

Un grand projet : la Cité du Haut-du-Lièvre, à Nancy

Autor(en): **Dufour, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **31 (1959)**

Heft 10

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-124911>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

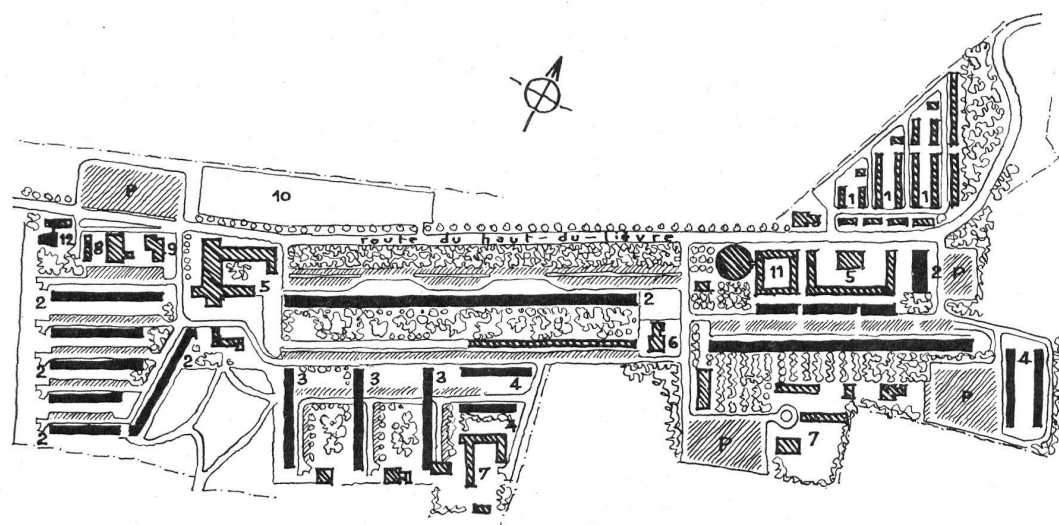
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un grand projet :

La Cité du Haut-du-Lièvre, à Nancy



Plan-masse. (Echelle environ 1 : 10 000)

Légende :

1 Logements individuels
2 Logements collectifs

3 Logements fonctionnaires
4 H.L.M.
5 Centre commercial
6 Centre artisanal
7 Groupe scolaire

8 Centre social
9 Maternelle
10 Sports
11 Eglise et salle de paroisse
12 Eglise réformée

Nancy, capitale régionale

Si Nancy offre au visiteur ses aspects touristiques fameux, héritages, et de la ville ducale avec ses vieilles rues, ses palais et ses fortifications, et du XVIII^e siècle avec son ensemble incomparable d'architecture souriante rehaussée de grilles d'or, Nancy est également une ville active à l'université réputée et au commerce florissant, ouverte à toute une région industrielle et agricole.

Sa situation géographique à un important nœud routier, ferroviaire et fluvial, lui fait commander un arrière-pays très vaste, riche et varié : industries lourdes (vallée de la Meurthe, Pompey, Neuves-Maisons), industries légères et de transformations, agriculture et élevage importants. Par là même, son infrastructure administrative, très développée et représentative de tous les « pouvoirs centraux », en fait une véritable capitale rayonnant sur plusieurs départements.

Le développement économique certain de Nancy n'a pas été, jusqu'à présent, à la base de ces grandes réalisations d'urbanisation que commandent, en corollaire, les investissements dont profitent les industries lourdes.

C'est peut-être une des raisons pour lesquelles les problèmes du logement n'avaient pas fait jusqu'ici l'objet de solutions d'ensemble à l'échelle d'une grande ville. Or, comme dans toute ville en parfaite

condition de santé économique, ces problèmes existent et « s'exacerbent » si remède n'y est apporté.

A titre d'exemple, l'Office public d'HLM de la ville de Nancy est en possession de plus de cinq mille demandes, pour une population de l'ordre de 125 000 habitants au dernier recensement. La prise de conscience de la Municipalité a été totale, puisque, actuellement, Nancy fait partie des quelque vingt-cinq villes auxquelles le Ministère de l'intérieur vient d'attribuer une population fictive : cette majoration de population, fonction du nombre de logements en construction, représente presque 5 % de la population recensée, et le chantier de la Cité du Haut-du-Lièvre y entre pour une grande part.

Caractéristiques de la nouvelle Cité du Haut-du-Lièvre

En 1955, fut décidée la réalisation d'un important ensemble d'habitations. Ensermée dans ses limites administratives géographiques, Nancy ne pouvait offrir, comme terrain susceptible d'asseoir ce projet, que le plateau du Haut-du-Lièvre, situé au nord-ouest de l'agglomération, prolongement terminal du plateau calcaire boisé de Haye et dominant le centre urbain bâti dans la vallée de la Meurthe d'environ 100 mètres.

Cette situation topographique bien particulière présentait, certes, quelques désavantages. Ce terrain,

d'environ 36 hectares de superficie, est, en effet, limité au nord par l'exploitation des carrières Solvay, et au sud par les versants, parfois abrupts, du plateau ; seul un accès facile par l'ouest, à l'opposé de la direction du centre de Nancy, s'offrait à priori. Cependant, ce terrain possédait l'avantage d'être entièrement vierge et permettait ainsi la possibilité de créer un quartier neuf dans des conditions climatiques intéressantes pour les futurs usagers.

En même temps qu'il était vérifié qu'un deuxième accès routier pouvait être créé à l'est, avec des caractéristiques de tracé très acceptables, le plan-masse se façonnait chez les architectes, dont le chef de file, M. B.-H. Zehrfuss, premier Grand Prix de Rome, est actuellement connu de tous pour ses œuvres du CNIT, au rond-point de la Défense, et du Palais de l'Unesco. Les 36 hectares du plateau du Haut-du-Lièvre, dont les versants sont bien connus de tous les Nancéiens pratiquant la luge pendant les mois d'hiver, étaient promis à l'urbanisation.

Le plan-masse définit un certain nombre de programmes ainsi que leur consistance :

	logements
HLM secteur industrialisé	2450
HLM	150
CILOF (logements de fonctionnaires)	420
Accession à la propriété	450
Divers	30
Soit, en tout	3500

Le projet donne une prépondérance aux immeubles en hauteur et une certaine conception monumentale n'en a pas été absente. Il est à remarquer que cette conception s'allie au fait que la densité des logements de la nouvelle cité (100 logements à l'hectare) sera élevée au regard des normes habituelles : il était nécessaire de trouver en hauteur des volumes de logements, afin de laisser au sol des espaces libres et verts en superficie suffisante.

Les sols ne posent, en pratique, aucun problème du point de vue résistance.

Les immeubles conçus pour le secteur industrialisé et pour la CILOF ont une hauteur variant de 11 à 25 niveaux et relèvent de procédés de construction hautement productifs. Le premier immeuble de secteur industrialisé, actuellement en cours de construction, se présente comme un parallélépipède de 400 mètres de longueur, 12 mètres de largeur et 38 mètres de hauteur : il abrite 920 logements.

Les équipements

La ville de Nancy, agissant comme lotisseur, a acquis les terrains situés dans le périmètre du plan-masse et ceux nécessaires aux voies d'accès. Dès 1956, les premiers travaux de viabilité étaient lancés afin d'offrir aux bâtisseurs une voirie provisoire et la possibilité d'organiser leurs chantiers d'une façon cohérente. Ces travaux d'équipement en infrastructure se poursuivent

depuis cette date par phases successives en harmonie avec les programmes de construction. Ils consistent à faire exécuter préalablement à toute opération de construction les terrassements généraux ; la viabilité provisoire et les réseaux d'eau et d'assainissement ; ensuite, et de pair avec l'achèvement des bâtiments, les autres réseaux, la viabilité définitive et les espaces verts.

Ces travaux ont été conduits d'une façon harmonieuse, et les chantiers offrent un aspect de propreté et d'organisation dignes d'éloges.

1. Equipements techniques d'infrastructure

Viabilité. — Par sa situation topographique, la nouvelle cité posait le problème des accès routiers. La seule solution était de profiter d'une rupture dans le versant du plateau au nord-est de la cité et d'y faire serpenter une route : le débouché se trouve dans la commune de Maxeville, au point où probablement la future autoroute Nancy - Pont-à-Mousson - Metz pénétrera dans Nancy.

Cette voie importante longe la nouvelle cité sur environ un kilomètre et absorbera tout son trafic de pénétration et de dégagement. Sa chaussée est large de 9 mètres et sera ultérieurement portée à 12 mètres ; sa déclivité maximum est de 8 % sur le débouché est, côté Maxeville. A titre indicatif, près de 100 000 mètres cubes de déblais ont été extraits pour asseoir cette nouvelle voie, dont les cinq sixièmes nécessités par l'accès est.

Depuis cette voie, un réseau de rues de 5 à 7 mètres de largeur de chaussée dessert l'intérieur de la cité où le nombre de places de stationnement ou garages prévus atteindra presque la moitié du nombre de logements.

Il est à remarquer que les couches de fondation de toutes ces voies sont exécutées en matériaux calcaires provenant des meilleurs bancs trouvés dans les déblais. Ces couches de fondation, en attente de la sous-couche de roulement et du tapis superficiel devant former les chaussées définitives, sont utilisées après réglage et cylindrage soignés, en tant que chaussées provisoires. Elles supportent aisément le trafic des chantiers, à condition, naturellement, que l'évacuation rapide des eaux pluviales soit assurée.

Réseaux. — La ville de Nancy s'est trouvée dans l'obligation de renforcer ses réseaux urbains afin d'assurer l'alimentation en eau potable et l'évacuation des effluents de la nouvelle cité.

Pour le réseau d'eau potable, indiquons simplement la création d'un réservoir de 2400 mètres cubes de capacité, semi-enterré, situé sur le plateau même, et de deux réseaux de distribution à l'intérieur de la nouvelle cité : un réseau normal à faible pression de gravité, alimentant les postes de surpression installés en sous-sol des immeubles hauts et un réseau surpressé alimentant les autres constructions.

Ce réseau double se justifie d'ailleurs par des données extérieures au lotissement et résulte des caractéristiques de maillage ou de balance entre parties de

réseaux existants alentour : il apporte une sécurité appréciable dans l'alimentation de la nouvelle cité.

Le réseau d'assainissement ne présente, quant à lui aucun problème particulier. Conçu en système unitaire, comme pour toute la ville de Nancy, ce réseau aboutit à deux émissaires, situés au sud-est et au sud-ouest du plateau, qui descendent les versants avec des déclivités très importantes (de 20 à 60 %). Des ouvrages spéciaux destinés à briser l'énergie des effluents et à préserver par-là même la tenue des joints ont été prévus sur leurs parcours.

L'EDF (Electricité de France), aux réseaux existants de distribution déjà fortement saturés alimentera la nouvelle cité par un câble souterrain de 20 kW. qui proviendra de la future sous-station de Champigneulles. L'effort d'investissement est grand, et, dans le cadre de l'extension des réseaux de distribution à l'intérieur de l'agglomération nancéienne, la Cité du Haut-du-Lièvre prend une large place. Depuis un poste de coupure, un bouclage général de 20 kW. alimentera tous les postes de transformation qui sont, pour la presque totalité, établis dans les sous-sols des constructions. La basse tension est sous 220-380 volts.

Le Gaz de France a résolu son problème particulier en construisant une antenne en canalisation gaz moyenne pression, depuis le « feeder » ceinturant la ville jusqu'au plateau du Haut-du-Lièvre. Là, trois postes de détente distribueront le gaz dans des canalisations basse pression.

Les PTT, plus particulièrement les Télécommunications, projettent, de leur côté, l'amenée de câbles et la construction d'unités de sous-répartition.

Espaces libres. — Il est normal d'inclure dans ce programme l'éclairage public qui déborde du domaine technique pour concourir, au même titre que les plantations et les espaces verts, à l'aménagement des zones non bâties.

La ville de Nancy a la ferme intention et les prévisions de dépenses en tiennent compte, d'étudier de très près et de réaliser au maximum cette partie de sa mission de lotisseur. Il faut que cette cité du Haut-du-Lièvre, servie en outre par un site exceptionnel qui lui permet de surplomber le centre urbain et d'apercevoir la chaîne des Vosges, offre à ses habitants des espaces verts, dignes de la conception architecturale de M. B.-H. Zehrfuss.

Pour conclure ce chapitre technique, indiquons qu'une coordination logique préside, autant que faire se peut, dans la construction des réseaux souterrains. L'idée, à priori séduisante, de réaliser en façade des bâtiments une galerie technique enfermant tous les réseaux a été cependant abandonnée, car le prix d'une telle solution était élevé et la dépense devait être consentie au départ, plusieurs années avant la « rentabilité ». La solution qui a été retenue est d'inclure dans une même tranche plusieurs canalisations : eau, égout, parfois gaz basse pression et gaz moyenne pression.

En façade des bâtiments et sous trottoir, une gaine multitubulaire est prévue pour les câbles HT, BT,

éclairage public et PTT, avec chambres de tirage indépendantes. Ainsi, la pose des câbles et les réparations peuvent s'exécuter rapidement et sans défonçages malvenus.

2. Equipements d'intérêt collectif

Les équipements d'intérêt collectif sont nombreux. mais se définissent avec infiniment moins de facilité que, par exemple, un équipement technique répondant à une consommation matérielle de fluide. Commençons par le plus concret, en nous attachant principalement à ceux qui peuvent présenter des caractéristiques spécifiques à la nouvelle cité.

En premier lieu, une chaufferie centrale desservira la totalité des locaux construits dans la cité, à usage d'habitation ou autres, à l'exclusion des trois immeubles édifiés par la Compagnie immobilière pour le logement des fonctionnaires, qui posséderont leur propre chaufferie.

Cette chaufferie centrale, entièrement enterrée, située contre le pignon est de l'immeuble secteur industrialisé de 920 logements aura une production finale de 33 000 000 calories/heure. L'Office public d'HLM en est propriétaire, après avoir pu financer l'ensemble du génie civil : le cahier des charges du lotissement ainsi que le contrat passé entre l'exploitant de la chaufferie et l'office prévoient le raccordement sur les canalisations de fluide primaire de toutes les constructions ultérieures, groupes scolaires, commerces, cultes, etc. L'intérêt d'une telle concentration dans la production de calories est certain, tant du point de vue esthétique et technique que du point de vue économique (utilisation des charbons flambants de Lorraine).

En deuxième lieu, l'équipement scolaire a fait l'objet des préoccupations constantes du lotisseur. Le programme défini par l'Inspection académique prévoit quatre groupes scolaires comprenant au total 76 classes primaires et 20 classes maternelles. Le premier groupe sera lancé incessamment comme faisant partie d'une commande groupée : il est prévu le lancement d'un groupe chaque année. Certes, l'effort à accomplir du point de vue investissement est très important pour l'Etat, le département et la ville, mais il ne serait pas convenable qu'une discontinuité compromette la réalisation de ce programme.

En troisième lieu, les équipements commerciaux seront réalisés par la création de deux centres situés au tiers ouest et au tiers est de la cité, en bordure de la voie principale de pénétration. Eventuellement, il pourra être créé un troisième centre beaucoup plus modeste et qui pourrait réunir un certain nombre de petites entreprises artisanales.

La création de ces centres a posé des problèmes très délicats à résoudre, car la nouvelle cité sera peuplée d'habitants qui auront tous une activité professionnelle extérieure. La Cité du Haut-du-Lièvre n'a pas vocation, en effet, d'englober une zone d'activité, et nous rappelons qu'elle est créée pour répondre uniquement à la « crise du logement » à Nancy. Il est

donc concevable que l'attraction du centre urbain jouera énormément et la prudence sera de règle dans l'installation de commerces répondant à des besoins occasionnels. Au contraire, il est nécessaire de rendre ces centres suffisamment attractifs pour la satisfaction des besoins courants. Le pouvoir d'achat correspondant ne doit pas s'évader au-dehors, et la société qui a suscité la création de ces centres, s'y emploie, en vue de leur procurer une vie indispensable et éviter la « cité-dortoir » de maintes banlieues parisiennes.

Le premier centre commercial aura bientôt sa première pierre ; il est dû uniquement à l'initiative privée et les études préalables de clientèle, de chiffre d'affaires, de superficie et de débit, ont fait adopter des méthodes modernes de distribution ; le libre-service est déjà prévu par un établissement succursaliste et une coopérative. Un marché public est projeté également dans le cadre de l'équipement commercial et sera édifié à côté du deuxième centre.

En ce domaine, qui appartient naturellement à l'équipement collectif, mais qui n'est gouverné que par la stricte notion de rentabilité financière, il importe de coordonner et de diriger les initiatives privées qui pourraient aboutir à ne créer que des « boutiques » là où il est indispensable d'édifier une unité qui soit le pôle d'attraction, et qui permette le libre jeu de la concurrence pour le plus grand profit des consommateurs.

La Caisse d'allocations familiales de Meurthe-et-Moselle préside, quant à elle, aux créations d'ordre social, en pleine conscience de l'ampleur de son rôle dans une telle cité.

Dans un esprit de coopération louable, un accord est intervenu entre l'Office d'hygiène sociale et la Caisse d'allocations familiales, cette dernière œuvrant à la fois pour la création du centre social proprement dit et du centre médico-social.

Le centre social comportera une pouponnière et une crèche, des foyers de jeunes avec ateliers (modélisme, fer, bois, couture, bricolage, etc.), des locaux pour réunions et conférences, une salle de spectacles, etc. Les responsables d'un tel centre auront à faire face à un énorme travail ; mais, s'ils possèdent suffisamment de moyens et s'ils savent donner aux foyers qui s'installeront au Haut-du-Lièvre, le goût d'y vivre, c'est la réussite de la cité.

L'action auprès des jeunes devra être la préoccupation dominante : en effet, la création de logements HLM, nécessairement de normes modestes et en groupes de grande densité, a parfois fait apparaître une recrudescence de la délinquance juvénile. C'est le rôle de la collectivité locale lotisseur d'en tenir compte et, en collaboration avec les administrations publiques ou semi-publiques (Jeunesse et sports, aide sociale, etc.), de faciliter toutes les initiatives sociales.

Les équipements d'intérêt collectif comporteront, en outre, une cité paroissiale de culte catholique, une église réformée, un bâtiment administratif avec un commissariat de police, une recette auxiliaire des PTT

et une annexe de la mairie (état civil, bureau d'aide sociale). L'équipement sportif comportera des terrains de jeux (volley, basket) et peut-être un terrain de football et une salle de sports.

Rappelons qu'au titre des espaces verts seront créés des jardins d'enfants et des plantations pour jardins publics.

Indiquons, enfin, la création d'un circuit de transports urbains avec la mise en service d'une nouvelle ligne d'autobus.

La réalisation de ces équipements collectifs est peut-être, en définitive, la principale difficulté d'une telle entreprise : en effet, elle procède d'organismes différents, et de financements variés toujours faibles. C'est là où la collectivité locale doit déborder ses devoirs stricts de lotisseur, et ce n'est pas le moindre mérite de la ville de Nancy de vouloir aborder, coordonner et résoudre tous ces problèmes.

Procédés de construction

Les programmes de construction de logements actuellement en cours de chantier sont :

- le secteur industrialisé de 800 logements (Office public d'HLM) ;
- les trois immeubles de la CILOF, comprenant 420 logements ;
- le programme d'accession à la propriété en pavillons individuels de 99 logements ;
- un programme HLM de 56 logements, 5 pièces.

Le mode de construction de l'immeuble secteur industrialisé et des trois immeubles CILOF relève de la préfabrication lourde et plus précisément du procédé Estiot. Rappelons qu'il consiste en la mise en œuvre préalable d'une ossature en charpente métallique relativement légère servant pour le montage. Le réglage des panneaux préfabriqués de murs, façades ou planchers, dont le poids varie entre 2 et 12 tonnes, est grandement facilité par l'emploi de cette trame qui matérialise à l'endroit exact de la mise en œuvre l'emplacement définitif du panneau qu'il ne reste plus qu'à assembler par l'extrémité de ses propres profilés noyés dans sa masse.

La mise au point d'une telle préfabrication comporte une phase d'étude très poussée : la préparation de la phase fabrication nécessite de nombreux plans de détail, car cela revient à introduire la notion de millimètre dans le bâtiment, où, traditionnellement, le maçon compte en centimètres.

Tous les corps d'état sont ainsi assurés de trouver des cellules à équiper de cotes identiques, où sont réservés les orifices de passage : le plombier et l'électricien, par exemple, peuvent à leur tour s'industrialiser par la fabrication en atelier d'ensembles préfabriqués dont la mise en place sera sans aléa.

Une originalité du chantier du Haut-du-Lièvre consiste dans la construction d'un bâtiment « prototype », qui est en somme une maquette grandeur nature. Ce bâtiment qui comporte six cellules différentes a per-

mis à l'entreprise générale de penser « in situ » à tous les problèmes de fabrication et de les résoudre aisément. Le prototype rend d'ailleurs d'autres services : y sont installés les bureaux des maîtres d'œuvres et de l'entreprise.

Les ateliers de préfabrication gros œuvre sont situés sur le chantier même, dans des hangars couverts permettant le travail par temps de pluie. Seuls les panneaux les plus lourds (éléments de planchers de 12 tonnes) sont fabriqués à proximité des voies de grue afin d'éviter une manutention difficile. Le débit de la fabrication correspond à six logements par jour.

A titre indicatif, voici comment est composé un panneau de façade type, de l'extérieur vers l'intérieur, ou du fond de moule vers le dessus : un revêtement en carreaux de grès 5 × 5 ; un mortier riche ; un béton

expansé ; un vide d'air ; une feuille de polystyrène ; un béton ordinaire surfacé.

Le nombre d'ouvriers présents sur le chantier est moitié de celui que comporterait un chantier traditionnel : on n'y retrouve d'ailleurs pas les spécialités habituelles aussi nettement définies — telles qu'endosseurs, coffreurs, ferrailleurs — mais simplement des ouvriers du bâtiment, à la fabrication et au montage.

Il est prévu que le procédé sera utilisé au moins pour les 1710 logements actuellement lancés au titre du secteur industrialisé et les 420 logements CILOF, ce qui représente environ les deux tiers des logements construits en immeubles collectifs dans la Cité du Haut-du-Lièvre.

R. Dufour,
ingénieur civil de l'ENPC.

(« Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment ».)

A propos des autoroutes

Au moment où la Suisse s'apprête à construire des autoroutes, il paraît intéressant de mettre l'accent sur leur nécessité et de voir ce qui se fait ailleurs. A ce sujet, le « Courrier de l'Unesco », dans sa livraison de juin 1959, nous apporte des informations et un enseignement fort utiles. Nous lui empruntons ce qui suit.

LES ROUTES MEURTRIÈRES

En Europe, la route est de loin le plus dangereux des moyens de transports. C'est ce que fait ressortir un rapport de la Commission économique pour l'Europe, qui laisse présager à l'avenir des pertes plus lourdes encore si rien n'est entrepris pour y remédier.

Ce rapport passe en revue les principales causes des accidents corporels, précise les diverses responsabilités et révèle notamment qu'en Europe occidentale le risque de mort, pour un parcours routier déterminé, est dix fois plus élevé que le risque présenté par les transports ferroviaires ou aériens pour une distance égale.

La mortalité routière, calculée sur 100 millions de kilomètres parcourus par les véhicules routiers, est actuellement d'environ 18 personnes en Europe occidentale ; elle est approximativement de 10 personnes en Grande-Bretagne et de moins de 5 au Etats-Unis.

On sait aussi — la comparaison avec les autoroutes le prouve — que le grand nombre des accidents des routes ordinaires d'Europe dans lesquels sont impliqués des piétons et des cyclistes, est dû au fait que la présence de ces derniers sur la route est incompatible avec celle des véhicules à moteur. Autrement dit, la faute n'incombe pas aux piétons ou aux cyclistes, mais à l'aménagement insuffisant du réseau routier. On estime que 30 % des accidents qu'on impute aux piétons et aux cyclistes pourraient être réduits à quelque 5 % si des travaux d'amélioration routière étaient entrepris : trottoirs surélevés pour piétons, pistes cyclables nettement séparées de la chaussée, passages supérieurs et inférieurs, etc.

En conclusion on peut donc dire que les responsabilités des accidents enregistrés actuellement sur les routes d'Europe se répartissent vraisemblablement