



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

**POPSU** Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

**COLLOQUE DU 7 OCTOBRE 2010**

**MONTPELLIER**

**LA VILLE INVENTÉE**

**RETRANSCRIPTION DES DEBATS**

**9h30 – 12h45 : Les échelles du projet urbain dans la construction  
du projet métropolitain**



Avec le soutien de :



## *Les échelles des projets urbains dans la construction du territoire métropolitain*

### ► **La problématique du territoire de projet dans la configuration d'un espace de métropolisation centré sur Montpellier capitale régionale**

**Jean-Paul Volle, Professeur émérite, Université Paul Valéry**

Nous avons un espace de métropolisation centré sur Montpellier Ville, sur Montpellier Métropole peut-être, mais cet espace de métropolisation nous interroge, il est au cœur de notre réflexion sur le projet. Je le verrais autour de quatre points que nous développerons au cours de cette journée :

- Cet espace est un espace dont la dynamique démographique n'est plus à démontrer. La Communauté d'agglomération bénéficie d'environ 5 500 nouveaux habitants par an, et cela dure depuis bientôt un demi-siècle.
- Cette forte attractivité porte de plus en plus, au cours de ce demi-siècle, sur une population jeune et une population de cadres.
- Cet espace est unique en Languedoc-Roussillon. Il nous rapproche d'autres espaces métropolitains, et c'est l'avantage du programme POPSU que de nous avoir fait prendre conscience de cette comparaison utile avec d'autres.
- Paradoxalement, l'affichage métropolitain se fait tardivement. Longtemps il est celui d'une capitale régionale et alors que nous avons une ville qui rentre dans la médiatisation la plus large dès les années 80, le terme de métropole est utilisé très tardivement. Aujourd'hui, l'affirmation paraît presque quotidienne.

Concernant maintenant la problématique du territoire, je voudrais citer les grands enjeux auxquels nous allons être confrontés aujourd'hui en termes de débat, que je compte également au nombre de quatre :

- Autour du récit fondateur, il y a véritablement l'enjeu d'un projet de transformation. Ce récit fondateur commence réellement au début des années 80. On a souvent l'habitude de le faire coïncider avec l'élection municipale de 1977... On pourrait dire que la base a été un peu tracée avant avec l'opération Polygone mais elle n'a pas les mêmes contenus ni la même profondeur d'action.

Ce récit fondateur nous amène aux frontières de la cité et nous verrons progressivement comment on a conquis un espace limite qui aujourd'hui nous paraît être parfaitement intégré dans l'idée de ville mais qui était loin de la ville il y a quarante ans – je parle de la conquête des territoires du Lez à l'est. C'est aussi l'ouverture vers de nouveaux horizons, la mer bien sûr, et aujourd'hui de plus en plus l'idée que quelque chose doit être fondé autour d'un axe qui va de Sète à Lunel, au moins, alors que d'autres territoires voisins sont parfaitement « branchés » sur le fonctionnement métropolitain mais organisés en Communautés et qui ont eu comme principe de tourner le dos à l'aire métropolitaine organisée.

- Une autre idée est de penser ces enjeux autour des actes d'urbanisme. Nous avons retenu deux éléments : le SCOT parce qu'il territorialise la métropole, il la domestique en quelque sorte, il la naturalise, il la rend comprise, admise. Il initie quelque chose et, en même

temps, il réconcilie le projet et le territoire. Puis les PLU, c'est-à-dire comment les valeurs du SCOT sont retraduites, réinscrites dans l'ordre de l'urbanisme opérationnel.

- Il y a ensuite les enjeux autour de la problématique des centralités. On ne peut pas penser territoire sans évoquer la question des centralités. Celles-ci se reportent selon deux grands espaces : l'espace de la ville en tant que tel où des centralités secondaires sont à l'œuvre aujourd'hui, volontairement créées, posées sur le territoire, mais aussi à l'échelle de la Communauté d'agglomération où naît progressivement l'idée que la centralité périphérique doit jouer un rôle au-delà de ce qu'était souvent le caractère avancé, annoncé et vécu des identités locales.
- Le dernier enjeu est celui que nous avons énoncé dans le livre autour d'un modèle inachevé de la métropole, de la quête de la vérité métropolitaine, vérité s'il y a. Cette recherche-là nous envoie vers quelle réalité du territoire alors que le périmètre de la Communauté paraît être étriqué autour de ses trente-et-une communes, bordé de Communautés qui témoignent du fractionnement, de la fragmentation, quelque chose qui ne paraît pas tout à fait logique lorsqu'on voit le fonctionnement de ce territoire. Enfin, la question autour des pertinences des espaces territoriaux quant aux compétences affichées. Le périmètre de la Communauté d'agglomération n'est peut-être pas pertinent quand on le juge au niveau global du fonctionnement de l'aire métropolitaine mais il reste très significatif et signifiant lorsqu'on le voit en termes d'application des compétences, et peut-être ce périmètre étriqué a-t-il permis d'être plus efficaces.

Quelles sont les échelles de la vision métropolitaine du projet ? N'oublions pas, puisque nous parlons de territoire, de nous renvoyer à ces dimensions multiscalaires sur lesquelles porte le projet. Tant que ce projet construit la métropole-centre, il est par lui-même affecté à un territoire qui rayonne sur la ville et qui fait rayonner la ville. Mais nous sommes aujourd'hui dans une autre dimension, celle d'une Communauté fonctionnelle qui elle-même traduit une dimension scalaire nouvelle faite d'unités différentes et dont le principe d'association est celui de la solidarité. Comment se construit dans cet espace-là un nouveau modèle urbain, marqué hier et peut-être encore aujourd'hui par de la périurbanisation banale, à la recherche aujourd'hui de quelque chose d'autre ? Enfin, y aura-t-il une échelle intermédiaire entre cette quête métropolitaine à la recherche d'un périmètre correspondant à sa dimension économique et dans ses représentations mentales, entre cet état-là et ce que nous commençons à développer autour de l'idée d'une métropole en réseau associant les grands espaces urbains de ce Languedoc oriental qui représente, en gros sur la dimension d'un département, plus de la moitié demain de la population régionale ? Nous avons oublié qu'entre Sète et Alès, c'est demain 1,5 million d'habitants qui trouveront à travailler et à vivre ensemble.

Bien sûr, les deux référents moteurs de cette dimension scalaire sont d'une part la réalisation de la transformation de l'espace urbain, ce que j'appellerais la logique transformationnelle ancrée de la forme urbaine – on modifie la vision du territoire, on la charge d'urbanité. A côté de cela, il y a cette ouverture vers l'horizon d'un espace de métropolisation qui trouverait enfin écho dans une réalité de gestion métropolitaine – Emmanuel Négrier a lancé le terme de transactionnel que je reprends – car là il ne peut y avoir à travers l'idée de projet que la cohérence des conventions, des contrats, des échanges dans un espace dont l'urbanisation place plusieurs villes dans la nécessité de se concevoir ensemble dans une démarche prospective. Nous n'en sommes pas encore là en Languedoc, nous réfléchissons pour l'instant à la phase 1, celle de la transformation de l'espace pour afficher la dimension métropolitaine.

A partir de là, je pense que nous pouvons lancer le premier temps d'échange qui porte sur le SCOT comme structure de projet, comme moteur de la pensée et en même temps de l'action.

## ► La lecture d'un projet de territoire : le SCOT de Montpellier Agglomération

**Laurent Viala, chercheur**

Je vous propose tout d'abord de revenir sur les enjeux de connaissance qui ont motivé les chercheurs au regard de la mission que le programme de recherche leur donnait. J'introduirai ensuite un questionnement de la connaissance acquise en envisageant cette fois-ci le territoire régional comme échelle ou terrain d'expression, d'expérimentation possible du fait métropolitain.

Je vais situer les enjeux de connaissance à deux niveaux. Le premier niveau, je vais l'introduire par la question suivante : comment se pense et comment se produit la ville-territoire en termes de capacité, de possibilité du politique à projeter à nouveau, à transcender la vision stratégique développée à l'échelle du territoire de la ville-centre ? D'abord pour donner du sens politique au territoire de l'agglomération, ensuite pour révéler sa réalité sociale, celle d'une communauté d'habitants liée par un destin que l'on voudrait commun. Enfin, pour imaginer un socle opérationnel à l'échelle du territoire et donc finalement passer de la stratégie aux projets. Comment se pense, comment se produit la ville-territoire en termes de capacité, de possibilité à définir la nature des projets urbains à développer sur le territoire communautaire : que produire ? où produire ? selon quels schémas d'ensemble et sur la base de quels principes ? Comment se pense, comment se produit la ville-territoire en termes de capacité à intégrer une impasse politique ? Une impasse politique qui conduit à devoir imaginer la ville de demain dans un périmètre trop étroit et sans pouvoir prendre appui sur le véritable territoire de référence par trop éclaté. Impasse qui devient un postulat, par nature quelque peu inamovible, et qu'il faut bien dépasser pour avancer vers la ville-territoire.

Je pose une deuxième question qui correspond à un deuxième niveau d'enjeu : comment conjugue-t-on la production de la ville-territoire avec le dimensionnement métropolitain ? Parle-t-on de deux réalités identiques ou bien parle-t-on du territoire périurbain que l'on pourrait structurer par l'urbain, mais est-ce que cela peut marcher ? Est-ce que les dispositifs, méthodes, moyens, principes convoqués dans ce cadre urbain peuvent être reconduits en l'état dans ce territoire périurbain ? Ou alors parle-t-on du fait métropolitain qui peut être finalement l'opportunité permettant de traiter la question du territoire périurbain ? Mais, là aussi, est-ce que cela peut marcher ? Et, si oui, quelles formes vont être privilégiées ? Des éléments de réponse seront apportés par Jean-Pierre Moure.

Au-delà de ces enjeux de connaissance que j'ai extrêmement résumés, une nouvelle question se pose : le territoire régional devient-il l'échelle d'expression du fait métropolitain ? Plus précisément, le territoire régional permettrait-il, du moins dans un premier temps, de passer outre l'impasse que j'ai évoquée il y a un instant, c'est-à-dire l'impossibilité de développer une action cohérente sur le grand territoire, au-delà du périmètre actuel du SCOT ? Donc passer outre l'impasse que j'évoquais pour aller vers la ville-territoire intégrant le fait métropolitain. La stratégie métropolitaine adviendrait-elle ou pourrait-elle advenir par l'échelon régional et l'ensemble des possibilités d'intervention qu'il propose ? Si c'est le cas, pourrait-on considérer que l'on se démarque d'une impulsion qui serait donnée depuis la ville-centre ? Est-il alors possible de décrypter ou du moins d'interroger des modes de faire spécifiques liés à cette proposition ? On peut pousser la question un petit peu plus loin en se demandant s'ils ne se situent pas à la croisée d'une double impulsion, à la fois celle émanant de l'institution régionale et celle émanant de la ville-centre, de son agglomération. En disant cela, je me pose la question de savoir si l'institution régionale ne permet pas de se débarrasser de l'impasse que j'évoquais sans pour autant réduire le rôle de la Ville de Montpellier en tant

que point émetteur du sens métropolitain ni celui de Montpellier Agglomération garantissant la mise en formes métropolitaines du territoire périurbain.

L'autre question que je voudrais poser est de savoir comment faire d'une série d'inconvénients – un périmètre du SCOT contraignant, même si les choses évoluent, quelque chose qui relèverait d'un impensé particulièrement difficile à surmonter aujourd'hui, celui du périurbain qui renvoie à l'absence peut-être très en amont d'une prospective stratégique, la question métropolitaine aussi qui a du mal à s'ancrer dans la réalité de la ville d'aujourd'hui – un atout pour penser la mise en projet du territoire de l'agglomération.

Je terminerai en reprenant les éléments de conclusion qui ont été consignés dans notre rapport où l'on s'interrogeait sur les états possibles de la métropole régionale : est-ce qu'elle renvoie à un état qui conduirait à parler de métropole un peu végétative, qui essaierait de se débrouiller du morcellement actuel ? Est-ce que l'on va vers une métropole territorialisée, qui n'est pas encore pleinement advenue mais qui, notamment par la mise en œuvre d'une démarche qui peut être largement discutée ici ou là, mais qui a le mérite d'exister, serait une démarche inter-SCOT ? Ou alors, est-ce que l'on va vers une véritable métropole gouvernée qui nous conduirait vers la nécessité – ce sont des questions qui ont été largement évoquées – d'aller vers la création d'une Communauté urbaine qui serait peut-être le modèle le plus abouti pour gérer cette question métropolitaine ?

***-Jean-Pierre Moure, vice-président de Montpellier Agglomération en charge de l'urbanisme, de la politique foncière et de l'évolution de l'EPCI***

Je ne sais pas si je vais répondre à toutes les questions qui ont été posées. J'ai certaines réponses qui tiennent aux fondamentaux qui ont caractérisé la mise en place du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et, à travers ces fondamentaux, aux méthodes qui ont été utilisées, aux résultats, à la traduction sur le terrain mais également à la prospective.

Je voudrais rappeler d'entrée de jeu ce qu'est le SCOT de Montpellier, cette ambition d'un projet urbain d'agglomération qui correspond à un territoire calé sur 45 000 hectares dont il convient dès le départ d'évoquer le contexte dans lequel il s'est situé, contexte qui a directement dicté la stratégie urbaine qui a été lancée.

C'est un contexte qui intervient dans une notion démographique que tout le monde connaît ici, à savoir une progression importante de la population mais avec une particularité : quand on compare l'aire urbaine au sens traditionnel de l'INSEE de 1999, c'est 92 communes, 550 000 habitants, avec une progression pour les 61 communes hors agglomération de 70 %. Quant à l'agglomération, c'est 31 communes, 430 000 habitants et une progression de 30 % en vingt ans. On voit donc qu'il y a une progression plus importante à l'extérieur de l'agglomération actuelle, ce qui pose des problématiques de réciprocité, de partitions sur le territoire avec, derrière, une question qui se pose, à savoir quelle est la taille de l'intercommunalité. C'est en tout cas cette réalité que l'on avait à affronter qui pose des problèmes de mobilité et de déplacement des populations.

C'est dire qu'à défaut d'un périmètre cohérent qui doit logiquement accompagner tout projet de structuration territoriale, il était déjà important de partir sur un projet opérant et de donner à ce dossier de l'agglomération de Montpellier le caractère d'opérationnalité et de concrétisation le meilleur possible.

Il faut également tenir compte d'un contexte important ici mais que l'on doit retrouver, j'imagine, dans beaucoup des Métropoles ou Agglomérations qui ont participé à l'étude, c'est que nous avons devant nous un livre vierge qu'il fallait entièrement écrire. Il y a un certain nombre d'éléments au départ : une dichotomie entre ville-centre et périphérie où là on était

déjà dans un challenge à relever : une grande politique urbaine et de stratégie urbaine menée dans les dernières années sous l'égide de Georges Frêche et de Raymond Dugrand sur la ville-centre avec une structuration, une vision, une stratégie, mais en revanche aucun garde-fou sur le périurbain avec un développement non maîtrisé, souvent très sauvage. Ce qui nous a amenés à devoir adopter à travers le SCOT une stratégie adaptée à cette situation – la réalité démographique mais également la dichotomie traditionnelle entre la ville-centre et le périurbain – qui devait nous amener à poser une problématique de territoire partagé. C'est une des valeurs fortes de ce SCOT dans la mesure où il a pu être partagé largement par les populations et les communes.

Un autre élément de ce point de départ qui complète la dichotomie est une intercommunalité récente. Comparativement à d'autres métropoles ou agglomérations françaises, ici la notion d'intercommunalité en termes de compréhension, d'adhésion ou d'explication était relativement un champ neuf, et pas de schéma directeur antérieur tel que je l'évoquais pour la ville-centre qui l'avait connu depuis trente ans.

Il y a ensuite un choix de méthodes qui était d'une certaine manière une des conditions *sine qua non* pour que les communes de ce périurbain participent à l'opération, à savoir qu'il fallait mettre de la qualité et fabriquer un SCOT projet mobilisant les compétences de concepteurs urbains. Je vais juste prendre un exemple qui a permis de mobiliser davantage les élus et les représentants puisque tout ceci s'est conçu autour de cent cinquante réunions de travail qui ont permis d'empiler, dans la diversité, dans la vision d'ensemble mais aussi dans le détail opéré au niveau du terrain et des différentes communes, tous les acteurs, profitant de ce que l'on a mis en place ici à travers ces marchés de définition qui ont permis, au-delà du fait de retenir l'équipe Reichen, de se nourrir positivement du travail des équipes de David Mangin et Nicolas Michelin, complétant le porté à connaissance de l'état des lieux.

Il y a eu un gros travail à la fois de compilation, de traduction sur le terrain, avec un contact avec les acteurs du terrain sur les schémas de secteur que nous avons mis en place qui a été assez intéressant pour définir une notion de projet à laquelle beaucoup d'acteurs n'étaient pas habitués dans le temps de l'aménagement de la programmation urbaine.

Il s'agit également d'imaginer une planification qui permette à la fois de concevoir la ville à l'échelle du grand territoire et d'intégrer la dimension opérationnelle de l'aménagement parce que, là, on passe ensuite à l'économie de réalisation sur le terrain en termes d'habitat, de développement des moyens de communication, d'économie, d'environnement. Autrement dit, par rapport à ce point de départ qui nous a amenés à devoir écrire une page qui était blanche, à la construire, à l'imaginer, à l'alimenter, un choix de la méthode qui a permis de faciliter cette opération. C'est en quelque sorte une réconciliation de la planification territoriale et du projet urbain.

D'autres éléments sont également importants quant à la manière dont on a pu positiver et approcher l'ensemble des acteurs. C'est, à travers cette notion de planification urbaine durable, ce que l'on a appelé l'inversion du regard sur le territoire. C'est un territoire qui est fragile, qui a ses caractéristiques géographiques, territorialisées, où les espaces naturels sont importants (zone lagunaire, zones d'étang, zones collinaires). Finalement, ce territoire de 45 000 hectares n'est pas un territoire sur lequel on peut imaginer une conception d'ensemble sans contraintes. Je pense que ce qui pouvait être un inconvénient, nous en avons fait un avantage. On a inversé le regard en maintenant et valorisant ce qui au départ apparaissait sensible en le mettant comme un élément permettant de positiver la réflexion et l'écho suscité auprès des différents acteurs.

Même chose sur le plan de l'hydraulique. Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés et les programmations que nous avons mises en place permettent de respecter et de valoriser le

cycle de l'eau mais on est quand même pas mal contraints par le contexte d'inondabilité. Tout ceci, en termes de planification et d'aménagement urbain, est à prendre en compte en amont. Si vous ne l'intégrez pas dans un dispositif de préparation partagé, automatiquement vous vous trouvez dans la situation où vous considérez que, vu ces aléas, vous ne pouvez rien faire. Or on se rend compte qu'on peut dépasser ces aléas en inversant le regard, certes avec des politiques d'investissement importantes, mais tout ceci est un élément de valorisation positive.

Un autre élément important est la part belle qui a été faite au respect de la géographie et des terroirs à vocation agricole. Un gros travail de préparation a permis de caractériser les différents tènements. Un travail de couture et de diagnostic très important a été élaboré qui est essentiel pour la suite quant à l'occupation en devenir des territoires pour développer l'urbanisation tout en maîtrisant les terres à vocation agricole qui sont un élément qualitativement important de cet équilibre.

On a eu également un point qui n'était pas du tout évident au départ, c'est comment on conçoit l'extension urbaine en tenant également compte du fait qu'il y a des opérations de reconversion interne, de restructuration qui sont importantes. Quelle a été la démarche suivie ? Cela a été surtout le fait de bien se caler sur ce que l'on a appelé les limites claires, fiables de l'extension, certaines étant des limites à conforter dans une bande d'environ 200 mètres. Ce n'est pas exactement calé au niveau du SCOT mais comme il était sur un territoire relativement restreint par rapport à ce que l'on a tendance parfois à voir dans d'autres agglomérations, là en termes d'extension il fallait que cette solution de limites soit bien précise par rapport à des éléments liés à la géographie. Cela a été un aspect très important puisqu'il a permis d'être travaillé et couturé avec les acteurs de proximité. Cela permet également de donner une action et des capacités très importantes pour éviter la spéculation foncière. Parce que, dans un contexte démographique tel que je l'ai évoqué, beaucoup de propriétaires fonciers, des propriétaires viticoles ou des propriétaires qui ont du patrimoine dans la localité concernée, ont une vision qui correspond essentiellement à celle du portefeuille : ils attendent que ça bouge pour revendre plus cher leur terrain. Mais c'est une affectation qui n'a rien à voir avec l'harmonie de l'évolution d'un territoire. Il était donc très important de caler au niveau de l'ensemble du territoire, en passant par chacun des secteurs et chacune des localités, la marge d'extension et également le fait de préciser ses limites par rapport à ce qui sera ensuite le lien entre le SCOT, les PLU – en intermédiaire, il y a eu les études urbaines – et ensuite la politique d'habitat qui vient derrière avec le PLH.

Un autre point très important est celui qui nous a amenés à travailler de manière tout à fait remarquable sur la politique des transports publics à travers ce développement urbain et de considérer que les espaces les mieux desservis par les transports publics sont aussi des espaces qui vont permettre d'amener ces éléments de bonne densification, de valoriser ces espaces-là à travers un projet à terme qui correspond à six lignes de tramway, le reformatage des circuits bus, une politique d'ensemble sur les transports qui passe par le réseau de tramways, les bus, tous les systèmes en modes doux, le covoiturage, etc.

C'est un élément important pour renforcer la notion de territorialité par rapport aux habitants. On n'est plus dans une opposition ville-centre/ville du périurbain, on est dans un aménagement territorial dans lequel la structuration des transports en commun amène un fil conducteur, des échanges de mobilité, un lien entre le travail, le lieu d'habitat, les mobilités pour les loisirs et puis le fait de se charpenter sur des infrastructures routières existantes ou en devenir mais également plusieurs types d'occupation de ce réseau de transport avec une occupation beaucoup plus courte dans l'urbain classique central de la ville-centre avec des approches de périurbain en devenir et des notions de tram-train qui sont importantes par rapport au déplacement des populations.

Un autre élément concerne un point fort de ce SCOT, c'est tout ce qui a trait aux formes urbaines, notamment la notion de densité avec des objectifs qui ont été fixés à plusieurs niveaux (A, B, C) portant sur des occupations au sol, importantes quant à la forme que prendra l'aménagement. Le niveau A c'est une plus grande densité avec cinquante logements à l'hectare, le niveau B trente à cinquante logements et le niveau C vingt à trente logements. Derrière, il y a toute une caractérisation de ce que l'on a à construire ou à aménager. Ces éléments de différenciation d'occupation à l'hectare ont également été des éléments d'explicitation très déterminants par rapport à certains responsables de collectivité pour lesquels cette notion était relativement vague. Il est important de bien montrer que quand on est dans les coins les plus éloignés du centre de l'agglomération, il ne s'agit pas de bâtir des immeubles de dix étages mais il y a toute une graduation qui permet de faire de la densité, de la réoccupation de dents creuses que l'on peut avoir dans les différents espaces urbains et également de concevoir progressivement cette extension de localités et du territoire.

Tout cela s'est traduit par des outils. Il y avait tant à faire quand on a ouvert cette page blanche à écrire... Mais, finalement, je suis intimement convaincu que cela a été une chance pour l'Agglomération de Montpellier dans son projet que d'avoir à mener de pair, en séquences croisées qui se superposent parfois mais se complètent, les différents outils de sa programmation. L'Agglomération est en place en 2002, le SCOT est approuvé à l'unanimité en 2006, c'est dire la qualité de tout ce que cela a sous-tendu en termes d'appropriation par les différents acteurs. Dans le séquentiel qui suit, c'est toute la définition des politiques d'études urbaines en liaison avec l'Agglomération et les différentes collectivités, c'est la mise en place des outils PLU, ZAC, ZAD, donc toute une approche qui est déterminante par rapport à la concrétisation, l'opérationnalité de ce schéma d'aménagement territorial.

Le foncier est bien sûr une clé tout à fait incontournable avec un gros travail qui est fait de ce côté-là, sachant qu'actuellement il y a 70 % des secteurs d'extension du SCOT qui sont déjà couverts soit par une étude urbaine, soit par un périmètre d'action foncier tel qu'on le met en place au fur et à mesure des anticipations sur les besoins à satisfaire dans l'avenir.

Ensuite, on a le PLH. Je précise que nous sommes sur une donne qui correspond à 5 000 logements par an. Avec 6 000 habitants supplémentaires par an dans l'agglomération, à peu près 12 000 au niveau du département, c'est dire que l'effort en faveur du logement et de sa structuration, et des offres diverses sur toute la palette des offres d'habitat est crucial en termes de réponses à donner. Nous sommes sur ces schémas-là avec quasiment l'équivalent de 1 300 logements sociaux par an et il faut poursuivre l'effort.

Il y a ensuite le PDU qui est actuellement en deuxième visionnage et qui sera en principe approuvé à l'horizon de l'année 2011. Ce PDU est important puisqu'il remet la maille de la mobilité des transports à l'aune de tous les points que je viens d'évoquer. Ensuite, il y a un gros programme d'assainissement qui a représenté quasiment l'équivalent d'une ligne de tramway, c'est-à-dire aux alentours de 400, 450 millions d'euros. Mais sans le schéma d'assainissement, tout ce que je viens de vous dire était impossible. Cela veut dire qu'il a fallu reprendre tous les réseaux des collectivités, reprendre également le schéma des stations d'épuration, passer de vingt-deux à douze qui seront opérationnelles d'ici trois ans. C'est un gros travail de programmation qui s'adosse aux réflexions que je viens de faire et qui intègre toutes les programmations budgétaires annuelles.

Il y a ensuite l'environnement avec l'intégration tout à fait prégnante de l'Agglomération sur ces questions-là sans avoir attendu le Grenelle 2. Nous sommes déjà sur des politiques d'Agenda 21, de plan climat local et de réflexions très partagées avec les nouvelles énergies avec les différentes collectivités.



Voilà en gros ce qui caractérise les points principaux de ce SCOT qui a été un élément de surprise positive pour beaucoup d'élus, en ce sens qu'ils se sont très rapidement rendu compte que ce relationnel, cette liaison entre le schéma d'ensemble au niveau d'un SCOT qui définit les grands sites d'évolution passant par l'étude urbaine qui définit l'aménagement futur et se traduit ensuite au niveau des PLU par une progression dans le temps, permet effectivement de donner un outil, un élément d'explication auprès des différentes populations dans la proximité des différentes localités.

Voilà ce que je voulais dire sur ce SCOT, sachant que la dernière phase se rapporte à ce que l'on a appelé les sites stratégiques. Un SCOT c'est quand même définir, par rapport aux enjeux à satisfaire, les défis à relever. Ces défis passent par la définition de traduction sur le terrain dans le temps d'un certain nombre de sites stratégiques pour différentes raisons. Là, nous en avons onze. Je vous en présente un très rapidement qui est celui de Montpellier à la mer.

C'est un site qui porte sur 2 500 hectares mais dont le volet opérationnel porte sur 350 hectares, quatre collectivités (Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes, Pérols). C'est un projet qui se traduira par 10 000 logements à terme et qui intègre dans ses fondamentaux les problématiques de l'eau par rapport à la lutte contre les inondations qui est déjà engagée avec le corridor du Lez mais également toute une série de réflexions pour repositionner des bassins de rétention, etc. Problématique également des transports en commun avec l'axe majeur de la ligne 3 et une réflexion sur l'habitat, sur la santé avec la mise en place d'un pôle gérontologique et d'un pôle autonomie santé. Puis une opération, très certainement la première en France de ce type, qui est celle de la reconversion de modes traditionnels de grande distribution complètement dépassés par rapport aux nouveaux modes de vie que l'on doit anticiper et préparer en liaison avec les populations, avec la technologie, avec tout ce qui permet de constituer un cadre de vie beaucoup plus adapté dans la relation avec l'utilisateur, le citoyen, l'habitant, le consommateur se déplaçant pour faire un certain nombre d'achats mais les commandant également à distance. C'est toute une action qui est menée avec la grande distribution pour restructurer et peut-être inverser le regard par rapport à ce qu'était l'image de cette grande distribution sur le grand secteur avec une intégration dans le cadre de ces sites stratégiques.

Les sites stratégiques c'est déjà la référence qui est donnée à ce dépassement de ce qu'est l'Agglomération de Montpellier qui traduit en quelque sorte un projet urbain qui n'est pas abouti mais qui est déjà largement engagé et dont je peux dire qu'il fait référence au plan national, par rapport à beaucoup des concepts qui ont été utilisés et des pratiques et des croisées d'actions qui sont menées sur le territoire, à l'enjeu principal qui est celui d'un territoire métropolitain. C'est en gros l'enjeu de passer d'une démarche de ce SCOT projet urbain d'Agglomération à un projet métropolitain de plus grande envergure, tout simplement parce qu'il doit, c'est une obligation si l'on a une responsabilité par rapport à l'avenir, intégrer les vrais enjeux.

Les vrais enjeux c'est certes l'agglomération de Montpellier avec ses points forts mais c'est aussi un aéroport à développer, une future gare TGV, c'est un port de Sète qui donne un outil économique supplémentaire par rapport à ce territoire, c'est une évolution démographique. C'est donc penser métropolitain. Là, il y a beaucoup de choses à dire : il y a des régionalistes, des départementalistes, des centralisateurs, il y a la notion de métropole administrative, de métropole législative telle qu'elle est dans le projet de loi, et puis il y a la métropole réelle, économique, sociale, territoriale, qui soit se replie sur elle-même avec ses propres caractéristiques, ses propres outils, soit s'ouvre à l'extérieur. L'extérieur ce n'est même plus l'échelle nationale. On n'est pas en compétition, on est en positionnement par rapport à des métropoles beaucoup plus affirmées et démographiquement plus importantes que sont Lyon,

Toulouse, Marseille, Barcelone ou Milan. Le positionnement n'est d'ailleurs même plus européen, il est économiquement dans la valeur ajoutée qu'amènent la matière grise, les start-up, le plan Campus. Tout ceci fait une relation, y compris à l'économique. Si je prends l'exemple du vin, pour continuer à parler de la qualité du vin, il faut le vendre, il faut être présents sur les marchés et tout cela se joue à l'international.

Avec cette série d'atouts, technologiques, stratégiques, technologiques, d'aménagements spatiaux du territoire, on se doit d'évoquer la question de la métropolisation. On est actuellement 450 000 habitants sur l'agglomération administrative, on est quasiment 600 000 dans l'aire d'influence qui va de la Place de La Comédie à ce qui est directement concerné par le bassin de vie de Montpellier, et on est plus de 1 million si on intègre la relation entre Alès et Sète. Ces questions-là sont l'enjeu des dix ans à venir, au-delà des difficultés qu'il peut y avoir d'être les uns et les autres sur les mêmes positions. Si l'on veut que ce territoire prolonge les éléments fondateurs que j'évoquais au niveau du SCOT et se fixe sur les grands enjeux – la population a besoin d'emplois, de culture également pour être tout à fait en phase avec le territoire sur lequel elle est –, on doit se donner les moyens d'avoir une certaine assiette d'intervention. L'assiette d'intervention c'est la mise en commun de moyens, d'infrastructures importantes. J'ai évoqué la gare TGV, le port, il y a la gare Saint-Roch qui est un pôle d'intermodalité important, il y a le déplacement et le doublement de l'ancienne A9, le contournement des rocade de Montpellier... Tout ceci est un ensemble qui doit permettre de respirer à l'échelle d'un territoire métropolitain qui est à construire ensemble en s'appuyant sur ce qui a été fait au niveau du SCOT de l'Agglomération mais intégré à une échelle plus importante.

Pour répondre à votre question, je dirais que ce n'est pas forcément la seule Région qui a vocation à lancer ça, le Département a son rôle à jouer. Mais c'est vrai aussi qu'en termes d'opérationnalité et de réactivité par rapport aux politiques publiques, on sait dans quel état sont les finances du pays, on ne peut pas se permettre de gaspiller l'argent public, on doit l'affecter à ce qui caractérise un véritable projet métropolitain. J'en suis en tout cas personnellement convaincu.

## ► **Le Tram pour énoncer la dynamique d'un territoire en mouvement**

**Catherine Bernié-Boissard, maître de conférence à l'Université de Nîmes**

Pour introduire cette question, je dirais que le tramway est une histoire récente pour Montpellier puisque la première ligne a été inaugurée en 2000, mais c'est également une histoire récente dans la plupart des grandes villes françaises qui le redécouvrent autour des années 2000. Le tramway est pensé dès son origine à l'échelle de l'agglomération, sa modernité correspond alors au projet technopolitain qui est celui de la ville. Ce qui est apprécié en particulier ce sont ses qualités : rapidité, confort, tous les éléments de modernité qu'il introduira dans le système des transports. Il est l'image-signe d'un aménagement qui veut à la fois intégrer, relier entre eux les quartiers anciens ou nouveaux, centre et périphérie, et qui veut conquérir de nouveaux espaces dans un territoire qui est fragmenté, où le réseau de voirie est inachevé, incomplet, et ne permet pas la meilleure organisation.

La première ligne valorise le tissu urbain existant, elle intègre des quartiers isolés. Elle ouvre en même temps une opportunité nouvelle de développement à des espaces en cours d'urbanisation comme par exemple le Port Marianne. Elle favorise dans cette ville un développement linéaire qui était jusque-là inconnu et la densification de l'habitat le long du réseau. On peut dire que le tramway est un acteur décisif du développement et du renouvellement urbain en même temps qu'il est un acteur véritablement mis en scène. On le voit au niveau de son habillage, par exemple avec le tramway aux Hirondelles qui est un

élément de la mise en scène de la modernité dans cet espace montpelliérain, jusqu'au troisième tramway qui sera habillé par Christian Lacroix.

Sa modernité correspond aussi aux attentes de la population, une population en croissance, dont les comportements se modifient comme dans la plupart des grandes agglomérations françaises. Les représentations et les pratiques changent et Montpellier qui est une ville universitaire adopte très rapidement le tramway et les mutations qui l'accompagnent, en particulier le recul de la circulation automobile au centre et l'usage de nouveaux modes de déplacement comme le vélo ou la marche à pied.

Pour reprendre une formule d'une étude récente du CERTU qui dit que les Français n'ont plus seulement une voiture dans la tête, on peut dire que les Montpelliérains n'ont plus aujourd'hui une voiture dans la tête, même si la voiture représente encore plus de 60 % des déplacements, et plus encore pour les trajets domicile-travail. Mais d'autres modes de transport selon les lieux, les motifs et les circonstances sont attendus pour satisfaire les demandes de mobilité qui sont devenues multiformes.

On peut proposer une lecture en trois temps de ce mode de transport qu'est le tramway qui apparaît il y a une dizaine d'années à Montpellier. Cette lecture n'est pas chronologique mais elle permet de repérer trois fonctions qui apparaissent successivement et qui se superposent : dans un premier temps le tramway est intégrateur, il devient ensuite modélisant à l'échelle de l'agglomération et peut être enfin qualifié de métropolitain. C'est là que se posent les questions les plus décisives pour la période présente.

Le tramway peut être qualifié d'intégrateur d'abord parce qu'il est vecteur de solidarité, il relie, il organise la continuité de l'urbanisation. Cette continuité est cependant marquée par des ruptures puisque qu'il n'irrigue pas l'ensemble du territoire et que les aménagements sont réalisés au coup par coup, notamment lors de la construction des ZAC.

Le tramway est modélisateur parce qu'il a un impact sur la manière de faire ou de refaire la ville, on le voit en particulier au niveau de l'agglomération. Les axes se développent le long des lignes où l'espace public est requalifié, il irrigue une partie des communes périurbaines et préfigure ce que pourrait être un véritable maillage de l'espace habité là où il s'agit, en périurbain, de densifier l'habitat, d'intégrer les objectifs d'économie d'espace, de rationalisation des déplacements. Le SCOT a résumé ces objectifs en une formule : « *La ville au bas de chez soi, la métropole au bout du tramway* ». Cette formule est significative mais je crois qu'elle peut être nuancée, notamment en raison du coût du foncier et de la diminution des surfaces disponibles dans les communes proches qui poussent la croissance très au-delà des limites de l'agglomération. Bien entendu, plus on s'éloigne du centre, plus l'automobile conserve ou retrouve ses droits malgré une articulation de plus en plus poussée entre les différents modes de transport (tramway, bus urbain et interurbain, TER, etc.).

La troisième période c'est le tramway métropolitain, ou en tout cas à vocation métropolitaine. C'est un outil pour une politique concertée d'urbanisation à l'échelle communautaire où se négocient les futurs programmes. Il s'agit là de parvenir à articuler différemment que par le passé l'organisation des mobilités et l'agencement urbain, l'urbanisation. Or en ce domaine les héritages priment sur le mouvement : les emplois restent concentrés à Montpellier et dans quelques communes limitrophes. Dès lors, les centralités secondaires restent relativement timides et relativement proches de la ville-centre, d'où des déplacements nombreux encore et des distances qui s'allongent : 29 kilomètres en moyenne pour les actifs qui travaillent à Montpellier, plus du quart d'entre eux résidant hors de l'agglomération, notamment dans la grande aire urbaine.

Se pose donc la question d'une part du prolongement éventuel des lignes actuelles vers des destinations jusque-là pas atteintes comme l'aéroport ou les plages, mais également vers des unités urbaines comme Sète au-delà du terminus actuel de Saint-Jean-de-Védas. Se pose d'autre part plus généralement la question des réseaux, réseaux de tramway, ferroviaires ou routiers, qui maillent actuellement un espace métropolitain en formation diversement densifié associant urbain, périurbain, zones d'activité et terres agricoles. Donc comment imaginer là des connexions plus intéressantes pour cet espace.

Est-ce que le tramway définit aujourd'hui un espace métropolitain différent, plus vaste, plus étendu que le territoire communautaire ? Est-ce qu'il contribue à créer ou renforcer un sentiment d'appartenance à l'espace métropolitain en formation ? Il est sans doute trop tôt pour répondre de manière affirmée à ces questions, d'autant que la forte croissance démographique ne cesse de rebattre les questions de mobilité et d'interroger la capacité des pouvoirs publics à suivre les évolutions des représentations, des pratiques et des capacités contributives des usagers. Peut-être pourrez-vous essayer d'apporter un début de réponse à ces questions...

### **Robert Subra, *vice-président de Montpellier Agglomération***

Je n'ai pas grand-chose à ajouter et vais plutôt essayer de rentrer un petit peu dans la pratique, d'abord en définissant le tramway. Le tramway c'est quelque chose qui transporte beaucoup de monde, 340 personnes par rame, ce qui n'a rien à voir avec les bus. Il se déplace à une vitesse moyenne de 20 kilomètres/heure, ce qui est intéressant parce qu'il a la priorité partout. Son coût est de l'ordre de 18 à 20 millions d'euros le kilomètre, donc un investissement lourd qui demande à réfléchir avant de s'y lancer.

Je vais rapidement revenir sur les enjeux du réseau de tramways, à savoir favoriser le développement du territoire et le lien social entre les quartiers. C'est ce qui a été fait dès le départ par Georges Frêche et Raymond Dugrand : l'idée de la première ligne était de rattacher La Paillade au cœur de Montpellier car les gens se sentaient très à l'écart et cela a fort bien marché. La seconde ligne a essayé de raccrocher les quartiers de l'Aiguelongue, du Mas Drevon, plus des quartiers qui étaient séparés de la ville par la SNCF ou par l'usine à gaz, je pense à Voltaire, au quartier des Aubes et à une partie de La Pompignane. Pour la ligne 3, nous avons surtout travaillé sur les quartiers prioritaires, denses, notamment la Pergola, le Petit Bard, Cité Gély, Cité Saint-Martin et le Mas Drevon. Il s'agit donc de recréer un lien social sur l'ensemble urbain de Montpellier.

Nous ne sommes pas restés au cœur de Montpellier, nous sommes ressortis dès la ligne 2 en allant de Jacou, en prenant le Crès et Castelnaud, vers Saint-Jean-de-Védas pour amener au sein de l'agglomération une véritable liaison, une véritable circulation entre les différents habitants. Pour la ligne 3, on repart de Juvignac et on va à Lattes et Pérols. Il y a donc cette espèce d'unité qui se fait au sein de l'agglomération par un transport rapide et facile.

Quand on fait ce type de transport, avec ce que cela coûte, c'est pour lutter contre l'embourgeoisement du centre-ville, améliorer la qualité de vie et préserver l'environnement – le tramway est une énergie non polluante et tout le long des axes on voit renaître un certain nombre de choses. Mais tout cela c'est pour répondre aux attentes des gens parce que quand on étudie un projet de tramway, on s'efforce essentiellement de desservir le maximum de population et le maximum d'emplois. Georges Frêche et Raymond Dugrand ont commencé à penser au réseau de tramway avec ses trois lignes et on les réalise aujourd'hui, à peu de choses près, comme ils les avaient pensées puisqu'ils ont pensé la ville en fonction des réseaux de transport. C'est original. Je crois que c'est pratiquement la seule ville qui a cette

continuité et cette cohérence entre le réseau de transport et l'évolution de la ville. On ne peut que s'en satisfaire.

Bien sûr, cela paraît évident, mais c'est accompagner la croissance démographique et tracer la trame. C'est la desserte des ZAC présentes et à venir, d'où l'intérêt de coller au SCOT parce qu'on n'aura pas ces parties qui sont complètement à l'écart comme on les a connues dans les années 60, on s'est efforcés de passer à travers toutes les ZAC présentes et à venir.

J'y rajouterai la requalification de l'espace urbain, ce n'est pas le point le plus faible. Il y a des quartiers qui, historiquement, étaient devenus moches, c'est le moins qu'on puisse dire, je pense au Faubourg de Nîmes, en dessous de la sortie du Corum, à la route nationale 113 à Castelnau, etc. Mais à partir du moment où le tramway arrive, il y a de gros travaux, on travaille de façade à façade, il y a un renouveau complet des endroits traversés par le tramway. Je n'oublie pas de citer tout ce que va devenir, à partir du rond-point Ernest Granier, la route vers la mer, l'avenue Raymond Dugrand, qui a fait l'objet d'un travail particulier puisque c'était pratiquement vide. Il y a enfin la redistribution de l'espace urbain.

Derrière le tramway, le réseau de transport est modifié. On a essayé d'arrêter à la périphérie les bus ruraux qui rentraient autrefois à la gare routière. Ce n'est pas contre les ruraux, on leur permet de rentrer plus vite dans Montpellier avec le réseau de tramways en faisant une rupture de charge à la périphérie. De la même manière, on n'interdit pas aux automobilistes de rentrer dans Montpellier mais on leur propose des parkings d'échange et avec l'abonnement TAM cela ne leur coûte rien, ils ont autant de tickets aller-retour que de personnes dans la voiture. Ils peuvent ainsi laisser leur voiture et regagner l'espace public pour qu'on puisse respirer un peu mieux. Il y a également, c'est une conséquence forte, le développement des pistes cyclables : il y en a 20 kilomètres sur la ligne 3, un peu moins sur la ligne 1 et un peu plus sur la ligne 2. On a un changement complet là-dessus. Puis, bien entendu, la mise en service des lignes de tramways s'accompagne de modifications du PDU parce que bien avant de se lancer, on regarde comment va évoluer la circulation. Sur la ligne 1, on a fait un pont près de la clinique Rech, une zone piétonne a été agrandie sur la ligne 2, et il y a actuellement des modifications sur la ligne 3.

Le moment de la modification est toujours une période difficile, comme le moment des travaux. Mais curieusement, ce que l'on a pu constater c'est que les gens, à partir du moment où ils ont eu la ligne 1 et 2, se projettent dans ce que cela va devenir et nous n'avons pas de grosses difficultés. Quand on fait un réseau de tramways, on enlève tout les réseaux qui sont sous la plate-forme du tramway, ce qui n'est pas rien quand il y a des gros collectifs eau pluviale-assainissement, et quelque part c'est une ville de demain qu'on trace puisqu'on a des réseaux neufs qui sont là (France Télécom, EDF) et que l'on ne touchera plus pendant quinze ans aux trottoirs refaits. Il y a également le mobilier urbain qui est adapté au tramway, et je ne parle pas des espaces engazonnés et des arbres que l'on rajoute. Tout cet ensemble-là contribue à ce qu'aujourd'hui les gens nous demandent le tramway parce que cela correspond à ce qu'ils souhaitent pour pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions.

Je vais évoquer très vite les trois lignes identifiées dès les années 1980. La ligne 1 part du quartier Mosson, dessert hôpitaux et facultés, la Comédie, la gare – Georges Frêche a souhaité que les trois lignes se croisent à la gare qui est notre station la plus importante avec une intermodalité avec les TER –, elle traverse ensuite Antigone, le nouveau quartier de Boffil et arrive à Odysseum. Elle fait 16 kilomètres et transporte 130 000 voyageurs/jour. Quand on l'a étudiée, on en prévoyait 70 000... de sorte qu'au bout d'un an on a été obligés de passer à des rames de 30 mètres qui transportent 230 personnes à des rames de 40 mètres qui en transportent 340 (mise en service en juillet 2000).

La ligne 2 est mise en service en 2006. Elle dessert Jacou, la Crès, Castelnaud, toute la 113 avec les problèmes d'inondation que l'on a réglés dans cette partie-là, elle remonte ensuite vers le pont au-dessus du Lez que l'on a refait à cette occasion. Elle dessert ensuite Aiguelongue, le quartier des Beaux-Arts, le Corum, passe par les Aubes, la Pompignane et revient sur la gare pour filer vers Saint-Jean-de-Védas. Il est prévu, en reprenant le tracé de la voie ferrée existante, d'aller vers Gigean et de desservir tout le canton de Pignan. Cela représente environ 55 000 personnes et le tramway sera beaucoup plus rapide.

La ligne 3 sera mise en service au printemps 2012. Elle part de Juvignac, dessert Celleneuve, la Pergola, le Petit Bard, l'arrière des Cévennes, quartier prioritaire, l'avenue de Lodève avec la cité Gély, la gare, Prés d'Arènes avec le quartier Saint-Martin, la nouvelle mairie jusqu'à Pérols.

On transportera environ 105 millions de voyageurs/an, ce qui est assez important. C'est vrai que nos lignes faisaient des détours pour répondre à une sortie de l'isolement qui est historique, Montpellier comme toutes les villes ont été coupées par la SNCF. Dès 2012, nous allons profiter de la mise en service de la ligne 3 pour que la ligne 2 aille directement Place de La Comédie. On est certains qu'il y aura beaucoup plus de monde parce que l'accès à La Comédie et à la gare sera beaucoup plus direct. Même chose pour la ligne 3 que nous faisons repartir depuis la gare par Prés d'Arènes pour qu'elle desserve le quartier Saint-Martin et qu'elle revienne. On lui fera emprunter le tracé de la ligne 2 pour qu'elle aille directement vers Ernest Granier et la mer.

Ces lignes sont plus rapides et nous allons disposer d'une circulaire presque complète à un coût très faible (6 millions d'euros) qui partira de la place Albert 1<sup>er</sup>, empruntera le tracé ligne 1, ligne 2 et ligne 1 et qui reviendra en bas du boulevard Gambetta et du boulevard du Jeu de Paume. Nous allons nous retrouver avec trois lignes directes, ce qui est une première en France. D'où l'intérêt de la cohérence dès le départ de l'étude conduite par Georges Frêche et Raymond Dugrand et qui s'est poursuivie. Il s'agit d'avoir une ligne circulaire qui permettra de passer de deux lignes à un véritable réseau urbain : pratiquement, en prenant un tramway quelque part, comme dans le métro parisien, on change de quai à quai, on prend une autre ligne et l'on va au lieu de destination choisi. On passe donc d'une ligne de tramway isolée à un véritable réseau urbain, et ça c'est en 2012.

Il y a bien sûr d'autres choses en étude. Nous commençons à lancer des appels d'offres pour la ligne 5 qui va desservir Prades-le-Lez et Clapiers et surtout le plan Campus qu'elle doit irriguer complètement à travers la route de Mende et l'avenue vers Agropolis. Ensuite, elle traverse Montpellier mais ne passera pas directement à la gare parce que cela commence à devenir très encombré... Elle passera par Clémenceau, la route de Toulouse, le quartier Ovalie qui est en train de naître pour aller vers Lavérune. C'est quelque chose qui viendra dans ses grandes lignes compléter à peu près le réseau de tramways de Montpellier avec, bien évidemment, des morceaux que l'on rajoutera ici ou là. On s'interroge par exemple sur comment aller vers l'aéroport. Bien que pour l'aéroport, ce soient des dessertes tout à fait particulières parce qu'il n'y a pas autant de monde qu'on le souhaiterait. Il faut donc s'interroger vu le coût et les ruptures de charges car certains voyageurs prennent un taxi de l'aéroport pour aller directement chez eux ou sur leur lieu de travail. Il y a également toute une partie qui est à étudier entre Odysseum et Castries, toute une partie qui reste à irriguer. C'est une ligne qui est prévue à travers Castelnaud et le pôle santé de Jean-Pierre Grand. On se situe déjà en 2018 pour cette partie-là.

Après, je ne sais pas... Je crois que c'est beaucoup. La vitesse à laquelle les Montpelliérains et les Languedociens ont adhéré au tramway, l'ont demandé, est assez surprenante. On le constate également, mais peut-être plus à Montpellier qu'ailleurs, dans les villes qui nous ont

servi de repère, à savoir Grenoble, Strasbourg et Nantes qui sont les villes qui ont lancé le tramway et qui ont largement développé ce système-là. Je n'oublie pas qu'il restera quand même toujours des bus qui sont une interface avec le tramway.

## **Débat**

### ***Maryse Faye, directrice de l'action territoriale à la Région Languedoc-Roussillon***

Je voudrais répondre à la question que s'est posé tout à l'heure Laurent Viala, à savoir si la Métropole devait être impulsée ou pas par l'échelon régional. Je voudrais le rassurer et l'invite à consulter le site de la Région sur lequel il pourra prendre connaissance du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT). La métropole en réseau est un concept et un vocable que le président de la Région, au travers de son SRADDT, a créés

. Il est parti du principe qu'il fallait aller de Sète à Alès et que ce n'était pas seulement sur ce fait métropolitain qu'il fallait agir mais que c'était aussi par ce rayonnement de phénomène métropolitain que l'ensemble du territoire régional pouvait en bénéficier. Je vous rassure donc : la Région a effectivement pris le principe que l'échelon régional était nécessaire pour le fait métropolitain. Mais cette ambition qui s'arrête à l'horizon 2030 ne peut pas être uniquement portée par la Région et c'est pour cela qu'elle a éco-élaboré son SRADDT avec de nombreux acteurs du territoire et un comité d'experts.

### **Jean-Paul Volle**

Ce que je retiens de cela c'est que ce projet urbain que l'on avait centré au début sur la ville elle-même, dans son périmètre de 5 500 hectares avec ses conquêtes et ses frontières, est aujourd'hui porté en écho à une échelle bien différente, et ça c'est moins de dix ans de transfert dans les représentations sociales. C'est quand même très important.

### **► La nouvelle gare Saint-Roch, une opération de dimension métropolitaine au centre de la capitale régionale**

#### **Jean-Paul Volle, Professeur émérite, Université Paul Valéry**

Jusqu'à maintenant, le projet urbain était pensé en termes de conquête d'espaces peu marqués par l'urbanisation, je dirais presque qu'ils étaient dans un « impensé urbain » : c'est la conquête vers l'est, le Lez, etc., jusqu'à Odysseum, c'est l'ouverture vers la mer. Avec Saint-Roch, nous nous trouvons confrontés à une réalité totalement différente. Or si les premiers échanges autour de Saint-Roch datent d'une dizaine d'années, je dirais qu'il y a une accélération de la pensée et de la réflexion autour de quelque chose qui m'interroge : comment passe-t-on en termes de projet urbain de quelque chose qui était porté vers l'extérieur à quelque chose qui se repense en cœur de métropole ? L'échelle est différente sur les périmètres adjacents et on pourrait dire, si j'accentue un peu, que c'est une friche urbaine héritée puisque ce territoire-là vient de la façon dont on a conçu la voie ferrée et la gare au XIX<sup>e</sup> siècle au cœur d'une bourgeoisie urbaine protestante plus soucieuse de valoriser ses terres que de se servir de la voie ferrée en tant que telle. Mais aujourd'hui il y a là une bonne quinzaine d'hectares, peut-être un petit peu plus, qui sont au cœur d'une nouvelle façon de penser le projet. Je ne vais pas plus loin, je laisse à nos interlocuteurs le soin de développer cette pensée du projet urbain.

## **Philippe Saurel, *adjoint à l'urbanisme à la Ville de Montpellier***

Je voudrais aller un petit peu plus loin dans le détail sur ce que vient d'expliquer Jean-Paul Volle et sur cette philosophie dont le fil directeur a été indiqué par Maryse Faye, c'est-à-dire la métropole de demain, Montpellier Métropole, et tout ce qui concerne l'ensemble de cet échelon métropolitain et des grands équipements qui vont la pourvoir et lui donner cette orientation d'aménagement. A ce propos, si Montpellier possède aujourd'hui encore vingt ans de réserves foncières grâce à la politique foncière qui a été mise en place en son temps par Raymond Dugrand et Georges Frêche et que nous continuons aujourd'hui avec Hélène Mandroux, il n'en demeure pas moins que l'un des facteurs sur lesquels nous insistons, sur lequel nous « mettons le paquet », est ce que l'on appelle généralement le renouvellement urbain, c'est-à-dire la reconstruction de la ville sur la ville existante.

L'une des grandes opérations, au-delà des dossiers ANRU qui s'appliquent sur les quartiers dits sensibles, c'est le renouvellement urbain lié à la ligne de chemin de fer Sète-Nîmes qui traverse Montpellier. Ce n'est pas hors du texte que de travailler sur cette zone de la ville qui est finalement la première couronne industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle qui s'est développée à partir de la voie ferrée Montpellier-Sète de 1839 et qui a continué avec la voie ferrée Montpellier-Lunel puis Nîmes dans les années 1870-1890. Et entre les deux cette gare – qui est une petite gare Trianon parce qu'il y a des colonnes qui l'ornent à la façon du Trianon, il en reste trois en France comme celle-là – autour de laquelle va se développer ce grand équipement métropolitain qui est la gare et l'ensemble des quartiers de la gare.

Là encore, une des idées force de l'urbanisme montpelliérain qui s'ancre dans le projet urbain que Jean-Paul Volle a décrit tout à l'heure – Montpellier vers la mer, Montpellier fière de ses racines, Montpellier Méditerranée – est que nous ne sacrifions pas le patrimoine identitaire de la ville, nous nous appuyons dessus pour élaborer un projet moderne qui va tracer les perspectives de la ville de demain.

La ville médiévale s'est vue pénétrée, entourée vers le sud-est par la ligne de chemin de fer qui est venue créer cette césure urbaine qu'aujourd'hui nous souhaitons enjamber, que nous souhaitons piétonniser, que nous souhaitons civiliser afin que le centre-ville s'étende davantage vers le sud et que si Montpellier s'étend à la périphérie par ces nouveaux quartiers, le cœur de la ville soit à la mesure de ses membres et de ses expressions périphériques.

Au sud, il y a le Prés d'Arènes, ce que l'on appelle la Restanque, la zone industrielle du XX<sup>e</sup> siècle. C'est 160 hectares sur lesquels nous avons appliqué un périmètre d'étude, sur lesquels nous avons mis en place une ZAC sans expropriations qui évoluera en fonction des mutations et sur laquelle est prévue une arrivée de 26 000 habitants, c'est-à-dire l'équivalent de la ville de Lunel, aux alentours des années 2030-2035.

Si l'on va davantage vers le nord, on a la ZAC du Nouveau Saint-Roch puis la gare Saint-Roch qui est centrale à ce dispositif. Ensuite, il y a le remaniement de l'Ilot Du-Guesclin sur le viaduc Fresnay. En allant vers le nord, il y a le projet de modification du centre commercial Polygone, l'actuelle mairie qui va laisser la place à une ZAC Pagézy, et ensuite encore plus au nord le remaniement de la route de Nîmes jusqu'à l'entrée de Castelnau-le-Lez et de Montpellier, non loin de la place Charles de Gaulle.

La gare de Montpellier a une position centrale. Elle a également une position centrale pour les lignes de tramways et dans le réseau de connexion ou d'intermodalité. En cela, elle représente véritablement un maillon essentiel à la fois du centre-ville par l'histoire, par sa situation urbaine mais aussi parce que c'est le centre de cette fameuse étoile ferroviaire dont parlait le rapport Attali et dont parlent aujourd'hui les urbanistes qui ont tendance à vouloir parler de la création de nouvelles zones, de villes nouvelles rattachées aux voies ferrées que l'on



pourrait réutiliser. La gare Saint-Roch est pratiquement au centre de l'étoile, donc au centre de l'aménagement urbain et communautaire pour les années à venir.

Elle a donc un rôle essentiel sur la ville historique, sur la ville de tous les jours, sur le centre, mais aussi un rôle essentiel sur l'expansion urbaine. C'est cela qui lui donne son rôle métropolitain. C'est aussi pour cela que nous avons situé cette gare dans une zone particulière qui est la ZAC du Nouveau Saint-Roch de telle sorte qu'elle occupe réellement la partie est et soit extrêmement liée au remodelage urbain dont va faire l'objet la ZAC du Nouveau Saint-Roch qui est plus au sud-ouest. Cette ZAC d'environ 8 hectares comprendra un programme de logements, de bureaux, d'équipements publics, de commerces, un grand parc de 1,2 hectare, le parc René Dumond, et viendra jouxter dans sa partie ouest, au-delà du pont de Sète, la gare Saint-Roch.

Bien sûr et de façon concomitante, le remodelage de la gare va s'effectuer à la fois par la SNCF, aidée en cela par la Région, l'Agglomération, la Ville et un petit peu par l'Etat : 17 millions pour la SNCF, 17 millions pour la Région, 6 millions pour l'Agglomération, 6 millions pour la Ville (3 millions pour l'insertion urbaine et 3 millions pour la gare) et 1 million pour l'Etat.

Cette gare va constituer la partie est, pratiquement un tiers de cette ZAC du Nouveau Saint-Roch qui a été conçue pour faire suite à l'organisation liée à la présence de la gare. Elle va être intégrée dans le réseau de tramways et, au travers de cette gare, vont circuler 6,7 millions de voyageurs/an pour la gare et 100 000 voyageurs/jour pour chacune des trois lignes de tramway, c'est-à-dire 300 000 voyageurs/jour. Si cela n'est pas un lieu d'intermodalité, que nous faut-t-il !

Cette promiscuité des moyens de transport, qui va irriguer au-delà des limites communales la zone territoire de Montpellier, nous a fait modifier les programmes et nous a incités à relativiser le nombre de logements et à augmenter un peu le nombre de bureaux pour y créer ce que l'on appelle un centre d'affaires, ou la possibilité d'installer à ce niveau un centre d'affaires, qui sera central de la ville comme il en existe un sur l'avenue Raymond Dugrand et comme il en existera un non loin de la gare de TGV sur la Mogère à proximité d'Odysseum. Donc trois lieux importants pour les affaires, pour le commerce, pour le négoce, pour les transactions et pour l'économie qui sont un peu dédiés sur ces trois zones de la ville.

L'insertion de la gare a été préméditée, elle a été souhaitée comme un grand plateau liant les quartiers nord et les quartiers sud, c'est-à-dire pouvant permettre une continuité urbaine et piétonne au-dessus des voies pour rejoindre le square Planchon jusqu'au centre de la place Carnot, plus au sud, et ainsi reconfigurer l'ensemble du tissu urbain qui jouxte la gare.

J'ai coutume de dire que, tels des chirurgiens de la ville, nous avons préparé le tissu avant de faire la greffe. Pour préparer le tissu urbain, nous avons créé 200 hectares de zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) au sud de l'Ecusson pour mieux intégrer l'ensemble de ces structures et valoriser tout le patrimoine ainsi que l'ensemble des pieds d'immeuble pour y créer des commerces de proximité liés à l'activité gare. La SNCF construit des édifices à usage mixte avec des petits centres d'affaires, avec des commerces, avec des bureaux que l'on peut louer à la journée et qui rentabilisent l'ensemble de la construction. Le but de cette gare c'est aussi de fabriquer là un lieu de centralité à la fois pour la ville, pour la proximité du centre, mais également pour l'ensemble des communes alentours.

Lorsqu'on veut véritablement avoir une vision durable du territoire, il convient de densifier les zones qui sont à proximité des transports collectifs en site propre et de créer ces nouvelles villes autour du rail. Tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui que la façon de concevoir la

ville durable c'est de créer de la densité, de l'intensité autour du rail. Les futures liaisons avec les TER, avec les trams-trains, pourraient assurer les connexions avec les zones de Lunel, de Sète, du cœur de l'Hérault, sur lesquelles il reste encore quelques voies ferrées utilisables par tronçons.

Cette gare qui est vraiment le nœud gordien de l'histoire, qui est cette espèce de phénomène central qui va venir polariser toutes les attentions du centre mais aussi du centre d'une Communauté urbaine plus large et d'une ville-territoire beaucoup plus large, prend tout son sens dans le schéma de remodelage urbain central. Au-delà de la gare, plus vers le nord, l'Ilot Du-Guesclin va participer de cette volonté de remaniement urbain ainsi que l'ensemble des quartiers liés à la ZAC Pagézy et à la route de Nîmes.

Je ne serais pas complet si je ne vous parlais pas de la gare de la Mogère et de la grande vitesse qui va venir assurer le tronçon manquant et s'installer au sud de la ville pour assurer cette connexion grande vitesse. Nous avons opté pour sa liaison avec une ligne de fret pour éviter qu'il y ait trop d'utilisation des lignes de fret dans la gare Saint-Roch, comme c'est le cas aujourd'hui, qui créent notamment des nuisances sonores et qui mériteraient d'être déviées du trafic du centre-ville.

Nous avons véritablement, par le ferroviaire, des outils d'aménagement du territoire durables qui sont également en relation avec le SRAT et, par expansion, avec la valorisation de ces territoires au niveau régional. Je regrette que d'autres collectivités ne participent pas activement à cette idéologie parce qu'elle est économe en énergie, en moyens, en économie d'échelle, en temps et qu'elle propose des équipements métropolitains de grande ampleur qui sont susceptibles d'attirer l'installation de grandes entreprises et d'un tissu économique à venir. Ces équipements métropolitains sont nécessaires, c'est la modernité, c'est demain. Je crois que toutes les manœuvres qui tendent à rétrécir l'ouverture du compas ne sont pas viables à terme. Il faut les installer dans une prospective beaucoup plus large qui s'applique au-delà de la ville sur l'intégralité du territoire régional.

### **Thierry Laget, directeur de la SERM**

Comme beaucoup de choses ont été dites, mon intervention se limitera à illustrer quelques sujets sur la façon dont on passe du projet urbain aux différentes échelles (régionale, agglomération, ville) à la réalisation du projet opérationnel.

Alors que Montpellier est aujourd'hui plus connue pour ses opérations d'extension urbaine, comment bascule-t-on vers des secteurs de renouvellement urbain ? Est-ce que la méthode change ? Est-ce qu'on est sur les mêmes modes de faire ? De plus, une question qui me paraît extrêmement importante à illustrer sur la gare, comment, entre les questions de déplacements et les questions de projet urbain, on articule mobilité et urbanité. La gare est sans doute le lieu, sur cette agglomération, où cette articulation se joue de la manière la plus importante. Puis, sur un sujet contraint, avec une somme de contraintes pour le projet urbain assez inhabituelle, comment gère-t-on à partir de ces contraintes ces questions de projet urbain ?

Je me faisais une remarque en regardant le film projeté en introduction : nous avons une métropole qui est très bien équipée en termes d'équipements culturels, sportifs, de loisirs, de projet urbain, mais on n'a pas vu la gare, sauf en deuxième plan derrière le tramway et je trouve cela assez révélateur. Aujourd'hui, dans les grands équipements de cette agglomération, ce sont les grands équipements liés aux déplacements longue distance comme les gares, l'aéroport, sur lesquels il y a un besoin fort d'évolution et de modernisation par rapport à la taille de l'agglomération.

Le projet de la ZAC St-Roch se joue aujourd'hui dans un secteur de renouvellement urbain. Il s'agit de la grande opération de renouvellement urbain sur la ville et l'agglomération de

Montpellier. On est donc dans le pilotage d'un projet dual : d'un projet de transformation d'une gare en pôle d'échange multimodal, entre différents modes de transport. On va voir que le projet prévoit toute la gamme pour que l'utilisateur multimodal puisse « zapper » entre tous ces modes de transport. Puis un projet de centre-ville – on sait que le centre-ville de Montpellier comparativement à beaucoup de centres-villes de villes comparables est plutôt de taille restreinte – qui étend le centre-ville vers le sud et qui permet cette extension en dépassant la simple continuité architecturale. C'est un projet qui a une identité forte, qui jouera son insertion plutôt dans la complémentarité avec les fonctions que dans la continuité de compositions.

Pour répondre à la question de Jean-Paul Volle sur comment cette ZAC se situe par rapport aux autres opérations sur la Ville de Montpellier, je dirais qu'elle se situe avec les mêmes valeurs que toutes les autres ZAC de la ville de Montpellier. Cela se caractérise par un partenariat fort avec les opérateurs, avec les architectes (Paul Chemetov, architecte de renommée internationale, Emmanuel Nebout, architecte montpelliérain), qui va assez loin sur l'acte de construire, qui comprend les questions de mixité au niveau de l'habitat (un tiers de logements libres, un tiers d'accession abordable, un tiers de social), la liaison avec les transports – on voit que sur Port Marianne, les transports sont tout à fait constitutifs de la conception urbaine, et là par hypothèse ils le sont encore plus –, les questions liées à la programmation énergétique et environnementale des opérations urbaines, puis un équilibre au niveau des programmations. Nous avons la chance à Montpellier d'avoir un équilibre très fort entre le bureau centre-ville et le bureau de première couronne, ce qui permet de poursuivre avec une offre adaptée, équilibrée, entre la ville-centre et le périurbain.

La transformation d'une gare vieillissante en pôle d'échange multimodal ne peut se faire que si elle est cadrée aux différentes échelles du territoire. Bien sûr l'échelle régionale. La gare est un élément important dans le projet métropolitain. Si l'on regarde, y compris avec les hypothèses de mise en service de la future gare TGV, on voit que, compte tenu de la modernisation et des actions de la Région sur les transports collectifs, on a une évolution de la fréquentation de cette gare assez significative. C'est un élément important du questionnement de l'échelon métropolitain, un élément important du réseau d'agglomération. Malheureusement, nous n'avons pas de réseau étoilé en termes ferroviaire. Le réseau étoilé est celui du tramway, le réseau ferroviaire est lui structuré autour du couloir languedocien. Le SCOT partant de là, et peut-être malgré cela, a souhaité jouer à fond ces éléments de connexion entre l'urbanisme et les réseaux sur quelques points identifiés, dont la gare. Puis à l'échelle du projet, la gare est avant tout un objet urbain plein qui efface, ou qui essaie d'effacer cette coupure physique que représentent aujourd'hui les voies ferrées mais aussi la gare pour passer d'un quartier à l'autre. L'entrée dans le projet de la gare s'est faite à l'échelle du piéton en considérant comment on entre et comment on compose avec des points d'entrée, de connexion, qui sont aujourd'hui les éléments de circulation dans ces quartiers.

Concernant maintenant l'articulation entre urbanisme et déplacements qui se joue évidemment sur ce type d'équipements de manière forte avec des questions de programmation urbaine et puis aussi des éléments de fonctionnement et de conception de ces pôles multimodaux, je voudrais développer deux notions qui me paraissent tout à fait essentielles en matière de déplacements et de transport où l'urbanisme vient apporter des réponses. Ce sont les notions liées au confort de l'utilisateur et à la performance des transports. L'utilisateur, qui prend le train, prend ensuite un tramway ou fait un échange avec sa voiture, est à un moment donné un piéton qui doit trouver tout ce qu'il peut rechercher quand il est sur un pôle multimodal sur son itinéraire de transport : il doit pouvoir se distraire, il doit pouvoir faire ses courses, essayer de travailler avec son téléphone portable. Ce parcours intermodal de l'utilisateur autour

des modes doux est assez fondamental et quand on traite d'un projet comme celui-là, un projet de ZAC, il est important d'y répondre.

Sur le projet Saint-Roch, cette question s'est traduite par la volonté de rendre commodes, de rendre lisibles, de rendre sécurisés ces parcours en introduisant de la lumière avec une nef sur une couverture polycarbonate qui porte une attention particulière au confort thermique et au confort de l'utilisateur, qui est lui aussi porteur de fréquentation et de multimodalité.

L'autre élément c'est la performance. Lorsqu'on regarde les différences de temps de parcours entre les usagers, on voit que l'on perd du temps dans les échanges. On y répond avec des services, et cette gare en sera bien pourvue dans tous les domaines puisque Gares & Connexions a prévu une offre de services qui favorise l'intermodalité, des lieux de vente combinés, de voies intégrées et donc d'information : tout cela est dans la gare. Mais cette performance passe aussi par la capacité que l'on a de guider l'utilisateur, de faire en sorte qu'il ne perde pas de temps. La conception même des projets intègre ce déplacement facilité et rapide de l'utilisateur.

Je vais revenir maintenant sur la deuxième partie du projet, c'est-à-dire la ZAC en tant que telle. Je disais qu'elle bénéficie de tout l'acquis des ZAC de Montpellier en termes de programmation, de mixité, de relation avec les transports et de partenariat, mais elle est quand même un peu particulière car elle cumule un certain nombre de contraintes au niveau de sa réalisation. Tout à l'heure, nous avons parlé de foncier. Il va de soi que les opérations de renouvellement urbain en termes fonciers sont les opérations les plus lourdes à porter. De plus, nous sommes ici dans un dialogue institutionnel où l'on sait que, comme pour tous les projets nationaux, ces projets de gare sont extrêmement complexes à monter.

Comment sommes-nous arrivés à passer outre ces difficultés ? D'abord par un partenariat entre tous les acteurs : il y a un comité de pilotage qui se réunit depuis cinq ans, qui nourrit le projet, qui contribue de manière forte au projet. Sur les coûts de libération du foncier, bien sûr il y a une contribution multiple, notamment au moment de la réalisation de la deuxième ligne de tramway mais après par une adaptation du projet, par une densification que la ville a acceptée pour pouvoir satisfaire l'achat du foncier et parvenir à un protocole d'accord avec la SNCF.

Difficulté, bien sûr, de réalisation. Il va falloir faire cohabiter souvent de manière quasi simultanée les chantiers de tramway, le chantier de gare, le chantier de ZAC avec des équipements extrêmement importants, notamment des équipements hôteliers, un parking qui est lié à la gare. Il est situé à l'arrière sur la plate-forme de la gare et il faut le reconstituer à l'intérieur d'une opération immobilière. Il va être en sous-sol et 50 000 m<sup>2</sup> de SHON vont être en sur-sol. D'où des montages complexes où la SERM apporte à la Ville une contribution en termes de savoir-faire de montage d'opérations. On est sur des sites où les questions de montage représentent, sans doute un petit peu plus qu'ailleurs, des difficultés particulières. Puis tous les éléments liés aux éléments de programmation urbaine pour qu'on soit véritablement en complémentarité, en extension sud du centre-ville, avec des recompositions au niveau de la programmation qui ont évalué l'offre commerciale, l'offre tertiaire, l'offre hôtelière, pour faire en sorte que le flux de piétons puisse arriver et avoir intérêt à aller jusque dans ce quartier.

Ce quartier, si on le poursuit, aboutit à un parc de 1,5 hectare à l'intérieur duquel on a voulu installer le programme résidentiel. Nous avons des contraintes liées à la voie ferrée et avons recomposé le plan masse pour mettre en première façade des voies ferrées plutôt des équipements de bureaux pour que les nuisances soient atténuées.

Ce projet est une concession d'aménagement à l'intérieur d'une autre concession d'aménagement qui est Grand Cœur. Il y a aujourd'hui un travail tout à fait commun entre les deux parties d'intervention urbaine. Grand Cœur est une concession avec 1 600 logements, 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales ou de surfaces économiques. Là aussi, on est en complémentarité avec des rôles de l'opérateur sur les investissements intermédiaires, sur les capacités de montage d'opérations en diffus ou sur le portage économique d'un certain nombre de fonctions.

## **Débat**

*Vincent Morandeau, Nantes Métropole*

J'ai une question sur le SCOT, sur les limites autour des villages, des entités qui ont été prévues par le projet de Bernard Reichen. Comment ces limites vont-elles tenir dans le temps ? On voit bien qu'elles vont tenir quinze ou vingt ans mais qu'est-il prévu après ? Est-ce qu'il y a une possibilité d'anticiper déjà leur potentiel de tenue dans le temps ?

Par ailleurs, nous avons à Nantes la même problématique avec la gare mais on a pris soin de distinguer certains croisements de lignes de tramway avec le flux de la gare tellement c'est important. Est-ce qu'il y a eu une modélisation du nombre de passagers/jours ? Et est-ce que l'espace de la gare va réellement le permettre ?

**Philippe Saurel**

Concernant les flux de passagers qui vont émaner de l'ensemble de tous ces transports pour venir cohabiter devant la gare, nous avons en ce qui concerne la ZAC du Nouveau Saint-Roch mais aussi sur le projet de gare, augmenté de façon très considérable l'ensemble des parvis et des espaces publics. Ce type de projet ne peut pas se concevoir s'il n'y a pas une préméditation des usages des espaces publics, qu'ils soient afférents à la gare, afférents à la nouvelle ZAC mais également dans les quartiers adjacents à la gare. Par exemple, pour la rue d'Alger qui met en relation le parking Laissac, la tour de la Babote et la ZAC du Nouveau Saint-Roch, nous étudions sa piétonisation. C'est pour cela que nous achetons avec le service de la DUOP toute une série d'appartements lorsqu'il y a des mutations pour pouvoir remanier l'ensemble de ce quartier.

Donc installer un équipement comme celui-ci dans un centre déjà construit, c'est envisager les nouveaux usages des espaces publics et c'est quelque part aussi envisager à moyen terme le remodelage des quartiers adjacents.

**Thierry Laget**

Trois idées. Premièrement, les limites sont pour la plupart fondées sur des éléments de la géographie : un cours d'eau, une route, un relief. C'est donc l'analyse grand paysage et l'analyse géographique qui ont conduit à donner une partie de l'ensemble des limites qui ont été données. Elles ne sont donc pas posées là par hasard, elles correspondent à une réalité, à un usage, à une histoire du territoire qui a fait que la limite peut être posée et tenue. Deuxièmement, il y a effectivement un certain nombre de secteurs où la limite renvoie à une définition du projet qui va venir après. A un moment, ce sont les PLU et le projet qui vont préciser et conférer une réalité de projet à la limite, ce qui renforce de fait la manière dont on institue cette limite. Troisièmement, cette notion de limite donne à un moment la limite entre le plein et le vide. Le projet de SCOT part de cette notion d'inversion du regard où l'on part des vides et où l'on explique ce qu'est le devenir du vide et comment on le gère. Si on a des réponses aujourd'hui sur cette gestion du vide en termes agricoles sur une installation pérenne parce qu'elle est sécurisée pendant un certain nombre d'années, protégée par le SCOT

d'installations, si on installe un certain nombre de fonctions urbaines réelles dans ces éléments de grand paysage, on aura d'autant plus de facilité à tenir ces limites de sorte que les zones agricoles ne soient plus uniquement un réservoir pour des secteurs à urbaniser.

### ***De la salle***

Quel a été le type de partenariat avec RFF et la SNCF qui, j'imagine, devaient être propriétaires fonciers dans le secteur de la ZAC ?

### **Philippe Saurel**

Nous avons signé une convention en 2008 avec la SNCF et RFF sur le prix des terrains. Nous avons d'autres types de conventions qui traitent du repositionnement des équipements ferroviaires qui sont extrêmement nombreux sur la ZAC, que ce soit au niveau des caténaires mais aussi au niveau des postes d'aiguillage. Nous avons sur la ZAC un poste d'aiguillage régional qui est pratiquement incontournable parce que le déplacer représenterait une somme d'argent colossale. A chaque conseil municipal, nous passons des conventions spécifiques sur les équipements ferroviaires à modifier. Enfin, concernant les bureaux de la SNCF qui se trouvent sur la zone, une partie sera installée dans le premier programme de la cour Colin de l'autre côté des voies ferrées avec une petite passerelle qui enjambe les voies. L'ensemble de la direction régionale qui se trouve en haut du parc pourrait se déplacer, cela fait partie d'une transaction, sur d'autres terrains que possède la SNCF, notamment le terrain du Prés d'Arènes et de la Restanque. Ce ne sont pas les seuls propriétaires de la ZAC, La Poste est aussi propriétaire des parkings. L'affaire foncière est donc assez compliquée.

De toute façon, dès qu'on touche au renouvellement urbain c'est beaucoup plus compliqué que lorsqu'on arrive dans une ZAC qui appartient à la SERM où, là, on décide le lundi et les bulldozers arrivent le mardi. Sur du renouvellement urbain c'est impossible, tout est négocié. On ne part plus sur une ville décidée, on part sur une ville décidée mais aussi négociée, largement, et au cas par cas. Ne serait-ce que sur les schémas d'organisation des bâtiments, lorsque nous faisons les réunions de concertation nous avons l'ensemble des voisins qui suivent toutes les réunions pour nous expliquer que là ils ont un petit bout de terrasse et qu'ils ne voudraient pas que le voisin regarde dans ce bout de terrasse, etc. Ce sont les problèmes de vie quotidienne des habitants qu'il faut traiter parce que c'est comme cela aussi que l'on réussit l'insertion urbaine.

Le partenariat est couronné par la participation assez exemplaire de la SNCF avec ses 17 millions d'euros sur la gare. RFF n'y participe pas mais nous a promis d'intervenir sur le petit morceau qui reste pour couvrir les voies entre la gare Saint-Roch et le pont de Lattes. Là, nous essaierons à terme de fabriquer un ouvrage d'art pour couvrir l'ensemble des voies et faire une grande place piétonne qui viendra desservir le viaduc Fresnay, la rue de Verdun, la rue Jules Ferry, la rue des Deux-Ponts, le quai de Sauvage et la rue de la Méditerranée.

### **Jean-Paul Volle**

Dans ce projet urbain il est question de stratégie, c'était au cœur de notre problématique POPSU, il est question d'opérationnalité, c'est-à-dire comment on fait, il est question de programmation dans le temps, programmation sur le territoire et, bien sûr, avec des acteurs qui sont au cœur non seulement de la décision mais aussi de la réalisation concrète.

## ► La culture à la recherche d'une dimension métropolitaine

**Emmanuel Négrier, directeur de recherche au CNRS**

Je vais introduire cette table ronde par un hommage à Claude Lefort qui est mort dimanche. C'était le philosophe de la démocratie comme lieu de débats et de confrontations d'idées. Cela tombe bien parce que je crois que la culture ne peut pas se passer de débats et de confrontations d'idées. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi ce format de table ronde.

Ce qui caractérise Montpellier dans sa stratégie en matière de culture c'est d'abord que c'est une ville qui, de manière relativement précoce – cela n'a bien sûr pas été la seule, Rennes était dans ce cas-là à la fin des années 70 – a considéré la culture comme un élément-clé de sa stratégie urbaine d'abord, métropolitaine sans doute ensuite. A partir des années 2000, le district urbain qui a précédé la Communauté d'agglomération avait déjà dans son panier des compétences extrêmement importantes, compétences qui, en matière de culture, considéraient plutôt la dimension du rayonnement culturel, rayonnement métropolitain, que de l'aménagement culturel du territoire. A partir de 2003, la progression du panier de compétences métropolitaines ou intercommunales en matière de culture s'est plutôt orientée vers les aspects d'action territoriale avec notamment le rôle qu'ont joué les lieux d'enseignement artistique et leurs annexes et les lieux de lecture publique.

Même si Montpellier est l'une des villes en France où la dynamique de transfert de compétences vers l'intercommunalité, à part Amiens sans doute, a été l'une des plus dynamiques, elle continue néanmoins d'exercer son rôle en matière de culture. Finalement, dans une ville où la continuité politique a été extrêmement importante et a joué un rôle dans une stratégie culturelle très liée à un leadership, que j'ai appelé transformationnel en citant le théoricien du leadership américain Burns par opposition au leadership transactionnel qui ne fait qu'arbitrer entre des intérêts divergents, là on est vraiment en présence d'une politique sur le long terme fondée sur un leadership transformationnel et avec une logique très institutionnalisée de la culture. Au contraire d'espaces urbains parisiens, barcelonais ou berlinois où la dimension de la culture va toujours de pair, de façon dialectique, avec la contre-culture, on est à Montpellier dans une sorte d'offre institutionnelle extrêmement importante où le dessein métropolitain joue un rôle-clé.

Je vais mettre ce constat en débat autour de plusieurs niveaux d'articulation problématiques. Le premier est celui que je viens de citer, à savoir l'articulation entre une offre institutionnelle et une vie culturelle qui n'est pas qu'institutionnelle, comment se passe cette articulation entre l'offre culturelle au quotidien et puis cette offre particulière qu'est l'offre institutionnelle. Le deuxième est l'articulation spatiale entre niveaux, entre échelles, quelle est l'articulation entre la Communauté d'agglomération et la Ville de Montpellier mais, plus largement, quelle est l'articulation entre la Communauté d'agglomération en tant qu'institution compétente et les communes qui sont au-delà de Montpellier, des communes qui participent au dessein intercommunal. Le troisième est l'articulation entre les équipements culturels, ce que certains appellent « les professionnels de la culture », « les professionnels de la profession » ou « la culture cultivée », et puis ce que l'on appelle sans doute de manière un peu spécifiquement péjorative en France « le socioculturel » ou « sociocul », alors qu'en Allemagne la *Sociokultur* a une toute autre signification, beaucoup plus noble ; donc quelle est l'articulation entre les équipements culturels, la culture cultivée et puis le socioculturel qui est aussi une manière de faire la culture et de faire la ville. Le quatrième est l'articulation entre des politiques ou des stratégies très métropolitaines de rayonnement culturel – on peut citer là Richard Florida, Charles Landry, les *Creative Cities*, etc. – et puis de l'autre côté la solidarité.

Rayonnement, solidarité, ce sont deux impératifs complémentaires de la culture, quelquefois contradictoires, comment s'illustrent-ils à Montpellier ?

**Nicole Bigas, *vice-présidente de Montpellier Agglomération en charge de la culture et des enseignements artistiques***

La culture à la recherche d'une dimension métropolitaine, cela pose trois questions : celle de la cohérence territoriale des projets et des stratégies, celle du phénomène de discontinuité territoriale et de la logique de gouvernance, et enfin celle de l'articulation entre une politique culturelle de la ville-centre, plutôt tournée vers les milieux socioculturels, et celle de l'intercommunalité dont elle fait partie qui prend en charge les grands équipements culturels.

Concernant la cohérence territoriale, on se rend compte aujourd'hui qu'il est plus facile de se projeter dans l'avenir quand un territoire est marqué par des retards ou par des manques. Ici, à la Communauté d'agglomération de Montpellier, nous avons un territoire saturé d'institutions et d'animations régulières depuis de longues années. La Communauté d'agglomération de Montpellier a affirmé sa compétence culturelle au moment du transfert massif de structures au 1<sup>er</sup> janvier 2003 : réseau de médiathèques, Musée Fabre, Planétarium, Opéra-Comédie, Centre de théâtre national, Centre chorégraphique national, Théâtre du Chai du Terral, associations d'intérêt communautaire dont Montpellier Danse. Ces transferts sont venus s'ajouter à des entités qui étaient déjà gérées par l'Agglomération : le Conservatoire à rayonnement régional, l'École supérieure des beaux-arts, la Salle Victoire 2, le Théâtre du Hangar. A ces équipements, se sont ajoutés au 1<sup>er</sup> janvier 2006 le Musée de Lattes, le Musée de l'histoire de France en Algérie, l'Hôtel Sabatier d'Espéran, en 2009 la médiathèque de Castelnaud, en 2010 la médiathèque de Lavérune. Et ce périmètre culturel de l'Agglomération continue de s'étendre puisqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2011 nous aurons la médiathèque de Villeneuve-lès-Maguelone, en janvier 2012 la médiathèque de Juvignac et en 2013 probablement la création d'une autre médiathèque sur le Campus... Dans cette extension de périmètre, on a aujourd'hui un événement intéressant à signaler qui est un rétro-transfert de la Communauté de Saint-Jean-de-Védas avec le Théâtre du Chai du Terral qu'elle veut reprendre en régie directe. Comme quoi, rien n'est jamais irréversible.

Avec un périmètre aussi grand – trente communes autour de la ville-centre de Montpellier, trente communes rurales, périphériques, avec des dimensions territoriales très différentes – l'Agglomération doit faire face à une politique culturelle qui jongle en permanence entre deux paradoxes : il faut à la fois associer l'excellence et la solidarité et articuler le rayonnement plutôt avec la proximité. C'est le premier concept.

Le deuxième concept est la logique de gouvernance. L'Agglomération, plus qu'un espace élargi est une entité qui a vocation, à travers les échanges suscités, à générer du transfert culturel. La gouvernance métropolitaine suppose en effet la mise en œuvre de coopérations à plusieurs niveaux : l'Etat, la Région, le Département, la commune-centre et les autres communes. Toute la difficulté consiste à établir la bonne tension entre les partenaires dans le respect de leurs prérogatives et concertations. C'est ce que nous faisons régulièrement mais ce n'est pas quelque chose de facile. A l'Agglomération, nous avons cherché à passer d'une logique de guichet à une logique de projet. Or manager un projet culturel métropolitain c'est gérer de la complexité, c'est composer avec des impératifs interdépendants qui relèvent tous du domaine relationnel : coopération, transversalité, interdisciplinarité, interculturalité, réseaux, etc.

Le troisième concept c'est articuler la politique culturelle entre une ville-centre et l'intercommunalité. Avec le transfert de la compétence culture à l'Agglomération depuis la création du district, le centre politique de la culture rayonne sur un ensemble d'équipements



professionnels, de festivals internationaux de très grande qualité à travers lesquels l'Agglomération recherche essentiellement le développement de son image, une attractivité nationale et internationale, le développement d'un essor économique du territoire, le développement touristique, etc.

A côté de ces grands événements et de ces grandes manifestations, nous avons quand même des enveloppes budgétaires, je parle notamment du Fonds d'aide à la diffusion théâtrale qui permet d'aller sur les milieux socioculturels et les milieux professionnels comme le fait la ville-centre qui elle, bien sûr, axe sa culture sur des équipements et des projets de proximité qui favorisent l'amélioration du cadre de vie, du bien-être et l'animation artistique des quartiers.

Comment peut-on agir ? Il y a deux façons complémentaires d'agir sur une politique culturelle métropolitaine. C'est jouer sur le rôle démocratique de la culture, c'est-à-dire concilier une unité culturelle et le respect de la diversité culturelle composée par cette mosaïque de territoires : politique de médiation, politique de formation des publics, politique d'éducation artistique et pédagogique, politique de partenariat vis-à-vis des publics empêchés... C'est aussi utiliser la culture comme un levier d'attractivité et de développement économique d'un territoire. Là, je pense que sa transversalité, c'est l'objectif d'une culture métropolitaine, est devenue un atout nécessaire pour la prospérité d'un territoire à travers la création de nouveaux emplois, peut-être et sûrement la création de nouvelles entreprises, le développement de services éducatifs et pédagogiques.

En fait, la culture valorise un territoire ! L'effort culturel que nous développons aujourd'hui est devenu un investissement et non plus une dépense – je crois que c'est quelque chose de très important dans le contexte économique que nous traversons – corrélé le plus souvent avec le patrimoine, le tourisme et valorisé par l'architecture. Mais attention ! Il ne faut pas tomber dans l'instrumentalisation : la culture doit développer le tourisme mais ce n'est pas le tourisme qui va être développé par la culture. On pourra revenir là-dessus si vous le souhaitez. Ce que je voulais dire c'est que, par exemple, concevoir un musée, réaliser une médiathèque, implique aujourd'hui une réflexion ample sur un contexte géographique bien donné, sur les usages, les attendus des populations, sur les déplacements des habitants par rapport à cela, ce n'est pas simplement construire un bâtiment.

Pour terminer, je dirais que si l'intercommunalité c'est non seulement recevoir, par exemple pour des communes s'offrir un bien collectif ou un projet impossible à réaliser par elles-mêmes, c'est aussi donner. Donner à travers trois prismes : c'est développer un esprit de service à la Communauté par le décroisement entre personnes, entre disciplines et entre sites. C'est travailler ensemble, élus et responsables administratifs, demain avec la société civile, avec les associations, avec les partenaires. C'est mieux se connaître, c'est échanger, c'est négocier et apprendre des autres, ce qui n'est pas toujours évident parce que l'élu tourne, n'est pas forcément là depuis de longues années et qu'il appréhende des chantiers qui ne sont pas les siens.

Tout ça c'est se regrouper pour la mise en place de projets communs porteurs de sens sociétal, donner envie de travailler ensemble en réseau, susciter des énergies. C'est dans cet esprit que j'ai créé en 2009 les Rencontres de la culture de l'Agglomération lors desquelles les trente-et-un élus adjoints à la culture et les quinze ou seize responsables culturels de l'Agglomération se sont réunis. Ils se réuniront à nouveau en 2010 pour travailler en commun sur des tas de projets.

Deuxième idée, se considérer comme un citoyen communautaire et non plus comme un simple consommateur budgétaire vis-à-vis de l'Agglomération. C'est une idée qui est en train d'évoluer et qu'il faut vraiment développer aujourd'hui où nous avons de moins en moins

d'argent et où « la pompe à fric » ne peut plus fonctionner. C'est l'idée d'utiliser des ressources existantes, de les mutualiser, de les rendre plus efficaces en se donnant des moyens : les nouvelles technologies, les talents, les réflexions. L'exemple le plus flagrant est le réseau des médiathèques qui s'informatise, ce qui va permettre l'accès des services à toutes les médiathèques, y compris aux bibliothèques municipales. On est également en train de monter l'opération « *L'Agglomération en jeu* » à partir de mi-octobre et qui se poursuivra sur une partie de l'année 2011. On a créé un système pour mettre en place le développement des jeux de société et des jeux vidéo à destination de tous les publics, et ce dans toutes les bibliothèques qui le désirent. Nous avons aujourd'hui douze bibliothèques municipales qui ne sont pas dans l'agglomération de Montpellier qui s'associent à l'ensemble du réseau des médiathèques pour pouvoir fonctionner dans un système d'apprendre à vivre ensemble à travers le jeu.

Dernière idée, développer des partenariats culturels inter- et intra-agglomération pour un plus grand rayonnement territorial. Cela veut dire qu'il faut dépasser tous les clivages, il ne faut pas rentrer dans des querelles de clocher politiques, géographiques ou autres. Je voudrais citer en exemple le rapprochement de l'Ecole des beaux-arts de Nîmes qui n'est pas dans l'agglomération et l'Ecole des beaux-arts de Montpellier en attendant de raccrocher l'Ecole des beaux-arts de Perpignan. Ce rapprochement est en train de se faire sous l'égide et avec la collaboration de la DRAC et du ministère pour permettre de délivrer des diplômes de licence au niveau européen. Si nous ne faisons pas un EPCC à cette dimension-là, nous ne serons pas reconnus à un niveau européen. C'est là un exemple d'une coopération qui dépasse le périmètre de l'agglomération et qui nécessite l'envie de donner autant que de recevoir.

### **Emmanuel Négrier**

Est-ce que faire une politique culturelle à l'échelle de Montpellier après ces transferts c'est faire une politique culturelle différente ?

### **Mickaël Delafosse, *adjoint à la culture à la Ville de Montpellier***

Tout ce que Nicole Bigas a dit est une très bonne nouvelle pour ceux qui aiment la culture car l'intérêt communautaire est une force, c'est avoir une mutualisation de moyens. Sa présentation est une déclinaison d'ingénieries pour faire mieux entre les territoires et braver les limites dont, rappelons-le, nous avons hérité de la Révolution française et qui n'ont plus rien à voir avec les réalités des bassins de vie.

Pour répondre à ça, je vais raconter une première anecdote. Quand je me suis retrouvé élu à la culture, on m'a posé la question suivante : « Qu'est-ce que vous allez faire de nouveau en matière de culture ? », sous-entendu ce qui a été décrit en introduction, à savoir qu'entre la culture, au-delà du leadership très fort qui a été assumé par Georges Frêche, et le développement de la ville il y a un lien très fort. Quand on demande aux nouveaux Montpelliérains pourquoi ils sont venus ici, ils disent que c'est pour la qualité de vie et en particulier pour l'offre culturelle. C'est un choix de localisation déterminant. Si Montpellier est une ville inventée, les deux éléments de singularité sont sa doctrine foncière en matière d'urbanisme portée par Raymond Dugrand et Philippe Saurel aujourd'hui, et l'idée qu'un territoire devait développer une politique culturelle, c'est l'acte fondateur de Montpellier Danse.

Si notre ambition est de continuer à inventer la ville, la ville intensifiée, la ville appropriée, la ville en mouvement, on doit continuer à déployer une offre culturelle. La perspective dans laquelle je situe l'action de la ville c'est d'espérer que ce que nous développons devienne dans quelques années d'intérêt communautaire. Sous-entendu : cela devra faire l'objet d'une mutualisation de moyens. Le travail que doit mener la ville, la ville-centre, c'est de compléter

la métropole dans son offre culturelle. A Montpellier, on identifie très bien la danse, le lyrique, le Musée des beaux-arts, mais on n'identifie pas encore la photographie, on n'identifie pas, ou très peu, l'art contemporain, on n'identifie pas, ou peu, la notion de vie intellectuelle, même s'il y a des éléments littéraires. Le rôle de la ville c'est d'être dans un rapport d'innovation et d'essayer de bâtir de nouveaux dispositifs qui, à terme, deviendront d'intérêt communautaire. C'est pour ça qu'aujourd'hui le Pavillon populaire-Galerie d'art photographique va devenir un lieu où nous affectons des moyens pour en faire un lieu d'exception en termes de présentation de photos. J'espère qu'il deviendra à terme d'intérêt communautaire. Sous-entendu le débat qui a existé en 2000, à savoir que les gens qui viennent d'ailleurs doivent contribuer au développement de cette institution.

En matière d'art contemporain, la ville de Montpellier construit La Panacée, lieu de résidence pour artistes et lieu d'exposition, donc engage une dynamique en faveur de l'art contemporain, art contemporain exposé dans une église désacralisée. Là, on peut travailler et sensibiliser les publics, donc continuer ce pacte entre Montpellier et la culture. C'est une dynamique d'innovation. Egalement une dynamique de solidarité : tarification sociale, gratuité parce que la culture est un bien public, c'est un élu qui vous parle qui en a une conception politique ! Tarification sociale avec l'opéra le moins cher, Nicole Bigas porte ça ; gratuité parce qu'on est sur des champs nouveaux donc il faut former des publics. Puis une dynamique de solidarité spatiale : maillage, proximité. Je suis prudent avec ce mot parce qu'il renvoie à la question de l'échelle. Proximité, c'est quoi ? Pour nous, c'est essayer de développer des équipements culturels dans les quartiers, proches des habitants, mais surtout qui invitent l'ensemble des habitants de la ville à aller dans ces quartiers, donc à casser les logiques de ségrégation. On va ouvrir une salle de cinéma à Celleneuve, à l'ouest de la ville, c'est la ville qui se renouvelle sur elle-même, pas qui se développe. Cette salle de cinéma va profiter aux habitants du Petit Bard, à ceux de Celleneuve, à ceux du bas de La Paillade, mais elle va aussi dans sa programmation essayer d'attirer l'est de la ville. Il faut travailler la mobilité, donc la ville dans son sens le plus noble : l'interaction. Le Rockstore en centre-ville, la ville le rachète pour garder sa salle de concerts parce qu'elle ne veut pas que les jeunes aient des soucis quand ils vont sur les routes. Donc maillage.

Je terminerai sur un aspect de projet qui est d'essayer de travailler sur cette idée de rapport entre la culture et les habitants. Ce qu'a dit Nicole Bigas sur le rapport entre culture et tourisme me semble fondamental, il renvoie à la disneylandisation du monde par la culture. A Montpellier, il faut continuer à cultiver une singularité, donc développer une offre culturelle singulière qui nous permette de dire à nos compatriotes et ailleurs qu'ici on vit quelque chose de particulier, d'original, quelque chose que l'on ne voit pas ailleurs. Ça c'est le lien avec les acteurs culturels du territoire, c'est le projet ZAT. La ville se développe, la ville se construit, la ville accueille, comment par la culture on permet aux Montpelliérains de s'approprier la ville ? Les 4 000 nouveaux qui arrivent chaque année, quel défi ! Mais il y a en même temps ceux qui sont là depuis quatre générations et qui ne doivent pas être dépossédés de leur ville, donc il faut créer un sentiment d'appartenance.

Notre idée est de s'appuyer sur les valeurs fortes qui ont fondé Montpellier : la maîtrise foncière pour créer de la solidarité par le logement et créer de l'espace public, donc la culture qui, dans un champ nouveau inexistant à Montpellier, va s'approprier l'espace public pour essayer de faire en sorte que les Montpelliérains s'approprient leur ville, l'idée étant de manière très simple d'inviter les artistes à se spatialiser de manière temporaire dans des ZAC qui ont existé ou qui sont en gestation ou dans des espaces renouvelés pour inviter à une lecture poétique et artistique de la ville. Cela procède aussi de cette logique d'innovation.

Je conclurai là-dessus. L'idée d'une politique culturelle à l'échelle de la ville c'est d'être dans cette relation aux acteurs de la ville – l'Ecole d'architecture, les compagnies de théâtre qui

habitent ici, très nombreuses, avec parfois des situations de tension parce qu'on ne peut pas toujours répondre favorablement, également les demandes des habitants avec l'envie de participer à des dispositifs – donc être dans une situation d'innovation pour porter des dispositifs. J'espère qu'un jour un adjoint à la culture de la ville présentera une délibération de transfert à l'Agglomération – ce que je dis là n'est sans doute politiquement pas correct – parce que cela devrait être d'intérêt communautaire pour les financements, et qu'un autre élu à la culture prendra l'idée qu'à un temps donné il faudra apporter d'autres innovations pour compléter le projet métropolitain au regard des besoins. Cela me semble fondamental.

Donc une culture qui travaille l'identité de la ville, ce sera le sens de ce projet, une culture qui étend l'offre culturelle et qui conforte l'idée de métropole, et donc qui conforte l'idée qu'à Montpellier se joue une certaine idée de la qualité de vie où, dans le projet, nous offrons en permanence une alternative à des Montpelliérains qui seraient tentés de rester devant la télévision et d'autres qui seraient tentés de sortir le soir pour aller découvrir tel spectacle ou voir telle exposition. Je crois que c'est quelque chose de fondamental parce que c'est la promesse renouvelée de l'invention de la ville en faisant le choix de la culture en 1977 et qui est un pacte à réécrire. Nous sommes aujourd'hui dans une nouvelle écriture du même livre.

### **Emmanuel Négrier**

Il y a dans ce que Mickaël Delafosse a dit cette idée selon laquelle la culture est un des instruments majeurs de la stratégie métropolitaine. Cela paraît un petit peu comme un des standards à suivre quand on a une stratégie métropolitaine. En même temps, ce qui a été dit est très important, c'est-à-dire qu'il faut cultiver la différence car aller dans le standard pour le standard c'est risquer la disneylandisation du monde. Comment, Francis Ampe, quand on est consultant et qu'on travaille sur ces questions-là, on échappe à la disneylandisation des projets culturels métropolitains ?

### **Francis Ampe, ingénieur urbaniste**

La question de la culture et de l'urbanisme est une question de long terme, il faut regarder sur plusieurs siècles dans l'histoire de Montpellier, de Lille ou de Marseille. Par ailleurs, je crois qu'il faut essayer d'enrichir le mot culture, il faut lui donner la totalité de son sens. Ainsi l'architecture est un art, cela fait partie de la culture. Quand on choisit un projet architectural, on fait un choix de société. Lorsqu'on préserve du patrimoine, on fait un choix de société, et pourtant on ne peut pas tout préserver.

A travers le monde d'aujourd'hui, à travers nos voyages respectifs, on peut examiner comment la ville de Lisbonne a réagi à l'incendie du Chiado, comment la ville de Rotterdam a développé un renouvellement complet autour de son fleuve, un choix culturel très important pour réconcilier la population avec son fleuve, ou comment Lille, cette ville coincée au bout de la France, au moment où l'on perce le tunnel sous la Manche, au moment où le Traité de Maastricht ouvre les frontières, au moment où le TGV donne une triangulation très importante entre Paris, le reste de la France, la Grande-Bretagne et le Nord de l'Europe, va se positionner.

Le choix architectural et urbain d'EuraLille a été un choix très polémique : il y avait ceux qui voulaient préserver une prolongation de la ville dans une architecture néo-flamande et ceux qui voulaient marquer la rupture, ce qui a été le choix de Pierre Mauroy. C'était bien un choix culturel, c'était une manière de dire que la ville doit sortir de son histoire : la crise industrielle est passée, elle se lance dans une nouvelle période de son histoire. La candidature de Lille aux Jeux Olympiques de 2004 qui a finalement débouché sur « *Capitale européenne de la culture* » en 2004 a été très fortement marquée à l'époque par un autre choix culturel qui a été le partenariat public/privé. On ne peut pas comprendre ce qui s'est passé à Lille depuis une

vingtaine d'années si l'on ne prend pas en considération cet exceptionnel rapprochement qui a eu lieu entre le monde de l'entreprise avec sa vision de l'aménagement – une Chambre de commerce, ça gère des ports, des aéroports, des zones industrielles, etc. – et les responsables publics chargés de l'intérêt collectif.

On ne peut pas comprendre pourquoi Marseille a finalement réussi à gagner cette primaire française contre Lyon, Toulouse et Bordeaux si l'on ne prend pas en considération trois éléments-clés : premièrement, au début, la candidature de Marseille est venue du monde de l'entreprise, contrairement à ce que l'on pourrait penser vu de loin. Deuxièmement, elle a marqué de manière décisive sa réalité méditerranéenne. Souvenez-vous de Roncayolo qui dit que Marseille n'est pas une ville française mais que c'est la capitale d'un continent que l'on appelle la Méditerranée, donc une volonté de dire que dans la Méditerranée il y a des Arabes, des Algériens, des Marocains, des Tunisiens, des Libyens, des Egyptiens, la Méditerranée ce n'est pas seulement Gênes, Barcelone, Marseille ! Il y a la volonté de dire : nous prenons cette histoire comme étant une identité profonde. Troisièmement, c'est l'extraordinaire foisonnement de petites associations de toutes sortes qui sont aidées par les pouvoirs publics. Cela remonte à la période où Vigouroux était maire de Marseille et où il avait un adjoint à la culture qui était lui-même un acteur culturel (poète, musicien, etc.) qui a lancé l'idée que tout projet méritait soutien. Si vous avez un garage, vous créez une association avec trois copains, vous allez à la mairie demander une subvention et on va vous donner 2 000 euros pour un projet culturel autour de la musique, du théâtre, des marionnettes, du conte, etc.

Ce foisonnement s'est cristallisé à l'intérieur de la friche de la Belle de Mai dont le premier président était Jean Nouvel qui a apporté un coup de main décisif à cette friche qui regroupe cinq cents entreprises culturelles, la plupart ayant un seul employé, le promoteur lui-même. Autour de la friche de la Belle de Mai, il y a toute une série d'initiatives qui relient la culture et l'économie.

Trois idées pour terminer. J'aimerais tout d'abord savoir comment, à Montpellier, vous pratiquez le partenariat avec l'ensemble du secteur privé dans sa diversité. Je connais bien sûr le Festival de Montpellier, Montpellier Danse, le Musée Fabre, etc. Je propose ensuite, d'enrichir le concept de culture à travers plusieurs dimensions : la dimension culturelle du projet urbain, puis la dimension culturelle par l'art urbain et enfin la culture au service du développement urbain dans le monde de concurrence que nous vivons aujourd'hui. Enfin, troisième idée, il me paraît vraiment nécessaire de positionner les enjeux à une échelle mondiale en regardant ce qui se passe dans les autres villes du monde. J'ai entendu dire ce matin que Montpellier se métropolisait. Peut-être... Je n'en suis pas sûr. En tout cas, dans mon référentiel Montpellier n'est pas une métropole. Elle a peut-être un territoire en train de s'étendre mais une métropole dispose d'un aéroport international, c'est quand même la première règle. Montpellier a certainement une originalité à exprimer grâce à ses caractéristiques. Je vais employer cette expression latine que les urbanistes aiment bien qui est le *genius loci*, c'est-à-dire trouver dans l'identité de Montpellier et dans son histoire, son histoire longue, ses principales caractéristiques.

Pour terminer, je vais être un peu méchant et je vous prie de m'en excuser. Depuis le temps que j'entends parler de Port Marianne, je voulais aller voir ce qu'était ce port. J'ai vu et, franchement, je pense qu'il faut changer de nom. Deuxièmement, comparer l'avenue de La Mer à des Champs-Élysées, je pense que ce n'est jamais être allé sur les Champs-Élysées... Les Champs-Élysées, c'est plusieurs siècles d'histoire, un axe historique qui a façonné Paris au fil des siècles. Il ne faut pas faire de fausses comparaisons. De même que quand on dit que l'on va faire une Rambla, il faut analyser ce qu'est vraiment une Rambla : c'est un lieu tout petit où il y a une grande densité humaine au cœur d'un espace urbain extrêmement dense. On n'invente pas une Rambla comme ça n'importe où. J'aurais donc plutôt envie de dire :

voyageons, trouvons les bons exemples, les bonnes comparaisons et ne cherchons pas uniquement à faire comme Bilbao qui était une ville industrielle en pleine crise et qui a trouvé dans la culture et aussi dans le partenariat public/privé l'occasion de se donner une nouvelle jeunesse. Il y a mieux à faire que de se comparer à Bilbao et ce sera sans doute beaucoup plus intéressant.

### **Emmanuel Négrier**

Préparez vos questions sur ce qu'est une métropole, sur ce qu'elle n'est pas, pourquoi Chambéry s'appelle Chambéry Métropole à l'échelle de l'agglomération, d'ailleurs...

François Duval qui représente l'Etat, l'Etat culturel français, s'est fortement appuyé sur les villes pour développer sa propre politique culturelle. La politique culturelle à la française, ce n'est pas le récit héroïque d'un Malraux qui se serait reproduit jusqu'à Jack Lang à l'échelle personnelle, c'est d'abord une administration qui a joué sur le partenariat le principe même de son intervention publique. Evidemment, quand la ville change, quand elle donne naissance à des Communautés d'agglomération, cela ne peut pas laisser François Duval indifférent.

### **François Duval, conseiller théâtre et danse à la DRAC Languedoc-Roussillon**

On entend beaucoup parler de transfert de compétences et je pense que c'est intéressant de faire un petit retour en arrière pour remonter aux années 80. Dans les années 80, on peut dire que les maires des villes étaient principalement les moteurs des politiques culturelles, ce qui faisait d'ailleurs une relation Etat/ville relativement facile, dynamique. Aujourd'hui, on peut dire que le grand réseau – le réseau des grands théâtres, des maisons de la culture, des scènes nationales – s'est fondé sur une relation essentielle entre le maire et l'Etat, le ministère de la Culture. Dans cette relation duelle, les choses sont relativement simples. On peut ne pas « s'aimer » mais l'évolution est relativement simple dans le dialogue et dans la manière de construire les choses.

Dans les années 90, les Régions ont une place qui devient plus forte, plus structurée, elles deviennent un partenaire important qui entre dans ce dialogue, qui a son regard, qui a effectivement ses envies d'intervenir, de regarder les choses, parfois différemment que l'Etat, ce qui est normal. On a là une troisième voie qui tout à coup apparaît. Dans un même temps, les Conseils généraux aussi sont des partenaires qui sont actifs dans le domaine culturel, ce qui fait qu'au fil des années 90 on a comme ça une multiplication de partenaires qui font que la relation entre la ville elle-même devient plus complexe, plus multiple, et les projets culturels rencontrent des partenaires avec qui il faut discuter, avec lesquels on a parfois un regard différent. La multiplication des prises de parole, des regards sur les politiques culturelles se fait véritablement dans les années 90.

Dans les années 2000, on assiste à quelque chose d'intéressant par rapport à ce qui se passait avant, quand les collectivités inventaient, construisaient leur politique culturelle. Dans les années 2000, apparaît l'expression « transfert de compétences ». Je ne prends pas ici l'exemple de Montpellier mais on a souvent opéré des transferts qui ont fait que celui qui reçoit, tout à coup se voit doté d'équipements importants : un centre d'art dramatique national, une scène nationale, un opéra, etc., donc, tout à coup, on va gérer des établissements. La réflexion des politiques culturelles s'inverse : on ne parle plus d'une envie de politique culturelle ou d'une définition de politique culturelle, on part d'établissements que je reçois, et à partir d'établissements que je reçois, donc d'une histoire, d'un passif, je vais construire ma politique. On n'est plus exactement dans la même situation.

De l'autre côté, qu'est-ce qui se passe ? J'ai transféré, donc je n'ai plus. Je n'ai plus *a priori* la gestion de ces équipements qui, pourtant, ont été pour moi à l'origine de mon identité

culturelle. On a d'un côté une collectivité qui va devoir définir sa politique culturelle à partir d'éléments qui lui ont été transférés et, d'un autre côté, il s'agit de trouver une politique culturelle à partir d'établissements dont je ne dispose plus. L'enjeu, Nicole Bigas comme Mickaël Delafosse en sont suffisamment conscients, est tout aussi important pour ces deux collectivités. Pour l'Agglomération, il s'agit aussi d'essayer de ne pas rester sur la ville-centre car il y a trente communes dans l'agglomération ! Quand on regarde ces trente communes, laquelle vous vient à l'esprit pour dire qu'il y a là une identité culturelle propre à cette commune dans cette agglomération ? Je ne donne pas de réponse, je vous laisse choisir...

Cela veut dire que le problème principal de l'Agglomération est de définir une politique territoriale culturelle de manière à ne pas se retrouver complètement centrée sur la ville-centre. Pour la ville-centre, il s'agit peut-être de trouver une autre identité, de trouver d'autres interrogations. Dans ce sens-là, on peut constater, si je prends la danse contemporaine, que 90 % des compagnies professionnelles de la Région Languedoc-Roussillon sont à Montpellier. Cela donne déjà une identité de l'attraction de Montpellier dans ce domaine-là. Une des interrogations est certainement la place de l'artiste dans la cité, quels moyens, quelles réalités a-t-il ? Sinon, on risque d'avoir une politique soit d'établissement sur les scènes nationales, les centres d'art dramatique ou les opéras, soit une politique événementielle. Entre la partie événementielle, qui est nécessaire, et la partie structurelle, où se trouve l'œuvre créée par l'artiste et comment on peut l'accompagner dans son cheminement en utilisant les identités des uns et des autres ?

On est en 2010 et là s'ouvre un nouveau champ pour les collectivités d'une définition qui n'est pas uniquement par défaut mais d'une construction d'une politique culturelle sur un territoire où l'on doit se reposer des questions. On le voit bien, Montpellier est une ville qui a marqué fortement la politique culturelle sur cette région mais, aujourd'hui, on doit passer à une autre échelle.

## **Débat**

### ***Stephan Singer, animateur de projets participatifs***

Je vous entends : la ville appropriée, la ville inventée, la dynamique d'innovation. Cela me renvoie à une pratique d'art qui n'est pas encore développée à Montpellier, c'est l'art de la rue, les lieux d'art éphémère à Marseille avec la friche de la Belle de Mai, Royal de Luxe à Nantes qui ont apporté une dynamique très forte. A Montpellier, je pense à l'EAI, 38 hectares en plein centre-ville. Je sais bien qu'aujourd'hui la question de la propriété et de la maîtrise d'ouvrage n'est pas tranchée mais cela laisse peut-être le temps d'imaginer un projet d'usage provisoire, pourquoi pas une sorte de laboratoire artistique pendant que les études sont menées. Cela pourrait également devenir un laboratoire de la ville de demain, non seulement dans l'activité culturelle mais aussi dans le développement urbain parce qu'il y a là l'enjeu incroyable de reconstruire 38 hectares de ville sur la ville pour en faire un modèle qu'on ne peut pratiquement plus faire dans d'autres villes en France. Ce projet pose la question du citoyen qui, dans ce contexte-là, pourrait être réellement acteur et se sentir concerné par l'avenir de sa ville et pas seulement être un consommateur des Champs-Élysées à Montpellier.

### **Mickaël Delafosse**

Deux choses sur l'EAI. Nous, on aimerait bien que l'Etat nous cède l'EAI, c'est aujourd'hui la propriété du ministère de la Défense, pour un euro symbolique. Mme la maire de Montpellier a interpellé directement le ministre là-dessus parce qu'il y a là un immense enjeu de requalification urbaine. Un appel à idées a été lancé, ce qui a été une démarche assez

nouvelle, et il y a des choses qui ont été retenues et qui vont être présentées aux Montpelliérains pour discuter sur le devenir de ces 38 hectares. Evidemment, la culture occupe souvent une place dans les projets.

Est-ce que cette place à l'EAI doit ouvrir à des champs que sont les arts de la rue qui n'existent pas ou très peu à Montpellier ? Vous avez bien compris dans mon propos que dans la politique culturelle portée par la ville l'idée c'est de compléter ce qui existe déjà pour offrir la plénitude, la connaissance des arts, l'esprit, c'est ça l'idée à Montpellier, former l'honnête homme. Nous allons prendre le tournant de zones artistiques temporaires qui vont donner une place croissante aux arts de la rue, en tout cas à l'art dans l'espace public, y compris aux nombreux chorégraphes installés. L'un des enjeux est de mettre en dynamique le tissu culturel de la ville mais aussi d'inviter celui qui vient d'ailleurs. Et peut-être qu'un jour se posera cette question d'un lieu de fabrique collectif, l'exemple de la Belle de Mai est donné. Nous soutenons ici cinq cents associations culturelles, nous essayons d'être dans une logique de projet et d'aider ces énergies-là dans la ville pour répondre à la question que François Duval a très bien posée, à savoir la place de l'artiste dans la ville et comment il peut participer.

### **Nicole Bigas**

Suite à ces Rencontres de la culture dont je vous ai parlé, des groupes de travail se sont constitués dont il est sorti une idée que l'on va probablement développer, un genre de festival de l'Agglomération. Nous allons travailler avec des communes autour de Montpellier, ce qui permettra de faire la jointure, pour mettre en place des arts de la rue parce que c'est peut-être l'un des éléments les plus faciles à faire déambuler, à faire partager, et faire jouer ce rôle culturel de proximité.

### **François Duval**

Je vais mettre juste un petit bémol car, il y a encore trois ans, il y avait deux grands festivals des arts de la rue dans cette région, à Saint-Jean-de-Védas et Pont-Saint-Esprit, qui ont disparu. Cela rejoint une préoccupation sur la réflexion des politiques culturelles elles-mêmes et sur le fait que quand on lance un événement, de quelle réflexion est-il parti au départ ? L'idée est intéressante, bien sûr, les arts de la rue c'est intéressant, pourquoi pas du cirque ? Pourquoi pas les arts plastiques ?... Il y a une chose que l'on peut remarquer sur ce territoire c'est que l'on n'a pas vraiment de friches industrielles mais, en même temps, moi je rencontre régulièrement beaucoup d'artistes qui ont des projets dits alternatifs, certes avec des moyens qui sont ce qu'ils sont. C'est intéressant de se poser cette question-là mais je ne sais pas s'il faut y répondre en disant qu'il faut absolument des arts de la rue. Je n'ai pas la réponse.

### ***André Bruston, sociologue-urbaniste***

Je réagis à partir d'un travail qui a été fait pendant des années par le ministère de la Culture, le PUCA et le ministère de la Ville portant sur le thème « ville et culture » dans lequel nous nous sommes posé, y compris par rapport à Montpellier, un certain nombre de questions.

La première question d'un point de vue culturel était liée à ce que vous avez dit depuis le début en posant la question de la métropolisation, c'est-à-dire la croissance démographique. Qui dit croissance démographique disait clairement des immigrations, qui disait immigrations disait diversification des immigrations : des immigrations de l'extérieur au niveau national mais aussi des immigrations internes et par conséquent des problèmes d'apprentissage de la ville qui supposaient à la fois le débat sur les chocs culturels que représentent les apprentissages tant pour les jeunes que pour les moins jeunes dans la ville et qui supposaient par conséquent des circulations culturelles spécifiques. Toutes questions sur lesquelles on a essayé de travailler en passant notamment par l'approche du système scolaire, et il y a bien



d'autres manières de le faire. Mais on ne voit pas comment on peut traiter la question de la culture, culture à la recherche d'une dimension métropolitaine, en oubliant que les métropoles c'est en fait les allers-retours externes-internes et pas du tout les fonctionnements internes, et que si les allers-retours à Montpellier sont caractérisés fondamentalement par les immigrations ou les retours au pays, alors il faut y travailler quand on parle de culture. Sinon, je ne comprends pas.

### **Mickaël Delafosse**

Il y a la segmentation des publics aussi, c'est-à-dire ceux qui fréquentent tel type de structures et pas forcément telle autre. Dans la diversité sociale de la ville, les jeunes, les anciens, les migrants de l'autre côté de la Méditerranée, quelle place occupent-ils ? Je pense au Festival Arabesques qui joue un rôle absolument incroyable de reconnaissance des cultures de l'autre rive de la Méditerranée, de l'Orient. Je pense aux Internationales de la Guitare qui ont présenté l'Opéra Rom, ce qui est plutôt une fierté, cela change du discours politique ambiant... Ce sur quoi nous devons travailler c'est sur la tension entre les 4 000 nouveaux annuels et ceux qui sont là depuis longtemps. Autour de la culture et du projet métropolitain, et donc de l'identité de Montpellier dans son acceptation positive, on peut créer du lien. Dans ces 4 000 migrants, 25 % viennent de l'Ile-de-France, donc sont réputés Parisiens dans un Midi qui parfois est en rejet ou en acceptation modérée par rapport à Paris. C'est un enjeu. C'est l'enjeu du patrimoine, c'est l'enjeu de l'appropriation d'une histoire, l'enjeu de la création, et puis c'est aussi façonner une identité autour de la qualité de vie, et l'offre culturelle procède de la qualité de vie. Sa diversité permet de créer des mobilités, donc des rencontres, donc du brassage. C'est aussi mailler les quartiers pour inviter les gens à les découvrir. Ce sont là quelques éléments de réponse, mais c'est un challenge !

### **Francis Ampe**

La question d'André Bruston me permet de préciser ce que je disais sur Lille 2004 dans le rapport aux entreprises. Lorsqu'une entreprise s'implique dans un projet culturel en tant que partenaire, il faut évidemment qu'elle implique également l'ensemble de son personnel. Quand La Redoute, 10 000 emplois, s'implique dans Lille 2004, elle popularise le projet culturel, etc. Il y a l'apport financier qui est une chose, il y a le retour d'image qui est une deuxième chose, mais il y a surtout l'implication de l'entreprise par rapport à l'ensemble de son personnel qui permet pour le coup de toucher toutes les catégories de populations.

### **François Duval**

J'adhère complètement à votre position. Il y a un rapport qui est resté un peu trop dans les tiroirs, c'est le rapport L'extrait qui date des années 2000 avec un exemple merveilleux qui est la Casa Musicale à Perpignan. Ce type de lieu, on en a beaucoup trop peu ! La Casa Musicale c'est un travail en profondeur et en permanent où il y a un brassage de cultures qui est extraordinaire.