



HAL
open science

Les infrastructures de transport, vecteurs d'intégration métropolitaine? Le cas du Sillon Lorrain

Anne Hecker

► **To cite this version:**

Anne Hecker. Les infrastructures de transport, vecteurs d'intégration métropolitaine? Le cas du Sillon Lorrain. Géotransports, 2015, 5 - 6, pp.87 - 102. halshs-02969227

HAL Id: halshs-02969227

<https://shs.hal.science/halshs-02969227>

Submitted on 30 Oct 2020

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.

Les infrastructures de transport, vecteurs d'intégration métropolitaine ? – Le cas du Sillon Lorrain

*Anne HECKER, MCF en Géographie, Laboratoire LOTERR - Université de Lorraine
Anne.hecker@univ-lorraine.fr*

Résumé

Le processus de métropolisation implique un rôle important des infrastructures de transport, et ce particulièrement dans le cas des métropoles réticulaires. Étant donné qu'il s'agit d'un assemblage d'agglomérations distinctes et distantes, la cohésion et le fonctionnement de l'ensemble reposent pour partie sur des infrastructures de transport de qualité et de services adéquats, créés pour l'occasion. Le cas du pôle métropolitain du Sillon Lorrain permet de mesurer ce rôle dans les origines de la construction de la métropole, et de s'interroger sur la permanence de l'efficacité de ces axes et services dans la structuration et la cohésion de la région actuelle. En effet, elle doit faire face à la dégradation d'une colonne vertébrale trop sollicitée, mais aussi à des forces désintégratrices internes (gouvernance), ou externes (choix politiques « top down »), ainsi qu'à l'apparition de projets d'intégration métropolitaine d'envergure européenne, qui peuvent poser la question du bien-fondé des limites actuelles du projet métropolitain.

Abstract

Transport infrastructures and metropolitan integration. - Case of Sillon Lorrain

The process of metropolization involves fundamentally the development of transport infrastructures, especially in the matter of network cities. Born from the assembling of distinct and distant urban centers, metropolitan cohesion and integration is based partly on the quality of transport infrastructure and adequate services created for the occasion. Through the case study of the metropolitan center of the Sillon Lorrain, we can illustrate the role of infrastructures and services in the origins of the construction of the metropolis. Today dense and growing internal mobilities are observed, because of multipolar relations, abandonment of multisites, concentration of installations and outlying facilities (for instance, the new high-speed train station). Good management of these infrastructures ensures the consistency of the metropolis. However, the issue of transports must be managed at a dual scale : in addition to internal mobilities, boosted by the attraction of peri-urban areas, the infrastructures also support a heavy transit traffic between northern and southern Europe. Significant logistics activities have expanded thanks to this international traffic, which uses the same structures as internal mobility. Services provided by these infrastructures decline, thus raising the question of the permanence of the efficiency of these axes and services in structuring the current region. Indeed, it must deal with the degradation of overloaded axes, but also with internal or external disintegrative forces (governance, "top-down" political decisions). The emergence of projects for a Metropolitan integration at a European scale may raise the question of the validity of the current limits of the metropolitan project

Mots clés : Sillon Lorrain ; métropole réticulaire ; métropolisation ; intégration métropolitaine ; infrastructures de transport ; équipements structurants ; gouvernance ; réforme territoriale

Keywords : Sillon Lorrain ; network city ; process of metropolization ; metropolitan integration ; transport infrastructures ; structuring facilities ; governance ; territorial reform

INTRODUCTION

Les définitions de la notion de métropole et du processus de métropolisation sont multiples et complexes. Au-delà du critère de la taille (vaste) d'un système urbain hiérarchisé, l'idée de métropole met en avant l'importance des fonctions de commandement et d'organisation, des fonctions spécialisées dans les domaines politiques, économiques et d'innovation, ainsi que des services à forte valeur ajoutée qu'elle regroupe, et qui œuvrent à son intégration avec le reste du monde.

Quant au processus de métropolisation, les définitions s'accordent sur le rôle central qu'y jouent transports et mobilités. « Forme contemporaine du processus d'urbanisation » en Europe, il « s'appuie sur le développement des moyens de transport et de télécommunication pour former des ensembles territoriaux plus vastes et plus peuplés qui constituent le nouveau cadre des pratiques quotidiennes ou habituelles des habitants et des entreprises » (Ascher, 2003). Processus appuyé sur « le développement des moyens de transport et de stockage des biens, des informations et des personnes » (Ascher 2010), les définitions mobilisent fréquemment les notions de mise en réseau, d'intensification des échanges, de réduction des distances-temps, de grande mobilité des individus (Siino 2004), ou de proximité et d'interactions entre des agents rassemblés sur un espace dense (Derycke 1999). Les transports participent donc à assurer cohésion et fonctionnement d'espaces urbanisés qui se sont accrus non seulement par l'extension de la zone urbaine primaire, mais également par l'absorption de territoires périphériques, intégrés à la métropole grâce à l'amélioration des performances des réseaux de transport.

Ces définitions générales trouvent un écho particulier avec le cas des métropoles réticulaires, espaces plus moins discontinus structurés par leurs réseaux, agrégeant plusieurs villes qui, isolées, ne disposent pas nécessairement du potentiel métropolitain. Les mobilités quotidiennes y assurent ainsi non seulement le lien centre / périphérie (Ghorra-Gobin 2010), mais surtout se développent grâce aux relations entre les pôles, leur croissance se nourrissant « de la relation horizontale avec d'autres pôles plus que de relations verticales traditionnelles avec les arrière-pays » (Veltz 1996). Ces espaces enregistrent ainsi un processus d'intégration. Ce dernier adjoint, à l'espace métropolitain en formation, des espaces allogènes qui en deviennent une partie constitutive, en dépassant la simple addition et juxtaposition¹. Cette intégration implique des réajustements et le redéploiement des fonctions métropolitaines entre les espaces, tendant vers la mise en place d'une métropole polycentrique (Berroir et al 2004). Les infrastructures de transport y endossent un rôle de colonne vertébrale qui crée de la cohésion et permet la viabilité du projet. Mais « la qualité du processus intégratif au sein d'un système spatial dépend de sa capacité à intensifier l'interdépendance des sous-systèmes spatiaux et l'homogénéité globale afin d'éviter la désintégration »². Face à de tels enjeux, les réseaux de transport sont-ils en mesure de participer à ériger ces pôles distincts et distants en une réelle métropole ? Leur capacité intégratrice résiste-t-elle face à des obstructions, voire des volontés contraires des acteurs ? Et ne peuvent-elles pas également participer à désintégrer ce qu'elles ont participé à rassembler ?

La recherche a mis en évidence le rôle des réseaux et des mobilités dans la construction de métropoles de grande ampleur (Bassand 1997, Berroir et al. 2004, Buisson, 1999). La Métropole Lorraine apporte l'éclairage original de la construction d'une métropole d'échelle régionale, résultant d'une volonté exogène. Métropole originellement virtuelle, sa naissance et son organisation quotidienne dépendent de ses infrastructures de transport, vecteurs d'intégration de cette métropole éclatée (partie 1). Elle est aujourd'hui toutefois prise entre la nécessité de conforter sa cohérence interne (2), et une volonté d'ouverture, nécessaire à son repositionnement dans un contexte métropolitain européen concurrentiel (3). L'ouverture implique des réseaux de qualité et

¹ D'après BAVOUX JJ. et CHAPELON L., 2014, *Dictionnaire d'analyse spatiale*, Armand Colin, 607p.

² *ibid*

induit des mobilités accrues, qui s’y jouent à double échelle – celle des mobilités internes et celle des flux internationaux. Les infrastructures de transport se trouvent alors au cœur d’un débat mené par une gouvernance multiscalaire, aux priorités fréquemment divergentes, et dans un contexte économique tendu.

Si un consensus semble se dessiner autour de quelques thèmes, des prises de position et des arbitrages trahissent des priorités, et une vision de la métropole et de son avenir qui divergent. Et les conséquences de la réforme territoriale³ pourraient redistribuer les cartes, et faire éclater cette trop fragile métropole.

1. DE LA METROPOLE ECLATEE A UNE METROPOLE RETICULAIRE

Au-delà de la capitale, qui présente un « système urbain dont la configuration rend possible l’accès à un niveau d’excellence à l’échelle mondiale » (Lévy, 1996), le territoire français compte des ensembles urbains moins visibles à l’échelle mondiale, mais où la concentration des fonctions politiques, économiques, administratives et culturelles de niveau supérieur, et les services rares rendus aux particuliers et aux entreprises induisent la qualification de « métropoles régionales ». Certaines grandes agglomérations françaises se voient aisément reconnaître ce statut, mais le processus est pour d’autres moins évident en raison d’un poids plus limité, d’un rôle économique plus restreint, ou d’une cohésion interne moins affirmée. C’est notamment le cas du Sillon Lorrain, métropole virtuelle à l’origine qui résulte d’un assemblage de villes étirées sur 150 km, traversant trois départements, quatre intercommunalités et 5 SCoT⁴, sans que la continuité urbaine soit assurée sur l’ensemble de son tracé.

A. Une réalité métropolitaine ?

Fort de ses trois interfaces frontalières avec la Belgique, le Luxembourg et l’Allemagne, le Sillon Lorrain constitue l’une des portes d’entrée du territoire français, et un trait d’union historique entre l’Europe du Nord-Ouest et celle du Sud. Globalement circonscrite aux vallées de la Moselle et de la Meurthe, la région métropolitaine s’étire, d’Épinal à Thionville, sur 150 km. De 30 à 70 km séparent chaque agglomération, évoquant un espace éclaté et peu cohérent. Néanmoins, la croissance des communes périurbaines composant les agglomérations du sillon a favorisé une quasi-coalescence des aires urbaines. Renforcé par le déclin agricole et industriel des plateaux et vallées adjacents, l’axe de développement se resserre autour des agglomérations tertiaires qui s’étalent prioritairement dans la vallée, et polarisent activités économiques et développement résidentiel (Figure 1).

³ Pour plus de détails sur la réforme territoriale : <http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-territoriale>

⁴ Voir figure 1. Respectivement et du nord au sud : Moselle, Meurthe-et-Moselle et Vosges ; intercommunalités de Thionville, Metz, Nancy et Épinal ; et 5 Schémas de COhérence Territoriale : SCoT Nord Meurthe-et-Moselle, SCoTAT, SCoTAM, SCoT Sud 54, et SCoT des Vosges Centrales.

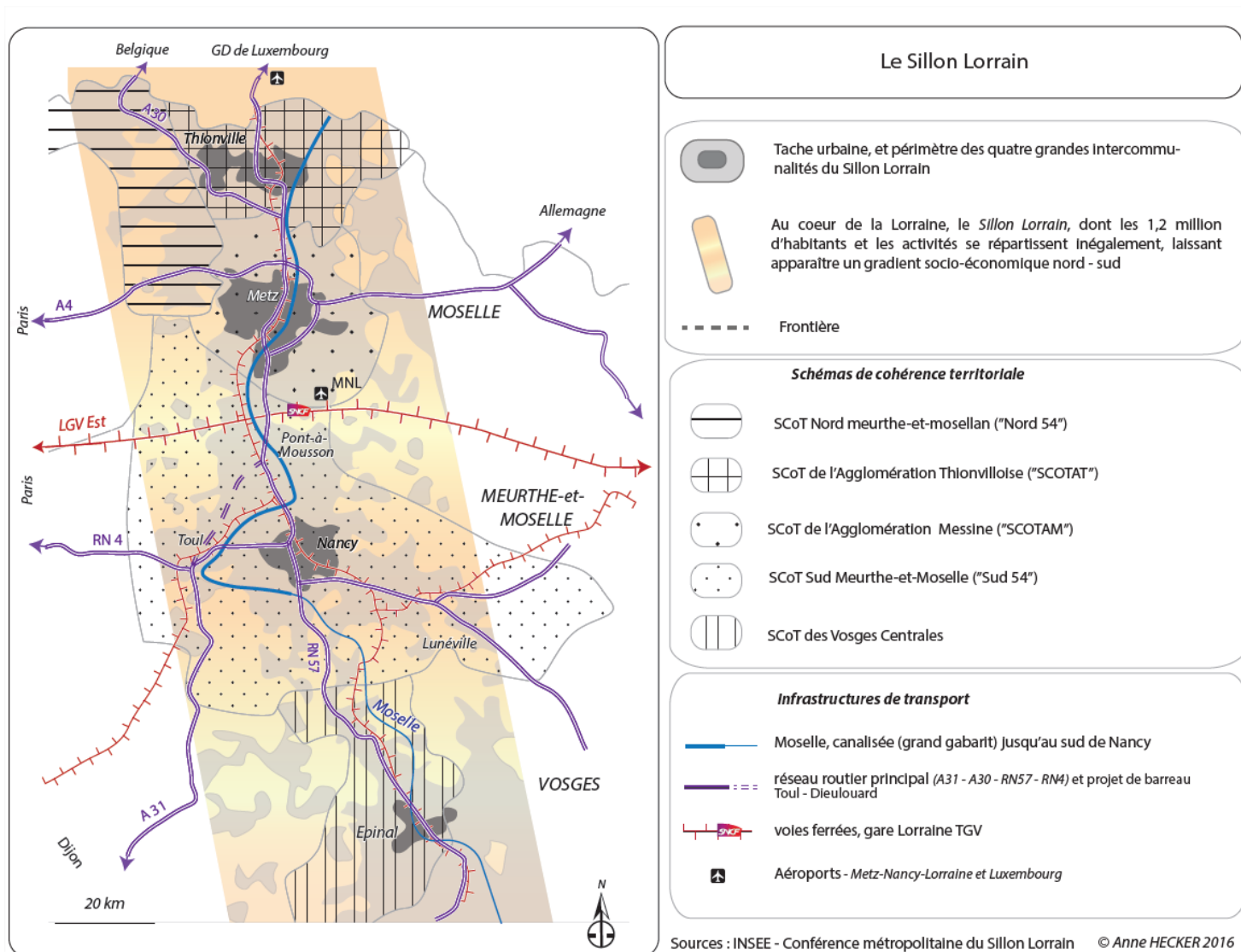


Fig.1 – Le Sillon Lorrain

Près de la moitié des Lorrains – 1,1 million – vivent dans le Sillon, dont plus de la moitié – 633 000 – dans les quatre grandes intercommunalités du Pôle Métropolitain. La densité y atteint 212 habitants au km² en moyenne. Les 467 000 habitants des espaces intermédiaires et des territoires périurbanisés en bordure de Sillon assurent un quasi-continuum de l'espace urbain. On note toutefois de notables nuances entre une partie nord, au-delà de Metz, densément et anciennement urbanisée et industrialisée, et le sud, à caractère plus rural. La densité varie ainsi de 861 hab/km² dans l'aire urbaine de Thionville à seulement 112 dans celle d'Épinal.

Outre la densité de population, d'autres indicateurs évoquent le caractère métropolitain de cet espace. La population y est ainsi plutôt jeune et plus diplômée que la moyenne lorraine, avec un indice de formation⁵ qui atteint 80 à 100 % à Metz et à Nancy. L'espace restreint du Sillon Lorrain concentre également près de 500 000 emplois – 445 000 dans les quatre aires urbaines, soit la moitié des emplois régionaux – à 78 % à caractère tertiaire (82 % dans l'agglomération nancéienne). Les deux-tiers des emplois tertiaires et 70 % des cadres de la région se concentrent ainsi dans le Sillon

⁵

Rapport des titulaires d'un bac + 2 ou plus / 100 personnes ayant un CAP ou sans diplôme

Lorrain. Ce chiffre, en régulière augmentation depuis les années 1980 n'atteint toutefois que 20 % de la population active, et rattrape seulement la moyenne nationale. Le Sillon accueille également la majorité des entreprises lorraines, concentre les principaux parcs d'activités de la région, 230 entreprises à capitaux étrangers, mais aussi les principaux centres de recherche et de développement régionaux et de nombreux acteurs des trois pôles de compétitivité, du cluster et du Groupement d'intérêt scientifique (GIS)⁶ présents en Lorraine.

Pouvoir politique – ancienne préfecture de région, trois des quatre préfectures de département – pouvoir judiciaire, principal pôle universitaire du Nord-Est - 53 000 étudiants⁷ et 3 770 enseignants-chercheurs – offre hospitalière de rayonnement régional, densité des surfaces et des échanges commerciaux, offre culturelle et touristique importante ... le Sillon Lorrain concentre en son sein les caractères tant « d'urbanité absolue » que « relative » (Dagorn 2003). Plus que la somme de ces concentrations, c'est en effet leur mise en relation et en réseau qui crée toute la richesse d'une métropole. Dans ce cadre, l'étalement des communes et des pôles d'activités confère aux infrastructures un véritable rôle de ligne de vie.

B Les infrastructures de transport, vecteurs d'intégration ?

Dès sa mise en œuvre, la volonté d'assurer matériellement le lien de ses composantes, et de « donner de l'homogénéité à ce qui ne présentait aucune cohésion⁸ » s'est posé comme un acte fondateur du futur espace métropolitain.

La « Métropole Lorraine » naît en 1963 avec les huit métropoles d'équilibre de la DATAR, créées pour rééquilibrer l'armature urbaine française et participer au développement des territoires qui les entourent. Réunies à ce titre, les deux capitales historiques et rivales, Nancy et Metz, se doivent alors de coopérer pour grandir ensemble et composer la nouvelle région métropolitaine. Confirmée dans ce rôle par le Comité interministériel à l'Aménagement du Territoire (CIAT) de Mende en 1993, un contrat métropolitain est élaboré par les deux agglomérations et intégré au contrat de plan État – Région en 1994. La Métropole Lorraine évolue alors vers la prise en compte d'un réseau urbain élargi et plus pertinent, sur lequel s'appuie, à partir de 1998, les réflexions autour de la création d'une nouvelle région métropolitaine.

En 2005, l'axe Nancy - Metz, élargi à Thionville et à Épinal est, sous le nouveau nom de « Sillon Lorrain », l'un des 15 lauréats de l'appel à coopération métropolitaine⁹. L'objectif est notamment d'aider les grandes villes à tisser du lien avec leur hinterland et les villes moyennes qui les entourent (Ghorra-Gobin 2015). Suite à la loi de Réforme des Collectivités Territoriales (RCT) de juin 2010, le Sillon Lorrain devient l'un des premiers pôles métropolitains (décret du 18 décembre 2011), donnant sens et souplesse aux projets qu'il envisage pour son développement. En effet, cet établissement public, fonctionnant sous un régime de syndicat mixte est, notamment, compétent en vue d'actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique et d'aménagement de l'espace (établissement des SCoT) et de développement des infrastructures et des services de transports.

⁶ Les pôles et leur siège sont respectivement FIBRES (Épinal) ; HYDROGEOS (Tomblaine) ; MATERIALIA (Metz); Cluster AERIADES (Lunéville) et GIS FABELOR (Nancy)

⁷ Rectorat de l'Académie - SES

⁸ Emangard, Collardey, Zembri 2002

⁹ Pour plus de détail : <http://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/ville-15-aires-metropolitaines-retenues.html>

Regroupant des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (sous réserve que l'un d'entre eux compte plus de 150 000 habitants¹⁰), le périmètre et la gouvernance du « Sillon Lorrain » ont de fait été restreints aux quatre grandes intercommunalités – Porte de France-Thionville, Metz-Métropole, Grand Nancy et Épinal-Golbey. Elles n'englobent pourtant que la moitié des habitants du sillon géographique (figure 2).

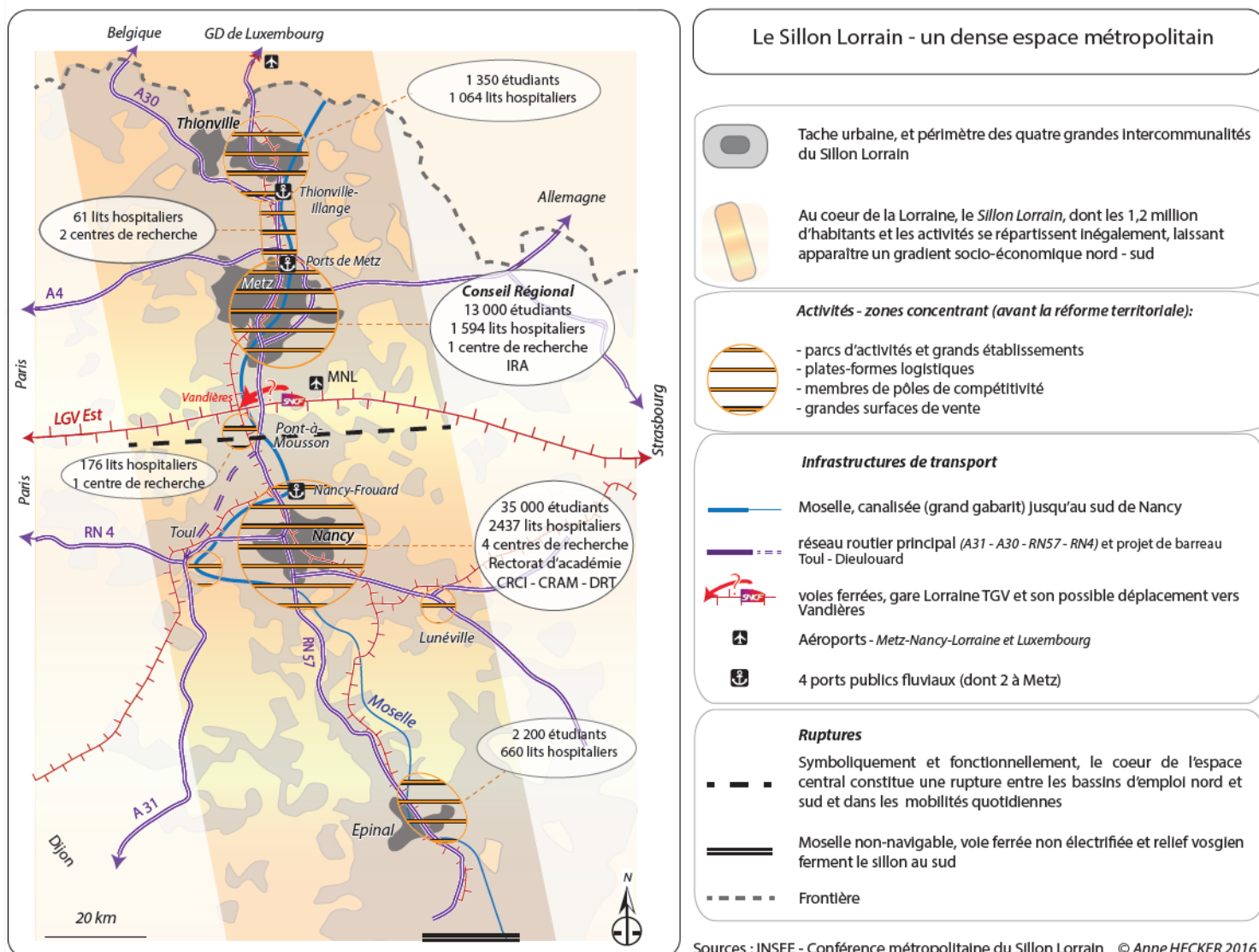


Fig.2 – Le Sillon Lorrain, un dense espace métropolitain

Métropole virtuelle, composée de deux villes principales que l'histoire a érigées en rivales, aux bassins de vie et d'emploi bien distincts ... sa cohérence nécessitait la mise en œuvre de liens forts, tant matériels que symboliques. L'OREAM Lorraine¹¹, naît en 1966 dans un contexte de crispations répétées entre Metz et Nancy, toutes deux candidates à la prééminence régionale.

¹⁰ Ce point sera assoupli en 2014 par la loi MAPTAM, passant de 150 000 à 100 000 habitants, ce qui ne sera pas sans conséquence sur la cohésion de la métropole lorraine (partie 3)

¹¹ Organisme régional d'étude et d'aménagement d'une aire métropolitaine

Diplomatiquement implanté à mi-chemin des deux villes, l'OREAM décide de favoriser leur intégration spatiale *via* la création d'un service ferroviaire efficace sur l'axe existant de la vallée de la Moselle. En 1970 naît ainsi le Metrolor, première desserte cadencée périurbaine conventionnée hors de la région parisienne, portée par l'État et les Conseils généraux. Elle préfigure la mise en place des futurs Trains Express Régionaux (TER), qui portent à nouveau le nom du précurseur Metrolor.

Son succès rapide accompagne la réalisation d'une seconde infrastructure majeure, l'autoroute A31¹², parallèle à la route nationale existante, non concédée et gratuite pour favoriser les relations entre les villes. Ces deux infrastructures traduisent et accompagnent le processus de métropolisation. La croissance des couronnes périurbaines s'engage, les communes valorisées par une bonne desserte ferroviaire ou autoroutière s'étoffent et se réorientent spatialement vers les points d'échanges avec ces infrastructures. À l'habitat s'ajoutent les fonctions économiques et culturelles, puis les équipements qui, au moment de sortir des centres-villes, s'orientent vers ces espaces bien desservis.

Mais c'est aussi la spécialisation des deux cités, et le partage des équipements et charges administratives à fonction métropolitaine, qu'accompagnent le Metrolor et l'A31 en favorisant les nécessaires échanges entre elles. Nancy confirme sa vocation universitaire, tandis que Metz obtient, de haute lutte, la transformation de son collège universitaire (rattaché à Strasbourg) en université de plein exercice, mais qui demeure néanmoins incomplète, en l'absence notamment de formation de médecine¹³. Autre générateur de mobilité, le monde hospitalier se déploie majoritairement à Nancy, en lien avec la formation universitaire *ad-hoc*. La nouvelle académie s'y fixe également, et quelques grands services régionaux lui sont confirmés. La réaction n'en sera pas moins violente devant le choix du tracé de l'autoroute A4 au Nord de Metz, rallongeant les distances-temps entre Nancy et la capitale, puis devant l'octroi à Metz de l'administration régionale en 1972, institutionnalisant pourtant une situation de fait (Masson 1982).

Ces crises illustrent la difficile construction de la métropole et les crispations autour de la localisation des grands équipements – régulièrement relancées. Si les infrastructures de transport ont participé à la construction du Sillon Lorrain, l'implantation de deux grands équipements - la gare Lorraine-TGV¹⁴ et l'aéroport régional Metz-Nancy-Lorraine - a récemment rouvert un débat toujours latent, et pointé du doigt les limites de la coopération à l'intérieur du sillon. Le (non-)choix d'imposer clairement l'une des agglomérations pour les accueillir a laissé le champ libre à d'autres logiques, aboutissant à une localisation peu pertinente, mais à mi-chemin de Metz et de Nancy. Excentrés, distants l'un de l'autre de seulement 7 km mais non reliés ni entre eux ni au réseau TER, ils ne sont accessibles que par le réseau routier secondaire, qui rabat les usagers vers l'A31 (figure 3). Forts générateurs et attracteurs de trafic, ils ne sont toutefois pas raccordés directement aux réseaux de transport efficaces, ce qui rend leur accessibilité complexe, et leur éloignement des grandes agglomérations accroît les mobilités dans le sillon.

¹² Mise en service entre 1963 et 1974 jusqu'à la fin provisoire de Thionville-Beauregard. Les sections plus au nord ne seront réalisées qu'entre 1977 et 1981.

¹³ En 2014, toutes formations confondues, les sites de Metz et de Nancy accueillent respectivement 25 % et 68 % des étudiants lorrains (INSEE) – les 7 % restant se répartissant dans les premiers cycles délocalisés, hors du Sillon.

¹⁴ TGV : Train à Grande Vitesse

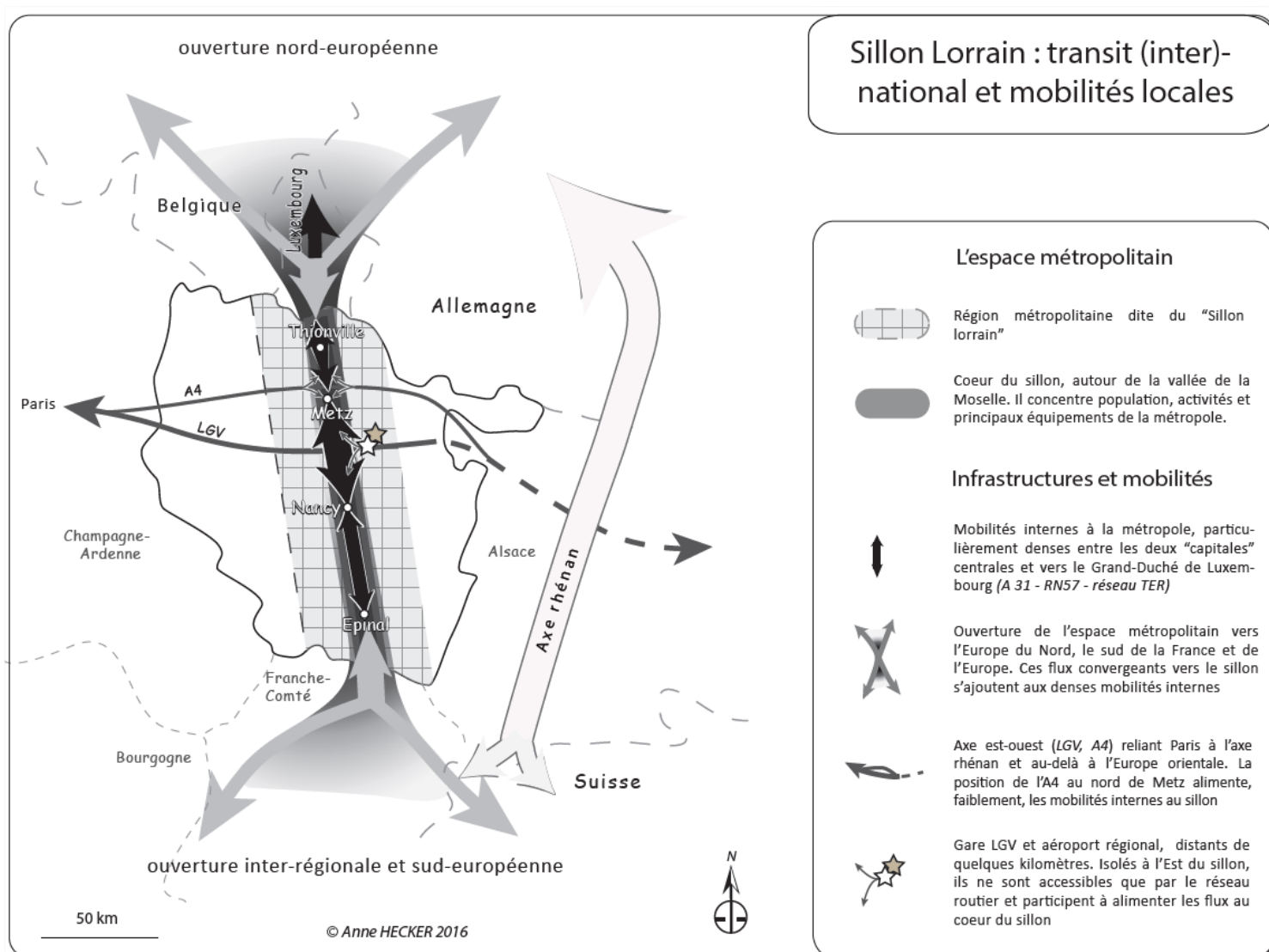


Fig.3 – Sillon Lorrain : transit (inter-)national et mobilités locales

La desserte de la gare TGV, située sur le territoire de la petite commune de Louvigny, en Moselle, illustre la délicate gouvernance des mobilités dans l'espace métropolitain et les tensions que cet équipement a relancées. Favorable à cette implantation mosellane, le Conseil Régional prenait initialement en charge une partie du coût des navettes routières, couplées avec la desserte de l'aéroport, et acheminait pour un tarif unique de 4.6€ les passagers depuis Metz et Nancy. En février 2012, arguant du fait que cet acheminement relève de la SNCF, le Conseil Régional suspend toutefois les navettes, laissant les passagers sans solution de transport public. L'émergence d'un consensus au sein des instances régionales sur la nécessaire création d'une nouvelle gare TGV ne semble toutefois pas étrangère à cette décision. Envisagée à Vandières, en Meurthe-et-Moselle, la potentielle nouvelle gare TGV serait implantée à 20 km de celle existante. Directement au cœur du sillon et connectée au réseau TER, elle rendrait inutiles les navettes routières.

Cette décision des instances régionales remet en lumière les divergences autour de cet équipement. Le Conseil Général de Moselle, toujours favorable à la gare existante, comble le déficit financier des nouvelles navettes routières, acheminant les passagers mosellans pour 4.5 €. Son homologue meurthe-et-mosellan, favorable à la gare de Vandières, s'aligne sur la décision de la

Région et refuse de participer financièrement au trajet, facturé 10 € aux Nancéiens. Quant aux Thionvillois et Spinaliens, ils doivent ajouter à ces sommes les 6 à 7 € du billet TER entre leur ville et Metz ou Nancy. En février 2015, les résultats de la consultation populaire organisée par le Conseil Régional¹⁵ ont illustré une fois encore cette scission politique et spatiale, le Sud ayant voté pour la nouvelle gare de Vandières (Meurthe-et-Moselle à 59,5 % et Vosges à 52%), et le Nord contre (Meuse à 60,7% et surtout Moselle, où se trouve l'actuelle gare, à 76%). L'important taux d'abstention (90,2%) s'avère toutefois plus significatif encore que les résultats (58% de réponse négative au final), évoquant une crispation davantage politique que populaire sur cette question. En dépit de ces résultats, les nouvelles instances régionales évoquent en janvier 2016 la prorogation de la déclaration d'utilité publique (caduque en avril) pour réexaminer le projet.

2. DES INFRASTRUCTURES POUR CONFORTER LA METROPOLE ?

La gestion des mobilités dans le sillon s'avère donc aussi fondamentale que complexe. Elles s'y jouent en effet à double échelle et frôlent le seuil de saturation des équipements qui les accueillent.

A. Des mobilités à double échelle

Le Sillon se situe à l'intersection de deux grands flux de déplacements (figure 3) – une liaison est-ouest, assurée principalement par la Route Nationale 4, l'autoroute A4 et le TGV Est – et des flux nord-sud empruntant majoritairement la vallée de la Moselle – Route Nationale 57, autoroute A31, voie ferrée. L'axe nord-sud présente, à l'heure actuelle, les plus forts enjeux, et concentre l'essentiel des mobilités quotidiennes¹⁶. En effet, 62 500 actifs se déplacent quotidiennement entre les principaux pôles de la région, notamment entre Metz et Thionville.

Le Grand-Duché de Luxembourg est également à l'origine de déplacements substantiels, son marché du travail accueillant quotidiennement 75 800 lorrains. Sur les 57 500 travailleurs transfrontaliers installés dans le Sillon, 47 400 passent quotidiennement la frontière luxembourgeoise (Gingembre, Baude 2015). Ils vivent à 80 % au nord de l'espace métropolitain, notamment dans la partie française de l'AUF¹⁷ de Luxembourg (1 actif occupé sur 2 y travaille au Grand-Duché) et dans celle de Thionville (1/3). Ces importantes mobilités domicile – travail participent à la saturation des infrastructures de transport, notamment de l'autoroute A 31, encore partiellement à deux voies, qui enregistre 80 000 à 100 000 véhicules/jour au nord de Metz, avec des pointes à 130 000. Quant au réseau TER, son offre cadencée des 4 agglomérations assure 287 millions de voyageurs /km par an dans le sillon. Sa fréquentation enregistre de régulières augmentations de l'ordre de 2 à 3 % par an¹⁸, et devrait encore s'accroître en 2016 grâce à une

¹⁵ Consultation populaire du 1^{er} février 2015, organisée par le Conseil Régional. Elle posait aux électeurs lorrains la question suivante : « *Pensez-vous que le Conseil Régional de Lorraine puisse s'engager dans la réalisation d'une nouvelle gare TGV à Vandières et dans la transformation de Louvigny en gare de Fret TGV?* ».

¹⁶ Sauf contre-indications, les données chiffrées de ce paragraphe sont issues de ADUAN – AGURAM 2012.

¹⁷ Les aires urbaines fonctionnelles (AUF), définies dans le cadre des programmes européens ORATE et ESPON, correspondent aux bassins d'emploi d'une ou plusieurs villes. Une aire urbaine fonctionnelle est un ensemble d'unités administratives locales, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'une Aire Urbaine Morphologique (AUM) principale et d'une couronne périurbaine dont au moins 10 % de la population résidente active travaille dans l'AUM principale (DATAR).

¹⁸ Source : SNCF – TER Lorraine.

nouvelle offre de cadencement rendue possible par l'achèvement du TGV-Est qui libère des sillons, mais elle atteint là aussi les limites de capacité du réseau.

A ces fortes fréquentations internes se superposent les flux nationaux et européens. Si les flux de véhicules particuliers en transit sont irréguliers et se concentrent surtout sur les périodes de vacances - 2/3 des touristes en provenance des pays frontaliers de la France transitent par l'A31 – les corridors Mer du Nord – Méditerranée et vers l'Europe Centrale alimentent le sillon en un dense et régulier trafic de fret. Sa situation privilégiée favorise une importante activité logistique qui assure 36 000 emplois à la région, répartis en une vingtaine de plates-formes, dont trois fluviales, qui s'égrènent au long du sillon. Dix millions de tonnes de fret transitent par la Moselle canalisée malgré l'absence de débouchés vers le sud. Mais ce sont surtout les réseaux routiers et ferroviaires qui concentrent l'essentiel des flux, mêlant sur des infrastructures proches de la saturation des trafics de natures et de caractéristiques très différentes.

La dégradation régulière des ratios rail / route et fluvial / route accroît la fréquentation déjà forte du réseau routier lorrain. Ce dernier assure 30 % du trafic marchandises en transit en France, ce qui se traduit par une part de poids-lourds atteignant le quart du trafic sur certaines portions de l'A31. Pour alléger cette pression croissante, l'autoroute ferroviaire Bettembourg (GD de Luxembourg) – Perpignan a été ouverte. Elle ne détourne toutefois que 150 poids-lourds quotidiens de la route, et participe à pousser les voies ferrées du Sillon Lorrain en limite de capacité, dans un environnement contraint tant par la topographie que par la dense occupation des vallées, ne favorisant guère de projets de nouvelles voies.

Dès lors, cette métropole réticulaire, égrenant population, emplois et pôles d'équipement sur 150 km, assujettie aux pays frontaliers pour tout un pan de son économie, se voit contrainte à une relation de dépendance forte vis-à-vis de ses « lignes de vie » que constituent les infrastructures de transport.

B. *Maintenir la ligne de vie, coûte que coûte*

À l'image de la « grand'rue » du village lorrain, les infrastructures du sillon constituent la colonne vertébrale du pôle métropolitain, concentrant, outre les flux en transit, les mobilités indispensables à son fonctionnement quotidien. La mise en réseau des fonctions métropolitaines, la restructuration de pôles et d'équipements partagés souvent désormais excentrés¹⁹, la fusion des universités lorraines ... la région métropolitaine est dépendante des axes qui l'ont structurée. Face à leur saturation et à leur dégradation, mais dans un contexte économique contraint, l'urgence serait d'assurer leur maintien pour permettre le fonctionnement et la cohérence interne de l'ensemble.

Deux infrastructures retiennent particulièrement l'attention, notamment le précurseur Métrolor. Autorité organisatrice, le Conseil Régional lui consacre annuellement 200 millions €, son effort portant notamment sur le maintien d'une offre tarifaire attractive. Le cadencement au quart d'heure aux heures de pointe permet 47 allers-et-retours quotidiens entre les principales villes du Sillon, absorbant 287 millions de voyageurs/km par an, soit 42 % de ses flux. Les sillons libérés par la mise en service de la 2^e phase du TGV-Est et la fin des travaux de modernisation de la gare de Metz devraient permettre d'accroître significativement le nombre de places offertes, particulièrement au

¹⁹ À l'image du pôle hospitalier messin : ce générateur de trafic a, depuis septembre 2012, en très grande partie été extrait du centre-ville et redéployé en banlieue Est, entraînant la fermeture complète ou partielle de 5 des 7 hôpitaux de centre-ville. L'émergence des 2 nouveaux pôles hospitaliers, proches et connectés au réseau de voies rapides, pourrait faire naître une nouvelle centralité hors de la ville, notamment si le vaste cluster lié au pôle innovation santé de Mercy voyait le jour.

Nord du Sillon²⁰. Néanmoins, l'accroissement régulièrement constaté et encore attendu de la fréquentation se heurte aux limites de capacité des sillons, mais aussi des gares, ne pouvant toutes accueillir les triples rames qui permettraient d'accroître encore la capacité offerte. Si d'ambitieux projets ont par le passé évoqué la réalisation d'un nouveau barreau à l'Est, reliant directement Metz à Nancy sans autre arrêt que l'éventuelle desserte de la gare TGV, il n'en est désormais plus question.

La fluidification des mobilités dans le pôle métropolitain passe donc par les travaux de modernisation des nœuds ferroviaires de Metz, Nancy et Thionville et la mise en place annoncée au printemps 2016 d'un nouveau cadencement, que complètent l'aménagement de pôles multimodaux et l'intégration tarifaire et billettique. Ainsi, depuis juillet 2013, la validation d'un unique titre de transport à 1,30€ permet de voyager depuis les banlieues périurbaines sur les réseaux TER et urbain messin. Longtemps inchangé, le nombre de trajets (15 à 20 /jour seulement), semble bénéficier des travaux et de la libération de sillons, en partie réaffectés à cette desserte de proximité, notamment vers le Nord. La gare de Metz-Nord devrait ainsi être desservie avant 9h par 7 trains en provenance de Metz et à destination de Luxembourg, contre 3 précédemment.

Relevant de l'État dans sa partie non concédée Toul – Grand-Duché de Luxembourg, la seconde ligne de vie, l'autoroute A31, présente également des signes de faiblesse. Gratuite pour les usagers, sur-fréquentée et régulièrement dégradée, la vitesse y est limitée à 110 km/h sur les sections interurbaines, et à 90 autour des agglomérations. Sa saturation croissante laisse craindre une situation de blocage à l'horizon 2030, mise en avant par le Rapport Duron²¹. Un temps évoquée, la réalisation d'une autoroute « A 32 », payante et parallèle à l'A31, semble définitivement abandonnée. Les projets se focalisent désormais sur une succession de chantiers, permettant l'amélioration des points noirs, et dénommés collectivement « A31 Bis ». Deux projets majeurs, le contournement de Thionville, et le barreau en tracé neuf Toul – Dieulouard, évitant Nancy (figure 2), devraient résoudre deux points de blocage essentiels. Les portions lourdement chargées à 2 voies passeraient également à 3 voies. Hypothèse crédible mais non officielle, la section Dieulouard – Nancy pourrait alors être déclassée, séparant de fait les trafics de transit d'une partie des mobilités quotidiennes internes au sillon. Son entretien serait alors confié aux collectivités territoriales.

Enjeu majeur, le coût de ce projet (de 1.1 à 1.4 milliards €) nécessite des modalités de financement mêlant crédits publics et participation de l'utilisateur, impliquant la fin, totale ou partielle, de la gratuité des trajets au sein de la métropole. Trois scénarii sont envisagés par le maître d'ouvrage et proposés au débat public. Dans tous les cas, le barreau neuf Toul-Dieulouard serait concédé, pénalisant majoritairement le trafic de transit (s'il consent à l'emprunter), mais pourrait être insuffisant économiquement. La « concession partielle » ajouterait un péage de Thionville au Grand-Duché, et la « concession étendue » ne laisserait subsister la gratuité qu'entre le sud de Metz

²⁰ Entre Metz et Nancy, de 30 500 à 34 000 places ; entre Thionville et Luxembourg, de 31 500 à 52 700 (+67%) (Source : Conseil Régional de Lorraine)

²¹ Le rapport Duron (Mobilité 21, Pour un schéma national de mobilité durable, 27/06/2013) évoque « la congestion récurrente actuelle sur la quasi-totalité du tracé de l'A31 dans le sillon lorrain. Cette situation handicape lourdement le développement régional et pose au-delà de sérieux problèmes de sécurité, de pollution et de qualité de vie. Contrairement à la plupart des autoroutes françaises, le trafic le long de l'A31 ne cesse d'augmenter, en raison principalement de l'effet d'attraction des grands pôles urbains du secteur. Les projections montrent qu'en 2030, et malgré la réalisation de plusieurs projets complémentaires proches du sillon (création de la voie rapide 52, mise à 2 x 2 voies de la RD1, développement du transport collectif notamment ferroviaire), la situation devrait tendre vers un blocage de l'axe et un accroissement des problèmes rencontrés ».

(Fey) et Thionville²². Deux scénarii impliqueraient donc la mise en place de péages sur le trajet quotidien des travailleurs transfrontaliers vers le Luxembourg, et l'option « concession étendue » impliquerait l'apparition de la barrière budgétaire primitivement refusée entre les deux grands pôles de la Métropole, Metz et Nancy, accentuant une scission que la gouvernance laisse apparaître.

Un enjeu complémentaire illustre cette fracture, celui de la réalisation d'échangeurs sur le nouveau barreau, actuellement majoritairement hors de la tache urbaine. Initialement exclue, la réalisation d'échangeurs entre les points d'entrée et de sortie pourrait favoriser une avancée de la périurbanisation dans cette nouvelle direction. Le sillon pourrait alors gagner en épaisseur vers le centre-ouest de son tracé, et répondre ainsi aux vellétés politiques d'extension de la Communauté Urbaine du Grand Nancy vers la constitution d'une nouvelle Métropole, distincte du Sillon²³.

3. OUVERTURE, OU DESINTEGRATION ?

Une certaine unanimité s'affiche quant à la nécessité de fluidifier les mobilités au sein du sillon. Mais la gouvernance (Région, Pôle Métropolitain, et désormais Communautés urbaines) laisse apparaître d'autres failles quant à la construction métropolitaine et à l'avenir du Sillon Lorrain.

A. Une nécessaire ouverture

Le jeu des acteurs laisse apparaître quelques divergences quant aux priorités, notamment en matière d'infrastructures de transport. La Région se distingue ainsi par l'importance qu'elle accorde aux espaces intermédiaires entre les grandes agglomérations, et par le rappel des nécessaires arbitrages en temps de crise économique. Sa communication met en avant la cohésion régionale, le renforcement et la mise en réseau des équipements (hospitaliers, universitaires, économiques ...), destinés à créer une région « où s'épanouissent les Lorrains ». Le Pôle métropolitain se pose quant à lui en « force de proposition » pour ouvrir son territoire vers d'autres dimensions. Sa communication graphique, ses objectifs – notamment le rayonnement du Sillon Lorrain, la compétitivité et le marketing territorial – illustrent cette volonté d'ouverture. Dans le domaine des transports, ses élus ont, à diverses reprises, réitéré leur volonté de voir aboutir de grands projets d'infrastructures qui ouvriraient le Sillon vers le Sud.

²² Le 12 février 2016, l'État a acté la réalisation de l'A31 Bis à l'horizon 2030, retenant le scénario « concession partielle ».

²³ Les restrictions budgétaires pourraient inciter à revoir les projets à la baisse, et ramener notamment le barreau à une simple amélioration de la route existante à deux fois une voie. Après le débat public mené en 2015, l'annonce par l'État de la suite donnée au projet d'A31Bis devrait avoir lieu le 13 février 2016.

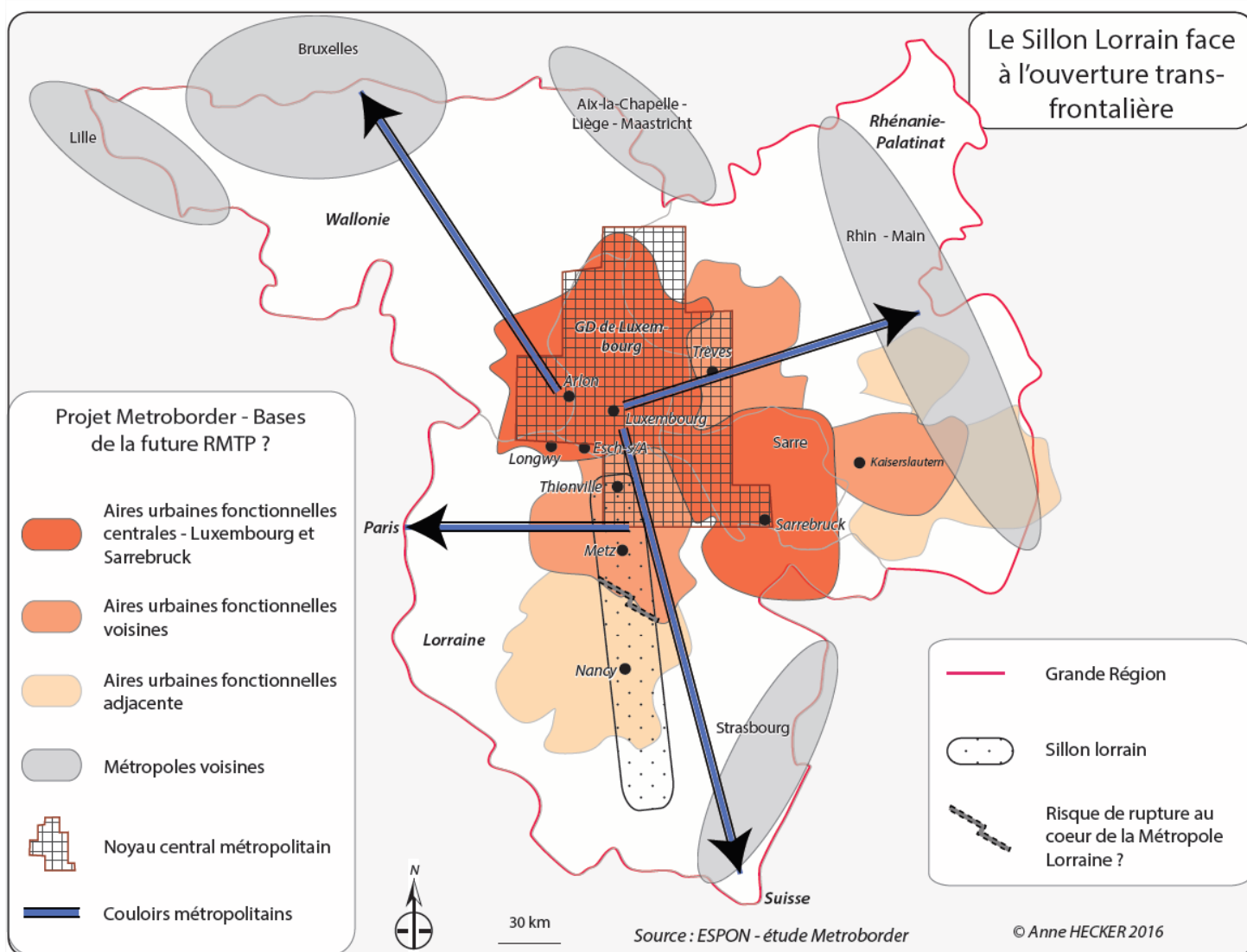


Fig.4 – Le Sillon Lorrain face à l'ouverture transfrontalière

Suite à leur ajournement par le rapport Duron, les élus du Pôle Métropolitain ont rappelé par une motion²⁴ leur attachement à ces projets, nécessités par « le développement économique de la Lorraine (...) [favorisant] son accessibilité et son intégration aux grands réseaux européens de transport afin de lui apporter une attractivité nouvelle indispensable ». Ils défendent ainsi le débouché ferroviaire sud du sillon vers le bassin Lyon-Méditerranée, impliquant la modernisation du réseau ferré au sud de Nancy et son raccordement à une LGV²⁵ Rhin-Rhône achevée. Autre débouché méridional plébiscité, celui du réseau fluvial à grand gabarit Saône – Moselle. Selon le Pôle métropolitain, prolonger la canalisation à grand gabarit au sud de Nancy pourrait placer la Lorraine en position d'interface des hinterlands des ports du Nord de l'Europe et de la Méditerranée, et développer les plates-formes multimodales et logistiques des ports de Nancy-Frouard, de Metz et de

²⁴ Motion « Heinrich » (28 mars 2013).

²⁵ Ligne à Grande Vitesse

Thionville-Illange. Néanmoins, le récent abandon du projet ITEC-TerraLorraine²⁶ illustre les difficultés d'imposer la centralité de cet espace lorrain au cœur des flux européens.

L'ouverture du Sillon est une réalité – mais davantage tournée vers le Nord. Sa position frontalière favorise, depuis les années 1960, sa coopération avec les États voisins au sein de réseaux transfrontaliers, qui se veulent synonymes de développement et de visibilité européenne (Figure 4). QuattroPole, Tonicités²⁷, Eurodistrict Saarmoselle ... la volonté d'intégrer une structure plus vaste et adaptée aux problématiques spécifiques du fait transfrontalier alimente, surtout au nord et à l'est du Sillon, une réflexion féconde. La structuration transfrontalière se concrétise par l'évolution de l'Eurorégion Saar-Lor-Lux (Sarre, Rhénanie-Palatinat, Wallonie, Luxembourg et Lorraine) en Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) « Grande Région », lui-même fondu dans une ambitieuse démarche de mutation en une Région Métropolitaine Transfrontalière Polycentrique (RMTP). Projet porté par la Grande Région, il a donné lieu au programme de recherche appliquée « Metroborder », dans le cadre du programme européen ESPON²⁸. Il devait définir un nouveau périmètre métropolitain transfrontalier, permettant de disposer d'un potentiel suffisant pour s'imposer parmi les régions métropolitaines européennes.

Les acteurs lorrains prennent en compte le fait transfrontalier. Le Pôle métropolitain appelle de ses vœux l'émergence d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) transfrontalier, pour mieux appréhender les réalités, les comportements et points de blocages quotidiens. Le Conseil Régional souligne quant à lui la nécessaire mise en réseau des équipements – les aéroports de Luxembourg et de Metz-Nancy-Lorraine par exemple – afin de favoriser leur complémentarité plutôt que leur concurrence. Ces réflexions, très centrées sur la Lorraine, semblent toutefois minorer la dimension et les enjeux d'un tel territoire. « Des opérations à caractère transfrontalier visant à faciliter la vie quotidienne » figurent bien au programme de la RMTP²⁹. Mais ses objectifs s'avèrent évidemment plus ambitieux, et visent à « donner à la Grande Région une visibilité et une compétitivité de niveau européen ». Au cours de ce changement d'échelle, le Sillon Lorrain, réintègre une place bien moins centrale et fondamentale qu'il ne pourrait l'espérer.

L'étude Metroborder remet ainsi en cause les périmètres existants. Celui de la Grande Région « n'a, à part des contraintes institutionnelles et administratives, pas de raisons convaincantes » d'exister, et ne « résulte pas d'une réflexion politique explicite » estiment ses auteurs. Elle met également à profit la scission interne au Sillon pour n'en intégrer que la partie septentrionale à la

²⁶ En 2012, le Conseil Général de Moselle vote la mise à disposition de locaux du port de Thionville-Illange aux porteurs du projet privé sino-européens ITEC TerraLorraine. Ce projet « facilitateur d'affaires pour l'Europe et la Chine » devait se composer d'un centre d'affaires et d'un pôle logistique, d'une plate-forme d'échange eau-fer-route amenée à traiter 500 containers quotidiens en provenance de Chine via les ports du Nord, faisant l'Illange la porte d'entrée principale des produits chinois en Europe, redistribués dans un rayon de 300 km. D'annonces de retrait en avancées significatives, le projet est finalement officiellement abandonné en décembre 2015.

²⁷ Ces exemples de réseaux de villes transfrontaliers illustrent la démarche d'ouverture du Nord de la région. Quattropole réunit depuis 2000 Luxembourg-Ville (L), Metz (F), Sarrebruck (A) et Trèves (A), dans l'objectif de former une « métropole européenne virtuelle » ; LELA+ (2006) devenu Tonicités (2011) réunit Luxembourg-Ville, Esch-sur-Alzette (L), Longwy, Metz, Thionville (F) et Arlon (B) pour « favoriser le développement économique et urbain de la région frontalière ».

²⁸ Programme de recherche appliquée mené dans le cadre de la seconde période de programmation 2007-2013 du programme ESPON, European Spatial Planning Observation Network.

²⁹ Réunion au sommet des exécutifs de la Grande Région – 20/04/2011

RMTP. Son territoire corrigé pourrait ainsi s'articuler entre les deux aires urbaines fonctionnelles (AUF) transfrontalières de Luxembourg et de Sarrebruck, complétées d'un noyau central couvrant les frontières et les villes proches – dont Thionville et Metz. Quant au Sillon lorrain, il serait scindé en « AUF voisine » jusque Pont-à-Mousson, et « AUF adjacente » autour de Nancy – le sud de la Lorraine en étant exclu (figure 4). La gouvernance, établie à l'échelon municipal, se concentrerait sur le Noyau Central. L'étude précise que l'absence d'implication de Nancy dans les réseaux actuels la laisse à l'écart, et que « les bénéficiaires à tirer [pour elle] du statut de RMPT dépendent largement de sa volonté politique (...) à coopérer ».

Quant aux pressantes problématiques de transport et de mobilité, elles ciblent une connectivité métropolitaine à renforcer en direction de Bruxelles, entre Strasbourg et Bâle, et entre Luxembourg et Coblenze. Les couloirs métropolitains à conforter sont donc ceux qui relient la Grande Région aux métropoles environnantes, et non le corridor Mer du Nord - Méditerranée *via* le Sillon lorrain. La RMTP se tourne résolument vers la mégalopole européenne et non vers le sud de la France. Or un projet de construction métropolitaine qui, du nord au sud, connaîtrait deux vitesses et deux logiques territoriales différentes pourrait faire renaître de vieux schémas désintégrateurs à peine assoupis.

B. Une redistribution des cartes

En effet, dans le cadre de cette métropole réticulaire, fondée sur le mariage contraint de villes à forte rivalité, la tentation d'une reconfiguration politique des territoires demeure sous-jacente – en dépit de la mise en réseau désormais actée d'équipements majeurs. Un événement extérieur tel que la réforme territoriale en cours pourrait réactiver ces velléités et impacter la cohérence du pôle métropolitain.

La fusion de la Lorraine au sein d'une vaste région Grand-Est, qui la place en position centrale entre Champagne-Ardenne et Alsace, devrait ainsi participer à relancer l'axe conforme est-ouest (Damette et Scheibling 2011) mettant en relation les villes avec leur nouvelle capitale, Strasbourg. Le choix de cette métropole excentrée à l'Est, à près de 400 km de la limite occidentale de la nouvelle région, devrait favoriser les mouvements est-ouest, perpendiculairement aux axes structurants de la métropole lorraine. Ce ne serait alors qu'une réactivation, car l'axe lorrain, contraire à l'échelle nationale, mais conforme à celle de l'Europe et de la région, n'est que de nature récente. En dépit des obstacles que la topographie y dresse, l'histoire a longuement imposé une prédominance des relations entre Paris et les frontières de l'Est, visant à assurer le contrôle de l'État sur ces contrées éloignées (De Planhol 1988).

Doit-on anticiper pour autant un affaiblissement des relations nord-sud au cœur du sillon ? La répartition par le Conseil des Ministres des pouvoirs locaux (juillet 2015) permet d'en douter, Metz et Nancy n'ayant pas été totalement « déshabillées » au profit de Strasbourg. Nancy devient ainsi le pôle santé et formation du Grand Est avec l'Agence régionale de santé et le « super-rectorat », la confirmant dans des fonctions déjà bien installées. Metz perd la capitale de Région, mais gagne la DREAL³⁰ et la Chambre régionale des comptes (au détriment d'Épinal), et conserve la zone de sécurité et de défense, ainsi que les interlocuteurs locaux pour les administrations désormais localisées à Strasbourg (DIRECCTE, DRAC, Jeunesse et Sports ...). Il n'y a donc pas lieu de croire qu'un réel affaiblissement puisse atteindre les liens entre les villes de l'ancienne région Lorraine.

Néanmoins, la perte de la capitale régionale dans le Sillon Lorrain, et la concentration des pouvoirs qui conforte Strasbourg dans son rôle de grande métropole de l'Est, pourraient révéler un aspect plus pernicieux pour la cohérence du pôle métropolitain. La perte du pouvoir politique

³⁰ Direction Régionale Aménagement Environnement Logement

repositionne les forces en présence dans une nouvelle configuration. Ainsi, dès février 2015, Nancy a fait valoir sa volonté de se positionner comme métropole de référence à l'échelle de la Lorraine, pour « peser dans le Grand Est » et « sortir Strasbourg de sa grande solitude métropolitaine dans la future Grande Région »³¹. Metz désavouée en tant que capitale régionale, l'intérêt pour une coopération métropolitaine pourrait s'affaiblir. Nancy met en avant son rôle économique, intellectuel et historique pour se positionner comme second poids métropolitain du Grand Est – mais sans Épinal, Metz et Thionville. La Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN) a ainsi introduit un dossier pour devenir 15^e métropole française, dossier accepté par le Premier Ministre, mettant en route cette évolution majeure au sein du sillon.

Avec ses 262 000 habitants, le poids démographique de la Communauté Urbaine reste néanmoins très en-deçà des 500 000 attendus pour accéder au titre de métropole. La proposition s'appuie donc sur un élargissement de la CUGN à l'échelle approximative du SCoT Sud 54 (figure 1), englobant particulièrement les agglomérations secondaires de Pont-à-Mousson, de Toul, et de Lunéville. Si la première se trouve dans le Sillon, la seconde s'y raccorderait par le projet de nouveau barreau autoroutier Toul – Dieulouard de l'A31Bis. La troisième, en revanche, s'éloigne totalement de la métropole réticulaire actuelle. On assisterait alors à une recomposition des périmètres métropolitains à l'échelle de la Lorraine, d'autant que l'annonce de la CUGN a induit, en retour, des velléités de rapprochement de Metz avec l'agglomération Thionilloise, et au-delà vers le Luxembourg et la Grande Région. A ce jeu, Épinal se trouve donc isolée. Soumis à des pressions politiques divergentes, la légitimité et la cohérence d'un pôle métropolitain unique ainsi écartelé pourrait à terme être remis en cause.

³¹ Respectivement : Laurent HENART (Maire de Nancy), Conseil Municipal 23 février 2015 ; André ROSSINOT (Président de la Communauté Urbaine), Interview Est Républicain, 21 septembre 2015.

CONCLUSION

La métropole réticulaire lorraine semble désormais fragilisée. Les infrastructures de transport, qui ont favorisé son intégration, montrent aujourd'hui des signes de faiblesse et peinent à remplir pleinement leur rôle de lien entre des pôles et des équipements distants et mis en réseau, rôle pourtant nécessaire à la cohésion interne et au bon fonctionnement de la métropole. La mise en place de nouveaux équipements (aéroport, gare TGV) a mis en lumière la fragilité du consensus métropolitain, réactivant régulièrement les rivalités à peine assoupies des villes lorraines.

L'ouverture européenne s'appuie sur les fragilités internes et fait craindre une dissolution du Sillon Lorrain dans de nouveaux périmètres de coopération métropolitaine, essentiellement centrés sur la partie nord. L'abandon par le rapport Duron de nouvelles infrastructures qui, en assurant une ouverture méridionale, aurait réaffirmé la réalité de l'intégration du sud du Sillon à la construction métropolitaine, a mis fin aux rêves de consolidation de la métropole. Souffrant déjà d'une image rurale et d'économie en repli, la partie sud apparaît désormais très en retrait de la démarche métropolitaine, reléguée sur les marges d'une potentielle RMTP, et exclue des nouveaux projets de regroupement métropolitain des agglomérations du sillon.

La gouvernance enfin affiche un manque de cohésion. Le projet de construction métropolitaine porté par la Communauté Urbaine du Grand Nancy depuis 2015 ne peut qu'interroger quant à la coexistence de deux structures métropolitaines distinctes, aux périmètres partiellement communs, et inquiète quant à la solidité politique et à l'avenir du Sillon Lorrain.

La scission nord-sud apparaît renforcée. Le rôle dévolu aux infrastructures de transport, en tant que facteurs intégrateurs de la construction métropolitaine, semble aujourd'hui avoir atteint ses limites. Leur consolidation (projet A31 Bis, travaux et investissements pour un meilleur service ferroviaire), destinés à améliorer les mobilités internes au Sillon, devrait renforcer la cohésion de ce dernier. Pourtant, des incertitudes demeurent quant à un potentiel rôle désintégrateur vis-à-vis du pôle métropolitain dans ses limites actuelles, notamment en facilitant la mise en œuvre des projets politiques individuels des grandes agglomérations. Leur capacité intégratrice pourrait peiner à résister face à la faille née de la réforme territoriale, qui réactive l'individualisme des deux grandes agglomérations et souligne le manque de cohésion politique d'une métropole plus virtuelle que réelle malgré presque cinq décennies de construction. Les démarches engagées devront être confortées pour que, d'un réseau de villes reliées par des infrastructures, on obtienne une réelle métropole d'envergure nationale, voire européenne

Bibliographie

- ADUAN et AGURAM, 2012, *Portrait du Sillon Lorrain*, 56 p.
- ASCHER F., 2010, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Éditions de l'Aube, 275 p.
- ASCHER F., 2003, Métropolisation, in LEVY J. et LUSSAULT M. (dir.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1033 p. (pp. 609-612).
- BASSAND M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 245 p.
- BERROIR S. et al., 2004, Mobilités et polarisations, vers des métropoles polycentriques, le cas des métropoles francilienne et méditerranéenne, étude pour le PUCA dans le cadre du programme de recherche « Mobilités et territoires urbains », 32 p.
- BUISSON M.-A., 1999, De la métropole d'équilibre à la métropole en réseau, in LACOUR C. et PUISSANT S. (dir.), *La Métropolisation, Croissance, diversité, fractures, éditions*, Anthropos, 190 p. (pp. 115 – 151).
- Conseil Économique et Social de Lorraine, 2010, *Mobilités métropolitaines : nouveau regard*, Rapport adopté le 18/06/2010 en séance plénière, 143 p.
- DAGORN R., 2003, Métropole, Mégalopole, in LEVY J. et LUSSAULT M. (dir.), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1033 p. (pp. 609-612).
- DAMETTE F., SCHEIBLING J., 2011 (3è éd.), *Le territoire français, permanences et mutations*, Hachette, 256 p.
- DE PLANHOL X., 1988, *Géographie historique de la France*, Fayard, 640 p.
- DERYCKE P.-H., 1999, Comprendre les dynamiques métropolitaines, in LACOUR C. et PUISSANT S. (dir.), *La Métropolisation, Croissance, diversité, fractures*, Anthropos, 190 p. (pp. 115 – 151).
- ÉMANGARD P.-H., COLLARDEY B., ZEMBRI P., 2002, *Des omnibus aux TER (1949-2002)*, La Vie du Rail, 466 p.
- GINGEMBRE J., BAUDE J., 2015, *Les mobilités le long du Sillon Lorrain*, Études de l'ADUAN, 35 p
- GINGEMBRE J., HUSSON J.-P., 2012, La naissance d'un Sillon Lorrain élargi : une réponse fonctionnelle et politique, in J. El Gammal 2014, *Régions, courants, transferts : histoire et politique*, Riveneuve Éd., p. 195-216
- HALBERT L., 2010, *L'avantage métropolitain*, PUF, 143 p.
- GORRA-GHOBAIN C., 2015, *La Métropolisation en question*, PUF, 116 p.
- GORRA-GHOBAIN C., 2010, De la métropolisation : un nouveau paradigme ?, *Quaterni*, n°73, pp.25 – 33
- LEVY J., 1996, Territoires et réseaux, in PAQUOT T. (dir.), *Le monde des villes, panorama urbain de la planète, Bruxelles, Complexe*, (pp.375 – 389)
- Lorraine 2020, 2011a, *Du diagnostic stratégique au projet d'aménagement et de développement durables de la Lorraine*, Document de travail, 113 p.
- Lorraine 2020, 2011b, *Quels rôles pour les territoires, creuset et leviers du développement régional ?*, Actes du séminaire 29-30/11/2011, 196 p.
- MASSON Jean-Louis, 1982, *Histoire administrative de la Lorraine*, Ed. Fernand Lanore, 577 p.
- SIINO C., LAUMIERE F., LERICHE F. (dir), 2004, *Métropolisation et grands équipements structurants*, Presse universitaires du Mirail, 305 p.
- Union Européenne – ESPON, 2013, *Metroborder, Région Métropolitaine Transfrontalière Polycentrique*, 201 p.
- VELTZ P., 1996, *Mondialisation villes et territoires*, PUF, 288 p.