



spectacles de premier ordre témoignent de Sur le plan économique, le marché du vin par le port de Sète que ceux produits par les terroirs vinicoles du Languedoc et du Roussillon.

Par tradition de bon goût, la ville n'a pas connu l'enlaidissement, dont, si souvent, le 19^e siècle fut responsable. Rien d'irréparable n'est venu diminuer l'exceptionnelle beauté des ensembles monumentaux légués par un passé munificent.

Montpellier réunit aujourd'hui encore tous les éléments de son ancienne grandeur, tous les attributs d'une capitale provinciale.

EXPOSE DE LA SITUATION ACTUELLE

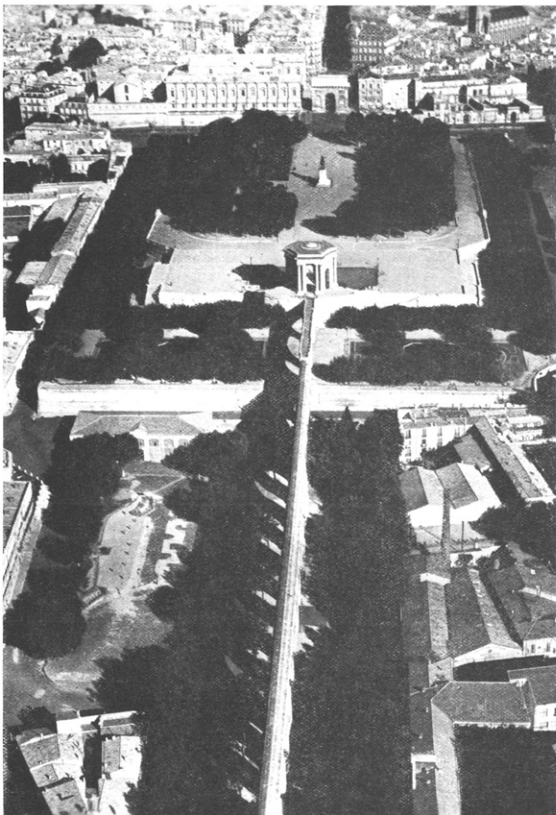
La population augmente lentement, d'une manière régulière et on peut affirmer que ce développement se poursuivra, car les raisons de la croissance de cette ville procèdent de son essence-même. Cette population atteint actuellement 100.000 habitants. L'état sanitaire y est satisfaisant, sauf dans quelques îlots faciles à traiter. La qualité intrinsèque de l'ancien domaine bâti ne se retrouve malheureusement pas dans l'agencement des nouveaux quartiers qui dénotent une absence complète de plan directeur, d'unité de vue. Une ville dont le patrimoine comprend des splendeurs comme l'Esplanade, l'Aqueduc St-Clément, le Peyrou, se doit cependant de maintenir sa haute réputation.

En dressant le projet d'aménagement, on s'est efforcé de jeter les bases d'une politique urbaine conforme aux besoins et aux possibilités de notre époque, en poursuivant dans son esprit celle qui a permis la grandeur de cette ville.

Pour cela le plan propose des opérations extensives ayant une largeur et une aisance de conception dignes de son passé et d'autre part, dans l'ancienne cité, des opérations destinées à mettre en valeur les richesses existantes.

Voilà successivement les problèmes de circulation, de zonage, et d'aménagement qui réclament un traitement urgent.

CIRCULATION. — Toutes les questions d'ordre circulaire sont dominées par le problème de la traversée de ville qui se fait actuellement dans de très mauvaises conditions. Il convient en même temps d'organiser un dispositif d'évitement. La liaison de la ville avec sa plage P.A.L.A.V.A.S doit être améliorée. D'autre part les dessertes des bases aériennes sont à créer de toutes pièces. La nécessité de remédier, par rectification, son cours aux inondations causées par le Lez, permet d'envisager une opération d'ensemble qui rendrait à Montpellier sa desserte fluviale primitive.



ZONAGE. — Assurer le développement harmonieux de l'agglomération ; faire naître dans les nouveaux quartiers les sujets d'intérêt dont ils manquent ; intégrer dans le cadre urbain la beauté des nombreux espaces verts encore existants à Montpellier et dans ses environs ; nuancer, en utilisant et en respectant les tendances actuelles, les modes d'occupation du sol et réserver une zone importante au centre d'études et à ses établissements hospitaliers de toute sorte constituent les divers éléments du problème de zonage.

AMENAGEMENT. — Le cœur de la ville recèle d'exceptionnelles richesses artistiques et doit être traité avec infiniment de doigté. Son aménagement est d'autant plus urgent que les édifices administratifs existants sont insuffisants, et que les deux problèmes doivent être résolus en harmonie.

EVOLUTION DE L'ETUDE

La première esquisse présentée proposait une solution catégorique.

Autour de deux axes, déjà affirmés en partie sur le terrain, la composition s'écrivait largement et ses points sensibles étaient harmonieusement équilibrés. Le tracé de la voie ferrée, pour libérer l'agglomération de l'enclave constituée par l'emprise actuelle, était reportée vers l'est, et la gare, trop à l'étroit, déplacée vers le sud pour desservir les nouveaux quartiers développés sur une large trame.

Après une série complète d'approbations, cette étude riche de possibilités fut abandonnée à la suite du veto opposé en second examen par les organes administratifs consultés.

La prolongation de l'axe Peyrou-Citadelle, le regroupement et le transfert des installations militaires, le glissement de l'emprise S.N.C.F. furent successivement éliminés au cours de plusieurs avant-projets élaborés pour tenir compte des vœux soumis par les services intéressés.

Le projet d'aménagement déposé propose des opérations capables de donner satisfaction, sans prétendre les coordonner dans un ensemble d'une ordonnance aussi majestueuse que celle qui s'inspirait directement du « prestigieux » Peyrou.

DESCRIPTION DU PROJET DEPOSE

CIRCULATION. — Le système circulatoire principal s'écrit suivant une croix orientée. Les pénétrations majeures y sont traitées diversement. Leur intersection forme une place architecturée qui groupe les édifices administratifs et économiques futurs de la ville. Cet ensemble est complété hors de l'agglomération par un large triangle des voies d'évitement. Un aéroport local proposé à proximité immédiate du centre, constitué avec une plate-forme pour autogères, l'équipement aéronautique de la commune.

ZONAGE. — Par ses propositions de zonage le projet consacre l'état de fait déjà assez clair. Le centre de la ville, si bien délimité par les boulevards établis sur les anciens remparts, se divise nettement en deux parties distinctes. Au sud de la rue Foch les quartiers denses d'habitation résidentielle ou collective, de commerce et d'artisanat. Au nord, l'Université dont les établissements essaiment vers la campagne. Des servitudes esthétiques rigoureuses couvrent et protègent toute l'étendue de ce noyau urbain.

Une part importante du territoire communal est réservée à l'habitation individuelle en ordre dispersé. Le mode d'occupation du sol y est nuancé de manière à permettre l'établissement de tous les genres d'habitat. Vers le sud, de part et d'autre du « Cours du Langue doc », il est prévu un quartier d'habitation collective à faible densité, dont l'implantation imposée assurera à ce nouvel accès de la ville un caractère architectural fortement ordonné.

En contact avec l'Université, le projet préconise une zone suburbaine hospitalière et universitaire importante. Réserve exclusivement aux établissements d'enseignement et aux installations sanitaires qui leur sont nécessaires. Cet ensemble formera le Centre régional hospitalier.

Sous les vents dominants, une zone industrielle restreinte se trouve dans la partie basse de l'agglomération, en contact direct avec le chemin de fer et le port fluvial, et au débouché de l'égoût collecteur.

Enfin une zone de résidence suburbaine à grands lots, dont le type fait le charme si caractéristique de la campagne montpelliéraine, et une zone non-affectée (volant réservé pour l'avenir) complètent le système de zonage.

ESPACES LIBRES. — Le programme sportif prévu est important. Il comporte des stades (régional et universitaire), des bords en plein air, des terrains de jeux scolaires de toutes sortes. Les beaux espaces libres boisés qui existent encore aux abords de la ville, permettent de répondre aisément à toutes ces demandes.

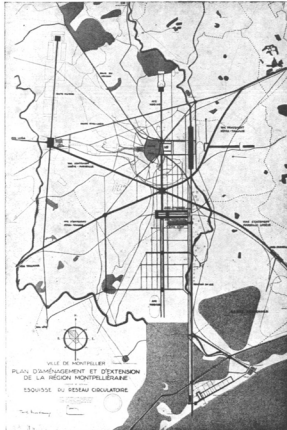
Entre les vertes vallées du Lez et de la Mosson, un large circuit de promenades est prévu, desservant les beaux parcs et les châteaux célèbres qui donnent à la séduisante campagne montpelliéraine son caractère « classique ».



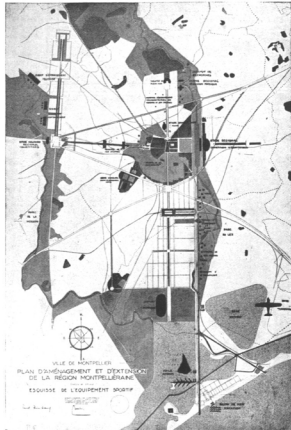
PLAN D'ETAT ACTUEL



PLAN D'ETAT ACTUEL DU CENTRE URBAIN
pour indiquer le degré d'intérêt archéologique et économique de chaque immeuble.



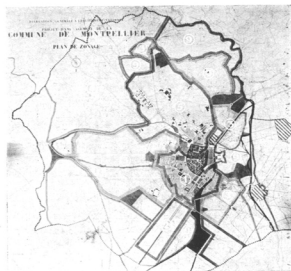
PREMIERE ESQUISSE DU SYSTEME CIRCULATOIRE



PREMIERE ESQUISSE DU SYSTEME D'ESPACES LIBRES

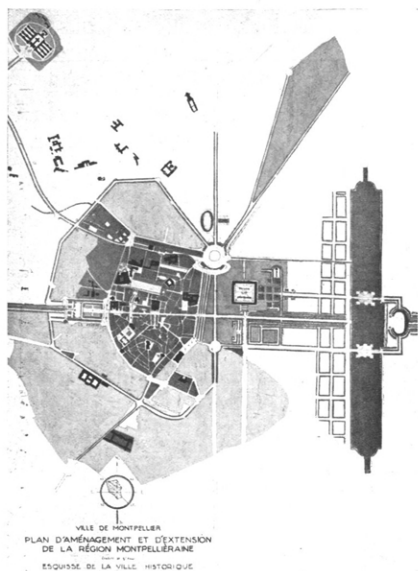


PROJET DEPOSE : PLAN DU SYSTEME CIRCULATOIRE ET DES ESPACES LIBRES.



PROJET DEPOSE : PLAN DE ZONAGE.

1. — Zone habitation collective dense. 2. — Zone habitation collective à faible densité. 3. — Zone habitation individuelle. — 4. Noyau villageois. 5. — Zone hospitalière et universitaire. 6. — Zone de résidence suburbaine. 7. — Zone industrielle. 8. — Zone non affectée. 9. — Réserve d'espace libre. **Noir plein** : SNCF. **Gris plein** : Parcs publics.



ESQUISSE DE LA VILLE HISTORIQUE



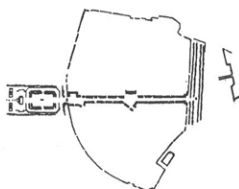
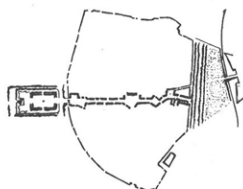
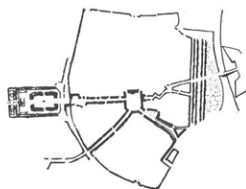
PROJET DÉPOSÉ : PLAN DU CENTRE URBAIN

AMÉNAGEMENTS PARTIELS. PLACE ST-DENIS. — L'intersection des axes cardinaux de la circulation détermine la grande croisée du réseau de voirie majeure dans l'agglomération de Montpellier ; l'activité qui existe déjà actuellement dans ce quartier et qui sera accrue par les dispositions projetées, conduit à ordonner largement ce cadre qui constituera la composition fondamentale de la ville commerciale future. Autour de la nouvelle place proposée à cet endroit, viendront se grouper progressivement les édifices publics ; à proximité immédiate un emplacement est prévu pour les halles, voisins du circuit commercial, aujourd'hui déjà, bien écrit à travers la ville.

LIASON PEYROU-ESPLANADE. — Depuis le début du 19^e siècle les projets d'aménagement successifs ont toujours prévu le percement du second tronçon de la rue Foch, en prolongement des alignements

déjà réalisés. Cette solution présente des avantages de clarté et de composition, mais soulève des objections valables. Le projet d'aménagement propose une solution nouvelle mettant à profit les débouchés de la rue de la Loge et de la rue St-Guilhem. Devant la Préfecture une place d'ordonnance imposée distribuera clairement la circulation et achèvera la grande composition du Peyrou.

CIRCUIT ARCHEOLOGIQUE. — La présence dans le centre de quelques îlots insalubres, la nécessité d'aérer et de vivifier les vieux quartiers et aussi de mettre en valeur l'extraordinaire abondance de richesses archéologiques que révèle le plan au 500^e, conduisent à des curetages sans difficultés particulières. A la faveur de ces opérations il est possible de mettre en valeur un circuit de visite d'une qualité rare. Par une suite de placettes, de portiques, d'embranchements, de ruelles, les curieux chemineront en le suivant à travers les aspects les plus précieux de Montpellier.

I. SOLUTION DU SECOND EMPIRE.
(partiellement réalisée).II. SOLUTION ENVISAGÉE
pour prolonger la rue Foch sans porter
atteinte aux hôtels anciens.III. SOLUTION ADOPTÉE
dans le projet d'aménagement.