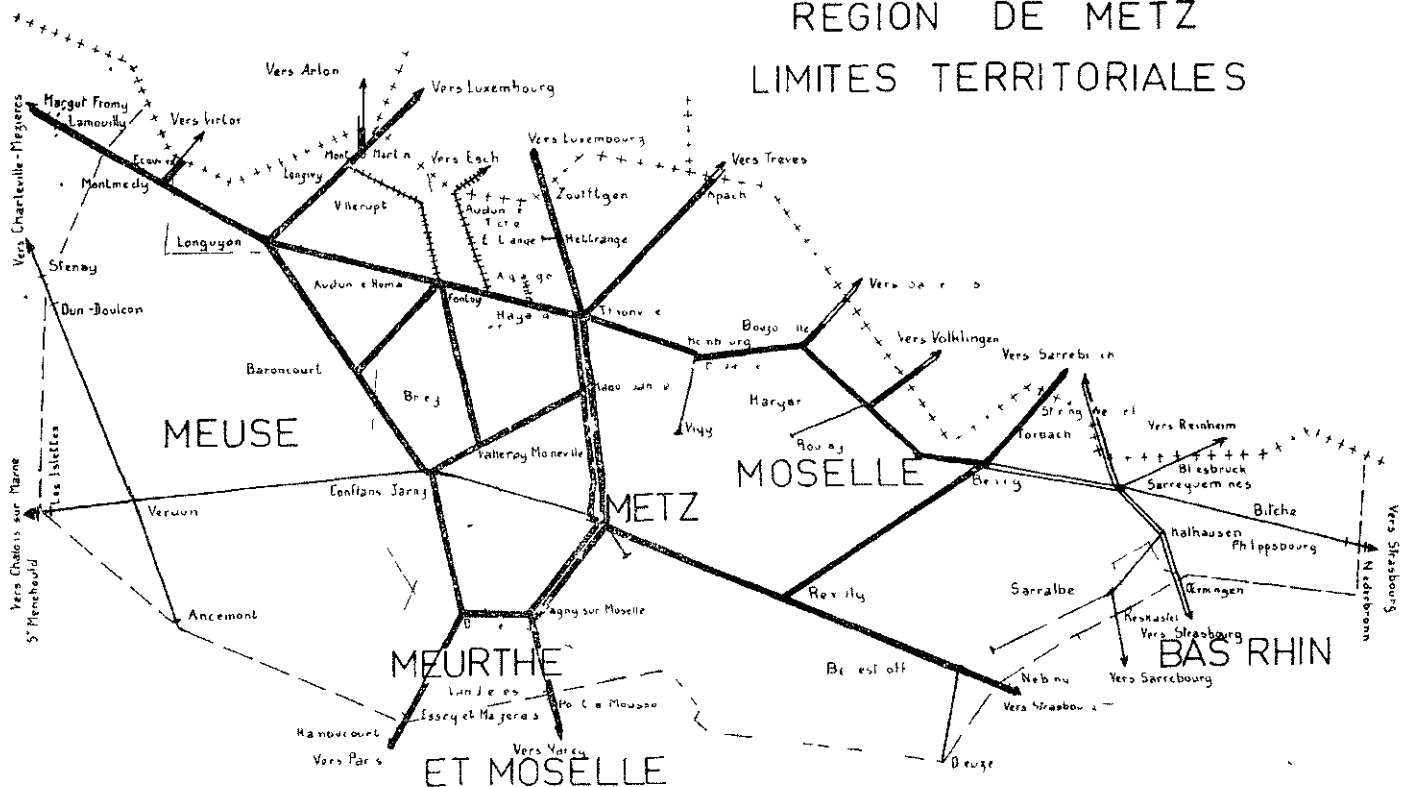
Régime accéléré — Train de conteneurs

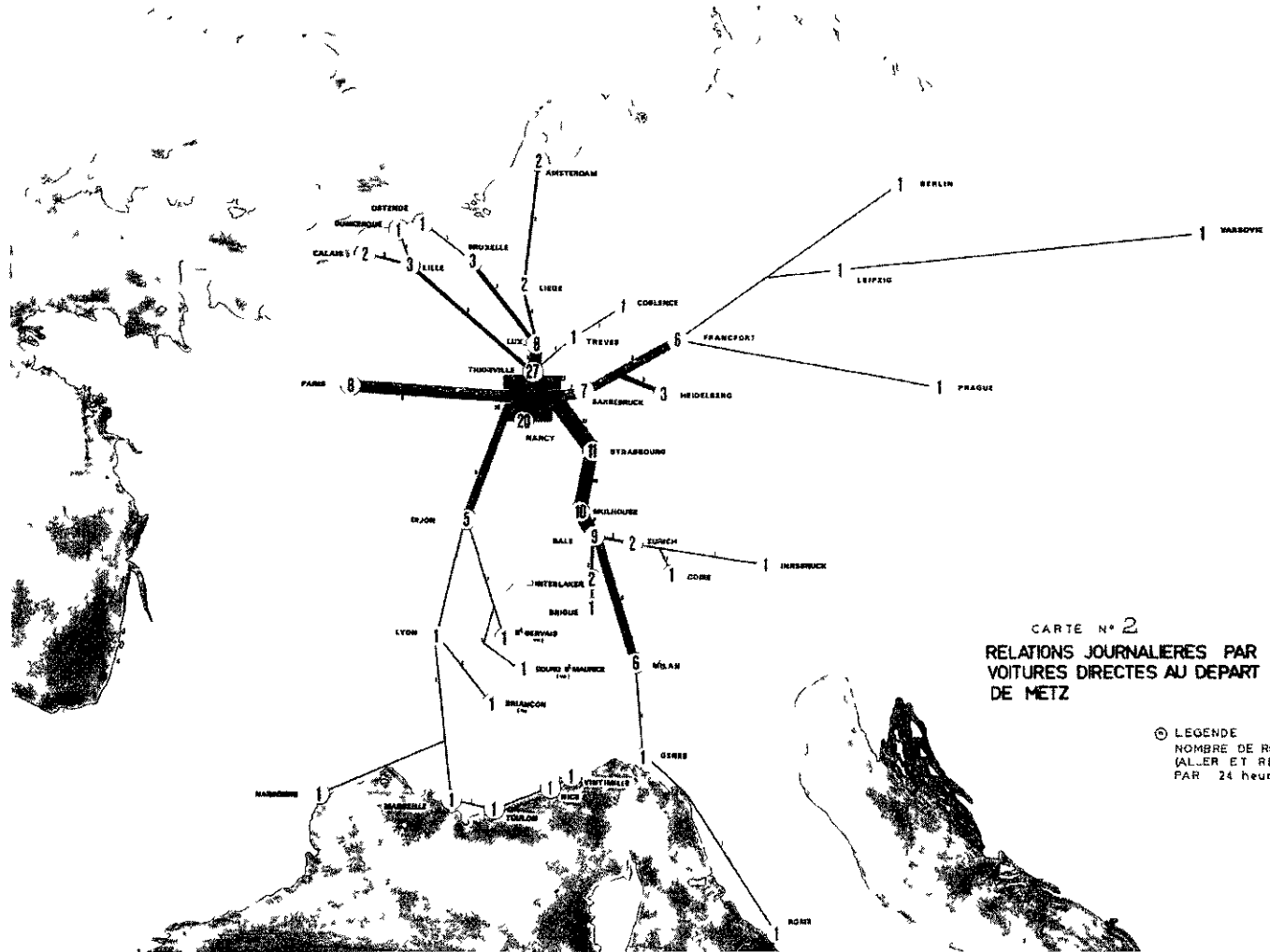
- ==== double voie
- d° — électrifiée
- simple voie
- +++++ — d° électrifiée

CARTE N° 1



RÉGION DE METZ
LIMITES TERRITORIALES





CARTE N° 2
RELATIONS JOURNALIERES PAR
VOITURES DIRECTES AU DEPART
DE METZ

⊙ LEGENDE
NOMBRE DE RELATIONS
(ALLER ET RETOUR
PAR 24 heures

Elles sont dotées des équipements les plus modernes : 400 km de signalisation automatique, 680 km de régulation par le poste de commandement de Metz, 1.425 km de voies principales électrifiées en courant alternatif 25.000 volts 50 Hertz.

Les moyens en matériel et en hommes

Les établissements du chemin de fer

Pour assurer le service des trains en collaboration avec les régions ferroviaires voisines, tant sur leur territoire que sur le sien, la région de Metz entretient et gère une centaine de locomotives électriques au dépôt de Thionville, une centaine de locomotives et une centaine d'automotrices à moteur diesel au dépôt de Metz, près de 300 voitures à voyageurs à l'Entretien de Metz.

L'étal-major de la direction à

Metz comprend six cents personnes réparties entre un service administratif, des divisions Commerciales, Contrôle de Gestion, Personnel, Matériel, Transport et Equipement, ces trois dernières divisions animant des établissements locaux dont l'activité concerne la fonction considérée.

Leurs sièges se trouvent à Metz, Woippy, Conflans, Longwy, Longuyon, Thionville, Bening, Sarreguemines, Forbach.

Au total, c'est un peu plus de dix mille emplois que la région ferroviaire de Metz apporte aux départements de Moselle, de Meurthe-et-Moselle et de Meuse, sur une partie desquels elle s'étend.

Le trafic voyageurs

De par sa situation de carrefour de plusieurs grands itinéraires la région dispose de relations ferroviaires étoffées qu'illustre bien le tableau des départs de la gare de

Metz. On y trouve en effet une étoile de « voitures directes » (c'est-à-dire sans nécessité de changer de train) à destination de : Amsterdam, Ostende, Dunkerque, Calais, Paris, Narbonne, Vintimille, Rome, Innsbruck, Heidelberg, Francfort, Prague, Varsovie, Berlin !...

Metz est également le centre d'une étoile interrégionale desservant de 5 à 20 fois par jour dans chaque sens Luxembourg (8), Paris (8), Nancy (20), Dijon (5), Strasbourg (11), Sarrebruck (7).

Enfin, s'agissant de transport de voyageurs, on ne saurait omettre de citer l'action que la SNCF, sous l'impulsion et avec la collaboration des autorités départementales, a développée avec Métrolor qui a transporté en 1972 85 millions de voyageurs kilomètres.

La région de Metz assure environ 3 % du trafic voyageurs de la SNCF, ce qui, rapporté au chiffre des populations desservies, situe l'importance du transport ferroviaire en Lorraine.

Le trafic marchandises

Une contribution du réseau régional, aux organisations nationales et régionales du transport, plus complexe encore, caractérise le domaine des marchandises.

Woippy, un des derniers construits des quelques 35 grands « triage-étapes » de la SNCF, est un maillon fondamental du plan de transport national du « Régime Ordinaire » celui qui est applicable en principe aux marchandises n'exigeant pas une grande rapidité d'acheminement.

Chaque jour, en moyenne, Woippy reçoit 80 trains directs RO en provenance des triages RO de Valenciennes (Somain), Achères, Orléans (les Aubrais), Tours (St-Pierre), Marseille (Miramas), Lyon (Sibelin et St-Germain), Dijon (Gevey), Mulhouse, Strasbourg (Hausbergen), en trie les quelques 3.000 wagons, forme et expédie 80 autres trains, directs RO pour les destinations énumérées ci-dessus, ainsi que de distribution régionale des wagons aux destinataires, gares et industriels directement embranchés.

Egalement fondamental est le rôle que joue le triage du Sablon à Metz, dans le plan de transport national des marchandises du « Régime Accélééré ». En effet, chaque jour, Sablon, échange avec les points frontières proches, le Nord (Dunkerque, Boulogne, Amiens, Lille), la Basse-Seine (Sotteville), Paris (Trappes, Juvisy, Noisy), la Vallée du Rhône (Marseille, Lyon-Guillotière, Dijon-Perrigny), l'Alsace (Strasbourg Cronenbourg Mulhouse, Belfort), Bâle, 80 trains RA concentrés en batteries d'arrivée et de départ offrant des correspondances, tout à fait analogues à celles des trains de voyageurs, qui permettent de donner aux wagons des acheminements rapides.

Le nombre de wagons triés quotidiennement pour former les trains au départ est en moyenne de 1.000.

Rôle national encore que celui du transit des 11 gares frontières de la région : 5 millions de tonnes par an avec la Belgique, 7,5 Mt avec le Luxembourg, 16 Mt avec l'Allemagne, 40 % du trafic international de la SNCF passe par la région de Metz.

Parlons enfin, de la contribution qu'apporte le réseau de la région ferroviaire de Metz aux échanges industriels de la Lorraine.

Sur les 375 embranchements particuliers installés par des entreprises industrielles et commerciales, dont la SNCF se félicite de voir le développement soutenu par les industries et les autorités publiques, sont enlevés ou livrés non seulement des groupes de wagons, mais des trains entiers.

A raison de 20.000 « Trains Complets » circulant chaque année on a pu dire que : toutes les 12 minutes démarrait un « TC » quelque part en Lorraine !

Comment mieux caractériser la puissance du chemin de fer en Lorraine qu'en citant quelques chiffres significatifs ; le trafic marchandises au départ des gares de la région ferroviaire de Metz représente annuellement 61 millions de tonnes, s'y ajoutent 12 millions entrant à ses frontières en provenance de l'étranger, au total 32 % des « expéditions » de toute la SNCF, et 17 % de sa production d'unités de trafic « tonnes-kilomètres ».

En tonnes-kilomètres le trafic de la région de Metz se place, de très loin, au premier rang des 25 régions ferroviaires de la SNCF.

L'avenir

Ainsi placé dans une province active et assuré d'y voir apprécier, sans doute plus tôt qu'ailleurs, ses qualités de moyen de transport le plus économe en espace, en énergie et en ces éléments vitaux que sont l'air et l'eau, face à un futur qui sera gravement marqué de pénurie à ces égards, le chemin de fer songe résolument à l'avenir :

- aux dessertes interurbaines en site propre, dont Métrolor est un essai encore bien modeste ;
- aux très grandes vitesses pour la pratique desquelles le prototype du train de l'avenir TGV 001 vient de montrer ces derniers mois la qualité et l'efficacité, immédiatement concrétisables, des solutions qu'il utilise ;
- aux infrastructures créées pour ces vitesses qui permettront au chemin de fer, à son tour, et à son échelle, d'accéder à l'âge de l'autoroute, et de mettre la Lorraine à une heure quarante-cinq de Paris ;
- au véritable « Métro-Marchandises » que deviendra l'artère actuelle, entièrement consacrée

au trafic marchandises, dégagé de la contrainte de laisser passer les voyageurs, libre de partir à toute heure, groupé en trains cargos réguliers de wagons hautement spécialisés ou de grands conteneurs de type maritime.

M. Roger FORRAY

Directeur régional
de la SNCF à Metz.

M. BLANCK : *Syndicat F.O.,
adjoint au maire d'Epinal.*

Le malaise lorrain frappe moins l'imagination d'un Vosgien que celle d'un Mosellan parce que la crise que nous avons subie dans les Vosges est bien plus ancienne que celle du Nord de la Lorraine.

On a commis deux erreurs qui ont consisté à concentrer au maximum l'industrialisation autour de deux pôles qui sont le nord de Metz et la région de Nancy. Si ces projets sont suivis d'effets, ils seront très néfastes à deux départements : la Meuse et les Vosges, dans la mesure où ces pôles deviendraient des aspirateurs de main-d'œuvre et provoqueraient une émigration dans les départements les moins forts de la Lorraine.

L'avenir économique de la Lorraine dépend des positions qui sont prises par la sidérurgie et par les houillères.

On a falsifié l'esprit régional en déportant la capitale par rapport à trois départements. L'idée de la région, si elle est admise, n'enchanté ni les Vosgiens, ni les Meusiens, ni les habitants du sud de la Meurthe-et-Moselle.

la Lorraine à la recherche d'un aérodrome

Un contexte très particulier

La desserte aéronautique lorraine est actuellement assurée par trois aéroports, deux pour la métropole (Metz-Frescaty et Nancy-Essey) et un pour les Vosges (Epinal-Mirecourt). Elle comprend cinq liaisons sur Paris, deux sur Lyon et une sur Lille et Mulhouse via Metz et l'ensemble du trafic s'est élevé en 1972 à environ 100.000 passagers dont près de 90.000 pour les vols réguliers. Un tel chiffre, rapproché du trafic de Strasbourg et de celui d'autres métropoles françaises ou européennes de même importance, laisse penser que de sensibles améliorations peuvent être apportées et a amené l'OREAM à se pencher sur ce problème dans le cadre du schéma d'aménagement de la Métropole Lorraine. De fait, une analyse approfondie fait rapidement apparaître l'existence d'un problème aéronautique lorrain dont les facettes sont multiples.

Existence de deux agglomérations étendues d'importance sensiblement équivalente Nancy-Toul-Lunéville d'une part et Metz-Thionville d'autre part. Face au pluralisme, les spécialistes sont généralement amenés à placer l'aéroport principal à proximité du pôle le plus important tout en assurant la desserte court courrier des autres pôles par des plate-formes secondaires. C'est le cas notamment pour Lyon-St-Etienne-Grenoble. Rien de semblable en Lorraine où aucune agglomération même étendue ne domine l'autre et où cet équilibre amène quelquefois les deux pôles à rivaliser comme ce fut le cas récemment avec l'ouverture depuis Metz d'une ligne sur Lyon alors que Nancy avait déjà la sienne.

- Ce dualisme se complique par la proximité de deux aéroports assurant la desserte de deux ré-

gions voisines — Luxembourg et Sarre —. Faut-il se lancer dans une concurrence sauvage, coopérer en assurant une certaine complémentarité ou aller plus loin en construisant un aéroport international commun ?

— Cette dernière option est d'autant plus séduisante que la dimension démographique de la Lorraine est telle qu'elle se trouve à la limite du seuil de crédibilité pour l'installation d'une telle plate-forme.

L'essentiel du trafic des aéroports français se fait sur Paris ; la Lorraine avec 70 % du trafic en radiales n'échappe pas à la règle, mais, contrairement à d'autres agglomérations, sa relative proximité de la capitale (300 km) la met à portée de la concurrence SNCF dans l'immédiat déjà avec les trains rapides et à terme plus encore avec les transports à grande vitesse. Faut-il continuer dans cette voie en comptant sur le transit à Orly ou diversifier ?

Enfin, sur le plan technique, le cas lorrain se caractérise par une double surabondance ; au niveau des plate-formes avec les anciens sites NATO conçus pour les militaires et souvent inadaptés à divers titres aux besoins civils — il est parfois tentant d'utiliser ceux qui ont été abandonnés — mais aussi et surtout au niveau des couloirs aériens réservés — la zone militaire R-45 — qui pénalisent considérablement le trafic civil de la région. Il en résulte que toute nouvelle implantation soulèverait quelques difficultés.

On peut ajouter que ce problème lorrain s'inscrit dans un contexte plus général de l'évolution des moyens de transport - ADAC, ADAV, TGV - et aussi, semble-t-il, dans celui d'un renversement de tendance en matière de localisation des aéroports, moins proches des

agglomérations, occasionné par la sensibilisation grandissante des populations aux nuisances et permise par l'introduction d'une meilleure coopération rail-air pour les accès.

Vers un consensus régional

Cet ensemble de réflexions a amené l'OREAM à faire deux propositions :

— à court terme, réorganiser et muscler le trafic :

Il est en premier lieu très urgent de se pencher sur la desserte lorraine, d'apprécier l'avenir des liaisons sur Paris et de voir dans quelle mesure le trafic ne pourrait pas être réorganisé et diversifié ; les préoccupations de l'OREAM ont rejoint celles de la DATAR et l'ont amené à entreprendre une étude destinée à analyser le trafic actuel et à évaluer l'opportunité de l'ouverture de nouvelles liaisons avec des agglomérations françaises et européennes.

— à plus long terme, recherche de sites appropriés :

Le trafic ayant été renforcé, il importe à moyen comme à long terme, qu'il soit assuré sur les meilleures plate-formes possibles : faut-il élargir le cadre spatial et créer un aéroport au centre d'une zone plus importante — Sarre et Luxembourg ? Faut-il créer, dès maintenant, un aéroport métropolitain ? ou encore la meilleure solution consiste-t-elle à conserver un aéroport pour chaque pôle y compris les pôles sarrois et luxembourgeois ?

Autant de questions dont la réponse ne peut résulter que d'une étude intégrant le maximum de paramètres, dans un cadre spatial

aussi large que possible, de façon à fixer, à différentes échéances (1975-1980-1985), un plan directeur d'équipement aéronautique concernant non seulement l'aviation commerciale mais aussi l'aviation d'affaires et le fret. Cette étude comportera trois phases essentielles :

- une phase de collecte et mise en forme des données avec principalement la définition des différents scénarios de type uni et bipolaire ;
- une phase d'analyse proprement dite pour chacun des scénarios et comportant trois volets : étude de trafic, étude technique et étude économique et financière ;
- et enfin une phase d'information auprès des responsables régionaux sous forme de coût-avantage afin de préparer de manière la plus rationnelle possible le choix des décideurs.

Mais il va sans dire qu'une telle entreprise ne saurait aboutir sans un minimum d'accord de la part des élus et responsables locaux. Aussi notre approche s'est-elle effectuée en deux étapes :

- un premier stade de prise de conscience des insuffisances de notre trafic aérien lorrain résultant de la disparité des efforts entre les deux départements. A cet effet, l'OREAM a consulté un groupe de travail réunissant les principaux responsables locaux et régionaux (Chambres de Commerce, Municipalités, Conseils Généraux, Administrations concernées) qui ont été amenés à réfléchir sur les moyens à mettre en œuvre pour réorganiser et développer le trafic lorrain ;
- cette approche concrète et à court terme a permis à ce même groupe de travail de mieux appréhender les problèmes à long terme, d'en saisir toutes les nuances et de ressentir, en aménageurs, la nécessité d'une préparation de la décision en matière de localisation de sites par une étude aussi complète que possible.

Les résultats témoignent de la réussite de l'opération : un consensus s'est établi pour mettre sur pied un ensemble de liaisons nouvelles cohérentes à partir des deux principaux aéroports lorrains. Ainsi, outre une réorganisation de la ligne de Lyon, la Lorraine sera re-

liée à partir d'avril à Marseille, Bordeaux, Grenoble, Dusseldorf et bientôt à Londres. D'autre part le groupe de travail, intéressé par les travaux préparatoires de l'étude de localisation du futur système aéroportuaire, s'est donné rendez-vous en juin afin d'examiner les premières conclusions en vue d'éclairer un choix dont chacun a reconnu l'importance et l'urgence.

Jean-François BERGELIN

Economiste.

M. CONRAUD : C.F.D.T.

La crise a touché les 4 secteurs de base de la région :

- textile,
- mine de fer,
- charbon,
- sidérurgie.

Il y a également un phénomène démographique et un phénomène agricole.

Mais la crise est moins importante dans les différents secteurs de transformation.

Ce qui fait le problème économique lorrain, c'est que dans un moment déterminé, tous les phénomènes se sont conjugués : l'essor démographique, la crise des industries de base, la restructuration des industries de transformation, l'arrivée de la main-d'œuvre venant de l'agriculture sur le marché de l'emploi, le sous-développement du tertiaire, l'importance de la main-d'œuvre trop spécialisée.

Le malaise politique vient du fait qu'il n'y a pas d'hommes politiques d'envergure en Lorraine depuis longtemps pour en être le porte-parole à Paris.

Pour ce qui est de l'avenir industriel, l'aspect positif c'est la diversification des activités qui se fait dans la chimie sur la plate-forme de Carling, transformation des métaux.

L'aspect négatif : en 1972 les emplois industriels accusent un déficit de 3.000 et les emplois nouveaux se font dans le tertiaire (9.000 créés en 1972). L'avenir est préoccupant car le tertiaire est en plein essor alors que l'industrie ne se développe plus.

De plus il y a une perte de confiance des gens qui préfèrent aller tenter leur chance ailleurs, plutôt que de courir le risque d'être à nouveau licenciés.

Du point de vue syndical, le rôle des Pouvoirs publics nous est apparu comme orienté vers un camouflé de la crise.

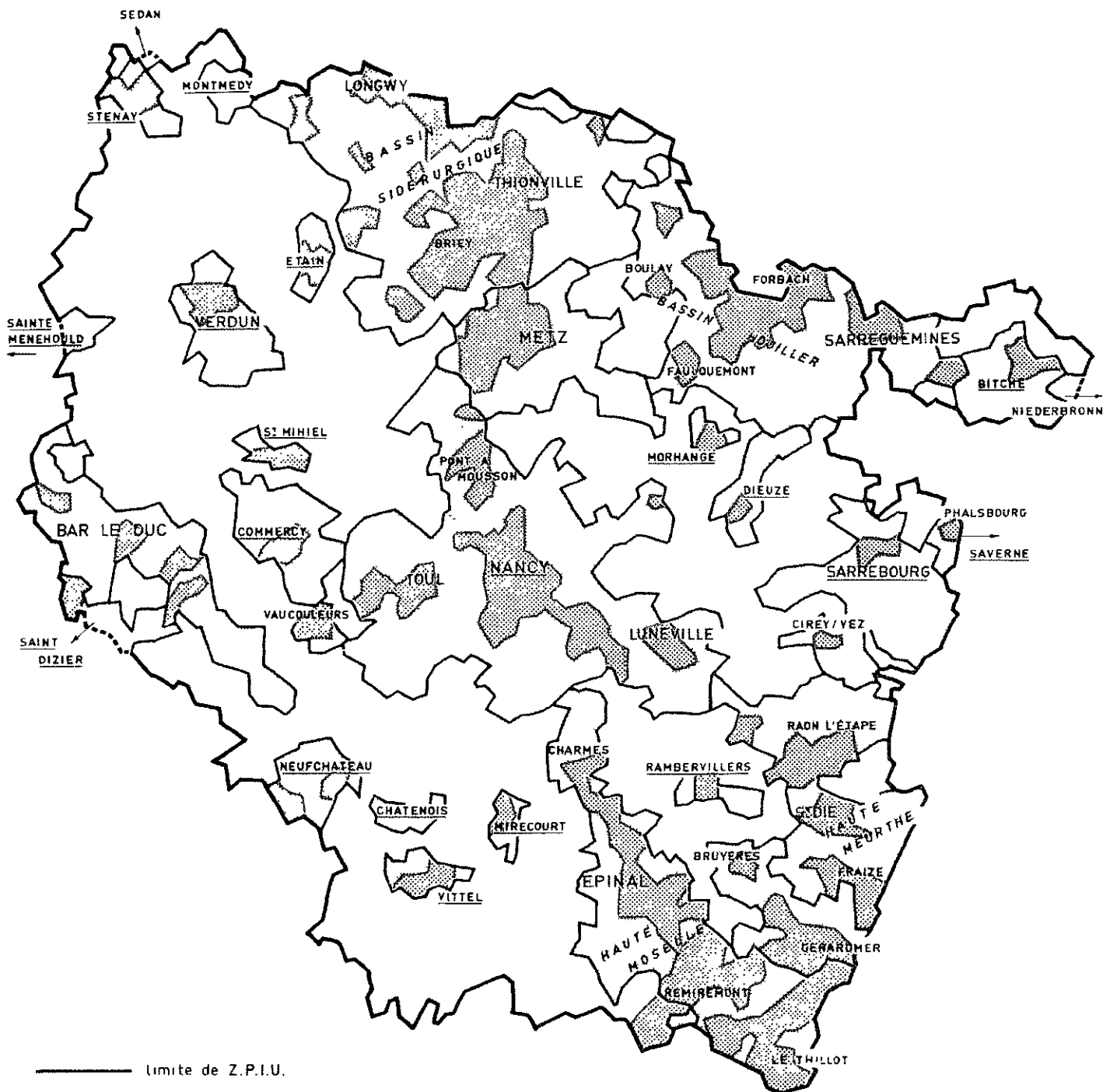
La métropole, syndicalement ce n'est pas un problème, nous avons dépassé les particularismes nancéens, messins, ou vosgiens.

La guerre de la métropole nous est apparue pendant longtemps comme l'affaire des notables.

La métropole est le moyen de donner à la région un certain nombre d'équipements importants.

Le problème est que la métropole ne joue pas sur le plan de la Lorraine le jeu que joue Paris sur le plan de la France, que ce ne soit pas une métropole d'aspiration mais d'animation.

ZONES DE PEUPLEMENT INDUSTRIEL OU URBAIN (ZPIU) 1968



- limite de Z.P.I.U.
- commune urbaine
- commune rurale incluse dans une Z.P.I.U.
- commune rattachée à une Z.P.I.U. extérieure à la région



ARECAR LORRAINE
SOURCE INSEC RGP 1963

le commerce extérieur

Les exportations et les importations

Avec un poids économique se situant entre 4 et 4,5 %, la Lorraine participe pour plus de 5 % au commerce extérieur de la France.

Sa part à l'exportation (près de 6 %) la classe au 4^e rang des 22 régions après la région parisienne, Rhône-Alpes et le Nord.

En outre, elle n'est que 7^e pour l'importation avec près de 5 % des importations.

La balance des échanges est en Lorraine nettement bénéficiaire et

toujours plus favorable que pour l'ensemble du pays.

Plus de la moitié des exportations porte sur le minerai de fer et les produits sidérurgiques. Ceci est normal puisque la Lorraine représente la quasi totalité de l'extraction du minerai de fer en France et près des 2/3 de la production sidérurgique.

Toutefois, la part des industries lourdes dans les exportations tend à diminuer cependant qu'augmente très rapidement la part des industries nouvelles qui se développent (mécanique - chimie - bois - verre).

Le tableau n° 1 donne pour les cinq dernières années la décomposition des flux à l'entrée ou à la sortie de la région.

Le schéma n° 3 précise les origines et les destinations des différents courants d'échanges. On observe que la Lorraine entretient des relations particulièrement importantes avec le Marché Commun (en 1971 :

— 63 % des exportations destinées au Marché Commun contre 41 % pour l'ensemble des exportations françaises,

— 72 % des importations venant

TABLEAU n° 1

COMMERCE EXTERIEUR DE LA LORRAINE PAR CATEGORIES DE PRODUITS

Chiffres N.S.T. (1)

Millions de F.

IMPORTATIONS	1967	1968	1969	1970	1971
Ensemble	3.095,1	3.486,1	4.450,4	5.573,6	6.285,2
Produits agricoles et denrées alimentaires	396,5	445,3	502,0	514,4	575,8
Combustibles minéraux	699,8	723,7	724,5	918,1	1.155,9
Produits pétroliers	27,6	28,8	74,1	211,7	512,4
Minerais et déchets	124,5	95,5	113,0	210,3	181,6
Produits métallurgiques	678,3	694,3	1.046,7	1.572,1	1.259,7
Minéraux bruts manufacturés	79,8	84,7	93,3	105,1	108,3
Engrais	34,2	30,2	37,6	40,3	44,0
Produits chimiques	200,2	257,8	335,6	361,6	393,4
Machines, véhicules, objets manufacturés	854,2	1.125,8	1.523,6	1.640,3	2.054,1
EXPORTATIONS	1967	1968	1969	1970	1971
Ensemble	3.574,8	3.877,9	4.261,5	6.415,7	6.833,1
Produits agricoles et denrées alimentaires	374,8	365,7	476,2	584,1	745,3
Combustibles minéraux	33,6	31,7	44,8	109,7	111,9
Produits pétroliers	1,7	1,9	2,6	5,3	98,8
Minerais et déchets	296,5	279,5	292,1	322,6	326,9
Produits métallurgiques	1.960,9	2.122,3	2.150,2	3.506,3	3.238,6
Minéraux bruts manufacturés	61,4	63,0	69,5	103,4	124,3
Engrais	51,5	48,3	44,3	48,8	43,9
Produits chimiques	179,6	193,5	289,4	377,7	392,7
Machines, véhicules, objets manufacturés	614,8	712,0	892,5	1.357,8	1.750,7
TAUX DE COUVERTURE (%)	1967	1968	1969	1970	1971
Ensemble	115,6	111,2	95,8	115,1	108,7

(1) Nomenclature Statistique des Transports (Sources : Douanes - I.N.S.E.E.).

du Marché Commun contre 50 % pour l'ensemble des importations françaises).

Ainsi se confirme le caractère privilégié de la situation géographique de la Lorraine vis-à-vis du commerce européen.

Il faut noter, d'autre part, que plus du quart des exportations va au-delà de l'Europe.

Les entreprises exportatrices

En 1969, près de 60 % des unités de production des secteurs de transformation industrielle ont participé directement ou indirectement aux exportations de la Lorraine.

Sur les 757 exportateurs lorrains recensés en 1969 dans ces secteurs, 55,6 % sont des entreprises à éta-

blissement unique. Celles-ci sont à taille égale moins exportatrices que les entreprises à établissements multiples.

Parmi les entreprises de ce type ayant au moins un établissement en Lorraine, 45 entreprises ont figuré en 1970 parmi les 500 premières entreprises exportatrices françaises (tableau n° 4).

TABLEAU n° 4

SOCIÉTÉS	Secteur d'activité	Rang en		% CA export par rapport à CA total	Evolution CA export sur 1969 (en %)
		1969	1970		
Rhône-Poulenc	CHI	2	2	35	+ 14
Wendel-Sidelor	MET	6	5	33	+ 41
Ugine-Kuhlmann	CHI	10	9	27	+ 22
Citroën	AUT	11	13	35	+ 62
Usinor	MET		17	16	
Philips	ELE	20	25	22	
Péchiney Saint-Gobain	CHI	29	31	26	+ 11
Solvay	CHI	71	40	22	+ 40
Kléber-Colombes	CHI	78	46	33	+ 44
Fonderies de Pont-à-Mousson	MET	48	56	28	+ 40
Grands Moulins de Paris (Grands Moulins Vilgrain)	ALI	108	88	25	+ 34
Air Liquide	CHI	58	98	20	+ 22
Electro-Mécanique	ELE	62	101	18	+ 20
B.S.N.	VER	63	104	18	+ 20
Hauts Fourneaux de la Chiers	MET	107	109	15	+ 33
Ugilor	CHI	114	121	51	+ 24
Neuves Maisons Châtillon	MET	105	124	34	+ 12
C. d. F.-Chimie	CHI		128	13	+ 39
Entremont-Marcillat	ALI		132		
Consortium General Textile (Ets Agache)	TEX		133	14	+ 4
Acéries de Pompey	MET	135	145	20	+ 19
Française d'Entreprises Métalliques	BTP		146	27	
Fromageries Bel	ALI	194	151		+ 40
Le Carbone Lorraine	CHI	147	184	48	+ 38
Tubes de la Providence	MET	165	190	36	+ 18
Faïenceries de Sarreguemines	BTP		213	14	+ 7
Arjomari-Prioux	IMP	187	217	18	+ 12
Trane	MEC	311	241	61	+ 118
Saulnes et Uckange	MET	349	267	15	+ 87
La Rochette Cenpa	IMP	251	272	10	+ 108
Fermiers réunis - SAFR	ALI	260	323	5	0
Française des Pneumatiques Continental	CHI	298	331	40	+ 20
C.I.M.T. Lorraine (Trailor)	MEC		333	18	+ 9
Delattre-Levivier	MET		350	16	0
Jeager	MEC	367	387	11	+ 23
Bata	TEX	436	389	14	+ 18
Mines d'Anderny-Chevillon	EXT	325	395	83	+ 8
Héritiers de G. Perrin	TEX	311	396	29	+ 5
Laminoirs à froid de Thionville	MET	426	455	28	+ 23
Chaussures André	TEX	349	461	8	+ 171
Papeteries Boucher	IMP	349	462	46	
Vincey-Bourget	MET	436	469	20	+ 20
Dofan	TEX	405	480	59	
Holweg	MEC		489	59	+ 36
A. Gillier	TEX		493	28	+ 52

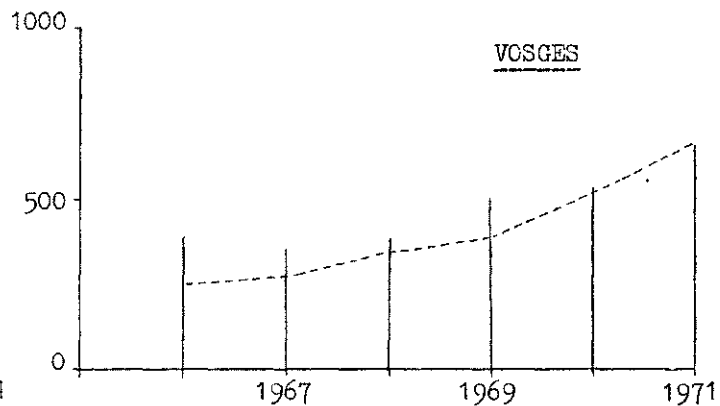
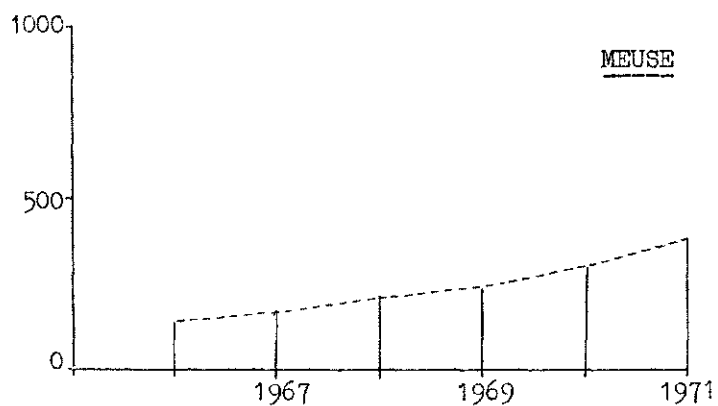
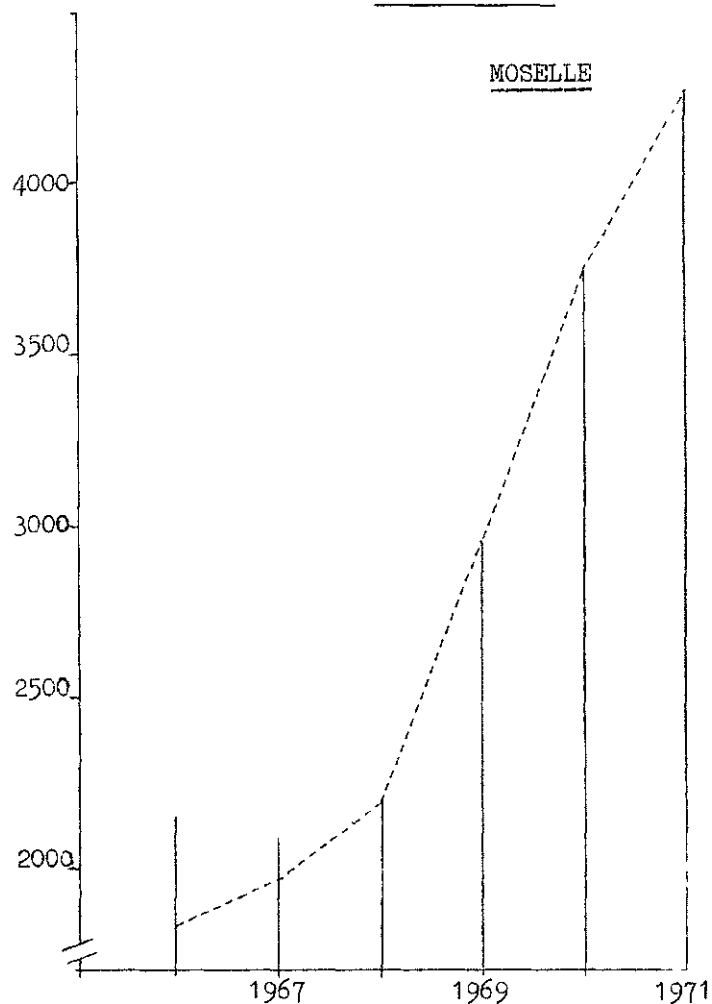
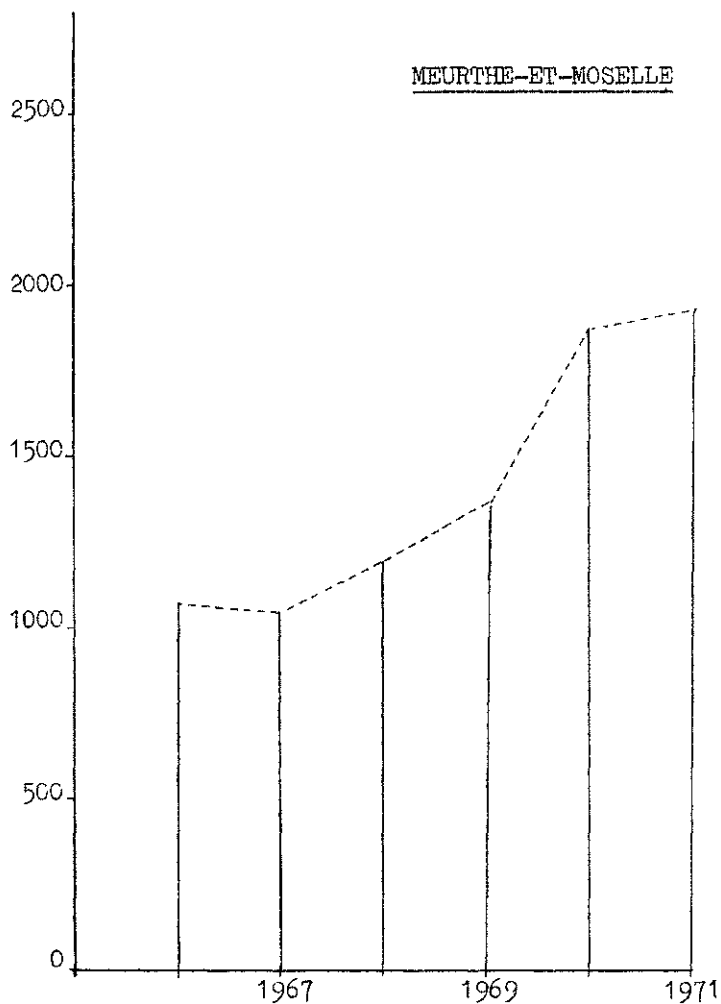
ALI : Alimentation, brasseries, distilleries, sucreries, boissons, moulins
 AUT : Automobiles
 BTP : Bâtiment, travaux publics, industries du bois, faïenceries
 CHI : Chimie, électrometallurgie, pharmacie
 ELE : Matériel électrique, électro-ménager, électronique

EXT : Industries extractives, mines métalliques
 IMP : Papeteries, imprimeries, carton
 MEC : Mécanique
 MET : Métallurgie
 TEX : Textiles, cuirs et peaux
 VER : Verreries

EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA LORRAINE

En millions de F courants (chiffres N.S.T.)

Tableau n° 2

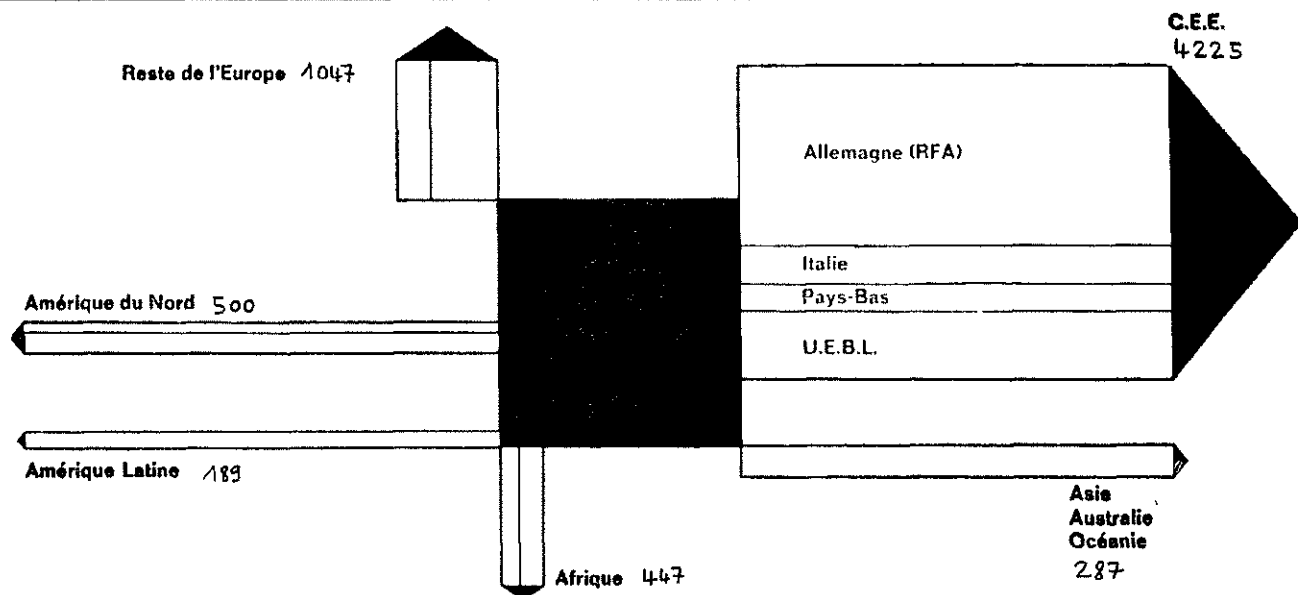


importations
----- exportations

(Source : Douanes)

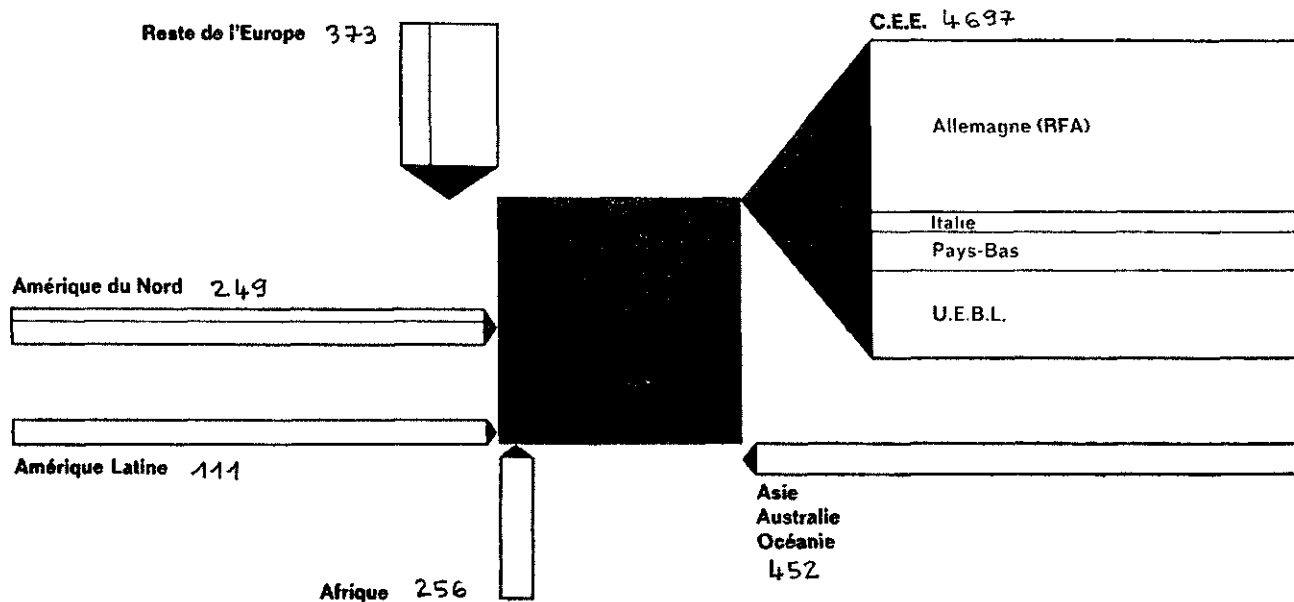
EXPORTATIONS 1971 (en millions de fr.)

: 6695



IMPORTATIONS 1971 (en millions de fr.)

: 6138



M. LAJOYE

(ingénieur civil des Ponts et Chaussées,
P. D. G. des Bronzes d'Industrie
à Amnéville-en-Moselle)

L'entreprise que je dirige peut constituer un exemple frappant de la réussite d'une industrie en Lorraine.

Créée en 1919 à Clermont-Ferrand, elle a, en 1922, transféré en Lorraine son matériel, ses cadres et une partie de son personnel pour y trouver un champ d'action de meilleure qualité. Elle s'est implantée auprès des industries de base, notamment la sidérurgie, qui ont constitué sa clientèle presque unique jusqu'en 1963. Sa vocation, qui était celle d'une aide aux industries lourdes, notamment en mécanique et en fabrication d'engrenages, s'est modifiée à partir de 1963 pour devenir, dans une nouvelle technique, la centrifugation des alliages non ferreux, une vocation nationale puis internationale dès 1970. A cette époque, il s'est avéré que sa position en Lorraine était une position géographique remarquable lui permettant de rayonner sur tous les pays d'Europe qui se trouvent à une distance à peu près égale de la Lorraine.

Les quelques difficultés de recrutement qu'elle a rencontrées depuis environ quarante ans ont été largement compensées par le caractère particulier de la main-d'œuvre lorraine.

En effet, et notamment dans les zones d'industrie lourde, cette main-d'œuvre est habituée à un travail permanent. Elle fait, comme on dit, les trois postes et sa disponibilité est remarquable. Une entreprise comme la mienne travaille à deux postes de jour et quelquefois un poste de nuit. Elle est appelée à opérer des dépannages et la grande souplesse dont elle fait preuve est due en partie à la bonne volonté de la main-d'œuvre qu'elle utilise.

Parallèlement à la restructu-

ration que la sidérurgie et les Mines ont entreprise depuis 1960 et qui s'est accentuée après 1968, le tissu industriel de la Lorraine s'est considérablement développé, des industries de transformation ayant pris le relais des industries de base. On peut citer les chiffres suivants :

- en 1960, pour la Moselle seulement, la sidérurgie occupait 65.000 personnes
- en 1973 elle n'en occupe plus que 50.000
- en 1960 la transformation des industries de transformation, elle, regroupait 20 à 25.000 personnes
- aujourd'hui, le nombre total des salariés de ces industries dépasse 50.000. Il a donc atteint et même dépassé légèrement celui des industries sidérurgiques.

Dans cinq ans environ, la sidérurgie n'aura plus que 40.000 salariés, les industries de transformation seront vraisemblablement passées de 65 à 70.000 salariés. C'est un renversement complet qui marque la tendance de cette région et l'effort considérable qu'elle fait pour gagner la bataille de l'industrialisation.

Quelles sont les difficultés que rencontre ce développement ?

Tout d'abord des difficultés ayant trait à la main-d'œuvre qu'elle soit qualifiée ou spécialisée, cette main-d'œuvre est difficile à recruter. La Lorraine porte à son flanc une région allemande très développée, la Sarre, qui exerce une attraction considérable sur la main-d'œuvre frontalière. Les disparités monétaires qui s'accroissent ces dernières années sont, en grande partie, responsables de ce franchissement quotidien de la frontière pour 17 à 20.000 salariés.

La Lorraine souffre d'être mal connue de la plupart des

Français, même cultivés. En effet, elle est fréquemment située de façon erronée au point de vue géographique. On l'imagine à l'extrême Est de la France, alors qu'elle n'est qu'à 300 kilomètres de Paris. On imagine que le paysage est plat, qu'il est noir, et on le compare en cela au Nord, alors qu'elle est verte, vallonnée, et que le climat y est fort agréable. On imagine qu'on y parle allemand, alors que cette coutume a cessé dès après la guerre.

Pour retenir la main-d'œuvre de ce côté-ci de la frontière, que faut-il faire ?

Tout d'abord, la population est très jeune. Il faut insister sur la nécessité d'étendre les actions de formation, et notamment celles de formation d'ouvriers qualifiés. D'autre part, le problème de la main-d'œuvre en Lorraine nécessitera d'y faire immigrer de façon importante de la main-d'œuvre étrangère. Cette main-d'œuvre devra être accueillie, formée et surtout logée. Il n'est pas concevable de loger la main-d'œuvre étrangère qui arrive, et qui est constituée essentiellement de célibataires, dans des foyers bâtis à la hâte et mal entretenus. Il faut qu'on puisse construire des appartements de célibataires, qui soient agréables et accueillants.

Je pense que le développement industriel de la Lorraine, qui est bien commencé, se poursuivra de façon irrésistible car la position géographique de la région est extrêmement favorable. Pour résoudre le problème de la main-d'œuvre, il faudra amener dans cette région des travailleurs de tous les niveaux et mettre en place des moyens de formation puissants et surtout, je le répète, des moyens d'habitat, c'est-à-dire des logements.

répondre à la nécessité d'offrir des emplois aux jeunes (la Lorraine est la région la plus jeune de France) qu'à la reconversion des travailleurs de ces industries.

les conditions de l'industrialisation

L'action d'industrialisation menée en Lorraine depuis 1966 a conduit à implanter une centaine d'entreprises venues de l'extérieur. Elle a également contribué à l'extension de nombreuses entreprises (45.000 emplois aidés en 6 ans).

Trois séries d'observations peuvent être tirées de cette expérience :

La Lorraine est en train de changer de nature industrielle

Basée traditionnellement sur la sidérurgie, les houillères et le textile qui représentaient l'essentiel de l'activité industrielle, l'économie lorraine est de plus en plus liée à la chimie, la mécanique, les industries diverses.

Le nombre des salariés employés dans l'industrie traditionnelle (sidérurgie, mines de fer, houillères, filatures et tissages) a constamment décliné. La part de ces secteurs (51 % en 1966) ne représente plus, à l'heure actuelle, que 42 % des effectifs employés dans l'industrie.

Les autres secteurs, par contre, se sont développés et ont, par leur dynamisme, facilité la conversion de l'économie lorraine.

La mécanique et la chimie sont parmi les secteurs qui ont le plus participé à la reconversion. En particulier le secteur automobile a triplé sa capacité d'emploi (3,3 milliers en 1966 et 10,2 en 1972), la construction électrique et le secteur de la mécanique générale ont employé chacun 3.000 personnes supplémentaires durant cette période.

Les entreprises nouvelles de la chimie et du caoutchouc et le développement des anciens établissements ont permis la création de 6.300 emplois.

La diversification est commencée. Le VI^e Plan devrait renforcer cette tendance.

Cette évolution qui n'est pas encore pleinement perçue par les Lorrains eux-mêmes est en train de modifier les équilibres de la région. Les grandes industries de base occupaient dans la vie sociale une fonction déterminante. Tout dépendait d'elles ou presque, l'activité bien entendu, mais aussi la formation, la vie commerciale. Leur influence est encore importante mais leurs dirigeants délibérément, se concentrent sur leurs activités professionnelles. La Lorraine devenue majeure grâce à l'industrialisation diversifiée est amenée à s'adapter aux responsabilités qu'il lui faut prendre directement. D'où des inquiétudes politiques et des tâtonnements dans la répartition des responsabilités.

Les syndicats de leur côté sont un peu désarçonnés par les changements. Fondant leur puissance sur les industries de base, ils perdent une partie de leurs moyens — pendant un temps tout au moins — en raison de la dispersion des entreprises. L'industrialisation qu'ils ont réclamée est, paradoxalement, un élément de réduction de leur pouvoir. Ils s'attachent donc plus désormais à réclamer le maintien des activités traditionnelles qu'une politique active de reconversion. Des entreprises mises en place pour offrir du travail — dans de bonnes conditions — aux mineurs, par exemple, sont obligées de s'adresser à une autre main-d'œuvre pour répondre aux offres d'emploi qu'elles proposent.

En fait, lancées pour faire face aux accidents de parcours survenus dans les industries traditionnelles, la reconversion et l'industrialisation contribuent beaucoup plus à

Les entreprises extérieures sont nécessaires mais non suffisantes

Dans le cas lorrain, les implantations les plus intéressantes sont, à quelques exceptions près, réalisées par des groupes étrangers ayant déjà ou non des entreprises en France.

Cela tient sans doute à la situation géographique de la Lorraine bien située en Europe pour desservir à la fois le marché parisien et le marché de la Ruhr, deux parmi les plus riches du monde. On trouve, notamment dans la Lorraine du nord, certaines caractéristiques d'un pays neuf avec des populations récemment implantées et des leaders régionaux de souche récente. Entre cette Lorraine-là et le Middle West américain, des points de comparaison sont possibles. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles les entreprises venues d'Allemagne, des États-Unis, s'y sentent assez à l'aise. De même les Suisses sont-ils en train de découvrir que la Lorraine qu'ils avaient jusqu'à maintenant négligée au profit de l'Alsace et la Franche-Comté, peut leur servir de base d'action dans le Marché Commun.

Les entreprises nouvelles ont largement contribué à définir de nouvelles vocations pour l'industrie lorraine : Citroën, Girling, Lemförder, Gerlach et quelques autres, affirment la vocation automobile de la région ; Gründig, Eurocable, Philips, C.E.M., lui donnent une vocation électrique ; les développements de Solvay, de la Chimie des Charbonnages, la présence d'ICI et de Marchon, et l'arrivée de firmes allemandes et américaines confirment la vocation chimique.

Mais les implantations qui en résultent ne suffisent pas à réaliser un tissu industriel et humain qui rassure la région. Il faut du temps avant que de nouveaux venus ou de nouvelles activités soient considérés comme faisant partie de la région et de sa vie quotidienne.

Au reste, sauf exceptions, les entreprises nouvellement implantées sont liées à un siège social lointain.

Or, l'action d'industrialisation doit secréter des responsables engagés dans la vie régionale. C'est la raison pour laquelle les créations ou les extensions d'activités lorraines proprement dites viennent utilement compléter l'action d'implantation.

Dans une région déjà industrialisée comme la Lorraine, on peut se féliciter de voir des entreprises naître ou passer du niveau de la petite entreprise à celui de la grande. L'action de la Société de Développement Régional (l'invention financière la plus utile à la régionalisation) est déterminante. Mais on peut regretter que l'esprit « entrepreneurial » ne soit pas plus développé. L'habitude de trouver un débouché dans les grandes entreprises reste trop ancrée. Des efforts ont été faits et seront poursuivis pour favoriser l'esprit d'entreprise. Malheureusement, le système des aides publiques est beaucoup plus conçu pour aider des entreprises déjà existantes que pour favoriser les naissances.

Les équipements sont le meilleur atout de l'industrialisation

Aucune entreprise ne méprise les aides financières, même si, souvent, son responsable dit que pour lui cela n'a pas grande importance. Mais il est certain que les incitations financières à elles seules ne suffisent pas à réussir une politique de reconversion et d'industrialisation.

Deux facteurs — outre l'agrément de vie, réel en Lorraine — sont décisifs : les communications, la main-d'œuvre.

Les communications intéressant la Lorraine sont en progrès considérables. Elles ne sont d'ailleurs pas toutes suffisamment exploitées faute de synthèse dans l'action des services. Par exemple, la Moselle canalisée est un atout important, mais, curieusement, à quelques hectares près, les services responsables n'ont pas songé, ou voulu, ou pu, créer une véritable zone industrielle portuaire. Les Allemands qui savent mieux utiliser les canaux que nous n'aurions pas manqué de tirer parti d'une voie d'eau à gabarit européen.

Ce sont les axes routiers qui séduisent le plus les industriels. Que

Metz devienne un croisement autoroutier européen donne à la région un avantage certain.

Il faudrait que la politique des zones industrielles et des logements soit réellement coordonnée pour favoriser une politique de conversion et d'industrialisation active.

La main-d'œuvre en Lorraine, comme partout, est à la fois importante et rare. Elle est abondante dans la mesure où les jeunes sont nombreux. Elle est rare dans la mesure où les ouvriers qualifiés, hommes ou femmes, trouvent rapidement un emploi et où les jeunes sont plus attirés par le tertiaire que par l'industrie.

Aux industriels, il faut sans cesse répéter qu'il est désormais nécessaire de faire autant d'efforts pour attirer de la main-d'œuvre que pour trouver des clients. Ce n'est pas particulier à la Lorraine.

Il est vrai qu'en la matière, certains réussissent très bien. Disons-le nettement, les firmes étrangères, dont certaines allemandes, habituées à une véritable politique de salaire, réussissent mieux que certaines firmes françaises. Des décentralisations faites sous prétexte de trouver ou d'offrir des salaires bas sont vouées à l'échec.

Il n'est pas sûr cependant qu'en dépit de toutes les actions volontaires d'industrialisation, on puisse résoudre le problème de la main-d'œuvre et de l'emploi à long terme, si on s'arrête là. Il faut cependant souligner qu'à l'heure actuelle, l'équilibre de l'emploi est assuré. Mais on entrevoit que le chômage — à cinq ans — est possible si l'on n'applique pas au développement des activités tertiaires les mêmes efforts qu'à celui des industries. Dès à présent, les demandes d'emploi, équilibrées en général par rapport aux offres, sont déséquilibrées dans le domaine tertiaire.

Ou bien on réussit à rendre l'industrie séduisante pour les jeunes ou bien il faut développer le tertiaire. En fait, les deux sont nécessaires.

La politique de reconversion ayant réussi, la politique d'industrialisation étant en cours, il importe maintenant de penser sérieusement à la politique des activités tertiaires.

Michel DRANCOURT

Jean-Jacques SERVAN-SCHREIBER, député de la Meurthe-et-Moselle

LE MALAISE LORRAIN

Il n'y a pas de malaise lorrain, il y a un malaise français. Le fait que l'on ressent davantage ce malaise en Lorraine et en Alsace, c'est que ce sont des régions frontalières qui peuvent comparer à chaque instant leurs développements, leurs conditions sociales, leurs conditions d'emploi avec ce qui se fait de l'autre côté de la frontière. Donc le malaise n'est qu'un malaise général qui se produit avec une fièvre particulière aux endroits où l'on peut comparer avec des régions étrangères, alors la Lorraine se compare à la Sarre, au Bade-Wurtemberg, à la Suisse, au Palatinat. Et l'on s'aperçoit que ces régions comme l'Alsace et la Lorraine sont mutilées dans leur développement par rapport à ces régions des pays voisins. Il en résulte une révolte latente et réelle contre Paris, contre l'Etat central, contre la bureaucratisation.

Les Lorrains et les Alsaciens voudraient avoir les pouvoirs et les moyens financiers de décider eux-mêmes de leur développement et de la fécondité de leur région.

QUEL EST L'AVENIR INDUSTRIEL DE LA LORRAINE ?

Très grand si l'on répond aux réclamations des Lorrains puisque le marché commun est aujourd'hui la zone d'échanges commerciaux la plus intense du monde. A l'heure actuelle, la Lorraine est en plein cœur du marché commun, il n'y a qu'un seul problème du point de vue activité qui se pose à la Lorraine, ce sont les moyens de communications.

Est-ce que la Lorraine est vraiment branchée sur toute



→

l'Europe par des moyens de communications vers l'Est, l'Ouest, le Nord, le Sud, de manière à ce que lorsqu'une industrie s'implante ici, elle ait toutes les facilités pour importer ses matières premières et pour exporter ses produits. A partir de là, la Lorraine a toutes les chances d'être une grande région d'Europe.

Or ses moyens sont faibles, ils ne sont pas inexistant, ils se sont accrus depuis 1970, mais ils sont encore faibles.

D'abord du point de vue routier, entre l'Est et l'Ouest, les axes autoroutiers ou routiers larges à quatre voies, ne sont pas encore réalisés. Et pour ce qui est de la liaison Nord-Sud, qui est capitale, on a réalisé finalement et après beaucoup d'attente Nancy-Pont-à-Mousson. Mais maintenant pour que la Lorraine soit branchée sur un axe Nord-Sud, Mer du Nord-Méditerranée, il faut terminer Nancy-Dijon, et ce n'est pas encore programmé, bien que la priorité ait été décidée depuis quelques mois.

Du point de vue navigable c'est inexistant. La Lorraine devrait être branchée sur un grand canal Nord-Sud, Mer du Nord-Méditerranée. Le Général de Gaulle l'a proclamé comme une évidence à Marseille et toutes les régions concernées, que ce soient les Bouches-du-Rhône, Provence-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Franche-Comté, Lorraine réclament cette réalisation. Cela fait maintenant treize ans et ce n'est toujours pas fait, même pas décidé. C'est véritablement un scandale, car la vie et le développement de la Lorraine dépendent de ces axes de communications. Et quand on voit que la branche lorraine de l'axe Nord-Sud de même que la branche alsacienne coûteraient en tout deux mil-

liards de francs nouveaux, alors que le Concorde coûte dix-sept milliards, c'est un scandale de ne pas le réaliser. Et c'est pourquoi nous réclamons et nous combattons avec toutes les autres régions de l'Est de la France du Nord au Sud pour la réalisation de cet axe navigable.

Il faut également que les pouvoirs régionaux puissent prendre des décisions et négocier de l'emploi, des problèmes sociaux, de l'implantation des usines, de l'environnement, de l'urbanisation comme dans les régions voisines.

QUEL EST LE ROLE DES POUVOIRS PUBLICS ?

Il n'existe aucune politique. Le Général de Gaulle en 1960 a déclaré dans un discours à Marseille que la réalisation de l'axe Nord-Sud était une réalisation de priorité nationale, il a même dit que c'était la clé de voûte du développement français. Quatre ans plus tard à Frouard, ici, dans ma circonscription, au cours d'un voyage officiel, le premier ministre, qui était M. Georges Pompidou, a confirmé cette priorité nationale à l'axe Nord-Sud, nous sommes maintenant en 1973 et rien n'est même programmé.

Il n'y a pas de politique à long terme.

Quant à la politique à moyen terme, cela consiste à saupoudrer par des subventions et des prêts, telle ou telle entreprise qui veut bien donner quelques centaines d'emplois, mais ce n'est pas une grande politique d'organisation régionale. Quant aux conditions sociales, morales de politique de développement elles ne sont pas du tout réalisées

puisque la « Régionalisation » telle que l'entend l'Etat français à l'heure actuelle, c'est le contraire de la région, c'est-à-dire tous les pouvoirs et tout l'argent restent à Paris ou par des agents de Paris : le préfet est un agent de Paris, le Directeur départemental de l'Equipement est un agent de Paris, le Trésorier payeur général est un agent de Paris. Donc, la Lorraine, comme les autres régions françaises est colonisée et elle n'a aucun pouvoir de décision réel, donc ni les conditions matérielles, ni les conditions politiques ne sont réalisées pour qu'une région comme celle-ci puisse se développer, c'est pourquoi il y a une véritable crise entre les régions et Paris.

LA SOLUTION POUR LA RÉGION ?

Ce qui est fait maintenant, c'est le contraire de la régionalisation, puisque la loi Frey de juin 1972 contre laquelle j'ai voté consiste à faire de faux conseils régionaux qui ne sont pas élus, dont le patron demeure le Préfet nommé par Paris et dont les fonds propres sont nuls, 1,25 franc par habitant.

La vraie régionalisation, c'est-à-dire le pouvoir régional, consistera, et tout le monde est d'accord, à ce qu'il y ait des assemblées élues directement avec un exécutif responsable devant ces assemblées et disposant des fonds nécessaires pour pouvoir s'occuper du développement des investissements, de l'équipement de la région et de tous les problèmes sociaux que cela pose, cela veut dire en gros 25 à 30 % de l'argent public français, ce qui est peu, puisqu'en Allemagne c'est 50 %.

la zone frontalière mosellane

La zone frontalière mosellane englobe seize cantons allant de Cattenom à Bitché et comprend 390.000 habitants. Depuis 1963 cette zone se vide progressivement de sa main-d'œuvre puisqu'aujourd'hui on peut affirmer que plus d'un « actif » sur six va travailler à l'étranger. En gros, sur une population active de 126.500 personnes, il y a plus de 22.000 frontaliers qui vont travailler au Luxembourg, en Sarre et au Palatinat (1).

Cette hémorragie est anormale, puisque le mouvement est à sens unique ; elle constitue de plus une déperdition « d'énergie » essentiel-

le, ne serait-ce qu'au maintien des activités industrielles existantes. Nous n'examinerons ici que les incidences au regard des entreprises situées dans la zone frontalière, tout en reconnaissant les conséquences sociologiques d'une telle situation.

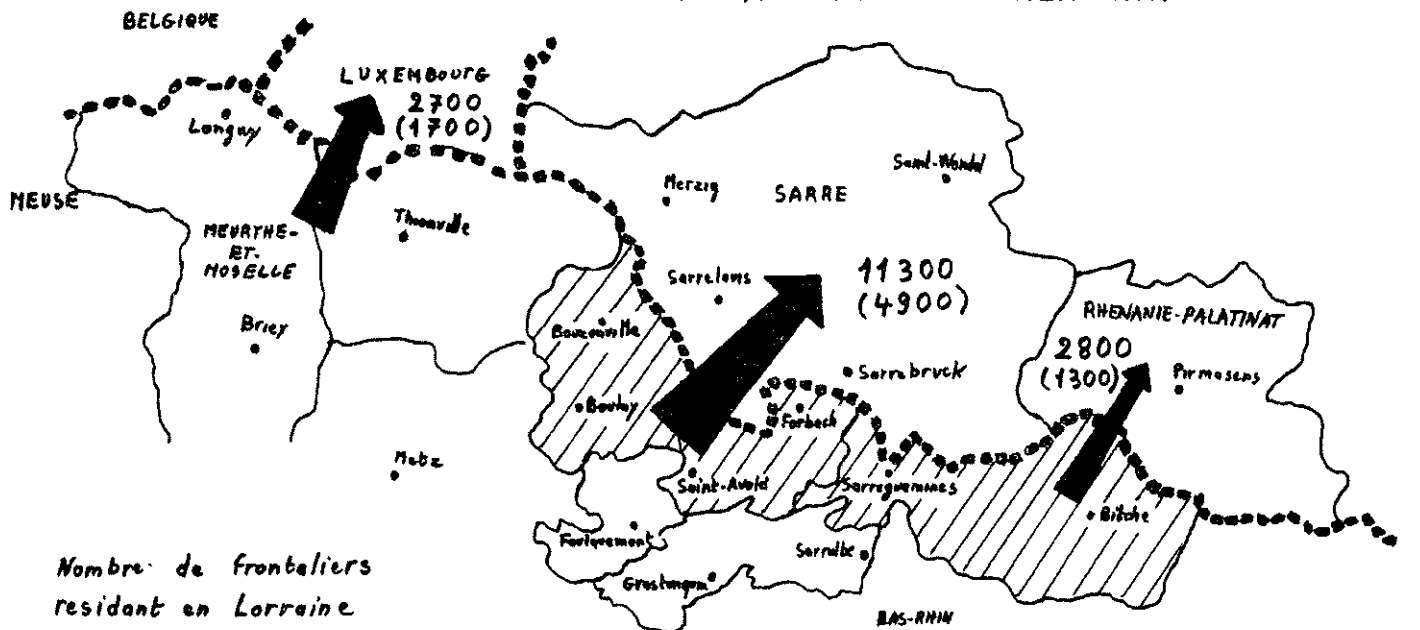
Pourquoi cette hémorragie de main-d'œuvre ?

Depuis que le phénomène des frontaliers s'est manifesté vers 1963 puis amplifié dans des propor-

tions intolérables en 1969, une foule de raisons ont été avancées pour expliquer les migrations frontalières.

Certes, à certain moment le sous-emploi en Lorraine, dû à la récession des charbonnages et à une politique économique nationale de « stabilisation », a encouragé le départ d'ouvriers vers le Luxembourg et la Sarre qui baignaient déjà dans un climat de croissance industrielle ; certes l'attrait de l'étranger tout proche, de son mode de vie, de ses conditions de travail différentes a tenté certains jeunes à aller chercher fortune là-bas, quitte

FLUX DE FRONTALIERS LORRAINS VERS LE LUXEMBOURG LA SARRE ET LA RHENANIE-PALATINAT



Nombre de frontaliers résident en Lorraine et travaillent en Sarre, en Rhénanie-Palatinat ou au Luxembourg.

Fin 1972
(Fin 1968)

Source: CAPEM

/// origine de la majorité des frontaliers travaillant en SARRE et en RHENANIE-PALATINAT

à prévoir leur retour une fois mariés et nantis de descendants ; certes le potentiel de ramassage et l'organisation du recrutement mis en place par les entreprises étrangères a facilité les déplacements quotidiens. Il n'en demeure pas moins -- et tout concorde pour qu'on l'affirme sans contester possible -- que les salaires étrangers sont et restent le facteur d'attraction déterminant.

En 1971, l'UPIM avait fait paraître les résultats d'une étude sur les salaires de part et d'autre de la frontière. Il n'est peut-être pas inutile d'en rappeler les constatations principales qui sont toujours d'actualité.

Jusqu'au milieu de l'année 1969, l'écart que l'on observait entre les salaires français et allemand était, compte tenu du taux de change, de l'ordre de 20 %.

A cette époque, en effet, les salaires bruts nominaux français (en francs) étaient sensiblement égaux aux salaires bruts nominaux allemands (en D.M.). Autrement dit, un travail identique était rémunéré par exemple 5 francs en France et 5 D.M. en Allemagne. L'ouvrier frontalier français allant travailler en Allemagne bénéficiait alors de la différence de change (soit 22 % au 1-1-1969 : 1 D.M. = 1,22 F).

Un certain équilibre de l'emploi s'était alors établi qui reposait sur le fait que pour un tel écart, une

majorité de travailleurs renonçait à passer la frontière, en particulier ceux bénéficiant en France de certains avantages sociaux comme les allocations familiales.

Pour un salaire brut nominal identique de part et d'autre de la frontière (5 F d'un côté et 5 D.M. de l'autre) l'entreprise française avait par contre à supporter un coût salarial (salaire + charges sociales) de plus de 15 % supérieur à l'entreprise allemande, les charges sociales françaises à elles seules étant de l'ordre de 45 % supérieures aux charges sociales allemandes.

De ce fait, on aurait pu soutenir que si à ce moment-là les charges sociales avaient été identiques, les entreprises françaises auraient été en mesure d'offrir, compte tenu du change, une rémunération comparable à celle versée par les entreprises allemandes. Dans ce cas, en effet, ce qui aurait été récupéré sur le montant des charges aurait permis, à peu de chose près, de combler la différence du change.

Aujourd'hui, les salaires bruts nominaux sont toujours sensiblement égaux (les 5 F et 5 D.M. sont simplement devenus 7 F et 7 D.M. ou un peu plus), ce qui prouve bien que les salaires nominaux français et allemand ont évolué de façon parallèle. Mais les manipulations monétaires ont brutalement augmenté la différence de parité des monnaies de près de 35 % (34,5 % du 1-1-69 au 15-9-71), portant donc la « prime de change » du frontalier aux alentours de 65 % ($1,22 \times 1,345 = 1,64$).

Depuis 1969, les fluctuations monétaires se sont poursuivies avec récemment une nouvelle réévaluation du D.M. de 3 %.

Pour ce qui est des charges sociales supportées par les entreprises, celles-ci sont toujours largement défavorables aux entreprises françaises. L'écart est maintenant d'environ 42,5 %. Il a légèrement diminué depuis 1969 où il était alors de l'ordre de 45 %, du fait certainement de l'instauration dans la métallurgie allemande de la 4^e semaine de congés payés. De ce fait, la différence de coût salarial (salaire + charges sociales) a été ramenée de 15 à 14 %. Il est à prévoir que cet écart augmentera à nouveau dans les toutes prochaines années du fait des charges nouvelles déjà programmées que vont

supporter les entreprises françaises (mensualisation, formation professionnelle).

En ce qui concerne ces charges, celles-ci ne sont en fait pas supportées par une partie non négligeable du salaire que les entreprises allemandes donnent sous forme « d'indemnités de déplacement ». En ce qui concerne en outre l'aspect fiscal, le frontalier paie normalement ses impôts en France, jouit de très grandes facilités de dissimulation qui lui permettent, le cas échéant, de supporter peu ou pas d'impôts, alors que le salarié allemand voit ses impôts retenus à la source. (Le coût de la vie en Allemagne étant plus élevé qu'en France, le salarié allemand vivant dans son pays n'a pas le même avantage que le frontalier migrant qui dépense en France l'argent gagné en Sarre).

Remarquons, enfin, que les zones frontières françaises ne sont pas toutes situées dans les mêmes conditions. Si toutes ont eu à supporter les conséquences de la dévaluation du franc, seules les régions d'Alsace et de Moselle ont eu à faire face en plus à la réévaluation de leur voisin.

Avec de tels écarts monétaires -- un peu moins importants vis-à-vis du Grand Duché du Luxembourg -- il est impossible pour les entreprises situées à proximité de la frontière de rivaliser avec les salaires étrangers.

A partir d'une telle constatation, les autres causes des migrations paraissent accessoires.

L'hémorragie de main-d'œuvre est-elle permanente et durable ?

On a pu croire à certains moments, notamment en 1967 lorsque l'Allemagne connut des difficultés économiques, au retour des migrants ; et régulièrement on se fait l'écho d'inquiétudes relatives à une crise allemande éventuelle qui poserait en terme massif le problème du reclassement de cette main-d'œuvre lorraine employée à l'étranger.

Outre que la France n'est pas à l'abri de telles crises et peut-être simultanément, il faut bien reconnaître que ces dix dernières années

(1) Il est toujours délicat d'affirmer des chiffres en l'absence de statistiques sûres ; ni en France, ni en Allemagne, ni au Grand Duché il est possible d'obtenir des renseignements exhaustifs ; les frontaliers ne sont pas tous recensés, notamment pas ceux qui sont loués à l'étranger par les sociétés de travail temporaire. Le chiffre de 22.000 frontaliers n'est certainement pas exagéré en mars 73 : 15.000 en Sarre, 2.000 en Palatinat et 5.000 au Grand Duché. On nous permettra d'y inclure les mosellans qui séjournent à l'étranger durant la semaine et qui reviennent périodiquement à leur port d'attache français.

Une tentative de recoupement certes, approximative, donne des résultats surprenants :

— recensement 1968 : population active de la zone au domicile : 126.512.

— relevés de la Sécurité Sociale dans les entreprises : 83.725.

— recensement des agents de l'Etat (y compris à temps partiel) et des collectivités locales 1969 en Moselle en admettant qu'un tiers d'entre eux travaille dans la zone : 12.200.

On peut en conclure que 30.587 actifs de la zone vont travailler hors zone (reste du département, étranger, Bas-Rhin), cette constatation est d'autant plus surprenante qu'on sait que les entreprises de la zone frontalière drainent leur main-d'œuvre en partie hors zone !

n'ont fait que consolider le mouvement.

Plusieurs éléments permettent de penser qu'un retournement est exclu dans un avenir prévisible.

— Une enquête d'opinion récemment réalisée par la Chambre de Commerce de Sarrebruck auprès des travailleurs lorrains en Sarre, laisse supposer qu'une très grande partie de ceux-ci se sont désormais suffisamment intégrés au contexte sarrois pour ne plus désirer revenir en Moselle, même à conditions de travail et de rémunération équivalentes.

— Les zones industrielles sarroises et les nouvelles implantations d'usines en Sarre sont systématiquement localisées à proximité de la frontière française et des réservoirs de main-d'œuvre lorraine. L'expansion sarroise reposera largement sur la contribution des frontaliers lorrains.

— Les politiques gouvernementales en matière monétaire et économique n'iront pas de sitôt dans le sens d'une harmonisation réelle ni des parités ni des règles du jeu économique.

On ne voit pas que les taux de change entre le DM et FF soient ramenés à ce qu'ils étaient avant l'été 1969. Il faut dire que les prix français ont été depuis très compétitifs sur le marché international et aussi allemand ; et il n'est pas douteux que les entreprises françaises éloignées des frontières ont souvent considéré les manipulations monétaires comme avantageuses (à condition de ne pas dépendre excessivement d'importation des matières premières). Ce qui a constitué pour l'ensemble de l'économie française un encouragement a été pour notre zone une sorte de désastre.

Tout semble indiquer aussi que les prix intérieurs continueront à être sérieusement encadrés, pour des raisons de politique intérieure. De ce fait, les entreprises frontalières ne pourraient pas répercuter sur les prix de vente des augmentations de salaires. Le fait que l'Allemagne connaisse une inflation plus forte que la France ne fait qu'ajouter aux avantages des frontaliers migrants.

Ce « faisceau d'indices » permet d'affirmer que le problème n'est plus tant de « récupérer » une main-d'œuvre indispensable à l'éco-

M. BOUSCH : Sénateur-Maire de Forbach

Le moral des travailleurs et des mineurs lorrains a été atteint par la fermeture de la mine de Faulquemont, alors même que l'ancien Directeur général des houillères du bassin de Lorraine s'était engagé à maintenir en activité ce puits, et que déjà deux milliards d'anciens francs étaient engagés pour en poursuivre les travaux d'approfondissement. Le fait que fin 1970, début 1971 on ait renoncé à poursuivre l'exploitation de Faulquemont et même à prévoir son arrêt fin 1974 et début 1975, a fait que beaucoup d'hommes n'ont plus la foi dans l'avenir des houillères : le rendement en est affecté et l'absentéisme s'est accru. Pourtant les assurances que nous avons en ce qui concerne la poursuite de la production au-delà des années 85 et 90 pour l'Est du bassin, devraient faire réfléchir certains. Je dirai même que l'avenir est moins sombre qu'on ne pouvait le penser il y a quelques années, il y a un revirement général à l'échelle européenne et même à l'échelle mondiale à l'égard des sources d'énergie primaire et en particulier à l'égard du charbon.

Depuis quelques mois, les pouvoirs publics ont fait un très gros effort sur Faulquemont, à tel point que je crains dans l'immédiat qu'il n'y ait pas assez de travailleurs pour les entreprises et les emplois créés. Quant à l'est du bassin qui englobe la région de Forbach et la région de Sarreguemines, vous savez que nous nous sommes organisés en un district de dix communes et de 80.000 habitants autour de Forbach, nous avons du prendre

nous-mêmes en main nos destinées car au départ les pouvoirs publics paraissaient surtout s'intéresser au noyau Saint-Avold-Creutzwald.

Aujourd'hui beaucoup de jeunes vont travailler en Allemagne. Les salaires qui étaient à peu près égaux il y a trois ou quatre ans, maintenant que le mark a été réévalué de 30 % et que la monnaie française a été dévaluée de 12 %, marquent une différence qui selon les secteurs se chiffre entre 30 et 50 % par le seul jeu de la monnaie. De plus en Allemagne les salaires sont légèrement plus élevés qu'en France parce qu'il y a moins de charges sociales. Ce sont les plus jeunes qui vont de l'autre côté alors que ceux qui sont un peu plus anciens et qui ont charge de famille, préfèrent gagner moins, mais avoir des assurances sociales meilleures. Ceci est à la fois rassurant et tout de même déprimant parce que les forces les plus vives, les plus vigoureuses vont de l'autre côté après avoir été formées chez nous. Nous avons donc créé ici une vaste zone industrielle que nous envisageons d'équiper ainsi qu'une ZAC de logement pour pouvoir assurer l'avenir.

Il n'en reste pas moins vrai que nous avons pris de très lourdes responsabilités : c'est la première fois que des élus décident par eux-mêmes d'une opération d'une telle envergure. L'Etat vient bien à notre aide, mais c'est nous qui avons précédé l'Etat, ce n'est pas l'Etat que nous suivons, et c'est un représentant de la majorité qui vous le dit.

nomie du département, que d'empêcher un surcroît de départs et de combler le « déficit » actuel.

Les répercussions néfastes sur l'économie locale du mouvement frontalier

Plusieurs constatations s'imposent désormais, moins dans les statistiques qui sont quasi inexistantes au niveau des régions, que dans les esprits de ceux qui ont mission d'animer l'activité industrielle du département.

— Les entreprises existantes ou traditionnelles sont les premières atteintes. Les départs, selon les branches et les entreprises, la plus ou moins grande proximité des zones d'attraction étrangères, concernent toutes les catégories de personnels, qualifiés ou non, jeunes ou moins jeunes, hommes et femmes.

Les taux de rotation du personnel ont atteint des seuils inconcevables : jusqu'à 52 % ! On imagine les répercussions sur l'organisation de la production. Mais on oublie souvent le coût indirect très élevé que représente l'adaptation d'un personnel nouveau à un poste de travail.

Les parlants sont souvent remplacés par des étrangers venus de tous les horizons méridionaux. (Rapidement et fréquemment ces arrivants ont vite fait de découvrir que la zone est un excellent tremplin vers l'Allemagne).

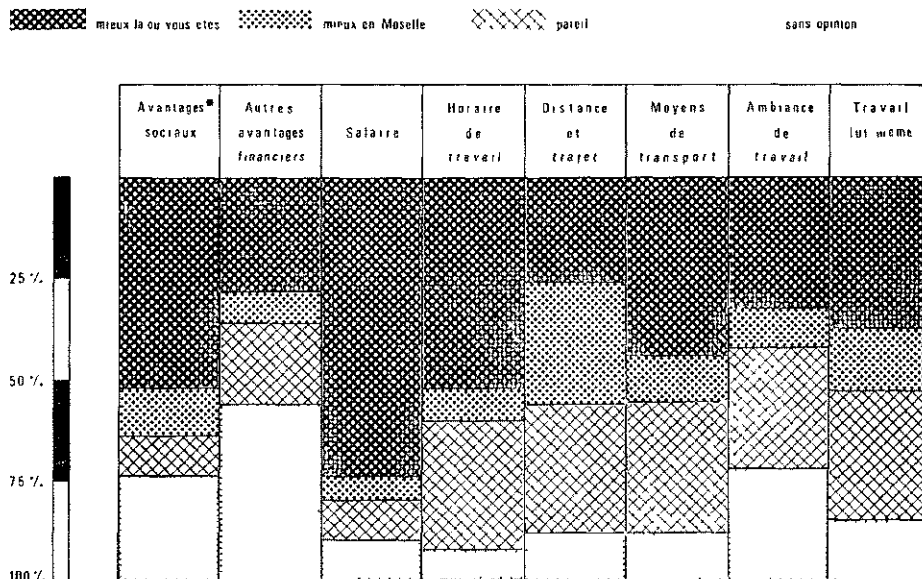
Et il y a les conséquences, qu'on ne mesure pas encore, sur la production : que des commandes soient refusées, ou que les tâches nobles soient sous-traitées dans d'autres régions françaises. Par ailleurs, en consentant parfois des augmentations de salaires importantes, les entreprises grèvent très lourdement leur capacité d'investir et donc de se moderniser. Elles risquent donc de se voir obligées de procéder à une révision de leur politique d'implantation ou d'expansion.

En raison de l'évolution démographique et des besoins de conversion du département, une politique hardie d'industrialisation est indispensable. Elle confortera l'équilibre humain et économique d'une région importante quant à l'enjeu

SCHÉMA n° 3

OPINION DES FRONTALIERS DE L'EST LORRAIN SUR LEUR SITUATION

(Source : CIEDHEL)



* La forte proportion de célibataires parmi les frontaliers explique que les avantages sociaux n'aient pas été jugés plus favorables en Lorraine.

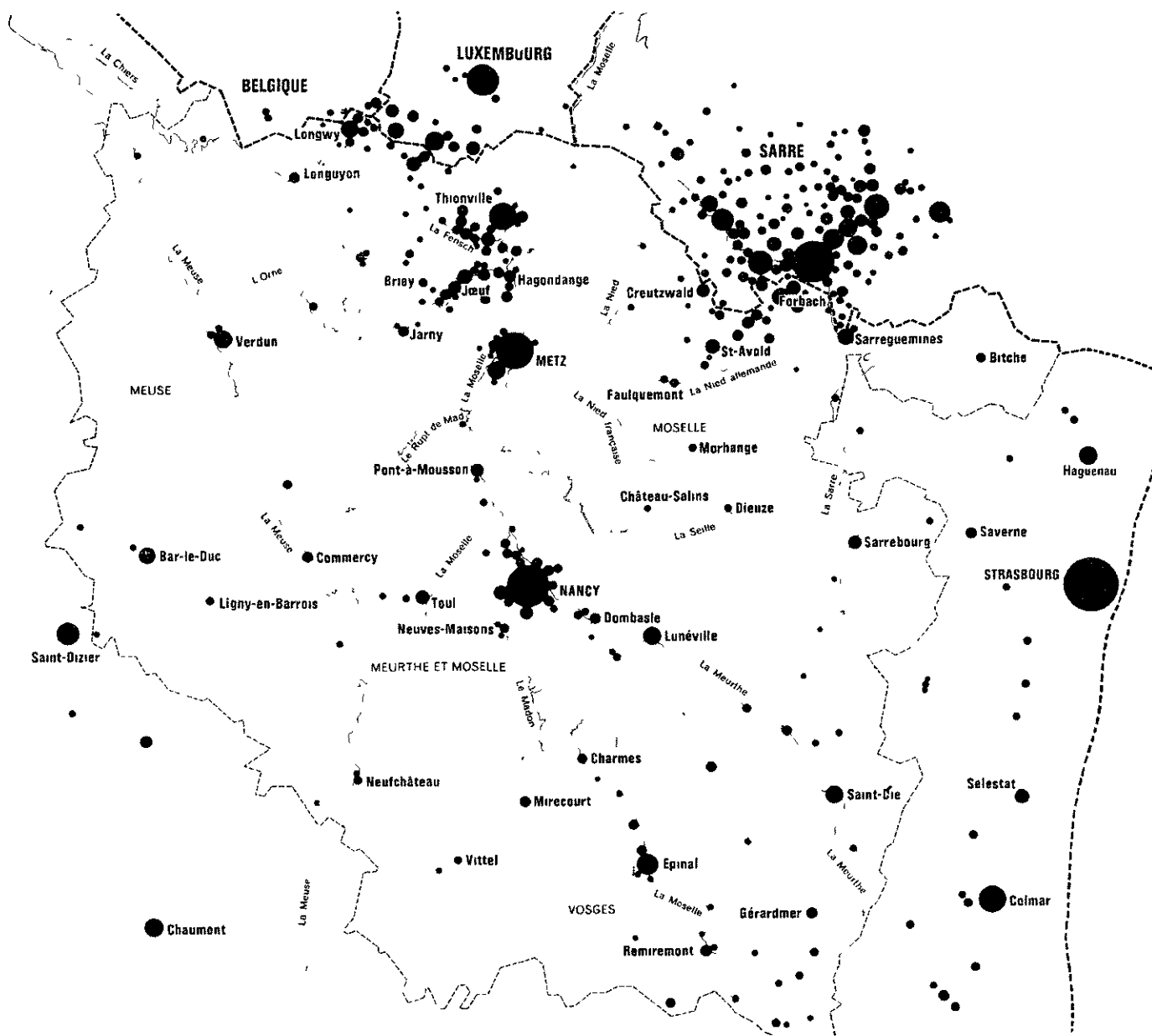
SCHÉMA n° 5

COÛTS SALARIAUX EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

(Source : UPIM)

	France	Allemagne
1 - Salaire net = somme réellement disponible pour le salarié.	90,32	86,20
2 - Charges sociales supportées par le salarié : ces charges viennent en déduction du salaire brut (ligne 3) pour donner le salaire net, ligne 1	9,68	13,80
3 - Salaire brut = salaire avant toute retenue	100,00	100,00
4 - Charges directes (sécurité sociale.)	36,42	19,20
5 - Charges complémentaires (congés payés, complément maladie ..)	33,00	28,80
6 - Charges sociales supportées par l'employeur	69,42	48,70
7 - Coût total pour l'entreprise pour un salaire brut de 100 (ligne 3)	169,42	148,70

COMMUNES URBAINES DE PLUS DE 2 000 HABITANTS 1968



DREAM LORRAINE

national et à son caractère de point fort. Or, la recherche de candidats à l'implantation et leur accueil ne peuvent être réussis que si parallèlement à ces efforts on applique une politique vigoureuse de développement des industries de la zone frontalière.

Les entreprises nouvellement implantées rencontrent rapidement des difficultés analogues à celles supportées par les industries plus anciennes. Au départ, et on sait que la plupart des implantations sont d'origine étrangère, elles supportent mieux la surenchère sur les salaires : les capitaux sont frais (et souvent en DM) et couvrent la totalité de l'investissement, les matériels sont neufs et à la pointe de la technologie, le programme de productivité tient compte des éléments de rémunération. Si ces entreprises trouvent moins facilement et dans un rayon plus grand que prévu leur main-d'œuvre, celle-ci semble plus stable dans une première phase. Mais dès lors qu'elles sont venues pour s'intéresser au marché français et qu'elles ont à assurer l'amélioration de leur productivité par leur autofinancement, elles rejoignent le sort commun. La période initiale dure de trois à cinq ans.

L'industrie possède suffisamment de souplesse pour faire face, pendant plusieurs années de suite, à une série de difficultés. Il serait dangereux de ne pas prendre en considération ce qui se passe sous les eaux dormantes de l'emploi industriel global. En fait, la politique d'industrialisation de la zone frontalière sera vouée à autant d'échecs qu'il y a d'entreprises, si elle ne prend pas en compte les contraintes de l'environnement spécifique à cette zone.

Les éléments d'une politique de la zone frontalière

Tout a été dit, et beaucoup est déjà réalisé en ce qui concerne les équipements : voies de communication, terrains industriels, primes de développement régional, urbanisation des centres et constructions de logements, etc... Cela est absolument nécessaire, mais en regard des évolutions prévisibles, cela est malheureusement insuffisant !

Anne-Marie FRITSCH
député de la Moselle

COMMENT COMPRENEZ-VOUS LE MALAISE LORRAIN, ET QUE SIGNIFIE CE MALAISE ?

Je suis député depuis un mois et je crois que l'élection d'un réformateur est une expression de ce malaise. Il y a dix ans que nous sommes représentés politiquement et s'il y a eu un changement dans le choix aujourd'hui, c'est que la base est devenue consciente de ce problème qui la dépasse et qu'elle ressent au niveau de la vie quotidienne.

La houillère ferme par étapes. Certains sont mis à la retraite anticipée, d'autres malades ou invalides sont éliminés, on réduit le nombre des travailleurs.

La femme doit donc chercher du travail, et ce travail, elle le trouve seulement de l'autre côté de la frontière. La famille est désorganisée, la vie devient plus difficile.

Au-delà de la frontière on trouve des emplois, les rémunérations sont supérieures, mais les travailleurs n'ont aucun statut, aucune garantie.

Il est trop tard pour récupérer ce qui n'a pas été fait il y a dix ans. La Sarre avait les mêmes problèmes, mais elle a su prendre les décisions qu'il fallait car elle a eu les finances nécessaires, l'Etat allemand a donné à la Sarre 50 % de ce dont elle avait besoin pour sa reconversion.

Les Pouvoirs publics ont toute la responsabilité. Ils ont décidé de fermer les houillères au niveau d'une restructuration et ils n'ont pas décidé de suffisamment de subventions.

Nous faisons tout à l'envers : nous donnons des subventions aux industriels pour qu'ils consentent à venir, au lieu de faire des routes, des téléphones, des logements, des écoles, pour que ces industriels qui viennent s'implanter y trouvent ce qu'il leur faut.

Paris est loin, et le gouvernement n'a pas beaucoup changé.

Je ne vois pas comment au niveau de cette région nous pouvons changer quelque chose pour améliorer la situation, comment obtenir cette amélioration ?

Nous devons arriver à faire comprendre qu'il y a quelque chose d'important à faire. Comment arriverons-nous à contrecourant ? Seulement avec le pouvoir régional, mais comment l'obtenir dans l'état actuel des choses ?

Nous n'avons que 30 élus, cela ne fait pas un poids politique suffisant, nous devons nous organiser au niveau des bases, ou faire témoignage de ce qui ne se fait pas et en appeler au gouvernement pour qu'il se penche sur ces problèmes.

L'AVENIR INDUSTRIEL ?

Je ne connais pas encore bien les dossiers.

Nous devrions avoir la création de quatre mille emplois tous les ans dans cette région, nous en avons eu 462 du côté de Merlebach.

On dit : si les industriels ne viennent pas chez vous, c'est qu'il n'y a pas de chômage. Bien sûr puisque les travailleurs partent de l'autre côté de la frontière, et l'industriel qui s'implante aura des charges plus lourdes que son concurrent de la Sarre et ne pourra donc proposer les mêmes salaires.

Une solution passagère serait de donner à la Lorraine les mêmes instances de décision qu'à la Sarre, d'en faire presque une zone franche jusqu'à ce que le pouvoir régional soit installé.

Ce serait une solution pour permettre qu'il y ait une interférence entre les transhumants de cette population qui travaille et que les industries puissent s'installer de ce côté de la frontière, afin que l'équilibre se fasse, car actuellement tout est du côté de la Sarre et nous sommes le « dortoir » de la Sarre.

le point de vue d'un partenaire étranger

En analysant les différents articles de ce numéro spécial sur la situation et l'avenir de la Lorraine et sa vocation européenne, un Sarrois constatera facilement qu'un grand nombre de problèmes et de tâches sont les mêmes de part et d'autre de la frontière sarro-lorraine.

Situées à la périphérie de leur espace national, la Lorraine et la Sarre, comme régions frontalières voisines, connaissent le même besoin de restructuration et de diversification de leurs industries. La régression de l'emploi dans la sidé-

rurgie et les charbonnages appelle un effort parallèle de développement de nouvelles activités industrielles ou tertiaires. Les deux régions ont le même besoin de désenclavement vers les grandes zones économiques de l'Europe et enfin elles ont la même volonté de s'organiser et de s'équiper en vue d'améliorer la qualité de vie et de devenir des régions attractives et équilibrées.

A cette identité des problèmes et besoins s'ajoute encore une large identité d'intérêts résultant de la multiplicité des relations économi-

ques établies depuis longtemps entre ces régions voisines.

Tous ces facteurs, stimulés d'ailleurs par le processus croissant d'intégration européenne, sont la base et la raison des efforts entrepris des deux côtés de la frontière pour rechercher les possibilités d'une concentration et d'une concertation des actions de développement économique et d'aménagement régional. En outre le développement des régions frontalières est soumis à des contraintes qui ne peuvent être levées que dans le cadre d'une concertation internationale.

C'est ainsi, que pendant ces dernières années la coopération inter-régionale est devenue non seulement un sujet de discussion et de réflexion, mais aussi un objectif, une grande affaire. Elle s'est réellement engagée dans le cadre d'un ensemble de recherches et d'actions concrètes entreprises soit par les personnes ou organisations privées, soit par les instances publiques et gouvernementales.

Il n'est pas possible d'énumérer dans ce court résumé toutes les initiatives et les contacts qui se sont établis à travers les frontières de ces régions. Je ne voudrais citer que la « Conférence pour l'Aménagement du Nord-Ouest de l'Europe », la « Commission Sémois-Moselle-Sarre », « l'Institut pour la Coopération dans les Régions Frontalières — IRI — », qui ont lancé des rencontres, des études et des colloques sur des problèmes inter-régionaux.

Les représentants de l'économie se sont groupés dans la « Commission Patronale Sarre-Lor-Lux » qui se considère comme le porte-parole de l'économie dans la coopération interrégionale. Les quatre bourses de sous-traitance de Nancy, Luxembourg, Sarrebruck et Trèves ont pu instituer et organiser une coopération étroite et permanente. En effet, le développement de la coopération industrielle entre la Lorraine et la Sarre se révèle plus que jamais né-

PARITÉ DU MARK ET NOMBRE DE MIGRANTS

Cours du D.M.		Nombre de migrants	
Début janvier 1968	1,22 F	4.320	Mars 1968
Début janvier 1969	1,22 F	4.855	Mars 1969
Début juillet 1969	1,24 F	6.195	Sept. 1969
Janvier 1971	1,51 F	7.911	Mars 1971
Juillet 1971	1,58 F	9.299	Sept. 1971
Mi-septembre 1971	1,64 F	10.935	Mars 1972

L'Union Patronale Interprofessionnelle de la Moselle a, depuis fort longtemps, attiré l'attention sur la nécessité et l'insuffisance de ces moyens. En novembre 1971, elle a proposé un « plan » de développement du département qui comportait également des mesures propres à la zone frontalière.

— En premier lieu, il conviendrait de consentir des prêts à taux d'intérêt fortement bonifiés pour l'accélération de l'accroissement de la productivité. Seule la productivité permettra la pratique durable de salaires élevés.

— En second lieu, il est indispensable d'accorder une subvention temporaire et dégressive dans le temps aux entreprises situées dans la zone. Cette subvention serait destinée à retenir la main-d'œuvre encore en place et d'attendre les effets des prêts en faveur de la productivité.

C'était il y a dix-huit mois. Les

départs de personnel n'ont fait que croître depuis, à telle enseigne qu'une action supplémentaire doit être mise sur pied pour remplacer ceux des salariés qui sont partis. D'une part il s'agirait pour les employeurs — quelques timides débuts sont en cours — d'aller chercher le personnel dans les départements français plus centraux. D'autre part, les collectivités locales auraient à construire des logements et à « embellir » les villes pour accueillir ces arrivants. Cela montre que plus nous attendrons de prendre les mesures qui s'imposent, plus il faudra multiplier les efforts et les dépenses pour sauvegarder le potentiel économique de la zone frontalière.

M. SCHOETTKE

Président de l'Union Patronale
Interprofessionnelle de la Moselle,
Président de l'Union Patronale Lorraine.

cessaire. Malgré une progression constante des échanges commerciaux entre la France et l'Allemagne, il faut remarquer que le rapprochement entre les grandes entreprises industrielles sarroises et lorraines, les prises de participation, les échanges techniques, n'ont connu jusqu'à présent que des résultats limités. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine, mais il est permis d'espérer que les industriels reconnaîtront les avantages d'une association de leurs efforts comme le meilleur moyen d'assurer le maintien de leur compétitivité.

Les travaux et les études engagés dans ces diverses organisations avec une intensité et des résultats variables ont certainement contribué à faire apparaître les problèmes spécifiques de nos régions frontalières et à démontrer la nécessité ainsi que les possibilités d'une coopération interrégionale. En même temps, l'expérience a enseigné que l'organisation et l'efficacité de cette coopération dépendent, pour une large part, de la participation des instances gouvernementales. Il s'est également avéré nécessaire de constituer des instances officielles inter-état pour résoudre certains problèmes de la concertation interrégionale. Elles sont particulièrement indispensables pour la réalisation des grands équipements d'infrastructure à l'échelle d'ensembles suprafrontaliers et dans lesquels la responsabilité de l'Etat est directement engagée.

Ces instances inter-état ont été mises en place avec la création de la Commission Mixte Gouvernementale franco-allemande-luxembourgeoise pour la coopération dans la région frontalière, le 19 février 1970.

Dans cette Commission Gouvernementale Tripartite, sous la direction des trois Ministères des Affaires Etrangères, sont représentés à côté des Ministères Nationaux intéressés le Préfet de la Région Lorraine, le délégué du gouvernement de la Sarre et le représentant du Land Rhénanie-Palatinat.

Elle a pour tâche d'examiner à la vue des décisions du Conseil des Ministres français du 3 janvier 1969 et du Conseil du Cabinet de la République Fédérale l'opportunité et les modalités d'un aménagement concerté de la Lorraine et des régions étrangères voisines, notamment la Sarre. Il lui appartient

de coordonner certaines actions d'une politique d'aménagement régional et d'étudier les possibilités de réalisations communes susceptibles de valoriser au mieux les potentialités économiques et géographiques des régions concernées, et de tirer le meilleur parti de leur « rente de situation géographique » au cœur de l'Europe.

La Commission Gouvernementale représente l'instance suprême de négociation et de décision des questions, problèmes et projets, susceptibles de faire l'objet de concertation de part et d'autre des frontières.

Pour activer encore la coopération interrégionale surtout pour associer plus étroitement les instances régionales et locales publiques comme les instances économiques culturelles et sociales (Chambres de Commerce, Syndicats professionnels, Organismes d'animation, d'expansion, de formation...) à l'application d'une politique régionale cohérente, la Commission Gouvernementale a décidé le 24 mai 1971 la création d'une Commission Régionale Sarre-Lor-Lux.

Cette Commission Régionale comprend des représentants de l'administration régionale de la Lorraine, du gouvernement du Luxembourg et des Länder Sarre et Rhénanie-Palatinat. Les Consuls généraux de la France à Sarrebruck et de la République Fédérale à Nancy sont membres de la Commission Régionale. Les fonctionnaires compétents pour certaines questions ainsi que les représentants et experts des institutions ou organisations publiques, semi-publiques ou privées peuvent être associés aux travaux de la Commission Régionale.

Le Préfet de la Région Lorraine, le représentant du gouvernement du Grand Duché et le délégué du gouvernement de la Sarre sont chargés de la direction des délégations lorraine, luxembourgeoise et allemande.

La Commission Régionale se réunit au moins deux fois par an, ou autant que possible, surtout quand il y a des questions importantes et urgentes à discuter.

La Commission Régionale peut décider la création de groupes de travail ad-hoc aussi bien que la participation des experts aux travaux.

D'ores et déjà, les groupes de

travail suivants fonctionnent régulièrement :

— le groupe de travail « Aménagement du Territoire », composé des représentants des autorités régionales compétentes en matière d'aménagement du territoire, est chargé :

a) de procéder à un échange d'informations et d'expériences sur les problèmes d'un intérêt commun de l'aménagement du territoire (à l'exclusion des problèmes de planification technique) ; les questions routières ou autoroutières y sont traitées ;

b) d'établir une liste des problèmes d'aménagement de caractère transnational qui se prête à une étude en commun ;

c) de soumettre à la Commission Gouvernementale des propositions concrètes sur une harmonisation souhaitable des programmes et mesures d'aménagement dans les régions frontalières aussi bien dans l'espace que dans le temps.

Ce groupe présentera prochainement une carte d'aménagement de la grande région établie pour la première fois selon les critères, définition et légendes communs.

— le groupe de travail « Transports » est chargé d'améliorer les liaisons ferroviaires et routières internes et externes des zones frontalières. Il présentera au mois de juin prochain un projet d'extension d'une desserte cadencée (Métrolor) sur les lignes Metz-Sarrebruck et Metz-Luxembourg.

— le groupe de travail pour les questions d'économie d'eau examine, sur la base des études hydrologiques lorraines et sarroises, les données, les programmes et les problèmes de l'alimentation en eau de la région, située entre la vallée de la Sarre et la région urbaine de Metz. Il présentera les conceptions ainsi que les propositions pour l'esquisse d'un programme hydrologique commun, assurant la meilleure utilisation des ressources en eau, prévoyant des constructions à réaliser en commun et concordant avec les objectifs d'un aménagement concerté des régions frontalières. Ce groupe est également chargé de traiter les questions de la pollution des eaux, de curage des rivières, etc.

— le groupe de travail pour la pla-

nification d'un centre de loisirs franco-allemand à Bisten-Merten réalise un projet commun comprenant la création d'un plan d'eau de 110 ha à travers la frontière avec des installations sportives, hôtelières, gastronomiques, etc. Il prévoit en même temps un aménagement concerté et un développement économique harmonisé des zones limitrophes de part et d'autre de la frontière. Les communes frontalières françaises et allemandes se constituent comme maître d'ouvrage. Le dossier complet sera présenté pour décision à la Commission Gouvernementale au mois de septembre prochain.

En outre, ces deux commissions se sont occupées des questions de la desserte aéronautique de l'ensemble Lorraine-Sarre, de l'aménagement des voies navigables pour la Sarre et de la création d'une zone industrielle commune. Les problèmes posés par les migrations de travailleurs dans les régions frontalières font l'objet d'échange d'informations et d'études permanentes.

Si l'on résume brièvement cet exposé, incomplet d'ailleurs, sur les différentes formes et l'étendue de la coopération interrégionale on pourra constater que nos régions frontalières disposent d'un cadre institutionnel à caractère international répondant aux besoins de manière à permettre une coopération étroite aux niveaux gouvernemental, régional et privé et que cette coopération s'est engagée dans beaucoup de domaines d'une manière pragmatique et, pas à pas, sur des sujets, problèmes et projets tout à fait concrets.

Néanmoins, les résultats et l'efficacité des efforts entrepris depuis la création de la Commission Gouvernementale — décidée en mars 1969 et constituée en février 1970 — jusqu'à présent sont parfois décevants et laissent certainement encore à désirer. Les travaux dans les groupes de travail progressent lentement et certaines initiatives n'ont guère été couronnées de succès.

Dans la réalisation des projets communs un grand nombre de problèmes administratifs, juridiques et réglementaires doivent être réglés. Les conditions techniques très compliquées et complètement diffé-

rentes imposées par les autorités françaises et allemandes, comme par exemple pour la construction d'un ouvrage hydraulique ou d'une digue sur les deux côtés de la frontière, peuvent illustrer le degré de complexité qu'ont atteint les lois et dispositions des deux pays et le nombre des difficultés qu'il faut surmonter dans presque tous les domaines.

A ces difficultés d'ordre technique s'ajoutent entre autres surtout des problèmes psychologiques dépendant essentiellement de la compréhension mutuelle et de la volonté des hommes appelés à coopérer, des difficultés de langues et de traduction des textes échangés dans les rencontres de travail, etc.

Toutes ces difficultés particulières dont on n'a pas encore pris suffisamment conscience entravent le jeu normal et l'efficacité de la coopération interrégionale et peuvent expliquer pour une large part la lenteur des travaux ainsi que le caractère discontinu de l'activité des groupes de travail.

En plus de ces difficultés techniques qui se posent dans la pratique quotidienne de la coopération, il y a aussi les problèmes théoriques à long terme, c'est-à-dire les problèmes de stratégie et d'orientation, bref la mise en place et l'application d'une politique commune des régions frontalières.

Il s'agit là certainement de questions importantes qui méritent également une attention particulière, mais qui ne doivent pas conditionner ou subordonner la coopération interrégionale à la mise en place préliminaire d'une politique régionale commune.

Ceci est d'autant plus vrai, que d'ores et déjà les politiques d'aménagement et de développement de chaque région ont été conçues et situées simultanément dans le cadre des plans nationaux et dans une perspective européenne. Il en résulte une certaine identité de conception, basée sur les mêmes besoins et la solidarité des régions frontalières qu'on ne peut réaliser maintenant que dans une coopération étroite et permanente en essayant de concerter au maximum les actions et d'assurer les adaptations mutuelles nécessaires pour réussir finalement les programmes de développement.

Le fait que les disparités locales et régionales sont une réalité et que

les retards ou les déséquilibres entre régions ainsi que l'évolution des migrations frontalières n'ont pas encore pu être atténués ne doivent pas mettre en cause la coopération interrégionale. L'établissement du marché commun, s'il a facilité les contacts entre les régions voisines, a en même temps accentué l'effet de décalage entre les économies nationales qui a des conséquences particulièrement graves dans les régions frontalières. C'est ainsi que les changements des parités monétaires sont très importantes tant par leur influence sur les revenus de part et d'autre de la frontière que sur les prix des produits, les mouvements de la main-d'œuvre et sur l'ensemble de l'économie des régions. Ils posent des problèmes considérables aussi bien en Lorraine qu'en Sarre. Mais il faut bien se rendre compte qu'ils résultent des systèmes internationaux et nationaux et ne peuvent être résolus qu'au niveau gouvernemental entre les Etats membres de la Communauté par une harmonisation des dispositions législatives ou réglementaires.

Un traitement sur le plan local ou régional — à part certains cas — n'aurait pour conséquence que de reporter les problèmes sur de nouvelles frontières.

En conclusion, il faut constater qu'il y a quand même une étroite liaison entre les problèmes posés par l'intégration économique de l'Europe et les actions spécifiques des régions frontalières pour assurer leur développement harmonieux dans la Communauté. Un grand effort est nécessaire à tous les niveaux et surtout sur le plan régional dans le cadre d'une coopération interrégionale.

Considérant que chaque région pour soi ne peut pas faire le poids par rapport aux autres régions européennes, sachant qu'une coopération étroite et permanente entre partenaires forts, prospères et bien équipés offre plus de chances à tous, la Sarre s'est engagée résolument dans cette voie pour associer ses potentiels à ceux de ses régions voisines au lieu de les opposer et pour contribuer ainsi au développement progressif d'une grande région au cœur de l'Europe.

D^r H.-J. HAUCH

Ministère de l'Economie, des Transports et de l'Agriculture de la Sarre à Sarrebruck.

comment faire la métropole ?

1966. -- Le Gouvernement décide la promotion de 8 métropoles d'équilibre. Il s'agit de faire contre-poids à l'attraction parisienne, car celle « aspire » les hommes et les activités, notamment les hommes

les plus qualifiés et les activités les plus dynamiques. Il s'agit aussi d'entraîner les régions dont ces métropoles sont le centre. Il s'agit enfin, pour celles qui sont proches des frontières, de résister au dynamisme des villes étrangères.

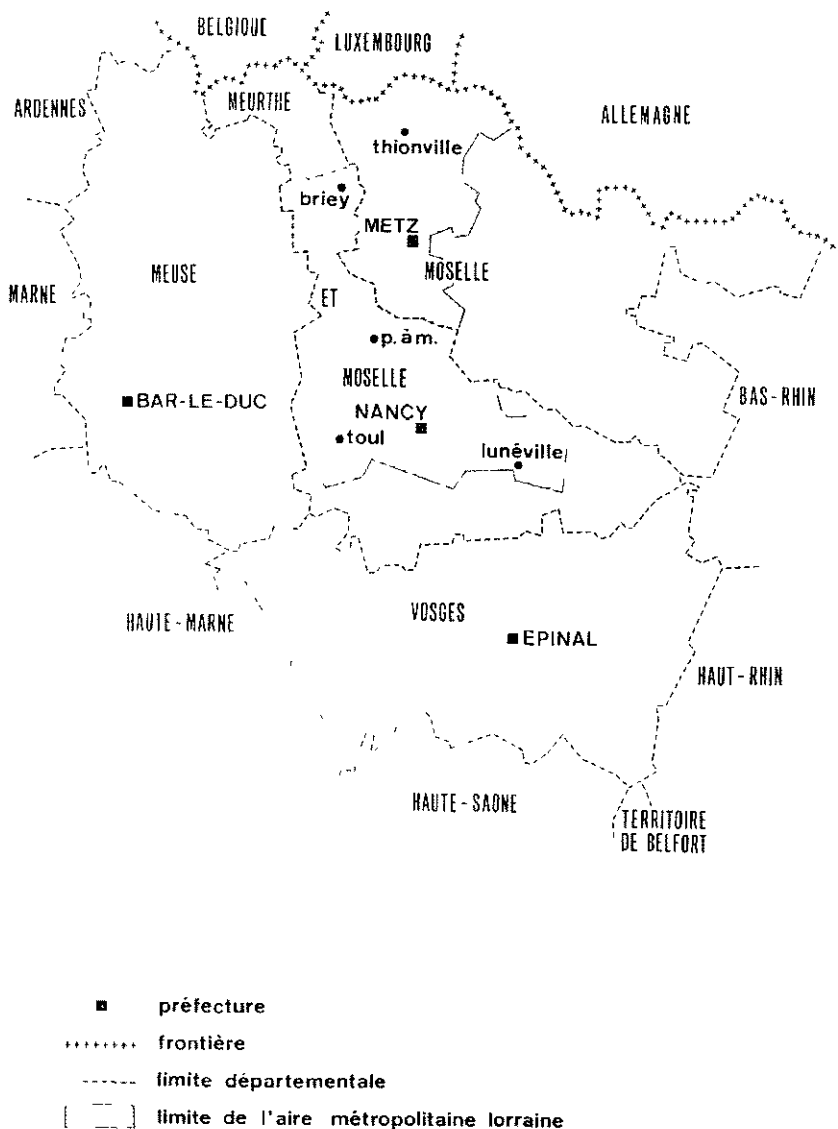
Parmi ces 8 métropoles figure celle de Lorraine : Nancy-Metz-Thionville ; pour étudier et promouvoir son aménagement, une OREAM est installée à Pont-à-Mousson.

Sans doute, le poids démographique (1 million d'habitants) de cette aire fortement urbanisée justifiait son choix comme métropole d'équilibre. Mais n'était-ce pas une gageure que de vouloir considérer comme un ensemble urbain, un conglomérat de 534 communes, éparpillées dans une aire de 100 km de long sur 40 km de large ?

Les deux villes principales : Nancy et Metz, longtemps séparées par l'histoire, avaient des activités souvent concurrentes et leurs agglomérations de 255.000 et 165.000 habitants pèsent d'un faible poids en regard de leurs voisins d'Europe, riches de populations, d'industries dynamiques, de services à large rayonnement, habiles à tirer parti des innovations.

Ces particularités ont incité l'OREAM à considérer cette faible population, cette taille relativement modeste des villes, comme un atout et non comme un handicap. Prendre en compte toute l'aire métropolitaine permet d'éviter les concentrations urbaines excessives, et d'offrir un cadre de vie de qualité, en proposant tous les modes de vie et d'habitat, allant du centre ville restructuré à l'habitat individuel dans un milieu naturel, la forêt n'étant nulle part lointaine. Après tout, en « distances-temps » calculées sur la base d'un excellent réseau de communications, la métropole lorraine n'est pas plus grande que Paris intramuros.

CARTE SCHEMATIQUE DE LA LORRAINE ET DE L'AIRE METROPOLITAINE NANCY-METZ-THONVILLE



Une autre volonté est apparue dès les premières études, celle de considérer avant tout la métropole comme un centre de services supérieurs, à la disposition de tous les Lorrains. Cela revenait à faire abstraction des frontières administratives et à élargir aussi souvent que possible le champ d'études à l'ensemble de la région. Le nom même qui a été choisi d'OREAM-Lorraine — et non pas d'OREAM-Nancy-Metz-Thionville — en est le constant rappel.

1970. — Après l'étape intermédiaire du Livre Blanc (1968), le schéma d'aménagement de la Métropole est adopté par les instances locales et régionales. Approuvé par le Conseil des Ministres, il devient directive nationale d'aménagement du territoire et comporte 3 volets essentiels :

1) Très vite, il était apparu que l'aménagement de la métropole ne consistait pas à étendre Nancy vers le Nord et Metz vers le Sud, pour créer une rue-couloir de 60 km de long, pas plus qu'il ne convenait de créer une ville nouvelle ou un « Washington » lorrain à mi-chemin entre Metz et Nancy. En réalité, le vrai problème était d'utiliser ce qui existait et d'aménager au mieux les vastes agglomérations de fait du Nord (Metz - Bassin Sidérurgique - Thionville) et du Sud (Nancy - Toul - Lunéville) en s'efforçant de faire de chacune un ensemble convenablement structuré, tirant parti des investissements récents ou programmés, tels que l'autoroute A 4 ou l'industrialisation au N.-E. de Toul. Il a donc été proposé d'aménager la métropole à partir de ces *agglomérations étendues*, qui groupent respectivement 590.000 et 400.000 habitants, et non par la création d'agglomérations nouvelles.

2) Pour faire une métropole de ces deux agglomérations étendues, le problème fondamental consiste à atténuer l'obstacle des distances, en facilitant les liaisons entre les principales villes de la métropole. Sans attendre l'approbation du Schéma, l'OREAM avait proposé la valorisation des infrastructures ferroviaires existantes avec Métrolor, desserte cadencée horaire qui, depuis le 1^{er} janvier 1970, relie Nancy-Metz-Thionville. Mais le schéma ne s'est pas contenté de cette opération expérimentale, il a

proposé une *politique globale de liaison et de transports* :

- au sein des agglomérations étendues Nord et Sud Métropole ;
- entre ces agglomérations étendues (Métrolor en est le volet ferroviaire) ;
- entre la métropole et les autres centres de peuplement lorrains ;
- entre la région et l'extérieur (régions voisines - Europe de l'Ouest).

3) Une métropole se définit par ses services et par leur rayonnement. Aussi le schéma d'aménagement propose le *développement des services supérieurs*. L'ambition est de les développer à la dimension, non plus de chacune des agglomérations Nord et Sud, mais de toute la métropole, c'est-à-dire, d'un ensemble urbain « millionnaire » (en nombre d'habitants). Grâce à la concertation et à de bonnes liaisons, ces services, au lieu d'être identiques et concurrents, seront désormais solidaires et complémentaires.

Une attention toute particulière a été accordée au premier service que les Lorrains attendent de la métropole : y trouver des emplois variés et bien rémunérés. Des propositions ont été faites en matière de développement économique ; en particulier, une *politique régionale d'industrialisation* a été définie afin de faire face aux problèmes aigus issus de la conversion des activités traditionnelles (mines de fer et de charbon, sidérurgie, textile) et réaffirmer, sur des bases nouvelles, la vocation industrielle de la Lorraine. Le volet le plus original de cette politique complexe est constitué par la création de 2 pôles industriels, celui de Toul à l'Ouest de Nancy et celui d'Ennery, entre Metz et Thionville.

1973. — La métropole est en marche, au travers des études qui se poursuivent, des décisions qui se prennent et des actions qui s'engagent.

Dans le domaine des transports, après Métrolor, c'est l'autoroute Nancy-Metz-Thionville qui vient d'entrer en service... Toutes les grandes liaisons internes et externes prévues d'ici 1978 au titre d'une première étape d'aménagement sont d'ores et déjà engagées ou programmées. En 1972 a été entreprise l'étude d'un plan général des transports, œuvre de longue haleine qui s'étalera sur 3 années au

moins, et englobera toute la Lorraine (voir plus loin, l'article de MM. HENNETON et PERARDEL sur les transports de personnes).

Dans le domaine de l'aménagement spatial, conformément aux propositions du schéma, c'est dans le cadre des deux agglomérations étendues que les procédures de SDAU ont été entreprises.

Dans le domaine des services et du développement économique, les actions clés du schéma prennent forme : les pôles industriels ont trouvé des maîtres d'ouvrage et leurs grandes infrastructures externes sont financées, le centre commercial du centre relais (urbanisation additionnelle) de Metz-Semécourt est lancé, tandis que se poursuivent des études du centre relais de Nancy-Gondreville.

Le développement de la jeune université de Metz s'effectue avec le concours des universitaires de Nancy, avec un souci affirmé de complémentarité, dans le cadre de la récente unité académique Nancy-Metz. Il en sera de même pour l'équipement hospitalier supérieur.

Un dossier global sur les actions de formation et d'emploi, qui sont indissolublement liées, est en cours d'élaboration.

On pourrait citer d'autres actions, par exemple l'aménagement d'une grande base de plein air et de loisirs, autour du lac de Madine (1.100 hectares à 20 km à l'Ouest du sillon mosellan, au cœur du Parc Naturel Régional). Un syndicat mixte a été créé à cet effet entre les communes riveraines, les villes de Metz et de Nancy, les départements de la Meurthe-et-Moselle, Meuse et Moselle. Les études pour la réalisation du plan d'eau, pour l'aménagement de tout son environnement, pour les équipements sportifs, se poursuivent dans un excellent climat de concertation.

Il paraît paradoxal de conclure sur un climat de concertation, à propos de cette métropole lorraine, dont les pôles principaux Nancy et Metz défrayaient la chronique par leurs affrontements, il n'y a pas si longtemps. Et pourtant, c'est sans grandes difficultés que les responsables économiques et que les élus ont su s'entendre et conjuguer concrètement leurs efforts quand l'occasion leur en a été donnée, pour ce lac de Madine, pour Métrolor... pour l'Etablissement Public de la Métropole également.

Cet Etablissement Public mérite une mention particulière. Sa genèse est à bien des égards exemplaire. si bien qu'il a paru indiqué de con-

sacrer un article séparé à ce *premier organisme de concertation, mis en place à l'échelon de la Métropole.*

leur avis sur le projet de décret portant création de l'Etablissement Public de la Métropole Lorraine, en application de l'article 78.1 du Code de l'Urbanisme.

Grosso modo, les caractéristiques proposées correspondaient à celles qui avaient été demandées, et c'est à l'unanimité que les Assemblées Départementales donnaient leur accord au projet de décret.

Finalement, après examen par le Conseil d'Etat le 13 février 1973, le décret était adopté par le Conseil des Ministres du 28 février 1973.

Administré par 18 élus du sol et 6 élus des activités, agissant dans le ressort géographique de l'aire métropolitaine, pouvant bénéficier d'une taxe spéciale d'équipement décidée par une loi de finances, la compétence de l'Etablissement Public de la Métropole Lorraine sera essentiellement de procéder à toutes opérations immobilières de nature à faciliter la mise en œuvre du schéma d'aménagement de la Métropole Lorraine. A ce titre, il bénéficiera du pouvoir d'exproprier et du droit de préemption à l'intérieur des Z.A.D. métropolitaines. Il pourra procéder à ces acquisitions, soit en son nom propre, soit au nom et pour le compte de l'Etat et des collectivités publiques.

Il pourra également participer au financement d'études et d'opérations d'aménagement ou d'équipement, entreprises dans le cadre du schéma d'aménagement de la métropole, et, exceptionnellement, réaliser des opérations d'aménagement ou d'équipement, pour le compte de collectivités publiques, conformément à des conventions passées avec elles.

La création de cet Etablissement Public marque une étape capitale dans la mise en œuvre de la métropole Lorraine. En effet, toute existence passe par la reconnaissance d'une personnalité juridique distincte. Or, jusqu'à présent, aucune instance officielle ne faisait se rencontrer et collaborer les principales villes de la Métropole.

L'Etablissement Public sera un lieu de dialogue où les élus prendront en commun les décisions financières et d'aménagement qui feront une réalité de la Métropole et qui donneront aux populations le sentiment d'appartenir à une communauté.

J. JUNG

Directeur de l'OREAM-Lorraine.

L'établissement public de la métropole lorraine un organisme de concertation... fruit de la concertation

Deux mois après l'approbation du schéma d'aménagement de la métropole lorraine, sa mise en œuvre faisait l'objet d'un colloque organisé par l'OREAM, le 6 octobre 1970. Les débats dégagèrent un large accord sur la nécessité de résoudre en priorité le problème de la maîtrise foncière, considéré comme particulièrement ardu et urgent. Les participants ont estimé que la maîtrise foncière était une arme majeure pour permettre aux collectivités locales de discipliner leur avenir et de contrôler l'aménagement de leur territoire.

Informés des conclusions du colloque, les Conseils Généraux de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle donnaient, par délibérations du 16 novembre 1970, leur accord pour la création d'un groupe de travail chargé d'étudier les modalités concrètes de constitution d'un organisme métropolitain de maîtrise foncière... Dans une première séance, en décembre 1970, le groupe de travail a examiné les différentes structures juridiques possibles pour un organisme de maîtrise foncière.

Les solutions purement départementales et communales furent étudiées, ainsi que des formules de Société d'Economie Mixte, de Syndicat Mixte, d'Institution Interdépartementale, de District, de Communauté Urbaine ou de Syndicat de communes, mais le groupe de travail les a éliminées comme non adaptées à une métropole formée de 543 communes, constituant 25 unités urbaines, dans 2 départements différents. Il s'est intéressé plus particulièrement à la formule d'un Etablissement Public ad hoc, qui lui est apparue la seule susceptible de résoudre le problème à l'échelle de la Métropole, sans délais excessifs de mise en place.

Afin de pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause, le groupe de travail s'est déplacé à Paris et Rouen en février 1971,

pour étudier sur place les deux seuls établissements publics de maîtrise foncière existant en France : l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) et l'Etablissement Public de la Basse-Seine (EPBS). L'AFTRP, créée en 1962, montre les possibilités offertes par un instrument bien rodé de maîtrise foncière, mais elle n'est qu'un organisme technique agissant pour le compte de divers maîtres d'ouvrage et elle ne dispose pas de ressources financières propres. Par contre, l'EPBS, administré uniquement par des élus et bénéficiant d'une ressource fiscale propre, a paru présenter aux membres du groupe le meilleur cadre institutionnel, celui d'un organisme ayant une responsabilité politique et des ressources financières propres.

C'est pourquoi, lors de sa réunion du 2 avril 1971, le groupe de travail s'est prononcé à l'unanimité en faveur de la formule d'un Etablissement Public ayant des caractéristiques voisines de celles de l'EPBS.

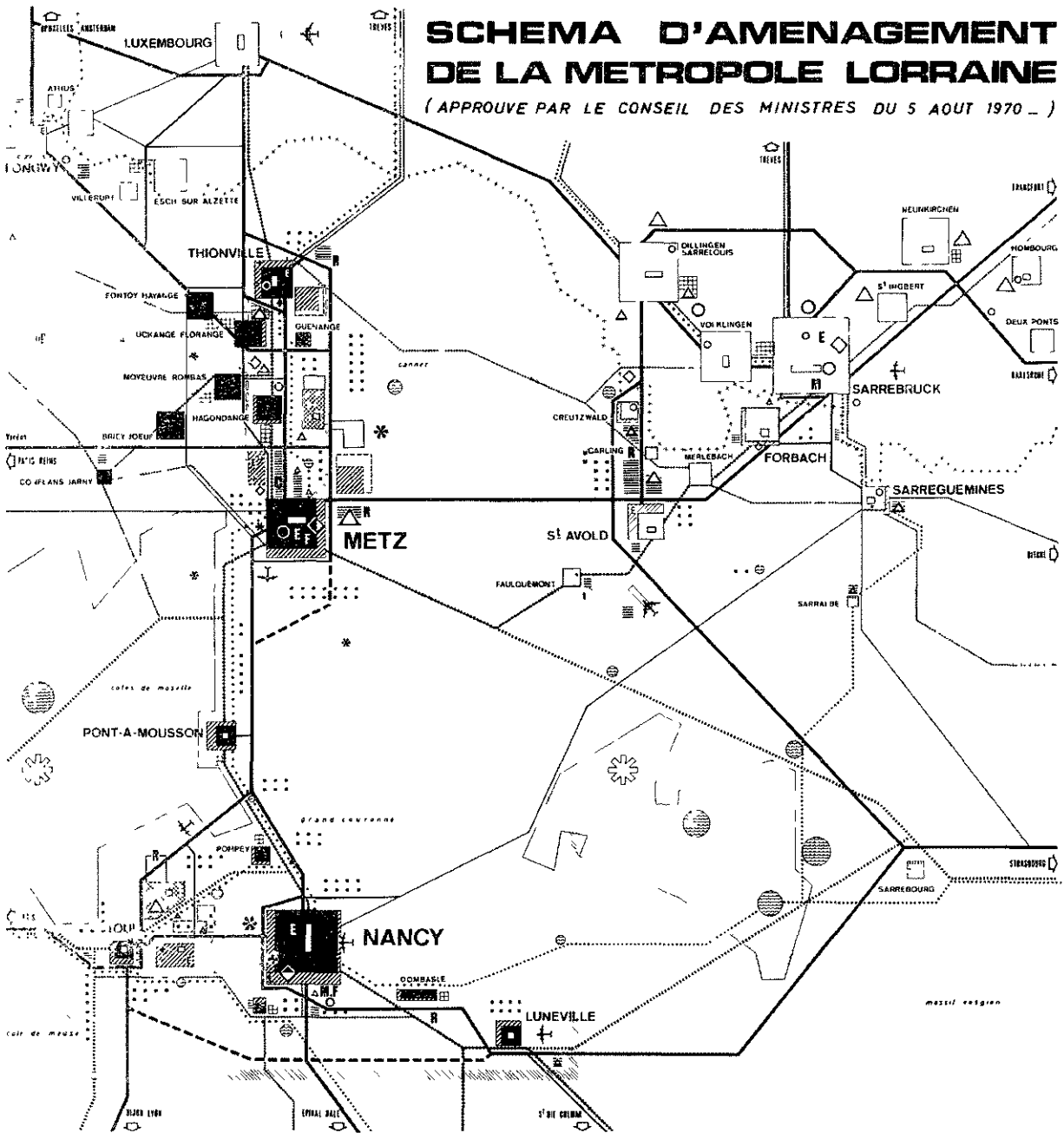
De son côté, la Commission de Coordination de l'OREAM a pris position dans le même sens, le 25 mai 1971.

Les 7 et 8 juin 1971, les Conseils Généraux de Moselle et de Meurthe-et-Moselle demandaient par un vote acquis à l'unanimité la création d'un Etablissement Public de la Métropole Lorraine, en apportant quelques modifications de détail aux propositions du groupe de travail.

Un délai de plus d'un an s'est ensuite écoulé avant qu'un projet de décret ne soit élaboré et recueilli l'accord des ministères intéressés. Il fallut notamment démontrer qu'il y avait compatibilité entre l'Etablissement Public demandé et la future région. C'est fin octobre 1972 que les deux Conseils Généraux de Meurthe-et-Moselle et de Moselle étaient appelés à donner

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA METROPOLE LORRAINE

(APPROUVE PAR LE CONSEIL DES MINISTRES DU 5 AOUT 1970 ...)



EQUIPEMENTS

- △ grande implantation industrielle recente
- principale activité industrielle actuelle
- zone industrielle
- R réserve pour grands établissements industriels
- pole industriel
- extension possible de pole industriel
- △ (ou flèche) en équipement supérieur
- entre les villages
- centre de us
- centre de distribution de gros
- in ruche de gros
- grande implantation commerciale recente
- forêt
- parc naturel régional
- zone verte
- équipement de sport et de loisir
- établissement scolaire
- aéroport de desserte européenne
- aéroport
- site d'implantation de prisonnier

LIAISONS

- autoroute ou voie express (1985)
- autoroute ou voie express (2000)
- autre voie routière rapide
- desserte cadencée
- desserte rapide de grande fréquence
- transport en commun en site propre ou sur autoroute
- voie ferrée principale
- canal à grand gabarit
- canal à petit gabarit

HABITAT

- ◇ logements grande opération recente
- urbanisation existante (metropole centre de peuplement)
- urbanisation additionnelle concentree (metropole centre de peuplement)
- extension possible de l'habitat (2000)
- habitat en cadre naturel
- agglomération étendue
- autre ville lorraine
- ville étrangère
- 1 mm² 2000 habitants

0 20 40 km



la restructuration de la sidérurgie et le parti d'aménagement de l'agglomération Nord Métropole Lorraine

La permanence de la sidérurgie en Lorraine ne doit pas en dissimuler les changements. Lorsqu'en 1704 Martin de WENDEL achète la forge d'Hayange, il s'agit déjà d'une entreprise importante pour l'époque. C'est la présence de la forêt des côtes de Moselle qui a permis l'installation de la sidérurgie et en assurera encore le développement pendant un siècle avant que le charbon du bassin Sarro-Lorrain proche ne prenne le relais. C'est le procédé Thomas qui permettra de construire sur ce minerai phosphoreux l'essentiel de la production française d'acier. Après la dernière guerre, le développement très rapide de la consommation mondiale d'acier entraîne une forte croissance de la sidérurgie lorraine avant de l'acculer aujourd'hui à une nouvelle conversion.

De l'après-guerre, de son extension rapide liée à des unités de production capables au maximum d'un demi-million de tonnes d'acier par an, le pays a hérité de deux chapelets d'usines égrenés le long des vallées de l'Orne et de la Fensch, affluents de la Moselle ; à l'aval la politique foncière prévoyante des maîtres de forge avait préparé, le long de la Moselle, le terrain des grandes implantations des années 1950 (SOLLAC) et 1970 (SACILOR).

Parallèlement, le milieu humain se modifie profondément au cours des siècles, ainsi que le tissu urbain de cette agglomération étendue qui, entre Thionville et Metz, de Briey à Hagondange et de Knutange à Uckange, produit 70 % de l'acier lorrain, soit 40 % de l'acier français, et où vivent aujourd'hui près de 600.000 habitants.

Les deux vallées sidérurgiques à

elles seules regroupent deux cent mille habitants. Mais là, point de ville : simplement des chapelets de petites et moyennes agglomérations, rapidement poussées à proximité des usines et qui n'ont pas pu ou pas su, dominées par cette histoire industrielle et dépourvues de structures civiques héritées du passé, créer des équipements et une vie urbaine à la mesure de cette population.

Au moment où s'élabore le Schéma Directeur il est visible que cette structure de l'urbanisation est caduque, qu'elle va devoir changer très vite et que l'évolution de l'emploi industriel doit déterminer le parti aménagement.

La conversion de la Sidérurgie est un phénomène mondial qui résulte de l'effet de la croissance considérable de la production et de l'évolution des techniques sur une industrie très lourde par le capital qu'elle investit sur place. La croissance de la production mondiale d'acier est de 6,5 % en moyenne par an dans les 20 dernières années ; la part relative des produits plats y est sans cesse croissante et aura doublé de 1940 à 1980 ; les facteurs économiques déterminants : coût des matières premières, coût de l'énergie, coût des transports maritimes, changent assez pour pénaliser lourdement la sidérurgie lorraine sur son minerai pauvre par rapport aux usines maritimes ; les techniques de production évoluent et permettent la création d'unités de production de plusieurs millions de tonnes ; enfin, l'ouverture des frontières modifie là, comme ailleurs, les conditions de la concurrence.

Moins que toute autre, la sidé-

urgie lorraine pouvait se permettre d'ignorer les modifications de structure nécessaires pour s'adapter. Dans ces vallées, la production d'acier doit se concentrer en unités capables de plusieurs millions de tonnes par an : les seules aciéries de SOLLAC et SACILOR répondent à ce programme. Les autres usines ne sont plus que des satellites amont (agglomération, haut fourneau) ou aval (laminage). A la structure en chapelets d'usines succède une structure fortement hiérarchisée autour des deux aciéries avec ce que cela impose de remaniements des circuits de transport de la fonte et des demi-produits.

Sur le plan de l'emploi, le nombre en va diminuer, la nature s'en modifiera dans le sens d'une qualification croissante et le rythme du travail change : le travail continu à trois postes déjà nécessaire autour des hauts fourneaux a tendance à s'étendre aux nouvelles aciéries à cause de l'énormité des investissements à rentabiliser. Autre conséquence, les lieux d'emploi s'éloignent des logements qui avaient été construits à proximité, tant il est vrai que l'obsolescence se manifeste plus vite et plus impérieusement en matière d'usines qu'en matière de logements.

Dans le même temps, le milieu urbain doit obéir à ses propres lois de changement. Rompue la traditionnelle proximité immédiate usine-logement, l'habitat pourra se développer dans un environnement plus agréable. Mais aussi le besoin croissant d'équipements collectifs exige que soient développés des centres urbains attractifs et accessibles. Là aussi, à une répartition en chapelet de gros villages doit succéder une structure urbaine hié-

rarchisée autour d'un ou plusieurs centres.

Voici posé dans ses grandes lignes le problème devant lequel se trouvait la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme : quel parti d'aménagement alors choisir ?

Nous n'avons pas la prétention d'exposer ici, dans toute sa complexité, le Schéma Directeur de cette agglomération étendue, mais seulement de montrer comment il a pris en compte les problèmes du bassin sidérurgique qui n'en constitue qu'une partie.

En considérant les problèmes d'emploi qui se sont imposés comme prioritaires à tous les membres de la Commission, il convenait de trouver d'abord les possibilités d'un développement de l'emploi industriel par une diversification des industries que tout appelle et notamment la présence de lourdes infrastructures et l'existence d'une tradition du métier industriel. Quelques usines sidérurgiques ont pu être adaptées à une reconversion à des activités nouvelles. Mais, sur-

tout, on peut compter sur de vastes zones industrielles qui peuvent se développer soit à proximité immédiate de la sidérurgie, soit en site neuf sur l'autre rive de la Moselle.

Cependant, à notre époque, le développement de l'emploi se fait plus dans le tertiaire que dans le secondaire et tout particulièrement dans un milieu comme celui du Bassin sidérurgique où il y a encore aujourd'hui une écrasante prépondérance d'emplois secondaires, c'est-à-dire un grave sous-équipement en services. Certains emplois tertiaires sont des emplois d'accompagnement. Il convenait surtout de penser aux autres, ceux qui sont attachés à des services de niveau supérieur qui ne se créent que si des conditions de centralité urbaine suffisantes sont réunies ; et ceci non seulement parce que c'est sur eux que se jouera la croissance de l'emploi tertiaire, mais aussi parce que leur existence est la condition d'une amélioration générale des services dans l'agglomération.

Il s'agit ici de l'armature urbai-

ne. Celle-ci s'appuie essentiellement sur Metz au Sud et également sur Thionville au Nord dont les centres, fruit d'une longue tradition urbaine, doivent pouvoir apporter aux 600.000 habitants d'aujourd'hui et aux 800.000 habitants de 1985 les services supérieurs que mérite une agglomération de cette importance et dont le développement a été trop longtemps retardé par l'inadaptation de l'armature urbaine.

Elle s'appuiera aussi, dans un avenir proche, sur l'urbanisation nouvelle du Centre-Relais de Metz-Semecourt, admirablement placé au nœud de communications le plus central de l'agglomération.

Développer d'autres centres urbains en site neuf pour le service rapproché du bassin sidérurgique pouvait paraître séduisant mais eût été irréaliste. Le capital immobilier des vallées industrielles ne sera pas abandonné à terme prévisible. Il est donc préférable de renforcer et rénover les centres qui ont déjà commencé à s'y affirmer ; c'est le cas notamment à Hayange, à Fameck-

Fig. 1

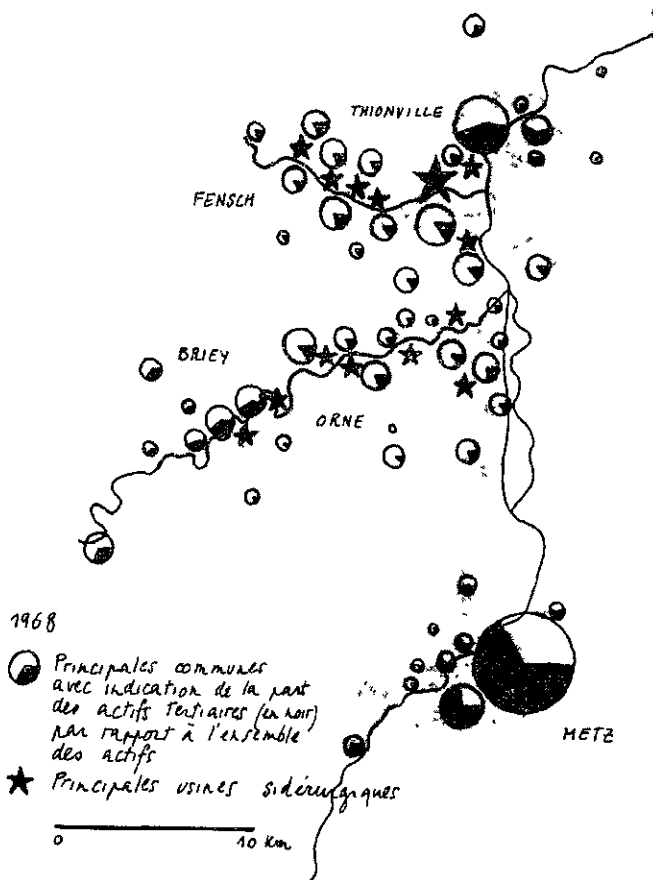
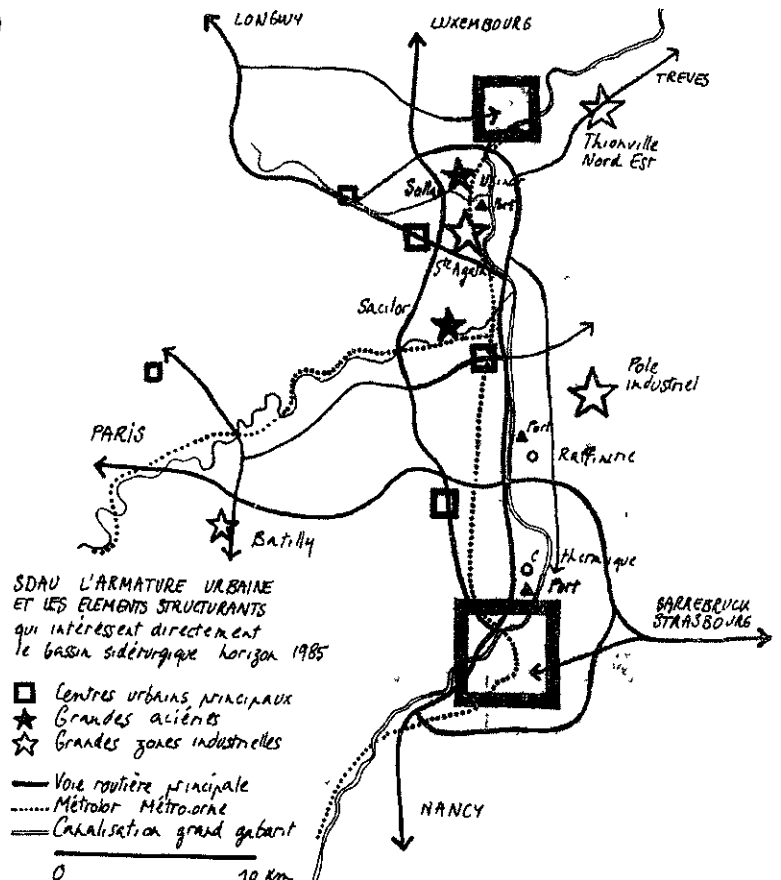


Fig. 2



Florange, à Briey, à Hagondange-Mondelange-Talange.

Parmi les services dont cette armature urbaine doit être le support, il est évident qu'un prix particulier s'attache à tous les établissements de formation, université, I.U.T., enseignement secondaire classique et technique, centres de formation professionnelle, dont le développement a été particulièrement rapide dans les récentes années.

On arrive donc à un parti d'aménagement qui n'est pas traditionnellement organisé autour d'un seul centre mais qui est multipolaire. Un de ses avantages, et non le moindre, est de conserver le paysage naturel valonné et forestier qui pénètre encore largement d'une façon étonnante cette agglomération industrielle.

Un parti de ce type exige qu'une attention particulière soit portée au déplacement des personnes. C'est

de la solution de ce problème que dépend, en définitive, d'une part l'accès de chacun à un marché unique du travail et donc le niveau et la qualité des emplois, d'autre part l'accès de chacun à tous les services et par conséquent le développement même de ces services.

Dans la vallée de la Moselle et, bientôt, nous l'espérons, dans la vallée de l'Orne, la desserte S.N.C.F. de type METROLOR apporte une contribution particulièrement heureuse aux transports urbains. Mais c'est essentiellement sur un réseau routier convenablement maillé, support de transports individuels ou collectifs, que reposent aujourd'hui les possibilités de déplacement des personnes. Nous ne pensons pas que cette solution soit dispendieuse. Les coûts d'établissement des infrastructures et les coûts et difficultés de fonctionnement des transports croissent très vite avec la densité urbaine et il nous paraît qu'un

réseau développé dans une agglomération à faible densité s'approche plus d'un optimum économique.

C'est en définitive à une nouvelle organisation des rapports entre l'industrie et la ville dont elle fait partie que répond le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération étendue Nord Métropole Lorraine. En se restructurant parallèlement autour d'une nouvelle hiérarchie des fonctions de production et de services collectifs, elles perdent une certaine promiscuité traditionnelle. Mais leur complémentarité s'affirme et en particulier aucun industriel ne nie l'intérêt éminent de son intégration à une grande ville. Le « Droit à la ville » qui a été le thème mobilisateur de l'élaboration du schéma répond bien aux aspirations de tous.

J.-C. PARRIAUD

*M. DRIANT, Président du
Conseil Général de la Moselle*

Le fait de réunir régulièrement d'une façon assez informelle, non statutaire, les quatre présidents de Conseils généraux, en présence des quatre Préfets, nous permettait déjà, depuis plusieurs années, d'examiner un certain nombre de demandes de subventions ou de financement qui par la suite étaient présentées successivement à chacun des quatre Conseils généraux intéressés.

La région aura la chance d'avoir plus de moyens et j'espère plus de pouvoirs que cette commission interdépartementale puisqu'elle disposera dans le cadre d'un établissement public de revenus financiers provenant d'une fiscalité spéciale et qu'il sera moins difficile à ce moment là de bâtir des participations de financement à l'échelon de la région. L'essentiel de l'intérêt que l'on peut porter à l'entreprise réalisée par les pouvoirs publics est de sortir la région de l'Est d'un certain isolement par rapport à la région parisienne notamment et à d'autres régions de France, mais ceci n'empêche pas de considérer qu'il y a eu des mesures prises en fonction

de situations qui évoluaient parfois rapidement et qui nécessitaient des décisions rapides.

L'avenir industriel apparaît comme devant trouver son équilibre en partant du fait que les industries de base doivent attendre la part qu'elles auraient dû occuper depuis longtemps dans l'économie lorraine. La diversification du développement industriel conduira, à condition de disperser une formation professionnelle convenable, à une croissance économique plus harmonieuse.

Cette région lorraine a peut-être la chance de grouper deux départements plus forts que les deux autres, c'est-à-dire la Meurthe et la Meurthe-et-Moselle par rapport aux Vosges et à la Meuse. La région doit être pour moi un moyen d'entraînement pour les départements qui n'ont pas la chance d'être aussi peuplés ou d'avoir parfois une économie aussi développée, je pense notamment au département de la Meuse pour lequel j'aurais toujours désiré qu'ils constitue un trait-d'union plus efficace entre la région champenoise, la région parisienne et la Lorraine.

Afin de ne pas causer de trop grands problèmes sociaux, il est indispensable que cette région soit dotée très vite de nouvelles industries et notamment d'usines de transformation.

Le Gouvernement a pris conscience de cette nécessité : un comité interministériel le 21 décembre 1971, a pris un certain nombre de décisions en la matière :

- accélération de la mise en place d'un certain nombre d'infrastructures, et notamment l'autoroute Paris-Metz-Strasbourg qui a été avancée de deux ans
- création de pôles industriels : celui d'Ennery dans le nord, de Toul dans le sud qui est déjà en route, extension de ces pôles industriels, et même la mise en route de certaines zones industrielles type Sainte-Agathe ; mais qui doit faire ces pôles industriels ?

Je ne crois pas que ce soient les pouvoirs publics. Le département pourrait les faire, mais il ne semble pas se porter volontaire pour assumer la maîtrise d'ouvrage définitive de ces pôles.

Par ailleurs l'Etablissement public de la métropole lorraine n'a pas dans son objet non plus la maîtrise d'ouvrage de ces opérations. Il faut donc que les communes, les collectivités locales, tout ce qui se trouve entre Metz et la vallée de l'Orne, se regroupent en une nouvelle structure communale, et je vois cela sous la forme d'un district, qui deviendrait le maître d'ouvrage de ce pôle industriel et centre relais qui lui fait pendant, afin que l'ensemble des communes puisse profiter de l'enrichissement qu'amène l'implantation de ces usines. Les avantages de créer ce pôle industriel et ce centre relais, sont à mon avis de trois ordres :

- créer des emplois,
- créer des emplois dans des industries à plus haute valeur ajoutée que celles qui existaient,

— donner à cette région un essor certain à travers la récupération de la patente qui ne doit plus aller à des communes isolées mais à des ensembles de communes, à une structure de communes, ce qui permet, à ce moment là, de faire face aux demandes croissantes d'équipements collectifs si nécessaires à cette région.

Un réseau autoroutier en lui-même peut être une excellente chose, mais cela peut être aussi la pire des choses. Si l'on ne fait que créer un carrefour autoroutier au lieu de donner à cette région une vocation de point de concentration. On peut transformer ce carrefour autoroutier en point d'éclatement.

Il faut changer très rapidement ce que je pourrais appeler la stratégie de la DATAR qui a visé essentiellement jusqu'à présent à l'industrialisation de l'ouest.

Il faut tenir compte du fait que la Lorraine n'est plus le Texas français, et faire absolument équilibre au puissant pôle sarrois qui existe de l'autre côté, en industrialisant très fortement cette région, mais en n'y mettant pas uniquement des ateliers et des usines, mais également leurs directions, leurs centres de décision, leurs bureaux d'études.

Il n'y aura pas de métropole unique Metz-Nancy, ce sera une métropole bi-polaire. Incontestablement les deux villes ne se développeront pas de manière à aller l'une vers l'autre. Le développement se Metz se fera vers le Nord et vers l'Est, le développement de Nancy vers le Sud et vers l'Ouest. On créera une métropole bi-polaire dans laquelle il devra y avoir une répartition des équipements de haut niveau.

Ce qui manque actuellement ce sont les structures de concertation entre la France et la Sarre. Pour arriver à faire une véritable concertation avec les Sarrois, dans le domaine économique notamment, dans le domai-

ne des grosses infrastructures à prévoir en commun avec eux, il faut très vite arriver à une régionalisation, une assemblée régionale avec un Président élu qui ait suffisamment de pouvoirs pour discuter d'égal à égal avec un Ministre luxembourgeois ou avec un Ministre sarrois.

L'organisation du sud de la métropole

Le Sud de la Métropole Lorraine, rassemblait en 1968 autour de l'agglomération de Nancy, de ses trois agglomérations industrielles satellites (Neuves-Maisons, Pompey-Frouard, Dombasle-St-Nicolas) et des trois « ville-relais » de Pont-à-Mousson, Lunéville et Toul, une population de 460.000 habitants soit environ 45 % de la population de la Métropole.

Un retour rapide sur le passé est nécessaire pour comprendre le développement actuel de cet ensemble ; l'industrialisation y a été en effet une sorte d'accident historique. La conjonction de plusieurs facteurs, passage de la voie ferrée et du canal, traité de Francfort entraînant le rapprochement de la frontière et le repli des Alsaciens-Lorrains, industrialisation et urbanisation accélérées communes aux principales villes françaises, a eu pendant une quarantaine d'années (de 1871 à 1914) un effet d'entraînement extrêmement vif sur le Sud Métropole. Par exemple Nancy a vu durant cette période sa population plus que doublée, et cette petite capitale provinciale s'est fortement industrialisée en profitant de la nécessité de mise en exploitation des gisements locaux, de la création corrélative d'une industrie lourde et du déménagement d'entreprises alsaciennes et mosellanes.

Le développement des services tertiaires supérieurs, notamment université (fait en définitif relativement récent), a suivi ce puissant phénomène, grâce à l'augmentation de la population, au brassage des groupes sociaux d'origines diverses, à la nécessité de former sur place des ingénieurs dans des disciplines très diverses (métallurgie, mine, mécanique, chimie, brasserie) qu'a entraîné cette industrialisation.

L'avance prise dans le secteur tertiaire durant cette période par

l'agglomération de Nancy notamment, a permis de répondre par la suite aux besoins nés de la deuxième vogue d'industrialisation (toujours basée essentiellement sur les ressources du sous-sol) dans les années 1950 à 1960 : Nancy a alors servi de support tertiaire au développement industriel de la Lorraine, son niveau d'équipement a évité à la région tout entière d'être un désert dans ce domaine.

Cependant, il est important de remarquer que la présence de ces services tertiaires de haut niveau, compte tenu peut-être de leur type et en particulier d'une assez faible représentation de services aux entreprises, n'a pas été suffisante pour créer un milieu industriel susceptible de s'auto-entretenir et de s'auto-développer, ni par suite pour créer un phénomène d'appel d'entreprises nouvelles. Le Sud Métropole a vu ainsi sa croissance démographique se ralentir progressivement et son potentiel économique stagner. Nancy, 8^e ville de France pour les services supérieurs, n'est que la 15^e par le poids de la population et du 24^e rang des villes françaises pour la croissance de la population entre 1954 et 1962 a rétrogradé à la 33^e place entre 1962 et 1968.

A la recherche d'un second souffle

La ville s'est endormie sur son glorieux passé ; parallèlement d'ailleurs les villes relais de Toul, Pont-à-Mousson et Lunéville ont connu le même phénomène. Seul Toul qui a eu entre 1962 et 1968 l'un des plus forts taux d'augmentation de la population des villes du département se distingue un peu (encore que ceci ait été lié à un phénomène relativement extérieur : l'installa-

tion des bases alliées d'abord, puis après leur évacuation en 1966 le développement des bases aériennes voisines de Rosières et d'Ochey).

Aujourd'hui un second souffle est donc à trouver, un nouveau départ est à prendre. Comment ceci est-il possible alors même que les bases industrielles sont insuffisantes et fragiles, que le Sud Métropole ne dispose que d'agglomérations somme toute moyennes à l'échelle de la France et encore plus à l'échelle européenne, et que Nancy par elle-même a perdu le quasi monopole régional dont elle a bénéficié pendant longtemps pour l'implantation et le développement de services tertiaires de haut niveau ?

Bien entendu, ce second souffle, ce nouveau départ ne pourra se réaliser que grâce à une industrialisation énergique corrélative de création de services tertiaires. Mais pour cela, il convient tout d'abord, comme il a commencé à le faire, que le Sud Métropole en la personne de ses responsables, prenne de plus en plus intimement conscience que l'implantation d'entreprises nouvelles réponde de moins en moins à un déterminisme basé sur la situation géographique et que la période où la croissance économique se faisait spontanément grâce aux richesses du sous-sol local, et ne demandait qu'à être contemplée (tout juste accompagnée) est maintenant révolue. Dorénavant, l'implantation d'entreprises nouvelles ne pourra se faire que par un démarchage et une prospection systématiques, par des personnes et des villes ayant foi dans leur avenir et disposant d'un esprit de gagnant. Mais il faut aussi, et cela a également commencé, que les esprits s'habituent à l'idée que dans cette lutte âpre, seules les régions ayant des entités urbaines suffisamment

denses et structurées, suffisamment attractives sur le plan du mode de vie, partiront en bonne position.

Le développement du Sud de la Métropole Lorraine passe ainsi par la réalisation de la Métropole elle-même et au minimum très directement au niveau Sud Métropolitain, par la solidarité entre les différentes agglomérations du Sud. En effet s'il est vrai que le Sud de la Métropole ne peut sans doute pas connaître par ses seuls moyens le développement à la mesure de ses ambitions, encore est-il plus vrai que les villes de Toul, de Pont-à-Mousson, de Lunéville, l'agglomération de Nancy et à fortiori les communes périphériques de la commune même de Nancy ne peuvent rien indépendamment les unes des autres.

Tous doivent continuer à œuvrer dans le même sens, tous les dynamismes et les efforts doivent être concentrés sur des objectifs communs. Certes et il serait vain et dangereux de le cacher, le sacrifice immédiat peut être lourd à supporter pour certains, mais il faut être conscient que compte tenu des efforts à faire et d'un certain nombre de spécificités locales (saturation de la cuvette nancéenne, trouées difficiles pour les voies rapides, etc...) ce développement ne pourra être obtenu qu'en bouleversant les schémas locaux traditionnels de pensées et d'actions.

Les conditions du développement

Pour promouvoir ce développement, les grandes orientations ont été tout d'abord définies dans le cadre du Schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine, et il faut espérer que dans la mise en œuvre de ce schéma, nul ne sera tenté sous la pression des nécessités et des impératifs des secteurs en reconversion de le gauchir, et de refaire systématiquement la carte industrielle du passé.

Au niveau plus local, ces orientations ont été précisées et se précisent à l'occasion de l'élaboration des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme : S.D.A.U. Toul-Nancy-Lunéville, S.D.A.U. de l'aire de Pont-à-Mousson.

Partant des réalités et des contraintes locales, ces schémas prévoient l'aménagement du Sud Mé-

*M. MARTIN : Sénateur-Maire
de Nancy*

Le malaise lorrain a pour origine les insuffisances de la mono-industrie... Il faut ajouter que les autorités locales politiques d'avant-guerre s'étaient toujours efforcées d'écarter les implantations industrielles nouvelles de la région d'abord pour une raison d'ordre économique, pour ne pas faire monter les salaires, et ensuite pour une raison politique, pour conserver un substratum électoral stable et sans modification. Si bien que la Lorraine s'est trouvée brusquement en face d'un problème auquel on n'avait pas songé auparavant et pour la solution duquel rien n'avait été préparé.

Il faut ajouter à cela une certaine mauvaise volonté des pouvoirs publics qui systématiquement ont ignoré la Lorraine sous prétexte que, là aussi, à Paris on avait le sentiment que la Lorraine était un pays riche et sans histoire.

Cela s'est trouvé aggravé par le fait que les propositions les plus unanimes des élus locaux en ce qui concerne les infrastructures étaient systématiquement repoussées par le pouvoir central.

Dire que le malaise lorrain est terminé, cela irait trop vite en besogne, il existe encore.

Le rôle des Pouvoirs publics est de créer les services publics qui sont nécessaires au développement harmonieux de l'activité des citoyens. Les Pouvoirs publics ne doivent pas empêcher l'activité privée et surtout faire en sorte que cette activité privée

ait un support logistique. Beaucoup voudraient que les Pouvoirs publics soient dotés d'une baguette magique et puissent dans l'instant réaliser tout ce qui est nécessaire. Ce n'est malheureusement pas possible, il y a des contraintes techniques, on ne peut pas faire en un instant et en une seule fois tout ce qu'il faudrait faire, et puis il y a aussi les contraintes financières. Cependant je suis persuadé qu'avec une politique un peu plus souple nous pourrions dans un temps record réaliser tout ce qui est nécessaire pour l'infrastructure.

La régionalisation c'est une vieille histoire ! Déjà le Maréchal Pétain avait créé les Préfets régionaux. Je pense qu'on se fait beaucoup d'illusions en pensant que c'est un remède universel. De quoi souffrons-nous en province ? Du carcan parisien. Le carcan c'est cette obligation qui est faite à tous les citoyens pour la moindre chose de demander une autorisation, il faudrait élaguer de notre législation tout ce qui est tâtillon et ne maintenir que ce qui est strictement nécessaire tout en assouplissant la procédure. Carcan parisien, car c'est chaque fois à Paris qu'il faut remonter pour chaque démarche.

La métropole c'est tout un ensemble et cet ensemble devient métropole le jour où ceux qui l'habitent considèrent qu'eux-mêmes et leurs enfants peuvent y réussir sans monter à Paris, l'intérêt de la métropole c'est de créer des centres d'intérêt.

tropole en se basant sur plusieurs pôles d'attractions par renforcement des centres existants extérieurs à Nancy (les « villes-relais » de Toul, Pont-à-Mousson et Lunéville) et stabilisation de la croissance de l'agglomération principale de Nancy.

Ce type d'organisation est en effet le seul qui a paru permettre à la fois :

- de tenir compte de la structure urbaine existante ;
- de garantir qu'à terme les habitants pourront bénéficier des fonctions centrales (commerces,

installations administratives, cadre urbain) en même temps que d'un raccourcissement des distances et que par suite la pyramide des services à la population et aux activités (les services de niveau métropolitain constituent la pointe de cette pyramide) disposera d'une base solide, correctement organisée au niveau des agglomérations prises dans leur réalité d'aujourd'hui ;

- d'éviter un développement en tache d'huile de l'agglomération nancéienne, qui outre ses inconvénients bien connus, de par les contraintes de relief n'aurait pu se réaliser que dans de mauvaises conditions (limitation à l'Ouest par la Forêt de Haye, au Nord par l'étroite vallée de la Meurthe déjà saturée, au Sud-Est par la vallée inondable de la Meurthe et les contraintes des exploitations salines, à l'Est par l'aérodrome de Nancy-Essey qu'il semble nécessaire de conserver compte tenu de l'atout qu'il représente par sa proximité du centre même de Nancy) ;
- de permettre enfin une utilisation systématique pour la création d'un cadre de vie attractif, d'un des grands atouts du secteur : ses bois et ses forêts.

Il se trouve alors proposé au moins pour la partie relevant de l'aire d'aménagement du S.D.A.U. Toul-Nancy-Lunéville, une organisation linéaire, basée sur l'important axe de circulation de la R.N. 4 (A 33) : à l'Ouest Toul, le pôle industriel et le site d'urbanisation privilégiée de Gondreville — au centre d'une part l'agglomération de Nancy reliée à cet axe par son réseau de voies rapides, et qui d'ores et déjà aménage son important complexe universitaire et hospitalier sur le plateau de Brabois jouxtant très directement l'A 33, d'autre part, la zone dite « Zone Sud de Nancy » qui constitue le secteur privilégié de développement de l'agglomération proprement dite — enfin à l'Est, les agglomérations de Dombasle-sur-Meurthe et de Lunéville.

Dans cette structure linéaire à centres multiples hiérarchisés, le centre de Nancy a et gardera son rôle privilégié, en particulier pour l'accueil des services rares et de niveau métropolitain.

Le schéma par ailleurs propose un effort particulièrement important sur le secteur de Toul-Gondreville. En effet dans le cadre de la politique d'industrialisation définie lors des études du schéma d'aménagement de la Métropole Lorraine, l'accent a été mis sur l'adaptation de l'offre des structures d'accueil à la demande très diversifiée des industriels, en complétant notamment l'offre classique de zones industrielles préalablement équipées par l'aménagement de pôles industriels.

Après de multiples études, et des comparaisons de sites divers, un site particulièrement privilégié s'étendant sur plus de 1.000 hectares a été retenu au Nord-Est de Toul, en bordure de la Moselle et de la R.N. 411.

Ce site outre ses avantages intrinsèques (relief peu accidenté, mais présentant cependant une organisation naturelle intéressante pour des aménagements paysagers de qualité, bonne constructibilité des sols, alimentation en eau et assainissement relativement aisés) se trouve et se trouvera de plus en plus sur les grands axes de circulation Est-Ouest et Nord-Sud de la métropole, sur la canalisation de la Moselle et tout proche du canal Seine-Est, d'ores et déjà desservi par la voie ferrée, et à proximité de l'aérodrome de Toul-Rosières dont l'utilisation à des fins civiles peut être envisagée. En outre, le démarrage de l'industrialisation dans ce secteur a déjà été engagé, puisque, dans sa partie Sud il comprend l'ancien dépôt américain de Toul-Croix de Metz, sur lequel entre autres, l'entreprise Kléber-Colombes s'est installée et la Société des Fonderies de Pont-à-Mousson vient d'acquérir 60 hectares et installer deux premières unités de fabrication.

A proximité de ce pôle, séparé par la Moselle, un vaste site a été réservé pour l'urbanisation. En appui sur l'agglomération de Toul, d'une part, la forêt de Haye et l'agglomération de Nancy, d'autre part, ce site s'apprête à devenir le centre-relais de l'agglomération de Nancy et à accueillir les habitants et les services, en particulier les services aux entreprises, qui ne trouveraient pas dans les agglomérations existantes les possibilités et les conditions d'implantations qu'ils nécessiteraient.

Les actions engagées

Peut-on dès aujourd'hui faire le point rapide de la mise en œuvre de ce schéma ?

Comme toujours lorsqu'on engage un tel exercice, on souhaiterait que tout soit en place, que tout soit sinon déjà réalisé du moins engagé, que l'ensemble donne une impression de ruhe bourdonnante susceptible déjà par son seul bourdonnement d'attirer ces industriels et cette décentralisation du tertiaire parisien tant attendue et souhaitée. Si ce n'est pas bien évidemment encore totalement le cas, du moins d'importantes décisions ont-elles déjà été prises et d'importantes opérations déjà engagées :

- aménagement de l'A 33 (Toul-Lunéville) ;
- pénétration Sud de Nancy par la B 33 autoroute Nancy-Epinal ;
- sans oublier bien entendu l'achèvement récent de l'autoroute A 31 Metz-Nancy ;
- mise à grand gabarit de la Moselle ;
- démarrage du pôle industriel : le syndicat mixte pour la réalisation des zones industrielles en Meurthe-et-Moselle a pris la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Une première zone d'aménagement concertée d'une superficie de 250 hectares environ va être incessamment créée. S'ajoutant aux 200 hectares du dépôt de Toul-Croix de Metz déjà équipés et en quasi totalité vendus, cet ensemble constituera ainsi un complexe de 450 hectares ;

parallèlement, une politique de protection foncière (Z.A.D.) et d'acquisition foncière a été définie et mise en œuvre. Le pôle industriel dans son ensemble est en Z.A.D. ; une enquête préalable à déclaration d'utilité publique pour la zone portuaire en front de Moselle dite « zone lourde de Gondreville » a été lancée (sur une superficie de l'ordre de 140 hectares). Une politique d'acquisition systématique se développe sur le pôle industriel, grâce aux crédits de réserves foncières (chapitre 55-43), aux fonds propres du Département et aux emprunts qu'il a contractés auprès de la CAECL. Une politique identique sera mise en œuvre sur le site de Gondreville ;

— enfin, des opérations importantes dans le centre même de Nancy se poursuivent activement ou démarrent : secteur de rénovation de St-Sébastien, aménagement de la Place Thiers.

Ces opérations importantes (celles prévues au S.D.A.U., celles en cours), bien entendu si elles sont nécessaires sont loin d'être suffisantes. Peut-être même un schéma, dans la mesure où il ne présente que les « grandes opérations » est-il dangereux. En effet ces opérations créent l'ossature, mais elles ne créent pas de facto le cadre de vie. Or, pour les habitants et de plus en plus pour l'attraction des industriels, la valeur du cadre de vie est primordiale.

L'important est donc que parallèlement à la mise en œuvre du schéma et dans les actions de tous les jours, le souci d'amélioration du cadre de vie soit constamment présent (lors de la réalisation des lotissements et des Z.A.C., dans l'aménagement des centres villes, etc...).

Peut-être en effet pour le Sud de la Métropole, afin que les étudiants et les militaires qui passent dans la région en gardent un très bon sou-

venir et soient disposés à y rester ou y revenir, est-il tout aussi important que la réalisation d'une grande infrastructure.

YONCOURT

Chef du GEP Meurthe-et-Moselle.

M. BALDUCCI - C.G.T.

Ce qui nous importe dans le problème lorrain, c'est le sort des travailleurs.

Et il y a trois points qui sont essentiels :

- donner le pouvoir d'achat ;
- améliorer les conditions de travail ;
- utiliser les industries de base et installer des industries de transformation, de mécanique légère et lourde.

Le meilleur moyen pour y parvenir c'est la nationalisation des industries de base avec une véritable participation.

Actuellement c'est le patronat qui décide, et les Pouvoirs publics appliquent la politique.

La métropole bi-polaire, nous ne sommes pas contre.

On ne peut pas dissocier cette métropole de la Lorraine, comme on ne peut pas dissocier la Lorraine de l'économie du pays.

Il faut que l'industrialisation soit le plus près des travailleurs et que ce ne soit pas les travailleurs qui soient obligés de se déplacer.



groupe cic

**Vous voulez une
banque régionale...
mais aussi un service
sur le plan national**

**LE GROUPE CIC
VOUS OFFRE LES DEUX**

C'est parce que nous connaissons bien les problèmes de notre région, et disposons de puissants moyens à l'échelle nationale, que nous sommes à même de satisfaire, mieux que quiconque, vos problèmes industriels et commerciaux.

**CRÉDIT INDUSTRIEL D'ALSACE ET DE LORRAINE
SOCIÉTÉ NANCÉIENNE & VARIN BERNIER**

MÉTROLOR

et les problèmes de transports de personnes

L'attention particulière accordée en Lorraine aux grandes liaisons et, plus généralement, au transport de personnes n'est pas surprenante. Située à la croisée de grands axes internationaux Nord-Sud et Est-Ouest, cette région doit veiller au bon aménagement de ceux-ci au mieux de ses intérêts. La Métropole Lorraine qui rassemble plus d'un million d'habitants dans le sillon mosellan, sur un espace dont la plus grande dimension atteint 100 km, doit, pour assurer sa croissance dans un esprit de solidarité et de complémentarité, *surmonter le handicap de distances importantes* entre les principales villes qui la composent.

Cette structure urbaine particulière impose donc de rechercher le ou les modes de transport les plus adaptés, afin d'assurer dans les meilleures conditions, les possibilités de déplacements des habitants, à l'intérieur et entre les agglomérations étendues de Nancy-Toul-Lunéville et Metz-Thionville. Il importe aussi d'assurer les meilleures possibilités de déplacement entre la métropole et les centres de peuplement de la région (Bassin houiller, Epinal, Bar-le-Duc, etc.).

MÉTROLOR

...un premier pas...

Dès les premières études du Schéma d'Aménagement, il est très vite apparu qu'une desserte cadencée ferroviaire utilisant au mieux une infrastructure existante, pouvait être l'un des premiers services à offrir aux habitants de la Métropole Lorraine.

Créé pour 2 ans, le 2 janvier 1970 sous l'impulsion de l'OREAM-Lorraine et grâce à la DATAR et au Ministère des Transports, le Service Métrolor complétait, ou se substituait en partie, aux trains de la desserte générale estimée jusqu'alors suffisante par la SNCF. L'accueil de la clientèle a été tel que le trafic en 1970 fut de 30 % supérieur aux prévisions les plus optimistes, et que des services complémentaires furent mis en place (trains de « spectacles » le soir, les vendredi, samedi et dimanche, à partir du 13 décembre 1970. — Service d'été dès juillet 1971).

À l'intérêt économique pour la Métropole et la région, et à l'impact social, s'ajoute la volonté d'une nouvelle solidarité exemplaire entre les Conseils Généraux de Meurthe-et-Moselle et de la Moselle qui, depuis le 1^{er} janvier 1972, ont accepté la prise en charge financière des trois services existants et de trois services complémentaires, en particulier, celui des dimanches et fêtes.

Depuis sa mise en service en 1970, l'augmentation globale du trafic de Métrolor a été de 55 % pour atteindre 86 millions de voyageurs-kilomètres en 1972. Aujourd'hui, on peut donc dire que l'opération Métrolor est un succès : les services essentiels ont atteint l'équilibre financier ou tendent vers cet équilibre en fonction de leur ancienneté d'exploitation. Mais Métrolor doit toujours s'améliorer car les charges de la SNCF augmentent plus vite que la tarification, cela impose donc une progression soit du trafic, soit de la productivité. Depuis 3 ans, la progression annuelle est au-dessus de ce taux,

mais elle pose à terme le redoutable problème d'une perspective de mise en service de matériel supplémentaire, soit pour allonger les rames actuelles, soit — ce qui serait préférable — pour passer à la cadence demi-horaire. Le passage de ce seuil sera délicat. Métrolor montre bien qu'au delà de la satisfaction des besoins régionaux croissants, se posent toujours à tous les niveaux les problèmes de fond quant à l'avenir de ces transports régionaux... même quand ils sont très dynamiques.

...vers un plan régional des transports de personnes...

Un premier pas a déjà été fait avec Métrolor, mais il s'agit à présent d'aller au-delà. Il est nécessaire de prévoir de meilleures dessertes affluentes tantôt avec la SNCF (ex. Métro-Orne), tantôt avec les transporteurs routiers (ex. Nancy-Toul ou Longwy-Thionville) afin de mieux desservir les zones proches du sillon mosellan, ainsi que les principales villes de la région. Il convient aussi de proposer, au niveau des villes principales de la métropole, une organisation plus rationnelle des transports urbains et d'étudier leur articulation avec les transports régionaux.

À la suite d'une étude préliminaire, et après de nombreuses consultations entre les différentes administrations directement concernées par ce problème — Ministère des Transports (D.T.T.), Ministère de l'Équipement (DAFU, DRCR/SETRA, DDE), DATAR —, l'ORFAM et le Service Régional de l'Équi-

pement ont engagé à la fin de l'année 1971, une étude globale sur les transports de personnes en Lorraine (1).

Le travail entrepris, devant s'étendre sur une longue période de l'ordre de 30 à 36 mois, a été découpé en trois phases ; la réalisation des phases 2 et 3 ne pouvant être déclenchée qu'au vu des résultats de la première phase.

La plus grande partie de la première phase qui vient de s'achever (décembre 1972) a été consacrée notamment à une étude approfondie des transports dans le Bassin sidérurgique, portant sur tous les éléments qui permettent de décrire et d'expliquer leur fonctionnement et leur évolution : offre, demande, flux, objectifs et comportement des principaux acteurs, facteurs juridiques, organisation de l'espace, perspectives socio-économiques. Ceci a permis de proposer des *actions pilotes* concernant :

- la desserte de l'axe Longwy-Villerupt-Fensch-Thionville ;
- la desserte de la vallée de l'Orne et ses relations avec l'agglomération de Metz.

Parallèlement, était étudiée et proposée une action pilote concernant l'organisation des transports de cinq communes rurales selon un système proche des transports à la demande.

Les enseignements tirés de ces études empiriques ont permis de proposer certains *principes d'organisation du marché des transports publics régionaux* en Lorraine qui seront critiqués et approfondis au cours de la seconde phase de l'étude à partir d'une connaissance plus complète du système de transport lorrain.

...avec la participation
des élus et des
organismes de transports
directement concernés

Mettre en œuvre les intentions du schéma d'aménagement, des S.D.A.U. des agglomérations étendues et des centres de peuplement de la Lorraine, suppose que l'on confronte concrètement les objectifs proposés aux ressources finan-

(1) Etude confiée à la Société des Engins MATRA.



Métrolor à METZ

cières et techniques disponibles à court et moyen terme, que l'on se place dans le cadre réel des décisions.

Mais la participation de nombreux agents et organismes pose des problèmes d'une meilleure coordination à tous les niveaux. Ainsi, par exemple, comment trouver pour une unité territoriale donnée, concernant plusieurs entreprises de transport, un interlocuteur unique représentatif et garant des intérêts de ces dernières face à une demande des usagers. Faudra-t-il mettre en place pour résoudre ces problèmes un organisme possédant, en matière de transports, des pouvoirs précis à l'échelle de la métropole, voire de la région dans le cadre de l'Etablissement Public Régional ?

En effet, pour que cette politique des transports soit effective, il est nécessaire d'associer aux décisions d'une autorité unique responsable,

et dotée de moyens financiers indispensables à l'accomplissement de sa mission : les exploitants, les représentants élus des collectivités locales, l'administration et les usagers qui pourraient se prononcer au sein d'une commission des transports ayant pouvoir de consultation et de proposition.

Ainsi, au-delà des agglomérations actuelles trop restreintes, de nouvelles dispositions légales et réglementaires devraient permettre de coordonner les objectifs des transports et ceux de l'aménagement de la Métropole et de la Région Lorraine.

C. HENNETON
Urbaniste,

A. PERARDEL
Géographe à l'OREAM.

**MAISONS
INDIVIDUELLES**

BURGER et KELLER

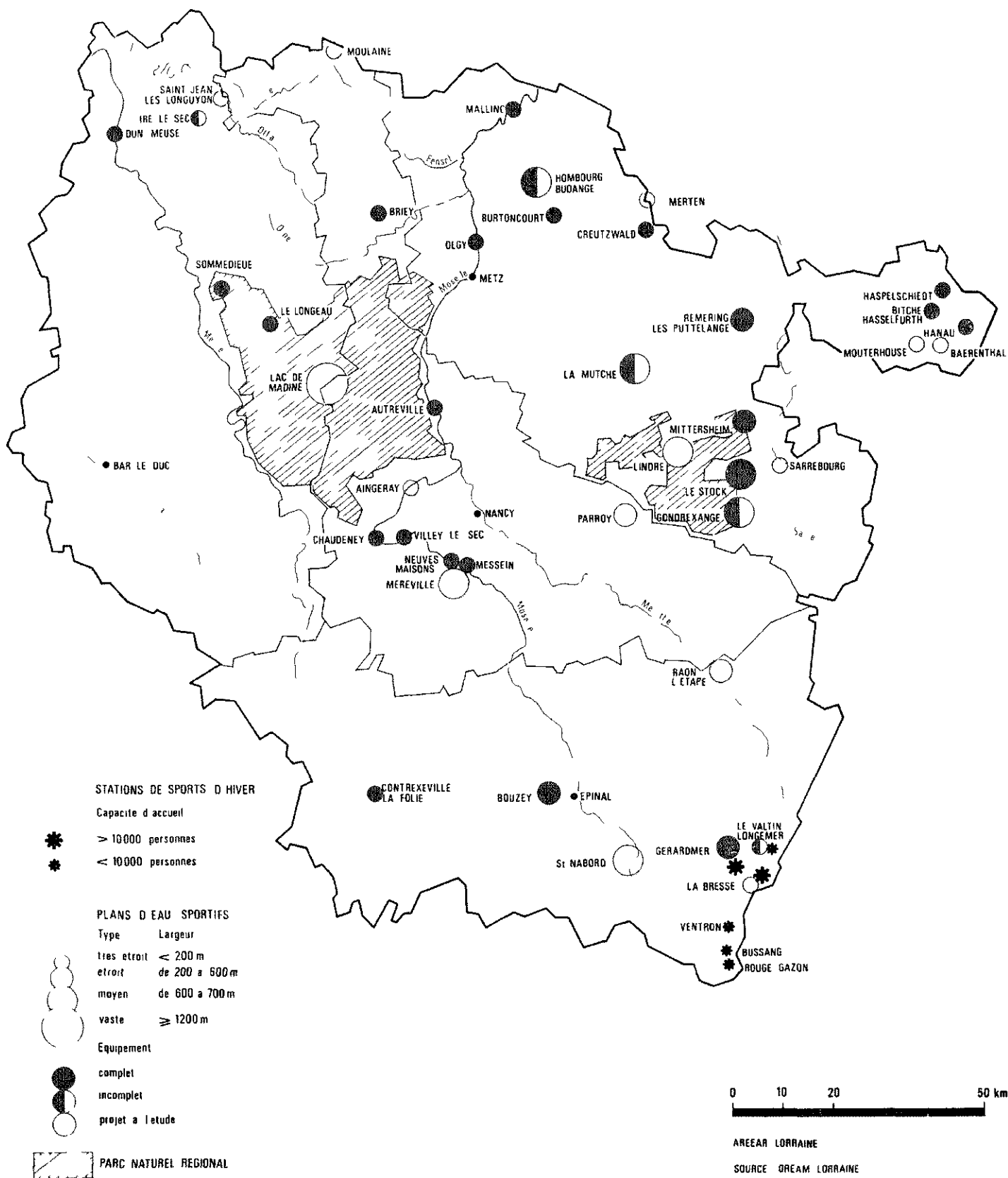
TRAVAUX PUBLICS

CONSTRUCTEURS

BP 31 57340 MORHANGE

Tél 01.00.17

GRANDS ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS



ÉPINAL

Allongée au creux de la pittoresque vallée de la haute Moselle, Epinal, chef-lieu d'un département industriel, forestier et laitier, s'est longtemps contentée des rives de sa rivière pour assurer sa vie et sa croissance.

Même les grandes industries de production ou de manutention du textile, construites après 1871 et l'exode alsacien, surent se contenter des étroites plaines de la vallée qui donnèrent à l'agglomération un aspect filiforme.

Ce fut l'armée, très concentrée à Epinal, chargée de la défense des frontières de recul, qui donna l'exemple des risques à prendre pour utiliser les mamelons qui encadrent la vallée. C'est ainsi que naquirent les immenses casernes de la Vierge, de Courcy, de la Madeleine, etc...

L'après guerre 1919, la loi Loucheur commencèrent à faire le reste en peuplant de pavillons individuels les voies et terrains intermédiaires entre la vieille ville et les casernes.

Ainsi vivait Epinal en 1939 avec ses 23.000 habitants. Deux catastrophes devaient profondément modifier cette situation : les bombardements et l'incendie du centre, la ruine de l'industrie textile.

L'émigration, plaie profonde, était engagée. Assurant sa reconstruction, Epinal voyait simultanément sa jeunesse l'abandonner.

Léger phénomène de compensation, le secteur tertiaire s'étoffait, une première zone industrielle était créée à Golbey dans la banlieue.

La reconstruction par contre, diminuait le nombre de logements par rapport au passé, certains états anciens devenaient inacceptables, d'où crise du logement.

La construction d'H.L.M. commençait dès 1949 avec l'ensemble

du Grand Champ de Mars, quelques centaines de logements disséminés, mais en 1959, la demande devenait égale à la totalité du parc H.L.M.

C'est alors qu'a été lancée la Z.U.P. du Plateau de la Justice : 1.800 logements, deuxième de France pour les délais d'application de la législation.

Elle est située sur un plateau extérieur, conçue pour vivre d'une manière à peu près autonome, avec ses écoles maternelles et primaires, son C.E.S., son Lycée Technique, l'Ecole Normale Départementale, le Centre Hospitalier du secteur de santé. Très proche du centre de la ville (700 mètres), elle y est reliée par une voie d'accès qu'il a fallu tailler dans la roche.

Son architecture générale est élégante, donne à penser à une ville fortifiée ancienne avec ses voies circulaires et les constructions individuelles et collectives adaptées à cette disposition. Les bâtiments collectifs sont à trois étages, le tout étant dominé par une tour élégante de seize étages, véritable signal du nouveau caractère de la cité.

Cet effort de construction du logement, accompagné de la création d'équipements collectifs tels que : une piscine couverte, cinq gymnases, une halle des sports, un stade moderne, une patinoire, un centre universitaire, s'est rapidement accompagné d'implantations tertiaires et industrielles nouvelles. Les usines textiles désaffectées ont fait place à des lotissements d'habitat. Enfin les ateliers se sont progressivement installés : emplois féminins à Epinal avec Playtex, emplois masculins avec Michelin dans la banlieue grâce à l'action conjuguée du Département des Vosges, de la Chambre de Commerce, de la Ville d'Epinal et du Comité d'Aménagement, emplois divers sur la zone communale de la Voivre.

La ville a à peu près doublé sa population. La demande de logement est toujours très soutenue, aussi, malgré quelques extensions de sa Z.U.P. engage-t-elle une Z.A.C. pour environ 1.800 logements à réaliser en cinq ou six années.

Les problèmes d'avenir se posent avec beaucoup d'acuité. Certaines voies pénétrantes ne supportent plus la circulation devenue intense.

Une voie de contournement est en projet et devrait être partiellement réalisée au cours du VI^e Plan. Les grandes pénétrantes doivent être aménagées. Le problème est bien plus financier que technique. Comment une ville de 45.000 habitants qui s'est équipée pour survivre et garder ses jeunes pourra-t-elle subvenir à des dépenses qui se chiffrent par milliards de francs anciens alors que sa dette est de l'ordre de 6 milliards ?

Le développement de demain dépend d'autres situations. Les établissements secondaires et techniques, le Département I.U.T., l'enseignement universitaire apportent à la jeunesse des capacités qui donnent à la ville une vocation tertiaire. Puissent les besoins de décentralisation de ce secteur correspondre un jour aux nécessités d'implantation à Epinal où il fait bon vivre, où tout est dirigé vers l'avenir aux plans du travail, de la sécurité, du confort, du sport, de la vie culturelle.

Pierre BLANCK

le parc naturel régional de Lorraine

Historique

C'est en 1966, après le Colloque de Lurs où naquit la première définition des Parcs Naturels Régionaux, que fut envoyé à travers la France un groupe de travail interministériel qui avait pour mission de rechercher les régions susceptibles d'être intéressées par cette nouvelle forme d'aménagement du territoire. Dans la liste des parcs proposés figurait le Parc « Nancy-Metz ». Il s'agissait avant tout d'aménager et de préserver un « poumon d'air pur » pour les habitants de la métropole lorraine. Une série d'études de reconnaissance furent alors entreprises, en particulier par le Comité Régional de Lorraine et l'OREAM-Lorraine. Le 1^{er} mars 1967, le décret instituant les Parcs Naturels Régionaux était promulgué. En 1968, un chargé de mission était envoyé. Il devait faire une synthèse des études précédentes et, après consultation des élus, administrations, organismes professionnels intéressés, établir un projet. C'est seulement après avoir pris connaissance de ce projet et y avoir éventuellement apporté les rectifications qu'elles pouvaient souhaiter que les collectivités locales seraient en mesure, comme l'exigeait le décret du 1-3-1967, de demander officiellement la création d'un Parc Naturel Régional.

Ces différentes consultations aboutirent à un projet infiniment plus vaste tant par sa superficie que par ses objectifs que le projet initial. Le parc proposé qui prenait l'appellation de « PARC NATUREL REGIONAL DE LORRAINE » s'étendait sur 180.000 hectares, 196 communes et intéressait les 3 départements de Meurthe-et-Moselle, Meuse et Moselle. Il avait, certes, pour mission d'aménager et de préserver un « poumon d'air pur » pour les citoyens de la métropole

lorraine, mais il devait également :
— mettre en valeur un immense patrimoine naturel, culturel et historique ;

- devenir aux yeux du monde extérieur la vitrine d'une Lorraine verte trop souvent méconnue ;
- devenir un centre d'animation rurale ;
- informer et sensibiliser les citadins aux problèmes de la protection de la nature et du respect dû au monde rural et aux activités agricoles et forestières.

La publication de ce projet suscita dès la fin de 1968 une très vive émotion dans le monde agricole insuffisamment informé. L'appellation « PARC » fut en particulier à l'origine d'un grand nombre d'interprétations erronées, laissant croire aux habitants et en particulier aux agriculteurs de la zone d'études qu'ils allaient être enfermés dans une sorte de réserve. Il fallut près d'un an de négociations et de multiples réunions d'information, des contacts étroits avec les représentants des agriculteurs et des forestiers pour que puisse naître une Association du type « loi 1901 » regroupant l'ensemble des collectivités et organismes professionnels intéressés directement par la création du Parc. La tâche de cette Association à la présidence de laquelle fut appelé M. François GUILLAUME, président de la Fédération des exploitants agricoles de Meurthe-et-Moselle, fut d'élaborer un projet de charte du Parc. Cette charte dont les principes généraux répondaient aux vœux exprimés dans le décret instituant les Parcs Naturels Régionaux présentait l'originalité de prévoir de façon extrêmement précise les garanties qui étaient données aux agriculteurs et aux forestiers pour qu'aucune entrave ne soit apportée du fait du parc à

l'exercice de leur activité et évidemment à leur droit de propriété. Cette charte, approuvée par les Conseils Généraux, les grandes villes et l'ensemble des collectivités intéressées au début de 1972, reçut l'agrément du Comité Interministériel des Parcs Naturels Régionaux le 12 avril 1972.

Jusqu'à l'approbation de la charte, l'Association a été dirigée par un bureau provisoire. A partir de ce moment, rien ne s'opposait plus à ce que l'Association ne devienne l'organisme définitif de réalisation et de gestion du Parc, ce qui était un cas exceptionnel, la plupart des autres parcs régionaux étant gérés par un Syndicat Mixte. Cette exception avait été rendue nécessaire par la volonté des agriculteurs et des forestiers d'être représentés au sein du Conseil d'Administration du Parc, condition qui fut acceptée étant donné l'importance du rôle joué par ces derniers sur le territoire du Parc de Lorraine. Une Assemblée générale extraordinaire réunie en juillet 1972 accepta la modification des statuts transformant l'Association d'études en organisme de réalisation et de gestion. Cette même assemblée participa à l'élection d'un Conseil d'Administration composé de la façon suivante :

- deux représentants du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle,
- deux représentants du Conseil Général de la Meuse,
- - deux représentants du Conseil Général de la Moselle,
- un représentant de la ville de Metz,
- un représentant de la ville de Nancy,
- un représentant des communes rurales,
- un représentant des Syndicats d'exploitants forestiers,
- cinq représentants des agriculteurs,

— un représentant de l'Association des Amis du Parc.

Ultérieurement, les Conseils Généraux et les grandes villes, qui depuis 1969 avaient accepté de participer au financement des études, accordaient à l'Association du Parc des subventions d'équipement et de fonctionnement en augmentation considérable par rapport aux années précédentes, ce qui permettait d'établir dès 1973, avec l'aide de l'Etat et en particulier du Ministère de l'Environnement, un budget se montant à 1.143.000 F pour les seuls équipements.

Localisation

Le Parc Naturel Régional de Lorraine est divisé en deux zones :

1) à l'Ouest de la Moselle, une zone vaste de 142.860 ha relie trois aspects typiques du relief lorrain : d'Est en Ouest la Côte de Moselle en bordure même de la métropole lorraine, la Woëvre et la Côte de Meuse. Cette zone s'inscrit à l'intérieur d'un quadrilatère dont les sommets seraient Metz, Verdun, Commercy, Nancy.

2) à l'Est de la Moselle, une zone plus petite de 38.540 hectares, entièrement mosellane, joignant la région de Vic-sur-Seille aux grands étangs mosellans.

Les lignes directrices de l'équipement du Parc

L'accueil.

Le parc a prévu d'établir une infrastructure permettant tout à la fois de répondre aux désirs des citadins de se rendre dans les campagnes et de leur donner les moyens de suivre les recommandations du Parc en vue de la protection de la nature et des sites et aussi du respect du travail et de propriété des agriculteurs. C'est pourquoi, dès 1973, sont programmés dans les points les plus sensibles des aménagements de parkings, aires de pique-nique, d'où partiront des réseaux de sentiers balisés qui doivent être une invitation à retrouver le contact avec la nature, une signalisation spécifique sera mise en place. Plusieurs centaines de kilomètres de pistes équestres ont été reconnus et balisés, deux centres ruraux de tourisme équestre fondés

par des groupes d'agriculteurs ont fonctionné en 1971, 1972 (le parc leur apportant un soutien de fonctionnement), deux autres centres ouvriront en 1973.

La coopération des agriculteurs a permis de trouver au long de ces itinéraires des gîtes d'étapes. Sans en être le gestionnaire, le parc poursuit une politique d'incitation pour la création de gîtes ruraux et gîtes communaux, chambres d'hôtes, camping à la ferme. Des contacts sont pris avec les auberges, petits hôtels pour une amélioration de leurs conditions d'accueil et pour un effort particulier sur la promotion des productions locales.

Est à l'étude actuellement un centre de promotion de ces produits locaux devant répondre à un double but :

a) le désir des citadins de trouver au cours de leur promenade les produits fermiers qui n'ont pas été produits en série ;

b) eu égard à ce marché potentiel considérable d'apporter un appoint à l'économie rurale.

L'information.

Dès 1973, six centres d'information fonctionneront aux principales entrées du parc. L'information, placée aux lieux mêmes où le citadin pressé cède le pas au promeneur détendu, apportera non seulement les informations touristiques mais toutes celles concernant la sensibilisation du public aux problèmes de la protection de la nature.

La carte du parc éditée par l'Institut Géographique National est parue en juillet 1972. Elle comporte un topoguide qui permet une visite aisée des territoires du parc et donne un aperçu sur les principales réalisations envisagées.

Un dépliant touristique, qui comportera en annexe une liste des communes offrant une capacité d'accueil, sera publié au début de l'été 1973.

Education, sensibilisation, animation.

Les maisons du Parc :

— en 1973, doit ouvrir la *Maison du Sel à Marsal* (57). Cette maison comportera l'histoire millénaire de l'extraction du sel dans cette région et en particulier du briquetage de la Seille mais dans un but prospectif elle présentera également les

perspectives d'avenir offertes à la région par l'exploitation des dérivés du sel ;

— la *Maison des Arts et Traditions rurales d'Hannonville* (55), maison typique de vigneron lorrain acquise par l'Association reconstituera la vie des paysans d'autrefois ;

la *Maison des Jeunes de Beaumont* (54) acquise et aménagée grâce à une subvention de la DATAR, avant même la création du Parc, pour permettre à un groupe de jeunes ruraux particulièrement dynamiques de faire de leur maison et de leur petite commune (36 habitants) un point de rencontre de jeunes de toutes origines. En 1972, la maison a reçu plus de 3.000 jeunes.

Parmi les grands projets concernant la protection de la nature, plusieurs centres d'initiation sont prévus. Ils seront conçus de façon à pouvoir recevoir aussi bien les scientifiques et les étudiants que des élèves plus jeunes et le grand public. A titre indicatif ces centres sont prévus à :

— Sainte-Croix (57) (faune, forêt, chasse, pêche),

— Forêt de la Reine (54) (forêt, entomologie),

— Lachaussée (55) et Madine (54 et 55) (ornithologie),

— Région du Lindre (57) (observatoire de la nature, faune, ornithologie),

— Hauts-de-Meuse (55), zoo de semi-liberté de 2.000 hectares (réimplantation d'espèces disparues de Lorraine).

Enfin, le parc doit être un territoire privilégié pour la création de classes vertes qui feront revivre les écoles rurales désertées. Les professeurs et les étudiants participeront à l'étude des futures réalisations.

De nombreuses communes du parc, avec le soutien du Ministère de l'Environnement, ont consenti dès maintenant des sacrifices importants pour des aménagements « paysagers » dont les études sont le plus souvent faites en coopération avec les élèves du Lycée horticole de Roville-aux-Chênes (88).

J. VIGOUROUX

Directeur du Parc.

VERDUN

La zone de peuplement de Verdun devrait connaître dans les prochaines années une évolution et une accélération considérable de son expansion en raison d'un certain nombre d'atouts propres à favoriser une expansion économique, dont cette région dispose depuis longtemps, atouts qui étaient assez peu connus et littéralement « occultés », pour des raisons en particulier historiques, conjuguées avec l'absence de moyens de communications modernes par rapport à l'environnement géographique.

Il est indéniable que la région de Verdun est un important carrefour géographique aux alentours duquel se sont livrées de nombreuses batailles et qui a maintenu à cette Ville pendant des décennies une vocation purement militaire rendant absolument impensable pour un industriel, l'idée même de créer des activités industrielles dans cette zone.

D'autre part, et particulièrement depuis l'après-guerre de 1940, la région de Verdun n'avait pas bénéficié de l'atout représenté par la modernisation des chemins de fer et en particulier par l'électrification avec comme conséquence, pour toute la région une desserte « chemin de fer » statique et rapidement dépassée.

Malgré ces handicaps, cette zone remarquablement située entre les régions très industrialisées de Lorraine et la zone qui commence à l'Ouest à partir de Châlons-sur-Marne et de Reims jusqu'à Paris, Verdun représente le centre d'un no man's land territorialement très vaste entre Metz et Reims et quasiment le seul centre de population important entre ces deux villes.

Sur le plan militaire, la concrétisation du marché commun a eu comme conséquence que toute cette région n'est plus considérée depuis longtemps comme une *zone stratégique* par rapport à d'éventuels

conflits pouvant venir de l'Est. Verdun s'est donc développé lentement mais malgré tout sans discontinuité depuis 15 ans et l'on a pu constater depuis cette époque une évolution de la population de l'ordre de 2 % par an.

Récemment la Commission « Horizon 80 » créée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Meuse, en vue de procéder à une étude sur l'évolution du centre de peuplement de Verdun a déposé ses conclusions sur les probabilités d'évolution de ce centre de peuplement.

Un fait nouveau important va nous permettre de modifier fondamentalement le rythme de croissance de ce centre : c'est la construction de l'autoroute Paris-Metz qui devrait être en service partiellement dès fin 1975 et totalement pour 1976.

Dès lors, le centre de peuplement de Verdun au plan des voies de communications modernes va être littéralement désenclavé et son importance du point de vue économique va se trouver considérablement renforcée par cette voie de communication nouvelle, comme un trait d'union naturel entre le bassin parisien à l'Ouest, le bassin lorrain, la Sarre et la Ruhr à l'Est.

Cet investissement national (l'autoroute) aura comme effet de rendre pour certaines firmes industrielles ou commerciales à vocation nationale ou internationale, la région de Verdun « stratégique » par rapport à des expansions vers l'Est ou vers l'Ouest.

Les effets induits de cet investissement devraient donc avoir comme conséquence une accélération de l'évolution démographique de la région.

La Commission « Horizon 80 » a estimé non déraisonnable d'imaginer pour les 10 prochaines années qui viennent, une possibilité de doublement de l'accroissement dé-

mographique sous réserve qu'un certain nombre de dispositions soient prises par rapport aux futurs besoins notamment en *terrains* pour l'implantation industrielle et commerciale et pour le développement de logements et d'équipements collectifs.

A ce rythme et d'ici 10 ans, le centre de peuplement de Verdun pourrait s'accroître de 12 à 15.000 personnes apportant ainsi à cette région un essor économique jamais connu pour toute la population de cette zone.

Bien sûr, il est nécessaire que la prise de conscience de cette mutation se développe largement parmi toute la population de façon à ce que les comportements de tous contribuent à faciliter ce développement.

Il est d'autre part intéressant de penser que les industries ou autres activités économiques choisissant Verdun comme centre d'implantation créeront un pôle d'attraction nouveau pour toute une population jeune qui s'expatrie régulièrement en raison d'un développement économique insuffisant et également pour des populations extérieures qui pourront venir s'implanter dans cette région en raison de développement d'emplois nouveaux. Ces populations seront assurées de trouver dans ce pays remarquablement équilibré tous les avantages des centres de population de moyenne importance qui restent encore à l'échelle humaine et qui bénéficient d'une insertion dans un environnement naturel de vallons, de rivières et de forêts de plus en plus recherché par les hommes de notre époque.

Jean MOULET

Industriel à Verdun,
Président de la Commission « Horizon 80 »
de la Chambre de Commerce et d'Industrie
de la Meuse.

L'environnement paysager en Lorraine

M. BEAUGUITTE :
Député-Maire de Verdun

Le mot malaise me paraît excessif. Si je vois la Lorraine à travers Verdun, le Nord Meusien, je dois dire que nous n'avons pas de chômeurs ou très peu.

Le malaise réside plutôt dans le fait que les travailleurs ne peuvent pas toujours travailler chez eux et doivent chercher plus loin, souvent trop loin des emplois...

Quant à l'avenir industriel de la Lorraine, il n'est pas rassurant en ce sens que nous avons le bassin minier dans lequel l'on n'a pas trouvé le moyen d'installer des industries de remplacement. Il faudrait implanter des usines qui pourraient se substituer au minerai défaillant...

Je crains qu'une ville comme Verdun se trouve isolée dans un désert et ne bénéficie pas du bipolarisme métropolitain.

Je ne suis pas contre la régionalisation à condition que les petits départements soient représentés au sein des assemblées régionales dans les mêmes conditions que les grands départements.

La maîtrise de l'environnement paysager en Lorraine est rendue difficile par la présence de nombreuses zones dégradées, notamment dans les bassins Houiller et Sidérurgique, ou dans le sillon mosellan entre Nancy et Pont-à-Mousson. En effet, comme dans la plupart des régions industrielles, l'héritage du 19^e siècle est lourd, mais celui du 20^e siècle ne l'est pas moins avec le développement récent de l'habitat diffus, ou de certains ensembles pavillonnaires et d'immeubles à proximité de Nancy et de Metz. Si un effort de réhabilitation de l'environnement dans la totalité des zones concernées paraît irréaliste, du moins est-il possible, à la faveur de grands travaux d'aménagement et d'équipements — routes et autoroutes, canaux, restructurations industrielles, extraction des sables et graviers —, d'envisager des mises en valeur de sites et des actions ponctuelles. C'est le cas par exemple avec la remarquable insertion dans les paysages des autoroutes Nancy-Metz-Thionville (A31) et Paris-Est (A4 et A32) et la RN4 doublée de Nancy vers Paris, qui tout en permettant des liens plus étroits entre les principales villes de la région nous font, à présent, découvrir un nouveau visage, particulièrement attrayant de la Lorraine.

En dehors de certains secteurs dégradés, on trouve à l'intérieur de la Métropole et de la Région des zones naturelles et rurales, riches en beaux paysages et susceptibles de jouer un rôle important dans le développement régional, notamment en ce qui concerne la promotion d'une véritable politique des loisirs, qui doit être conçue avec le souci constant d'offrir aux habitants de la Lorraine un meilleur cadre de vie (lac de Madine au cœur du Parc Naturel Régional, Forêt de Haye entre Nancy et Toul, Massif Vosgien, etc.).

Dans ces zones, la prise en compte de l'environnement naturel est primordiale et toute opération d'aménagement ou d'équipement doit constamment se référer au cadre paysager et s'y intégrer. Des interventions sporadiques à l'occasion de tel ou tel aménagement ne suffisent pas, c'est l'ensemble de chaque unité naturelle qui doit être traité. Il convient d'en conduire le développement en se référant à un plan d'ensemble, véritable plan de paysage, qui en définira le cadre et les principes généraux d'évolution et prévoira les travaux de restructuration nécessaires. Il est important que cette préoccupation soit introduite dans les SDAU (1) — ainsi que dans les plans d'occupation des sols (POS) — qui vont couvrir près de la moitié du territoire lorrain, intéressant la plus grande partie de sa population ; c'est en effet au moment où s'affirment les options d'occupation du sol que se joue l'avenir du paysage. A la lumière de différentes expériences réalisées en matière d'aménagement, en France ou à l'étranger, l'objectif doit être de rechercher une meilleure insertion dans le milieu physique pour l'habitat, l'industrie, les équipements de loisirs, les infrastructures de liaisons, les couloirs de transport d'énergie. Une telle politique devra viser à améliorer le cadre de vie existant et proposer de nouveaux types d'occupation du sol, compte tenu des aptitudes des sites. A ce titre, l'ensemble de la Côte Sainte-Catherine à Bar-le-Duc peut être considéré comme une réalisation exemplaire d'habitat collectif et individuel, parfaitement bien intégrée dans le site urbain.

Dans cette optique, le schéma d'aménagement de la Métropole Lorraine (2) approuvé en août 1970 par le Gouvernement a déjà sélectionné un certain nombre de zones qui, en raison de la qualité des sites et de leur situation par rapport

aux secteurs de développement urbain et industriel, peuvent jouer un rôle essentiel. Ces onze zones d'intervention privilégiée révèlent un certain nombre d'aptitudes qui ont permis de dégager des principes d'aménagement : Forêt de Haye, Vallée de la Moselle de Nancy à Metz, Bois de Flavigny, Toul, Lac de Madine, Côtes de Meuse, Vallée de la Canner-Sierck, Bassin Houiller, Bassin Sidérurgique, zone des étangs de la Moselle, Massif Vosgien.

Les moyens d'actions permettant de tirer parti de ces aptitudes font davantage appel à la sensibilisation et à la participation de la population concernée qu'à l'arsenal existant de réglementation et de contraintes. Il ne peut être question en effet de façonner le cadre de vie contre les hommes ou sans les hommes : il faut les associer à cette création et tendre à une action d'ensemble qui renoue ainsi avec le processus normal de création des paysages.

C. HENNETON
Urbaniste à l'OREAM.

(1) Des plans de mise en valeur paysagère, accompagnés d'un certain nombre de recommandations, notamment en ce qui concerne les secteurs sensibles, ont déjà été intégrés dans deux SDAU de la région : Nancy-Toul-Lunéville et Pont-à-Mousson. Ainsi à travers ces documents d'urbanisme approuvés par les élus, sont à présent prises en compte les recommandations essentielles du schéma de la Métropole dans le domaine des paysages.

(2) Dont les études de paysage ont été établies en étroite collaboration avec M. SGARD, paysagiste-conseil de l'OREAM.

M. VILMAIN : Président du
Conseil général des Vosges

Le terme malaise est excessif; en parler c'est le créer artificiellement.

En tant que Vosgien je redoute la bipolarisation. Il faut donner aux habitants des zones périphériques la possibilité de vivre agréablement car s'ils se sentent défavorisés, ils seront attirés par la métropole comme le reste de la France l'a été par Paris.

Les Pouvoirs Publics ont une politique des métropoles. Je redoute cette politique. Nous luttons pour que les villes moyennes se développent, mais aussi pour que les centres de moyenne importance voient se créer chez eux des équipements à leur échelle pour que la population y demeure.

Pour aboutir, dans les Vosges, il est nécessaire de désenclaver le département, de lui donner des moyens de communications faciles afin qu'il ne se sente pas isolé.

Tout d'abord nous voulons obtenir la mise à 4 voies de l'axe routier Nancy-Charmes-Epinal-Remiremont, et les travaux sont déjà commencés.

Nous avons créé une société du tunnel de Sainte-Marie afin d'avoir une ouverture permanente vers l'Alsace, quel que soit le temps : les travaux devraient commencer dans quelques mois.

Nous voudrions également la canalisation Mer du Nord-Méditerranée branche lorraine, malheureusement là on piétine.

Enfin, nous souhaitons une ouverture au trafic aérien de tonnage important de l'aérodrome de Juvaïncourt.

L'Etat participe financièrement à la réalisation de ces travaux dans des proportions plus ou moins importantes.

L'avenir industriel pour les Vosges paraît satisfaisant, puisque ce département est le cinquième de France pour la création d'emplois, et ramenée au nombre d'habitants, la proportion nous place au premier rang.

La régionalisation c'est du trompe l'œil !

Le pouvoir sera détenu par le Préfet de région qui demeurera toujours le Préfet d'un département.

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

S.A. au capital de 2.000.000 F.
Siège Social : LYON (2^e)
28, rue d'Enghien - Tél. (78) 42-06-12

Direction des Exploitations
et Usine d'émulsions de bitume
05001 GAP - B.P. 24 - Route de Marseille
Tél. (92) 51.03.95 - Téléx : ROUTMIDI 43221

Bureaux et Dépôts :
26101 ROMANS - B.P. 9
Tél. (75) 02.22.20 - Téléx : ROUTMIDI 31703
13100 Le Pignonnet, AIX-EN-PROVENCE
Tél. (91) 26-14.39

**Emulsions
de bitume**

**Tous travaux
routiers**

BUREAU D'ETUDES TECHNIQUES

T. N. A. B. - S. E. T. H. Y. P.

INGENIERIE BATIMENT INFRASTRUCTURE
ETUDES DE TRAVAUX D'HYGIENE PUBLIQUE

Le Mansard - Quartier d'Encagnane

AIX-EN-PROVENCE

Tél. : 27.62.58

PARIS, 23, rue St-Fiacre

Tél. : 231.19.19

Nancy - Toulon - Béziers - Perpignan

BAR-LE-DUC

et la vallée de l'Ornain

La vallée de l'Ornain est un des cinq centres de peuplement de la Lorraine. Comprenant 39 communes il s'étend sur une quarantaine de kilomètres le long de la Vallée de l'Ornain. Il est animé par les villes de Ligny-en-Barrois et Revigny-sur-Ornain aux extrémités et au centre par le chef-lieu de la Meuse : Bar-le-Duc. Sa population est de 45.000 habitants et il rayonne sur une importante zone rurale.

Il est apparu pendant la phase d'élaboration du S.D.A.U. de la Vallée de l'Ornain que cette aire d'études pourtant relativement modeste par rapport aux régions voisines, avait néanmoins une certaine valeur d'exemple pour les raisons suivantes :

a) la qualité et la clarté de son organisation existante, tant du point de vue de son urbanisation que de ses infrastructures qui démontrent une cohérence de fait et offrent de larges facilités d'accueil Habitat et Emploi dans un environnement naturel préservé et d'une grande valeur.

b) la sensibilité aiguë face aux variations voire aux accidents (même relativement faibles) de la vie économique qui est une caractéristique des villes petites et moyennes.

c) une échelle où la concertation peut être aisément pratiquée et devenir une réalité d'aménagement et où la phase d'élaboration du S.D.A.U. en accélérant la prise de conscience générale peut susciter des actions internes ou externes dynamiques.

A partir du livre blanc et d'un certain nombre d'hypothèses d'aménagement, la Direction Départementale du Ministère de l'Équipement a suscité une importante campagne d'informations et de concertation où l'étroite collaboration des responsables, locaux, élus,

ou professionnels, a permis de dégager à la fois, un accord général sur les grandes orientations et les principaux aménagements nécessaires, et surtout, une volonté collective de dynamiser le centre de peuplement jusqu'alors divisé.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

Le S.D.A.U. qui a abordé la dernière phase de consultation pour approbation affirme ce caractère d'entité géographique et économique.

Pour des objectifs de population de 60.000 h et 75.000 h correspondant aux échéances souhaitées pour 1985 et 2000, il définit :

- une complémentarité des 3 pôles de Bar-le-Duc, Ligny et Revigny avec pour chacun une vocation dominante et des liaisons faciles entre eux ;
- un développement linéaire continu le long de la Vallée de l'Ornain ;
- une ouverture du Centre de peuplement vers l'extérieur notamment la Région parisienne, Reims et la Métropole Lorraine ;
- une action sur l'environnement naturel.

Cette complémentarité s'exprime dans le S.D.A.U. :

- par le développement de la vocation tertiaire de Bar-le-Duc pour offrir à toute la population du Centre de peuplement un niveau de service dont la qualité soit propre à la satisfaire et donc à la retenir. Ceci implique la prévision de nombreux équipements dans les secteurs où il y a carence (culturel, administratif, hospitalier, hôtelier, sanitaire) ;
- par le développement de la vocation secondaire de Revigny et de Ligny ;

- par le souci d'assurer de bonnes et faciles relations entre les pôles en aménageant les liaisons routières rapides longitudinalement dans la vallée et en posant le problème des transports publics notamment par l'utilisation de la puissante infrastructure ferrée.

La liaison vers l'extérieur est excellente par voie ferrée.

Les liaisons routières sont assurées avec la R.N. 4 (Paris-Nancy) à Ligny. Et le S.D.A.U. prévoit une liaison perpendiculaire à la vallée entre R.N. 4 Saint-Dizier, Bar-le-Duc et l'autoroute A4 Verdun. Enfin une autre liaison sera assurée avec A4 et Reims par Revigny et la R.N. 394. La Vallée de l'Ornain sera ainsi au centre d'un maillage routier rapide très important.

Les localisations des aires d'habitation, des aires industrielles ont posé peu de problèmes. En effet :

- les 3 villes de la Vallée ont déjà fourni un très gros effort en aménageant ou réservant de grandes surfaces foncières pour l'extension de leur urbanisation (par exemple l'effort de Bar-le-Duc avec l'aménagement de la Côte Sainte-Catherine qui pourrait absorber le doublement de sa population est significatif) et de vastes surfaces ont été définies sans peine au S.D.A.U. ;
- la situation de nombreux villages dominant la vallée à proximité immédiate et bien reliés aux lieux d'emplois permet d'absorber éventuellement une population qui souhaiterait trouver un cadre résidentiel rural ;
- la structure linéaire le long de la vallée avec route, voie ferrée et canal favorise les implantations nouvelles d'aires industrielles et déjà des surfaces importantes ont été aménagées et

sont prêtes à recevoir des industriels.

Par contre une action de formation professionnelle est à engager d'urgence. L'action sur l'environnement naturel consiste en la conservation, l'aménagement, la mise en valeur des grands espaces boisés ou naturels situés sur les deux versants de la Vallée très proches des zones urbaines pour apporter à celles-ci un environnement d'une très grande qualité.

Conclusion

L'aménagement de la Vallée de l'Ornain est facile avec des capacités d'accueils aisées dans un cadre et un environnement de qualité. Il nécessite des investissements relativement modestes par rapport aux possibilités offertes. Mais cela ne suffit pas à résoudre le problème majeur :

— retenir les jeunes générations en leur fournissant l'emploi nécessaire — cette création d'emploi est impérieuse.

Or comme pour la plupart des zones où la densité en habitants n'est pas élevée il suffit d'un effort limité pour — soit provoquer la crise par la fermeture et la disparition de 500 emplois — soit provoquer un essor économique d'entraînement en en créant autant.

Le livre blanc concluait ainsi :
« Quels que soient les projets d'aménagement régional adoptés, il semblerait paradoxal que les intéressantes possibilités d'accueil pour l'habitat et l'Industrie offertes par la Vallée de l'Ornain restent inexploitées, alors que la rentabilité des investissements paraît nettement plus élevée qu'ailleurs. »

L. VIRGILI

Urbaniste.

*M. BERNARD : Député-Maire
de Bar-le-Duc*

Nous considérons, nous bari-siens, que nous sommes lorrains. Mais nous sommes aussi autre chose. Nous vivons dans une zone marginale ; historiquement et géographiquement nous sommes ouverts vers l'ouest. Pour toutes ces raisons nous pensons que nous avons une vocation de trait d'union et cette vocation ne peut être sauvegardée que si l'on admet que ce qui est essentiel pour nous et ce qui conditionne notre avenir économique c'est que la vallée de l'Ornain reste une zone de passage...

Dès que nous parlons d'équipement on nous dit : vous êtes dans une région qui perd de sa substance, démographiquement parlant, par conséquent au moment de la répartition des enveloppes qui conditionnent les équipements, donc le renouveau, on nous oppose cette stagnation de la population pour limiter considérablement les dotations.

Nous ne croyons pas que nous pouvons nous sauver seuls. L'économie meusienne dans l'état

où elle se présente doit régler les problèmes d'absorption de main-d'œuvre, l'augmentation de l'activité des entreprises existantes ne suffisant pas. Nous croyons qu'on doit implanter en Meuse un certain nombre d'éléments plus toniques. Il faut constituer des pôles de développement qui seraient nos petites métropoles où les transports n'auraient pas tous les inconvénients qu'ils présentent actuellement.

La métropole ne peut pas avoir une unité. La bipolarisation est intéressante dans la mesure où elle prend compte de l'intérêt des gens du Nord et à la fois des gens du Sud.

Etant à la limite même de deux régions nous pensons que la régionalisation est une bonne chose à certaines conditions. Elle doit être un instrument efficace pour la région et non pas une création administrative vue sous forme d'une décentralisation administrative mais sans pouvoir réel. La région ne doit pas être un écran nouveau.

Société Métallurgique de la Meuse

FORGES ET ACIÉRIES DE STENAY

S. A. au Capital de 765.000 F

Siège Social : STENAY (Meuse) — Téléphone 9

Bureau de PARIS : 8, rue de Chantilly

Téléph. LAMARTINE 83-82

Aciers Moulés — Bruts et Usinés

quelques aspects de la conversion du bassin houiller lorrain

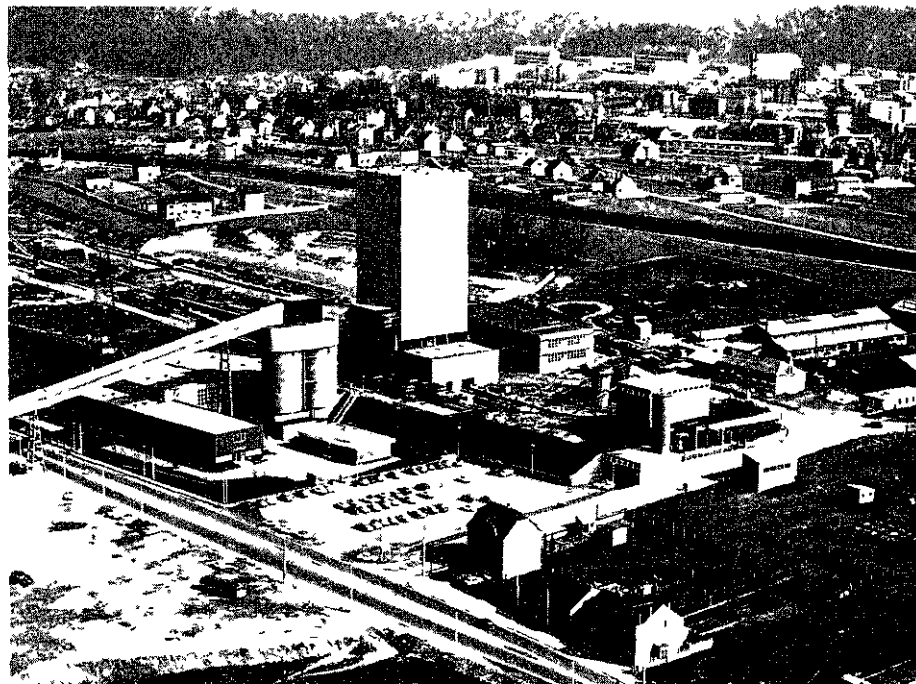
L'évolution économique conduit à prévoir la disparition de l'exploitation du charbon dans cette région avant la fin du siècle. Le développement minier qui a porté très rapidement la population au niveau actuel de 215.000 habitants (1) avec une densité de 320 au km², doit donc être relayé par d'autres activités d'ampleur globalement comparable à l'activité minière, dans toute la mesure du possible à un rythme s'accordant avec la récession, en tout état de cause en moins d'une génération.

La tâche est immense. Elle mobilise tous les responsables de la vie régionale et les autorités publiques nationales chargées de l'aménagement du territoire.

Avant d'examiner sommairement les moyens de réaliser cet objectif et les résultats obtenus, il convient de préciser deux aspects caractéristiques du Bassin houiller : son appartenance à l'entité sarro-lorraine et son caractère de mono-industrie.

Les exploitations minières lorraines portent sur le même gisement que les exploitations sarroises qui ont débuté les premières en affleurement. L'industrie sarroise s'est développée sur cette base depuis le début du 19^e siècle ; elle est très diversifiée tandis qu'à côté d'elle l'extraction du charbon a constitué longtemps l'unique activité industrielle.

Le Bassin sarro-lorrain constitue ainsi un bloc de population de 1.400.000 habitants, dont 1.200.000 en Sarre (440 au km²), marqué par un même fond historique douloureux, puisque trois fois en un siècle ses deux éléments se sont trouvés séparés puis réunis ; économiquement, le Bassin a connu 80 années d'autorité commune, tantôt allemande, tantôt française. Aujourd'hui, il n'est guère de problèmes économiques ou sociaux, sans par-



Puits MARIENAU du Siège WENDEL

Photo Gilbert FRIDERICH

ler des problèmes politiques, qui n'aient leur aspect sarrois. Celui qui préoccupe le plus les Lorrains est le nombre important de travailleurs frontaliers : 12.000 mosellans sont employés en Sarre. Il a plus que doublé en 3 ans.

Le Bassin houiller doit son expansion au seul fait économique. L'extraction du charbon a conditionné la quasi totalité des infrastructures, créant un urbanisme très particulier, relevant de deux préoccupations majeures :

- la primauté donnée aux installations industrielles ;
- les impératifs de proximité des lieux de travail pour le logement du personnel.

(1) Les chiffres donnés dans cette note sont tirés du Livre Blanc établi par les Services de l'Équipement de la Moselle en 1971. À défaut d'être très actuels, ils ont le mérite d'être homogènes entre eux.

D'où l'éclosion d'agglomérations hétérogènes, implantées sur les territoires de communes de faible importance. Pressés par la demande, les exploitants privés d'abord, les houillères nationales ensuite, ont été amenés à créer et à prendre en charge la quasi totalité des services relevant normalement de la responsabilité des collectivités locales, ainsi pour l'eau, le gaz, l'électricité, la voirie, les hôpitaux, les coopératives d'alimentation, les terrains de sport, les salles de spectacles, les presbytères... Les conséquences de cet état de chose sont multiples et se traduisent par une insuffisance marquée du niveau de services dans les agglomérations.

La conversion nécessite la mise en place de nouvelles structures d'accueil favorisant l'établissement d'industries nouvelles, s'inscrivant dans un mode d'organisation dont

les collectivités locales auront la maîtrise, ce qui implique en particulier la prise en charge progressive des éléments de services publics qui normalement leur reviennent.

L'importance du problème de conversion se mesure en termes d'emplois :

En 1962, les houillères et leurs activités chimiques, avec 41.000 emplois, représentaient 58 % du total des emplois.

En 1971, avec 27.500 emplois, elles ne représentaient plus que 43 % du total.

Dans 10 ans, elles pourraient ne plus représenter, avec 16.500 emplois, que 23 % du total en hypothèse basse de développement, l'industrie occupant un effectif comparable, tandis que le tertiaire, d'un poids particulièrement faible, de 24 % en 1962, passerait 20 ans plus tard à 43 % pour réaliser les structures d'accueil indispensables. Pour atteindre cet objectif considéré comme un minimum (maintien du nombre total d'emplois en épongeant les migrations alternantes vers la Sarre), il est nécessaire de créer pendant cette décennie 880 emplois annuellement dans chacun des secteurs secondaire et tertiaire. Depuis 1968, année où la conversion a véritablement démarré, l'objectif a été pratiquement réalisé dans l'industrie. Il n'y a aucun chômage et les entreprises connaissent plutôt des difficultés de recrutement, au moins en ce qui concerne la main-d'œuvre qualifiée. Le secteur tertiaire connaît un léger déficit sur la progression moyenne souhaitée.

La Lorraine, qui a tant souffert de la guerre et rendu tant de services à la Nation dans la période de reconstruction, fait l'objet dans son ensemble d'une sollicitude toute particulière des pouvoirs publics : le premier Commissariat à la reconversion industrielle a été créé en 1967 auprès du Préfet Régional de Lorraine. Mais cette attention n'a pas manqué d'être vivement sollicitée au cours de ces dernières années par des crises sociales de grande ampleur touchant les mineurs de fer et ceux du charbon (fermeture de Faulquemont), la Sidérurgie (restructuration de Wendel-Sidélcor), le textile (vallées vosgiennes). Aussi, la sensibilisation des pouvoirs publics se traduit-elle par une plus grande facilité de rap-

ports entre les nombreux organismes intéressés, et partant, par une efficacité accrue. Cette sensibilisation politique est d'ailleurs renforcée chez les dispensateurs de crédit par une comparaison entre le coût des créations d'emplois y compris les aménagements préalables et le déficit des houillères que la reconversion des mineurs devrait, dans certaines conditions, réduire.

La matérialisation la plus spectaculaire du démarrage de la conversion du Bassin houiller a été l'accélération de l'équipement autoroutier. La prise de conscience de la population a changé de niveau lorsque l'autoroute Metz - Sarrebruck a été ouverte en 1971. Des liaisons rapides Nord-Sud vers la Sarre sont prévues, en même temps que se met en place pour 1976 l'autoroute Paris-Strasbourg, faisant du cœur du Bassin (Freyning-Merlebach) un nœud autoroutier d'importance européenne.

Simultanément, l'aménagement des zones industrielles s'est activement développé dans le Bassin à travers de multiples obstacles administratifs, fonciers et financiers. Dans leurs diversités (dimensions, implantations), elles sont susceptibles, ensemble, de répondre au moins à moyen terme aux besoins d'industries nouvelles les plus variées, en particulier dans la partie Ouest du Bassin où trois sièges d'extraction vont fermer avant 1980.

Au total, on se trouve actuellement en présence d'un programme engagé de 443 ha de zones industrielles aménagées par les collectivités, dont 120 ha pour la zone A de St-Avold Nord, 182 ha de zones réservées aux extensions du groupe C.D.F.-Chimie, soit 625 ha, dont 243 ha occupés et 382 ha disponibles.

Le nombre d'emplois créés sur ces zones est très difficile à déterminer avec exactitude. Pour s'en tenir aux emplois faisant l'objet de conventions entre les industriels, l'Etat et les H.B.L., on peut indiquer que le potentiel enregistré de créations d'emplois a été de 6.300 depuis la mi-1967, soit en 5 ans et demi, dont 5.000 sont actuellement effectivement occupés. Parmi eux, seulement 800 anciens mineurs, dont la conversion s'opère uniquement par volontariat. Il pourrait arriver que la déflation des effectifs miniers par volontariat et le déve-

loppement de l'industrialisation apparaissent comme incompatibles. Cependant, on doit actuellement observer que les créations d'emplois dans le Bassin sont en nombre très voisines de la diminution des effectifs des houillères au cours des cinq dernières années.

Les entreprises nouvellement implantées ont en commun deux caractéristiques principales :

- elles sont fortement exportatrices. La moitié sont d'origine étrangère, le quart appartiennent à un groupe international ;
- elles connaissent une forte expansion qui les conduit rapidement à faire de nouveaux investissements et à augmenter leurs effectifs.

**

Autoroutes, industries nouvelles, c'est tout le paysage minier qui change. Son nouveau visage donne au Bassin des chances croissantes pour limiter l'attraction qu'exerce la Sarre, où la prise de conscience du nécessaire renouveau s'est manifestée beaucoup plus tôt. Les entreprises françaises comme Citroën, Michelin et Kléber-Colombes ou bien Ford, y auraient-elles d'importants établissements tout nouvellement implantés en bordure de frontière, si de semblables structures d'accueil avaient existé de ce côté-ci ? Notre conviction est que celles qui se mettent en place actuellement sont de nature à provoquer une expansion industrielle de même envergure sur le Bassin houiller.

LAGABRIEL

Directeur Général des HBL.

MIRECOURT - NEUFCHATEAU - VITTEL

Mirecourt, Neufchâteau et Vittel découpent dans l'ouest du département des Vosges un triangle d'environ 25 kilomètres de côté dont le développement se pose en termes tout à fait spécifiques.

Ces trois villes, prises isolément, sont des centres urbains de petite taille (moins de dix mille habitants) qui ont connu des fortunes variées : Mirecourt est surtout connue par sa lutherie, Vittel a fondé sa prospérité sur le thermalisme. Quant à Neufchâteau, c'est une sous-préfecture dont les édifices du 15^e et du 16^e siècles témoignent de son passé de centre économique du sud de la Lorraine.

La cohésion des dynamismes locaux, l'existence d'un remarquable potentiel de croissance, la volonté d'équilibrer le département des Vosges ont conduit à ériger la zone polarisée par ces trois petites villes en véritable centre de peuplement, doté d'un S.D.A.U.

Cette zone qui rassemble une population de 45.000 habitants, à majorité urbaine, a connu la plus forte augmentation de population des Vosges dans les années récentes. Son influence s'étend d'ailleurs sur une aire plus étendue, peuplée de près de 80.000 habitants.

Les activités industrielles de la zone sont directement liées à ses ressources naturelles. Deux secteurs prédominants, qui font son originalité : le meuble et les eaux minérales. Ce dernier secteur est représenté par Vittel et Contrexeville, deux entreprises de taille nationale en expansion régulière. La fabrication des meubles, elle, est le fait d'un grand nombre de petites entreprises (une trentaine d'établissements employant en moyenne 75 ouvriers) qui assurent ensemble près de 95 % de la production artisanale de meubles de style français.

Les activités tertiaires reposent pour l'essentiel sur le tourisme et le thermalisme. Dans les stations thermales de Vittel et de Contrexeville, on assiste, comme dans les autres stations françaises, à une substitution progressive du thermalisme assisté (Sécurité Sociale) au thermalisme « libre » et aisé d'avant-guerre.

Bien que le nombre de curistes ne baisse pas, la rentabilité des stations se trouve gravement affectée par cette évolution. Il faut prévoir, par conséquent, l'élargissement de la clientèle en adaptant les équipements aux besoins du tourisme de détente et de loisirs.

Cette nouvelle vision des stations thermales s'est déjà traduite par un effort d'investissement considérable (Centre de préparation olympique, piscine, Centre équestre, Palais des congrès) venant renforcer le potentiel ancien (golf, centre hippique, casino) pour faire de l'ensemble Vittel-Contrexeville un complexe de niveau international.

La récente installation à Vittel du Club méditerranée témoigne de l'intérêt que suscite auprès des promoteurs touristiques l'existence de telles structures d'accueil.

Le développement de l'ensemble de la zone, l'essor parallèle, complémentaire et équilibré des trois centres urbains principaux se trouveront largement entraînés par l'aménagement des infrastructures de transport.

L'aéroport de Mirecourt-Juvaincourt permet d'accueillir, sur une piste de 2.700 m, les longs et moyens courriers. AIR-VOSGES assure déjà, grâce à lui, une liaison régulière entre Epinal-Paris et Lyon. L'aérodrome reste riche de possibilités, notamment vis-à-vis du trafic « charters » et peut-être en matière de trafic « fret ». Son plein emploi est conditionné par la réalisation de l'autoroute Lorraine-Bourgogne, qui passera à proximité immédiate de l'aéroport, en plein cœur de la zone considérée.

Cette autoroute constituera bien entendu le grand axe structurant et l'une des plus grandes chances de la zone qui pourrait également bénéficier, à plus long terme, de la branche Lorraine du canal à grand gabarit Mer du Nord-Méditerranée.

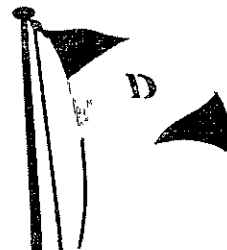
S.F.E.D.T.P

SOCIÉTÉ FRANÇAISE
D'ENTREPRISE DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS

Siège Social : 10, rue Cambacères, PARIS-8^e - Tel 265-67-61

Direction et Services Techniques :
29, rue de Miromesnil, PARIS-8^e - Tel 265-09-30

Travaux à la Mer
Dragages et Terrassements
Aménagements Hydro-Électriques
Barrages et Canaux - Routes
Ouvrages d'Art
Assainissement et Adduction d'eau
Fondations Spéciales
Bâtiments et Usines



L'environnement en Lorraine

Des usines fumantes et des hivers sibériens, la ligne bleue des Vosges et les grilles dorées de la place Stanislas, un pays de marge avec ses militaires et ses garnisons, une terre de fidélité aussi, de Jeanne la Pucelle à Maurice Barrès, telles sont, parmi d'autres, les quelques composantes essentielles de l'image de marque de la Lorraine.

Industrielle, active, mais un peu lointaine ; avec un je ne sais quoi d'un peu flou qui tranche sur le pittoresque et le particularisme alsacien ; fidèle à la France, plus qu'aucune autre terre, bien que traversée par la frontière linguistique, immuable depuis des siècles et marquant la limite des patois germaniques, voilà d'autres images encore de cette terre de contrastes, voire de contradictions.

Si l'environnement représente un ensemble de valeurs immatérielles, où interviennent des notions d'esthétique et d'éthique, créant autour d'un être, d'une population, d'une ville, d'une région une ambiance, un halo, un climat, il faut bien convenir que « l'environnement lorrain », comme d'ailleurs celui des villes du nord, paraît a priori sans chaleur et, parlant, sans attrait. De fait, la Lorraine attire peu et rebute parfois l'épouse du cadre qui envisage sans ferveur de s'y expatrier.

La Lorraine industrielle a vécu du fer et du charbon, du verre et du textile. Son sous-sol était la base de sa richesse, et les mineurs de Lorraine sont une autre image encore de cette province. Tout cela, c'était hier, lorsque la richesse était sous terre. Mais par un caprice de l'évolution sociale, la richesse d'aujourd'hui, c'est la montagne et non la mine, le ciel et non la terre. Car le soleil méditerranéen et le relief alpin alimentent ce nouveau tropisme qui pousse des marées hu-

maines vers le Midi ou vers les Alpes. Comment résisteras-tu, pauvre Lorraine, à l'inégale compétition que t'impose la nature ? Là-bas, la mer ou la montagne, le sport et les loisirs, le soleil ou la neige. Ici, le travail rude, le ciel couvert, l'image, ingrate, d'Epinal, ou, pis encore, l'exil de Commercy ou de Neufchâteau, de Forbach ou de Bitche...

Mais quel exil ? Car la Lorraine est belle. Il lui suffit de faire oublier à des millions de Français qu'ils n'y sont venus que pour accomplir leur service militaire ; ou, pis encore, pour camper dans la ligne Maginot au cours de l'hiver glacé — climatiquement et politiquement — de 1940. Et pour cela, elle doit changer son image, mais non son visage, pour devenir enfin ce qu'elle est.

Versant boisé de l'est du bassin parisien, terre d'étangs et de forêts, de fleuves et de côtes, la Lorraine offre au visiteur des paysages d'une grande douceur et parfois, comme ces Côtes de Meuse ou de Moselle, d'une saisissante beauté. Au confluent des civilisations germaniques et de la latinité, elle porte les stigmates d'une histoire multiple et diverse qui a enrichi sa terre, non seulement des souvenirs des batailles comme à Verdun, mais aussi de monuments prestigieux : richesses gallo-romaines à Metz, superbe ensemble XVIII^e siècle à Nancy, hautes nefs gothiques de Toul et de Metz. Le Lorrain alors se prend à rêver : et si la Lorraine, cassant totalement la fausse image que trop de Français se font d'elle, investissait, comme la fourmi de la fable, dans la sauvegarde de la qualité de son environnement ? Si elle capitalisait ces valeurs de l'an 2000, que l'homme de 1973 dilapide si gaillardement ? Si elle sauvegardait les Vosges tandis que les Alpes

sont livrées aux promoteurs ? Si elle réussissait sa reconversion industrielle sans détruire son environnement ?

De nombreuses initiatives récentes visent la protection ou l'amélioration du cadre de vie : admirable restauration de l'abbaye des Prémontrés à Pont-à-Mousson, création d'un parc régional sur les territoires de la Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et de la Moselle, réalisation d'un grand plan d'eau au pied des Côtes de Meuse, équipement touristique particulièrement soigné des Vosges et, notamment de Vittel, ouverture prochaine à Metz de l'Institut Européen d'Ecologie et restauration en cours du centre historique de cette ville, installation récente, non loin de Nancy, d'un grand centre national de recherche forestière, création dans la région des étangs, à l'est de la Moselle, d'un centre national d'initiation à la nature, projet de création d'un parc des Vosges du nord, etc...

Partout des usines modernes remplacent peu à peu les vieilles cheminées fumantes et crachotantes. Car la Lorraine par excellence est une terre d'avenir. Hier, assaillie par l'histoire, mais aujourd'hui merveilleusement servie par une situation géographique exceptionnelle au cœur de l'Europe, elle est déjà une terre où ferment le monde de demain.

Jean-Marie PELT

Professeur à l'Université de Metz,
Directeur à l'Institut Européen d'Ecologie.

LONGWY

A l'extrême Nord du Département de la Meurthe-et-Moselle, au voisinage immédiat des frontières belge et luxembourgeoise, l'agglomération de Longwy présente, dans un site accidenté, un visage étonnant.

Au pied de l'ancienne seigneurie de Longwy-Haut, fortifiée par Vauban, se sont installées les usines sidérurgiques qui ont donné à cette ville son image de « cité du fer ». Entouré de cités-ouvrières, le centre de Longwy-Bas s'est établi au fond de la vallée de la Chiers où s'imbriquent étroitement la ville de l'acier et la ville de l'homme.

Partout, la dualité ville-usine se manifeste intensément : hauts-fourneaux, cités, terrils, coteaux boisés se succèdent, se superposent et composent un paysage urbain aussi spectaculaire et aussi insolite de nuit que de jour.

Centre du foyer sidérurgique le plus septentrional de la région, qui s'est structuré de Longwy à Villerupt sur les vallées de l'Alzette et de la Chiers, l'agglomération longovicienne compte près de 70.000 habitants et exerce son influence sur une zone peuplée de plus de 100.000 habitants.

Depuis 1966, Longwy se trouve confrontée aux problèmes nés de la restructuration sidérurgique. Certes l'ensemble Longwy-Villerupt continue à extraire près de 5 p. 100 du minerai de fer et à produire 20 p. 100 de l'acier lorrain. Mais l'ancienneté des usines de fonte et d'acier Thomas, l'isolement, l'exiguïté des sites, la dimension aujourd'hui trop réduite des unités de production incomplètement intégrées expliquent les difficultés qui se manifestent depuis quelques années. Dans le cadre de la réorganisation du groupe WENDEL-SIDELOR, la fermeture complète de l'usine de Micheville à Villerupt va provoquer la suppression de 3.000 emplois d'ici deux ans. A USI-

NOR-LONGWY, par contre, les restructurations importantes ont déjà eu lieu : quelques centaines d'emplois disparaîtront pourtant encore d'ici la fin du VI^e Plan.

Dans une agglomération où la sidérurgie emploie 60 % de la population active, ce repli s'exprime pour les habitants en termes de réduction du nombre d'emplois, de reconversion, de modification de la politique sociale des usines et de réduction des activités de construction.

Faire face à ces transformations socio-économiques ne suffit pas. Il s'agit aussi de donner à Longwy les atouts nécessaires pour permettre aux 100.000 habitants du « pays-haut » de continuer à travailler sur place tout en disposant d'un niveau de service amélioré.

Eloignée géographiquement et psychologiquement de Metz et de Nancy, l'agglomération de Longwy devrait être, de toute urgence, « désenclavée ». La mise en service, avant la fin du VI^e Plan, d'une voie rapide Longwy-Thionville, l'organisation sur ce même axe de transports publics efficaces, vont permettre d'obtenir assez vite, de ce point de vue, de très importants résultats qui devront être rapidement

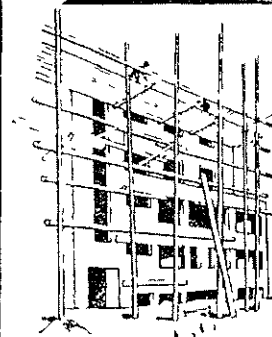
prolongés par l'aménagement des débouchés vers Luxembourg et vers Arlon (et, au-delà, vers Liège et Bruxelles), ainsi que par l'aménagement des circulations autour et à l'intérieur de l'agglomération.

L'amélioration des liaisons internes marquera d'ailleurs une étape essentielle de l'indispensable restructuration qui pourra, seule, donner à une zone de peuplement trop profondément marquée par la présence des usines sidérurgiques l'authentique caractère urbain qu'implique le rôle qui lui est dévolu.

La rénovation ou la confortation du tissu urbain existant autour d'équipements collectifs nouveaux, capables de renforcer le caractère tertiaire de l'agglomération et l'aménagement de nouvelles zones d'habitat et d'emploi doivent être dès lors menées concomitamment.

La mise en place d'un I.U.T., la réalisation de la zone d'habitation de Mont-St-Martin et des Z.A.C. industrielles de Villers-la-Montagne et d'Aubange (à cheval sur la frontière belge) témoignent des efforts déjà engagés pour faire de l'agglomération longovicienne une ville nouvelle, libérée des sujétions héritées de son passé.

Entreprise L. MATTIOLI



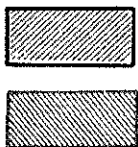
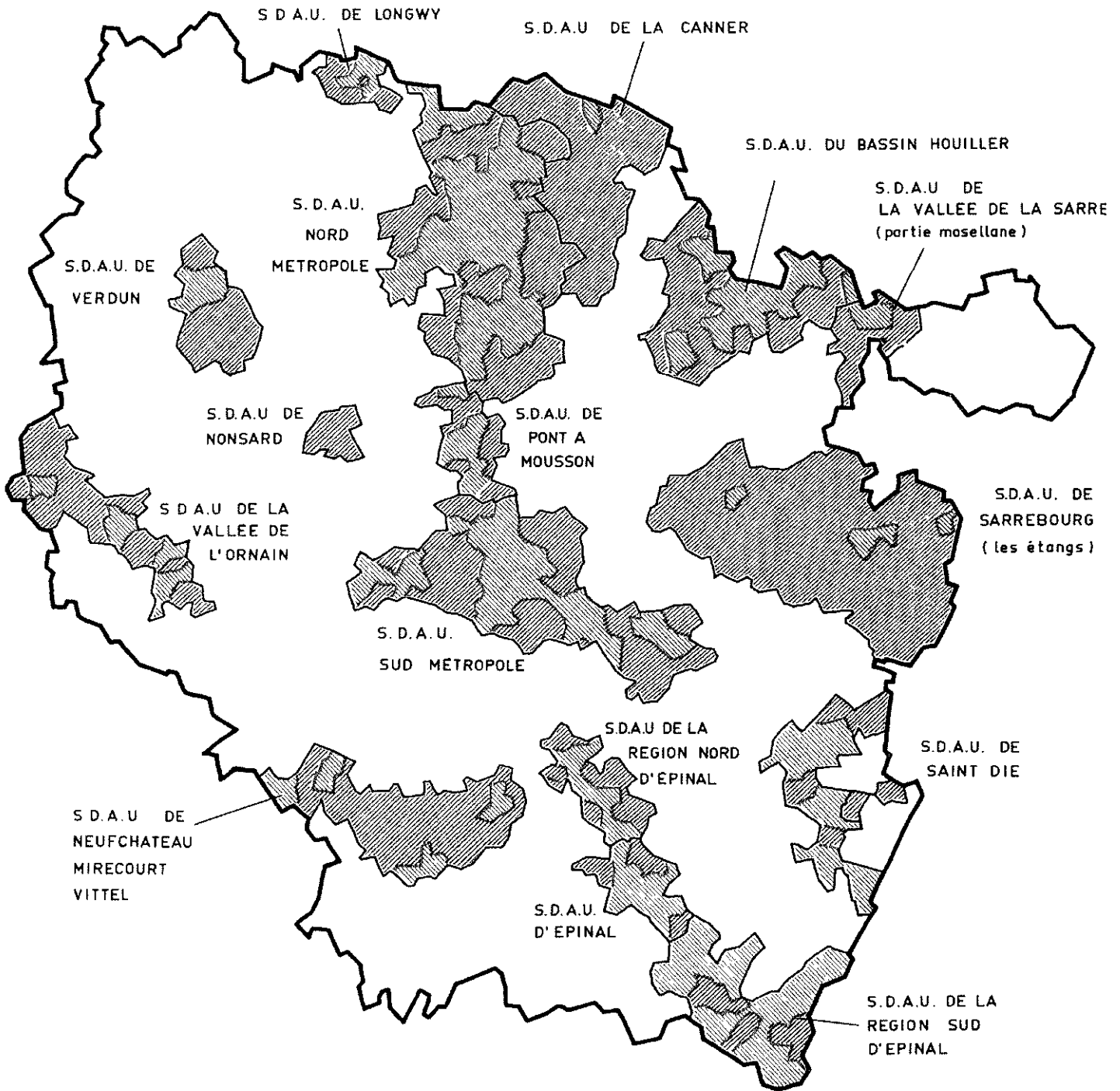
Entreprise de Travaux Publics
Béton armé
Bâtiments

Siège social :

62, avenue de la République
54310 HOMÉCOURT

Tél : (28) 22-28-71 et 22-21-21

SCHÉMAS DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME (SDAU)



communes rurales }
 communes urbaines } situées dans un S.D.A.U.



ARLEAR LORRAINE

un SDAU de 156 communes

Le Nord de la Métropole Lorraine est une agglomération distendue et disparate entre Metz au Sud, Thionville au Nord et Briey à l'Ouest. Pour pouvoir appliquer le Schéma d'Aménagement de la Métropole et développer de façon cohérente les grands équipements, il fallait mettre en jeu une solidarité entre tous les habitants de cet ensemble ; il était donc indispensable de les réunir dans l'étude d'un unique schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

Les dimensions exceptionnelles de l'aire d'étude ont accusé les difficultés d'élaboration.

Du fait de l'étendue du SDAU, l'étude a été faite et publiée au 1/50.000^e ; elle est donc imprécise. En effet, le rôle d'un SDAU est de bien montrer les grandes structures de l'aménagement, leur logique et leur cohérence. Il est nécessaire, pour exprimer cela, d'avoir une vision unitaire et, par conséquent, de faire varier l'échelle avec l'étendue du territoire. Mais l'adoption d'une petite échelle empêche de situer de très nombreux équipements et confère au zonage une certaine imprécision non seulement par rapport au parcellaire, ce qui est normal, mais même par rapport aux limites communales. De ce fait, beaucoup de petites communes ne se sont pas senties très concrètement concer-

nées par les propositions du SDAU. Pour répondre à cette difficulté, l'élaboration de schémas de secteur au 1/10.000^e a été lancée avec les groupes de travail « géographiques » de la Commission Locale, avant même l'achèvement des travaux de celle-ci et poursuivie ensuite au contact direct des communes.

Le grand nombre des Communes a, par ailleurs, conduit à réunir une commission locale de SDAU nombreuse et par conséquent lourde, qui ne représentait cependant guère qu'au 1/10^e les communes. Cette commission a donc choisi de travailler par groupes : groupes sectoriels (Démographie et emploi, économie et finances locales, grands équipements et transports, Agriculture et espaces de loisir), dans une première phase, qui correspondait en même temps à l'élaboration des programmes de modernisation et d'équipement du VI^e Plan ; groupes géographiques, préfigurant les commissions de Schémas de Secteur, dans une deuxième phase, de façon que soit mieux perçue, au niveau des quatre secteurs du SDAU, la solidarité intercommunale. Cette gymnastique a été utile et a permis aux membres de la Commission Locale de participer largement au travail d'élaboration.

Passant ensuite à la délibération

de chaque Conseil Municipal, le besoin a été très vite ressenti d'un nouveau travail d'information approfondi car la participation à la Commission Locale était insuffisante et avait laissé à certains Conseils Municipaux de petites communes l'impression d'avoir été tenus à l'écart. Ont donc été organisées de nouvelles réunions où 3 ou 4 communes se groupaient en fonction de leurs relations de voisinage. Chaque commune, à peu près, a été ainsi amenée à participer à deux réunions dans cette période de trois mois ; ceci représente en définitive environ 70 réunions animées par l'équipe du GEP de Moselle. Ce travail d'information nécessaire et légitime a porté ses fruits puisqu'en définitive 85 % des communes représentant 95 % de la population ont délibéré de façon positive acceptant le SDAU avec, dans environ la moitié des cas, des observations en général constructives.

Après l'étendue du SDAU et le nombre des communes, il y a enfin une autre dimension à prendre en compte, le temps. Tous ces travaux ont été longs : plus de quatre années jalonnées par la publication par l'OREAM du Livre Blanc de la Métropole en septembre 1968, l'approbation le 5 août 1970 du Schéma d'Aménagement de la Métropole, la publication du Livre Blanc du SDAU Nord Métropole Lorraine en septembre 1970, le travail de la commission locale du 9 mars 1970 au 20 janvier 1972, la consultation des communes pendant l'été 1972.

Pendant ce délai, les équipes d'étude, et notamment le GEP de Moselle, ont été mobilisés sur des problèmes apparemment abstraits par rapport aux préoccupations quotidiennes des communes. Il était donc urgent que les unes et les autres s'attellent ensemble à l'élabo-

Aire du SDAU du Nord - Métropole - Lorraine

Population : 566.209 habitants (1968)

Surface : 1.257 km²

Plus longue dimension (Nord-Sud) : 50 km

Communes de plus de 10.000 h. : 13

Communes de population comprise entre 2.000 et 10.000 h. : 39

Communes de population comprise entre 1.000 et 2.000 h. : 27

Communes de moins de 1.000 h. : 77

ration des Plans d'Occupation des Sols pour se rejoindre sur des problèmes considérés comme plus concrets. C'est la raison pour laquelle l'élaboration des POS a été commencée dès le milieu de 1972, avant même la fin de la procédure locale du SDAU et préparée d'ailleurs antérieurement encore par celle des Schémas de Secteur. Par cette superposition, nous avons tenté de réduire la distance qui risque, à chaque instant, de se créer entre les préoccupations des collectivités et celles des équipes d'urbanistes.

Il nous semble que les problèmes rencontrés dans l'élaboration du SDAU-NML, s'ils ont un caractère un peu accusé, du fait de son exceptionnelle étendue, ne sont pas sans rapport avec ceux que l'on rencontre dans l'élaboration de tous les SDAU et dont la méthodologie devra tenir compte.

J.-C. PARRIAUD ■

*M. JACQUINOT :
ancien Ministre,
Président du Conseil général
de la Meuse.*

Il y a des vagues de pessimisme qui sont apparues dans les régions d'industrie traditionnelle : sidérurgie, charbonnage et textile.

A l'origine du malaise il faut distinguer deux facteurs :

— le facteur économique : une région qui était très accrochée à des productions lourdes a vu brusquement un changement de conjoncture à long terme et a constaté que son avenir ne pouvait être fondé seulement sur les industries auxquelles elle était habituée ;

— le facteur psychologique : il est venu du fait que les gens constatent les disparitions d'activités, mais ne voient pas les progrès qui s'opèrent pour les compenser.

Pour la Meuse en particulier on peut parler d'une tendance pessimiste qui résulte d'un phénomène démographique (l'agriculture moderne a contribué à un fort dépeuplement des campagnes).

En ce qui concerne l'avenir industriel de la Lorraine il est certain que les industries de base occupent une place moindre dans l'industrie générale que les activités diversifiées : activités liées à l'automobile, activités chimiques, industries alimentaires (surtout fromagères).

Les entreprises qui viennent de l'extérieur contribuent à apporter des lignes nouvelles d'orientation et elles sont nombreuses puisque 20 sur 100 ont moins de cinq ans.

Les pouvoirs publics ont trois rôles en matière économique :

— Assurer les équipements de base, communications, formation, logement, urbanisme, environnement.

— Une action d'accompagnement des efforts, l'Etat ne crée pas les entreprises, il appuie les actions d'entrepreneurs potentiels.

*M. GUY : Maire de
Pont-à-Mousson*

On a le grand tort de développer ces deux pôles que sont Nancy, Lunéville, Toul, et Metz, Briey, en les éloignant l'un de l'autre plutôt qu'en les rapprochant.

Il y a bien sûr les impératifs géographiques, la vallée est étroite... mais il faut les surmonter.

En ce qui concerne Pont-à-Mousson, j'essaie de pousser le développement de cette région dans le secteur tertiaire. Tout d'abord parce que ce genre d'emploi se développe à une plus grande cadence que les autres, et ensuite parce que nous n'avons pas la possibilité d'implantation d'industries pour créer des emplois.

Ce qu'il faudrait faire c'est localiser des équipements régionaux métropolitains entre les 2 villes et non pas les multiplier dans chacune d'elles. Et Pont-à-Mousson paraît bien placé puisqu'à un quart d'heure de Nancy et à dix minutes de Metz.

C'est la raison pour laquelle je me suis battu pour que le centre d'études de l'équipement (CETE) soit installé à Pont-à-Mousson car il peut favoriser le développement du secteur tertiaire.

— Pouvoir contribuer par des actions d'ensemble à une action de promotion de la région auprès de ses habitants d'une part, et auprès de l'extérieur d'autre part.



royal air maroc

MOROCCAN INTERNATIONAL AIRLINES



Fly Drive *

**UNE METHODE
MODERNE SOUPLE
ECONOMIQUE
DES PRIX SPECIAUX**

* valable entre l'Europe
et le Maroc

Fly Drive

**A MODERN WAY
FLEXIBLE
ECONOMICAL
AND SPECIAL PRICES**

* valid between Europe
and Morocco

J'ai été particulièrement intéressé par le n° 2/73 de la revue du P.C.M., qui traite de l'Energie Atomique ; mais il y a une erreur de date dans l'article de P. TARANGER qui mentionne, en page 35, bas de la colonne du milieu :

« La prospection de l'uranium fut entreprise par le C.E.A. dès 1948 et porta d'abord sur le territoire national. »

Appelé en octobre 1945 par R. DAUTRY et F. JOLIOT-CURIE à prendre la direction des Recherches et Exploitations Minières (la DREM, devenue la Direction des Productions), je suis bien placé pour affirmer que le souci majeur des dirigeants du CEA à cette époque a été l'approvisionnement en matières premières, domaine dans lequel, à l'encontre des problèmes de chimie, physique et même métallurgie, tout restait à faire. Je dois donc autant à la vérité qu'aux membres des équipes de prospection du début du CEA de bien préciser par des faits que la prospection de l'uranium par le CEA a commencé en 1945, et non pas en 1948, et non pas seulement sur le territoire national.

— Dès fin 1945, fut entreprise la formation accélérée des prospecteurs, partie au Muséum avec P. ORCEL, partie à Normale SUP avec L. BARRABE ; certains candidats avaient été recrutés parmi des géologues et assistants, d'autres parmi d'anciens 2° DB, FFL, FFI ou parachutistes désireux de se maintenir dans un cadre de vie active de bled (R. DAUTRY l'a mentionné dans ses déclarations à R. BRANELLEC, de l'INTRAN, en mars 1948) *.

— Au printemps 1946, les premières missions sur le terrain dans les régions de Lachaux, Grury, St-Symphorien permirent à la fois de confirmer des indices connus, et de mettre au point la méthode de prospection, appelée depuis



ST-SYMPHORIEN — Mars 1947 . Mme Joliot-Curie en visite sur un sondage

« quadrillage au compteur ». Malgré toutes les difficultés matérielles du moment, trois mines avaient été ouvertes dans les localités ci-dessus, où R. DAUTRY, F. et Irène JOLIOT-CURIE, Francis PERRIN et d'autres notabilités firent de nombreuses visites.

Fin 1946 et en 1947, la DREM organisa des missions en dehors de notre territoire national :

— Au Maroc, avec P. ARAMBOURG, pour étudier les possibilités des phosphates à carnotite ;

— En Indochine, où, sur la foi de promesses de HO-CHI-MINH, FROMAGET entreprit de revoir les indications radio-actives du Tonkin ;

— A Madagascar, où des travaux importants furent entrepris sur les marnes à autunite de Vinanninkarena et les pegmatites uranifères de Betafo ;

— Au Congo, dont R. DAUTRY faisait ainsi mention dans son entretien avec R. BRANELLEC :

« Ce sont peut-être les recherches entreprises en AEF qui



Mine de GRURY — Mars 1947

* Voir XEROX joint.

révéleront nos plus grandes richesses en uranium. »

Effectivement, les recherches ont progressivement amené aux gîtes de la région de Mounana (Gabon).

Néanmoins, fin 1947, on hésitait encore à approuver les grands investissements financiers que suppose la prospection systématique sur de grands espaces, et, au cours d'une des séances d'étude des programmes (et budgets) pour 1948, F. JOLIOT me demanda si, au vu des premiers résultats des travaux de la DREM, je croyais que la France pourrait disposer d'un tonnage minimum de 10.000 tonnes d'uranium métal, chiffre considéré à cette époque comme la base permettant à une Nation de participer à la course à l'Énergie Atomique. Je lui répondis que je le croyais sincèrement, bien qu'alors les réserves, même probables, étaient loin de ce chiffre. Les Hauts Autorités acceptèrent de prendre le risque et approuvèrent le financement du programme à venir de la DREM.

(P. TARANGER mentionne que, maintenant, nous disposons de 50.000 tonnes métal !...)

En particulier, le développement du programme de prospection sur un indice particulièrement intéressant découvert près de la Crouzille en 1947 par l'équipe de E. DOUCET, aboutit à la démonstration de ce qui devint la mine Henriette. Peu à peu les recherches s'orientèrent vers des gîtes à grosses réserves, mais à faible teneur, qui constituent désormais la quasi-totalité des gisements nationaux.

A partir de 1950, d'importants remaniements dans la direction du CEA amenèrent P. GUILLAUMAT au poste d'Administrateur Général, puis F. PERRIN à celui de Haut-Commissaire, et enfin P. MABILE à la direction de la DREM. Le CEA put alors adopter une nouvelle politique, qui associa étroitement au développement de l'Énergie Atomique le potentiel industriel français, provoquant la constitution de sociétés privées ou mixtes axées sur un but commun, dont l'action réussit à placer le CEA à un rang de

— Dans quelles conditions, monsieur l'administrateur général, sont recensées et exploitées les ressources nationales en minerai d'uranium ?

— Il nous a fallu tout créer en deux ans. Nous avons formé des équipes de prospecteurs, qui ont en général été recrutés parmi les jeunes gens du maquis, anciens FFI, FTP, parachutistes, entrepreneurs, habitués à la vie au grand air. Six mois d'études théoriques et trois mois de stage. Nous en sommes à la quatrième promotion et les résultats sont plus que satisfaisants. Dans les gisements, déjà connus depuis longtemps, de Saint-Symphorien, de Marmagne et de Grury, en Saône-et-Loire, de Lachaux, dans le Puy-de-Dôme, des filons intéressants ont été étudiés. Saint-Symphorien recèle de belles promesses en profondeur. Une usine est en construction à Lachaux. Une installation fonctionne depuis juillet dernier à Grury. D'autre part, des indices sérieux sont relevés en Haute-Vienne et dans la Creuse. Enfin, une mine importante existe à Madagascar : plusieurs milliers de tonnes de minerai sont actuellement sur le carreau et seront bientôt traitées sur place dans une usine que l'on achève de construire. Plusieurs carrières sont en outre exploitées à Madagascar. Mais ce sont peut-être les recherches entreprises en AEF qui révéleront nos plus grandes richesses en uranium. Elles s'exercent en effet sur des terrains de même nature que ceux du Congo belge. Et pour être complet, il faut encore signaler les prospections faites en Côte d'Ivoire.

(Copyright by « L'Intransigeant » and René BRANELLEC.)

Voir l'Intransigeant des 23, 24 et 25 mars 1948.

choix dans l'échelle internationale.

En 1966, j'ai eu l'occasion de rencontrer le regretté P. MABILE dans l'immense building de Fontenay, face au fort, où, 20 ans plus tôt, nous avons posé les bases d'un atelier pilote de traitement de minerais. Je ne pus m'empêcher de le féliciter du développement du Département des Productions, depuis qu'il avait été transféré des bureaux de la rue de Varennes. P. MABILE me répondit simplement :

« La Direction des Productions est une énorme machine à faire tourner, certes... mais, ceux qu'il faut admirer le plus, ce sont ceux qui ont eu la foi de démarrer tout cela, en partant de rien. »

Sans faire état d'un droit légal de réponse, je vous demande, M. le Président, de faire paraître ces quelques lignes dans une prochaine revue, naturellement sous ma propre responsabilité. Les faits qu'elles mentionnent sont peu connus et peuvent intéresser nos camarades.

A. SAVORNIN

Ingénieur en Chef des Mines.

J'ai lu avec un immense intérêt, et je ne suis probablement pas le seul, la dernière revue du P.C.M. consacrée à l'énergie nucléaire.

Mais il m'est venu à l'esprit une remarque que je dois vous livrer :

Ne manquait-il pas à la « table ronde » qui réunissait des professionnels, de haut niveau certes, mais des professionnels tout de même, la voix d'un écologiste ? A défaut, n'aurait-il pas fallu lui ouvrir une place parmi les articles qui suivaient la relation du débat ?

Si ce n'est plus possible, signalez aux lecteurs de la Revue qu'un ouvrage récent « L'encerclement » par Barry Commoner (Seuil), contient un chapitre « Le feu nucléaire » qui répond aux questions que l'on peut se poser à ce sujet.

Marcel POUSSE

I. G. des P. et C. en retraite.

DÉCISIONS

M. **Ficheur** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées est, à compter du 16 septembre 1972, placé en service détaché pour une période de cinq ans auprès de l'Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Lille-Est, en qualité de Directeur des projets.
Arrêté du 1^{er} mars 1973.

M. **Laporte** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} janvier 1972, maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans auprès du Ministre des Affaires Etrangères pour lui permettre de continuer à exercer les fonctions de Chef de la Division des Services Techniques et Bâtiments de l'Organisation Européenne pour la Recherche Nucléaire à Genève.
Arrêté du 2 mars 1973.

M. **Genthon** Michel, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est, à compter du 1^{er} septembre 1972, placé en Service détaché pour une période de cinq ans en vue d'occuper un emploi de Chef de Service Régional de l'Equipement.
Arrêté du 6 mars 1973.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont, à compter des dates ci-après, placés en service détaché pour une période de cinq ans pour occuper un emploi de Directeur Départemental de l'Equipement :

- MM. **Arhanchiague** Jean-François, 30 juin 1972.
- Chedaneau** René, 16 août 1972.
- Danfous** Christian, 30 avril 1972.
- Fontaine** Jean-Paul, 16 septembre 1972.
- Lagardère** Jacques, 1^{er} août 1972.
- Lapillonne** Philippe, 1^{er} septembre 1972.
- Reder** Maurice, 1^{er} septembre 1972.

Tessier Gilles, 16 juin 1972.
Arrêté du 6 mars 1973.

M. **Velut** Dominique, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 15 novembre 1972, placé en service détaché pour une période de cinq ans auprès du Port Autonome de Bordeaux.
Arrêté du 6 mars 1973.

M. **Roverato** Jean-François, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} novembre 1972, placé en service détaché pour une période de trois ans auprès de l'Office départemental d'H.L.M. du Val-de-Marne en qualité de Directeur.
Arrêté du 6 mars 1973.

M. **Genevey** Henri, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en disponibilité auprès de la Société « L'Immobilière - Constructions de Paris », est maintenu dans cette position, à compter du 16 avril 1973, auprès de la même Société en qualité de Directeur de la Programmation chargé des Villes Nouvelles, pour une nouvelle et dernière période de trois ans.
Arrêté du 14 mars 1973.

M. **Ciolina** François, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, est, à compter du 1^{er} avril 1973, mis à la disposition de l'Union Technique Interprofessionnelle des Fédérations Nationales du Bâtiment et des Travaux Publics (U.T.I.) en vue d'exercer les fonctions d'Adjoint au Directeur de la Recherche.
Arrêté du 28 mars 1973.

M. **Couzy** Gérard, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la direction des Routes et de la Circulation Routière, est, à compter du 1^{er} avril 1973, mis à la disposition de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle du Vaudreuil en vue d'exercer les fonctions de Directeur Technique.
Arrêté du 30 mars 1973.

M. **Monadier** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direc-

tion des Ports Maritimes et des Voies Navigables, est, à compter du 1^{er} avril 1973, mis à la disposition du Port Autonome de Dunkerque.

Arrêté du 30 mars 1973.

M. **Masson** Paul, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} mars 1973, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition de l'Institut de Recherche des Transports.

Arrêté du 30 mars 1973.

M. **Sempe** Raymond, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} avril 1973, mis à la disposition de l'Administration Générale de l'Assistance Publique — Direction des Hôpitaux — en qualité de Conseiller Technique à la Sous-Direction des Equipements.

Arrêté du 2 avril 1973.

Par arrêté du 26 mars 1973, sont nommés membres de l'assemblée du conseil supérieur des transports :

— en qualité de représentant de l'administration :

MM. **Dutilleul** Jean, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,

Le Vert Paul, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées ;

— en qualité de personnalité n'appartenant pas à l'administration :

M. **Guibert** Roger, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur général de la société nationale des Chemins de fer français.

Par arrêté du 26 mars 1973, sont nommés membres de la commission des transports terrestres du conseil supérieur des transports :

— en qualité de représentant de l'administration :

MM. **Dutilleul** Jean, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,

Le Vert Paul, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées ;

— en qualité de personnalité qualifiée par son activité dans l'industrie des transports terrestres :

MM. **Guibert** Roger, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur général de la société nationale des chemins de fer français,

Giraudet Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur général de la Régie autonome des transports parisiens.

J.O. du 8 avril 1973.

RETRAITES

M. **Rérolle** Jacques, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président de Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite, est nommé Président de Section Honoraire du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 7 mars 1973.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Babinet** Henri, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, admis à la retraite le 14 février 1972.

Arrêté du 9 mars 1973.

M. **Gallien** Maurice, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées chargé de mission auprès de l'Ingénieur Général chargé de la 7^e circonscription territoriale (Service Régional de l'Équipement de la Bretagne) est, à compter du 24 juin 1973, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 14 mars 1973.

M. **Dubuisson** Bernard, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, à l'administration centrale, est admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 21 mars 1973.

PROMOTIONS

Les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées :

MM. **Gallien** Maurice, 10 décembre 1972.

Berteloot René, 28 décembre 1972.

Arrêté du 23 février 1973.

DÉMISSIONS

Les démissions des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, placés en position de disponibilité dont les noms suivent sont acceptées :

MM. **Boilot** Jacques,
Durand-Rival Pierre,
Girardot Paul,
Schwarczer Etienne.

Arrêté du 9 mars 1973.

NOMINATIONS

M. **Alheritière** Jacques, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur départemental de l'Équipement des Yvelines, à compter du 1^{er} avril 1973.

J.O. du 28 mars 1973.

Veuve Ingénieur des Ponts et Chaussées, 27 ans, Paris, diplômée de l'Institut d'Administration des entreprises, diplômée fiscalité, droit commercial, gestion financière de la Chambre de Commerce de Paris, licenciée d'allemand, parlant couramment l'anglais, ayant précédemment travaillé dans une société en cessation d'activité, cherche emploi.

Faire proposition au P.C.M. qui transmettra.

Nos lecteurs trouveront, ci-après, des informations transmises par des entreprises travaillant pour les Ponts et Chaussées ou intéressant les services des Ponts et Chaussées par certaines de leurs productions. Le caractère documentaire de ces informations nous a paru justifier leur publication ; elles sont toutefois publiées sous la seule responsabilité des firmes intéressées.

D'année en année se renforcent la préoccupation et la volonté d'améliorer l'esthétique des villes et des campagnes, et de remédier aux nombreuses dégradations de la nature que notre civilisation moderne provoque.

A cet effet, une technologie nouvelle intéressant la structure physique des sols vient d'être mise au point par le groupe pétrolier PETROFINA sous la marque HUMOFINA. Le procédé HUMOFINA est commercialisé en France par FINA FRANCE S.A.*

LES TERRES STÉRILES

Les lourds engins utilisés dans les travaux publics et le bâtiment, les importants terrassements effectués de nos jours, créent de très grandes surfaces stériles. De même, naturellement, certains terrains, tels que les dunes, sont actuellement impropres à toute végétation.

Or, l'homme moderne est attaché à l'esthétique de tout ce qui l'entoure, et désire effacer très rapidement toutes traces de dégradation de la nature, qu'elles soient naturelles ou artificielles.

Les techniques actuelles font appel, dans la majorité des cas, à la terre végétale ; mais cette dernière, indépendamment de certaines difficultés d'application, telles que son maintien sur les talus, représente une solution qui n'est pas économiquement viable car elle est de plus en plus rare et chère.

STABILISATION DES SOLS

Le groupe PETROFINA s'est donc penché, depuis près de 15 ans, sur ce problème de la régénération et de l'amélioration des sols.

La stérilité d'une terre provient du déséquilibre air/eau dû à plusieurs causes :

- le tassement par les engins lourds ;
- la sécheresse qui empêche les échanges nutritifs ;
- l'abondance d'eau qui donne lieu aux phénomènes de battance.

Il est donc nécessaire de structurer ou restructurer le sol en formant des agrégats de porosité suffisante et permanente qui lui permettent de résister à toutes les conditions défavorables.

Le but du procédé est donc de structurer le sol afin de le stabiliser.

PRINCIPE DU PROCÉDÉ

Le procédé HUMOFINA consiste à appliquer en surface et à incorporer dans le sol un polymère en solution dans l'eau. Dès sa mise en contact avec les agrégats du sol, une réaction chimique se produit, conduisant à la formation d'un gel insoluble. Par ses propriétés d'adhésivité, le polymère contribue à la fixation du sol.

Le mécanisme de structuration est indépendant du type de sol (sablonneux, limoneux, argileux). Par contre, la technologie d'application varie selon les types de sol et la réaction chimique est contrôlée par un taux, bien défini, des constituants de la solution et par une modification appropriée du PH.

Le sol ainsi constitué présente un certain nombre de caractéristiques. Il est :

- INSOLUBLE,
- HYDROPHILE,
- INSENSIBLE à la gelée,
- BIODÉGRADABLE avec un important dégagement d'azote,
- COMPATIBLE avec les semences et les engrais.

DOMAINES D'APPLICATION

Les essais effectués depuis plusieurs années ont permis de tester les principaux domaines d'application. Ils peuvent être classés en deux grandes catégories :

- la stabilisation simple du sol : pour structurer superficiellement des terres de remblai, dans la période d'attente de tassement, pour les protéger contre l'érosion pluviale ou éolienne ;
- la stabilisation du sol avec ensemencement concernant :
 - soit le Génie Civil pour la structuration et la fertilisation directes de la terre stérile. Cette solution évite l'apport de terre arable et diminue dans des conditions importantes les coûts de réalisations.
 - soit les espaces verts, par la remise en végétation de terres incultes telles que dunes, carrières, etc...

Ce procédé nouveau apporte une solution intéressante, tant techniquement qu'économiquement, aux problèmes de la création d'espaces verts posés tant aux collectivités locales qu'aux constructeurs et entrepreneurs.

Il doit être un élément d'amélioration de l'environnement et rendre à la nature tous les sites dégradés.

* FINA FRANCE s.a.

Service Amélioration des Sols
19, rue du Général-FOY
75008 PARIS