



HAL
open science

La VEBE à Nancy

Léopold Barbier

► **To cite this version:**

Léopold Barbier. La VEBE à Nancy : de la couture à la fracture urbaine (1976-2021). Le Pays lorrain, 2022, 103. hal-03703631

HAL Id: hal-03703631

<https://hal.science/hal-03703631>

Submitted on 6 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La VEBE à Nancy : de la couture à la fracture urbaine (1976-2021)

Léopold Barbier, doctorant à l'Université de Lorraine (laboratoire Loterr) et à l'Université de Mons (Faculté d'architecture et d'urbanisme)

Le travail de recherche dont est issue la réflexion proposée ci-après est lié à une thèse en préparation dont l'objectif est d'analyser la genèse, le fonctionnement puis les mutations profondes affectant depuis presque quatre décennies le territoire péricentral et anciennement industriel de Nancy, Meurthe-Canal. Ce travail est effectué au regard d'autres exemples européens.

Quelques mots d'abord sur les notions de couture et de fracture urbaines présentes dans le titre. Le dictionnaire Robert pose comme définition à la couture : « *assemblage par une suite de points exécutés avec du fil et une aiguille* »¹. Cela induit donc la recherche de la construction d'un lien, un fil rouge, doux et harmonieux. Clotilde Foussard, en 2013, qualifiait un projet de couture urbaine en ces termes : « *il constitue un trait d'union entre diverses constructions. Le travail sur le gabarit, les orientations et le jeu des volumes fonde l'inscription urbaine de l'édifice* »². Ceci reprend l'idée de fil conducteur.

Le mot fracture, quant à lui, est issu du latin *frangere* qui signifie briser. Il fait appel à l'idée de cassure, de rupture. Appliquée à l'urbain, cette notion est souvent accaparée par les sociologues, qui analysent les difficultés des populations au regard de leur milieu de vie. Dans leur ouvrage *La sociologie urbaine*, publié en 2018, les sociologues Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé posent cependant que « *une poignée de sociologues, géographes, philosophes, politistes, chacun à leur manière, appréhendent de façon différente la question des ségrégations socio-urbaines. La ville d'aujourd'hui est, pour ces chercheurs, traversée par toute une série de fractures de plus en plus accentuées spatialement et socialement* »³. Notre réflexion s'inscrit donc dans la lignée de cette assertion.

Au cœur de ce travail, le viaduc Louis Marin, nom officiel de l'ouvrage, est baptisé ainsi en hommage à l'ancien député (1871-1960) de Meurthe-et-Moselle. D'un kilomètre de long, annoncé en 1969 et mis en service à partir de 1976, ce viaduc routier relie Nancy, plus exactement son centre-ville, aux confins de Malzéville et de Saint-Max. Il passe au-dessus du canal de la Marne-au-Rhin, de l'ancien quartier industriel Meurthe-Canal et de la Meurthe elle-même. Cet ouvrage est appelé de manière plus commune « *VEBE* », acronyme de Voie Express Banlieue Est. L'emboîtement d'échelles (figure 1A et figure 1B) nous permet de situer l'ouvrage dans le contexte de l'agglomération nancéienne.

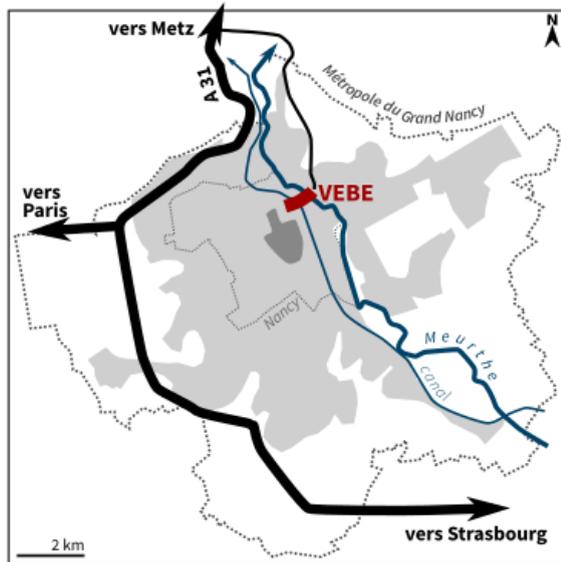
Dans le sens Nancy-périphérie, soit de l'Ouest vers l'Est, il est possible d'accéder en voiture à la voie depuis la rue Sigisbert Adam et par une rampe située en plein milieu du boulevard du 26ème RI. Sur la rive droite de la Meurthe, on quitte le viaduc soit en empruntant une

¹ Le Robert, « couture », <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/couture>.

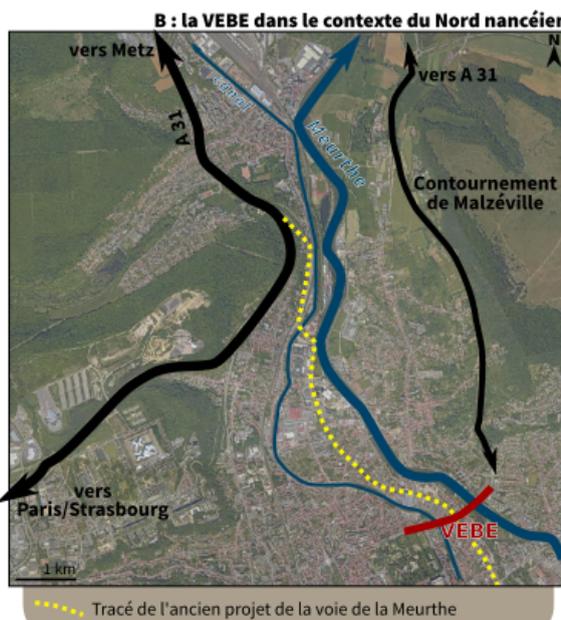
² C. Foussard, « Couture urbaine », *Construction moderne* 2013, n°140.

³ H. Marchal, J.-M. Stébé, *La sociologie urbaine*, Collection Que sais-je ?, PUF, 2018, 128 p.

sortie en direction de Saint-Max ou en allant au bout de la voie pour déboucher sur un carrefour situé sur la commune de Malzéville.



A : la VEBE dans son contexte intercommunal



B : la VEBE dans le contexte du Nord nancien

LOCALISATION ET VUES DU VIADUC LOUIS MARIN A DIFFERENTES ECHELLES

-  Espaces bâtis
-  Coeur historique de Nancy (ville vieille et ville neuve)
-  Contournement de Malzéville

C : vue aérienne de la VEBE et de ses accès



- 1 : accès et descente de la VEBE par la rue Sigisbert Adam
- 2 : accès au viaduc par le boulevard du 26ème RI
- 3 : sortie de la VEBE vers Saint-Max
- 4 : carrefour d'accès et de sortie du viaduc, à Malzéville
- 5 : sortie de la VEBE vers le boulevard du 26ème RI

Conception & réalisation : Léopold Barbier, 2022. Sources : Géoportail, Métropole du Grand Nancy.

Localisation et vues du viaduc Louis Marin à différentes échelles (Léopold Barbier, 2022).

Dans le sens Est-Ouest, soit de la périphérie vers le centre de Nancy, on accède à la VEBE uniquement par le carrefour antérieurement présenté, à l'intersection du viaduc, de l'avenue Saint-Michel et de la Grande Allée. Du côté Ouest, il est possible « d'en descendre » soit par la rue Sigisbert Adam, vue précédemment, soit par une sortie donnant accès au boulevard du 26ème RI ainsi qu'à la rue Charles de Foucauld (figure 1C).

En choisissant « *la VEBE, de la couture à la fracture urbaine* » comme intitulé de notre communication, la problématique se révèle naturellement : dans quelle mesure cet

aménagement, pensé comme une couture urbaine, est-il devenu générateur de fracture territoriale ?

Pour tenter de répondre à cette question, nous nous efforcerons, dans un premier temps, de déterminer les raisons qui ont conduit à la construction de cet ouvrage avant, dans un second temps, de voir pourquoi ce viaduc est devenu un vecteur de fracture urbaine.

Un viaduc pour relier centre-ville et banlieue Est ...

Après 1871, le rapide essor de la ville s'effectue entre autres sur l'axe Meurthe-Canal ; le projet de la VEBE devait lever la difficulté de circulation sur l'axe Nancy-Essey et permettre l'étalement urbain vers l'Est. Dans son atlas sur l'agglomération nancéienne de 2015⁴, l'ADUAN (Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Nancéienne, renommée Scalen en 2017) a séquencé la construction de la ville en cinq grandes périodes, dont les deux dernières nous intéressent tout particulièrement :

- la période allant de 1850 à 1914 est dénommée le « nouveau Nancy » : la création de nouvelles infrastructures telles que chemins de fer et canal, corrélée au statut de ville-frontière découlant du traité de Francfort de 1871, est la source pour la ville d'un essor économique menant à une extension très forte du tissu urbain ;
- à partir de l'après seconde Guerre Mondiale, Nancy devient peu à peu une agglomération française classique touchée par l'étalement urbain, avec l'apparition dans les communes périphériques de plusieurs couronnes de pavillons et d'espaces de grands ensembles.

Contrairement à beaucoup d'autres villes, Nancy s'est développée à l'écart de son cours d'eau et sur la terrasse alluviale la plus haute par crainte du comportement de la Meurthe, en particulier ses crues à occurrence centennale (1947). L'espace entre le noyau urbain ancien et la rivière à l'Est a longtemps été perçu comme répulsif. Cette relation de défiance envers la Meurthe peut se comprendre en trois raisons⁵ :

- la rivière est peu utile à l'économie car difficilement navigable et flottable ;
- son eau est impropre à la consommation car il existe des gisements de sel à l'amont, ce qui oblige à trouver d'autres sources d'eau potable ;
- elle n'est pas valorisante pour la ville à cause de ses crues, étiages et des difficultés de franchissement.

Ainsi, Simon Edelblutte rappelle en 2006⁶ que ce vaste fond de vallée humide était un élément constitutif de la défense de Nancy. Les occupations humaines n'y étaient que très ponctuelles : quelques moulins, des tanneries, des petits ports, des jardins, des prés. Telles sont les seules activités relevées sur le plan de la ville de 1835. Cette situation n'évolue quasiment pas jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

⁴ ADUAN, « L'Atlas 2015 », 2015. <https://www.agencescalen.fr/fr/lecteur-de-publications/atlas-2015.html>.

⁵ D. Mathis, A. Hecker, J-P. Husson, K. Bensaadi, « De la défense à la réconciliation : itinéraires de des constructions urbaines et rivulaires des villes du sillon lorrain (Nancy, Metz, Thionville) », Projets de paysages 2014, n°3 (5).

⁶ S. Edelblutte, « Renouveau urbain des quartiers industriels anciens : l'exemple du quartier Rives de Meurthe/Meurthe-Canal dans l'agglomération de Nancy », Revue Géographique de l'Est 2006, n°46 (3-4).

Le canal de la Marne-au-Rhin est un projet d'envergure qui traverse Nancy depuis 1849. Il est positionné entre la Meurthe et le centre-ville ancien et délimite ainsi le quartier Meurthe-Canal. Sa présence favorise l'arrivée d'usines mais l'élément réellement accélérateur de l'industrialisation du quartier est l'annexion de l'Alsace et de la Moselle par la Prusse en 1871. Nancy devient alors une ville-frontière et les entreprises des territoires annexés qui souhaitent conserver l'accès au marché français s'installent en nombre aux côtés des quelques sites industriels déjà présents entre Meurthe et Canal. Les anciennes prairies sont ainsi de plus en plus occupées par de l'activité industrielle.

Cet essor est aussi rendu possible par l'arrivée d'une seconde voie de chemin de fer appelée chemin de fer de ceinture, construite pour éviter un engorgement de la voie principale, à l'Ouest de la ville, en cas de conflit avec l'Allemagne. Elle dessert directement le quartier Meurthe-Canal. Enfin, un canal de décharge est creusé pour permettre une meilleure évacuation de l'eau en cas de crue. Toutes ces transformations modifient progressivement l'aspect de ce territoire peu lisible, à la croissance désordonnée.

Cependant, cette partie de Nancy, développée suivant le « *processus de déversement de ce qui ne trouve pas place dans la cité* »⁷ est restée en marge, phénomène accentué avec le déclin économique du secteur, commencé dans les années 1970. Simon Edelblutte⁸ analyse en quatre points cette anesthésie urbaine :

- la saturation : les entreprises n'ont plus de réserves foncières pour croître ;
- l'enclavement : le quartier n'est plus au cœur du nouveau mode de développement économique construit sur le transport routier (autoroute à l'Ouest de l'agglomération, quartier ceinturé à l'Est par une périphérie pavillonnaire) ;
- les nuisances : l'acceptabilité envers les désagréments s'est réduite avec l'accroissement des sensibilités écologiques dans l'opinion et les risques industriels sont mieux suivis (classement Seveso, par exemple) ;
- l'effet de coupure urbaine : le déclin et le changement de modèle économique a fait chuter les activités héritées du XIX^{ème} siècle et a généré des friches qui, s'ajoutant aux coupures liées aux voies de communication, gênent la circulation.

Aussi, des difficultés de franchissement subsistent : pour aller du centre de Nancy vers les communes d'outre-Meurthe, il faut passer le canal de la Marne au Rhin, la voie ferrée, le canal de décharge, la Meurthe et ses bras ainsi que tous les espaces en friches. Le Maire de Malzéville, Auguste Chéry, parle des « *trois murailles de Chine* » en 1929 lorsqu'il évoque le canal, la rivière et la voie de chemin de fer.

Pour résumer, nous avons donc une ville, Nancy, qui s'est développée à l'écart de son cours d'eau. Cet espace initialement inoccupé a ensuite été comblé par les activités industrielles qui, peu à peu, à partir des années 1970, ont commencé à décliner. Parallèlement, la périurbanisation à l'Est de l'agglomération a mis en exergue les difficultés de franchissement du quartier ainsi que son côté peu amène.

Hypertrophiée sur la rive gauche de la Meurthe et en recherche de lien avec sa banlieue Est, la ville initie donc le projet de la VEBE, s'inscrivant pleinement dans le contexte du « *tout automobile* ». Cette notion implique que tous les déplacements se font en voiture, que

⁷ D. Mathis, A. Hecker, J-P. Husson, K. Bensaadi, *loc. cit.*

⁸ S. Edelblutte, *loc. cit.*

tout est fait pour les faciliter et que tous les moyens (humains, techniques, financiers) sont mobilisés en ce sens⁹.

L'objectif de la VEBE est alors de permettre un accès facilité en automobile de l'Est de l'agglomération nancéienne vers le centre-ville, en s'affranchissant de toutes les difficultés : l'effet-barrière du canal, de l'ancienne voie ferrée, du quartier industriel en déclin et répulsif, de la Meurthe, sont gommés par cette construction en hauteur qui permet à l'automobile d'enjamber tous les obstacles d'un coup. Si nous reprenons les trois points issus de la définition du « *tout automobile* », la VEBE répond aux trois critères : c'est un ouvrage dédié au transport routier pour en faciliter grandement son usage en proposant une construction imposante, peu commune.

Mais au-delà, si nous élargissons le regard et que nous regardons à l'échelle métropolitaine, ce viaduc est la clé de voûte du projet de contournement par l'Est de Nancy. Dès 1970 et le lancement du projet de la VEBE, son prolongement est prévu au Plan Directeur d'Urbanisme de Nancy afin que le viaduc puisse relier l'autoroute, au Nord de Nancy. Il s'agit du projet de la voie de contournement de Malzéville. Ce tronçon, ouvert seulement en 2021, relie définitivement la VEBE à la voie de contournement. Initialement prévu comme pénétrante à deux fois deux voies, il est finalement réalisé en suivant une solution paysagère (pas d'ouvrage d'art, suivi du relief), plus douce (une file par sens, cheminements piétons et cyclables). De plus, ce contournement devait également s'articuler avec la voie de la Meurthe, en partie réalisée mais abandonnée par la nouvelle équipe municipale depuis (figure 1B).

Ainsi, le viaduc Louis Marin, fil rouge automobile efficace, permet de relier le cœur de ville à l'Est de la Métropole et à l'autoroute. Il est soumis néanmoins, depuis plusieurs années, à de nombreuses critiques.

... générateur de fracture urbaine ?

« *Kennedy, VEBE, Scarpone, Loritz : ces viaducs qui ont défiguré Nancy depuis les années 60* » : tel est le titre d'un article de *L'Est Républicain*, en date du 22 octobre 2019¹⁰. Ces propos très explicites montrent à quel point les ouvrages d'art, dont le viaduc de la VEBE, peuvent générer de la défiance.

⁹ F. Heran, « La remise en cause du tout automobile », Flux 2020, n°119-120 (1-2), pp. 90-101.

¹⁰ C. Jacquot, (2019, 22 octobre). Kennedy, VEBE, Scarpone, Loritz : ces viaducs qui ont défiguré Nancy depuis les années 60, Est Républicain. URL : <https://urlz.fr/gWcZ>.



Vue de la VEBE vers le Sud et depuis la rive droite (Est) de la Meurthe. En arrière-plan se trouvent les Grands Moulins, avec le cheminement piéton, tous deux rive gauche (Ouest) du cours d'eau (Léopold Barbier, 2021).

Au-delà de la presse, ce ressenti transpire également lors des réunions de concertation sur l'avenir de l'ancien site industriel Alstom, localisé aux pieds de la VEBE et au cœur de l'ancien quartier industriel. Organisées au cours de l'année 2021, ces réunions ont permis d'appréhender la perception qu'ont les riverains du viaduc. Une grande majorité souhaite que soit donné à l'ouvrage un aspect plus amène, notion vue ici comme « *un terme générique de plus en plus employé pour définir un ensemble de valeurs matérielles et immatérielles attachées à nos territoires et qui 'marquent' leur attractivité* »¹¹. Il s'agit, en l'occurrence, de donner une place accrue aux mobilités douces et de créer un accès de la VEBE vers l'ancien quartier industriel. La réflexion s'est également prolongée pour traiter de l'avenir des espaces situés sous le viaduc, où les habitants souhaitent pouvoir pratiquer des activités sportives à l'abri des intempéries.

La VEBE est donc bien ressentie comme une réelle fracture urbaine, tant au niveau de l'infrastructure elle-même qu'au niveau de son emprise au sol.

Jean-Marie Simon, dans sa thèse¹², propose une rapide analyse de la VEBE lorsque l'on est situé dessus. Le champ visuel est obstrué par l'omniprésence de l'espace routier et le trottoir, d'un seul côté, reste très minimaliste. Cette vision montre que le sentiment d'oppression ressenti lorsque l'on est piéton face à une double voie routière régulée à 50 km/h (dont la pratique démontre qu'elle est peu respectée), est inversement proportionnel à la vision à 360° que nous offre le point de vue sur la ville.

¹¹ G. Ribière, « La gestion des aménités et le développement durable », Revue française d'administration publique 2010, n°134 (2), pp. 373-383.

¹² J.-M. Simon, Connaître les origines des paysages de la ville et de l'urbain, pour en débattre et agir : expérimentations pratiquées sur la Métropole du Grand Nancy, Université de Lorraine, thèse de doctorat, 2018, 580 p.

Ce transect paysager, dont nous venons de voir la partie centrale, peut être complété par la descente du viaduc par ses rampes, du côté de Nancy ainsi que du côté de Malzéville. Du côté nancéien, la transition en pente douce offre une vue plutôt agréable sur le parc de la Pépinière au Sud, soit à la gauche du sujet, et une vue sur des immeubles d'habitation de hauteur moyenne, de deux à trois étages. Du côté Est, la sortie du viaduc présente une vue dégagée et plutôt verdoyante. Ainsi, lorsque l'on est automobiliste, cette traversée peut être tout à fait agréable, ce qui est moins le cas lorsque l'on est piéton, nous l'avons vu précédemment.

Après avoir vu cette section du territoire « *par le dessus* », nous pouvons à présent voir ce qu'il en est au niveau du sol, d'Ouest en Est, en segmentant l'emprise au sol du viaduc.

A l'Ouest, côté nancéien, les rampes d'accès au niveau de la rue Sigisbert Adam obstruent la perspective, dans la mesure où le support de ces rampes est fermé par des plaques opaques en béton, un grand coffrage. Un passage souterrain permet de relier les deux côtés de la rue, entre le parc de la Pépinière et les immeubles d'habitation. Lorsque le viaduc prend de la hauteur, l'emprise au sol est dédiée au stationnement automobile, jusqu'au croisement avec le boulevard du 26ème RI. De même, la rampe qui s'élance de ce boulevard voit son emprise au sol être dédiée au stationnement. Le viaduc prend ensuite appui sur un talus avant de passer au-dessus du canal de la Marne-au-Rhin et d'entamer son survol de l'ancien quartier industriel. Il passe au-dessus de la rue Oberlin en longeant l'ancien site Alstom, l'ancienne voie ferrée de ceinture puis la rue Mac Mahon. Ici, l'emprise au sol est bien moins soignée que sur le secteur nancéien, même si le traitement vu précédemment peut sembler minimaliste. Nous retrouvons entre Meurthe et Canal des délaissés urbains, utilisés comme espaces de stationnement non-matérialisés. Au niveau de la rue Mac Mahon et à proximité de la Meurthe, la VEBE abrite un city stade. Le viaduc Louis Marin franchit alors la Meurthe et surplombe les rues Jacques Cartier et Alexandre 1er de Saint-Max avec un effet visuel correspondant, en tout cas dans les hauteurs, plus à un pont classique qu'à un viaduc de grande taille. Ceci est notamment lié à l'altitude plus élevée de la rive droite comparativement au quartier Meurthe-Canal. De part et d'autre de la Meurthe, des cheminements piétons sont aménagés, ce qui permet à l'habitant de renouer avec son cours d'eau et de voir cet espace comme un lieu de déambulation entouré de vert mais sous la circulation des voitures.

La conception par nature aérienne du viaduc limite au final son emprise au sol, celle-ci se manifestant par des piliers. Cependant, les espaces localisés immédiatement sous la VEBE, surtout au niveau de l'ancien quartier industriel, apparaissent comme des délaissés urbains. Les pouvoirs publics ne les ont pas réellement investis de vocation claire, le stationnement semblant être un accord tacite convenable tant pour la Mairie que pour les habitants, le stationnement dans le quartier étant compliqué. Le revêtement y a même été revu, passant d'un sol nu (terrain vague) à des gravillons rendant plus facile le passage.

Dès lors, l'expression « *fracture urbaine* » peut apparaître comme exagérée, dans la mesure où le viaduc permet d'une part de relier la banlieue Est au centre-ville de Nancy et d'autre part n'entrave pas la circulation entre Meurthe et Canal. La fracture peut alors être considérée comme paysagère, l'ouvrage en lui-même n'étant pas jugé de manière positive et les espaces localisés sous son passage n'étant pas réellement aménagés.



Rampe d'accès à la VEBE de la rue Sigisbert Adam à Nancy, âbimée par le temps, devant prochainement être végétalisée (Léopold Barbier, 2022).

Il convient malgré tout d'indiquer que, en plus de cette fracture paysagère s'ajoute une pollution sonore non-négligeable. Il ressort, d'après la préfecture de Meurthe-et-Moselle, que les espaces urbains localisés à moins de 250 mètres de part et d'autre du bord extérieur de l'infrastructure subissent des nuisances sonores importantes.

Conclusion

L'étude de cet ouvrage montre combien il est difficile d'analyser les effets positifs ou négatifs qu'il peut générer. En effet, un riverain pourra se plaindre du bruit alors qu'un habitant automobiliste de Malzéville travaillant à Nancy-centre ne peut que se réjouir d'avoir une voie royale pour circuler. Même si des réflexions peuvent être portées sur l'avenir du viaduc Louis Marin, l'importance qu'il revêt implique de manière quasi certaine son maintien. Dès lors, lui donner un aspect plus contemporain serait dans l'air du temps, avec des voies réservées aux mobilités douces. Une pacification du trafic routier avec une limitation à 30 km/h ou bien encore la création de nouveaux accès piéton pourraient permettre de casser cet effet du « *tout automobile* ». Des actions sont enclenchées en ce sens, avec la décision de végétaliser une partie des parois latérales du viaduc, au niveau de la rue Sigisbert Adam¹³.

Certains élus avaient proposé la destruction des rampes le long de la Pépinière, afin de limiter l'impact paysager de l'ouvrage. Encore en mûrissement, cette idée nous montre que la gestion du patrimoine, au sens de bien de la collectivité, n'est jamais figée et qu'au fil du temps les visions peuvent s'entrechoquer. Ainsi, nul ne doute que la VEBE évoluera dans les années à venir.

¹³ M. Henriët (2022, 15 janvier). La VEBE sera bientôt ornée de vigne vierge et de lierre, *Est Républicain*, URL : <https://urlz.fr/hb5P>.