

Mer méditerranée - Médecine - *Ecusson* - **La Grande Motte** - hérault - été - **étangs** - tourisme - Georges Frêche - **étudiants** - **plage** - **Cévennes** - pins - occitan - Taureaux - Bleue - **dynamisme** - **folies** - sel de camargue - climat - *Faculté de droit* - VAGUES - **Palavas Les Flots** - **Folie des grandeurs** - *marâchage* - **Port Marianne** - viticulture - Entre Toulouse et Marseille - Ni Toulouse ni Marseille - sourires - **accent chantant** - mistral - **ville sportive** - guiguettes - **Arrière pays** - convivialité - **Ballade en vélo** - mixité - **le lez** - vin - **tramway** - *ambiance* - Barcelone - **Occitanie** - handball - caves coopératives - joie - **Soleil** - Saint Guilhem Le Désert - **Vignes** - universités - Métropole - **démographie exponentielle** - Ouverture - **eau** - **agriculture** - attractivité - **Gorges de l'hérault** - lunette de soleil - la mosson - *Rencontres* - balnéaire - **Sète** - **Routes bordées de platanes** - **Antigone** - *paillote* - Béziers - biodiversité - Arc de Triomphe - Lou clapas - **Gare saint roch** - CNRS - **languedoc** - café en terrasse - Traditions - littoral - **Ville piétonne** - centre historique - personnalité - tramontane - camargue - thym - Espagne - **Les trois grâces** - romarin - **place de la comédie** - vacances - *maison* - **Culture** - Entrées maritimes - vias plage - **Frontignan** - Nîmes - **caractère** - **Garrigue** - *Capitale de la Septimanie* - rugby - pignons - **Qualité de vie** - Louis Nicollin - pélardon - **Pic Saint Loup** - multiples - **mas Viticoles** - *Arbre blanc* - Famille - **Aigues Mortes** - *paysages* - fête - château de montferrand - **Sud** - *flâneries* - ville de coeur - **le corum** - pierre blanche de montpellier - **Oliviers** - fête de villages - **surdouée** - *ville en mouvement permanent* - **flamands roses** - *nouvelles technologies* - Migration - épisodes cévenols *Jardin du Peyrou* - technopôle - **Montpellier** -

Mots les plus fréquemment
 utilisés par les personnes
 interviewées quand on leur
 demande de décrire Montpellier
 et sa région en un mot

Elina Reymond

énoncé théorique de master
 en architecture,
 2023

Professeur responsable de
 l'énoncé théorique
 KAUFMANN Vincent

Directrice pédagogique
 VIGANÒ Paola

Maître EPFL
 LECOANET Noémie



Je remercie en premier lieu, M. Vincent Kaufmann pour son temps, ses conseils précieux et son implication dans les questionnements que soulève mon énoncé théorique.
Un immense merci à Noémie Lecoanet pour son temps, sa compréhension et la pertinence de ses réflexions tout au long de ce semestre.

Je tiens, également, à remercier les professionnels des secteurs immobiliers et urbanistiques montpellierains, Laurence Racine, Fabienne Suwala et Jean-Marc Villard, qui m'ont accordé du temps et qui ont accepté de répondre à mes questions pour m'aiguiller au mieux dans cet univers.

De même, je ne peux que remercier tous mes proches qui m'ont offert des heures de débats, de suggestions, de recommandations journalistiques et littéraires, d'avis et d'anecdotes personnelles sur un sujet dont on ne saurait trouver de meilleurs experts : leurs utilisations de leur territoire. Sans eux, je n'aurais pu déceler de nombreuses subtilités du territoire ni avoir eu une lecture sensible de ce qui en fait un lieu si particulier.

J'ai une pensée pour mes amis qui ont été une source de fraîcheur lors de nos discussions passionnées autour de nos sujets d'énoncés théoriques respectifs. Vos avis aiguisés tout au long de la mise en œuvre de cet écrit l'ont rendu plus intéressant et profond.

Enfin, je remercie mes parents et ma famille qui ont été des soutiens sans faille du début à la fin.

Glossaire	10
Avant-propos	13
Introduction	14
I. Montpellier, laboratoire urbain des mutations temporelles et démographiques	16
a. Une ville du sud : l'exception montpelliéraine	18
b. Choc des années 1960 : explosion démographique	28
c. «Montpellier la Surdouée»	42
d. La ville ambitieuse : planification et urbanisation vers la mer	56
e. Montpellier ou Montpellier Méditerranée Métropole	68
II. Montpellier, identité d'un territoire palimpseste aux multiples visages	78
a. La ville par ses habitants	80
b. Modes de vies et tendances actuelles	88
c. Notion du temps long : limites actuelles	102
III. Montpellier, le défi de la continuité	124
a. La vision prospective des décideurs actuels	128
b. Les atouts du territoire	136
c. Construire un territoire viable à long terme	148
Conclusion	158
Bibliographie et Iconographie	160

Glossaire :

ACM : Bailleur social opérant sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole. Ce dernier est très souvent associé aux opérations de la SERM. Ce bailleur social, premier d'Occitanie, détient près de 21 000 logements.

Ecusson : Centre historique de Montpellier. Sa forme urbaine, en forme d'écusson, lui a donné cette appellation par les montpellierains.

Folies : Châteaux et grandes demeures des champs se situant dans la périphérie de Montpellier. Elles appartenaient aux propriétaires terriens dans le passé.

SERM : Société d'Équipement de la Région de Montpellier. Société d'économie mixte, comprenant un capital privé et public, créé en 1961 par la mairie de Montpellier. Cette dernière est l'aménageur privilégié du territoire montpellierain. On peut la considérer comme le bras exécutif de la ville lui permettant de garder un droit de regard sur l'aménagement de son territoire. Son domaine de compétence s'étend de la préemption des lots du terrain à construire à, certaines fois, l'attribution des lots et la gestion de patrimoine, en passant par la supervision des chantiers et leurs gestions administratives.

ZAC : Zone d'aménagement concerté. Sigle signifiant, en France, une opération publique d'aménagement de l'espace urbain.

ZAT : Zone artistique temporaire. Manifestations artistiques dans les ZAC montpellieraines, idée de Georges Frêche pour attirer la population dans les ZAC.

ZUP : Zone à urbaniser par priorité. Sigle signifiant, en France dans les années 1960, une opération urbanistique visant à répondre à la demande croissante de logement.

Avant-propos

Je dois avouer que ce sujet de mémoire a toujours été dans un coin de ma tête. Je ne saurais dire à quand remonte la première fois que je me suis questionnée sur l'identité d'une ville. Je pense que cela date de mon enfance, et d'une ville en particulier, celle où j'ai grandi : Montpellier.

Je pense que je dois rendre cet honneur à mon grand-père. Isérois d'origine, il est venu s'installer dans le sud de la France à la retraite. Curieux et féru de régionalisme, c'est l'envie de comprendre ma grand-mère quand elle parlait occitan avec ses amis qui l'a poussé à se plonger dans l'étude de l'histoire de cette région. Au fil des années, et avec de plus en plus de connaissances sur l'occitan, mon grand-père est devenu le référent linguistique local, au grand désarroi de mon frère qui, ayant grandi à Montpellier, revendiquait cette même légitimité. Je ne saurais compter le nombre de fois où le débat sur la prononciation de « Montpélhier » et « Montpeulier » a eu lieu entre mon grand-père et mon frère. Mon grand-père pestait sur la perte de tradition de cette « nouvelle génération ».

Spectatrice de ces interminables débats, je me questionnais. En effet, selon moi la tradition est essentielle, elle donne du sens à ce que l'on fait et nous permet de comprendre d'où est ce que l'on vient. Mais on ne doit pas la garder figée, au contraire, on doit s'appuyer dessus pour continuer à développer le territoire afin d'y vivre de façon durable.

De nos jours, les romains seraient abasourdis de voir leurs thermes si précieux conservés dans le parc des Jardins de la Fontaine à Nîmes sans plus la moindre utilisation de leur fonction originelle.

Mais les modes de vies évoluent, le territoire, la ville, l'architecture doivent se transformer pour pouvoir répondre aux enjeux des populations nouvelles et de leurs modes de vie.

Sans cela, le territoire tombe dans une forme de désuétude.

Une mutation de ce dernier est alors plus que de mise.

Introduction

Montpellier est une ville singulière et d'exception dont les mutations se sont opérées au fil des migrations.

Cette dernière, encore jeune, n'a pas cessé de se réinventer pour répondre aux évolutions démographiques continuellement exponentielles.

Sous l'impulsion d'un des dirigeants politiques, particulièrement visionnaire, la ville a pu planifier sur 40 ans son explosion démographique et, de fait, les évolutions à prévoir.

De la 25ème ville de France, Montpellier est devenue la 7ème en 2018. De petite ville de province coincée entre Béziers et Nîmes, Montpellier provoque et défie aujourd'hui la capitale par son économie tournée vers le futur et son art de vivre.

Transcendée par son histoire liée à ses flux migratoires, la ville et son territoire sont forts de leurs valeurs progressivement développées. Elles leur ont conféré ce caractère de territoire ouvert, mixte, tolérant, coloré, multiple et dynamique à la qualité et l'art de vivre particuliers.

Ce phénomène permet de considérer la région montpelliéraine comme un laboratoire de recherche et d'expérimentation des liens entre les flux et les modes de vie.

Aujourd'hui, cette dernière est à un tournant nouveau de son histoire : sa perpétuelle croissance démographique semble arriver à un tassement.

De plus, elle doit se frotter à des nouveaux enjeux liés aux changements sociétaux et climatiques ainsi qu'aux nouveaux défis générés par ceux-ci et plus récemment par la crise sanitaire. Les aspirations de la population ont évolué et le territoire ne semble plus au diapason avec ces dernières.

Son développement vers la mixité a complexifié la structure d'accès au logement. Des pans entiers du développement urbain ont été oubliés ou ont atteint leurs limites. Omniprésence du centre « l'écusson » dans les modes de vie, « obsolescence » des quartiers mal desservis, axes de mobilités sous-développés.

Pour permettre un rééquilibrage entre les enjeux futurs et sa forme actuelle, le territoire semble se diriger vers une mutation forcée. Décideurs et acteurs locaux se questionnent actuellement sur les potentielles solutions de mûres, limitées par des contraintes multiples. Une question partagée par les experts territoriaux à toutes les échelles.

De territoire composé de bourgeois et de vignerons à un des territoires les plus attractifs de France, comment doit-il évoluer pour répondre aux nouveaux enjeux tout en conservant son identité ?

Le diagnostic réalisé porte sur l'identification des forces, des limites actuelles relevées par des études, des témoignages et des interviews. Les recommandations listent les développements possibles inspirés des recherches et stratégies urbaines actuelles, ainsi qu'une proposition basée sur la théorie du biais du survivant.

A territoire exceptionnel, enjeux exceptionnels, qui ont rendu ce travail de recherche passionnant notamment lors des rencontres avec ses acteurs et habitants.

MONTPELLIER ,

*LABORATOIRE URBAIN
DES MUTATIONS
TEMPORELLES ET
DÉMOGRAPHIQUES*

Une ville du sud : l'exception montpelliéraine

Modes de vie et arts de vivre

Longtemps moins considérée que ses deux grandes voisines du XXe siècle, Béziers et Nîmes, Montpellier était une petite ville bourgeoise du sud de la France. Moins viticole que la première et moins industrielle que la seconde, cette dernière était majoritairement peuplée de bourgeois instruits souvent médecins ou exerçant dans le domaine du droit. (Ferras et Volle, 2002, p.2)

En effet, l'histoire de Montpellier est grandement liée à la médecine. Petite ville de province, elle accueille dès le XIIe siècle l'université de médecine où de très nombreux et célèbres noms traverseront ces murs. Encore aujourd'hui, Montpellier a conservé une faculté de médecine très réputée. (Ferras et Volle, 2002) La ville s'enorgueillit d'héberger la plus ancienne faculté de médecine d'Europe encore en activité.

Entre la faculté de droit et la faculté de médecine, Montpellier a toujours cherché à s'élever à un très haut niveau culturel. Objectif souvent atteint car cette dernière a toujours accueilli des médecins de toutes origines faisant croître la culture de la ville. Ces médecins étrangers n'apportaient pas uniquement de la culture, ils y apportaient également un très haut niveau de tolérance, « le climat de tolérance a fait se côtoyer médecins juifs, arabes et catholiques dans la célèbre faculté de médecine de la ville » (Zisman, 2000, p.490)

Une tolérance et une ouverture d'autant plus large que à la suite des guerres de religions, de nombreux protestants ont trouvé refuge à Montpellier, lui conférant un caractère peu religieux.

Dans son ouvrage, Anna Zisman rapporte même que « Benjamin de Tudèle, voyageur et rabbin espagnol louait la tolérance religieuse dont la communauté juive jouit à Montpellier » (Zisman, 2000, p.492)

Poitevin dira : « Une ville célèbre, où les sciences sont cultivées depuis longtemps ; qui, par la réputation de ses médecins et par la douceur de son climat, attire une foule d'étrangers qui viennent y chercher la santé et la vie » (Ferras et Volle, 2002, p.2)

Ces différentes populations se côtoient sur le territoire. On retrouve dans la ville de Montpellier, petite et dense, ces notables. Ces derniers vivent et se rencontrent dans son centre historique, appelé l'écusson étant donné sa forme. Autour de l'écusson, se trouve comme dans toute villes, ses faubourgs densément peuplés de cultures variées.

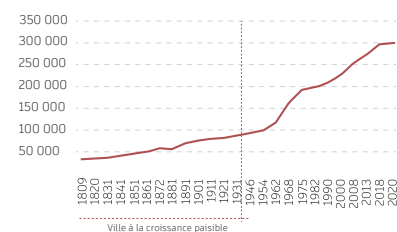


Fig 4. Evolution démographique de la population montpelliéraine



Fig 1. Plan du Montpellier médiéval.



Fig 2. Montpellier - vue sur la ville - entre 1910 et 1930



Fig 3 .Montpellier, vue aérienne entre 1930 et 1950

Des villages ou hameaux clairsemés au milieu de champs agricoles, notamment viticoles entourent cette ville dense. En plus des campagnes environnantes, au sud de Montpellier, au bord du littoral méditerranéen, se situent des villages de pêcheurs tels que Palavas ou Pérols. Ces espaces, situés entre les étangs et la mer sont loin d'être des espaces attrayants essentiellement colonisés par les moustiques.

Une économie viticole

Du fait de ces caractéristiques, le territoire Montpellierain, loin d'être un rouage majeur dans le fonctionnement général français, n'intéresse que peu le gouvernement français. Or, lors d'élection ou votation, les analystes nationaux notent une particularité sur ce territoire. En effet, ils décèlent une tendance politique en faveur de la droite dans la ville alors que dans les campagnes environnantes, l'engagement politique est en faveur de la gauche. Cette exception nationale pousse alors le gouvernement, dans les années 1960, à faire appel à Raymond Dugrand, géographe. Ce dernier est missionné pour une étude de terrain qui servirait à comprendre cette particularité territoriale.

De cette étude, le géographe notera des points importants permettant de mieux comprendre les comportements des habitants de ce territoire.

Il décèle que la forte part de vote avec une tendance plutôt libérale de la ville, vient du fait que les personnes les plus fortunées résident en ville. Et a contrario, que la forte proportion de vote avec une tendance plus socialiste dans les campagnes s'explique par la présence plus accrue d'ouvriers agricoles.

Cette exception politique et populationnelle s'explique d'une part par la faible présence d'industries majeures sur le territoire. En effet, la ville doit son essor à l'économie viticole majoritairement. Ce dernier est accompagné de quelques industries métallurgiques, physico-chimiques, alimentaires et de constructions. Mais la ville en elle-même est un centre administratif, commercial et culturel important du fait de l'activité liée aux facultés. (Parello, 2021, p.54)

Montpellier est peuplée majoritairement par des universitaires et par des familles bourgeoises. Ces familles bourgeoises détiennent les terrains viticoles aux alentours de la ville et vivent de rentes viticoles. Ces parcelles sont, en effet, exploitées par des ouvriers qui vivent dans les campagnes.

Les propriétaires terriens ont, alors, le luxe de vivre dans la ville et ne se rendent que sur leurs terrains pour des sorties dominicales ou du repos. Ils possèdent, par ailleurs, des châteaux sur ces terrains. Châteaux et autres maisons de maîtres appelés par les



Fig 5. Vue de la Folie du mas d'Alco datant du XVI^e siècle, 1980

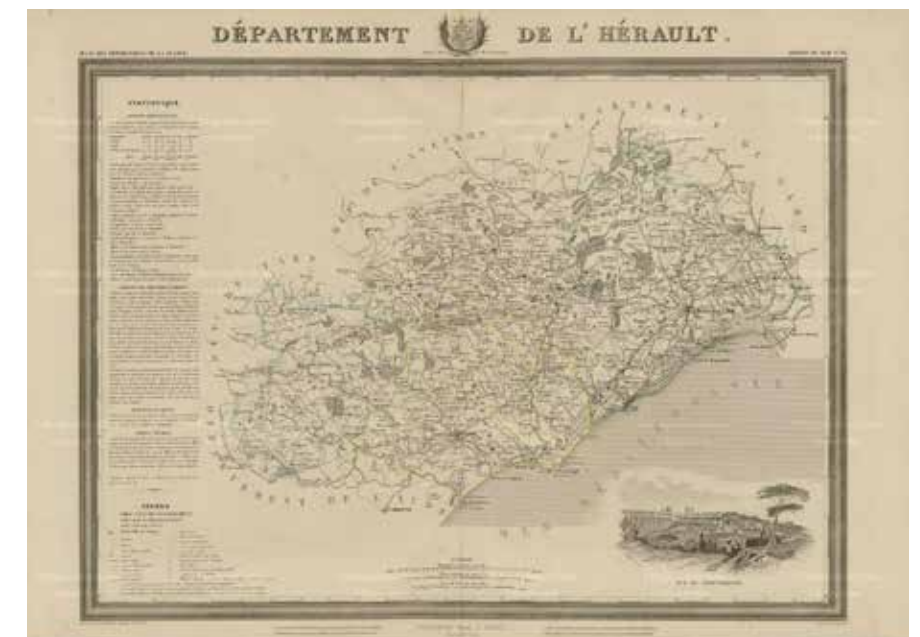


Fig 6. Carte des domaines viticoles de l'Hérault, 1841

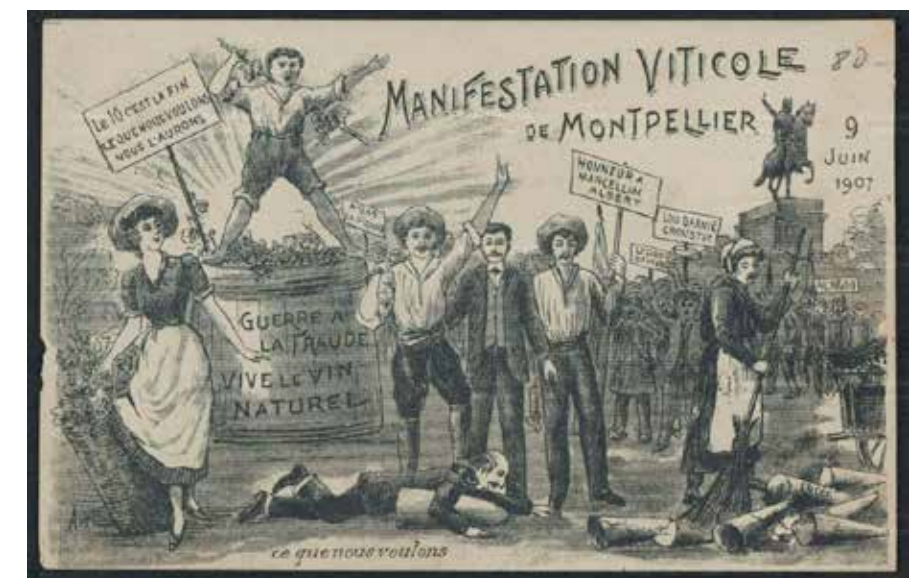


Fig 7. Affiche de la manifestation viticole de 1907

populations locales : *Folies*.

« À Montpellier, ils votent en tant que propriétaires de parcelles viticoles à Beaucaire ; sur place, un métayer ou un fermier, « qu'ils pressuraient ardemment », s'occupe du travail. La possession de la région par les villes reposait ainsi essentiellement sur la maîtrise du sol et de son exploitation par les citadins. »

Raymond Dugrand (Chevalier, 2014, p.5)

Ce fonctionnement économique nécessite donc un besoin de main d'œuvre constant. Le territoire montpelliérain tente alors d'attirer des immigrés de toutes origines.

Le Faubourg de Figuerolles et son Plan Cabannes

En 1939, le département de l'Hérault, commence à accueillir des réfugiés espagnols fuyants la guerre civile d'Espagne. Montpellier, tout comme Sète et Béziers, deviennent alors les villes prioritaires du débarquement dans l'Hérault. (Parello, 2021, p.46)

Bien que le département ne soit pas un « un département d'accueil, ni même un département de « première » ou de « deuxième urgence » » (Parello, 2021, p.46), il a tout de même accueilli dès le début de la Retirada, un nombre non négligeable de réfugiés. Ces réfugiés arrivant dans la région Montpelliéraine étaient répartis entre Montpellier (55%) et les communes environnantes (45%) afin d'éviter une trop grande concentration géographique et de faciliter le processus d'intégration de ces populations arrivées. (Parello, 2021)

Les populations installées dans les territoires agricoles, prenaient alors part aux travaux de maraîchage et de vendanges.

Mais du fait de la réputation intellectuelle de la ville, une partie de population réfugiée à Montpellier était « la fleur de l'intelligentsia politique, intellectuelle et économique de la République espagnole. » (Parello, 2021, p.55)

Ces réfugiés étaient mieux accueillis que ceux qui étaient cantonnés dans les camps de cantonnements et d'hébergements et vivaient la majorité du temps dans des appartements avec leurs familles. Une partie d'entre eux prend ses quartiers dans les faubourgs de la ville. Un faubourg situé dans le sud de la ville est connu pour son accueil des populations immigrées depuis toujours : Figuerolles et son Plan Cabannes.

Le Faubourg se déployant autour de la place Salengro, au sud-ouest de l'Ecusson, s'est développé au fil des siècles et des vagues d'immigrations. Ce quartier est un patchwork à toutes les échelles. D'une part architecturalement, les maisons

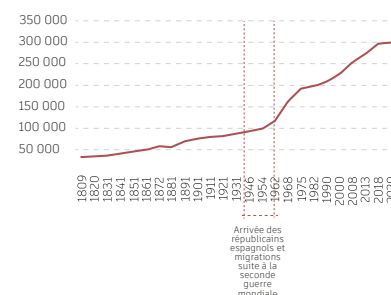


Fig 8. Evolution démographique de la population montpelliéraine

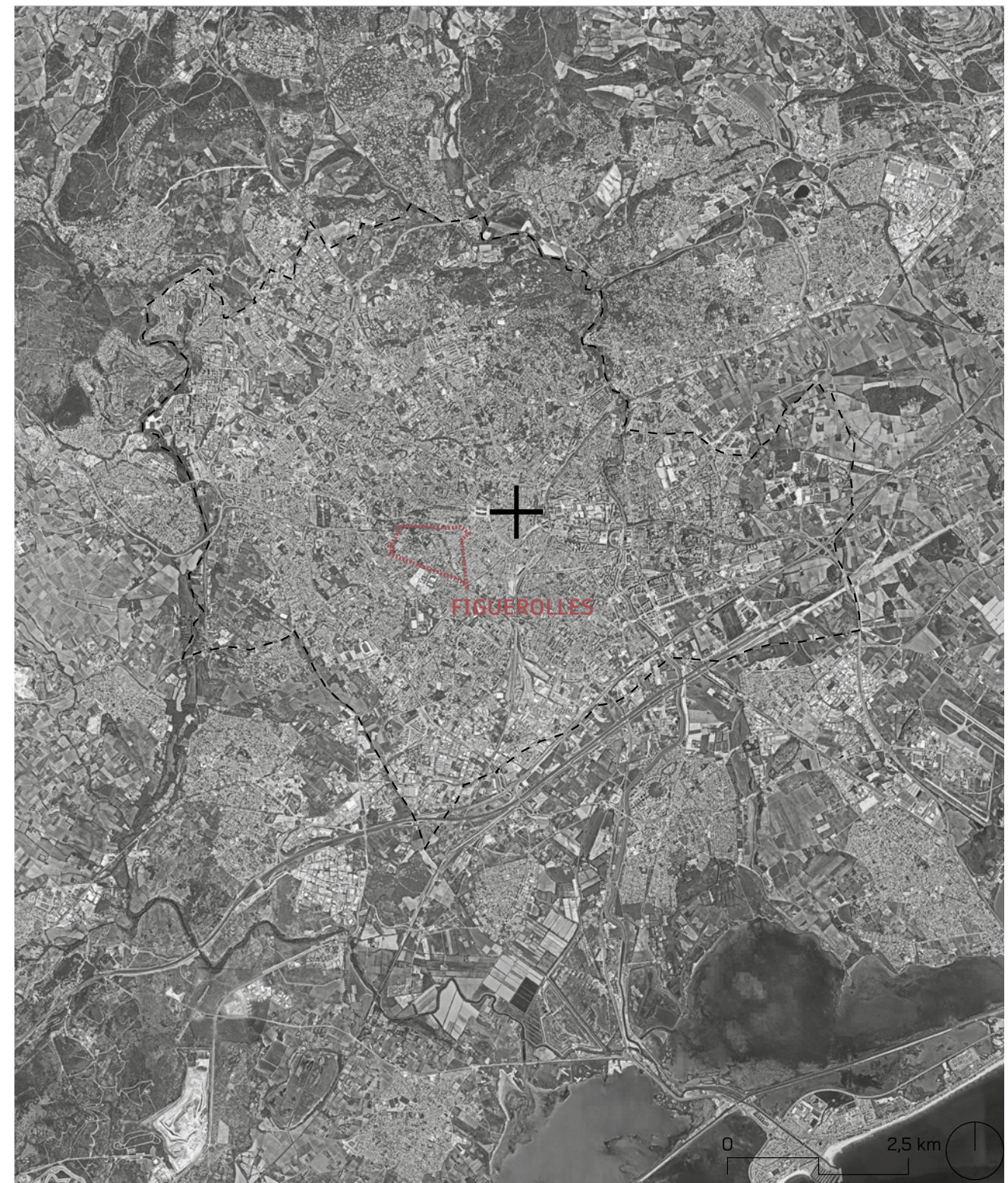


Fig 9. Vue aérienne localisant Figuerolles

haussmanniennes côtoient des maisons vigneronnes au détour des rues. D'autre part, en termes culturels, les différentes communautés vivent ensemble marquant un pas vers la mixité. (Arcaix, 2011)

En effet, quand les Espagnols sont arrivés dans ce faubourg, celui-ci était majoritairement peuplé par les paysans de l'arrière-pays cévenol et lozériens arrivés au début du XIXe siècle. Quelques années plus tard, ce sont les gitans qui s'y sont sédentarisés, et ont donné leurs identités au quartier. Au-delà de la migration espagnole, le faubourg a également absorbé d'autres flux de populations issues des vagues d'immigrations des Italiens et des Portugais. (Arcaix, 2011)

S'en est suivi l'arrivée de populations diverses : Africaines, Turques, Asiatiques et enfin, la population désormais la plus importante du quartier, la population maghrébine.

Ce quartier jouit d'une identité forte. En effet, son histoire est celle d'un quartier traversé par différents mouvements migratoires mais également par sa dynamique marchande forte. Cette dynamique est caractérisée par un lieu particulier : son marché quotidien, le marché de Plan Cabannes.

« La fréquentation régulière d'un espace comme le Plan Cabannes permet aux immigrés de retrouver un « chez-soi », eux à qui la société française n'accorde pas une réelle égalité de droits des citoyens. » (Prat, 1995, p.9)

Cette implantation n'a rien d'anodin. De tous temps, les faubourgs ont fait office de passage : ils accueillent ceux que la ville refuse et deviennent donc les réceptacles des différentes vagues migratoires (Faure, 1998, p.12). C'est en les analysant que l'on peut comprendre de manière plus claire l'histoire de la ville.



Fig 10. A partir de 1924, date officielle de la création du marché du Plan Cabannes, les charrettes des vendeurs étaient remisées place Salengro



Fig 11. Plan de masse actuel du quartier

« Au lendemain de la second guerre mondiale, Montpellier n'est que les vingt cinquièmes villes françaises, sans ambition ni projet, en pleine stagnation économique. Or, brusquement, en moins de trente ans, elle devient la septième ville de France, à égalité avec Bordeaux. Ne serait-ce là que le feu de paille ou, au contraire, période de décollage vers un nouvel apogée ? »

Raymond Dugrand, adjoint à l'urbanisme
(Ferras et Volle, 2002, p.80)

La ville de Montpellier ne connaît jusqu'à présent qu'une croissance modeste, voire de temps à autre des périodes de reculs. En 1962, Montpellier connaît une nette accélération de sa croissance démographique. Et à partir de cette date, son rythme moyen de croissance ne s'est jamais affaibli avec une moyenne de 1,2 % par an. Cette croissance exponentielle provoquera même un gain total d'habitants de plus de 75 % entre 1962 et 1999. (Laurens, 2003, p.2)

« L'arrivée massive de cette population nouvelle n'aura pas simplement comme effet d'augmenter la démographie de la ville et son étalement sur le territoire mais cette population nouvelle va alors apporter « un dynamisme et un accent à la ville »

Catherine Unac, 2022

Choc des années 1960 : explosion démographique

Arrivée des rapatriés d'Algérie et construction de la Paillade

Les années soixante correspondent au début de la décolonisation pour la France. Et le sud de la France est confronté à un défi majeur : l'accueil de milliers de rapatriés d'Algérie.

Les communes doivent trouver des solutions pour le logement de ces derniers. Dans les villes comme Marseille et Toulouse, les arrivées peuvent s'avérer compliquées étant donné le manque d'espace sur le territoire. Il en est de même pour la commune de Nîmes. Son territoire fortement industrialisé ne laisse que peu de place pour la construction d'espaces de logement.

C'est alors que le territoire montpelliérain prend tout son sens. En effet, Montpellier est toujours cette petite ville dense entourée de champs agricoles. Cette disponibilité foncière permet de la distinguer de ces voisines : « le développement de la ville peut être organisé au sein d'un seul périmètre, vierge de toute urbanisation ou presque, qui ne souffre à proprement parler d'aucune discontinuité ». (Volle et al., 2010, p.42)

Dans la même logique, cette période d'arrivée massive de rapatriés correspond également à une phase de récession viticole. Les propriétaires fonciers, viticulteurs, voient le rachat de leurs terres viticoles pour les transformer en zone urbanisées, d'un bon œil. Et effet, ils engrangent ainsi à la fois la prime d'arrachage et la plus-value de cessions des terres liée à l'urbanisation. » (Perrin et al., 2013, p.3). Les rentiers viticoles se muent alors en rentiers fonciers.

« De ce fait, la rente agricole caractéristique des liens entre villes et campagnes du Bas-Languedoc pendant de nombreuses années, liée à l'essor du vignoble, disparaît au profit d'une rente foncière urbaine » Raymond Dugrand, 1963 (Laurens, 2003, p.2)

Avec l'arrivée de 30 000 Pieds-Noirs, 4 000 Harkis et 3 000 Algériens à Montpellier, la ville devient le deuxième pôle d'accueil des rapatriés après Paris. Le choc démographique qui s'ensuit représente un défi majeur pour le maire, François Delmas. (Chevalier, 2014, p.6)

Pour répondre au besoin d'hébergement massif, le maire et son adjoint à l'urbanisme décident la construction de grands ensembles au nord de Montpellier. Sortent alors de terre, des quartiers situés sur les anciens terrains agricoles tels que : Le petit Bard, Cévennes, Lemasson, mais surtout le quartier emblématique de cette époque : La Paillade.

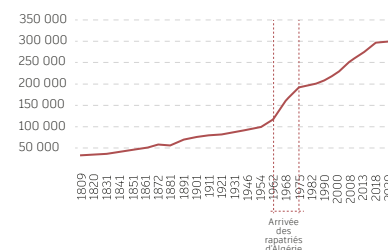


Fig 12. Evolution démographique de la population montpelliéraine

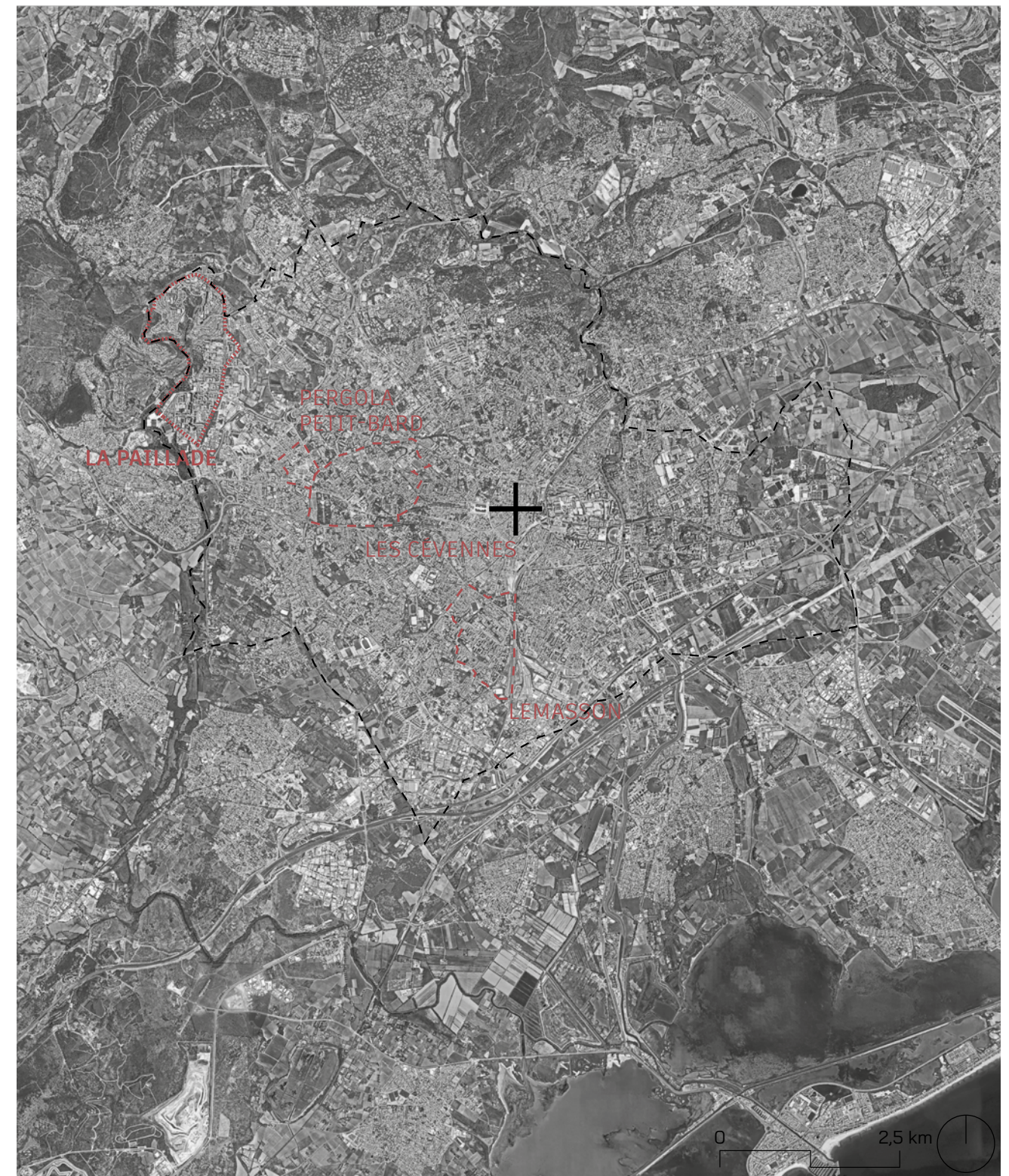


Fig 13. Vue aérienne de Montpellier localisant les quartiers de la Paillade, Pergola-Petit-Bard, Cévennes et Lemasson.

L'histoire de la Paillade est avant tout celle d'un quartier imaginé de toutes pièces dans le but unique de répondre rapidement à un besoin de logement important.

L'idée est de construire sur une bande de garrigue de 225 hectares un quartier composé de barres et de tours pouvant accueillir jusqu'à 35 000 personnes.

Le terrain est acheté à la famille de Baroncelli en ce début de l'année 1962 par la société d'équipement de la région de Montpellier, la SERM. Cette société d'économie mixte créée une année auparavant par la mairie de Montpellier a pour but d'unifier l'urbanisation de la ville.

Une condition subsiste lors de l'achat de ce terrain, la famille souhaite garder la jouissance de son château, autrement dit, de sa Folie. L'accord est conclu et les travaux débutent en janvier 1964. Le 15 avril 1967 les premiers habitants prennent possession du quartier.

Situé à 6 km du centre-ville, ce nouveau quartier est divisé en deux parties. Au sud, on retrouve le quartier de La Paillade et au nord le quartier des Hauts-de-Massanes. Ces deux sous quartiers sont liés par un espace intermédiaire : l'espace commerçant de Saint Paul.

Ces deux quartiers sont architecturalement très variés. Au nord, se trouve principalement des habitations individuelles, la majorité du temps, des maisons mitoyennes. Alors que le quartier sud est composé de barres et des tours d'immeubles collectifs. Ces tours et ces barres sont agencées de manière à avoir en son centre un grand mail piéton.

Dès la planification, il était essentiel pour le maire, que ce quartier qu'il voulait novateur, soit un espace agréable à vivre pour ces habitants.

« Pour l'avenir, je voudrais ajouter d'ailleurs à cet égard que si les collectivités, la société d'équipement, la ville et l'Etat dans certaines circonstances peuvent apporter et apportent leurs concours matériels sous forme de réalisation d'équipement. Il est important de garder en tête que cette ville, qui est en fait un quartier de Montpellier et qui doit rester un quartier de Montpellier, ne vivra que tout autant que ses habitants voudront qu'elle vive. » François Delmas (INA, 1972)¹



Fig 14 . Une du Midi Libre du 19 mars 1962



Fig 15. Domaine de la Paillade



Fig 16. Château de la Mosson sur la commune de Celleneuve



Fig 17 .Vue aérienne du quartier de la Paillade à la fin de sa construction

Un critère important a donc été la question des espaces extérieurs mais également de la connexion à l'environnement. Le mail du quartier sud était déjà un exemple de cette volonté mais pas seulement. En effet, ces deux sous quartiers suivent le cours de la Mosson, une rivière. Lors de la planification de ce quartier, les architectes ont fait le choix de préserver au maximum les espaces verts et l'accès à la rivière afin de permettre un meilleur cadre de vie aux habitants. Au centre des Hauts-de-Massanes, on retrouve même un lac artificiel, le lac des garrigues, entouré d'un grand parc, tous deux permettant également la régulation de l'impact des inondations régulières de la Mosson.

Un autre point important était la question de la mobilité. Le quartier, bien qu'excentré et densément peuplé, devait pouvoir répondre aux besoins de ses habitants sans se retrouver en vase clos et sans communication avec Montpellier. Dès l'arrivée des premiers habitants, un groupe scolaire ouvre ainsi que des lignes de transports en commun assurant le lien avec la ville. De même, ce quartier devait avoir des accès privilégiés aussi bien à la culture qu'au domaine sportif, tout comme s'il avait été plus près de Montpellier. Le théâtre Jean Vilar mais également plusieurs gymnases, un palais des sports, des cours de tennis, un centre nautique et une base nautique vont suivre la progression de la construction de la cité.

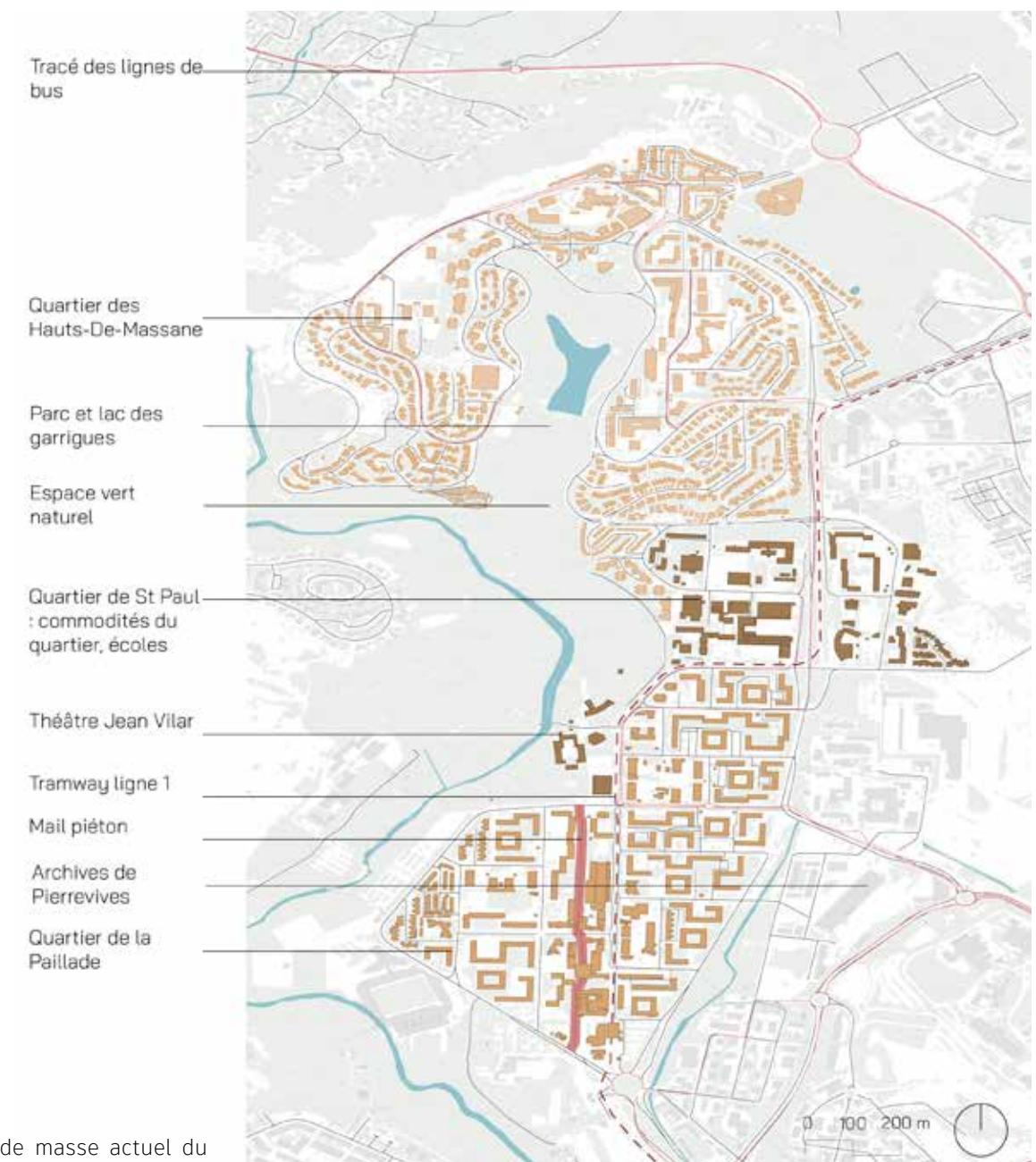
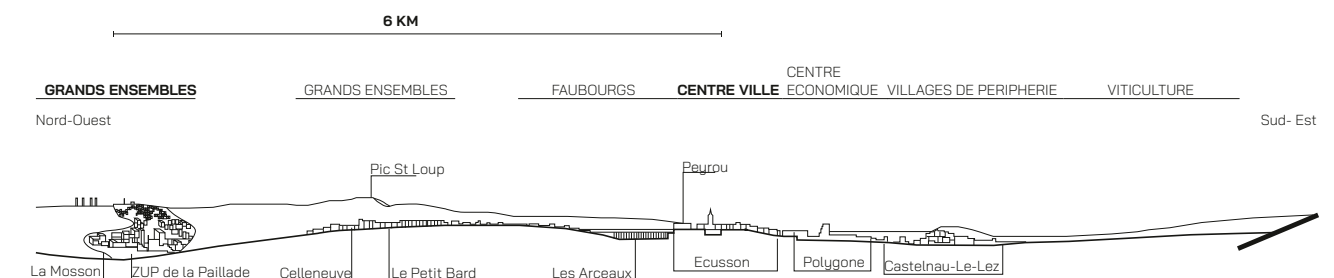


Fig 18. Plan de masse actuel du quartier

Fig 19. Coupe montrant la distance entre la Paillade et le centre-ville



Plan Racine et construction de la Grande Motte

A la fin des années 1960, l'essor du tourisme de masse est à l'origine de la mue du territoire montpelliérain avec la nécessité d'aménager et de repenser le littoral : c'est la baléarisation du littoral qui génère un troisième accroissement démographique.

En effet, à la période de l'entre-deux guerres, le gouvernement français bascule pour laisser place à un gouvernement d'un genre nouveau : Le Front Populaire. L'accession au pouvoir de ce dernier est alors synonyme d'avancées sociales avec notamment les congés payés. Avec l'avènement de l'automobile, après la Seconde Guerre Mondiale, des millions de français peuvent, dès lors, partir en vacances (Prelorenzo, 1999, p.5). Le tourisme de masse est né.

Or, très rapidement, le gouvernement constate que le littoral méditerranéen est exploité à des fins touristiques seulement sur la côte d'Azur. En effet, le littoral languedocien n'est à cette époque qu'un espace marécageux peuplé de moustiques.

« Or, il faut l'avouer, il (le train de Palavas) faisait en été son plein de moustiques en bordure des étangs. » (Gaches, 1972, p.91)

Partant de ce constat peu reluisant, le gouvernement décide de mettre en place le Plan Racine en 1963 avec comme objectif de transformer le littoral languedocien en un espace touristique.

Deux types de transformations urbaines sont issues de ce plan. D'une part, la revalorisation « du doublet balnéaire » dont se sont dotés très tôt les villes languedociennes telles que Palavas et Carnon pour Montpellier. L'idée étant que la ville ait un pied balnéaire.

D'autre part, la création de toute pièce de stations nouvelles avec des grandes capacités d'accueil dessinées pour permettre l'accroissement du tourisme dans la région, telle que la Grande-Motte.

Ces dernières permettent alors de relancer à la fois le « chapelet balnéaire » de la grande ville située à proximité mais également de la grande ville elle-même.

« On était contre le tourisme dans la mesure où il symbolisait une série de gens qui venaient nous piquer le soleil, qui venaient nous piquer le poisson ! » (Chevalier, 2014, p.7)

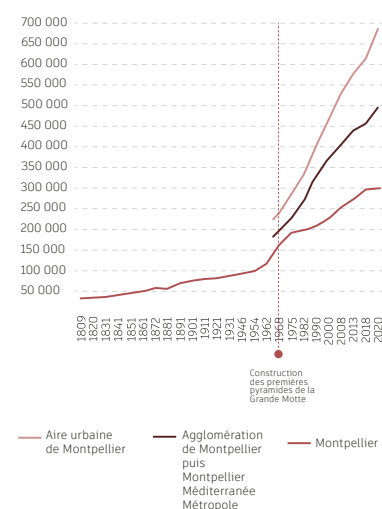


Fig 20. Evolution démographique de la population montpelliéraine



Fig 21. Vue aérienne du chapelet balnéaire de Montpellier

Pour permettre cette transformation du littoral languedocien de nombreux travaux sont mis en place. La première étape est celle de l'assèchement des marais environnants afin de créer des stations nouvelles entièrement dédiées au tourisme de masse.

Lors de la mise en place de cette politique, la plupart des décisions sont prises par les administrations parisiennes sans consultation des élus locaux et des populations qu'elles concernent. « Tout se passe comme si l'avenir de leur région échappait dans un premier temps aux languedociens pour être confié aux représentants des intérêts de la nation tout entière. » L'existence d'une « vieille tradition méditerranéenne » n'est que peu prise en considération par les aménageurs au moment de la création de ces stations. Ils voient le Languedoc comme « une terre de conquête ou tout est à créer. » (Prélorenzo et Picon, 1999, p.33)

« Lorsque que je suis arrivé dans cette région, je me suis demandé si j'étais bien en France. Je me suis retrouvé dans un pays réellement sous-développé. En fait, la province française était, dans beaucoup de secteurs, sous-développée. »
Jean Balladur¹

Le projet est porté par Jean Balladur, il imagine une architecture forte avec une identité bien ancrée qui permettrait de bien la caractériser. L'idée de la Grande Motte avec ses célèbres pyramides est lancée.

« Avec ses pyramides et ses plages, la Grande Motte jouit d'une incontestable notoriété, en France comme à l'étranger. » (Prélorenzo et Picon, 1999, p.5)

C'est en 1967 que le port de la Grande Motte et en 1968 les premières pyramides sortent de terre. (Chevalier, 2014, p.7)

Le plan de la Grande Motte est alors pensé de manière à être décomposé. En front de mer, on retrouve des pyramides, dont la plus grande est un clin d'œil au territoire montpelliérain et aux Cévennes, représentant le Pic St Loup en miroir. Au plus près des étangs, au nord de la ville, on retrouve des villas ayant pour objectif d'accueillir une population plus pérenne. Dans cette logique précurseuse, la majorité des espaces de la Grande Motte sont pensés piétons afin que les vacanciers puissent déambuler

¹ Cité par Prélorenzo, Claude, et Antoine Picon. *L'aventure du balnéaire: la Grande Motte de Jean Balladur*. (Collection Eupalinos. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999), 50



Fig 22. Timbre vantant les mérites du Languedoc Roussillon

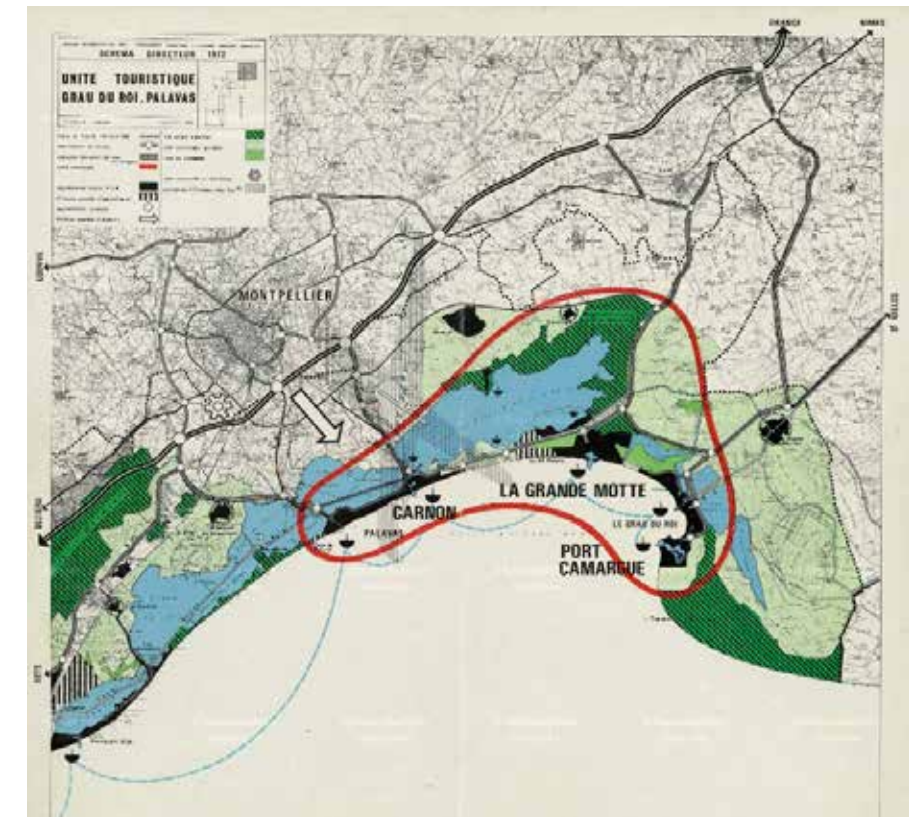


Fig 23. Schéma directeur du Grau du Roi, 1978

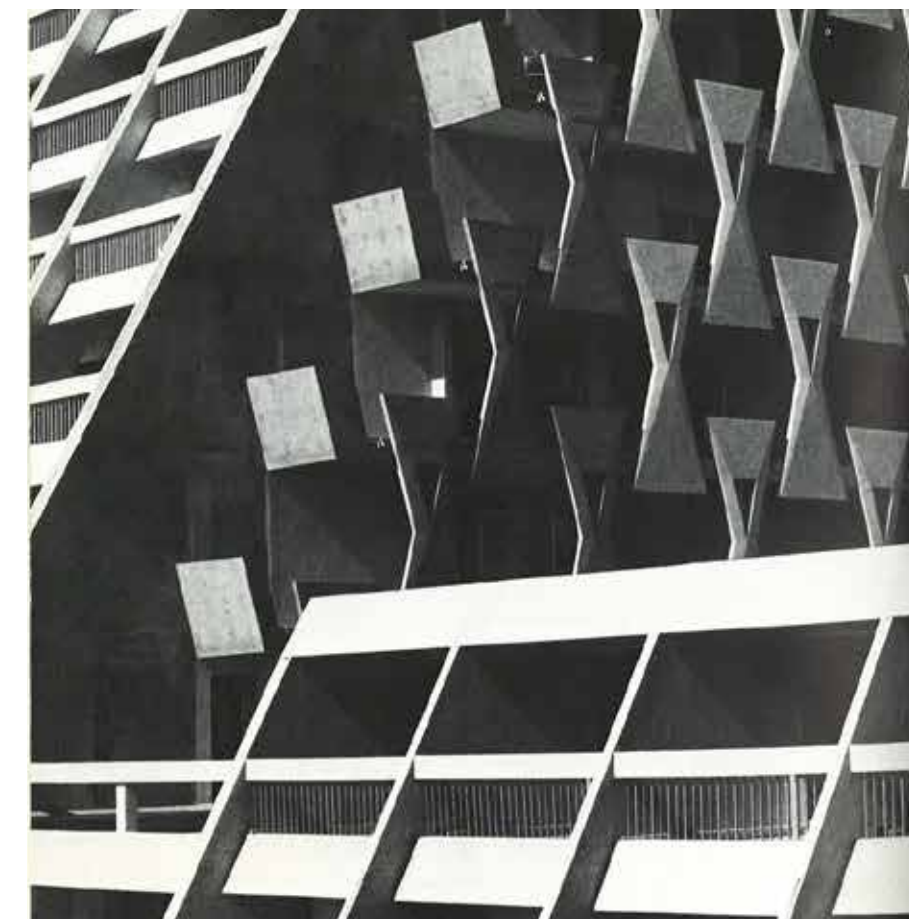


Fig 24. Photo d'une pyramide de la Grande Motte

de manière facile et sans encombre dans le dédale de ses rues.

« Un vaste espace touristique national et européen commence à se dessiner, qui influe sur l'attractivité de Montpellier » (Chevalier, 2014, p.7)

L'objectif, par la construction de la Grande Motte, était de créer une ville de toutes pièces avec ses infrastructures culturelles, culturelles et sportives. Les concepteurs voulaient qu'elle « soit autosuffisante sur tous les plans », qu'elle « bénéficie du voisinage de Montpellier sans en dépendre ». L'idée d'en faire une « ville satellite » comme le sont Palavas et Carnon, n'était pas permise. (Prélorenzo et Picon, 1999, p.62)

La mise en place de cette initiative introduit alors sur le territoire montpelliérain un nouveau type de population : les vacanciers avec le tourisme de masse. Avec leurs modes de vies, le territoire doit alors faire face à des enjeux nouveaux : une affluence spasmodique aussi bien entre les saisons touristiques que les week-ends.

Le territoire de Montpellier subit une variation de pratiquement 1 million de personne entre l'été et l'hiver. (Prélorenzo et Picon, 1999, p.1) Cette caractéristique devient alors essentielle dans la planification du territoire.

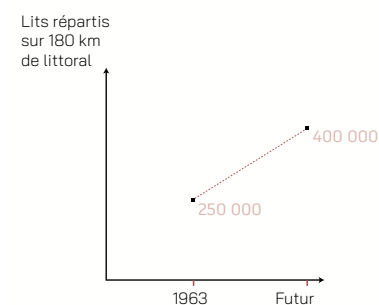


Fig 25. Evolution de l'augmentation du nombre de lits répartis sur le littoral

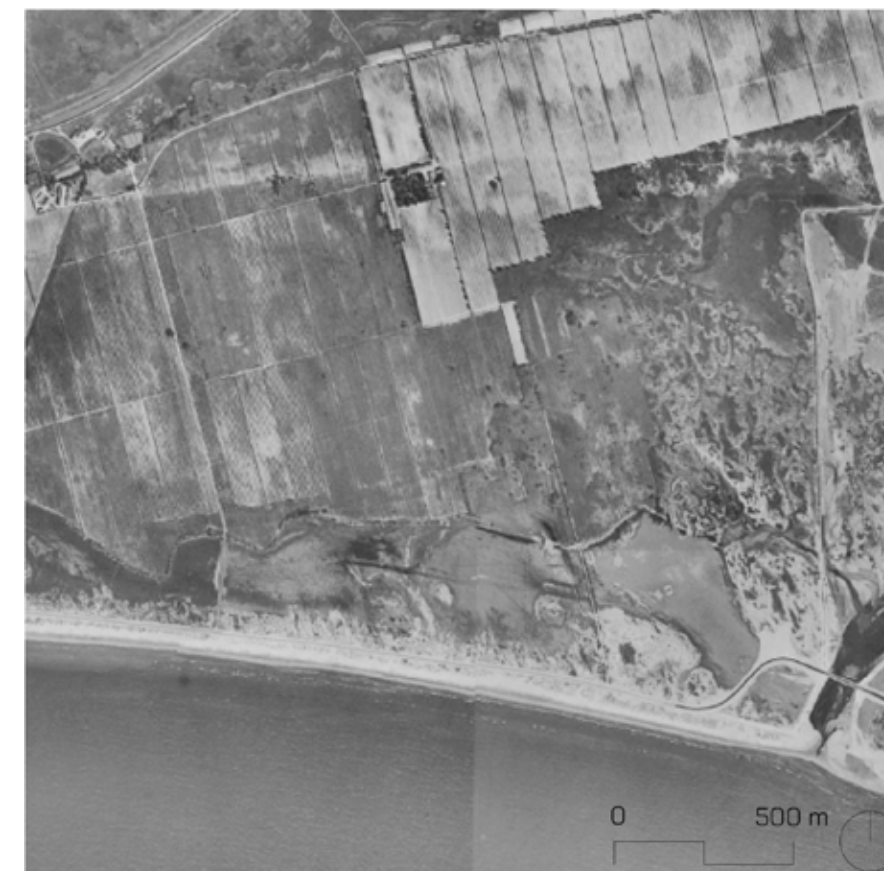


Fig 26. La Grande Motte en 1953



Fig 27. La Grande Motte de nos jours

« Longtemps « sous-produit azuréen », le Languedoc-Roussillon dépasse désormais sa voisine (Nîmes) et se situe au premier rang national avec une progression de population trois fois supérieure à la moyenne française (4). Or les soldes naturels sont négatifs dans les Pyrénées-Orientales, l'Aude et la Lozère, l'Hérault et le Gard gagnant 6 000 et 2 000 habitants par excédent des naissances depuis 1975 ; il s'agit donc d'une croissance importée. » (Ferras, 1983, p.17)

Ainsi, de cet accroissement démographique, sont nés ces espaces excentrés du centre-ville. Ceux-ci, autosuffisants construits pour une population bien précise, ne semblent plus aux goûts des responsables politiques et des habitants du territoire.

Avec les élections municipales de 1977 qui se profilent, les résidents souhaitent un développement plus ambitieux que celui amorcé jusqu'à présent et plus en accord avec les préoccupations culturelles et sociales auxquelles les habitants aspirent. Dans ce contexte « où de profondes mutations exogènes affectent durablement la ville » (Chevalier, 2014, p.5), Georges Frêche arrive avec un slogan nouveau « Changer la ville, pour changer la vie ». Un slogan qui démontre aux électeurs, l'intention de Georges Frêche de changer de modes de planification de la ville. (Chevalier, 2014, p.7)

« Montpellier la surdouée, en avance... Inspirée... Nature. Montpellier s'installe dans le troisième millénaire. En l'an 2000, l'intelligence ne sera pas uniquement artificielle. »

« Aménager la ville pour aménager la vie »

Slogans des campagnes publicitaires des années 1985-1990.

« Montpellier la Surdouée »

Mutation en technopôle et arrivée des premiers cadres

Montpellier, telle qu'elle est pensée par Georges Frêche et son prédécesseur François Delmas cherche à attirer une population créatrice d'emploi. Elle cherche donc l'implantation d'entreprise et avec une petite préférence pour les grandes entreprises mondialisées.

La ville s'engouffre dans la brèche « des nouvelles technologies, de l'industrie et la recherche médicales et pharmaceutique. » (Perrin et al., 2013, p.3). Et dès les années 1980, « Montpellier la Surdouée » naît. La viticulture, qui a porté la ville pendant des décennies, est délaissée au profit du renouveau et de la modernité comme le sous-entend le nouveau slogan porté par son nouveau maire Georges Frêche. On ne veut plus de « ce gros rouge qui tâche » (Volle et al., 2010).¹

La première entreprise à bousculer le bassin économique montpelliérain est le géant américain IBM. En effet, le potentiel de recherche et d'enseignement scientifique de Montpellier avec ses 20 000 étudiants déjà sur place va permettre l'implantation de l'entreprise dans la cité méditerranéenne en 1964. (Chevalier, 2014, p.7)

L'implantation d'IBM va alors donner le « la » à la technopole Montpelliéraine. A partir des années 1980, les décideurs de la ville s'appuient sur ses points forts tels que : l'université, la recherche médicale, pharmaceutique et agronomique mais également l'informatique et les nouvelles technologies. Tous ces phénomènes combinés à l'héliotropisme de la ville vont permettre l'éclosion de quartiers de recherche et d'innovations tels que Euromédecine, Agropolis, la Pompignane, le Millénaire et Héliopolis où vont se côtoyer centres de recherche, entreprises influentes et incubateurs de pépinières. (Chevalier, 2014, p.9)

L'établissement d'IBM puis le développement de la technopole vont permettre l'arrivée d'une population nouvelle sur le territoire : les cadres et les cadres supérieurs.

Avec son centre informatique de renommée mondiale, IBM va attirer de nombreux cadres avec des moyens plus élevés que les

¹ Cité par Perrin, Coline, Françoise Jarrige, et Christophe-Toussaint Soulard. « L'espace et le temps des liens ville-agriculture: une présentation systématique du cas de Montpellier et sa région ». *Cahiers Agricultures, EDP Sciences*, n°22 (2013): 3.

Le Midi Libre 13.06.2015

Et IBM lança Montpellier

Le géant américain de l'informatique, ouvert fin juin 1965, fête ses 50 ans de présence en Languedoc. Son implantation avait propulsé la ville dans une autre dimension.

Le souvenir est fort. «Qu'une entreprise comme IBM puisse s'implanter à l'époque dans une ville comme Montpellier, c'était tout simplement énorme.» Géographe reconnu, Jean-Paul Volle en garde un souvenir fort. «On peut dire que c'est l'un des éléments du réveil de Montpellier», ajoute-t-il. Nous sommes en juin 1965. Le géant américain de l'informatique fait une annonce qui va marquer : il implante une usine de fabrication de gros ordinateurs en France, à Montpellier. Trois ans après l'arrivée des rapatriés d'Afrique du nord, l'annonce sonne comme une «manifestation heureuse» pour la ville, pour reprendre l'expression de Jean-Paul Volle. C'était il y a 50 ans. Depuis, l'histoire d'IBM à Montpellier a connu de fortes évolutions.

«En 1964, IBM annonce son intention de faire fabriquer ses gros ordinateurs en Europe. Au moment même où le gouvernement français de l'époque annonçait sa volonté de développer des sites industriels hors de Paris», explique Jean-François Pachot, directeur du site IBM de Montpellier. Des études sont menées par les Américains pour choisir le lieu d'implantation. «Face à Montpellier, il y avait

Nice, Grenoble et Toulouse», se souvient Jean-Paul Volle. Le directeur du site est plus précis : «La concurrence, c'était surtout avec Toulouse.» Déjà... On connaît la suite : IBM s'implante sur ce qui était alors la campagne de la ville. Sur un champ agricole, «où, au printemps, on allait ramasser les asperges», dixit le géographe.

Ouvert fin juin 1965, le site montpelliérain rayonne sur l'une des trois zones d'interventions de l'Américain : l'Europe (hors pays de l'Est), le Moyen-Orient et l'Afrique (hors Afrique du Sud). «Il comptait jusqu'à 2 500 employés, dont 300 cadres», précise le directeur actuel. Pendant trois décennies, IBM Montpellier était la vitrine européenne du savoir-faire d'IBM en matière de gros ordinateurs. Les choses évoluent sérieusement au milieu des années 1990.

«Avant ce tournant, il fallait quatre semaines pour assembler et tester une machine. Là, il ne fallait plus qu'une seule journée. Les ordinateurs n'avaient plus que la taille d'un frigo.» Ce cap s'accompagne d'une sévère restructuration du site montpelliérain. Alors 100 % IBM, le site se transforme en parc industriel de la Pompignane. «Nous avions trop de surfaces qui devenaient inutilisables. Il fallait les rentabiliser.» Des entreprises y sont accueillies. Alstom y achète tout un bâtiment, aujourd'hui occupé par Schneider Électric.



Fig 28. Publicité 1980 pour la promotion de Montpellier

populations en place.

Avec son slogan « Montpellier la Surdouée », Georges Frêche ne vend pas seulement l'emploi dans la région montpelliéraine, il vend également la qualité du cadre de vie à ces nouveaux arrivants. En effet, la qualité de vie devient un critère d'installation prépondérant pour une population cadre, (Chevalier, 2014, p.9) et Montpellier jouit d'un environnement proche ne manquant pas de charme avec la mer à proximité et les Alpes et Pyrénées non loin. (Ferras, Volle, 2002, p.77)

Les 400 premiers cadres arrivés avec l'implantation d'IBM ont cherché à retrouver les environnements de vie qu'ils avaient à Paris notamment et par cette envie, ils vont élargir la notion de périurbanisation sur le territoire.

« J'avais mon pavillon près de Paris, je ne voyais pas l'intérêt de descendre à Montpellier. Et puis, j'ai « recyclé mon problème ». Aujourd'hui j'ai un appartement en ville, plus un pied à terre. La mer est à deux pas, la montagne à six pas, l'Espagne à quinze pas. Que voulez-vous de plus ? Montpellier, c'est une tranche de Paris. » (Volle, 1985, p.80)

« La qualité du cadre de vie, appréciée de manière fort subjective, justifie les prix les plus élevés et la dispersion de cette « ville au choix ». (Ferras et Volle, 2002, p.113)

Cette périurbanisation se crée dans les villages ceinturant Montpellier, dans les anciens villages agricoles. Les communes de Lattes et Pérols mais aussi les communes plus au nord à proximité de la garrigue valorisent alors un paysage qui, jusqu'à présent, était délaissé. A titre d'exemple, on peut citer Castelnau le Lez, Mudaison, Clapiers ou même encore Saint Gely du Fesc. (Ferras et Volle, 2003, p.77). Une aubaine pour les agriculteurs qui voient dans cette migration « l'opportunité de vendre leurs hectares de pinèdes au prix du mètre carré habitable. » (Ferras et Volle, 2003, p.113)

Les communes du Grand Montpellier voient alors exploser leur taux annuel moyen de croissance. Entre 7 et 12 % de croissance pour les communes avoisinant Montpellier, atteignant jusqu'à 18,5 % pour certaines. Des petites communes telles que Teyran ou Jacou de moins de 500 habitants en 1962 dépassent les 2 000 habitants moins de 20 ans plus tard. (Ferras, 1983, p.12)

« Le périurbain correspond à un mode de vie de plus en plus dominant et prisé, entraînant un grand chambardement dans les mouvements de population, les modalités d'occupation du sol, les attentes contradictoires des nouveaux habitants qui

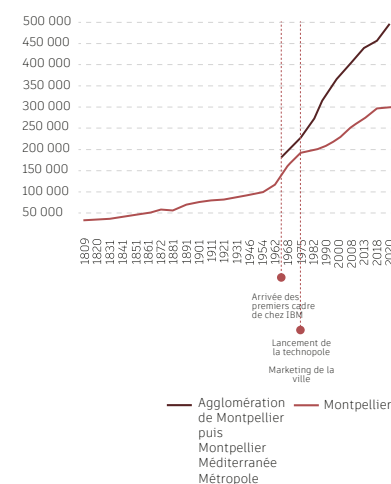


Fig 29. Evolution démographique de la population montpelliéraine

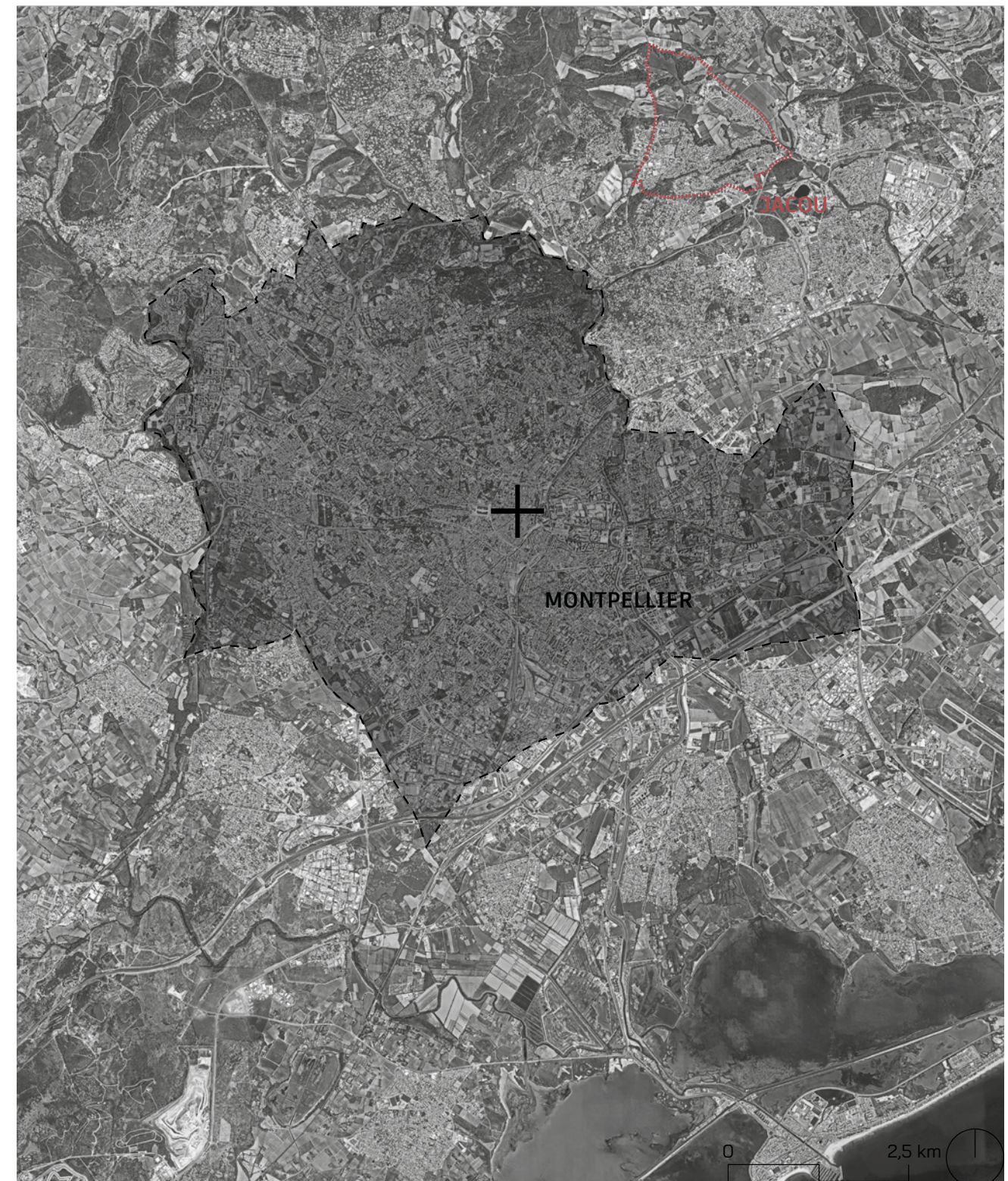


Fig 30. Carte aérienne de Montpellier et de sa périphérie

tout en recherchant la proximité avec la nature en provoquant son recul. » (Laurens, 2003, p.6) La maison individuelle devient le modèle résidentiel le plus recherché par les populations les plus aisées. Lotissement et villa individuelles fleurissent dans les anciens villages viticoles et « les ménages propriétaires et bi ou tri motorisé » deviennent « dominante sociale ». (Ferras et Volle, 2002, p.113)

On assiste à la désarticulation des anciennes structures villageoises et rurales. « Noyau ancien, lotissements compacts rajoutant un doublet qui se veut d'allure villageoise, et villas éparses qui émaillent les collines plus ou moins boisées de la garrigues ». (Ferras, 1983, p.12)

Les caves viticoles et autres *Folies* se retrouvent bientôt entourées de lotissements nouveaux. « Au fur et à mesure que le temps passe, des communes de plus en plus éloignées connaissent à leur tour des gains de population d'où l'apparition progressive de couronnes. Ainsi depuis 1990, il s'agit de communes se trouvant à plus de 20 km tandis que les communes plus proches sont toujours dans un processus de gain démographique. Les taux de croissance les plus importants se trouvent en direction de l'est et du littoral, bien que l'on observe un phénomène de rattrapage vers l'ouest. » (Laurens, 2003, p.3)

Fig 31. Jacou, 1964



Fig 32. Jacou, 1981



Fig 33. Jacou, 2001



La ville universitaire : Naissance d'antigone

Le développement de la technopole montpelliéraine est important et massif, il s'appuie sur l'héritage de la ville : les universités. Dans les années 1980, les lois de décentralisation drainent avec elles une refonte des secteurs administratifs et universitaires. Les facultés de Montpellier prennent donc le pas et attirent de plus en plus.

Les étudiants et universitaires se pressent à Montpellier qui, forte de son histoire universitaire et médicale développe son réseau d'influence universitaire. Cette arrivée est d'autant plus massive que l'enseignement secondaire accueille désormais, en grand nombre, les enfants du « Baby-boom » (Ferras, Volle, 2002, p.76). Ils seront près de trente-cinq milles à fréquenter les universités Montpelliéraines, une proportion énorme pour une ville de deux cent mille habitants.

Selon son maire : « *Montpellier est la ville de France qui possède le plus grand nombre d'étudiant par rapport à son nombre d'habitants. C'est une cité qui vit au rythme de l'année universitaire.* » (Bolloch, 1982, p.2)

« « Les jeunes « craquent » pour Montpellier titre l'INSEE. » (Ferras et Volle, 2002, p.91) En effet, l'INSEE recense qu'en 1982 et 1990, 22 % des jeunes ont changé de résidence en région et sont venus s'installer à Montpellier.

L'arrivée de nouvelle population pousse la mairie à continuer les projets ambitieux pour l'expansion de la ville. Mais cette migration, différente des vagues précédentes, amène une population avec des besoins nouveaux et les responsables de la planification urbaine doivent en tenir compte. Cette dernière a tout de même une particularité, elle nécessite un besoin accru de logement bon marché. Rompant avec son prédécesseur, Georges Frêche et Raymond Dugrand lancent de nouveaux programmes pour du logement et pour la création d'espace de travail. Tous ces projets s'inscrivent dans une même optique : celle du continuum urbain.

Apparaissent dès lors, les quartiers de logement comme Antigone et son architecture manifeste rompant avec celle du Polygone construite sous la municipalité précédente et des zones d'activités telles qu'Hôpitaux facultés au nord de la ville.

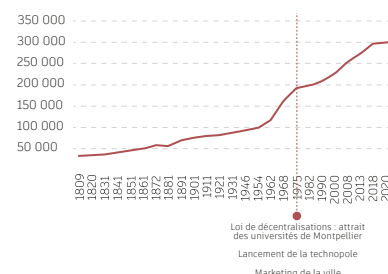


Fig 34. Evolution démographique de la population montpelliéraine

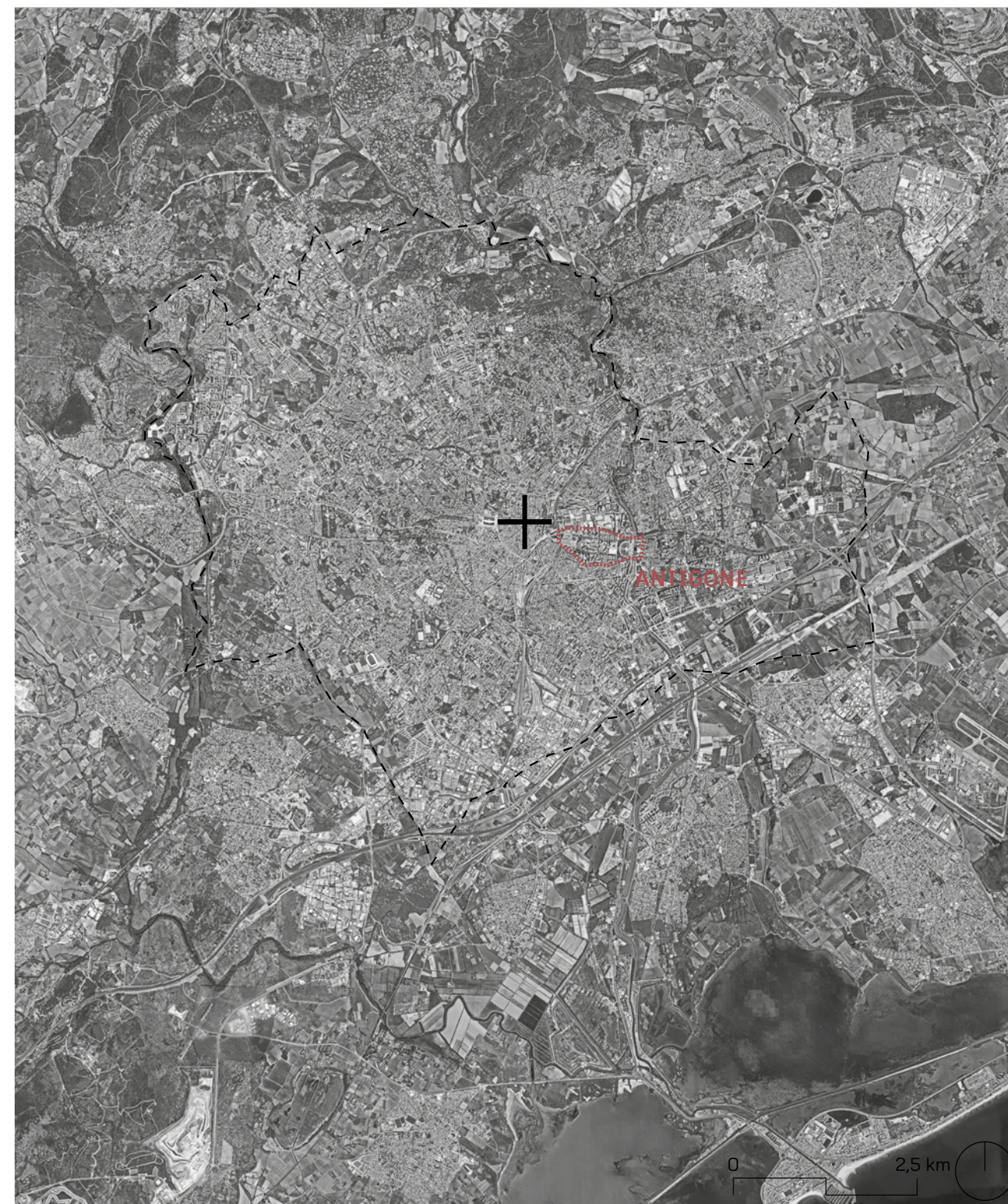


Fig 35. Vue aérienne de Montpellier avec localisation du quartier d'Antigone

En effet, en 1978, s'offre une belle opportunité à la ville, celle de pouvoir racheter les terrains militaires situés entre le Lez et le Polygone. George Frêche y voit la possibilité de redéfinir la ville. Il fait donc appel à Ricardo Bofill, architecte catalan pour y créer une ZAC, une zone d'aménagement concerté.

Sur ce terrain, les deux méditerranéens émettent le souhait de créer un quartier nouveau : un quartier qui permettrait d'accueillir cette population à revenu plus faible qui afflue. (Chevalier, 2014, p.9)

La SERM, créée quelques années auparavant, acte l'achat des terrains. Pour la première fois, la SERM ne sera pas seulement l'acheteur mais elle va contribuer à l'aménagement de ce nouveau quartier. Architecte, entreprises mais également prestataires, l'entière des acteurs qui œuvreront sur le chantier d'Antigone seront liés à la SERM. Celle-ci sera aussi en première ligne lors des attributions de logements.

Situé dans la continuité du centre-ville en direction de la mer et du Lez, Antigone a pour objectif de répondre aux besoins de logement sociaux et de logement étudiant tout en étant à deux pas du centre-ville et avec une identité architecturale. Fini les grands ensembles excentrés, « les cages à lapins » selon les dires de Georges Frêche, la ville se doit d'être moderne et phare dans son architecture. C'est ce qui sera fait, Antigone est un quartier pensé pour sa population, sur les 8 000 logements prévus par Ricardo Bofill près de la moitié d'entre eux sont des logements sociaux. On y retrouve également des plus petits logements répondant aux besoins des étudiants et proches du nouveau quartier universitaire de Richter.

Antigone se veut « monumentale, verte, socialiste et méditerranéenne » (Ferras et Volle, 2002, p.82) selon Georges Frêche et Ricardo Bofill. Ils mettent en place une architecture néoclassique qui « égrène tout au long d'un parcours piétonnier réhaussé de places et conduisant au Lez et à l'hôtel de région en majesté » et où on retrouve, des commerces, des services, des équipements culturels et sportifs tels que la médiathèque et la piscine olympique qui s'intègrent parfaitement au milieu des « immeubles à colonnes et moulures, fenêtres à pilastres, frontons et corniches saillantes en surplomb » (Ferras et Volle, 2002, p.82) qui rappelle l'identité méditerranéenne de la cité héraultaise. Cette identité n'est pas seulement visible par l'architecture des bâtiments, Ricardo Bofill veut aussi la mettre en valeur par l'incitation des modes de vies méditerranéens. Pour cela, il a



Fig 36. Publicité de Montpellier datant de 1991



Fig 37. Vue du terrain qui accueillera le quartier d'Antigone



Fig 38. Chantier d'Antigone 1983



Fig 39. Vue d'Antigone de nos jours

dessiné que peu de balcons mais de grandes places, des bancs, des arbres... autant d'espaces permettant la rencontre des habitants dans les lieux publics. (Midi libre, 2020)

« Antigone sera un quartier exemplaire, un quartier actif, vivant, animé, un quartier relié au centre-ville et aux autres quartiers, un quartier socialement équilibré... avec des logements sociaux à 500 mètres de la Comédie. »

Raymond Dugrand, adjoint à l'urbanisme, Conseil Municipal du 22 février 1980.

Les travaux débuteront en 1983 et dureront environ 10 ans.

Dans les premiers temps, ce quartier peine à être apprivoisé par ses habitants et les habitants de la ville, son entrée tournant le dos au centre-ville. Ce n'est qu'à la fin des années 1990 qu'est décidé le percement de l'Arche jouxtant le Polygone est permettant alors d'ouvrir une perspective de pratiquement 900 m. Cette ouverture va permettre de modifier les usages et les pratiques sociales en donnant un sens à la vie urbaine. (Volle, 2010, p.56)

Montpellier commence avec ce quartier sa transition vers un urbanisme de croissance.

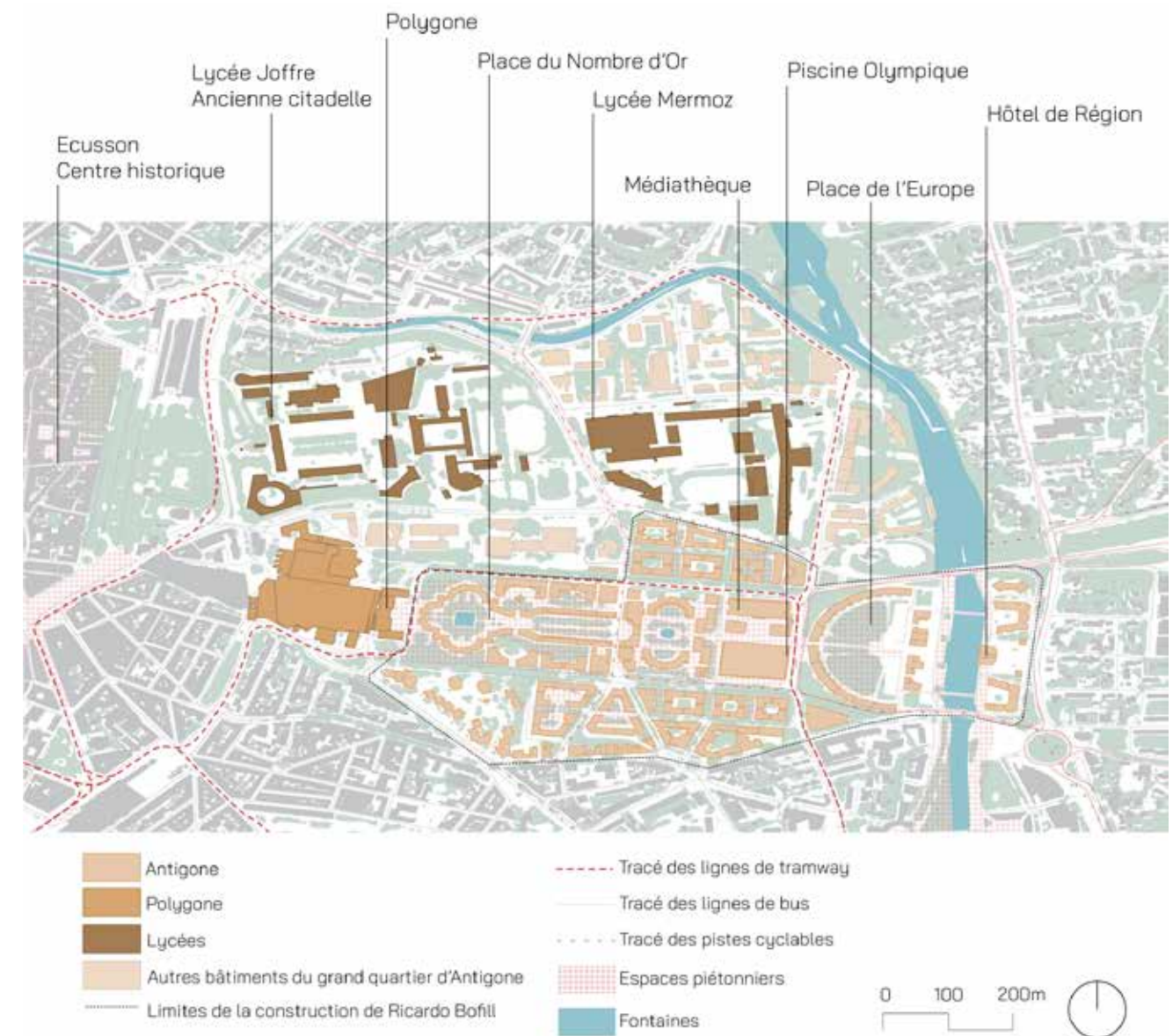


Fig 40. Plan d'Antigone de nos jours

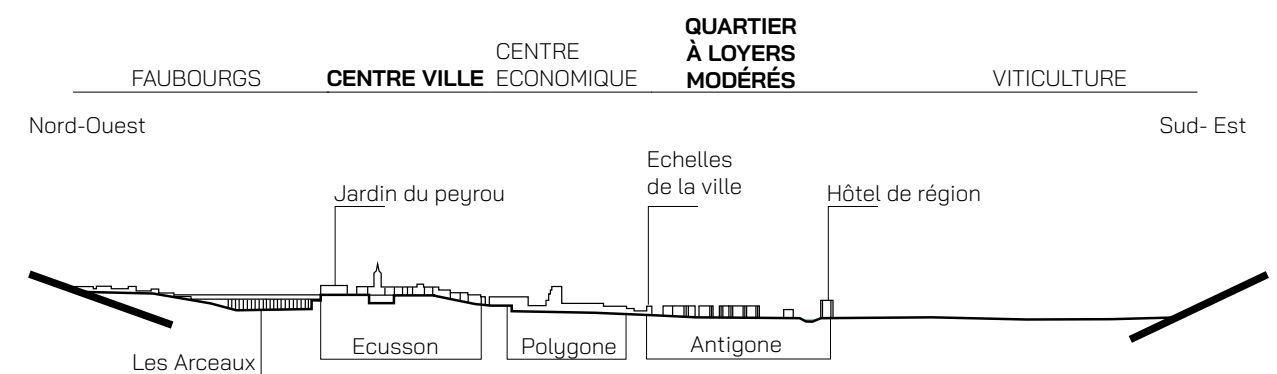


Fig 41. Coupe du placement d'Antigone au moment de sa construction

« La métropole urbanisante, moderne, dynamique, ambitieuse a pris le relais de la ville rentière, paisible, bien ordonnée, sans pour autant s'afficher identique aux autres. Montpellier cultive ses différences, y compris et surtout par la manière de se vouloir métropole. » (Ferras et Volle, 2002, p.69)

« *Ne pas perdre son sud, ne pas perdre sa méditerranée* »
Xavier Giscar, Jean Viard
Le tropisme des rivages, l'Aube DATAR 1995

La ville ambitieuse : planification et urbanisation vers la mer

Franchissement du Lez : Création de Port Marianne

A l'aube des années 2000, la démographie de Montpellier et de son district ne cessent de croître. L'image de la ville forgée par les publicités et le marketing de la ville permet l'attrait de toujours plus d'entreprises de pointe et internationale. Ces dernières drainent avec elles universitaires, salariés et entrepreneurs attirés par la qualité de vie montpelliéraine.

Cet accroissement démographique continu est pris en considération par les décideurs de la ville. Georges Frêche, lance, dès 1980, une politique de planification urbaine sur une échelle de 40 ans, conscient que l'accroissement démographique n'allait pas se stabiliser.

Si avec l'ancienne mairie, le développement de la ville était pensé de manière très localisée et avec un système de quartiers non continus, avec la coopération Frêche-Dugrand la trajectoire urbaine de la ville est complètement repensée.

Premièrement, la ville et son expansion est dessinée avec une forte ligne directrice : celle du continuum urbain. Pousser et développer la ville vers la mer. Avec le quartier Antigone, ils avaient commencé à ouvrir la voie vers le lez et la plage. Et à partir de cet instant, c'est le long de l'axe place du Peyrou, Antigone, les plages que tous les grands équipements seront pensés. (Chevalier, 2014, p.11)

« Notre idée de la ville, c'est bien le développement axial, on l'a en tête dès l'origine. Et lorsque Frêche me demande, en 1981, s'il a une chance de le voir en place, je lui réponds qu'il n'en a aucune ! Qui pouvait prévoir un tel maintien politique ? On revient toujours à cette idée gaulliste que l'aménagement ne peut se faire qu'à moyen et long terme. »

Raymond Dugrand, adjoint à l'urbanisme¹ (Chevalier, 2014, p.11)

Cette continuité axiale et ce développement vers le littoral est possible, du fait de la grande disponibilité foncière que possède la mairie grâce aux rachats des terrains agricoles et viticoles. La ville s'appuie sur cette réserve foncière pour permettre son extension et permettre l'accueil toujours aussi important de population en son sein.

¹ Chevalier, Dominique. « Raymond Dugrand et Montpellier : une relation géographique et politique ». Sud-Ouest européen. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 37 (1 novembre 2014): 11

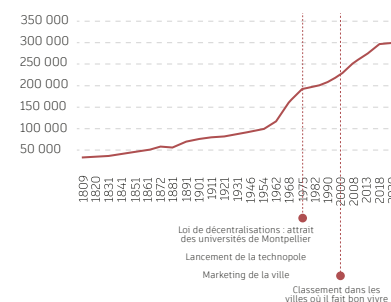


Fig 42. Evolution démographique de la population montpelliéraine

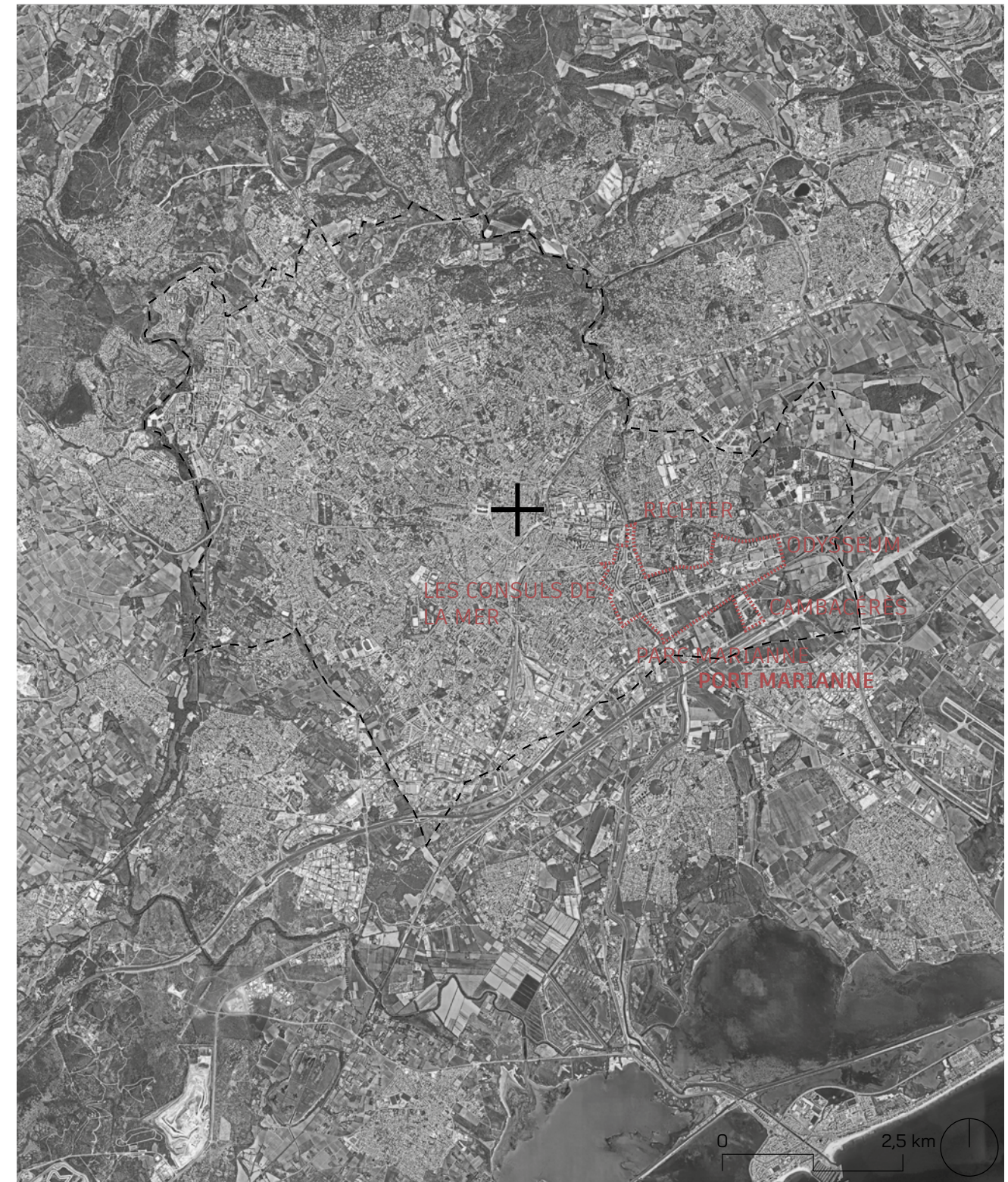


Fig 43. Vue aérienne de Montpellier avec la localisation du quartier de Port Marianne

Georges Frêche sait que cette politique ne peut se faire qu'à très long terme et uniquement si sa planification urbaine est contrôlée. Pour ce faire, le maire s'appuie sur sa société mixte, la SERM et avec elle, l'idée est de mettre en place un urbanisme de ZAC. Ces ZAC sont pensées de manières distinctes avec des architectes et des objectifs fonctionnels variés. Grâce à la SERM, sa société d'équipement comprenant à la fois capitaux publics et privés, la ville conserve un droit de regard sur l'aménagement de son territoire et peut juguler et mettre en place des variations en fonction des agendas et décisions politiques. En effet, les fonctions de la SERM s'échelonnent tout au long du processus de création de la ZAC tout en conservant même des fonctions une fois cette dernière sortie de terre pour la gestion de ce patrimoine.

« Cette méthode nous permet d'avancer sans préjuger de ce que sera la structure définitive, et de garder la maîtrise du concept jusqu'aux demandes de permis de construire et d'autorisations administratives », explique Yves Nurit, directeur de l'aménagement à la Serem.²

Le territoire peut donc évoluer avec le temps mais la SERM ne permet pas à elle seule le bon aménagement du territoire montpelliérain. Cette douce utopie nécessite donc un plan directeur à très long terme. Et dès les années 80, les terrains sont achetés pour permettre la création de ZAC à l'horizon de 20 ou 40 ans.

Georges Frêche et Raymond Dugrand planifient et inventent la ville de demain sur l'échelle de 40 ans. De ce plan directeur, plusieurs ZAC sur l'ensemble du territoire, avec une échelle de temps qui fluctue, commencent à voir le jour, aussi bien au sud qu'au nord. Certaines viennent en ajout dans les quartiers déjà existants tels que Hôpitaux-Facultés et Croix d'argent. Au sud, la planification de ces ZAC suit un projet unique : la création du quartier de Port Marianne.

Ce quartier viendra se développer dans l'axe d'Antigone en traversant le Lez. Il est alors la figure de proue de Georges Frêche. Faisant le lien entre le passé de la ville et son futur qui se veut moderne, elle permet la prolongation de Montpellier vers la mer. La place de la comédie ne sera plus une frontière de la ville, au contraire même, elle deviendra le cœur battant de la cité (Zisman, 2000, p.489).

« Montpellier est une ville portuaire sans port » (Zisman, 2000, p.491)

² Cambau, Rémi, Nora Hachache, Laurent Miguët, Bertrand Escolin, Jean Lelong, Florence Elman, et Nathalie Bougeard. « Montpellier Odysseum, un complexe à l'américaine ». *Le Monde*. www.lemoniteur.fr, 13 novembre 1998. <https://www.lemoniteur.fr/article/montpellier-odysseum-un-complexe-a-l-americaïne.1618629>.

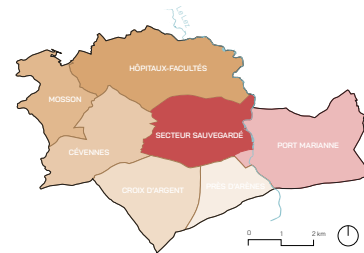


Fig 44. Plan des quartiers de Montpellier

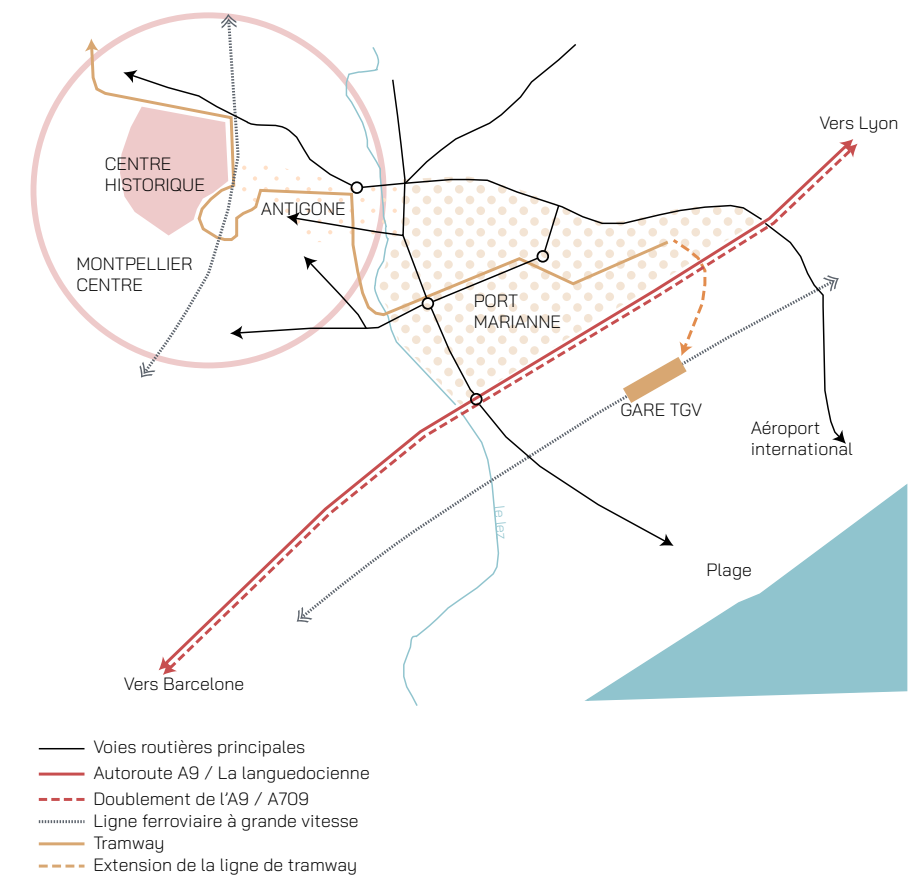


Fig 45. Port Marianne : connexion avec la mer

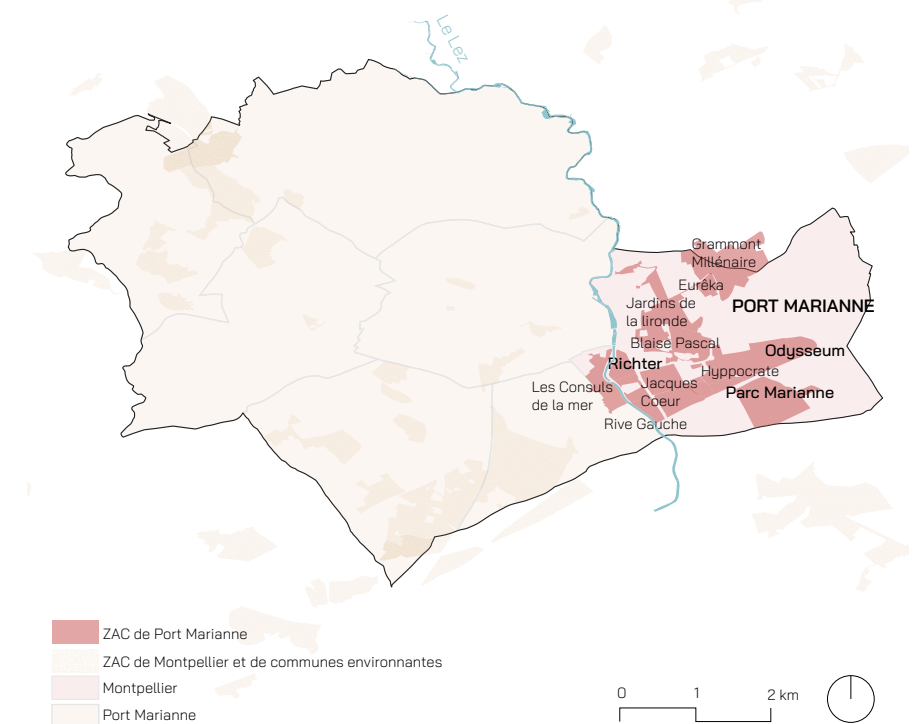


Fig 46. Plan des quartiers de Ports Marianne

Port Marianne et ses ZAC la cité nouvelle

Cette immense programmation urbaine est décomposée en plusieurs ZAC qui verront le jour dans une idée d'urbanisme de croissance, telles que La Pompignane, Grammont, Les Consuls-de-Mer, Richter, Jacques-Cœur, Les Jardins de la Lironde, Parc Marianne, Rive Gauche, Les Portes de la Méditerranée, Odysseum, Hippocrate, Eurêka, République et les zones à venir comme Cambacérès. (Codomié, 2021) 3 d'entre elles ont une importance significative.

La première, la ZAC de Richter, est dans le continuum direct d'Antigone, étant simplement séparée par le Lez. C'est une des premières ZAC de l'opération Port Marianne qui voit le jour. Ce quartier, destiné à une vocation universitaire, accueille depuis 1990 la faculté de sciences économiques et une bibliothèque universitaire, l'autre faculté majeure, celle de droit, n'a finalement pas quitté l'écusson.

Ce quartier, en continuelle expansion, s'est vu accueillir au printemps 2019 l'Arbre blanc, un immeuble résidentiel de Sou Fujimoto. Création architecturale qui a fait grand bruit dans le monde et qui a permis de propulser Montpellier sur la scène internationale.

« Le creusement du Port prolonge la reconquête des basses terres sur les marges de la ville, après l'amorce, rive gauche, d'une première greffe universitaire. On y lit la ville de demain en partie port nautisme, en partie zone universitaire, en partie d'espace de loisirs et de commerces, sans cesser d'entremêler les résidences aux activités. » (Ferras et Volle, 2002, p.169)

La deuxième ZAC majeure à avoir vu le jour est Odysseum. La construction de sa première tranche débute en 1998. Ce quartier est unique à Montpellier car sa conception est « inspirée des Entertainment centers américains. » (Cambau et al., 1998). Organisé autour d'une longue rue piétonne de 700 m, liant le cinéma multiplex à un centre commercial à ciel ouvert et ponctué par quelques 7 000 places de parking, Odysseum est tout bonnement un complexe ludico-commercial. (Cambau et al., 1998). Dans la continuité des pratiques habituelles, le projet sera monté, construit et géré par le bras exécutif de la ville : la SERM. Ce quartier se veut moderne par sa conception : l'idée est de prendre en compte les « nouveaux modes de consommation engendrés par la montée du temps libre et du développement du multimédia. » (Cambau et al., 1998)

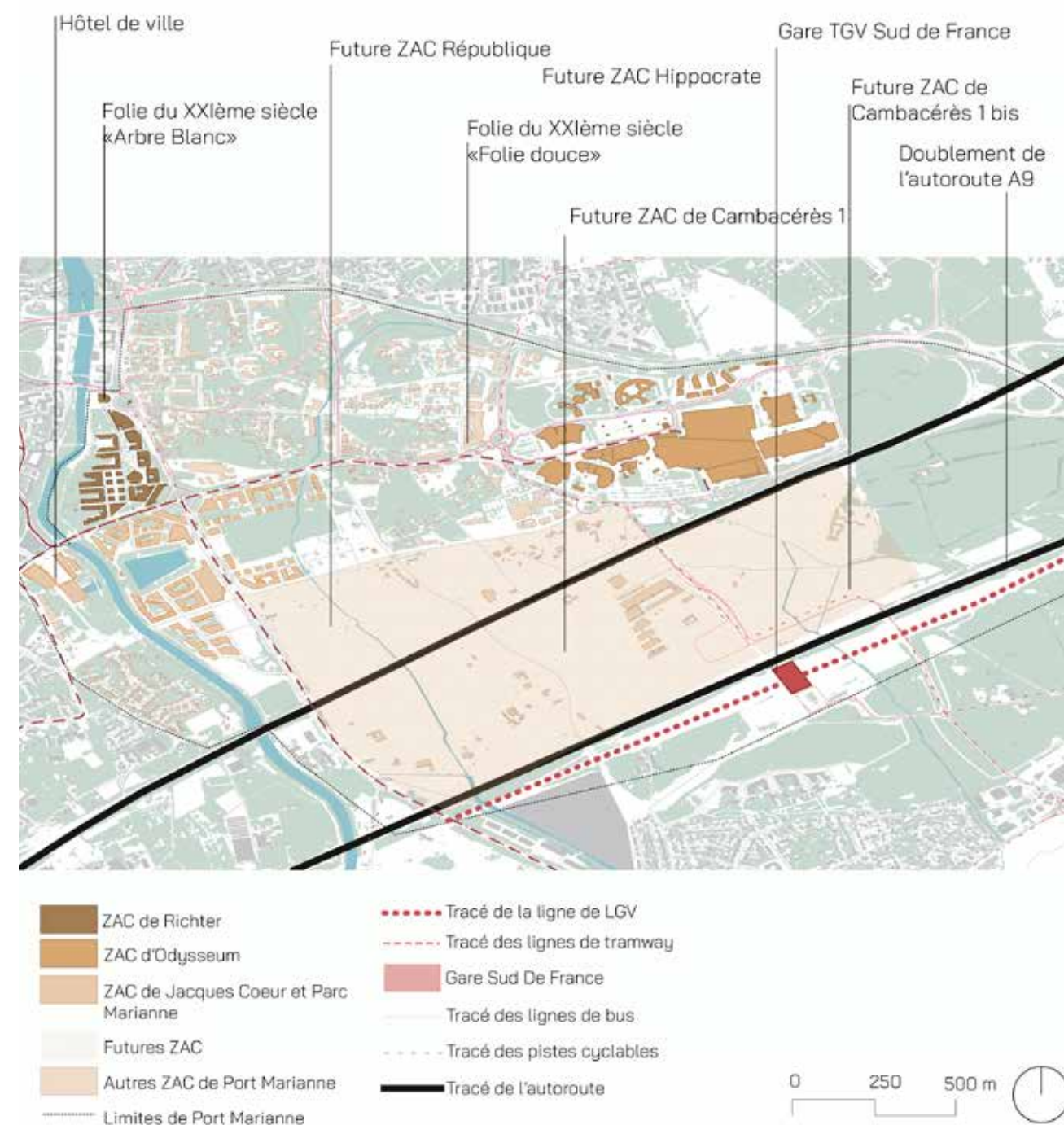


Fig 47. Plan de Port-Marianne de nos jours

La création de ce quartier est intrinsèquement liée à l'implantation du tramway à Montpellier. En effet, conscient que cet urbanisme à long terme ne fonctionnera que par un la création d'un élément de liaison entre tous ces espaces, un système de transport fort tel que le tramway semble indispensable. L'urbanisme de ZAC engendre une faiblesse dans la continuité du bâti, des voies routières et ferroviaires. Le continuum urbain voulu par Georges Frêche n'existe uniquement de manière géographique. La mise en place du tramway est la meilleure réponse pour pallier cette problématique selon les décideurs de l'époque.

« Dans la mise en place de Montpellier, dès 1984, on pense au tramway. »

Raymond Dugrand³

La ligne 1, mise en place en 2000, permet la connexion entre le quartier de Paillade, nouvellement appelé Mosson et Odysseum. Cette ligne dessert la ville d'est en ouest en passant par les quartiers les plus dynamiques de la ville. Elle est la plus empruntée avec une moyenne de 126 000 usagers quotidiens. Le réseau de tramway de Montpellier a été étendu et compte actuellement 4 lignes de tramway et une 5^{ème} ligne qui devrait être livrée courant 2025.⁴ Avec l'implantation du tramway, ce quartier devient donc connecté à la ville et en devient même une place commerciale forte. Frêche voit dans le quartier d'Odysseum sa proximité avec l'autoroute, l'aéroport mais veut augmenter ce pôle modal en y implantant la nouvelle gare TGV. Des terres sont réservées pour cette dernière sur les masters plan de constructions d'Odysseum et la gare TGV Montpellier Sud De France verra le jour en 2018.

Aujourd'hui en activité, cette gare est en passe de devenir l'épicentre de la prochaine ZAC montpelliéraine : Cambacérès en cours de construction dont la livraison est estimée à 2035.

Enfin la dernière ZAC de Port Marianne est celle de Parc Marianne, reliée au lez par le bassin Jacques Cœur, elle est la ZAC la plus récente et celle qui redonne un port à Montpellier. Cette ZAC, est dessinée autour d'un grand parc, le parc Charpak, et Georges

³ Cité par Chevalier, Dominique. « Raymond Dugrand et Montpellier : une relation géographique et politique ». Sud-Ouest européen. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 37 (1 novembre 2014): 11

⁴ Le réseau est imaginé en étoile avec des lignes qui traversent la ville d'est en ouest, de nord au sud. Toutes les lignes vont connecter les communes périphériques de Montpellier et traversent la ville en son centre. Elles se croisent en un point précis : la Gare St Roch.

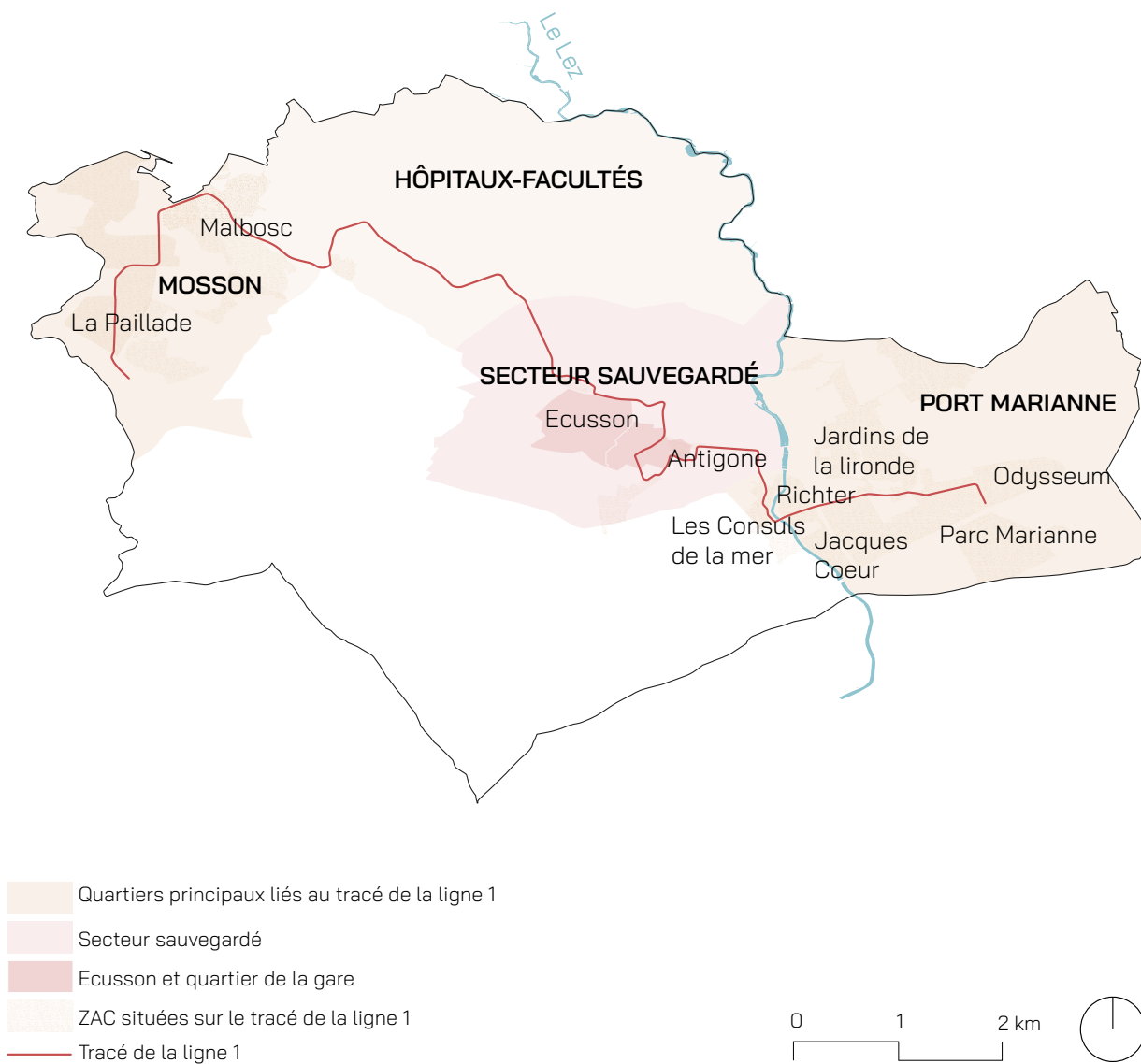


Fig 48. Connexion entre le Nord Ouest et le Sud Est de la ville

Frêche veut en faire le fleuron de Port Marianne. Il l’imagine donc comme une cité du design avec en son cœur le positionnement de le nouvel Hôtel de Ville de Montpellier dessiné par Jean Nouvel et François Fontès, nouvelle preuve de l’extension du cœur de ville vers la mer.

Pensée comme une ZAC de génération nouvelle, elle a un but franc et net : redonner de la mixité sociale au territoire montpelliérain. Un aspect essentiel quand on parle d’aménagement et de création de lieu de résidence sur cette zone géographique. En effet, l’Hérault est un des départements les plus pauvres de France⁵ et il faut prendre en considération que plus de 70% des ménages y résidant est éligible au prêt à taux 0.

Conscients que l’urbanisme par zonage tel qu’il a été réalisé pendant des années n’est plus viable, les décideurs mettent désormais au centre de la réflexion la question de la mixité sociale. Le quartier de Parc Marianne est l’étendard de cette politique. En effet, toutes les ZAC de Port Marianne sont « mixtes » dans leurs fonctions en étant destinés à accueillir des logements, commerces de proximité, équipements publics, bureaux. La mixité sociale est présente à travers un taux de 20 à 30 % de logements sociaux locatifs. (Arab, 2004, p.304)

Pour mettre en place ce système, la SERM, aménageur privilégié pour cette opération urbaine, est donc associé aux ACM Habitat, des bailleurs sociaux. La SERM préempte puis divise la ZAC en macro-lots qui seront par la suite divisés et choisis par des promoteurs régionaux et nationaux. En combinant ces deux systèmes, la diversité du parc locatif ne sera que plus grande. A Parc Marianne, la répartition est d’environ 60 % de logements sociaux et primo-accédant et 40 % de logements à prix libres vendus par les promoteurs immobiliers situés dans les mêmes îlots.

Midi Libre 12.01.2012

Montpellier : ville française préférée du New York Times !

Sur le site du New York Times, dans sa rubrique Voyage, le célèbre journal américain place Montpellier parmi les 45 sites à visiter absolument en 2012 ! Et elle est la seule ville française à figurer dans ce classement.

Le quotidien américain semble avoir retenu Montpellier pour sa richesse architecturale et cite les architectes qui ont façonné la ville et su lui donner sans doute «une renommée internationale». Jean Nouvel et François Fontès sont cités pour la nouvelle mairie, «the blue and cube-like city hall.»

Le journaliste du New York Times, Seth Sherwood, souligne également l’innovant PierresVives à La Paillade qui accueillera

notamment les archives départementales et sera inauguré le 12 septembre 2012. Un bâtiment futuriste, selon le New York Times, oeuvre de Zaha Hadid, star de l’architecture mondiale.

Enfin le réseau de tramways de la ville, peut-être «le plus sexy d’Europe» écrit Seth Sherwood. La signature par Christian Lacroix de l’habillage des lignes 3 et 4 a sans doute convaincu aussi le quotidien américain.

A la 40ème place, Montpellier figure entre les luxueux chalets de Crans-Montana en Suisse et le paradis des surfeurs de Nosara au Costa Rica, loin derrière Londres placée à la 4ème place.

5 Selon l’INSEE, l’Hérault avait un taux de pauvreté de 19,7 % en 2018.

*« La métropole urbanisante, moderne, dynamique, ambitieuse
a pris le relais de la ville rentière, paisible, bien ordonnée, sans
pour autant s'afficher identique aux autres. Montpellier cultive
ses différences, y compris et surtout par la manière de se vouloir
métropole. »*

Robert Ferras et Jean Paul Volle
Montpellier Méditerranée
2002

Montpellier ou Montpellier Méditerranée Métropole

Montpellier et sa métropole

Bien que Georges Frêche ait axé toute sa politique d'aménagement de la ville en direction du littoral, Montpellier, du fait de son implantation, ne peut gagner complètement la mer. La ville continue de s'étendre mais dans les limites de son territoire. Georges Frêche décide alors de dissoudre « le district de Montpellier », un accord qui liait les communes environnantes de Montpellier et cette dernière. En 2001, il crée la communauté d'agglomération de Montpellier. Avec cette communauté d'agglomération, la population ayant comme ville de référence Montpellier est d'autant plus conséquente. Mais quelques années après la création de « l'agglomération de Montpellier », la commune de Palavas, suivie par celle de Mauguio-Carnon et de la Grande Motte, décident quitter cet accord.¹ La progression de Montpellier vers le sud et le littoral en pâtit alors. (Chevalier, 2014, p.11)

Le 1er janvier 2015, une nouvelle forme de coopération intercommunale prend forme : la métropole de Montpellier, Montpellier Méditerranée Métropole. Ce ne sont pas moins de 31 communes qui s'y rejoignent.

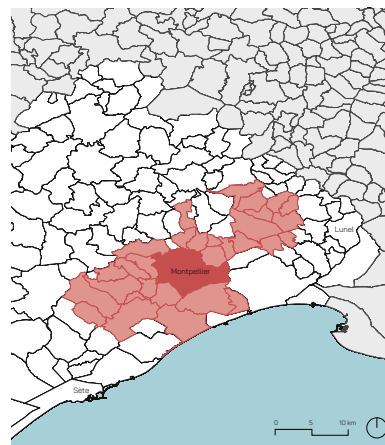


Fig 49. Carte de la métropole de Montpellier

Montpellier entre Sète et Lunel

L'aire urbaine de Montpellier, cette grande banlieue, couvre quelques 2 500 km² de Sète à Lunel avec une population de près d'un demi-million d'habitants.

Si on rapporte ce chiffre à celui de la population du Languedoc-Roussillon, on s'aperçoit qu'un languedocien sur cinq vit dans la grande banlieue montpellieraine, un ratio qui fait écho à celui du Grand Paris à l'échelle nationale. (Ferras et Volle, 2002, p.64)

Étant donné son positionnement géographique, Montpellier a toujours fonctionné avec les communes de Sète et Lunel d'est en ouest. Et dans un second temps au nord, avec la commune de Ganges. Ces communes délimitent son aire d'influence.

« En tant qu'historien, ne pas oublier que c'est Montpellier qui a créé Sète ». La dissociation, la rupture entre Montpellier et

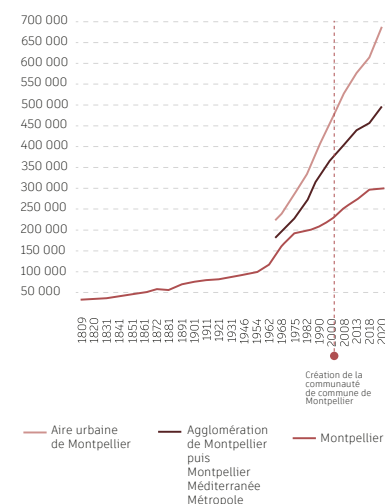


Fig 50. Evolution démographique de la population montpellieraine



Fig 51. Vue aérienne de l'aire urbaine de Montpellier

¹ Ces trois communes vont créer la communauté de commune de l'étang de l'or

Sète s'est faite avec la création du vignoble d'Algérie. Lorsque les vins d'Algérie ont commencé à arriver à Sète, la bourgeoisie montpelliéraine lui a tourné le dos. »

Raymond Dugrand²

Cette aire d'influence s'explique par les lignes de chemin de fer. En effet, de tout temps la voie de chemin de fer était essentielle pour permettre le bon épanouissement d'une ville marchande comme l'était Montpellier. La préfecture de l'Hérault était donc un nœud ferroviaire qui permettait la liaison entre les villes de Béziers, Nîmes, Sète, Lunel, Lodève et le Grau du Roi.

Or, au fil des années, la majorité des lignes de chemin de fer a fermé et aujourd'hui Montpellier se situe sur deux lignes : Barcelone-Paris marquant l'arrêt à Béziers, Sète et Nîmes et la nouvelle ligne TGV Montpellier-Paris marquant l'arrêt à Nîmes Pont du Gard.

Du fait de l'implantation de la voie de chemin de fer reliant Sète-Montpellier-Lunel, l'aire urbaine montpelliéraine n'en est que renforcée.

Ainsi, l'aire urbaine de Montpellier Méditerranée Métropole fonctionne de manière disparate. Au sud, entre Sète et Lunel, on retrouve un territoire plus dynamique qui suit l'orientation des voies de chemin de fer et de l'autoroute. Cette partie de l'aire urbaine est considérée comme active avec des communes possédant des pôles d'activités et d'attractivités touristiques et un réseau de mobilité fort avec la ligne de train. Ce territoire dynamique est compris dans territoire linéaire, portion du territoire qui s'étend entre Béziers et Nîmes. Au nord, de l'aire urbaine, on retrouve l'arrière-pays avec son paysage de garrigues. Cette partie de l'aire urbaine est majoritairement constituée de petites communes résidentielles avec peu de transports en commun.

« Aujourd'hui, habitante dans le centre-ville de Montpellier, je suis plus rapidement à Sète avec le train que dans les communes périphériques du nord de Montpellier »

Fabienne, urbaniste et habitante de l'Ecusson.

² Cité par Chevalier, Dominique. « Raymond Dugrand et Montpellier : une relation géographique et politique ». Sud-Ouest européen. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 37 (1 novembre 2014): 11

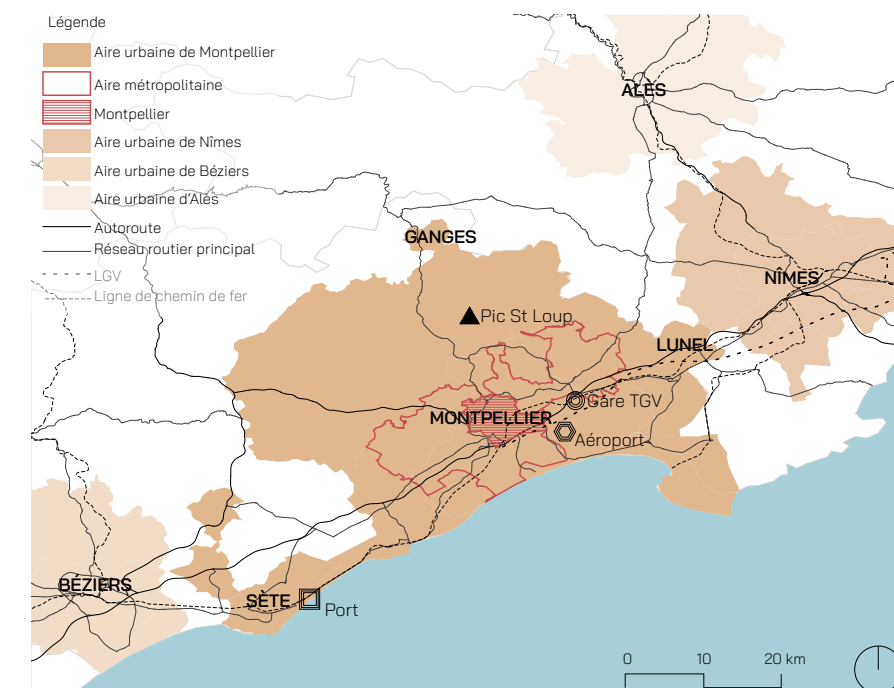


Fig 52. Aire urbaine de Montpellier et ses alentours



Fig 53. Lignes de chemin de fer 1930

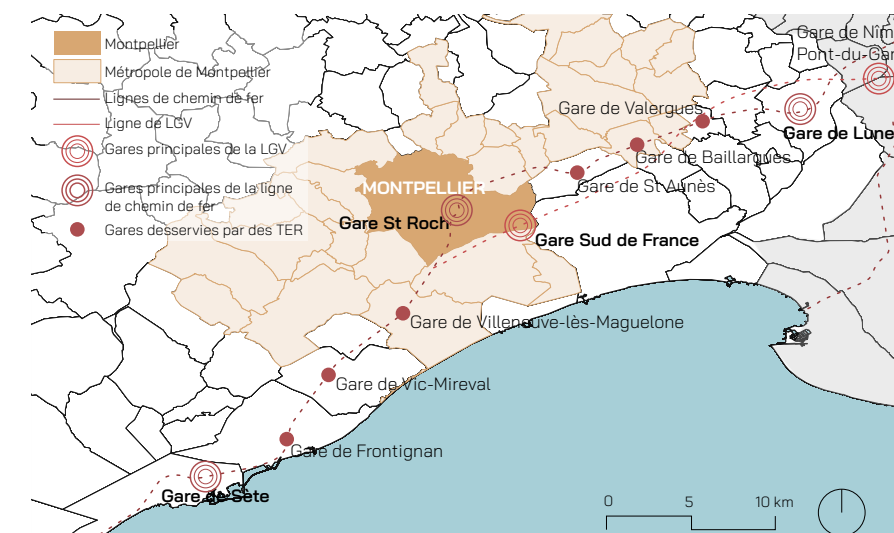


Fig 54. Lignes de chemin de fer actuelles

Montpellier sur le territoire français

A l’échelle régionale, Montpellier ne communique que peu avec ses voisines. Si Nîmes reste une partenaire, notamment par la présence d’antennes des universités montpelliéraines sur le territoire Nîmois, en ce qui concerne les autres métropoles du sud de la France, il n’y a que peu d’échanges. Héritage probable de la politique de Georges Frêche qui voulait faire de Montpellier « Capitale du Septimanie ». Montpellier et Marseille n’ont que peu de liens. Il en serait de même avec Toulouse, si cette dernière n’était pas depuis 2015 la capitale régionale.

Au niveau national, Paris est un de ses plus importants partenaires en termes économiques mais également sur le plan de la migration de population.

Du fait de sa localisation, sur la ligne de TGV Paris-Barcelone, la septième ville de France se tourne énormément vers sa cousine espagnole. Les deux villes sont d’ailleurs jumelées.

« C’est une ville ici qui regarde vers Paris. Elle n’a aucun lien avec Marseille, contrairement à ce que croient certains illuminés de la DATAR, mais on n’arrivera jamais à leur expliquer. Montpellier a des liens : un, avec Paris, deux, avec Toulouse, trois, avec Barcelone. Voilà la vérité historique sur le terrain. Le reste, c’est de l’hallucination. »

Georges Frêche, maire de Montpellier de 1977 à 2004³

3 Cité par Zisman, Anna. « Le présent aboli de la construction de Port-Marianne à Montpellier ». *Presses Universitaires de France*, Ethnologie française, 30, n°3 (2000): 491

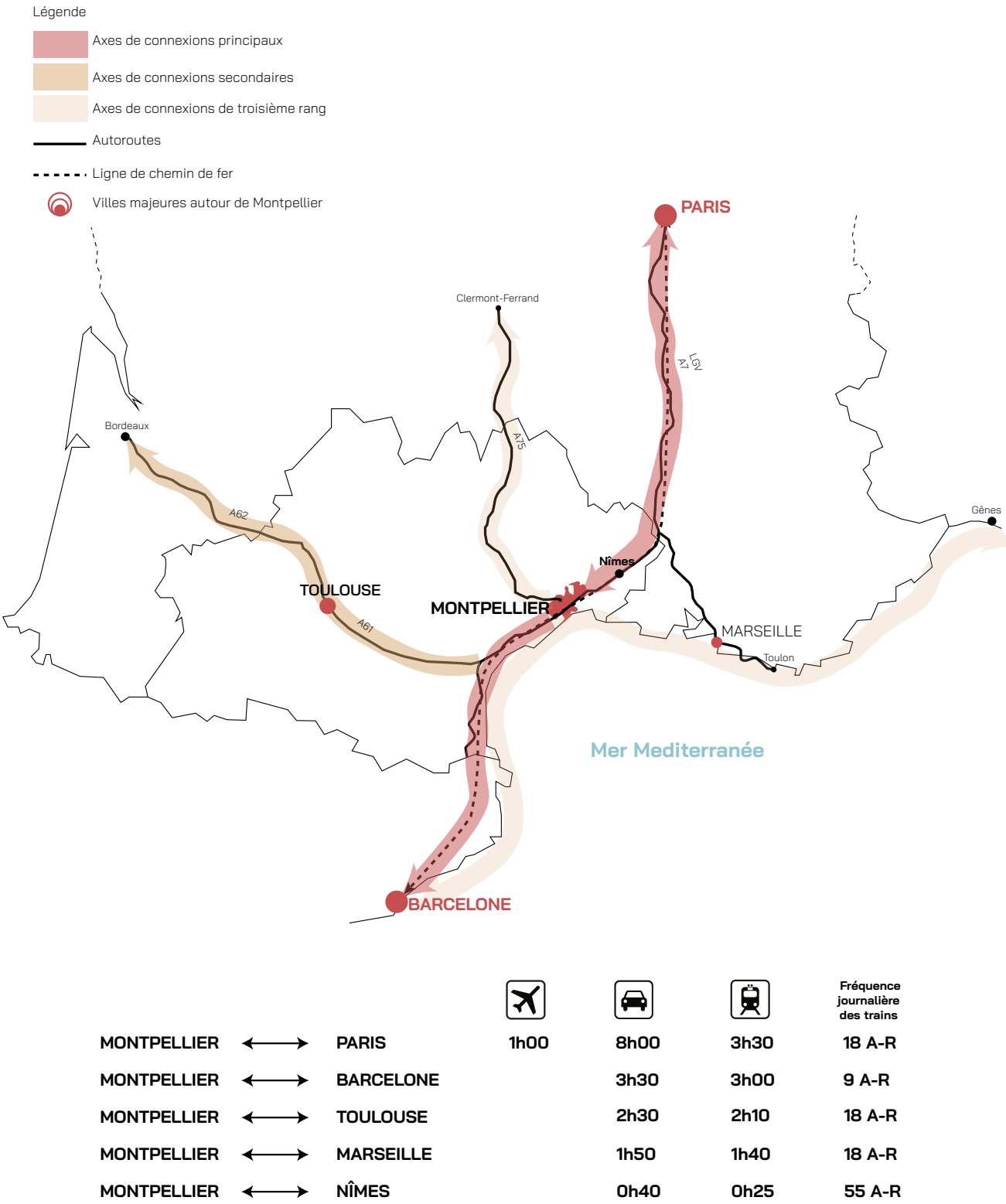
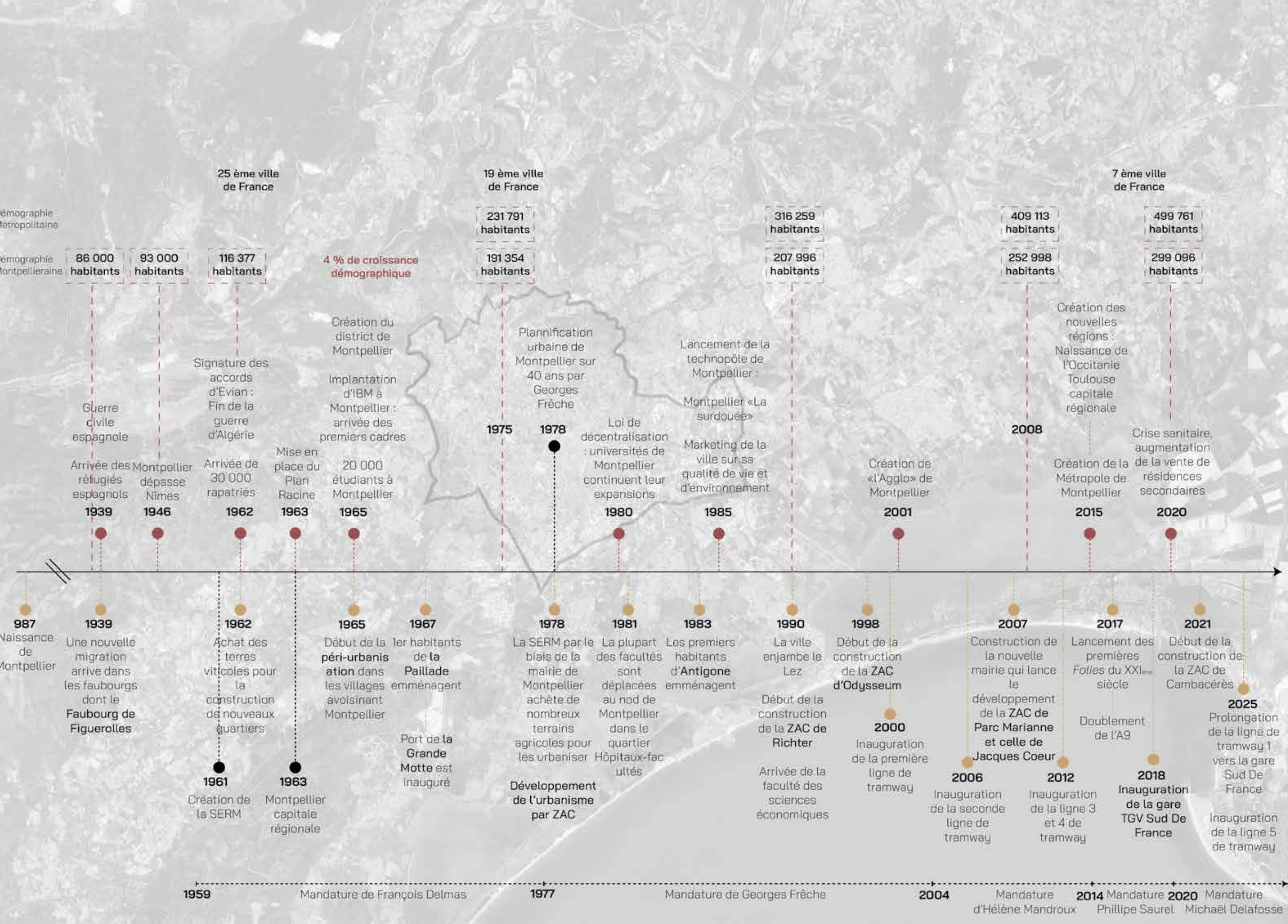


Fig 55. Connexion entre Montpellier et ses voisins au niveau national et régional



« Entre la rupture des années 1960 et le XXI^e siècle, le temps de deux générations tout au plus, Montpellier s’est confortablement installée dans une dynamique de croissance et de changement. L’image de la cité est devenue autre, forgée tout au long de discours novateurs et d’un marketing urbain tenace. Les hommes sont nouveaux issus des courants migratoires intenses liés à l’appel de l’université, des grandes administrations et des entreprises innovantes. La ville a grandi, son territoire s’est étendu au gré des opportunités foncières et de décisions publiques plus réfléchies et planifiées. »

(Ferras et Volle, 2002, p.172)

« *Je suis déchaîné, à l’image de cette ville qui n’arrête pas de bouger* »
Jérôme Savary, metteur en scène, à propos de Montpellier

MONTPELLIER ,
*IDENTITÉ D'UN
TERRITOIRE PALIMPSESTE
AUX MULTIPLES VISAGES*

Je suis arrivé avec ma mère et ma sœur au tout début de la Paillade. Les appartements étaient tout neufs. On était super heureux d’habiter là, c’était génial étant minot, on était juste à côté du grand domaine de la Mosson

Thierry, 60 ans, musicien résident à Montpellier

«Enfant d'une famille nombreuse et recomposée, il se souvient des jeux et des aventures démarrés avec quelques amis et un bout de bois. « On fabriquait des cabanes, on allait se baigner dans la Mosson. »

RABII Youssous, 36 ans, conseiller municipal (source : midi libre,2020)

Je suis arrivée à Antigone dans un HLM, plus exactement rue Poseidon. C’était génial, vous imaginez, il y avait un palmier dans la cour, impensable pour un HLM normalement. Et puis Antigone, c’était la modernité, c’était aéré, rien à voir avec l’Ecusson.

Lisa, habitante d’Antigone

Mes parents avait acheté une petite maison au Crès, au quartier de la Cadoule quand on est arrivé à Montpellier. C’était un quartier où tout le monde travaillait chez IBM. On était bien là bas, c’était des petites maisons mitoyennes et surtout la plus grande copropriété horizontale de France!

Isabelle, ingénieure et habitante à Teyran, au nord est de Montpellier

On a acheté un appartement à la Grande Motte dans les années 1970. On habitait à Lattes, mais on voulait avoir un pied à terre au bord de la mer et la Grande Motte était parfaite pour ça ! On se sentait vraiment en vacances quand on voyait les pyramides se dessiner.

Nicoles, habitante à Lattes

«J’ai bien peur que la ville dont vous me parlez soit dans votre tête. La preuve vous me la racontez, faute de pouvoir me la montrer.»
Jean Contrucci,
Un jour tu verras
Belfond, 1987

Suite à la construction des espaces, promoteurs, architectes, décideurs de la ville s'accorderont à ne parler que de réussites. Il est tout de même nécessaire de se demander si les résidents et usagers partagent le même avis.¹

En effet, de nombreux sociologues et architectes joignent leurs écrits pour démontrer que les espaces sont réussis uniquement dès lors que les habitants, travailleurs et passants en ont un usage quotidien, hebdomadaire ou mensuel.

Bien que ces quartiers aient été appréciés de leurs occupants, très vite des voix ont commencé à s'élever pour demander la mutation de la ville et du territoire sur certains points.

A partir de l'analyse historique réalisée combinée aux réactions enregistrées des personnes ayant vécues dans ces différents territoires, mais aussi à partir de la question des modes de vies actuels, il est possible de se questionner sur l'utilisation et la perception de ces espaces de nos jours.

Pour permettre une bonne analyse de ces territoires, il est important de garder en tête que chaque espace est perçu différemment en fonction de ce que l'on recherche. Selon Robert Ferras, il existe 4 manières de comprendre un espace et son image globale découle d'un jeu entre elles. « Nous avons, l'image « réelle », réduite de la pratique quotidienne, dans un cadre de vie précis, l'image « perçue » par l'autochtone, de façon plus ou moins épisodique, l'image « imposée » par les médias, témoignant d'une colonisation mentale et enfin image « exportée » à l'extérieur, aussi mystificatrice. » (Ferras, 1978, p.10) Pour bien comprendre un espace, il faut donc prendre en considération ces quatre images.

Cette partie est ponctuée par un jeu de changement de modes de vue pour comprendre tous les tenants et les aboutissants de l'évolution et de la perception des espaces, leurs limites actuelles et les diagnostics associés.

D'un premier abord, il semblerait que ces espaces aient été, pour la majorité, une réussite en termes urbain et social lors de leurs constructions. De nos jours, ces derniers font face à des problématiques nouvelles.

¹ Cette partie, ainsi que celles qui suivent, basent leurs dires et leurs réflexions sur les entretiens réalisés auprès de professionnels travaillant dans la région de Montpellier : Fabienne S., urbaniste indépendante ; Laurence R., directrice d'un groupe immobilier et Jean-Marc V., promoteur et constructeur.

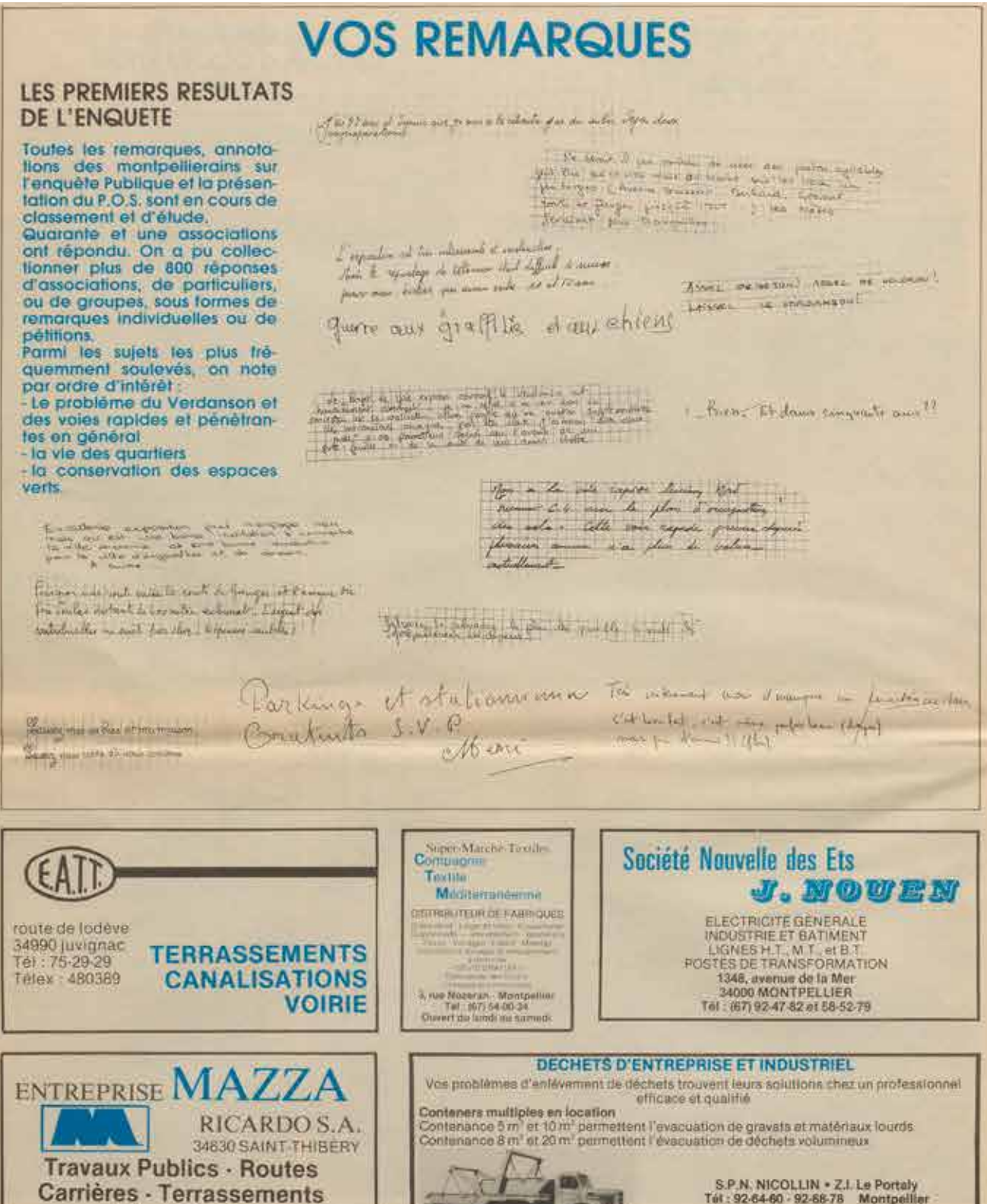


Fig 57 : Remarques écrites par les habitants de Montpellier visitant une exposition présentant le plan d'occupation des sols en Juillet 1978
Remarques publiées dans le journal de la ville

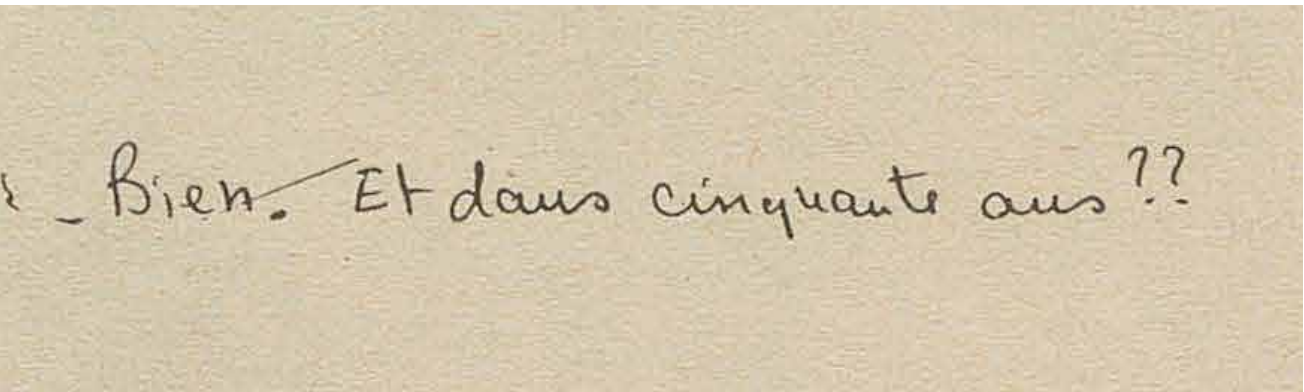


Fig 58 : Remarque écrite suite à l'exposition présentant le POS en juillet 1978.

Maintenant, c'est très compliqué pour nous de rejoindre le centre ville, il y a plus d'accès voiture. Rentrer et de sortir du centre ville est devenue une galère. .

Olivier, 52 ans, habitant dans un village péri-urbain

J'habite à Antigone, aujourd'hui c'est majoritairement des bureaux et quelques habitations, c'est les HLM d'à côté.

Inès, 30 ans, habitante d'Antigone

Bien sûr, la densification du quartier, où les immeubles ne cessent de pousser, ne leur échappe pas. «Parfois, on se demande pourquoi ils ne construisent pas plus d'espaces verts... Ceux qui habitent en rez-de-chaussée ou dans des étages assez bas doivent se sentir plus opprimés. De notre côté, on a la chance d'être au dernier étage, la vue reste dégagée.»

Juliette et Antoine, 30 ans, et Stanislas, leur fils, 7 ans, résidants à Port Marianne (propos recueillis par Zenon, 2020)

Quant à la vie de quartier, elle s'installe, mais «tout doucement. C'est très résidentiel donc pas très vivant en journée, sauf autour du bassin Jacques-Cœur. Des associations se montent pour dynamiser le quartier. On manque aussi de commerces de proximité. Quand un local est vide, il est repris par une agence immobilière»

Juliette, graphiste indépendante, habitant à Port Marianne (propos recueillis par Zenon, 2020)

Selon moi, Antigone n'est plus qu'un quartier à vocation de promotion de la ville. Pour moi plus personne n'y habite, non ?!

Nicole, 70 ans, habitante de Lattes, au sud de Montpellier

Quand on est revenu sur Montpellier dans les années 2000, on a récupéré ma maison d'enfance dans le quartier de la Cadoule. Mes parents étaient très heureux qu'on vienne habiter là, cela faisait 2 ans qu'ils essayaient de vendre la maison et ils n'y arrivaient pas. Ce n'est plus vraiment le type de logement que les gens cherchaient.

Isabelle, ingénieure et habitante à Teyran, au Nord Est de Montpellier

*Travailler avec la notion de mode de vie permet d’analyser la cohérence
des comportements des personnes.*
Vincent Kaufmann

Modes de vie et tendances actuelles

Evolutions des modes de vies

Ces quartiers et espaces de l’aire urbaine montpelliéraine ont été pensés et construits à une certaine époque en réponse à des besoins sociétaux. Ces portions du territoire ont répondu aux attentes des populations durant un laps de temps plus ou moins long en fonction de leur adaptabilité aux modes de vie de la population.

Les populations se répartissent différemment sur le territoire en fonction de leurs appétences, de leurs aspirations et en fonction de leurs capacités financières. Les espaces de vie sont donc développés selon 3 critères forts : la qualité sensible du lieu, la qualité sociale et la qualité fonctionnelle. (Kaufmann et Ravalet, 2019, p. 40) A cela sont ajoutées, trois fonctions mères dans le développement des modes de vie : la consommation, le loisir et le travail. (Aldhuy, 2003, p. 53). Il est tout de même essentiel de garder en tête qu’à ces critères est ajouté une lame de fond : il y a les aspirations et les contraintes qui les définissent. (Kaufmann et Ravalet, 2019, p. 240)
C’est la combinaison de tous ces critères qui permet de rendre compte et de catégoriser les besoins de la population. (Cf. graphique ci-contre)

Ces critères sont majoritairement liés aux questions sociétales du moment comme par exemple, la proximité des espaces naturels ou des transports en commun. Dans les années 1960-1970, la première grande époque de l’expansion montpelliéraine, « les modèles de réussites sociales se sont multipliés. (Savage, 1992). »¹ Les « modèles inspirés par les utopies postmatérialistes, néonomades ou écologistes » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.40) se sont doublés avec le mode de vie matérialiste incitant la création d’une famille nucléaire pour la vie avec des biens meubles et immeubles. (Kaufmann et Ravalet 2019, p. 40)

De fait, ces critères sont liés aux évolutions sociétales et écologiques qui font, elles même, muer les modes de vie et donc évoluer les aspirations. Les modes de vie sont en évolution permanente et de nos jours, les mutations sociales s’accélèrent et se diversifient.

« Ainsi, la structure du ménage - celle d’une famille nucléaire

	FONCTIONNEL	SOCIAL	SENSIBLE
FONCTIONNALISTES	accessibilite voiture proximité du travail	—	—
FAMILIALISTES	proximité des écoles transports publics	amis, sécurité, sécurité routière, réputation des écoles, famille	village proche de la ville villa pavillonnaire
ELITAIRES	accessibilite voiture fiscalité	sentiment de sécurité réputation du quartier	calme, nature, charme, villa, village, quartier résidentiel chic
PAISIBLES	—	—	calme, nature, charme, village à la campagne, villa, quartier résidentiel chic
CITADINS	transports publics proximité centre ville commerces	vie culturelle, vie associative, diversité sociale	immeuble ancien, centre, coopérative
CONVIVIAUX	proximité des écoles transports publics, gare, commerces	vie associative, réputation de l’école, diversité sociale	villa pavillonnaire, centre, coopérative

Fig 59. Tableau des critères d’implantation de la population en fonction de leur catégories

1 Cité par Kaufmann Vincent et Emmanuel Ravalet. L’urbanisme par les modes de vie: outils d’analyse pour un aménagement durable. (VuesDensemble. Genève: Métis presses, 2019), 240

avec un ou deux enfants - sur laquelle tout le développement urbain s'est construit au 20e siècle ne représente plus de nos jours que 25% du total des ménages. » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.41)

La population a des aspirations nouvelles par rapport aux générations précédentes et il est important de les prendre en compte car tous les modes de vies ne peuvent être déployés dans tous les cadres de vie. (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.147)

« *Quand on est revenus sur Montpellier dans les années 2000, on a récupéré ma maison d'enfance dans le quartier de la Cadoule. Mes parents étaient très heureux qu'on vienne habiter là, cela faisait 2 ans qu'ils essayaient de vendre la maison et ils n'y arrivaient pas. Ce n'est plus vraiment le type de logement que les gens cherchaient.* »

Isabelle, ingénieure et habitante de Teyran

Un des meilleurs aspects pour s'en rendre compte est la mobilité. La mobilité est « une forme de mouvement qui s'exprime par le changement de position (géographique ou sociale) » (Brunet, Ferras, Théry, 1993, p. 333). »²

L'évolution de cette mobilité a été d'autant plus accrue ces dernières années du fait des changements sociétaux. Nous pouvons décemment dire que nous sommes à l'ère du « Glocal », liant périurbanisation, intercommunalité et réseaux capillarisés. (Bernié-Boissard, 2004, p.117) La mobilité a une place de plus en plus importante dans notre société actuelle.

L'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire. Étant donné son impact, de nombreuses décisions ont été prises dans un but de prévention et de protection contre la maladie et ces dernières ont radicalement fait évoluer les pratiques aussi bien de travail que de déplacements et de rencontres inter personnelles et ont renforcé les aspirations des modes de vie actuels.

Ces évolutions ont entraîné de nombreux effets rebonds notamment dans le domaine de l'urbain.

Quand on pense COVID, le confinement va de pair. Avec les mois de confinement, une large part de la population a pris conscience de l'importance du logement.

Premièrement, ces périodes ont renforcé la volonté, de nombreux habitants, de quitter Paris. Très vite, de nombreux habitants d'île de France ont fait le choix de changer de vie. Si certains ont déménagé vers d'autres villes et espaces du territoire français, d'autres soucieux de conserver leur travail sur Paris se sont vu offrir d'autres solutions. Cette crise a ouvert le champ des possibles en matière d'organisation du travail. Les semaines de travail ont été repensées par de nombreuses entreprises et les

Marianne 16.03.2021

Un an après : le Covid a-t-il vraiment poussé à quitter les métropoles pour la campagne ?

Il y a tout juste un an, les Français découvraient qu'ils étaient mal logés. Dans les grandes villes, où les prix sont élevés et les surfaces petites, le logement est vite devenu le premier critère de qualité de vie : en découvrant les joies du confinement, beaucoup se sont dit qu'ils troqueraient volontiers la vie urbaine pour un bout de jardin ou une pièce supplémentaire. D'autant que, les entreprises étant incitées au télétravail, la proximité des bassins d'emploi perdait de son importance.

Partir d'accord, mais où ? À la campagne ? Pas vraiment. « Les changements de vie sont marginaux, les gens ne changent pas de situation professionnelle » , nous explique Corinne Jolly. « Ce qui a véritablement le vent en poupe, ce sont les pavillons individuels dans l'agglomération parisienne ou autour des grands bassins d'emploi. Avec le télétravail, les gens ont envie de maison, mais ils ne souhaitent tout de même pas trop s'éloigner de leur entreprise : le critère taille devient prioritaire sur la proximité du lieu de travail mais, pour les résidences principales, les acheteurs cherchent tout de même à ne pas trop s'éloigner des grandes villes. »

Néanmoins, les pratiques se transforment et certains voient dans l'acquisition d'un bien un moyen de se rapprocher de la campagne au quotidien sans s'y installer définitivement. « Les projets d'acquisition sont de plus en plus hybrides et la frontière entre résidence principale et résidence secondaire devient floue », explique la présidente de PAP.fr. « Au lieu d'acheter des résidences secondaires pour s'y rendre quatre fois par an, certains se mettent à habiter à plusieurs endroits en même temps. Des personnes qui ont un appartement trop petit à Paris ou en petite couronne vont choisir, au lieu d'acheter plus grand en région parisienne,

d'acquérir une maison de campagne et de partager leur temps entre Paris et leur résidence secondaire. » Une pratique bien entendue réservée des ménages aisés, qui ont les moyens d'investir dans une résidence secondaire et dont les métiers peuvent s'effectuer au moins en partie en télétravail.

Chloé fait partie de ces Français que le confinement a poussés à fuir les métropoles surpeuplées. Mais pas au point d'envisager un exode urbain définitif : habitant à Paris avec son mari et ses enfants, elle a pris la décision d'investir dans une résidence secondaire en Normandie : « Avant le Covid, c'est un sujet que nous évoquions parfois mais qui n'était pas considéré comme un projet à court terme. Mais rester confinés avec nos enfants en appartement nous a fait sauter le pas. Nous recherchions plus d'espace et un jardin. Malgré tout, nous conservons notre résidence principale à Paris. » La maison de campagne ne servira peut-être pas qu'aux vacances car les deux époux pourront y télétravailler : « Les entreprises dans lesquelles nous travaillons, mon mari et moi, nous donnent des conditions de télétravail très avantageuses : aujourd'hui, nous sommes à 100 % à distance et, lorsque la crise sera finie, mon employeur me permettra de conserver jusqu'à 2 jours de télétravail par semaine après la crise. Cet avantage a été un accélérateur. »

Rien à voir avec un véritable exode urbain, qui supposerait d'ancrer son activité économique dans un territoire rural. Mais peut-être observe-t-on l'accélération d'un désir d'espace et de nature bien antérieur au confinement, sans pour autant envisager un véritable retour à un mode de vie rural. Dans un sondage IFOP d'avril 2019, 57 % des urbains exprimaient déjà le souhait de quitter la ville pour la campagne.

² Cité par Aldhuy, Julien. « Identité, catégorisation socio-spatiale et mobilité : être urbain et se penser rural ? » *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims* 29, n° 115 (2003), 49

plus importantes d'entre elles ont mis en place une nouvelle stratégie, avec l'insertion du télétravail comme une clé d'arc de cette politique. Le télétravail qui n'était qu'une pratique peu en place s'est muée pour devenir courante l'espace de quelques jours par semaine ou voire quotidienne pour une partie de la population. En intégrant cette pratique dans notre mode de fonctionnement professionnel, elle permet de requestionner notre lieu de vie eu égard au fait que le trajet domicile-travail n'est plus autant récurrent que dans le passé.

Cette nouvelle pratique a impacté deux formes de mobilité : la mobilité résidentielle et la mobilité pendulaire. (Aldhuy, 2003, p.49)

La mobilité résidentielle

« La mobilité résidentielle est un déplacement par lequel un individu change durablement de logement. Elle permet aux individus de faire l'expérience de plusieurs catégories spatiales. » (Aldhuy, 2003, p.49) Cette dernière permet une évolution des modes de vie.

Les Parisiens, avec le plus de moyens financiers, ont fait le choix d'acheter une résidence secondaire et avec la généralisation du télétravail la notion de résidence secondaire a évolué. En effet, si quelques années en arrière, une catégorie de la population avait une résidence principale et une résidence secondaire où elle s'y rendait pour ses vacances, de nos jours, avec grande flexibilité du lieu de travail, de nombreuses personnes vivent en réalité à deux endroits géographiques différents. Ils peuvent vivre aussi bien dans une ville de province cinq jours par semaine et vivre deux jours par semaine à Paris. Cette évolution a ouvert la possibilité de vivre à deux endroits géographiques distincts. (Berthereau, 2020)

Cette envie de mobilité régionale a été principalement motivée par plusieurs points : le cadre de vie (89%), l'équilibre vie professionnelle-vie personnelle (67%) et le climat (57%). (Berthereau, 2020)

Ces critères sont des atouts phares du territoire montpelliérain, repris dans le marketing montpelliérain. Le territoire a donc été fortement impacté par ce changement de mode de vie.

Au-delà de la qualité de vie qu'offre le territoire, la région montpelliéraine se trouve sur la ligne de TGV liant Paris à Barcelone. Il est désormais possible de rejoindre Paris depuis Montpellier en 3h30 par le TGV, une caractéristique qui a de quoi intéresser une part de la population travaillant sur Paris.

«Avec ma formation, je n'avais pas beaucoup de choix de ville où travailler : c'était Paris ou Paris ! Alors quand la boîte qui

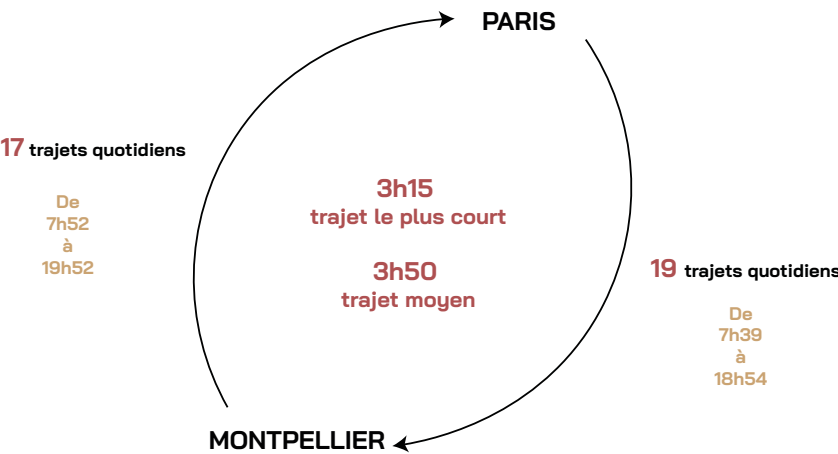


Fig 60. Fréquence des trains reliant Paris et Montpellier

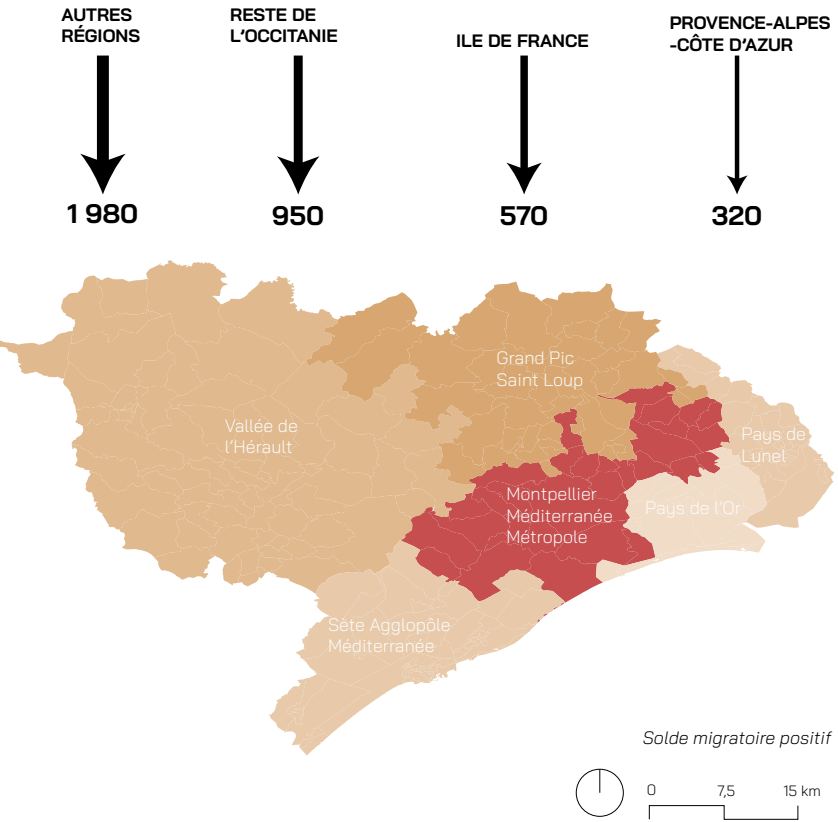


Fig 61. Migration résidentielle dans un territoire attractif

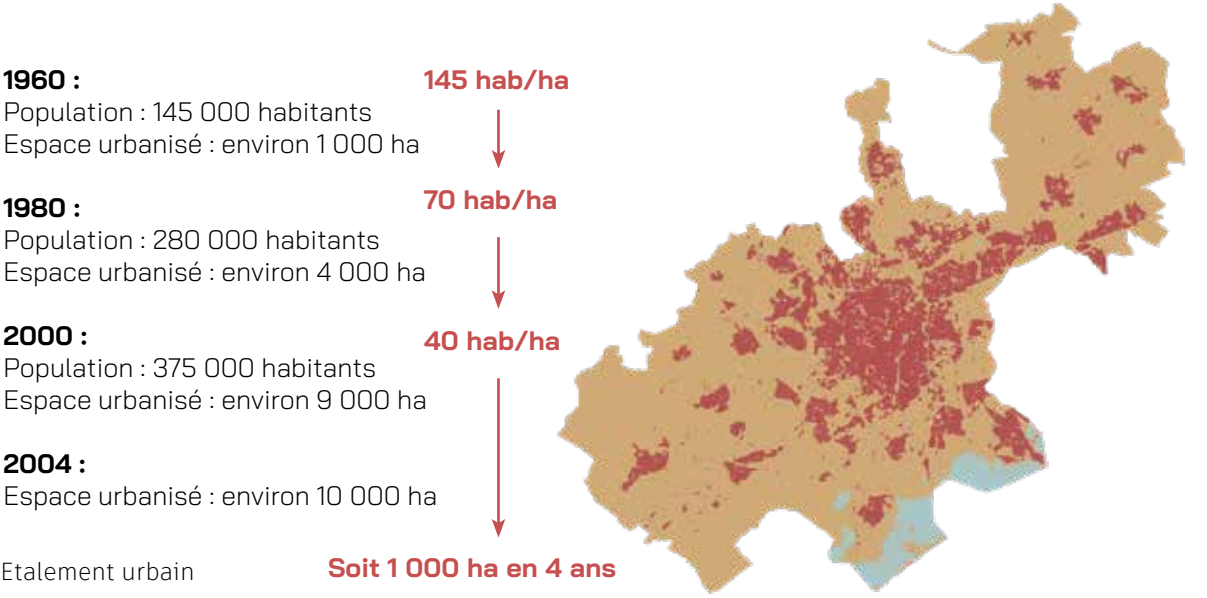
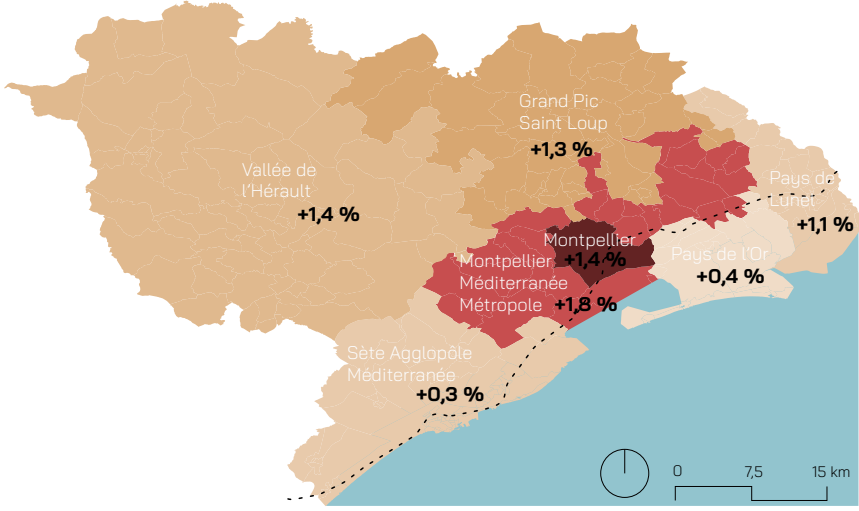
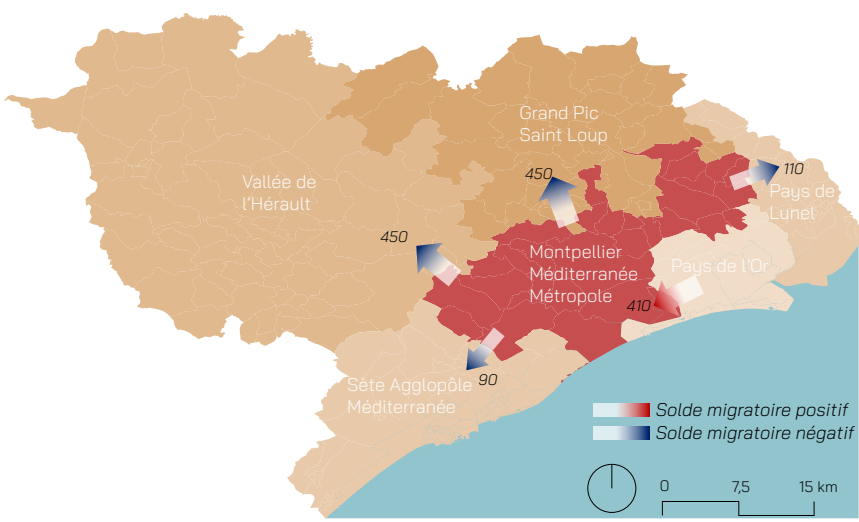
m'embauchait m'a dit qu'ils pratiquaient le télétravail à 80%, j'étais super heureuse. Du coup, je n'ai besoin d'être à Paris que le mardi et mercredi, ce qui m'a permis de rester vivre avec mon copain à Palavas sans déménager. Je prends le train tôt le mardi matin pour Paris et je suis à 10h au travail et je repars le mercredi soir à Montpellier après le travail. C'est vraiment ce qu'il me fallait, je n'avais pas vraiment envie de partir.»
Juliette, 25 ans, résidente à Palavas

Cette migration nouvelle a eu comme effet le renouveau de certaines zones urbaines. Afin d'illustrer ce propos, on peut citer le quartier de Port Marianne. Ce quartier qui peinait à être rempli eu égard au prix du m² a trouvé de nouveaux acquéreurs avec l'arrivée des habitants de l'île de France qui avaient un meilleur pouvoir d'achat que les locaux.

Cette généralisation du télétravail a eu aussi bien un impact sur la mobilité résidentielle à l'échelle nationale qu'à l'échelle métropolitaine. En effet, un exode urbain s'est également opéré dans le bassin languedocien. Cette crise a accentué des schémas de modifications des modes de vies, déjà perceptibles. Ainsi, on a pu constater la toujours plus importante délocalisation d'anciens urbains dans un espace rural. (Aldhuy, 2003, p.49)
Une part de la population a fait le choix de déménager de la ville ou de la première couronne en direction des territoires plus reculés de l'arrière-pays montpelliérain. On note donc un exode urbain à toutes les échelles territoriales.
Les actifs mettent donc de plus en plus de distance entre leur domicile et leur lieu de travail, nombreux sont ceux qui sont à la recherche de logements ou de cadre de vie différent. (Audric et Canonéro, 2016)
Les efforts réalisés en faveur de la densification ont beau être louables, beaucoup de gens ne veulent pas de la densité et préfèrent vivre dans une maison individuelle. (Bonvalet et Dureau, 2000)³

Cette envie de distance entre le lieu de domicile et le lieu de travail est forte pour autant que le temps de trajet n'augmente pas. (Kaufmann, 2021) En effet, sur le territoire montpelliérain, l'intercommunalité du pays de Lunel a vu sa démographie augmentée entre 2014 et 2020 de 1,1 % alors que l'intercommunalité du pays de l'or à elle augmentée de 0,4% à cette même période. (Souche, 2023, p.9). On constate un taux d'attractivité plus important pour les communes se situant à plus grande distance de Montpellier. La présence d'une connexion de TER entre Montpellier et Lunel qui relie les centres de ces deux villes en 15 min serait une explication à cette augmentation démographique accrue.

³ Cité par Kaufmann, Vincent, et Emmanuel Ravalet. L'urbanisme par les modes de vie : outils d'analyse pour un aménagement durable. (VuesDense. Genève: Métis presses, 2019), 214



Limites de la mobilité résidentielle

Cette mobilité résidentielle a d'autres effets collatéraux sur le territoire. « Des mécanismes inquiétants du point de vue de la justice spatiale comme l'éviction, les déplacements, la stigmatisation de certains espaces et certaines populations, ou de encore le renforcement de certaines formes de domination et d'oppression dans la ville serait à l'œuvre » (Reigner, 2013, p.36). Les acteurs du territoire qualifient ces mouvements sous différents termes, tels que « la dualisation, division, gentrification, ségrégation, clubbisation, ou encore injustice spatiale. » (Reigner, 2013, p.36). Deux effets forts sont particulièrement à noter sur le territoire montpelliérain, la gentrification et la clubbisation.

De plus en plus d'artistes, d'auto-entrepreneurs et autres professionnels souvent dans le domaine artistique viennent habiter les anciens faubourgs et quartiers centraux. Appelée gentrification, cette stratégie leur permet de créer un entre-soi, (Bidou-Zachariassen, 2003 ; Slith 2003)⁴ « retrouver leur semblables, habitant comme eux d'anciens quartiers populaires » (Bacqué et Charmes, 2016, p.56). Attirés par l'esprit d'un quartier libre, populaire, mixte, anti conformiste et avec une pluralité des styles de vie, (Besombes-Vailhé, 1998, p.155) ces nouvelles populations viennent y louer ou y acheter des appartements créant alors une augmentation significative des prix des loyers. En effet, ces quartiers qui étaient connus comme étant peu chers, le deviennent de plus en plus. Cette augmentation tarifaire se lit aussi dans les commerces, qui s'adaptent à cette nouvelle clientèle (Charmes, Bacqué, 2016, p.56). Cette augmentation des charges pousse alors les personnes les plus populaires de ce quartier à fuir le centre-ville. « La violence sociale et symbolique créée par la proximité spatiale avec les classes plus aisées, le sentiment de se faire déposséder de son quartier, de perdre ses repères, de devenir invisible dans l'espace public engendre souvent mal-être, frustration et rejet, ce qui se traduit selon les individus par du repli sur soi ou par des pratiques d'évitement, de l'indifférence, des affrontements ou des confrontations. » (Bacqué et Charmes, 2016, p.16)

D'autre part l'apparition de « zones de peuplements homogènes » (Charmes, 2007, p.9) a créé une sorte de « clubbisation » selon Eric Charmes (Lévy, 2013, p. 6), « qui relèvent d'une propension des personnes à choisir des localisations résidentielles assurant une certaine ressemblance avec les personnes qui habitent autour » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.214). Ces modes de vies sont particulièrement visibles dans le péri-urbain et poussés à leur extrêmes ils peuvent amener à des sortes de « gated communities » à la française.

4 Cité par Kaufmann et Ravalet. 2019, p.214

La mobilité pendulaire

Il en ressort que cette mobilité résidentielle est corrélée à une mobilité pendulaire.

L'importance des questions liées aux déplacements en est de mise. En effet, les populations nouvellement résidentes dans un espace rural travaillent, consomment et ont des activités de loisirs dans un espace urbain. Une distorsion naît de leur nouvelle implantation dans ces espaces ruraux et de leurs anciens modes de vie urbains.

En effet, « le déménagement n'entraîne pas forcément une appropriation immédiate de la catégorie spatiale structurant son nouveau lieu d'habiter. Il peut y avoir une inertie qui induit une discordance entre la représentation catégorielle que l'on a de soi-même et la catégorie spatiale effectivement objectivée par l'ensemble de la société. » (Aldhuy, 2003, p.49)

La discordance se lit dans leurs utilisations temporelles du territoire. Etant donné que seule leur fonction résidentielle se situe dans l'espace rural, « en termes de temporalités quotidiennes, ils passent la plus grande partie de la journée dans ces espaces urbains dont ils veulent pourtant s'éloigner, multipliant les allers-retours, aussi bien pour le travail que pour les activités de loisirs et les activités culturelles. » (Aldhuy, 2003, p.53)

A l'échelle montpelliéraine, ces déplacements soulèvent la question du réseau viaire et ferroviaire du nord-montpelliérain. En effet, les taux d'augmentation démographique des deux intercommunalités situées au nord de Montpellier sont respectivement de 1,4 % en 2014 et 2020 pour celle de Sommières et de 1,3 % sur la même période pour l'intercommunalité du Grand Pic St Loup. Du fait de cet exode urbain actuel, le réseau de transport se révèle trop faible pour répondre à la demande, engendrant de nombreuses problématiques routières comme des embouteillages.

Bien que se rendre sur son lieu de travail ne soit plus systématiquement une action quotidienne, ce qui a été immédiatement noté par les entreprises de transports publics voyant leurs taux d'abonnements diminuer, il n'en demeure pas moins que la mobilité pendulaire reste forte. Néanmoins, une part de la population a changé son choix modal. En particulier pour un transport plus neutre en carbone et plus agréable à vivre, le nombre d'achat de vélo électrique a bondi. Les gens aspirent globalement à un ralentissement de leurs modes de vies. (Kaufmann, Ravalet, 2019)

« On voulait participer à l'effort collectif sur le climat depuis un moment. Pendant le confinement, on a eu la possibilité d'avoir un prêt de vélo électrique pendant un mois, ça nous a décidé à passer le pas. On mettait une vingtaine de minutes, on en met

aujourd'hui trente mais c'est une hygiène de vie : cette petite demi-heure avant et après le travail, c'est une sorte de bulle de temps pour soi. » Hubert Blain, médecin responsable du service de gériatrie au CHU de Montpellier.⁵

« Acheter un vélo électrique était la meilleure idée que j'ai eue. J'adore aller au travail à vélo électrique, ça me fait prendre l'air et penser à autre chose. En plus, je n'ai plus de surprise en termes de transport vis-à-vis des bouchons, je sais que je mets 25 min et c'est toujours pareil. Il y a une piste cyclable tout le long et on se rejoint avec les collègues sur le trajet, ça permet un échange plus convivial. »
Julie, 23 ans, habitante de Castelnau-le-Lez

Cette envie de mobilité douce est corrélée avec une prise de conscience écologique. Une alternative qui devient de plus en plus prisée par les usagers pour ses qualités aussi bien écologiques que de rapidité : « [le vélo] surtout ça me permettait d'allier mes valeurs écos avec mon envie d'économiser du temps. » Damien Vieilleigne, architecte urbaniste⁶

On est à même de se demander, « Comment fait-on la ville et de la ville dans le cadre d'une spatialité élargie, tenant compte de la métamorphose de la nature du travail et du temps de travail ? » (Bernié-Boissard, 2004, p.113)
L'envie de se tourner vers une mobilité douce est une volonté partagée par une part de plus en plus grande de la population. (Cf. graphique)

Par leur analyse des aspirations en matière de modes de vie des populations pour les sociétés futures, Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet ont permis la création de typologies de 8 groupes de profils. (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.155) En analysant plus précisément ces groupes, on peut noter que de manière générale la population s'avère de plus en plus encline à des mobilités douces et à un ralentissement de leurs modes de vie. Ces axes dessinent les points à travailler sur le territoire pour permettre une bonne liaison sur ce dernier.
Néanmoins, il est important de noter que ces groupes de populations ne tendent pas de manière identique vers leur lieu de résidence privilégié. Ces dernières se répartissent sur les différents espaces du territoire. « Une politique de développement territoriale fondée sur les modes de vie n'a de sens que si elle se réfère à un contexte situé. » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.157) C'est pourquoi, un travail plus précis sur les points forts des différents espaces du territoire et les différents modes de vie permettra une réponse plus adéquate.

5 Cité par Arbouet, Coline. « Tous en selle ! » La Gazette de Montpellier, 22 décembre 2022, p.24
6 Arbouet, 2022, p.23

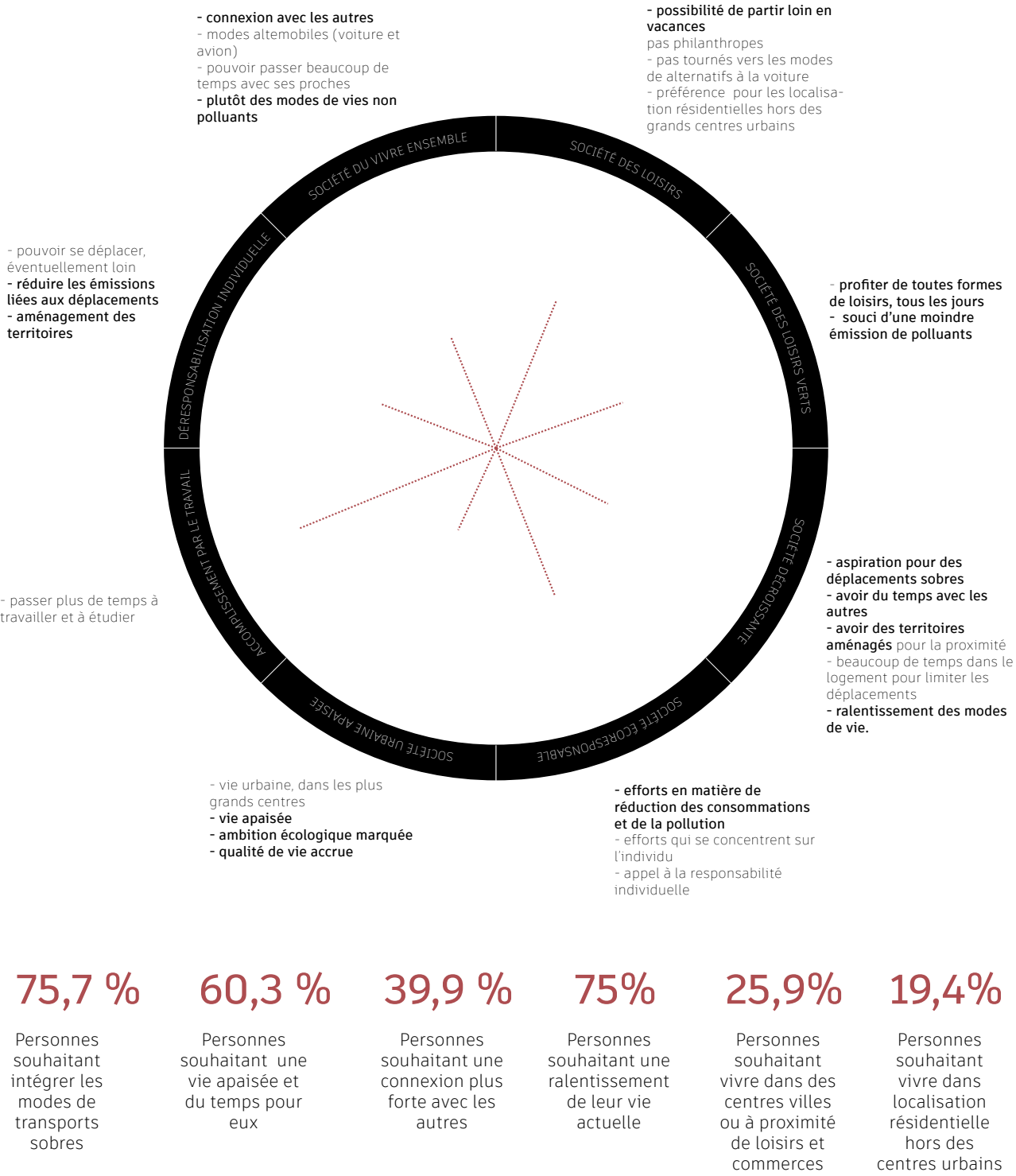


Fig 65. Aspirations futures de la population pour réparties en 8 catégories

diagramme sur une base 50
source : l'urbanisme par les modes de vie : outils d'analyse pour un aménagement durable
V. Kaufmann / E. Ravalet

*In which realms was a neighborhood obsolescent: physical,
social or both ?*
Obsolescence, an Architectural History, Daniel M.Abramson

Notion du temps long : Limites actuelles

Perte de sens des quartiers centraux

Antigone, symbole du quartier réussi prôné par Georges Frêche, est aujourd'hui loin des espérances qu'on lui avait promises. Quartier central et attractif fut un temps, aujourd'hui, il perd sa vocation d'origine.

En 1995, lors de son étude sociologique, Pierre Sansot, réalise que le quartier d'Antigone n'est que faiblement pratiqué par ses habitants. « Antigone ne nature pas encore » (Sansot, 1995)

Pensé comme un quartier dynamique et social placé au centre-ville, (cf partie I) Antigone est, de nos jours, majoritairement occupé par des bureaux et par des personnes avec des moyens financiers plus importants. Cette mutation de résidents est due principalement à la localisation du quartier. Du fait de sa position centrale dans la ville, le prix de location ou même d'achat n'est plus abordable pour une grande majorité de la population.

«Selon moi, Antigone n'est plus qu'un quartier à vocation de promotion de la ville. Pour moi plus personne n'y habite, non ?!»

Nicole, 70 ans, résidente à Lattes, au sud de la métropole

De plus, de par sa structure et l'organisation de ces espaces de logements, même les personnes ayant les moyens de se loger dans ce quartier ne le désirent plus. En effet, le premier point est l'agencement des appartements, étant pour la plupart petits, initialement pensés comme des logements pour des étudiants ou des jeunes actifs avec un pouvoir d'achat faible. Ricardo Bofill voulait un quartier monumental, avec une forte pate architecturale et qui rende hommage à la culture méditerranéenne de la ville de Montpellier. Il avait décidé de n'avoir dans la hauteur que 3 grandes fenêtres pour les 6 étages que comportent les bâtiments. La luminosité intérieure, est de fait, faible et aucun extérieur n'a été prévu (balcon, terrasse). Ces particularités de construction sont aujourd'hui vues comme des défauts aux yeux des potentiels résidents du quartier.

« On est dans le sud et il n'y a pas de balcon, selon les critères actuels de la population pour se loger c'est un vrai défaut » Laurence R., directrice d'un groupe immobilier

Choix fort de l'architecte à l'époque, c'est aujourd'hui un grand regret pour la population qui y réside.

« Aujourd'hui pour le prix d'un logement à Antigone, tu as une petite maison à Jacou. Qui va dépenser autant d'argent pour vivre dans un appartement sans balcon quand on peut posséder

Express 26.03.2013

Montpellier peine à avaler sa croissance sans limites

Depuis sa nomination de «surdouée», Montpellier n'a jamais cessé de vanter ses points forts, s'assurant ainsi une croissance démographique soutenue. Deux, trois jolies filles, un coin de ciel bleu, le tram en arrière-plan: en 2006, la cité millénaire tire sur la corde de la douceur de vivre, se proclamant «ville où le soleil ne se couche jamais». Aujourd'hui, sous la houlette du président d'agglomération Jean-Pierre Moure (PS), elle s'est accoutrée d'un nouveau slogan qui claque fièrement -»Unlimited«-, affiché sur les écrans digitaux des aéroports parisiens et de la Défense, et défendu par des ambassadeurs de renom (les chefs étoilés Jacques et Laurent Pourcel, l'entraîneur de rugby Fabien Galthié, etc.). Mais la médaille a aussi son revers. Derrière ces campagnes dithyrambiques -et fort coûteuses-, certains voyants virent à l'orange...

Montpellier paie le tribut de son succès. Catapultée, à la vitesse de l'éclair,

huitième commune la plus peuplée de France, elle souffre d'un réseau routier inadapté à sa démographie, si bien que les embouteillages sont légion. Le rythme soutenu de création d'emplois ne suffit pas à combler les besoins de la population montpelliéraine et ceux des nouveaux arrivants : le taux de chômage, à plus de 14%, est bien supérieur à la moyenne nationale. Malgré le boom démographique, les effectifs de la police nationale n'ont pas augmenté ces dix dernières années et la délinquance s'est enracinée dans certains quartiers populaires. Enfin, dans cette agglomération qui attire toujours près de 6 000 habitants chaque année, le prix de l'immobilier a plus que doublé en dix ans.

Autant de défis auxquels Montpellier doit s'atteler si elle veut continuer à figurer au tableau d'honneur des villes françaises. Car la concurrence des territoires fait rage...

une maison avec jardin ? Ce n'est que mon avis me cela se dessine bien dans les demandes actuelles des gens »

Jean Marc V., promoteur à Montpellier

Étant donné son prix et sa forme urbaine, Antigone peine donc à accueillir une population résidente. Le quartier se tourne alors de plus en plus vers des acquéreurs qui cherchent des bureaux ou des espaces de travail. L'organisation de ce quartier est alors un atout pour ces derniers qui cherchent en priorité une localisation centrale.

Cette mutation de population entraîne alors Antigone vers un autre rythme de vie, les étudiants laissent place à des salariés et devient un quartier majoritairement diurne. Le côté multiculturel et nocturne de ce dernier s'estompe pour laisser place à une nouvelle forme d'espace : un Anti-Figuerolles.

En effet, ces deux quartiers originellement populaires se situent à égale distance du centre-ville et bien qu'à l'origine, ils abritaient des populations similaires, ils sont de nos jours bien plus que différents.

Ces deux espaces et surtout la population qui y réside ont eu deux manières distinctes de réagir à l'évolution de la ville au fil du temps. Bien qu'Antigone se retrouve majoritairement occupé par des bureaux, Figuerolles n'est plus non plus le quartier extrêmement mixte qu'il était.

Cette mutation s'est opérée en deux temps. En premier lieu, étant donné sa proximité du centre-ville et par sa richesse sociale, Figuerolles fait face à une gentrification forte. La rénovation de l'Écusson, « justifient un retour de la bourgeoisie vers les demeures historiques et renforce la fétichisation du centre. » (Ferras, 1978, p.28)

Le quartier a attiré une population nouvelle avec des modes de vie nouveaux ne correspondant pas à son essence historique. Ce quartier, tout comme celui d'Antigone perd alors son attractivité et même son marché, il n'est plus un lieu de rencontre pour les personnes n'y résidant ni celles qui y sont extérieures.

« J'avais l'habitude d'aller tous les samedi matin au marché de Plan Cabannes, réputé pour ses produits variés. Mais aujourd'hui, je n'y vais plus, l'accès est trop compliqué et l'ambiance n'est plus la même. »

Laurence, habitante dans un village péri-urbain.

La gentrification de ce quartier n'est pas le seul point de changement de paradigme. Mise à part le centre-ville historique, l'Écusson, qui a été revalorisé pour permettre la bonne mise en œuvre du tourisme, le quartier de Figuerolles, comme les autres faubourgs, a été oublié lors des rénovations urbaines.

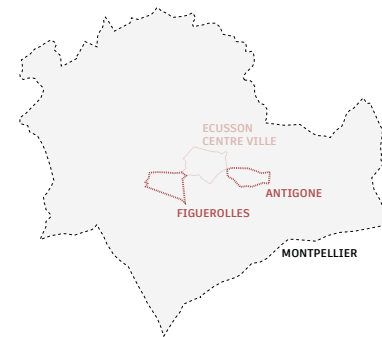


Fig 66. Antigone : l'Anti-figuerolles ?

« Pour des raisons diverses la rénovation du centre-ville a 10 ans de retard sur le développement de la périphérie. » Phillipe Saurel, ancien maire de Montpellier.

En effet, « peu de traces d'opérations urbaines, pas d'aménagements spécifiques, pas d'équipements structurants » (Lajarge et Moïse, 2006, p.103) sont à noter. Ce quartier et les autres faubourgs de la ville sont devenus des « espaces urbains de transitions entre un centre bien identifié et une périphérie très différenciée, à savoir la présence d'axes routiers structurants et reliant des espaces d'agglomération très périphériques avec les grands boulevards intérieurs du centre-ville, est une surimposition. » (Lajarge et Moïse, 2006, p.106) Bien que l'espace vécu soit piétonnier et de proximité, il est enserré par des grands axes très roulants, des parking souterrains et de nombreux panneaux indiquant les sorties de la ville. (Lajarge et Moïse, 2006). De cette lecture du terrain, nous comprenons donc que « les pratiques de Figuerolles ne sollicitent pas des arrêts de la part des urbains en transit. » (Lajarge et Moïse, 2006, p.106)

Ce désintéressement de la revalorisation des espaces centraux de la ville est lié à la politique de ZAC prônée par Georges Frêche. Les politiques urbaines étaient axées sur les grands Projets de Ville ou les Contrats d'agglomération, (Lajarge et Moïse, 2006) toujours avec l'idée d'étendre la ville pour intégrer plus de population. « L'essentiel du développement urbain de Montpellier a été organisé sur le périmètre du continuum, un urbanisme de « finition » ou de « correction » complétant les dispositifs urbains dans les secteurs déjà en partie conquis. », oubliant donc les espaces à renouveler. » (Volle, 2010, p.42) Ces politiques de fuite en avant ont donc créé un statut particulier pour ces anciens faubourgs qui ne sont donc pas au diapason avec le reste du fonctionnement de la ville, ni même « ingérés par un fonctionnement de ville centre. » (Lajarge et Moïse, 2006, p.103)

L'Écusson détient dès lors un statut particulier dans la ville, celui d'un micro-centre historique. Toutes les activités et réseaux convergent vers ce dernier sans s'ouvrir réellement vers les autres faubourgs ni permette une dilution des activités.

Le tracé du tramway permet d'illustrer cette situation. Toutes ces lignes en étoiles convergent vers un point unique : la Gare St Roch, au sud de l'Écusson. Il aura fallu attendre l'ouverture de la ligne 4, en juillet 2016 pour que cette dernière desserve les faubourgs du centre. *« Nous avons inauguré l'an dernier une ligne de tramway qui fait une boucle autour du centre-ville. »* Phillipe Saurel, ancien maire de Montpellier

Cette boucle, liant les quartiers Saint Charles, Boutonnet, Les Beaux-Arts, Les Aubes, Antigone, Consuls de mer, Aiguerelles,

Saint-Martin, Nouveau Saint-Roch et Figuerolles, majoritairement les anciens faubourgs a pour objectif d'essayer d'étendre le centre-ville et son attraction hors du territoire de l'Écusson en créant ce nouveau quartier centre appelé Grand Cœur de Ville.

Ségrégation socio-spatiale : l'espace urbain émietté

La politique de ZAC et de non-renouvellement urbain amène à une problématique de ségrégation socio-spatiale. Les mêmes populations viennent vivre de manière voulue ou non dans les mêmes quartiers, empêchant son bon développement et son renouvellement à l'image de Figuerolles.

Bien que ce quartier soit pris d'assaut par des gentrificateurs dans la partie nord, il continue à subir les traces négatives de son passé. « La vie quotidienne et les rythmes qui marquent le faubourg restent toujours accompagnés d'une image négative, trace indélébile d'un passé populaire, et renouvelée sans cesse au cours de l'histoire. Depuis sa création au Moyen-âge, ces représentations négatives sont associées aux populations successives qui l'ont traversé : d'abord peuplé de paysans dits «laboureurs», situés en bas de l'échelle sociale, le faubourg a inspiré rapidement peu de considération à l'élite urbaine. Et l'arrivage plus ou moins régulier de vagues migrantes va sans cesse prolonger cette réputation... » (Faure, 1998, p.269)

Cette vague de gentrification n'a pas permis de lancer une mixité plus large dans ce quartier mais au contraire d'y créer une séparation plus grande. Le lycée de Notre Dame de La Merci, lycée privé catholique situé sur le plan Cabannes témoigne de la frontière fondée sur une distance sociale entre le nord et le sud du quartier.

« Pour nous, la Merci, c'est un îlot, ça ne fait pas partie du quartier parce qu'on ne fout jamais les pieds à la Merci, ces gens ne sont pas du quartier (...). On les voit débarquer en voiture pour accompagner les enfants ou en super scooter, il y a une barrière sociale, le seul contact que les jeunes de la Merci ont avec le quartier, c'est quand ils vont au bar des Salins prendre un pot.»

Pierre, habitant de Figuerolles¹

De cette image dont le quartier peine à se sortir, en ressort une problématique de renfermement de non-ouverture sur le reste de la ville. « Le quartier Figuerolles, pour les touristes que nous aurions pu être, nous avait été présenté avec quelque retenue comme un quartier sans intérêt (sous-entendu

¹ Cité par Besombes-Vailhé, Jean-Pierre. « Quartier identitaire et « frontières culturelles » : le plan Cabanes à Montpellier ». *Etudes Héraultaises*, n° 28-29 (1998): 155.

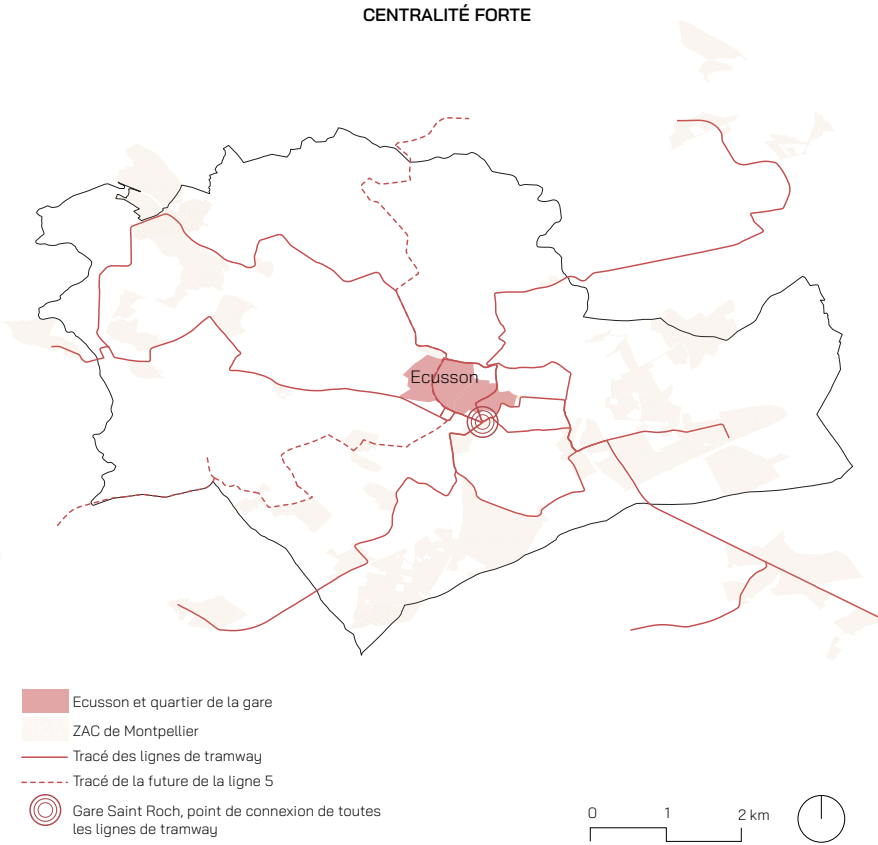


Fig 67. Centralité forte de la ville de Montpellier

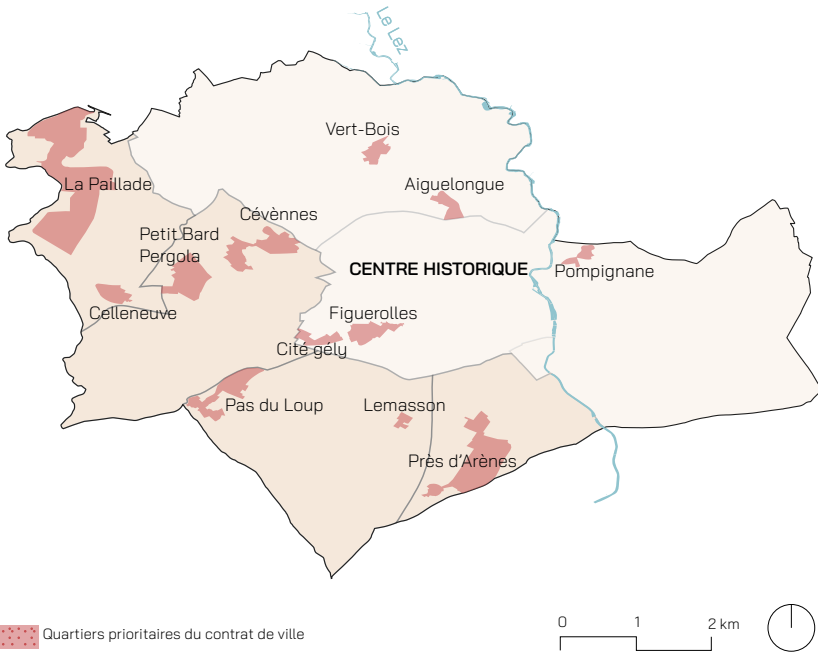


Fig 68. Quartiers prioritaires de la ville de Montpellier

architecturalement) et dans lequel on ne pourrait rien voir en particulier (entendu du point de vue événementiel). » (Lajarge et Moïse, 2006, p.106)

Ce constat est similaire pour le quartier de la Paillade. « L'enthousiasme initial va vite s'atténuer ; de grandes parcelles se retrouvent vides et des équipements restent toujours en projet ». (Volle, 2010, p.112) Du fait de sa localisation, le quartier se trouve isolé du nord-ouest de la ville et semble se muer en « cité dortoir » bien que la ville fasse son possible pour éviter cela en modifiant le tissu urbain. « Dans les années quatre-vingt-dix, la population est déqualifiée, paupérisée, les ménages les plus aisés sont partis dans le périurbain. » (Volle, 2010, p.112) Le quartier est disqualifié du fait de « l'image de la ZUP qui est bien présente dans les esprits » (Volle, 2010, p.112). Aujourd'hui il est composé à 31% de personnes qui vivent en dessous du seuil de pauvreté. (Mayet, 2020). Le quartier est situé à bonne distance du centre-ville et des fonctions qu'il comporte. La fermeture du quartier est aussi bien visible pour ses habitants, que pour les gens extérieurs à ce dernier. « Le quartier reste protégé ou évité par la circulation à ses trois entrées. Pas facile d'en sortir pour ceux qui l'habitent et qui stigmatise ce territoire. » (Mayet, 2020)

Cette ségrégation socio-spatiale n'est pas uniquement présente dans les quartiers les plus populaires de la ville.

A Port-Marianne, à Parc Marianne plus exactement, on retrouve cette problématique. Ces logements neufs ne trouvent pas preneurs aussi bien d'acheteur que de locataires du fait du coût d'achat ou de location dans ce quartier.

En effet, du fait de la division des appartements entre les bailleurs sociaux et les promoteurs immobiliers, le prix d'achat pour un appartement en prix libre est extrêmement élevé, 5 500 euros du m², inaccessible pour une partie de la population montpelliéraine. Les personnes ayant les moyens de payer un logement à ce prix préfèrent aller vivre dans la périphérie. De ce fait, les appartements aux prix libres peinent à se vendre.

« A l'origine, ils voulaient faire de Port Marianne, un quartier chic. La mairie avait posé comme condition de n'avoir que des commerces de bouches et des enseignes renommées. Mais en réalité ce n'est pas du tout ce qu'il se passe. Le prix des logements est trop cher et il n'y a que les gens qui sont éligibles aux logements sociaux qui peuvent y vivre et donc il y a un problème de dissonance dans ce quartier. »

Laurence R., directrice d'un groupe immobilier

Bien que la crise du Covid ai permis la vente de plus de logement à des Parisiens voulant avoir un pied à terre à Montpellier, leurs modes de vie, entre deux villes, (Cf partie II, modes de vie et tendances actuelles) ne permet pas de faire vivre le quartier

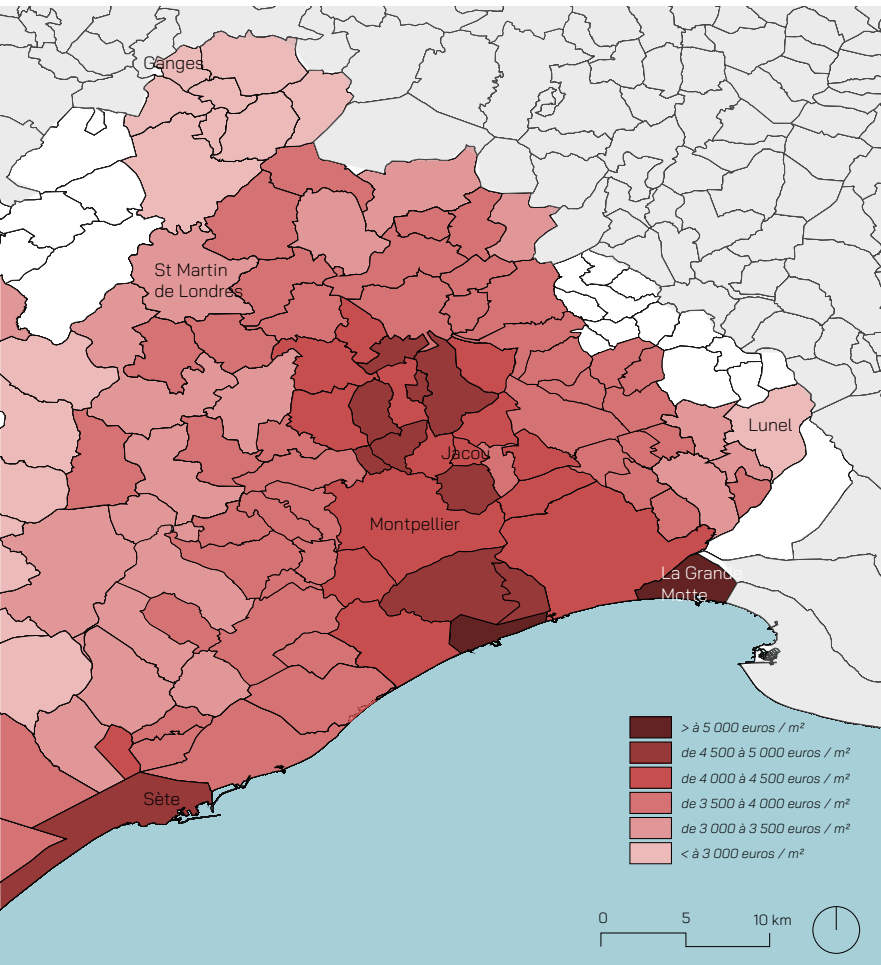


Fig 69. Carte des prix pour l'achat d'une maison dans l'aire urbaine montpelliéraine

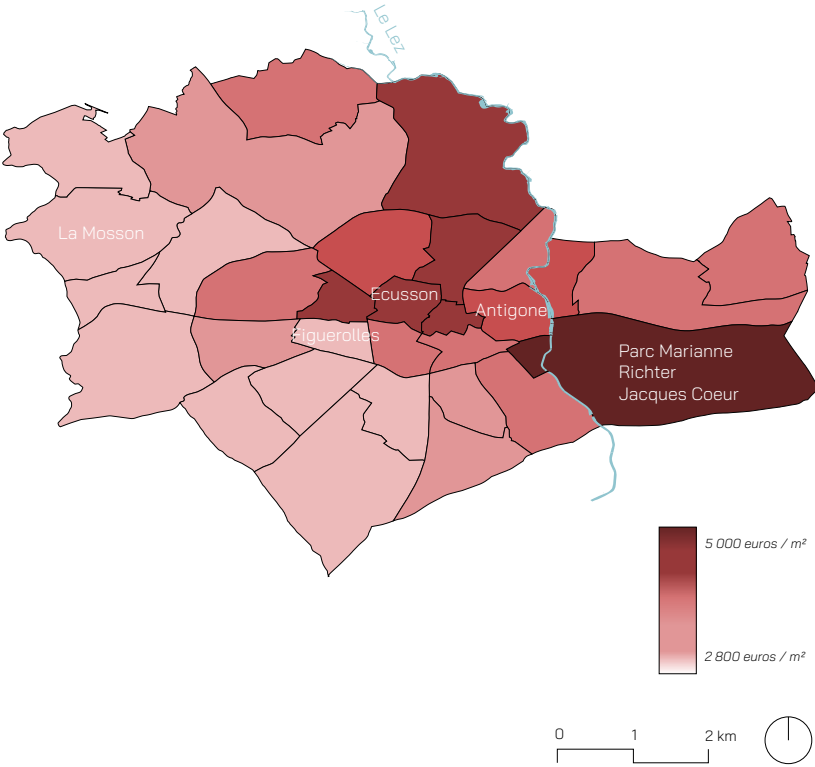


Fig 70. Carte des prix pour l'achat d'un appartement ou une maison dans la ville de Montpellier

comme escompté. En effet, les nombreux logements vides n'offrent pas d'attractivité vers ce nouvel espace urbain.

« Quant à la vie de quartier, elle s'installe, mais « tout doucement. C'est très résidentiel donc pas très vivant en journée, sauf autour du bassin Jacques-Cœur. Des associations se montent pour dynamiser le quartier. On manque aussi de commerces de proximité. Quand un local est vide, il est repris par une agence immobilière »

Juliette, habitante de Parc Marianne²

Cette ségrégation socio-spatiale ne se limite pas aux frontières de la ville. En effet, la séparation des riches et des pauvres est une problématique phare dans les nouvelles villes (Secchi, 2014, p.53) et s'étend dans ses zones péri-urbaines.

On note particulièrement dans les villages de périphéries comme Jacou, une forte présence d'entre-soi (Ravalet 2009) allant jusqu'à la clubbisation. Avec l'accroissement des mobilités et l'accroissement de la mobilité résidentielle (Levy, 2013, p.6), « les gens peuvent choisir d'emménager dans un lieu où vivent des personnes qui leur ressemblent. » (Charmes, 2007, p.9) .

« Aujourd'hui, on le voit, les personnes les plus aisées partent dans les quartiers chics des villages au nord de Montpellier, comme les Vautes à St Gély en fait et il n'y a plus que de l'entre soi là-bas »

Laurence R., directrice d'un groupe immobilier

Cette ségrégation a des effets sociaux, économiques et urbains très négatifs. Premièrement, cela « élimine le frottement et le mélange social qui caractérisent la vie urbaine. » (Charmes, 2007, p.7) Mais également, cela « émiette l'espace urbain ». (Levy, 2013, p.6)

Bien que le territoire apparaisse donc comme « un grand kaléidoscope d'enclaves qui ne peut être réduit à des images simples » (Secchi et Logoz, 2014, p.57) ces derniers semblent tous subir la même problématique : le manque d'ouverture au reste des populations.

La politique promouvant les ZAC semble avoir initié un effet rebond : le surdéveloppement du centre-ville en termes de fonction pour ses usagers en oubliant les autres espaces du territoire. Le centre-ville devient dès lors, de façon quasi-exclusive, le lieu de rencontre et de connexion. Cette surreprésentation n'a pas permis le renouvellement de certains espaces dans les différentes images qu'ils pouvaient transmettre, engendrant une ségrégation socio-spatiale à toutes les échelles du territoire.

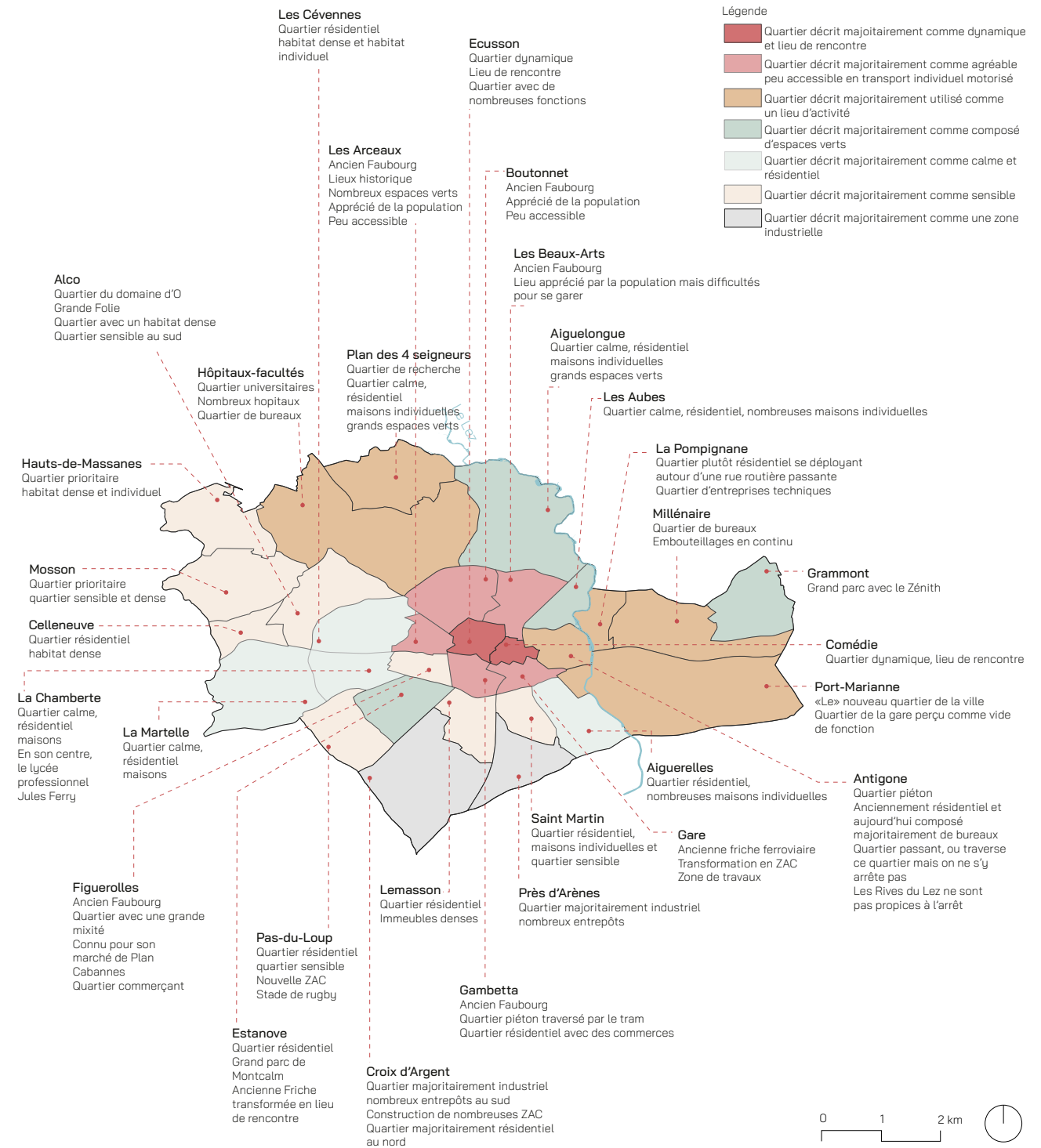


Fig 71. Carte sur les a priori des habitants sur les différents quartiers de la ville de Montpellier.

Carte réalisée à partir d'entretiens avec des personnes sur leur ressenti sur chaque espace

² Zenon, Laurie. « Urbanisation à Montpellier : "On est heureux de rentrer à Port-Marianne chaque soir" ». *midilibre.fr*, 5 mars 2020, sect. Urbanisme.

La rupture urbaine mobilité partielle

Cette ségrégation socio-spatiale et ce monocentrage de la ville peut être liée au manque de fonctions mais également aux manques d'accès et de mobilité qui empêchent le développement d'une identité nouvelle à ces espaces. Le manque de mobilité, tare commune à tous ces espaces, est plus que représenté sur le territoire montpellierain.

La faille des mobilités est, tantôt recherchée, comme la Grande Motte, qui en décidant de se retirer des accords de l'agglomération montpelliéraine voit l'avantage de limiter l'accès à la commune en transports en commun, tantôt décriée par les communes qui en pâtissent.

Les usagers du territoire sont de plus en plus limités dans leurs déplacements par la problématique routière.³

« La voiture n'est pas une option à Montpellier » Nathalie Guyot, avocate.⁴

« J'aimais bien le quartier des Beaux-Arts, c'était le quartier village par excellence avec des petits restaurants et des places fleuries mais aujourd'hui on y va plus, c'est devenu impossible de se garer »

Philippe et Isabelle, résidents à Teyran

De plus en plus, les usagers se tournent donc vers d'autres modes de transports. Bien que les transports en communs soient fortement développés dans les aires centrales de la ville, les espaces plus lointains eux sont mal desservis.

« Je partais à 6h30 de chez moi pour pouvoir être à l'heure au lycée quand les cours commençaient à 8h. Mon lycée était dans le centre-ville et il n'y a que 10km entre chez moi et le centre-ville, mais il n'y a juste pas de bus. Je ne sais pas si ça aurait été vraiment mieux si mon village avait été dans la métropole. »

Gabriel, 24 ans, habitant d'Assas, un village péri-urbain

De même, la ville, avec la faiblesse de ses axes, n'a pas mis en place de voies spécialisée pour les bus. En période d'embouteillage, tout le monde est bloqué, pas de quoi motiver les habitants à se tourner vers ce mode de transport.

Dans cette veine, des habitants se tournent de plus en plus vers des moyens de transports doux comme le vélo. Seulement, aujourd'hui, la ville est peu adaptée aux mobilités douces, un regret pour de nombreux usagers.

« Plus jeune, je faisais beaucoup de vélo à Paris, pour aller au collège puis au lycée mais arrivé dans le sud, à Vendargues⁵,

3 Il y a 62 000 personnes qui rentrent par jours sur le territoire de la métropole contre 52 000, il y a 10 ans selon l'INSEE. (Jouglu, 2019)

4 Citée par Arbouet, 2022, p.23

5 Village péri-urbain en deuxième ceinture Est de Montpellier.

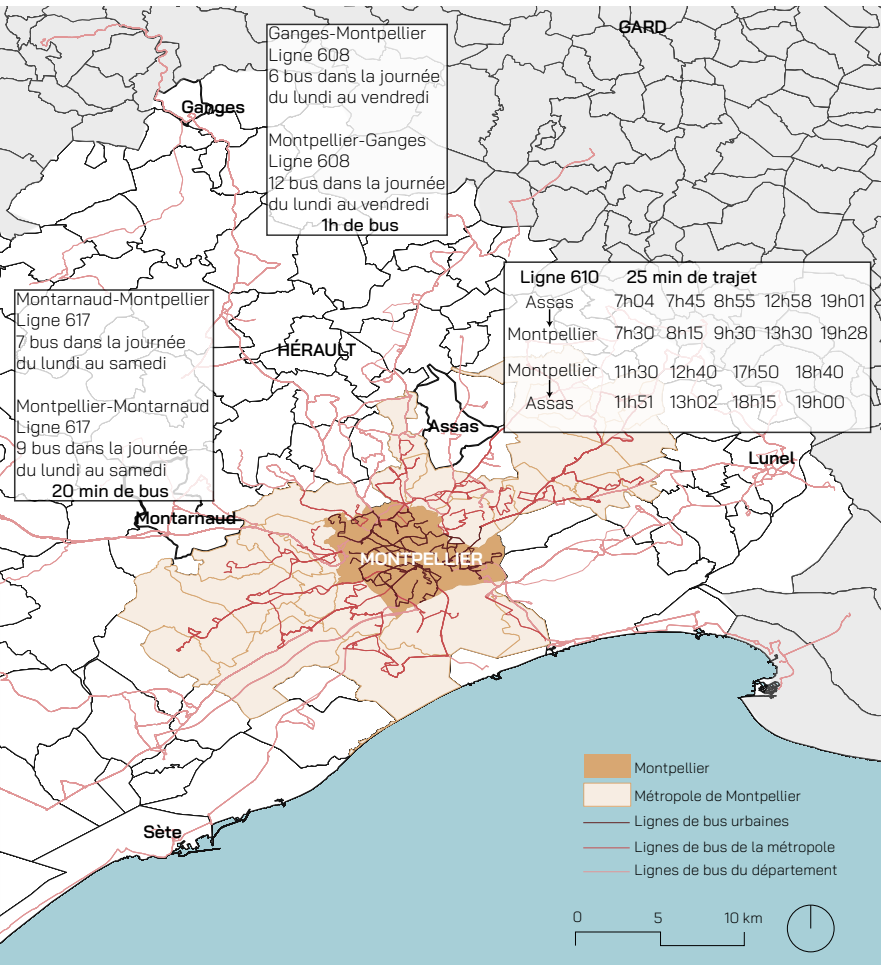


Fig 72. Carte des transports en communs dans l'aire urbaine montpelliéraine

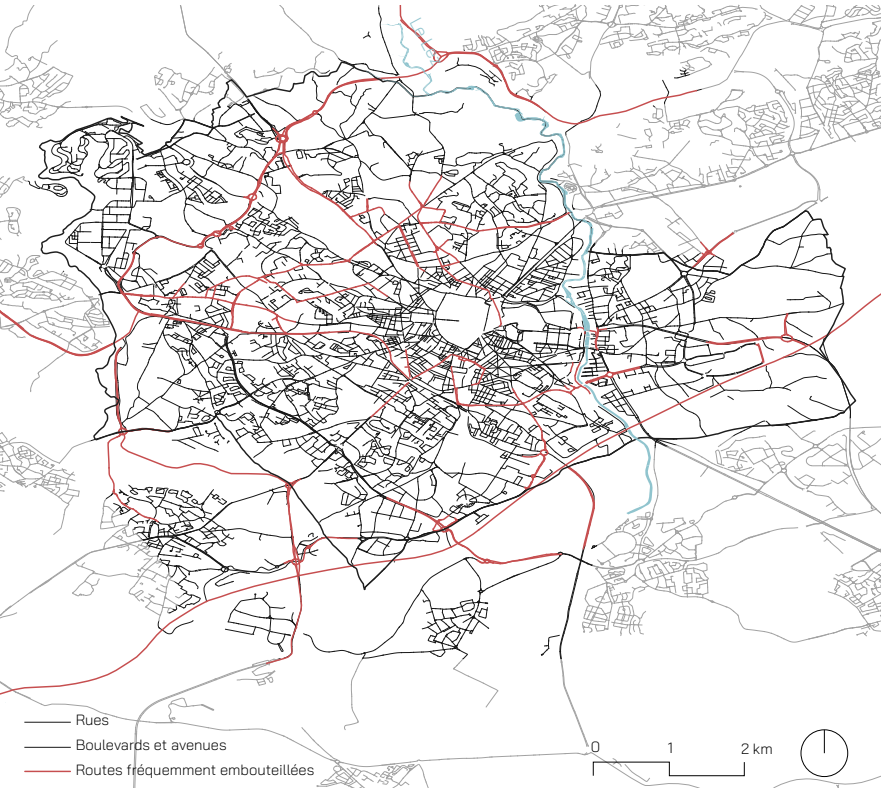


Fig 73. Carte des embouteillages sur les axes montpelliérains

ça n'était pas adapté. »

Nathalie Guyot, résidente dans le péri-urbain⁶

Le défaut de mobilité est à la source d'un problème beaucoup plus profond et segmentant. En effet, la difficile mobilité dans la ville provoque la naissance de « deux villes ». Celles des urbains et celles des péri-urbains.

L'exemple pour traiter de ce sujet est le cas des gares de Montpellier. Montpellier possède depuis 2018 deux gares. La première, historique, Montpellier St Roch, se situe au sud de l'écusson et la seconde la gare TGV, Montpellier Sud de France, plus à l'extérieur de la ville, au centre de la futur ZAC de Cambacérès. Cette gare a la particularité de se situer au cœur d'un quartier qui n'existe pas encore, de ce fait elle n'est pas reliée à des transports publics. Plus exactement, elle se situe à 1,6 km d'Odysseum et donc du premier arrêt de transport en commun, lui-même terminus du tram 1. (Cf. partie I)

« Ils ont bien essayé de mettre en place des navettes entre Odysseum et la gare TGV sud de France, mais on ne va pas se mentir, c'est une catastrophe »

Fabienne S., Urbaniste

La gare TGV Sud de France n'est donc pas reliée à la ville et encore moins à l'autre gare. Une problématique forte qui a fait grand bruit jusqu'à remonter aux oreilles de la présidente de région qui a alors impulsé pour la mise en place de l'extension de la ligne de tramway qui rejoindrait la gare et qui devrait voir le jour en 2025.

Mais Montpellier rencontre également des difficultés avec la gare du centre-ville. Avec la mise en place de nouvelles politiques au centre-ville, la gare n'est que très difficilement accessible pour les personnes en véhicule individuel motorisé.

« Montpelliérain depuis toujours, je ne vais plus à la gare St Roch, elle est inaccessible et on ne comprend rien. Vraiment la prochaine fois que je dois venir chercher quelqu'un à la gare, je lui demande d'arriver à la gare TGV sud de France ».

Marc, 52 ans, habitant au sud de la métropole

La distinction entre ces deux gares est très significative : l'une des gares est utilisée par les urbains et l'autre par les péri-urbains. Quand l'une des deux populations décide de changer de gare, ça devient dès lors problématique. Les « deux villes » de Montpellier sont donc belles et bien présentes, empêchant la bonne aisance des habitants dans l'entièreté du territoire, qui font le choix de ne plus aller dans certains espaces. « Bref, tout irait pour le mieux si ce n'était qu'il manque encore à cette «ville dans la ville» un supplément d'âmes que l'on trouve ailleurs (Arceaux, Boutonnet, Beaux-Arts, Gares, Écusson...). » (Codomié,

«J'utilise cette gare régulièrement, je trouve que les prix sont moins chers, que la gare est plus propre et qu'il y a moins de monde. Après, bien sûr, pour venir en transports en commun, c'est plus compliqué. Moi, je suis venu en voiture.»

Propos recueillis par le Midi libre, 01.10.2020, «Où en est on de la gare Sud de France ?»

«Quand on est en voiture, c'est bien plus facile d'accès que la gare Saint-Roch. Cela nous évite d'entrer en plein centre de Montpellier et de devoir subir les problèmes de circulation.»

Propos recueillis par le Midi libre, 01.10.2020, «Où en est on de la gare Sud de France ?»

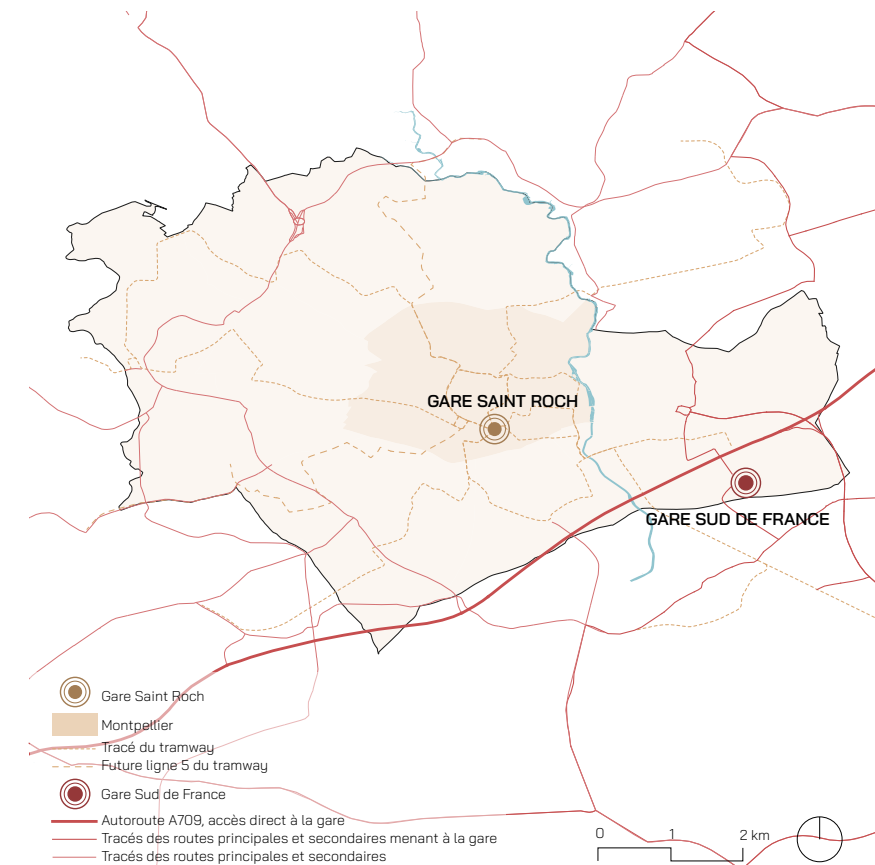


Fig 74. Comparaison des accès des deux gares de la ville de Montpellier

2021). Sans l'attrait de nouvelles personnes, habitant ou non dans ces espaces, ces derniers perdent leur raison d'exister. «Un quartier urbain n'est vivant que le jour où ses habitants l'ont fait leur, en le transformant suivant la manière de vivre et de penser » (Chombart de Lauwe P, 1963, p.95)⁷

Une désertion de cet espace reviendrait donc à une perte d'identité et une perte de sens de cet espace.

La ville monocentrée

« Le territoire s'est urbanisé et pourtant il a perdu son urbanité, c'est-à-dire sa capacité à produire du lien social. » (Guidetti, 2021, p.37)

Un des axes pour comprendre les problématiques auxquelles le territoire montpellierain doit faire face est lié à la trop grande spécificité des différents quartiers. Cette particularité provient très probablement de la politique d'urbanisme par ZAC qui a été menée pendant des années par les décideurs de la ville. Cette politique a été très vivement critiquée par certains décideurs ou les habitants eux-mêmes. Le « slogan ville zacquée, ville saccagée » a été leur étendard.

Le développement de la ville en tache d'huile est aujourd'hui particulièrement visible. Cette problématique empêche le bon développement des quartiers de la ville. S'ils ne sont plus utilisés que par les habitants de ces quartiers, ils meurent donc lentement. Les habitants de l'aire urbaine vont dans une ZAC pour une activité en particulier et ne peuvent mixer les activités au même endroit. Cela engendre une grande disparité dans l'utilisation des espaces. Hôpitaux facultés est un quartier où se retrouvent les médecins et étudiants, a contrario le millénaire n'est parcouru uniquement que par les travailleurs, Odysseum le point de rencontre pour les activités ludiques et les achats....

Cette sur-spécialisation engendre des pics de population à certains moments de la journée, de la semaine ou de l'année et des moments où personne ne déambule. Ces espaces à la fréquentation irrégulière et fonctionnelle perdent donc toute valeur aux yeux des habitants. Cette problématique est liée directement par la faiblesse des infrastructures aussi bien ferroviaires que routières empêchant les personnes extérieures aux quartiers de venir en leur sein.

« Le gros point noir de Montpellier et on en a tous conscience, c'est la mobilité. Il faut changer cela, vu le réseau actuel, il n'y a pas d'avenir. »

⁷ Cité par Faure, Pascale. Un quartier de Montpellier: Plan Cabannes: étude ethnologique. (Villes et entreprises. Paris : L'Harmattan, 1998), 145.

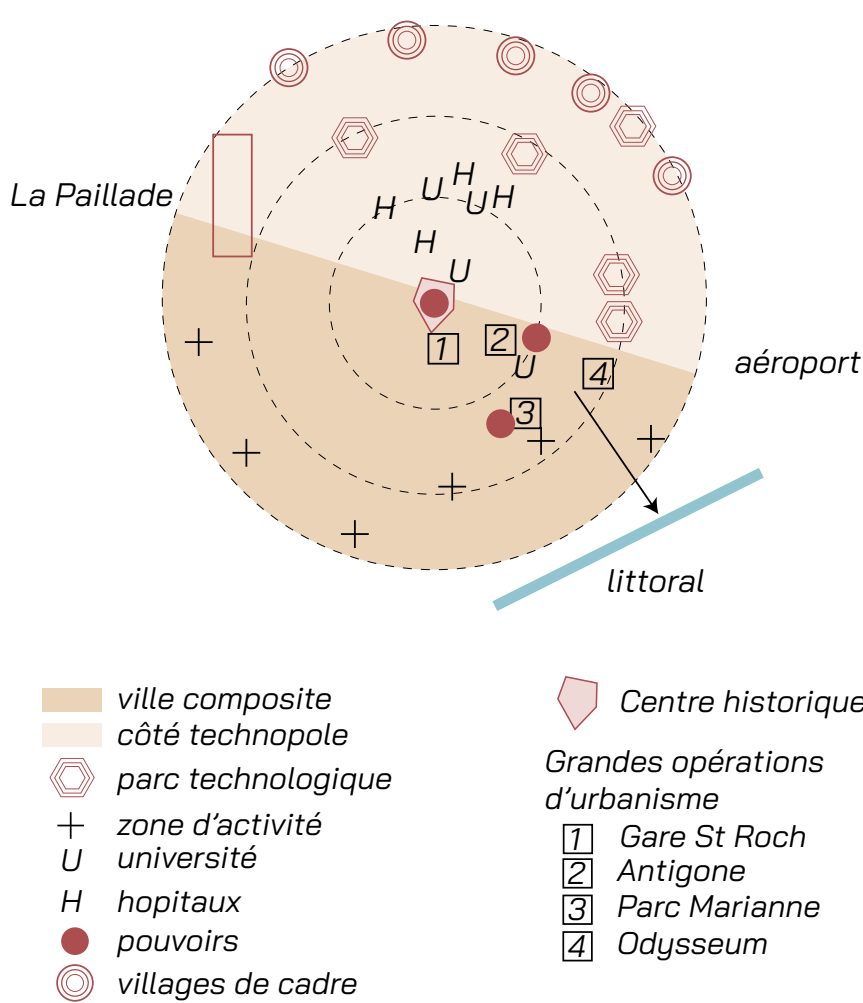


Fig 75. Schéma de l'organisation spatiale de Montpellier

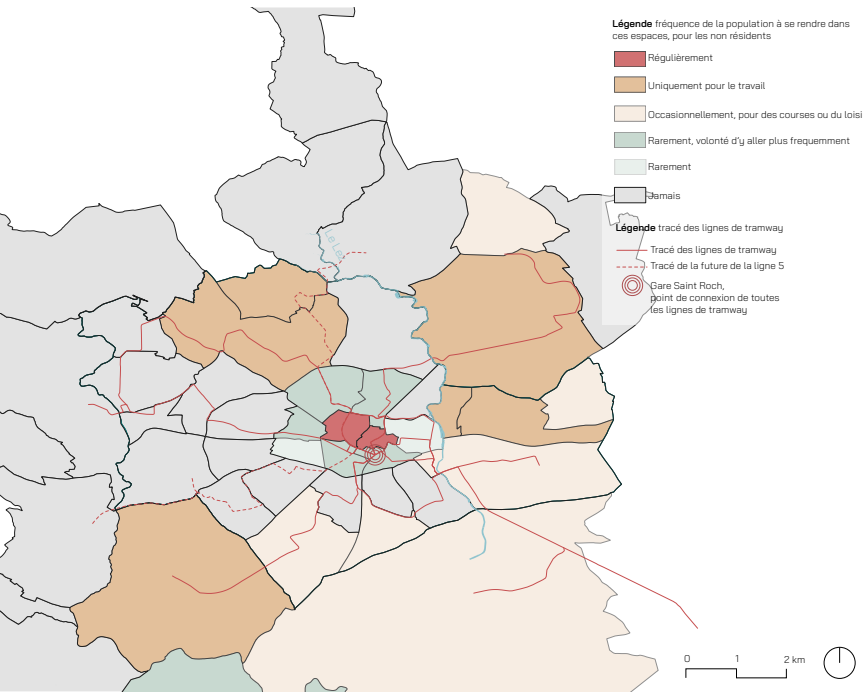


Fig 76. Taux de fréquentation des différents espaces du territoire montpellierain

Fabienne S., Urbaniste

En effet, du fait de la construction et de l'architecture de l'agglomération, comme nous avons pu le constater, le réseau routier et ferroviaire est trop faible par rapport aux besoins des habitants et des usagers du territoire. A l'échelle de l'écusson et du centre-ville, les ruelles trop étroites ne permettent par l'introduction de transports en communs au milieu des immeubles et maisons vigneronnes. A plus large échelle, l'urbanisme de ZAC qui a façonné Montpellier n'a pas été lié au développement de réels axes de transports aussi bien routiers que ferroviaires. La circulation sur le territoire pour les périurbains est donc difficile et pénible.

Seul un quartier à Montpellier se dessine comme l'unique point de rencontre de la ville : l'écusson. Ici montpelliérain, péri-urbain ou habitant de l'aire urbaine se rencontrent quotidiennement ou hebdomadairement. De la bouche d'un habitant de ce territoire : quand on va en ville, cela signifie que l'on va dans l'Ecusson et non dans d'autres quartiers.

« Je crois qu'il n'y a pas de débat, quand on dit on va en ville, la seule question que l'on se pose c'est si on se gare au parking Joffe ou au parking de la comédie »

Agathe, 23 ans, habitante à Alès et ayant grandi à Pignan

Ce mode de vie retranscrit donc le caractère monocentré de la ville. Le territoire continue donc son augmentation démographique sans que son centre ne puisse endurer plus de fonctions. Le territoire se retrouve avec un micro-centre comparé à l'échelle de son territoire et de sa population. Cette politique de ZAC n'a pas réussi à faire vivre d'autres espaces que celui du micro-centre historique.

« Le territoire de Montpellier apparaît comme composé de deux entités, la ville-centre, seul vrai pôle et le reste du territoire. Surtout, on y gère cette différence de manière très tranchée, [...] ainsi d'un côté « on ne peut pas étendre les modes de faire de Montpellier aux petites communes » » (Bourdin et Prost, 2009, p.247)

Le territoire montpelliérain se comporte donc comme celui d'une petite ville et non comme celui de d'autres villes de son envergure. En effet, si on les compare on notera instantanément la présence de réseaux ferroviaires ou routiers développés en accord avec la taille et la demande de la population. Montpellier est aux antipodes de ce qu'on pourrait appeler une « ville archipel » avec son écusson, centre unique et exclusif.

A travers l'analyse de ces différents espaces du territoire montpelliérain, on a pu comprendre que l'entièreté de celui-ci était empruntée de limites et ne semble plus être en accord avec les besoins de la population actuelle. Ces limites semblent récurrentes et nous pouvons les résumer selon 3 axes majeurs : le monocentrage de la ville englobant la désaffectation des

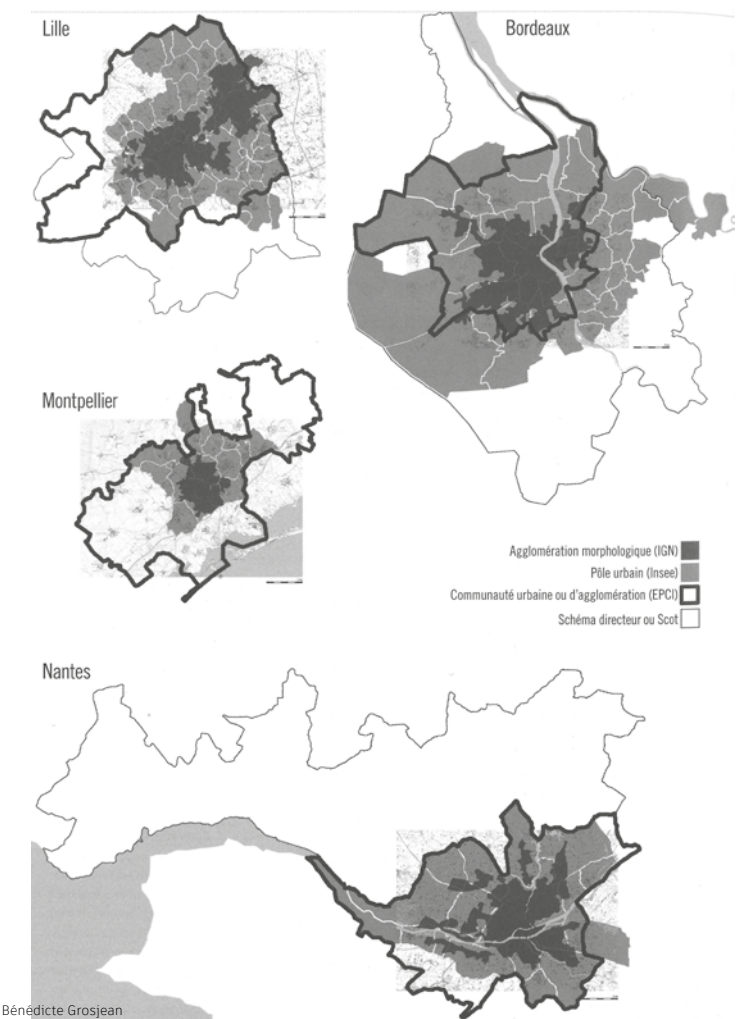


Fig 77. Comparaison de la forme urbaine de Montpellier à d'autres villes françaises

Montpellier une ville monocentrée

Source : Bénédicte Grosjean

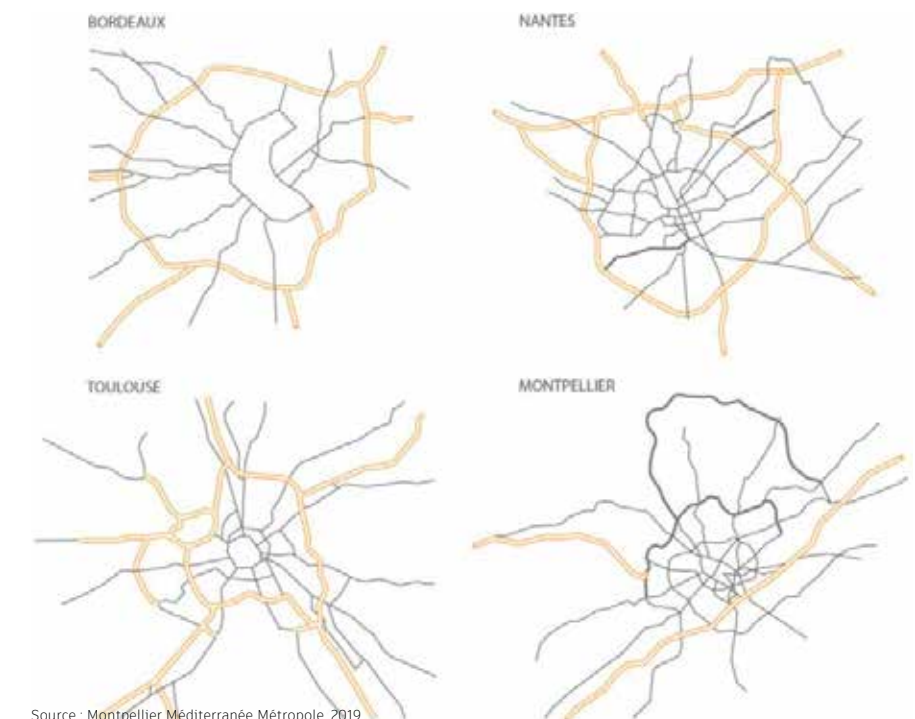


Fig 78. Montpellier Méditerranée Métropole : une exception dans le réseau routier

Source : Montpellier Méditerranée Métropole, 2019

quartiers, de la mobilité et le questionnement climatique futur.

La question du changement climatique

Un défi commun lie ces espaces : la problématique du changement climatique.

Le territoire montpelliérain est soumis à un défi de taille : la montée des eaux. Les communes au sud de la métropole pourraient se retrouver sous le niveau de la mer Méditerranée si celle-ci augmente de 2m. Une problématique qui ne semble pas être pour l’instant prise fortement en considération par les décideurs de la région.

Le changement climatique entraîne également la question de la température dans la région. L’été 2022 a été marqué par de fortes chaleurs qui ont révélés quelques dysfonctionnements. Si le centre-ville, l’Ecusson en particulier, a été un point de ralliement de la population pour lutter contre la chaleur, son architecture de petites ruelles et sa pierre blanche permettant de garder de l’air frais dans l’espace en évitant le sentiment de suffocation, d’autres espaces du territoire ont été vivement critiqués.

« Cet été, Port Marianne, c’était juste invivable, le rayonnement du goudron a créé une température extrême dans la rue, il n’y avait aucun moyen de se rafraîchir, sauf quand on allait se mettre sur les rives du Lez. »

Alice, 23 ans, ayant grandi à Teyran

En effet, Antigone a montré des problèmes en termes d’isolation thermique. Bien que son espace public se soit vu être apprécié par les usagers en période de forte chaleur grâce à sa pierre, sa végétation et ses fontaines, ses habitants ne peuvent pas en dire la même chose de leur logement. La circulation de l’air marin, lorsqu’elle est pensée dans la ville, est un atout majeur du territoire montpelliérain.

De même, la forte chaleur impacte le choix modal des usagers du territoire.

« Le tram, l’été c’est l’horreur ! Maintenant, je ne le prends plus et je préfère marcher ou prendre le vélo, au moins, il y a du vent dans la ville. »

Adrien, 25 ans, résident dans l’Ecusson.

Ce report modal permet de prendre conscience de l’importance d’espaces dédiés aux mobilités douces.

Enfin, la problématique phare de Montpellier a toujours été la question des inondations. Sujette aux épisodes cévenols⁸ et crues du Lez, la ville est inondée une à deux fois par an, fréquence qui risquerait d’augmenter dans le futur. L’aménagement de trames verte et bleue est donc plus que nécessaire.

8 Fortes pluies durant 1 ou 2 jours, pouvant avoir lieu entre les mois d’août et octobre, ou la quantité d’eau sur le territoire équivaut à 1 ou 2 mois de pluie de manière très intense.

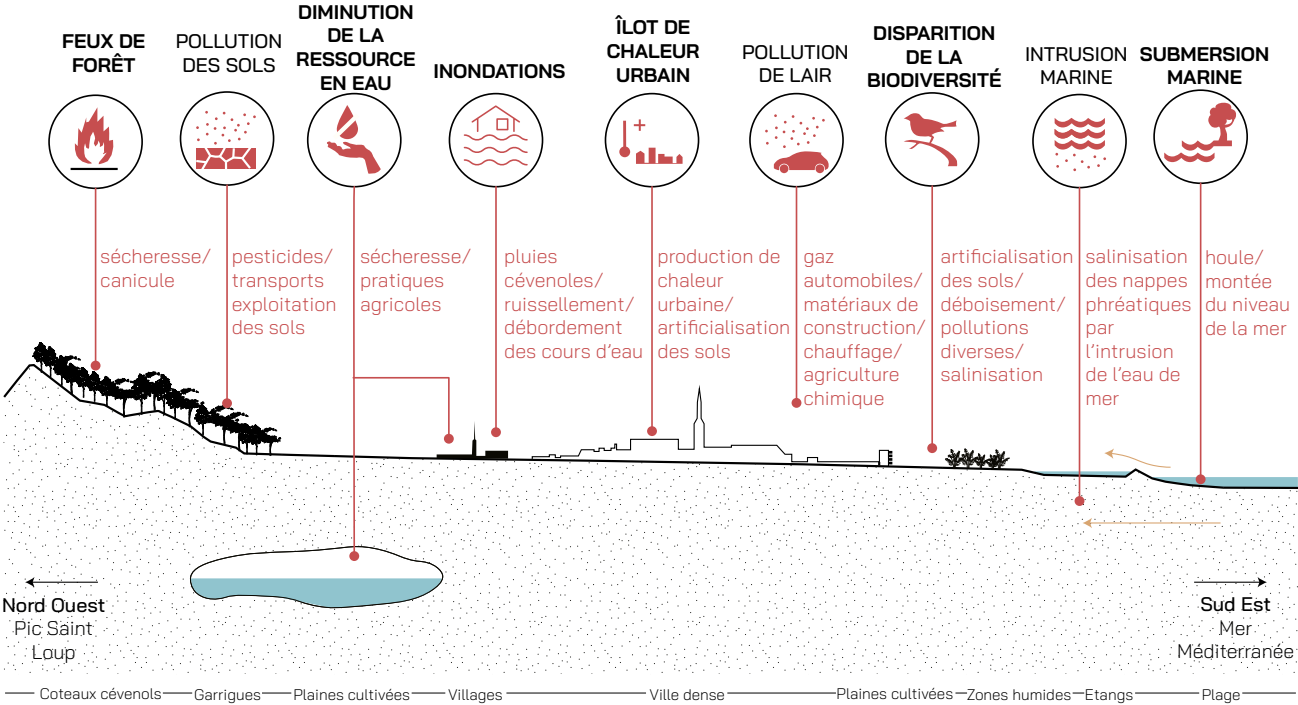
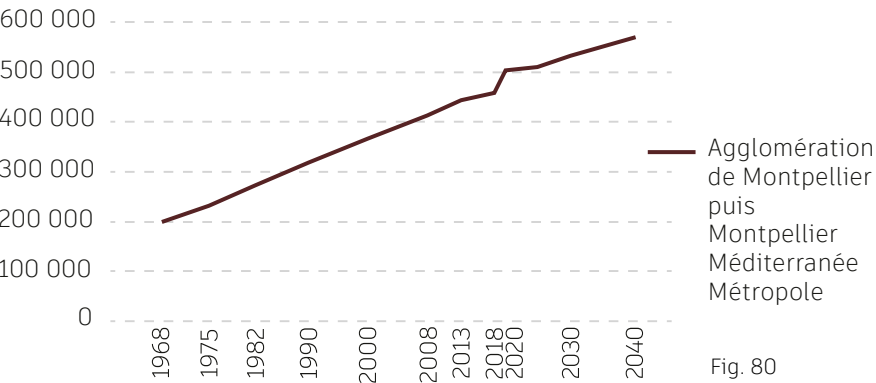


Fig 79. Carte des enjeux environnementaux auxquels le territoire montpelliérain doit faire face

Comme on a pu le constater ci-dessus, le territoire montpelliérain s'est largement décousu au fil de ses mutations.

Du fait de son histoire et de son développement urbain, Montpellier a une forme peu commune pour les villes de sa taille. A l'échelle française, elle est une exception.

L'agglomération montpelliéraine est actuellement à un tournant de son histoire, la politique et planification urbaine de Georges Frêche arrivent à leur conclusion. De plus, son territoire n'est pas extensible et la population continue à affluer, la ville doit donc se réinventer. Les solutions du passé ne sont plus d'actualité et les décideurs actuels doivent apporter des réponses nouvelles pour permettre la bonne reconversion de ce territoire en devenir.



« L'émergence actuelle d'une question urbaine spécifique, articulée à des thèmes qui demeurent difficilement séparables, comme ceux des inégalités sociales, du changement climatique et du droit à l'accessibilité, démontre quelque chose d'important-et il s'agit de la troisième thèse avancée dans ces pages : l'espace, grand produit social construit et modelé dans le temps, n'est pas infiniment malléable, infiniment disponible aux changements de l'économie, des institutions et de la politique. Non seulement parce qu'il y oppose la résistance de sa propre inertie, mais aussi parce qu'en quelque sorte il construit la trajectoire au long de laquelle ces mêmes changements peuvent advenir. » (Secchi et Logoz, 2014, p.26)

«Prendre une ville, ce n'est pas conquérir par la force des armes une cité, c'est saisir son allure, son atmosphère, son esprit par une représentation. C'est s'emparer du caractère de la cité.»
Nelson Goodman
Sud, n°91, 1990

MONTPELLIER ,
LE DÉFI DE LA CONTINUITÉ

«Montpellier est devenue une ville inspirante, vers laquelle les regards se tournent. Le nouveau souffle est à l'oeuvre. Nous continuerons de l'impulser, pour que Montpellier soit la ville où l'avenir s'invente.»

Michaël Delafosse, Maire actuel de Montpellier (Région Occitanie, 2022)

« Une vision est une exploration des futurs possibles et souhaitables »
Paola Vigano

La vision prospective des décideurs actuels

À l'heure actuelle, les acteurs sont conscients des problématiques auxquelles le territoire doit faire face. De nouveaux projets ont été lancés avec comme leitmotiv deux slogans : « Faire la ville sur la ville » et surtout « Faire la ville, vite et bien ».¹

La politique est déclinée sur différents axes, mais avec une vision commune : celle de faire du territoire un espace écologiquement viable.

La première question est la mobilité à toutes les échelles, du fait que ce paramètre peut aider à débloquer la situation actuelle. Pour ce faire, les élus semblent s'appuyer sur les atouts que possède déjà la ville et de prendre la problématique à contrepied. Premièrement, la ville de Montpellier se lance dans un défi nouveau : faire de Montpellier la première ville de France en termes de « mobilités douces ».

« Nous travaillons avec les architectes en chef et la SA3M. L'un des buts est de réduire la place de la voiture. »
Mayse Faye, adjointe à l'urbanisme²

Au lieu d'initier une destruction de certains espaces urbains ou agricoles afin d'agrandir le réseau routier, la mairie a décidé de renforcer le développement de son offre de transports en commun. L'idée est d'arrêter d'avoir deux villes qui fonctionnent parallèlement sans se rencontrer. Cette problématique est d'autant plus essentielle que les décisions mises en place pour permettre de limiter le changement climatique sont maintenant au centre du débat public et Montpellier n'est pas une exception. La question de la mobilité par transport individuel motorisé en est un levier fort. Les vignettes de CRIT'AIR sont un bon exemple de cette prise de conscience et de cette politique. D'ici janvier 2024, les voitures avec un CRIT'AIR 3 ou 4 ne seront plus en mesure de rentrer dans la métropole montpellieraine, un changement de paradigme énorme pour les usagers.

« Je ne sais pas très bien comment je vais faire, il faudrait que je change ma voiture rapidement sinon cela ne va être plus être possible pour moi de rentrer dans la ville. »
Pascale, habitante d'un village de périphérie

Les élus se penchent donc très sérieusement sur les

¹ Information provenant de Fabienne S., urbaniste à Montpellier

² Citée par Rossignol, Henri-Marc. « Nos villes face au changement climatique ». *So Gazette*, octobre 2022, 14



Fig 81. Une de la Gazette de Montpellier, printemps 2022

questionnements de mobilités douces, de peur que le centre-ville soit déserté.

« Mais si c'est trop compliqué d'aller en ville, on n'ira plus mais le centre-ville va être déserté »
Isabelle, habitante de Teyran

La mise en place de transport en commun est donc prépondérante dans le calendrier urbain des décideurs. Actuellement, on note un déséquilibre entre les villes du sud de la métropole et celles du nord de la métropole dans l'arrière-pays. La ville a donc décidé d'augmenter la fréquence des bus réalisant la liaison entre ces communes et le centre de la ville.³

« La mairie voudrait mettre en place un bus toutes les dix minutes qui partirait de Ganges au lieu d'un toutes les heures en moyenne, de 12h à 20h, et uniquement en semaine »

Fabienne S., urbaniste à Montpellier

La réforme des transports en commun ne concerne pas uniquement l'augmentation de l'offre et de la fréquence des bus dans les villages de l'arrière-pays mais également plus près en première ceinture de Montpellier avec la création de la ligne 5 de tramway. Cette dernière permettra alors de relier le centre-ville avec les quartiers et les villages plus au nord de la ville. Cette envie d'extension du tramway se retrouve également dans d'autres espaces. Les élus actuels ont lancé l'extension du tramway vers la gare TGV mais aussi ils parlent d'une extension en direction de l'aéroport, actuellement sur la commune de Mauguio.

Ces initiatives devraient être conjointes à la gratuité des transports en communs pour tous les habitants de la métropole qui devrait voir le jour en fin d'année 2023. Cette gratuité des transports en communs pour tous les habitants de la métropole s'accompagne de la mise en place d'une aide pour l'achat de vélo électrique pour le promouvoir auprès des habitants de la métropole résidants dans les villages ceinturant Montpellier. Ces initiatives ont un but fort : celui de décongestionner la ville et pallier sa problématique héritée lors de sa croissance : la difficile mobilité sur ce territoire.

La ville possède déjà des points forts facteurs de succès. Premièrement le fait que le centre-ville est déjà piéton en son centre⁴ mais aussi que la topographie de la région et son climat facilitent une mobilité douce. (Montpellier Méditerranée Métropole, 2022)

« En France, le droit à l'éducation fut la grande question du XIXe siècle, le droit à la santé celle du XXe et le droit à la mobilité sera celle du XXIe siècle. »

³ Ces informations m'ont été données par Fabienne S., urbaniste à Montpellier

⁴ Il est important de garder en mémoire que le centre-ville de Montpellier, l'Ecusson est la plus grande zone piétonne de France.

Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole⁵

L'initiative de la mairie est alors de transformer tout le « Grand Cœur de la Ville » en un centre uniquement dédié aux mobilités douces en particulier pour les piétons et les vélos. L'initiative « Grand Cœur de Ville piéton » est lancée et permettra avec de fortes de chances de changer l'identité des faubourgs actuels en redynamisant leurs commerces et en permettant d'étendre le centre-ville au-delà des frontières de l'écusson. Pour les élus, ce pari est plus qu'accessible, « *A vélo, Montpellier devient la ville des 20 minutes.* » Julie Frêche, adjointe chargée des mobilités.⁶ Ce développement des mobilités douces pourrait radicalement transformer la forme urbaine du territoire montpelliérain. En effet, les décideurs voient le potentiel d'une plus grande circulation de la population redynamisant les différents espaces du territoire en les ouvrant à tous.

« *Le vélo change la relation à l'espace public. On peut s'arrêter, croiser des gens et discuter. On n'est pas enfermé dans sa bulle.* » Julie Frêche, adjointe chargée des mobilités.⁷

Parallèlement, les élus retravaillent avec la politique des ZAT (Zone artistique temporaire). Ces manifestations ont été mises en place par Georges Frêche. L'idée est de créer une programmation artistique pendant 48 h dans une ZAC pour permettre aux habitants du territoire de venir découvrir ces quartiers et qu'ils puissent les intégrer dans leurs lieux possibles de rencontre et de vie. Les ZAT ne sont pas les seules initiatives mises en place, on note aussi la présence d'événements culturels dans les différents espaces de la métropole tels que des domaines de *Folies*, des lieux historiques, des parcs. Elles prennent forme sous le nom de « La métro' fait son cinéma » ou même « Montpellier danse ».

Cet aspect d'ouverture des différents espaces du territoire est aussi mené par des initiatives plus fortes, particulièrement dans les quartiers touchés par une mauvaise presse. La Paillade est le quartier le plus travaillé actuellement. La municipalité a une volonté forte : celle de redorer l'image de ce quartier trop souvent dévalorisé. Cette revalorisation passe par un travail architectural mené conjointement avec l'ANRU (Agence nationale de renouvellement urbain). Le projet est de redynamiser en premier lieu le centre de Saint Paul, centre commercial et d'activité, pour permettre un plus grand attrait de la population dans cette direction. Le

5 Cité par Montpellier Méditerranée Métropole. « Gratuité des transports ».
6 Citée par Arbouet, 2022, p.23
7 Citée par Arbouet, 2022, p.23

Midi libre 29.06.2022

Montpellier : la ZAT (zone artistique temporaire) va revivre en novembre dans le quartier Antigone

La ZAT (zone artistique temporaire) créée en 2011 par Michaël Delafosse, alors adjoint à la culture d'Hélène Mandroux et qui aura connu des éditions sensiblement revues et corrigées sous le mandat de Philippe Saurel, reviendra du 11 au 13 novembre à Antigone. Montcalm et dans le quartier Figuerolles. En 2019, c'est sous la houlette de Nicolas Bourriaud, alors directeur du MOCO, que la manifestation changera de forme (des expositions en plein air dans les quartiers), de durée (presque deux mois) et de nom (Cent artistes dans la ville).

C'est officiel depuis ce mercredi après-midi : la ZAT (zone artistique temporaire) va revivre ! Pascal Lebrun-Cordier, le programmateur des origines en 2011, a été rappelé par le maire pour rebâtir une programmation. « J'avais eu plaisir à créer les ZAT avec Michaël Delafosse, alors adjoint à la culture d'Hélène Mandroux, en 2010 et de diriger les huit premières éditions jusqu'en 2014. » Elles étaient alors passées par le parc Méric, Port Marianne, Celleneuve, les Arceaux, La Paillade, Malbosc, Boutonnet/Beaux-Arts et Antigone (déjà !).

L'édition 2022, celle du retour vers les origines donc, aura lieu du vendredi 11 au dimanche 13 novembre dans le quartier Antigone dont on célébrera le 40e anniversaire du lancement par l'architecte espagnol Ricardo Bofill, récemment disparu, sous le mandat de Georges Frêche. « L'enjeu sera de mettre le quartier en récit, de stimuler l'imaginaire urbain en coopérant avec des artistes, des collectifs d'ici et d'ailleurs et des habitants. La dimension civique et festive sera plus forte. »

Ensuite, sous le mandat de Philippe Saurel, revisitées artistiquement, on se souvient notamment d'éditions au parc



Fig 82. Voeux 2023 de la mairie de Montpellier

travail d'amélioration du quartier par la mixité sociale et la mixité d'usage serait plus que facilité. Cette faille a été remarquée aux plus hauts sommets, en effet, lors de la visite d'Emmanuel Macron de ce quartier en 2021, une habitante l'avait interpellé à ce sujet :

« Mon fils de 8 ans m'a demandé si le prénom Pierre existait vraiment ou si ce n'est que dans les livres, tellement il y a un manque de mixité. »
Naima Amadou, habitante de la Paillade⁸

La municipalité a mis cette problématique au centre de son agenda depuis 20 ans. Les élus municipaux essayant d'attirer une population nouvelle par la création de la zone Mosson 2000. (Ferras, Volle, 2002). Par cette installation de zone d'activité, la municipalité souhaitait redynamiser l'économie de ce quartier et en même temps permettre l'ouverture avec le reste du territoire montpelliérain. Ce projet passe donc par l'implantation d'entreprises, mais également de collectivités, la SERM devrait y déménager. Les archives départementales et municipales y ont été déplacées. Elles sont désormais conservées dans le bâtiment de Pierrevives, dessiné par l'architecte Zaha Hadid en 2013. L'implantation de ce type de bâtiment et de ces fonctions dans les quartiers à une résonance forte : celle de promouvoir le quartier et de permettre son ouverture à une plus large partie de la population et non plus uniquement à ceux qui y résident.

Les décideurs de la ville appréhendent également la question du manque de logement à Montpellier, et du manque de logements sociaux. « Sur la Métropole nous avons 25 000 demandes de logements sociaux. » Maryse Faye, adjointe à l'urbanisme.⁹

Avec la question du changement climatique et de la forte de chaleur dans Montpellier, ils ont en tête de « Construire plus, oui, mais nous allons construire mieux. » Maryse Faye, adjointe à l'urbanisme.¹⁰

Cet urbanisme sera toujours celui de l'urbanisme de ZAC, toujours prôné à Montpellier.

Leur projet fort est la création d'une nouvelle ZAC allant au-delà de Port Marianne : « Eco cité, de Montpellier jusqu'à la mer ». Un écoquartier qui répondrait selon eux à toutes les problématiques que l'on trouve sur le territoire actuellement en travaillant sur la désimperméabilisation du sol, l'utilisation de matériaux bio-sourcés et la végétalisation de la ZAC et sa mobilité douce. (Prost, 2009, p.246)¹¹

8 Citée par Coulevaire, Louise. « « Le quartier a été communautarisé » : à la Mosson, à Montpellier, la frustration des habitants face au manque de diversité ». *Le Monde.fr*, 28 octobre 2021, sect. Société.
9 Citée par Rossignol, 2022, p.13
10 Cité par Rossignol, 2022, p.13
11 Information transmise par Fabienne S., Urbaniste

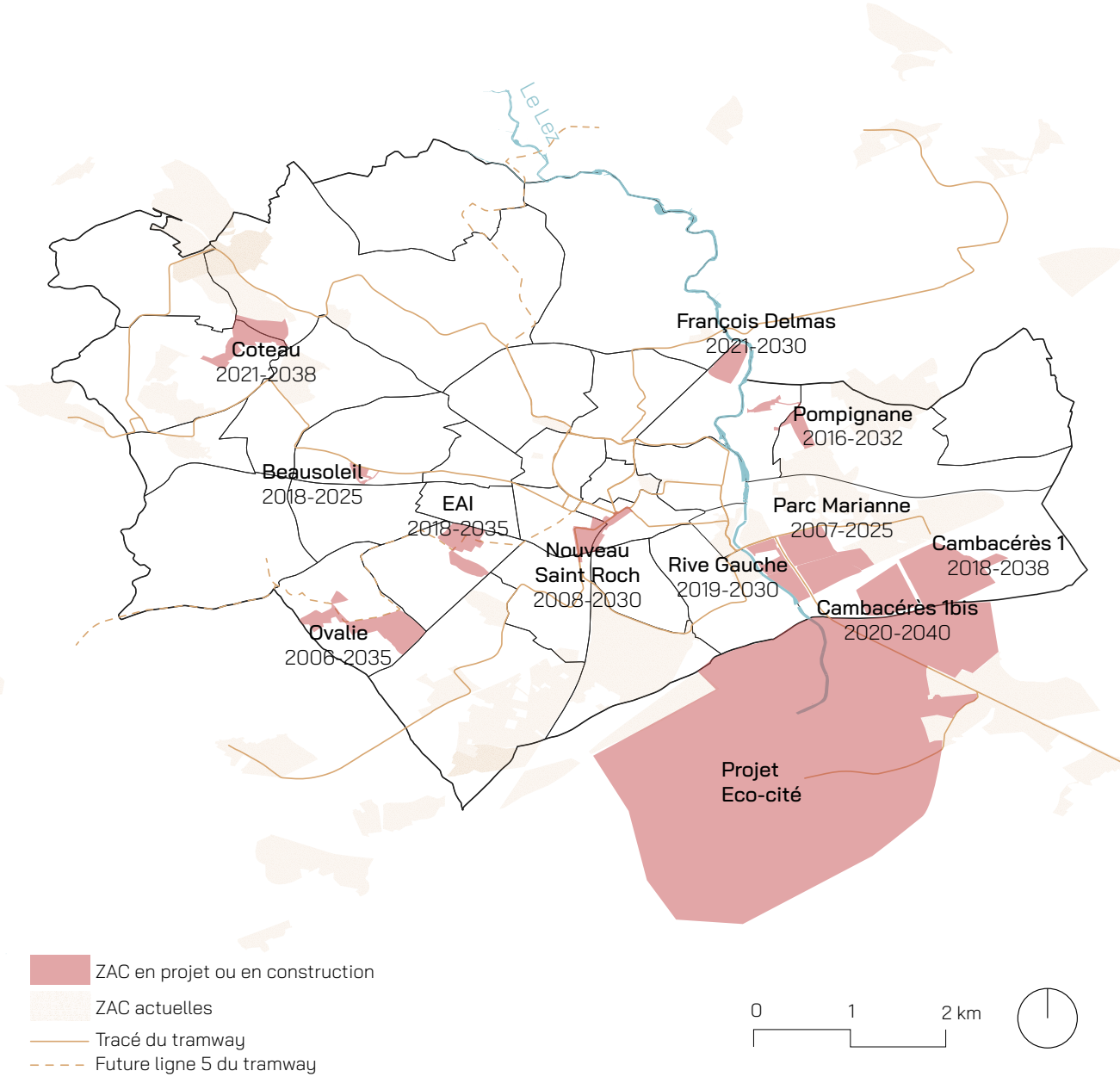


Fig 83. Carte des ZAC actuelles et futures planifiées

« La notion de multipolarité est récurrente pour décrire la forme de métropole qu’il convient de soutenir : [...] « vers une métropole multipolaire » est la conclusion du PADD à Montpellier. »

Les atouts du territoire

Une identité propre dessinée et vécue

Comme nous avons pu le constater, le territoire doit muer pour se maintenir attractif et viable. Cette mutation ne peut s’opérer sans conscience de ce qui est déjà existant.

En effet, de nos jours, la méthode de la tabula rasa n’est plus acceptable. Il faut jongler entre les espaces bâti et non bâti du territoire pour en proposer sa mutation, tout vérifiant que cela soit en accord avec les modes de vie et les questions climatiques.

Le territoire se lit comme un palimpseste, avec ses atouts et ses faiblesses.

« Le territoire, tout surchargé qu’il est de traces et de lectures passées en force, ressemble à un palimpseste. Pour mettre en place de nouveaux équipements, pour exploiter plus rationnellement certaines terres, il est souvent indispensable d’en modifier la substance de façon irréversible. Mais le territoire n’est pas un emballage perdu ni un produit de consommation qui se remplace. Chacun est unique, d’où la nécessité de « recycler », de gratter une fois encore (...) le vieux texte que les hommes ont inscrit sur l’irremplaçable matériau des sols, afin d’en déposer un nouveau, qui réponde aux nécessités d’aujourd’hui avant d’être abrogé à son tour. » (Corboz, 2001, p.228)

Nous ne sommes plus à l’ère de la construction et de l’étalement urbain mais au contraire à celle d’un « développement vers l’intérieur doit permettre la «correction» de la ville, la maturation des territoires périurbains et la «dé-métropolisation » (Guidetti, 2021, p.64), l’idée de « faire la ville sur la ville », de la construction à partir de ses traces déjà là, la « densité-densification », de la « célébration de la continuité dans le paysage urbain », de la maîtrise de l’expansion urbaine dans le but de construire une « ville économe en espace », etc... (Reigner, 2013, p.50)

Autant de mots d’ordres passionnants qu’il est utile d’étudier. Il est intéressant de se pencher sur les atouts du territoire pour permettre de répondre aux attentes actuelles de la population en fonction de ses aspirations du moment.

En suivant les préceptes de Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet, la fondation « d’une politique territoriale sur les modes de vie n’a de sens que si elle se réfère à un contexte situé. » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.157). Il faut donc se tourner plus

précisément sur les espaces que l’on a étudiés en les corrélant aux différents modes de vie de la population. « A chaque territoire que l’on aménage, il y a des avantages et des inconvénients, des possibles et des impossibles. Il y a des modes de vie plus compatibles avec certains espaces de vie qu’avec d’autres. » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.221)

Dans ce contexte, la revalorisation des espaces qui possèdent déjà les caractéristiques voulues par certaines parts de la population et qui sont déjà présentes sur le territoire est un atout majeur. En effet, les quartiers et autres zones d’habitations se développent en fonction de ceux qui les habitent et les fréquentent.

«Chaque partie de la ville, prend inévitablement la valeur que lui a imprimé les sentiments particuliers de sa population, de sorte que ce qui n’était qu’une expression géographique, se transforme en voisinage, c’est à dire une localité avec sa sensibilité, ses traditions, ses histoires propres» (Robert Park, 1984 écoles de Chicago, p.88)¹

Il en résulte que « les formes, les rythmes particuliers d’un espace » ne sont que la projection du groupe social ou culturel qui y réside et qui « orientent son organisation. » (Faure, 1998, p.11) « Il y aurait donc autant de «centres villes» que de «pratiquants» du centre-ville », étant donné que l’individu prend cet espace, en construit un modèle simplifié en fonction de son usage propre. (Ferras, 1978, p.7) L’essentiel est donc de comprendre ce dont nécessite la population pour construire un espace qui lui sera toujours adéquat.

Prendre en compte les aspirations des habitants

On a pu le voir (Cf. partie I), tous les espaces pensés et conçus sous l’impulsion des politiques urbaines possèdent une identité forte qui leur est propre. Avec leurs atouts identitaires, ils peuvent se révéler adéquats pour certains des aspects que recherchent les groupes sociaux actuellement.

Tout d’abord, il est nécessaire de reprendre les caractéristiques de la population actuelle. En premier lieu, les attentes des périurbains. Leur mode de vie semble être de nos jours, le plus dominant. (Laurens, 2003, p.6). Prendre en compte leur attentes, d’autant que, « les choix individuels dessinent de manière très importante ce que seront nos sociétés futures. » (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.214), le seul moyen de permettre la création d’un territoire viable.

¹ Cité par Faure, Pascale. Un quartier de Montpellier : Plan Cabannes: étude ethnologique. Villes et entreprises. Paris: L’Harmattan, 1998, 145

Comme décrit en partie II, les péri-urbains se comportent comme des urbains dans leur grande majorité mis à part qu'ils recherchent un cadre de vie plus proche de la nature. « Leur retour en ville témoigne de leur fractionnement spatial : les salariés intermédiaires demeurent des citoyens pendulaires, entre travail à la ville-centre et résidence périurbaine. » (Bernié-Boissard, 2004, p.115)

« Aujourd'hui, c'est devenu compliqué d'aller boire un verre en ville, mais ce n'est pas pour autant que l'on ne se réunit plus entre amis. Il y a 6 mois, ils ont ouvert à Jacou un nouveau concept, les Halles 610. Un espace de rencontre avec coworking mais aussi Halles Gourmandes et Bar. C'est devenu le nouveau lieu de rencontre pour tous les gens résidant dans les communes au nord-est de Montpellier. On s'y retrouve pour boire un verre, ça a un aspect très citadin dont les gens raffolent. »
Adeline, 53 ans, habitante dans un village péri-urbain

« Nous adorons, au moins une fois par semaine, aller au cinéma ou passer une soirée au restaurant. On essaie d'aller en ville au moins une fois par semaine du coup. »
Olivier, 52 ans, habitant dans un village péri-urbain.

Ces derniers veulent trouver des espaces de rencontre plus urbains mais plus près de leurs lieux de vie actuels. Un exemple de volonté qui est partagée par d'autres groupes sociaux, d'après l'étude présentée en partie II.

De même, comme on a pu le constater la population, (Cf. partie II) à plus de 75%, aspire à un ralentissement de son mode de vie. (Kaufmann et Ravalet, 2019, p.149)

« Le quartier n'est certainement plus la niche écologique, l'abri assuré où l'on se garantit du danger. D'où les questions auxquelles on ne peut échapper. Figuerolles a changé de contenu, n'est plus le faubourg mais reste un quartier spécifique. » (Ferras et Volle, 2002, p.165)

Figuerolles se présente comme une structure permanente qui a maintenu les mêmes fonctions dans le temps : « une vocation marchande (rues à boutique) et rôle d'accueil des nouvelles populations (rôle du faubourg) » (Faure, 1998, p.112). Une histoire de tolérance et de mixité qui lui est propre. Peu importe les évolutions structurelles, conjoncturelles, ce quartier a toujours été dans la même continuité. (Faure, 1998, p.112)

La Paillade est construite, comme la plupart des ZAC, avec la volonté d'imprégner la ville méditerranéenne dans ces lieux. Elle possède une qualité paysagère forte avec la présence d'un lac et de la Mosson qui coule en contrebas ainsi que le domaine de la Mosson, le parc et sa Folie qui appartiennent à la ville depuis 1978. « Le vaste domaine de la Mosson, cerné de voies rapides



Fig 84. Carte des points forts du quartier de Figuerolles

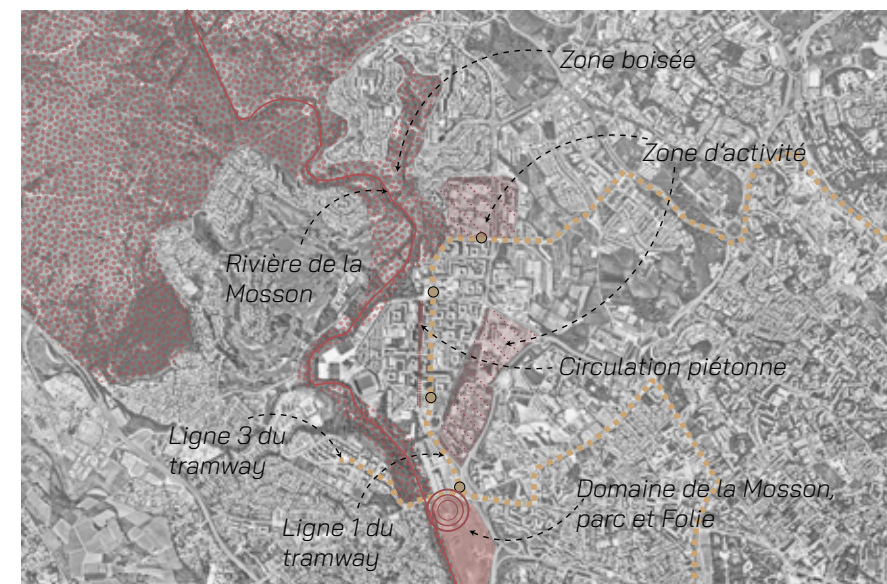


Fig 85. Carte des points forts du quartier de la Paillade

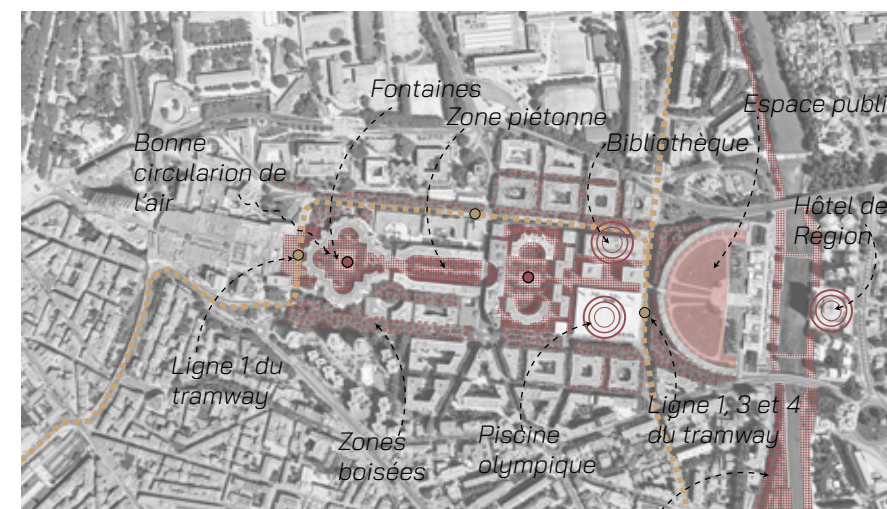


Fig 86. Carte des points forts du quartier d'Antigone

et de béton, calme îlot de verdure au milieu du stress de la vie moderne, excite la curiosité du promeneur. » (Renault, 1995, p.29) La Paillade affiche une densité de population plus faible, 65m² par habitant dans ce quartier contre 19m² pour les habitants du centre-ville. (Archives de la ville de Montpellier, 2019) Un indicateur qui possède des atouts à ne pas négliger.

« Antigone sera « monumentale, verte, socialiste et méditerranéenne » avait annoncé Raymond Dugrand. (Ferras et Volle, 2002, p.82) Antigone, quant à lui, est donc un périmètre urbain présentant un immense potentiel avec ses espaces publics composés de larges espaces verts, bancs et fontaines. Ses grands espaces frais sont un atout non négligeable à l'ère du changement climatique.

Port Marianne, comme les autres ZAC, a été pensée comme « des centralités emboîtées, où le bâti sur les bords de l'opération s'ouvre vers un espace public intérieur, et où chaque bloc est lui-même aussi organisé autour d'une petite centralité. » (Bourdin et Prost, 2009, p.253) Fort de sa stratégie de mixité sociale, ce quartier à la capacité de se transformer en pôle d'attraction secondaire avec de larges places, potentiel lieu de développement de vie sans précédent.

La Grande-Motte, construite comme une ville balnéaire de nouvelle génération, possède une identité forte avec ses pyramides connues dans le monde entier. Ces pyramides blanches, entourées de grands espaces verts et piétonniers, ont la capacité de transmettre un sentiment d'espace hors du temps. Le territoire montpelliérain n'a pas uniquement une identité à l'échelle locale de ses quartiers ou villages péri-urbains. La ville de Montpellier a une caractéristique qui n'en est pas des moindres, à l'heure où l'on souhaite retirer les transports individuels motorisés des centres villes, Montpellier l'a déjà fait et possède la plus grande aire piétonne de France s'étalant de l'Ecusson à la ZAC de Richter. La ville piétonne est, pour de nombreux acteurs du territoire, la meilleure façon de voir la ville de demain.

Les autres villages péri-urbains tels que Jacou, étaient des villages viticoles avec un cœur de village et une histoire viticole forte. Leurs caves coopératives viticoles, *Mas* et *Folies* sont des pôles d'attraction au centre d'un tissu beaucoup plus connecté à la nature et moins urbain. « Ce pôle est un vaste espace d'accueil touristique et d'animation autour du patrimoine viticole, des paysages, des traditions camarguaises et des activités de nature. Il doit aussi devenir un lieu de rencontre pour les habitants. » (Perrin et al., 2013, p.5)

Ses quartiers pourraient se muer en fonction des attentes des observateurs urbains actuels selon leurs critères.



Fig 87. Carte des points forts du quartier de Port Marianne



Fig 88. Carte des points forts de La Grande Motte

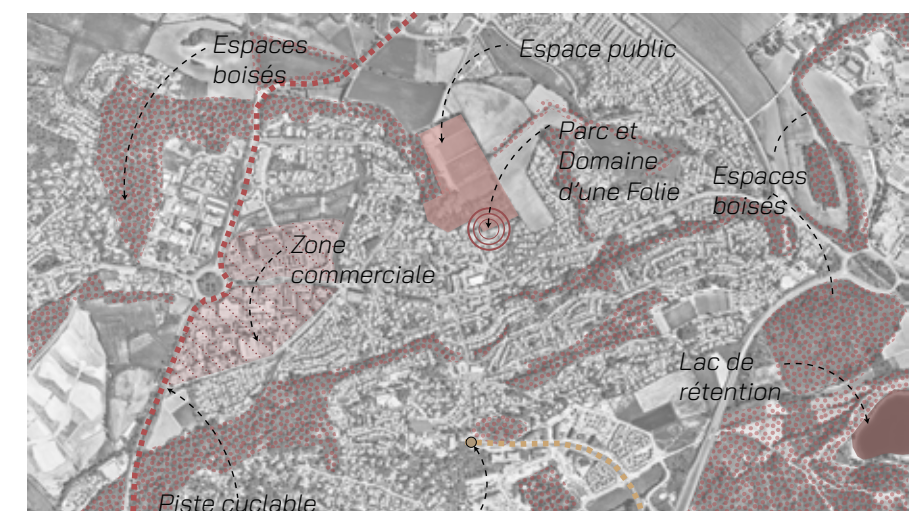


Fig 89. Carte des points forts de Jacou, un village péri-urbain

Considérer les potentiels des espaces

En effet, les différents acteurs s'accordent à dire que l'urbanisme de la ville de demain doit passer par la « reconquête de l'espace public, requalification de espaces résiduels et repenser la ville à partir du vide. » (Guidetti, 2021, p.64) Le ralentissement des modes de vies voulu par la population se retranscrit sur le territoire par : « un urbanisme de la proximité, la décentralisation concentrée ou la concentration décentralisée, une densité suffisante pour permettre l'équipement et l'usage des transports en commun » (Guidetti, 2021, p.63) La création de pôles secondaires par exemple. Pour de nombreux observateurs, la ville de demain est une ville qui aura besoin de vide. L'adaptation des villes aux changements climatiques passera par la création de vide dans l'espace urbain, ce dernier permettant de lutter contre les îlots de chaleur et la gestion de l'eau lors de fortes précipitations. (Guidetti, 2021, p.72). Les solutions de réseaux d'espaces verts, arborisation, désimperméabilisations des sols mais aussi de végétalisation des toitures et façades, sans oublier la rétention et récupération d'eau de pluie sont donc généralisées. (Guidetti, 2021, p.72)

En ce qui concerne la mobilité, tous s'accorderont pour dire que l'ère du tout automobile est révolue. Le nouveau développement de la ville doit « être accompagné de restrictions de l'usage de la voiture au profit de la mobilité douce et des transports en commun. » (Guidetti, 2021, p.79) La tendance actuelle est de transformer les territoires pour en faire des meilleurs réceptacles pour l'implantation de mobilités douces.

« Face à la ville motorisée, la ville pédestre est présentée comme « la ville rapide par excellence » (Levy, 2008)²

Autant de préceptes urbains qui seraient facilement adaptables au terrain montpelliérain du fait de la richesse de son existant. Ces ZAC et anciens faubourgs pourraient se muer en pôles d'attraction secondaires différents en fonction de leur identité. L'implantation de commerces et de lieux de rencontre plus en accord avec les envies des habitants serait donc une solution pour les redynamiser. Il en serait de même pour les centres de villages péri-urbains. Cela permettrait un rééquilibrage territorial, permettant d'intégrer tous les espaces dans le fonctionnement du territoire. (Jean Paul Volle, 2022)³

Port-Marianne construite autour de bassins et de parcs, tout comme la Paillade permettrait d'améliorer la perméabilité des sols face à l'augmentation du nombre d'inondations dans une ville sujette à ce type de problématique. Antigone, avec sa pierre claire locale réfractant la chaleur, pourrait, avec la requalification

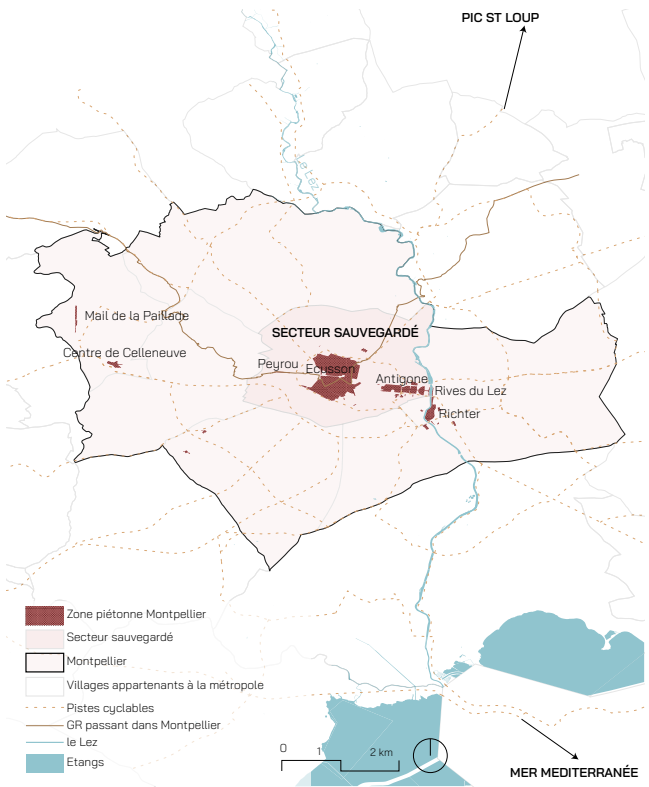
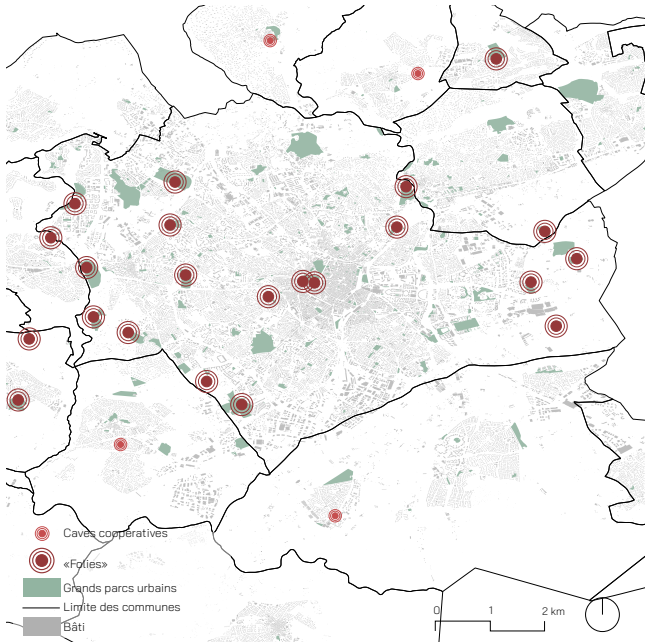


Fig 90, 91, 92, 93. Carte des atouts du territoire montpelliérain

² Cité par Kaufmann et Ravalet, 2019, 135

³ Cité par Rossignol, 2022, 17

de ses espaces publics, devenir un point de fraîcheur non négligeable dans la ville. Il en serait de même pour les faubourgs actuels du centre-ville.

Les espaces le long du Lez, les tracés des anciennes voies ferrées, les espaces de garrigues inconstructibles ou même les routes d'accès, actuellement goudronnées, pourraient se muer à des échelles différentes en voies de mobilités douces.⁴

Montpellier, création d'une ville archipel ?

Tous ces atouts se dessinent à une échelle locale, de quartier. Ces mêmes atouts se retrouvent dans des différents espaces du territoire. Or pour une bonne évolution, il faut penser à toutes les échelles.

« La priorité reste donc la définition d'un projet de ville à l'échelle régionale autant que locale, ce qui suppose des choix dans nos modes de vie en termes de mobilité, d'urbanité et de qualification des espaces. » (Guidetti, 2021, p.65)

Les projets de solutions imaginées pour lier le territoire aux modes de vie, permettent d'envisager une mue dans une forme de ville archipel, avec ces ZAC et leurs identités comme nouveaux pôles secondaires, les tracés de mobilités douces les liants. Un territoire plus viable selon les penseurs territoriaux de nos jours. Une ville archipel est une ville multiple avec un espace fragmentaire, pluriel et identitaire. Elle cherche à regrouper les différents espaces n'ayant pas tous la même intensité autour de leurs potentialités qui seraient valorisées. Mais la clé de voûte de cette ville est la connexion de ces différents pôles. C'est une ville réseau où la nature vient reprendre sa part dans le tissu urbain. La multipolarité de cette ville archipel vient améliorer le territoire tel que nous le connaissons dans le but de répondre à la diversité des besoins de la population. (Arrault, 2005)
La ville archipel s'inscrit dans cette volonté de repenser le territoire sans réinventer de nouveaux systèmes territoriaux. (Arrault, 2005)

Selon Paola Vigano, pour permettre une vision plus pérenne et plus à long terme du territoire, les grands projets architecturaux ne sont plus les seuls à prendre en compte. Les écoquartiers ne sont pas la solution à tous les problèmes d'une ville. Ce ne sont pas seulement ces derniers qui doivent améliorer les performances actuelles mais tout le territoire en lui-même. Le territoire montpellierain s'inscrit parfaitement dans cette réflexion.

4 Il faut garder en mémoire qu'à Paris l'espace que prend la chaussée pour les transports individuels motorisés correspond à 50 % de l'espace urbain pour seulement 13% des usagers. Quand est-il à Montpellier ? Guidetti, Laurent. Manifeste pour une révolution territoriale. Zürich: Espazium, 2021, 40

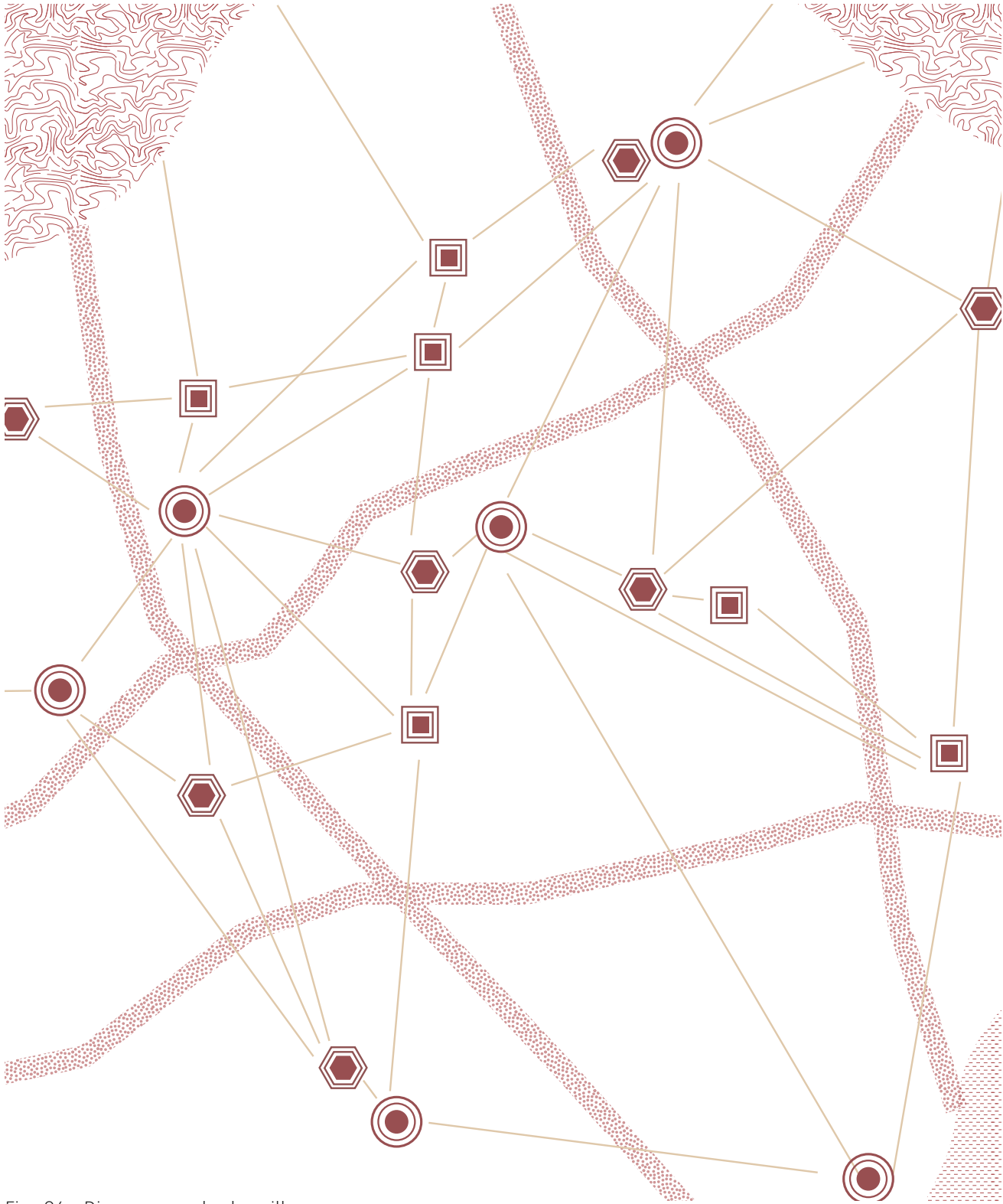


Fig 94. Diagramme de la ville archipel

« Nous donnons des formes à nos constructions et, à leur tour,
elles nous forment. »
Winston Churchill.

Construire un territoire viable à long terme

L'importance du sentier de dépendance

La mutation de la ville est devenue l'affaire des acteurs et décideurs aussi bien locaux que nationaux. Ces derniers travaillent dès lors d'arrache-pied pour faire les bons choix en accord avec les modes de vie actuels et les enjeux du réchauffement climatique. Néanmoins, le territoire mute et évolue au gré des envies et du fonctionnement de ceux qui le peuplent. (Cf. Partie II)

« Le territoire actuel est le résultat hybride d'un long développement, inégal voire chaotique. Il est notre héritage, fait de l'adjonction de différents niveaux institutionnels et de couches historiques successives. Il n'a pas été déterminé explicitement ni adopté démocratiquement. Pourtant, il existe et s'exprime dans notre quotidien, car il est imbriqué avec la vie, avec nos modes de vie, nos choix de société et il les conditionne à son tour. » (Guidetti, 2021, p.35)

On le sait, les évolutions sociétales entraînent des changements de modes de vies et d'aspirations de la population. Le territoire est sujet à sentier de dépendance et sa mutation est, par essence, en réaction à l'évolution sociétale.

Cette notion de sentier de dépendance est forte dans le domaine des politiques publiques. Selon l'analyse de Paul Pierson (2000) le sentier de dépendance correspond à « l'inertie des systèmes institutionnels et des processus de décision » (Kaufmann et al., 2014, p.9-10)

Il prend également en considération la difficile réversibilité d'un territoire. La réversibilité d'une autoroute ou même d'une ligne de tramway est limitée. De fait, lorsqu'une décision territoriale est prise dans une direction, il est d'usage que celle-ci se poursuive dans le même sens. L'analogie entre le développement territorial et l'arbre est fréquemment utilisée et prend tout son sens. Il est moins coûteux, pour atteindre le sommet, de continuer sur la branche que l'on a choisie plutôt que de changer de branche ce qui entraînera de passer par un dédale de branches secondaires jusqu'à un nœud pour retrouver une branche principale. (Kaufmann et al., 2014, p.10)

« Once a country or region has started down a track, the costs of reversal are very high. There will be other choice points, but the entrenchments of certain institutional arrangements obstruct an easy reversal of the initial choice. » (Levy, 1997, p.28)¹

¹ Cité par Kaufmann, Vincent, Géraldine Pflieger, Christophe Jemelin, Julie Barbey,

Ce paramètre permet la compréhension de l'urbanisme de « correction » ou « de finition » qui est entrepris par la plupart des décideurs territoriaux. (Volle, 2010, p.42)
Se pose alors une autre question, la modification du territoire actuel pour répondre aux tendances des modes de vie actuels, présente un risque d'« obsolescence » dans quelques années au vu de l'évolution des modes de vie futurs. Une nouvelle mutation sera alors nécessaire.

Du fait, des difficultés de conversion, on est enclin à s'interroger sur les méthodes pour permettre les changements du territoire de manière plus pérenne.

Le biais du survivant

Une des solutions potentielles serait réaliser la transformation du territoire actuel en s'appuyant sur une notion nouvelle en urbanisme : celle du biais du survivant.

La notion du biais du survivant est essentielle dans le domaine militaire. En se penchant sur cette théorie, la question de son application potentielle sur le territoire semble plus que justifiable.
Le biais du survivant est une théorie développée par le mathématicien Wald durant la seconde guerre mondiale, celle-ci portait sur la question de la protection de bombardiers.
Quand un bombardier revenait à la base après un combat, l'idée était de s'intéresser uniquement aux endroits non endommagés et les renforcer et d'ignorer les parties endommagées. Il explique sa théorie par le fait, qu'en réparant les parties endommagées, cela n'aura pas d'impact sur la bonne durée de vie de l'appareil car s'il a pu rentrer à la base cela signifie que les parties qui sont importantes à sa survie ne sont les parties non endommagées. En renforçant au contraire les points forts, les parties en bon état, on prolonge la durée de vie de l'appareil sur un plus long terme et surtout de manière plus efficace.

Les constats développés au cours de cet écrit permettent d'envisager une application de la notion du biais du survivant qui ne serait pas inintéressante à développer sur le territoire.

En effet, après l'analyse menée sur les différents aspects du territoire, on peut constater que certaines de leurs

Tina Klein, et Marie Heckmann. « Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle ». Cahier du LaSUR 22. Lausanne : Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2014, 10
Traduction : « une fois qu'un pays ou une région s'est lancé dans une voie, les coûts de réversibilité sont très élevés. Il y aura d'autres moments de choix, mais le truchement de certains arrangements institutionnels limite la possibilité d'un facile retour en arrière par rapport au choix final. »

caractéristiques sont valorisées et appréciées de tous temps. Ce sont les points forts de ces quartiers, villages ou îlots. En retraçant de manière chronologique, les histoires de ces espaces du territoire et en les combinant avec les demandes des modes de vie et les questionnements sociétaux, on peut en lire les points forts de ces espaces.

On peut citer : la tolérance et la mixité de Figuerolles mais de la ville en général, l'importance des espaces publics des ZAC, le potentiel architectural des anciennes *Folies*, coopératives viticoles et centres anciens des villages agricoles, les espaces vides présents dans les différents paysages de la région, les matériaux anciens moins sujets aux variations climatiques, les nombreux espaces agricoles, viticoles et paysagers qui permettraient le développement d'un nouveau réseau de mobilité, les grands arbres et les points d'eau encore très fortement présents sur le territoire qui permettent un rafraîchissement de la ville, etc..

Biais du survivant en application sur le territoire

Si on met en application cette théorie sur le territoire, et que l'on renforce ces points que l'on a pu assimiler comme forts, on est à même de penser que la durée de vie de ce territoire ne sera que plus grande.

On pourrait alors continuer sur « la même branche » que la politique actuelle, en travaillant avec un urbanisme de correction mais axé sur les points forts du territoire.

Ce renouvellement territorial s'organiserait alors autour des thèmes de la revalorisation du bâti, du paysage, de l'histoire et de l'identité de la région (Reigner, 2013, p.55) en s'appuyant sur la conservation et le renforcement de ces points clés tout redessinant et réinventant ces espaces autour de ces derniers. (Cf. Partie III.b)

Les anciennes *Folies*, caves coopératives et autres patrimoines existants pourraient être revalorisés en espaces publics pour devenir des espaces de rencontre pour les populations locales. A titre d'exemple, nous pouvons citer des transformations en espaces de coworking, centres culturels ou centre sportifs.

«J'ai découvert un espace de coworking aménagé dans une ancienne cave coopérative à St Just. C'est un des espaces de coworking les plus demandés sur la région. C'est agréable de travailler là-bas.»

Adeline, 53 ans, habitante dans le péri-urbain

Les autres pôles secondaires seraient dessinés par les ZAC



Fig 95. Affiche des vœux du maire de Montpellier 2023, atouts du territoire

CEVENNES - CULTURE - **ENSOLEILLEMENT** -
TOURISME - **PIC SAINT LOUP** - MÉDECINE -
OCCITANIE - **LE LEZ** - VIN - **BARCELONE** - DROIT -
ECUSSON - **FOLIES** - LA GRANDE MOTTE - PIERRE
BLANCHE DE MONTPELLIER - TRAMONTANE - PARIS -
HÉRAULT - SPORTS - **DYNAMISME** - FLAMANDS
ROSES - **TRAMWAY** - **SÈTE** - GARE TGV - **ZONE**
PIETONNE - VOIES CYCLABLES - **NIMES** - MISTRAL -
JEUNESSE - BIODIVERSITÉ - CAVES COOPÉRATIVES -
MAS VITICOLES - PINS - DÉMOGRAPHIE
EXPONENTIELLE - **MONTPELLIER** - PORT MARIANNE
- **LUNEL** - ATTRACTIVITÉ - **AGRICULTURE** - CENTRE
HISTORIQUE - **CLIMAT** - VITICULTURE - **TOULOUSE** -
LIGNE DE CHEMIN DE FER - **ÉTANGS** - MARSEILLE -
SUD - **LANGUEDOC** - ALÈS - MIXITÉ - **PLAGE** -
UNIVERSITÉS - PALAVAS LES FLOTS - SAINT GUILHEM
LE DÉSERT - **GARRIGUE** - MÉTROPOLE - TOLÉRANCE
- ESPAGNE - **EAU** - **ESPACES VERTS** - GORGES DE
L'HÉRAULT - MARAÎCHAGE - **LA MOSSON** -
RENCONTRES - BALNÉAIRE - ESPACES PUBLICS -
PLATANES - PLACE DE LA COMÉDIE - **BÉZIERS** -
QUALITÉ DE VIE - GARE SAINT ROCH - RECHERCHE -
IDENTITÉ - OCCITAN - **MER MEDITERRANÉE** - LIGNE À
GRANDE VITESSE - **CONVIALITÉ** - **ARRIÈRE PAYS** -

Fig 96. Atouts du territoire montpellierain

par exemple. Les espaces naturels du territoire pourraient être revalorisés devenant des pôles d'attraction d'un autre genre, tout en permettant de limiter les problématiques fortes découlant du changement climatique. Enfin, la mutation du réseau routier actuel permettrait de faire ressortir un réseau de mobilité douce plus accrue, allant de la création de voie verte à la réhabilitation de certaines voies de chemins de fer existantes.

Ces points forts qui deviendront les nœuds pour créer le maillage potentiel d'une ville future viable à plus long terme.

Pour illustrer ce maillage, on peut reprendre la comparaison entre le territoire et l'arbre. On constate qu'un arbre évolue au gré des saisons mais que sa base, ses branches principales demeurent présentes et fortes. Ce sont elles qui constituent l'identité de l'arbre et sa viabilité. Peu importe les contraintes extérieures, si l'arbre est bien ancré, il fleurira à chaque printemps.

Le ramage des arbres peut continuer à évoluer et à s'embellir dès lors que les branches principales sont viables et solides.

Pour en revenir au territoire, ce maillage d'atouts deviendrait alors une grille forte, comme immuable, autour de laquelle, les espaces interstitiels pourraient évoluer au grès des changements sociétaux et climatiques sans engendrer une perte d'identité de ce dernier. Cette grille conférerait au territoire une plus grande flexibilité. Il pourrait alors muer de manière plus simple et continue sans engendrer un besoin de retour en arrière. Il serait en réponse permanente à son environnement, faisant de lui un espace attractif et agréable en tout temps. Son identité et ses angles de mutations potentiels ne seraient que mieux définis et ne pourraient se perdre au fil des années.

Biais du survivant à toutes les échelles

Pour permettre une meilleure mutation du territoire, il est important de prendre en considération toute les échelles qui le composent.

Cela permettra alors de créer ce maillage viable.

L'histoire de Montpellier s'est écrite avec 2 points clés forts : son accueil permanent de populations nouvelles et son expansion géographique et territoriale. Le territoire s'est toujours distendu et agrandi pour permettre l'accueil.

Ces migrations et ces modes de vies l'ont dessiné et ont engendré sa mutation au fil des décennies. Ces mutations se sont opérées de manières différentes, en fonction des aspirations de la population y résidant corrélées à la géographie de ce dernier.

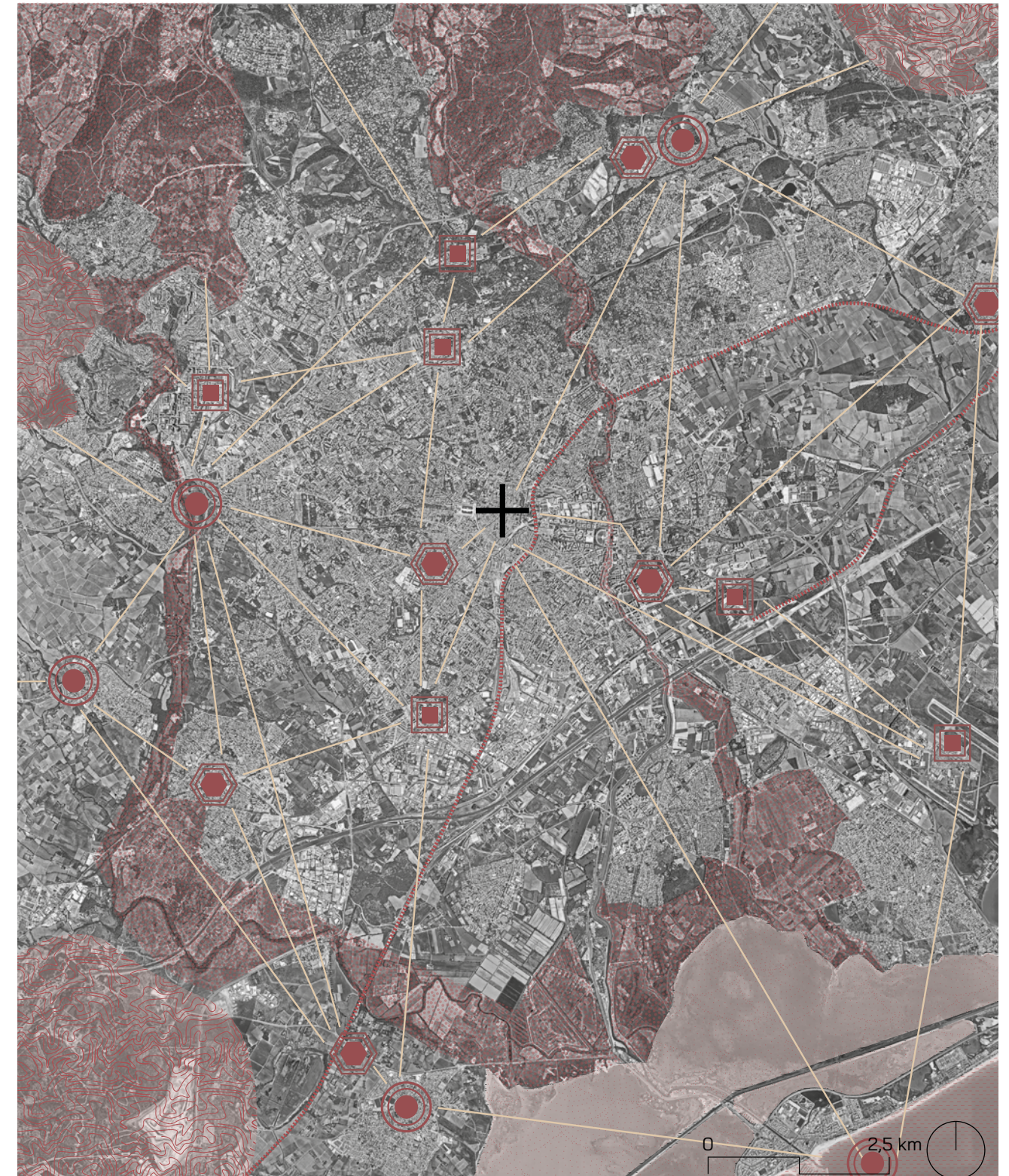


Fig 97. Carte des atouts du territoire

Aujourd'hui, l'implantation de populations nouvelles est toujours d'actualité. Le territoire foncier, qui a toujours permis leur intégration, n'est plus extensible, néanmoins le territoire géographique, et ses spécificités, est présent : Montpellier ne peut-elle pas s'appuyer sur son aire urbaine et son aire d'influence pour se muer ?

En effet, Sète, à 30km de la place de la Comédie, possède le plus grand port du département, un atout pour Montpellier et son développement. Ganges, Alès et l'arrière-pays montpelliérain sont caractérisés par un paysage de garrigue dans les Cévennes, les montagnes de Montpellier à portée de main. Nîmes et Béziers, reliées par Montpellier, sont deux villes aux identités tranchées et à l'activité économique forte.

Tous ces espaces ont des identités fortes, chacune différentes. Il en est de même pour leurs atouts respectifs. Tous ces territoires possèdent des points forts qui mis en avant permettraient une mutation viable de chacun.

A l'ère du « Glocal » (Bernié-Boissard, 2004, p.117), une question forte émerge : et si tous ces atouts respectifs venaient se combiner pour créer un même maillage urbain ?

Ce maillage, dessiné à l'échelle d'un plus grand territoire, prendrait en considération une plus grande palette d'atouts lui permettant une viabilité plus significative.

Aujourd'hui la ville de Montpellier s'étend sur 56 km², et si, demain, elle s'étendait de Béziers à Nîmes en passant par Sète et Alès ? Entre montagne et mer, ponctuée par l'urbain et la nature, à l'image d'Athènes avec son Pirée et l'Acropole, la région montpelliéraine pourrait être face à sa prochaine mutation.

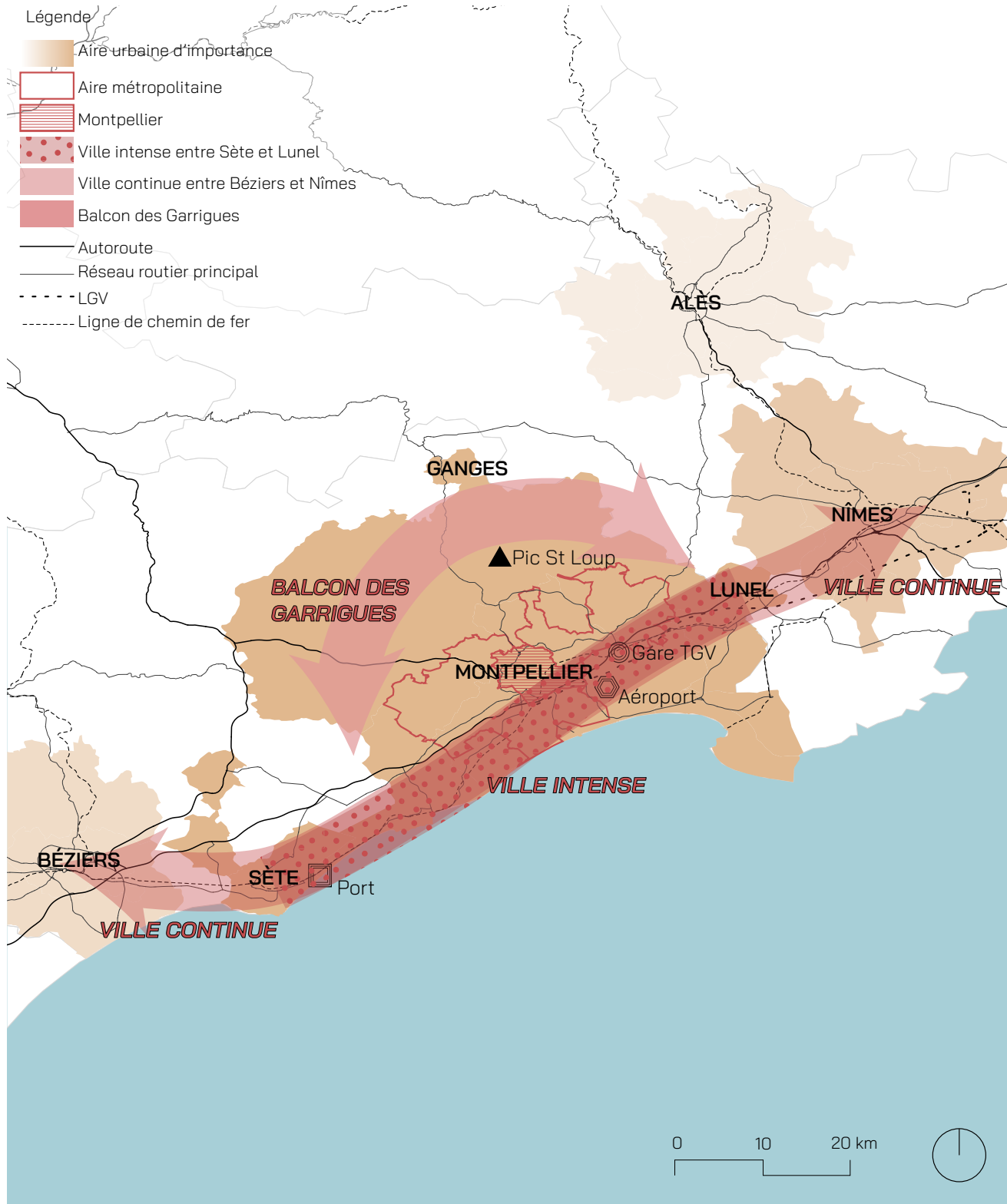


Fig 98. Influence de Montpellier sur le territoire

«C’était une ville pour rire, pour rêver, une ville pour se
promener.»
J.M.G Le Clézio,
Poisson d’or
Gallimard, 1997

Conclusion

« Avec ce qui est resté et peut être ce qui restera, il faut de tout pour faire un monde. Un nouveau Montpellier. Il s'est fait. Il est en train de se faire. Il n'en finit pas de se faire. Avec quelque (quelques) succès. » (Ferras et Volle, 2002, p.200)

Le territoire montpelliérain, a été de tout temps, une exception. Région de tolérance et d'ouverture au Moyen-Âge quand la France était catholique, territoire expansionniste sur tous les fronts quand les autres villes françaises transformaient leurs anciennes friches industrielles en nouveaux quartiers résidentiels, ville qui s'est tournée vers la piétonnisation de son centre dès 1986 quand la France était dominée par l'ère du « tout voiture ». Montpellier s'est toujours distinguée tant de manière sociale, première ville à célébrer un mariage homosexuel, que politique et urbaine, particulièrement dans sa politique de planification territoriale. Dessinée à une échelle de 40 ans, elle a muté et évolué avec toujours une idée forte : être attractive.

Si Montpellier ne s'étendait que sur la superficie de l'Ecusson actuel au Moyen-Age, elle n'a cessé de s'étendre sur le territoire pour aujourd'hui s'élever à l'échelle d'une métropole.

Montpellier a peut-être joué trop rapidement à la surdouée, sautant probablement quelques classes, ce qui aujourd'hui nécessite de repenser sa politique territoriale.

Al'heure du tournant sur le réchauffement climatique, Montpellier doit se plier et prendre le pas pour donner à ses usagers un territoire avec du sens et en lien avec leurs aspirations.

Les points forts existent et certains enjeux sont à revoir, sa centralité et sa mobilité en particulier. Autour de la stratégie du biais du survivant, le défi est de taille : faire muer cette ville à toutes les échelles pour lui permettre d'être viable dans le futur.

Le territoire possède tous les atouts pour lui permettre une mutation dans la continuité en accord avec les problématiques sociétales et les modes de vies futurs. Leur valorisation permettrait de créer un maillage fort autour duquel la ville pourrait muer de manière simple, continue, sans dénaturation et sans un besoin de retour en arrière.

Montpellier est aujourd'hui également Montpellier Méditerranée

Métropole, ouvrant son territoire à un champ des possibles plus important à partir des multiples identités qui la constitue.

Les réponses à la dissonance des quartiers et aux problématiques de mobilité sont possibles, en cours. Une partie reste à imaginer.

Parmis les propositions possibles, le biais du survivant, plus qu'intéressant au vu des études menées sur les modes de vie de la population et son lien avec le territoire, se dessine comme la base de mon projet de master.

Alors, « Montpeulier » ou « Montpélhier » ne serait-il pas un débat sans fin ? Marqueur de la perpétuelle évolution de l'identité de ce territoire à travers les époques et le temps.

Rassure-toi, mon frère, tes petits enfants auront une nouvelle façon de prononcer le nom de cette ville et tu auras tout le loisir de leur expliquer que la ville, dans ton temps, se prononçait « Montpeulier ».

Bibliographie et Iconographie

Livres :

Charmes, Éric, et Marie-Hélène Bacqué, éd. *Mixité sociale, et après?* 1re édition. Paris: PUF, 2016.

Faure, Pascale. *Un quartier de Montpellier: Plan Cabanes: étude ethnologique*. Villes et entreprises. Paris: L'Harmattan, 1998.

Ferras, Robert. « *Ecusson et polygone* » : *enfants et retraités dans le centre de Montpellier*. Société languedocienne de géographie; Univ. Paul-Valéry. Montpellier, 1978.

Ferras, Robert, et Jean-Paul Volle. *Montpellier Méditerranée*. Paris: Economica, 2002.

Ferras, Robert, Henri Picheral, et Bernard Vielzeuf. *Atlas et géographie du Languedoc et du Roussillon*. Atlas géographique de la France moderne. Flammarion, 1979.

Gaches, Pierre. *Il y a 100 ans naissait...le petit train...de Montpellier à Palavas*. Toulouse : Imp. F. Boisseau., 1972.

Guidetti, Laurent. *Manifeste pour une révolution territoriale*. Zürich: Espazium, 2021.

Kaufmann, Vincent, et Emmanuel Ravalet. *L'urbanisme par les modes de vie: outils d'analyse pour un aménagement durable*. VuesDensemble. Genève: Métis presses, 2019.

Khellil, Mohand, et Jules Maurin. *Les Rapatriés d'Algérie en Languedoc-Roussillon 1962-1992*. Presses universitaires de la Méditerranée, 1992. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03274876>.

Parello, Vincent. *Des réfugiés espagnols de la guerre civile : Dans le département de l'Hérault (1937-1939). Des réfugiés espagnols de la guerre civile : Dans le département de l'Hérault (1937-1939)*. Études. Perpignan: Presses universitaires de Perpignan, 2021. <http://books.openedition.org/pupvd/25859>.

Prélorenzo, Claude, et Antoine Picon. *L'aventure du balnéaire: la Grande Motte de Jean Balladur*. Collection Eupalinos. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

Prost, Robert, et Alain Bourdin, éd. *Projets et stratégies urbaines: regards comparatifs*. Collection La ville en train de se faire. Marseille: Parenthèses, 2009.

Renault, Cécile, et Jean-Michel Renault. *Curiosités naturelles et historiques aux portes de Montpellier: la garrigue et les étangs / 1*. Lyon: Créations du Pélican, 1995.

Secchi, Bernardo, et Marc Logoz. *La ville des riches et la ville des pauvres: urbanisme et inégalités*. VuesDensemble. Genève: Métis-Presses, 2014.

Volle, Jean-Paul, éd. *Montpellier: la ville inventée*. La ville en train de se faire. Marseille: Parenthèses, 2010.

Thèses :

Arab, Nadia. « L'activité de projet dans l'aménagement urbain : processus d'élaboration et modes de pilotage : Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier. » Ecole des Ponts Paris Tech, 2004.

Arcaix, Thierry. « Le quartier Figuerolles à Montpellier : imaginaire et lien social ». Phdthesis, Université Paul Valéry - Montpellier III, 2012. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00766142>.

Reigner, Hélène. « Sous les pavés de la qualité urbaine. Gouvernement des territoires, gouvernement des conduites et formes renouvelées de la domination dans la ville néohygiéniste. » Political Science, Institut d'Etudes Politiques de Paris, 2013.

Rapports :

Kaufmann, Vincent, Géraldine Pflieger, Christophe Jemelin, Julie Barbey, Tina Klein, et Marie Heckmann. « Interdépendance entre action publique locale passée et actuelle ». Cahier du LaSUR 22. Lausanne: Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2014.

Laurens, Lucette. « Le périurbain de Montpellier ou le grand chambar-dement ». Revue Canadienne des sciences régionales. Montpellier: Université Paul Valéry, 2003.

Articles de colloque :

Chéry, J.P., et F. Jarrige. « Scénarios prospectifs et modélisation des changements d'utilisation des sols : les dynamiques de périurbanisation dans la région de Montpellier à l'horizon 2025 ». In *48ème colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF)*,

13 p. Schoelcher, France, 2011. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00655815>.

Articles de revues :

Aldhuy, Julien. « Identité, catégorisation socio-spatiale et mobilité : être urbain et se penser rural ? » *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims* 29, n° 115 (2003): 4558. <https://doi.org/10.3406/tigr.2003.1462>.

Arrault, Jean-Baptiste. « Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales ». *L'Espace géographique* 34, n° 4 (2005): 31528. <https://doi.org/10.3917/eg.344.0315>.

Audric, Sophie. « Montpellier Méditerranée Métropole - Un territoire dynamique qui resterait jeune à l'horizon 2040 - Insee Analyses Occitanie - 65 ». *INSEE*, Repère synthèse pour l'économie du Languedoc Roussillon, 65, n° 7 (septembre 2012). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3673373>.

Audric, Sophie, et Bernard Canonéro. « Montpellier Méditerranée Métropole - Un territoire à l'attractivité très contrastée - Insee Analyses Occitanie - 64 ». *INSEE*, INSEE analyse Occitanie, n° 18 (14 mars 2016). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3673172#graphique-figure1>.

Bernié-Boissard, Catherine. « Nîmes, Montpellier et les autres : Quelle métropolisation pour les villes du sud de la France ? » *Les Annales de la Recherche Urbaine* 97, n° 1 (2004): 11320. <https://doi.org/10.3406/aru.2004.2584>.

Besombes-Vailhé, Jean-Pierre. « Quartier identitaire et « frontières culturelles » : le plan Cabanes à Montpellier ». *Etudes Héraultaises*, n° 2829 (1998 1997): 14.

Charmes, Éric. « Les périurbains sont-ils anti-urbains ? Les effets de la fragmentation communale ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 102, n° 1 (2007): 717. <https://doi.org/10.3406/aru.2007.2689>.

Chevalier, Dominique. « Raymond Dugrand et Montpellier : une relation géographique et politique ». *Sud-Ouest européen. Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 37 (1 novembre 2014): 12940. <https://doi.org/10.4000/soe.1156>.

Drevelle, Matthieu. « Structure des navettes domicile-travail et polarités secondaires autour de Montpellier ». *Mappemonde*, Maison de la géographie (2012) : 17.

Ferras, Robert. « Nouvelle distribution et dynamique spatiale de la po-

pulation en Languedoc-Roussillon ». *Méditerranée* 50, n° 4 (1983): 1117. <https://doi.org/10.3406/medit.1983.2155>.

Ferras, Robert, et Jean-Paul Volle. « Dire et construire la technopôle : Montpellier – Languedoc-Roussillon – Études Héraultaises ». *Etudes Héraultaises*, (1988). <https://www.etudesheraultaises.fr/publi/dire-et-construire-la-technopole-montpellier-languedoc-roussillon/>.

Lajarge, Romain, et Claudine Moïse. « Enseignes commerciales, traces et transition urbaine. Quartier de Figuerolles, Montpellier1 ». *Revue de l'Université de Moncton* 36, n° 1 (9 janvier 2006): 97127. <https://doi.org/10.7202/011990ar>.

Lévy, Jacques. « Liens faibles, choix forts : les urbains et l'urbanité ». *La Vie des idées*, (29 mai 2013). <https://laviedesidees.fr/Liens-faibles-choix-forts-les.html>.

Négrier, Emmanuel. « « TERRITOIRE, LEADERSHIP ET SOCIÉTÉ : Georges Frêche et Montpellier ». *Sciences de la société*, n° 53 (2001): 6387.

Perrin, Coline, Françoise Jarrige, et Christophe-Toussaint Soulard. « L'espace et le temps des liens ville-agriculture: une présentation systémique du cas de Montpellier et sa région ». *Cahiers Agricultures*, EDP Sciences, n° 22 (2013): 8.

Piacenza, Patrice. « Une oasis dans la ville Le plan Cabanes à Montpellier – Études Héraultaises ». *Etude Héraultaise*, 1998. <https://www.etudesheraultaises.fr/publi/une-oasis-dans-la-ville-le-plan-cabanes-a-montpellier/>.

Prat, Alain. « Le Plan Cabanne, centre des immigrés maghrébins à Montpellier ». *Mappemonde* 39, n° 3 (1995): 811. <https://doi.org/10.3406/mappe.1995.1190>.

Robet, Jean. « Raymond' Dugrand. Villes et campagnes en Bas-Languedoc - Persée ». *Noroi : Revue géographique de l'ouest et des pays de l'atlantique nord*, 12 1963. https://www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1963_num_40_1_3853_t1_0414_0000_3.

Sirdey, Jean. « L'urbanité entre récits et projets. L'apport de Pierre Sansot ». *Sciences de l'Homme et Société*, 2015, 73.

Stock, Mathis. « Construire l'identité par la pratique des lieux ». *Éditions de la Villette*, Territoires et identités dans les mondes contemporains, 2006, 14259.

Zisman, Anna. « Le présent aboli de la construction de Port-Marianne à Montpellier ». *Presses Universitaires de France*, Ethnologie française, 30, n° 3 (2000): 48795.

Articles de journaux :

Berthereau, Jessica. « Face au Covid-19, ces citoyens qui font le choix de la campagne ». *Les Echos*, 16 octobre 2020, sect. Weekend. <https://www.lesechos.fr/weekend/perso/face-au-covid-19-ces-citoyens-qui-font-le-choix-de-la-campagne-1256218>.

Bolloch, Serge. « Montpellier : le bel avenir d'une capitale studieuse ». *Le Monde.fr*, 14 juin 1982, sect. Archives. https://www.lemonde.fr/archives/article/1982/06/14/montpellier-le-bel-avenir-d-une-capitale-studieuse_2904720_1819218.html.

Codomié, Jean-François. « Montpellier : Paillade-Massane-Malbosc, un quartier à trois entités et quatre réels poumons ». *midilibre.fr*, 19 avril 2021, sect. Société. <https://www.midilibre.fr/2021/04/19/montpellier-paillade-massane-malbosc-un-quartier-a-trois-entites-et-quatre-reels-poumons-9496312.php>.

---. « Montpellier : quartier Antigone, une odyssée urbaine à trois, en direction du sud ». *midilibre.fr*, 29 avril 2021, sect. Société. <https://www.midilibre.fr/2021/04/29/montpellier-quartier-antigone-une-odysee-urbaine-a-trois-en-direction-du-sud-9516118.php>.

---. « Quartier Port-Marianne : ce port sans anneaux devenu le Montpellier de demain ». *midilibre.fr*, 12 avril 2021, sect. Société. <https://www.midilibre.fr/2021/04/12/quartier-port-marianne-ce-port-sans-anneaux-devenu-le-montpellier-de-demain-9482431.php>.

Coulevoire, Louise. « « Le quartier a été communautarisé » : à la Mosson, à Montpellier, la frustration des habitants face au manque de diversité ». *Le Monde.fr*, 28 octobre 2021, sect. Société. https://www.lemonde.fr/societe/article/2021/10/28/le-quartier-a-ete-communautarise-a-montpellier-la-mixite-sociale-et-ethnique-a-l-epreuve-des-politiques-publiques_6100180_3224.html.

Jougla, Thierry. « Montpellier asphyxiée par les bouchons : l'inférieur chassé-croisé du quotidien ». *midilibre.fr*, 1 décembre 2019, sect. Circulation. <https://www.midilibre.fr/2019/12/01/montpellier-asphyxiee-par-les-bouchons-182-000-automobilistes-se-croisent-au-quotidien-8573962.php>.

---. « Montpellier : le futur quartier Cambacérès se dessine avec le tramway ». *midilibre.fr*, 17 décembre 2018, sect. Urbanisme. <https://www.midilibre.fr/2018/12/16/montpellier-le-futur-quartier-cambaceres-se-dessine-avec-le-tramway-5475072.php>.

Maoudj, Karim. « Et IBM lança Montpellier ». *midilibre.fr*, 13 juin 2015, midi libre édition, sect. Economie. <https://www.midilibre.fr/2015/06/13/nomination-1174685.php>.

Mart, Jean Michel. « Dossier Midi Libre sur l'urbanisation à Montpellier : stop ou encore ? ». *midilibre.fr*, 5 mars 2020, sect. Urbanisme. <https://www.midilibre.fr/2020/03/05/dossier-midi-libre-sur-lurbanisation-a-montpellier-stop-ou-encore-8775320.php>.

Mayet, Frédéric. « L'aménagement urbain à Montpellier : le défi des zac ». *midilibre.fr*, 24 juin 2019, Midi Libre édition, sect. Urbanisme, Montpellier. <https://www.midilibre.fr/2019/06/24/lamenagement-urbain-a-montpellier-le-defi-des-zac-8274272.php>.

---. « Montpellier : en 2030, La Paillade aura commencé à changer de visage ». *midilibre.fr*, 13 décembre 2020. <https://www.midilibre.fr/2020/12/13/montpellier-en-2030-la-paillade-aura-commence-a-changer-de-visage-9254646.php>.

---. « Montpellier : la ZAT (zone artistique temporaire) va revivre en novembre dans le quartier Antigone ». *midilibre.fr*, 29 juin 2022. <https://www.midilibre.fr/2022/06/29/montpellier-la-zat-zone-artistique-temporaire-va-revivre-en-novembre-dans-le-quartier-antigone-10404511.php>.

Midi Libre. « 1962 : les pieds-noirs s'installent en région ». *midilibre*, 7 août 2014.

---. « Montpellier : Antigone, un quartier à l'aspect antique et grec s'opposant au Polygone ». *midilibre.fr*, 7 décembre 2020, sect. Patri-moine. <https://www.midilibre.fr/2020/12/07/un-quartier-a-laspect-antique-et-grec-sopposant-au-polygone-9242447.php>.

---. « Quand Montpellier accueillait à bras ouverts les pieds-noirs ». *midilibre.fr*, 19 mars 2022, sect. Société. <https://www.midilibre.fr/2022/03/19/quand-montpellier-accueillait-a-bras-ouverts-les-pieds-noirs-10179969.php>.

Monperrus, Clémentine. « Montpellier: "la surdouée" tient ses promesses ». *L'Expansion.com*, 12 octobre 2011, L'express édition, sect. Actualité. https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/montpellier-la-surdouee-tient-ses-promesses_1443220.html.

Morvan, Sylvain. « Montpellier peine à avaler sa croissance sans limites ». *L'Express.fr*, 26 mars 2013, sect. Reportage. <https://www.lexpress.fr/region/montpellier-peine-a-avalier-sa-croissance-sans-li>

[mites_1234706.html](#).

Souche, Jean-Pierre. « Le pays de Lunel dépasse les 51 000 habitants ». *Midi Libre*. 7 janvier 2023, sect. Lunel.

Unac, Catherine. « 1962 : pourquoi les rapatriés d’Algérie ont été des atouts pour la ville de Montpellier ». *midilibre.fr*, 2 octobre 2022, Midi Libre édition, sect. Week-end, Histoire. <https://www.midilibre.fr/2022/10/02/1962-pourquoi-les-rapatries-dalgerie-ont-ete-des-atouts-pour-la-ville-de-montpellier-10707812.php>.

Vanhecke, Charles. « Montpellier : une tache de prospérité dans une région encore pauvre. ». *Le Monde.fr*, 11 janvier 1967, sect. Archives. https://www.lemonde.fr/archives/article/1967/01/11/montpellier-une-tache-de-prosperite-dans-une-region-encore-pauvre_2611101_1819218.html.

Vaurillon, Julien. « Montpellier : où en est-on de la gare Sud de France ? » *midilibre.fr*. 10 janvier 2020, sect. Transports. <https://www.midilibre.fr/2020/01/10/montpellier-ou-en-est-on-de-la-gare-sud-de-france,8651148.php>.

Wauquier, Sophie. « Montpellier : ville française préférée du New York Times ! » *midilibre.fr*. 13 décembre 2015, sect. Montpellier. <https://www.midilibre.fr/2012/01/12/montpellier-ville-francaise-preferee-du-new-york-times,442671.php>.

Zenon, Laurie. « Urbanisation à Montpellier : “On est heureux de rentrer à Port-Marianne chaque soir” ». *midilibre.fr*, 5 mars 2020, sect. Urbanisme. <https://www.midilibre.fr/2020/03/05/urbanisation-a-montpellier-on-est-heureux-de-rentrer-a-port-marianne-chaque-soir,8775322.php>.

Sites internet :

Archives de la Ville de Montpellier. « La Paillade ». La ville de Montpellier. Consulté le 10 Décembre 2022. https://www.archives.montpellier.fr/4DCGI/web_custompage/Paillade.shtm/ILUMP15063.

INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. Consulté le 30 Décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EP-CI-243400017>.

---. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. Consulté le 30 Décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/>

[statistiques/2011101?geo=UU2020-34701](#).

Raildusud. « La métropole de Montpellier reprend des lignes ferroviaires le long d’axes routiers engorgés pour en faire... des voies vertes ». Raildusud : l’observateur ferroviaire du grand Sud-Est, 10 avril 2020. Consulté le 30 Novembre 2022. <http://raildusud.canalblog.com/archives/2020/04/10/38162735.html>.

Ville de Montpellier. « Inondations et risques naturels à Montpellier - Ville de Montpellier ». Consulté le 8 novembre 2022. <https://www.montpellier.fr/4060-inondations-et-risques-naturels-a-montpellier.htm>.

---. « Recensement - Ville de Montpellier ». Consulté le 14 novembre 2022. <https://www.montpellier.fr/189-recensement.htm>.

Magazines :

Arbouet, Coline. « Tous en selle ! » *La Gazette de Montpellier*, 22 décembre 2022.

Cambau, Rémi, Nora Hachache, Laurent Miguët, Bertrand Escolin, Jean Lelong, Florence Elman, et Nathalie Bougeard. « Montpellier Odysseum, un complexe à l’américaine ». *Le Moniteur*. www.lemoniteur.fr, 13 novembre 1998. <https://www.lemoniteur.fr/article/montpellier-odysseum-un-complexe-a-l-americaaine.1618629>.

Rossignol, Henri-Marc. « La ville du futur sera écolo et techno ». *So Gazette*, mai 2022.

---. « Nos villes face au changement climatique ». *So Gazette*, octobre 2022.

La Région Occitanie. « On met le paquet sur les trains du quotidien ! » *Le journal de ma région*, septembre 2022.

Enregistrement vidéo :

Devenir de la ZUP de La Paillade | INA. Montpellier, 1972. <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/rbc9212281319/devenir-de-la-zup-de-la-paillade>.

Plaquette de présentation :

Ville de Montpellier. « Manifeste de Montpellier, juillet 2019.

Interviews :

Tous les habitants cités, et non rattachés à une source, ont été interviewés par mes soins.

Couverture : Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie.

Fig 0. <https://earth.google.com/>

Fig 1. Anonyme, Le Montpellier médiéval, 1950-1980, 1 Fi 118, archives départementales de l'Hérault, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vta9ef04777c8d64d01/dao/0/1/idsearch:RECH_2e5bb26d3b69f49ea85d187dc1f3b3c?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.fr%2Fark%3A%2F37279%2Fvta9ef04777c8d64d01%2Fcanvas%2F0%2F1&vx=6800&vy=-4544&vr=0&vz=0.337576

Fig 2. Anonyme, Montpellier - Hôpital 54 bis (Clémentville), La ville vue du 1er étage, 1ère moitié du XXe siècle, archives départementales de l'Hérault, 2 Fi CP 166, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vtac3aab3e40e4bcc7b/daogrp/0/1/idsearch:RECH_3728217555feebd9046c81086d8f8462?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.

Fig 3. Anonyme, Montpellier - Cliché pris par la Compagnie Aérienne Française, 1930-1950, archives départementales de l'Hérault, 2 Fi CP 4218, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vta0e702ff2691b7459/daogrp/0/1/idsearch:RECH_3728217555feebd9046c81086d8f8462?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.fr%2Fark%3A%2F37279%2Fvta0e702ff2691b7459%2Fcanvas%2F0%2F1

Fig 4. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-34701>

Fig 5. Photo provenant de : <https://photo.geo.fr/montpellier-1980-2010-la-languedocienne-reinventee-40774#le-mas-d-alco-en-1980-a-montpellier-en-france-5cfff> / libre de droit

Fig 6. Carte dressée par Alexis Donnet, ingénieur-géographe Département de l'Hérault. Atlas départemental de la France, région du sud, n°33./ la lettre par Léquillier. Dusillon éditeur à Paris, rue Lafitte, n° 40. 1841, 1 Fi 1247, archives départementales de l'Hérault, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vta5864eaf1e2816776/daogrp/0/1/idsearch:RECH_3728217555feebd9046c81086d8f8462?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.fr%2Fark%3A%2F37279%2Fvta5864eaf1e2816776%2Fcanvas%2F0%2F1&vx=469.457&vy=-906.903&vr=0&vz=4.46091

Fig 7. Affiche, Anonyme, Manifestation Viticole de Montpellier 9 juin 1907. / [Anonyme]. 1907, archives départementales de l'Hérault, 2 Fi CP 4037, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vta942ebe0310b54cfc/daogrp/0/1/idsearch:RECH_3728217555feebd9046c81086d8f8462?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.fr%2Fark%3A%2F37279%2Fvta942ebe0310b54cfc%2Fcanvas%2F0%2F1

Fig 8. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. IN-

SEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

INSEE. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-34701>

Fig 9. <https://earth.google.com/>

Fig 10. Arcaix, Thierry. « Le quartier Figuerolles à Montpellier : imaginaire et lien social ». Phdthesis, Université Paul Valéry - Montpellier III, 2012. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00766142>.

Fig 11. Plan dessiné à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie.

Fig 12. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

INSEE. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-34701>.

Fig 13. <https://earth.google.com/>

Fig 14. Midi Libre. « 1962 : les pieds-noirs s'installent en région ». *midilibre.fr*, 7 août 2014.

Fig 15. Anonyme, ZUP DOMAINE LA PAILLADE, ZUP45, Archives de Montpellier, https://archives.montpellier.fr/4DCGI/Web_DFPict/034/ZUP45/ILUMP24852

Fig 16. Anonyme, Celleneuve - Hérault - Le Château de la Mosson, 6Fi1965, Archives de Montpellier, https://archives.montpellier.fr/4DCGI/Web_DFPict/034/6Fi1965/ILUMP22615

Fig 17. <https://www.baseland.fr/base-laureat-pour-lamenagement-de-la-concession-mosson-a-montpellier/>

Fig 18. Plan dessiné à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie.

Fig 19. Coupe redessinée d'après la coupe de Ferras, Robert, Henri Picheral, et Bernard Vielzeuf. *Atlas et géographie du Languedoc et du Roussillon*. Atlas géographique de la France moderne. Flammarion, 1979, p.150-151

Fig 20. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

INSEE. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=UU2020-34701>.

Fig 21. <https://earth.google.com/>

Fig 22. Ferras, Robert, Henri Picheral, et Bernard Vielzeuf. *Atlas et géographie du Languedoc et du Roussillon*. Atlas géographique de la France moderne. Flammarion, 1979, p.150-151 / Le Languedoc-Roussillon : diffusion d'une image, Michel Gros, Archives P. et T.

Fig23. Anonyme, Schémadirecteur1972. Unité touristique Graudu Roi - Palavas. 1972, 1 Fi 1408, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vta229c7b3739606049/dao/0/1/idsearch:RECH_4e28a2f7035f60890e-50e33565d9d692?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.fr%2Fark%3A%2F37279%2Fvta229c7b3739606049%2Fcanvas%2F0%2F1

Fig 24. Ferras, Robert, Henri Picheral, et Bernard Vielzeuf. *Atlas et géographie du Languedoc et du Roussillon*. Atlas géographique de la France moderne. Flammarion, 1979, p.208

Fig 25. Graphique réalisé à partir des informations de Ferras, Robert, Henri Picheral, et Bernard Vielzeuf. *Atlas et géographie du Languedoc et du Roussillon*. Atlas géographique de la France moderne. Flammarion, 1979, p.210

Fig 26 / 27. IGN : <https://remonterletemps.ign.fr/comparer/basic?x=4.094148&y=43.555834&z=16&layer1=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS.1950-1965&layer2=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS&mode=vSlider>

Fig 28. Georges Frêche l'association. « “Montpellier la surdouée” - Georges Frêche ». Consulté le 14 décembre 2022. <http://www.georges-freche-lassociation.fr/montpellier-la-surdouee.html>.

Fig 29. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

INSEE. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?-geo=UU2020-34701>.

Fig 30. <https://earth.google.com/>

Fig 31. IGN remonter le temps : C92PHQ0441_1964_CDP8970_8586 | IGNF_PVA_1-O__1964-03-28__C92PHQ0441_1964_CDP8970_8586

[https://remonterletemps.ign.fr/telecharger?x=3.970340&y=43.604947&z=12&layer=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.PLANIGNV2&demat=DEMAT.PVA\\$GEOPORTAIL:DEMAT;PHOTOS&missionId=missions.5526798](https://remonterletemps.ign.fr/telecharger?x=3.970340&y=43.604947&z=12&layer=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.PLANIGNV2&demat=DEMAT.PVA$GEOPORTAIL:DEMAT;PHOTOS&missionId=missions.5526798)

Fig 32. IGN remonter le temps : CN81000014_1981_IFN34_IRC_6345 | IGNF_PVA_1-O__1981-07-04__CN81000014_1981_IFN34_IRC_6345

[https://remonterletemps.ign.fr/telecharger?x=3.971285&y=43.635946&z=12&layer=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.PLANIGNV2&demat=DEMAT.PVA\\$GEOPORTAIL:DEMAT;PHOTOS&missionId=missions.5524434](https://remonterletemps.ign.fr/telecharger?x=3.971285&y=43.635946&z=12&layer=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.PLANIGNV2&demat=DEMAT.PVA$GEOPORTAIL:DEMAT;PHOTOS&missionId=missions.5524434)

Fig 33. ING remonter le temps : CA01S00561_2001_FD30-34_2152 | IGNF_PVA_1-O__2001-06-05__CA01S00561_2001_FD30-34_2152

[https://remonterletemps.ign.fr/telecharger?x=3.971285&y=43.635946&z=12&layer=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.PLANIGNV2&demat=DEMAT.PVA\\$GEOPORTAIL:DEMAT;PHOTOS&missionId=missions.5516669](https://remonterletemps.ign.fr/telecharger?x=3.971285&y=43.635946&z=12&layer=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.PLANIGNV2&demat=DEMAT.PVA$GEOPORTAIL:DEMAT;PHOTOS&missionId=missions.5516669)

Fig 34. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

INSEE. « Dossier complet – Unité urbaine 2020 de Montpellier (34701) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?-geo=UU2020-34701>.

Fig 35. <https://earth.google.com/>

Fig 36. Georges Frêche l'association. « “Montpellier la surdouée” - Georges Frêche ». Consulté le 14 décembre 2022. <http://www.georges-freche-lassociation.fr/montpellier-la-surdouee.html>.

Fig 37. Neurdein frères « N.D. » (photographe-éditeur), Montpellier - Vue du Polygone, 1ère moitié du XXe siècle, 2 Fi CP 1553, Archives de la ville de Montpellier, https://archives-pierresvives.herault.fr/ark:/37279/vta6a2b20ccd57c2213/daogrp/0/1/idsearch:RECH_3728217555feeb-d9046c81086d8f8462?id=https%3A%2F%2Farchives-pierresvives.herault.fr%2Fark%3A%2F37279%2Fvta6a2b20ccd57c2213%2F-canvas%2F0%2F1

Fig 38. Georges Frêche l'association. « “Montpellier la surdouée” - Georges Frêche ». Consulté le 14 décembre 2022. <http://www.georges-freche-lassociation.fr/montpellier-la-surdouee.html>.

Fig 39. Photo libre de droit, Adobe Stock

Fig 40. Plan dessiné à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie.

Fig 41. Coupe inspirée par la coupe de Ferras, Robert, Henri Picheral, et Bernard Vielzeuf. *Atlas et géographie du Languedoc et du Roussillon*. Atlas géographique de la France moderne. Flammarion, 1979, p.150-151

Fig 42. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

Fig 43. <https://earth.google.com/>

Fig 44. Plan dessiné à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie.

Fig 45. Redessin d'un diagramme provenant de la SERM. Ferras, Robert, et Jean-Paul Volle. *Montpellier Méditerranée*. Paris: Economica, 2002.

Fig 46. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 47. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 48. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 49. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 50. Graphique dessiné à partir de données provenant de l'INSEE. INSEE. « Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de Montpellier Méditerranée Métropole (243400017) ». Institut national de la statistique et des études économiques, 13 décembre 2022. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-243400017>.

Fig 51. <https://earth.google.com/>

Fig 52. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 53. Raildusud. « La métropole de Montpellier reprend des lignes ferroviaires le long d'axes routiers engorgés pour en faire... des voies vertes ». Raildusud : l'observateur ferroviaire du grand Sud-Est, 10 avril 2020. <http://rildusud.canalblog.com/archives/2020/04/10/38162735.html>.

Fig 54. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 55. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie. Informations textuelles provenant de la SNCF

Fig 56. <https://earth.google.com/>

Fig 57 / 58. Georges Frêche l'association. « “Montpellier la surdouée” - Georges Frêche ». Consulté le 14 décembre 2022. <http://www.georges-freche-lassociation.fr/montpellier-la-surdouee.html>

Fig 59. Informations provenant de Kaufmann, Vincent, et Emmanuel Ravalet. *L'urbanisme par les modes de vie: outils d'analyse pour un aménagement durable*. VuesDensemble. Genève: Métis presses, 2019, 240.

Fig 60. Informations provenant de la SNCF. <https://www.sncf.com/fr>

Fig 61 / 62. Informations provenant de l'IGN et INSEE. Audric, Sophie, et Bernard Canonéro. « Montpellier Méditerranée Métropole - Un territoire à l'attractivité très contrastée - Insee Analyses Occitanie - 64 ». INSEE, INSEE analyse Occitanie, n° 18 (14 mars 2016). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3673172#graphique-figure1>.

Fig 63. Informations provenant du Midi Libre. Souche, Jean-Pierre. « Le pays de Lunel dépasse les 51 000 habitants ». *Midi Libre*. 7 janvier 2023, sect. Lunel.

Fig 64. Redessin d'une carte réalisée par Nicolas Roubieu, Urbaniste. Ville et Métropole de Montpellier

Fig 65. Diagramme dessiné à partir des informations provenant de Kaufmann, Vincent, et Emmanuel Ravalet. *L'urbanisme par les modes de vie: outils d'analyse pour un aménagement durable*. VuesDensemble. Genève: Métis presses, 2019, 155.

Fig 66. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 67. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 68. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie

Fig 69 / 70. Carte dessinée à partir des informations provenant de Ros-signal, Henri-Marc. « Nos villes face au changement climatique ». *So Gazette*, octobre 2022.

Fig 71. Carte dessinée à partir d'informations collectés lors d'interview des habitants du territoire

Fig 72. Carte dessinée à partir des données provenant de l'open data de la métropole de Montpellier, de l'open data du département de l'Hérault et de l'open data de la région Occitanie. Informations textuelles provenant d'Hérault Transports

Fig 73. Carte dessinée à partir des données provenant de l’open data de la métropole de Montpellier, de l’open data du département de l’Hérault et de l’open data de la région Occitanie.

Informations provenant de Richard, Guillaume. « Circulation à Montpellier : “de pire en pire chaque année”, l’inextricable défi de la Métropole face aux bouchons ». *midilibre.fr*. 11 décembre 2021, sect. Circulation. <https://www.midilibre.fr/2021/12/11/bouchons-a-montpellier-cest-de-pire-en-pire-chaque-annee-linextricable-defi-de-la-metropole-9984827.php>.

Fig 74. Carte dessinée à partir des données provenant de l’open data de la métropole de Montpellier, de l’open data du département de l’Hérault et de l’open data de la région Occitanie.

Fig 75. Redessin du schéma de l’organisation spatiale du SCOT. Volle, Jean-Paul, éd. *Montpellier : la ville inventée*. La ville en train de se faire. Marseille : Parenthèses, 2010.

Fig 76. Carte dessinée à partir des données provenant de l’open data de la métropole de Montpellier, de l’open data du département de l’Hérault et de l’open data de la région Occitanie. Informations collectées lors d’interview des habitants du territoire.

Fig 77. Carte réalisée par Bénédicte Grosjean. Prost, Robert, et Alain Bourdin, éd. *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*. Collection La ville en train de se faire. Marseille : Parenthèses, 2009.

Fig 78. Carte réalisée par Montpellier Méditerranée Métropole. Prost, Robert, et Alain Bourdin, éd. *Projets et stratégies urbaines : regards comparatifs*. Collection La ville en train de se faire. Marseille : Parenthèses, 2009.

Fig 79. Redessin d’une coupe. Ville de Montpellier. « Manifeste de Montpellier ». *Ville de Montpellier*, juillet 2019.

Fig 80. Graphique réalisé à partir d’informations collecté sur : Audric, Sophie. « Montpellier Méditerranée Métropole - Un territoire dynamique qui resterait jeune à l’horizon 2040 - Insee Analyses Occitanie - 65 ». *INSEE*, Repère synthèse pour l’économie du Languedoc Roussillon, 65, n° 7 (septembre 2012). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3673373>.

Fig 81. Rossignol, Henri-Marc. « La ville du futur sera écolo et techno ». *So Gazette*, mai 2022.

Fig 82. Ville de Montpellier. « La Ville et la Métropole de Montpellier vous adressent leurs meilleurs vœux pour l’année 2023 ». Montpellier.fr. Consulté le 1 janvier 2023. <https://www.montpellier.fr/evenement/26641/3624-la-ville-et-la-metropole-de-montpellier-vous-adressent-leurs-meilleurs-voeux-pour-l-annee-2023.htm>.

[ment/26641/3624-la-ville-et-la-metropole-de-montpellier-vous-adressent-leurs-meilleurs-voeux-pour-l-annee-2023.htm](https://www.montpellier.fr/evenement/26641/3624-la-ville-et-la-metropole-de-montpellier-vous-adressent-leurs-meilleurs-voeux-pour-l-annee-2023.htm).

Fig 83. Carte dessinée à partir des données provenant de l’open data de la métropole de Montpellier, de l’open data du département de l’Hérault et de l’open data de la région Occitanie. Informations provenant : Mayet, Frédéric. « L’aménagement urbain à Montpellier : le défi des zac ». *midilibre.fr*, 24 juin 2019, Midi Libre édition, sect. Urbanisme, Montpellier. <https://www.midilibre.fr/2019/06/24/lamenagement-urbain-a-montpellier-le-defi-des-zac,8274272.php>.

Fig 84. Vue aérienne provenant de Google Earth. <https://earth.google.com/>

Fig 85 / 86 / 87 / 88 / 89. Ibidem

Fig 90. Carte dessinée à partir des données provenant de l’open data de la métropole de Montpellier, de l’open data du département de l’Hérault et de l’open data de la région Occitanie.

Fig 91 / 92 / 93. Ibidem

Fig 94. Dessin personnel

Fig 95. Ville de Montpellier. « La Ville et la Métropole de Montpellier vous adressent leurs meilleurs vœux pour l’année 2023 ». Montpellier.fr. Consulté le 1 janvier 2023. <https://www.montpellier.fr/evenement/26641/3624-la-ville-et-la-metropole-de-montpellier-vous-adressent-leurs-meilleurs-voeux-pour-l-annee-2023.htm>.

Fig 96. Dessin personnel

Fig 97. <https://earth.google.com/>

Fig 98. Carte dessinée à partir des données provenant de l’open data de la métropole de Montpellier, de l’open data du département de l’Hérault et de l’open data de la région Occitanie.

Fig 99. <https://earth.google.com/>



Section d'architecture
Semestre d'automne 2022
École Polytechnique Fédérale de Lausanne



2023 Elina Marie Nadia Reymond.

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

