

Évolution des modes de mobilité dans la planification de la ville.

*Logiques et enjeux du tracé de la première ligne de tramway de Montpellier.
À l'échelle de la ville, de l'agglomération et des quartiers.*

Avant-propos « du tout voiture au retour du tramway » *p3et4.*

Introduction *p5.*

I°/ « Nouveau » mode de mobilité dans la planification de la ville. *p6à9.*

A / Brève histoire du projet urbain de Montpellier

- Les changements dans la manière de faire la ville et la nécessité de se déplacer autrement.
- Le tramway

B / Logiques et enjeux du tracé de la première ligne de tramway

- Enjeu : réduire l'utilisation de la voiture dans le centre-ville.
- Logiques du tracé, pour répondre au mieux à cet enjeu, à l'échelle de la ville et à l'échelle de l'agglomération.

II°/ « Nouveau » mode de mobilité dans les quartiers. *p10à14.*

A / Logiques d'implantations de la ligne

- Passage au milieu
- Passage entre
- Passage en limite

B / Des enjeux propres à chaque quartier

1/ **MOSSON** : de l'arrêt Mosson à l'arrêt Hauts de Massane.

2/ **MALBOSC** : de l'arrêt Hauts de Massane à l'arrêt Château d'Ô.

3/ **HÔPITAUX/FACULTÉS** : de l'arrêt Château d'Ô à Boutonnet.

4/ **FAUBOURGS/ CENTRE ANCIEN** : de l'arrêt Boutonnet à l'arrêt Antigone.

5/ **ANTIGONE/RIVES DU LEZ**: de l'arrêt Antigone à l'arrêt Moularès.

6/ **NOUVEAUX QUARTIERS** : de l'arrêt Moularès à l'arrêt Odysseum.

Conclusion

p15.

Annexes

p16à20.

Bibliographie

p21et22.

AVANT- PROPOS

Du « tout voiture » au retour du tramway

Au cours des trente glorieuses (1), l'avènement puis la généralisation de l'automobile grâce à la production industrielle, développe l'idée de la ville adaptée à la voiture. Le mouvement moderne prône alors une ville où les fonctions du quotidien (habitats / travaux / loisirs) sont séparées, et que la voiture permet de relier.

Plus tard, l'acquisition d'une automobile, puis de deux, dans toutes les couches sociales, accroît les capacités de mobilité quotidienne de la plupart des foyers, qui pour trouver refuge dans une petite maison avec jardin s'éloignent de la ville centre.

En laissant l'urbanisation évoluer ainsi, la ville s'est étalée, la distinction entre les activités accentuées, entraînant des déplacements de plus en plus nombreux sur des distances de plus en plus longues. D'une ville dense et multifonctionnelle structurée autour de la marche à pied, la ville s'est petit à petit étalée. Avec l'apparition du tramway d'abord, la ville a eu tendance à s'étendre en « doigt de gants » le long des lignes, puis avec la voiture, dans des proportions beaucoup plus importantes.

« Les villes se développent en interaction permanente avec leurs systèmes de transport (Clark, 1957). Elles se transforment avec l'apparition de nouveaux modes de déplacements qui permettent par des relations rapides entre centres et zones périphériques, l'urbanisation de nouveaux territoires. Depuis le début de la révolution industrielle et jusqu'à nos jours, la tendance dominante est à l'augmentation des vitesses possibles et par conséquent à l'étalement des formes urbaines ».

Cet étalement est aujourd'hui montré du doigt, car il rassemble tous les effets pervers de la croissance urbaine : surconsommation d'énergie pour les déplacements, consommation extensive des sols, congestion des infrastructures de plus en plus forte en se rapprochant du centre, pollution dû à la dépendance automobile.... En effet, aujourd'hui cette distinction habitat/travail nous fait parcourir en moyenne 6600 Km en voiture, par an, (2) rejetant ainsi près d'une tonne et demie de Co2 dans l'atmosphère. Les secteurs des transports et du résidentiel sont actuellement les secteurs les plus consommateurs d'énergies. À eux deux, ils représentent 75,1% (3) de l'énergie finale utilisée par la France en 2006. Les émissions de gaz à effet de serre (4) étant directement liées aux consommations d'énergie, les deux secteurs les plus pollués se trouvent ainsi directement liés à nos modes de vie, de travailler et d'habiter.

La relation entre, consommation d'espace par la ville, consommation d'énergie pour la mobilité et pollution est donc aujourd'hui démontrée. La réduction de l'étalement urbain et en parallèle de l'utilisation de l'automobile constitue des enjeux clés pour le développement de villes durables (5).

Loin de « l'adaptation de la ville à l'automobile » voulue par le président Pompidou dans les années 60, aujourd'hui les principes directeurs de la politique des transports se sont orientés vers la promotion de modes de déplacements « doux » (6).

Entre autres mesures, la L.A.U.R.E de 1996 (7) oblige les agglomérations de plus 100 000 habitants de se doter d'un plan de déplacement urbain (PDU) qui fixe les moyens mis en œuvre par les collectivités pour assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. À l'époque l'orientation principale des PDU était la diminution du trafic automobile.

Depuis, la loi SRU (8) conforte les objectifs du PDU dans ses principes comme dans son application. Le PDU fait désormais référence en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'environnement, tout comme il concourt au renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

Les documents d'urbanisme doivent viser désormais une maîtrise de la circulation automobile et les schémas de cohérence territoriale (9) doivent favoriser l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. De plus, le PDU a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Lui ont été assignés, en plus des objectifs initiaux, des objectifs en termes de sécurité de tous les déplacements, de promotion de plans de mobilité pour les entreprises, et de développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements.

Les problèmes environnementaux et la nécessité de se déplacer autrement sont aujourd'hui pris en compte, intégrés dans des lois, dans des documents d'urbanismes afin d'agir sur l'évolution de la morphologie urbaine et de favoriser le changement dans nos habitudes de déplacements.

Face à ces enjeux, mêlant développement urbain et mobilité dans une logique de développement durable, les transports en communs en site propre (10) (TCSP) et plus particulièrement le tramway semble s'imposer aujourd'hui comme la solution idéale.

En effet, les transports en commun sont un enjeu important dans le développement urbain. Ils assurent d'une part le droit à la mobilité pour tous les habitants et constituent d'autre part une alternative à l'utilisation excessive de la voiture, en réduisant les congestions subies par un trafic trop important. Mais le transport public joue également un rôle non négligeable de cohésion sociale, dans le lien qu'il permet entre les quartiers, et dans le sentiment d'appartenance à la ville.

Répondant à toutes les exigences à la fois environnementales, urbaines et sociales ; Strasbourg, Grenoble, Nantes, Montpellier, Mulhouse et bien d'autres villes on fait de ce « nouveau » mode de mobilité leur cheval de bataille dans la lutte pour le renouvellement urbain, contre la pollution et l'urbanisation étalée.

Apparu en France vers la fin du XIX^{ème} siècle le tramway électrique n'est pourtant pas un mode de transport si nouveau. Il connaît un essor considérable au début du XX^{ème} siècle et jusque dans la période de l'entre-deux guerres. Avec la multiplication des lignes et l'accroissement du nombre d'usagers : c'est alors le principal moyen de transport urbain. Mais dans les années 50 la vétusté des réseaux et le développement de l'automobile entraîne la disparition du tramway dans le paysage des villes françaises.

Aujourd'hui, le tramway vit une forme de résurrection, principalement dû à deux phénomènes : l'encombrement déraisonnable de l'espace urbain par l'automobile et la prise en compte politique, des questions environnementales.

En effet, la solution tramway, tout électrique et non polluant, est une réponse écologique au problème des déplacements, Il est également efficace car, hors de la circulation (à l'inverse des bus), il ne subit pas les congestions du réseau automobile. De plus, en facilitant l'intermodalité (rabattement des lignes de bus, parcs relais, parc à vélo), il offre également la possibilité aux automobilistes d'abandonner leur voiture à l'entrée de la ville, afin d'éviter les embouteillages et de faciliter le stationnement.

Mais le tramway séduit également pour l'impact urbain de son tracé. En effet, une ligne de tramway ne permet pas seulement de désengorger un centre saturé de voitures ou de relier les quartiers au centre ville. Il peut aider à « redynamiser certains secteurs plus ou moins en déclin et à réurbaniser des zones quelque peu isolées » (Thierry Paquot,2000). Le tramway est bien plus qu'un moyen de transport à l'échelle d'une ville, d'une agglomération, il peut avoir un fort impact sur les différents quartiers qu'il traverse, sur notre cadre de vie quotidien.

INTRODUCTION

Montpellier, capitale régionale du Languedoc-Roussillon connaît depuis 1975 une forte croissance démographique (11) qui l'a faite passer, de la 25^e à la 8^e place des plus grandes villes françaises. Sa population a doublé au cours des 40 dernières années et Montpellier compte aujourd'hui plus de 235 000 habitants (en 2006). De plus, Montpellier se trouve, au cœur d'une Communauté d'Agglomération (12) de près de 425 000 âmes qui fait d'elle un pôle urbain d'importance. Cette position géographique a nécessairement conduit à un très fort développement des mobilités quotidiennes.

L'INSEE prévoit la poursuite de cette expansion démographique dans les années à venir : la population de l'agglomération risque d'augmenter encore de 108 000 à 144 000 habitants jusqu'en 2020, soit entre 5 000 et 7 000 personnes de plus par an.

Cette augmentation rapide de la population a impliqué un développement urbain important. L'explosion de la population a engendré pendant ces 35 dernières années, un développement urbain non contrôlé (13), et une consommation excessive d'espace. Cet étalement est inquiétant, puisque l'urbanisation s'est faite aux dépens des espaces naturels ayant des conséquences sur l'équilibre écologique.

De plus, depuis 1992 (14), la ville de Montpellier s'est engagée dans une vaste procédure avec l'état, les associations et les partenaires institutionnelles pour élaborer une Charte sur l'Environnement. Elle voit le jour en décembre 1994, avec comme grands objectifs: la maîtrise et la valorisation de l'espace urbain et du paysage, l'écomobilité (15), la maîtrise et la valorisation des ressources naturelles, l'éducation à l'environnement, et la création d'outils et d'indicateurs sur l'environnement.

Le concept de l'écomobilité initié par la Ville de Montpellier a alors l'objectif de favoriser une ville plus compacte, mixte et solidaire. En signant cette Charte pour l'environnement, Montpellier a affirmé sa volonté d'être exemplaire en matière d'écologie et de cadre de vie.

C'est dans ce contexte que l'idée de créer un transport en commun en site propre s'est développé. En effet, la forte croissance démographique et l'augmentation de toutes les mobilités laissent entrevoir un rapide engorgement du centre-ville (la surface de circulation et de stationnement disponible dans le centre n'est que de 7 % contre 15 % en moyenne pour les villes de plus de 100 000 habitants). De plus, l'engagement de Montpellier pour développer une ville durable et préserver les espaces naturels ne permettaient pas de continuer à laisser la ville s'étaler ainsi. La création d'une ligne de tramway va être l'occasion de réorganiser la ville et les déplacements.

Disparu depuis 1949 à cause du développement de l'automobile et de la mise en place d'un réseau de bus plus performant, le tramway est réapparu dans les rues de Montpellier depuis l'an 2000.

Après avoir rappelé les grandes lignes du développement urbain de Montpellier, nous verrons, à l'échelle de la ville et de l'agglomération, quels sont les enjeux principaux de cette première ligne de tramway? Et quelles logiques ont été utilisées pour que ce dernier réponde au mieux à ces objectifs?

Dans un deuxième temps, ce travail analysera les différents modes d'implantation de la ligne de tramway à l'échelle des quartiers et en déterminera des sections aux logiques similaires. Nous verrons ensuite, par section quelle logique d'implantation a été mise en place, pour répondre à quels enjeux ?

1°/ « Nouveau » mode de mobilité dans la planification de la ville.

A / Brève histoire du projet urbain de Montpellier.

En 1977, la nouvelle équipe municipale est élue sur le thème : « *Changer la ville, changer la vie* ». Georges Frêche et Raymond Dugrand,, vont élaborer un projet qui a pour volonté de penser et de développer la ville autrement.

Dans les années 60 et 70, la ville s'est développée en tache d'huile vers le Nord-ouest. Faite de grands ensembles (notamment la Paillade, à la base prévue pour accueillir 45 000 habitants), et de banlieues pavillonnaires, l'urbanisation n'est pas maîtrisée et la ville s'étend. Sont construits également à cette époque-là de grands pôles urbains : les Facultés, les Hôpitaux et Euromedecine, qui engendrant une forte attractivité sur ce territoire. La ville s'en trouve complètement déséquilibrée, développée au Nord-Ouest mais bloquée au Sud par l'ancienne citadelle, le Polygone et des terrains militaires.

Après la rénovation du centre-ville, la construction d'équipements structurants au cœur de la cité, comme le Corum (Opéra/Palais des congrès), l'implantation dans tous les quartiers d'équipements sportifs, culturels, sociaux, la ville entreprend son avancée vers la mer.

L'enjeu premier est la maîtrise du foncier afin que la ville arrête de s'étaler au détriment des espaces naturels. Le POS (plan d'occupation des sols) est modifié, l'urbanisation est bloquée vers le Nord, ouverte vers le Sud. Le centre peut enfin se développer. C'est Antigone, premier nouveau quartier, qui est construit dans les années 80 et suivi de bien d'autres : Consuls de mer, Richter, Jacques Cœur, Parc Marianne. La ZAC (16) devient alors l'outil principal de cette politique d'aménagement. Ces différents projets urbains, qui permettent également de reconquérir les rives du Lez , rééquilibrent la ville vers le Sud-Est. Le cœur ancien se retrouve de nouveau au centre de la ville.

De cette urbanisation, en découle un axe de déplacement Nord-Ouest – Centre – Sud-Est, dense de population, d'emplois et d'équipements qui risque d'engendrer rapidement de graves problèmes de congestion du trafic automobile. À l'époque, des études de trafic (voitures particulières) ont été menées par le CETE Méditerranée dans le cadre du Dossier de Voiries d'Agglomération (DVA) et ont permis, compte tenu de la structure de la demande projetée à l'horizon 2000, (sans tramway) de tester la capacité d'absorption du réseau viaire. Les principaux résultats de ce test ont montré que la vitesse moyenne de la circulation générale dans l'Agglomération à l'heure de pointe chute de 20,8 à 13,8 Km, le nombre total de kilomètres réalisés par les véhicules augmente de 35%. Autrement dit, le réseau rapidement saturé oblige les conducteurs à choisir des itinéraires plus longs.

Pour faire face aux problèmes de circulation à l'époque le district, aujourd'hui l'agglomération, développe une politique des transports en communs très volontariste pour éviter l'engorgement du centre-ville. L'objectif de la ville va être de réduire l'utilisation de la voiture entre la périphérie et le centre-ville au profit des transports collectifs et des autres modes de déplacements doux, qui peuvent aussi constituer à terme une réelle alternative à la voiture.

En juillet 1995, c'est à l'unanimité que les élus des 15 communes de Montpellier district choisissent de doter l'agglomération et la ville d'une première ligne de tramway.

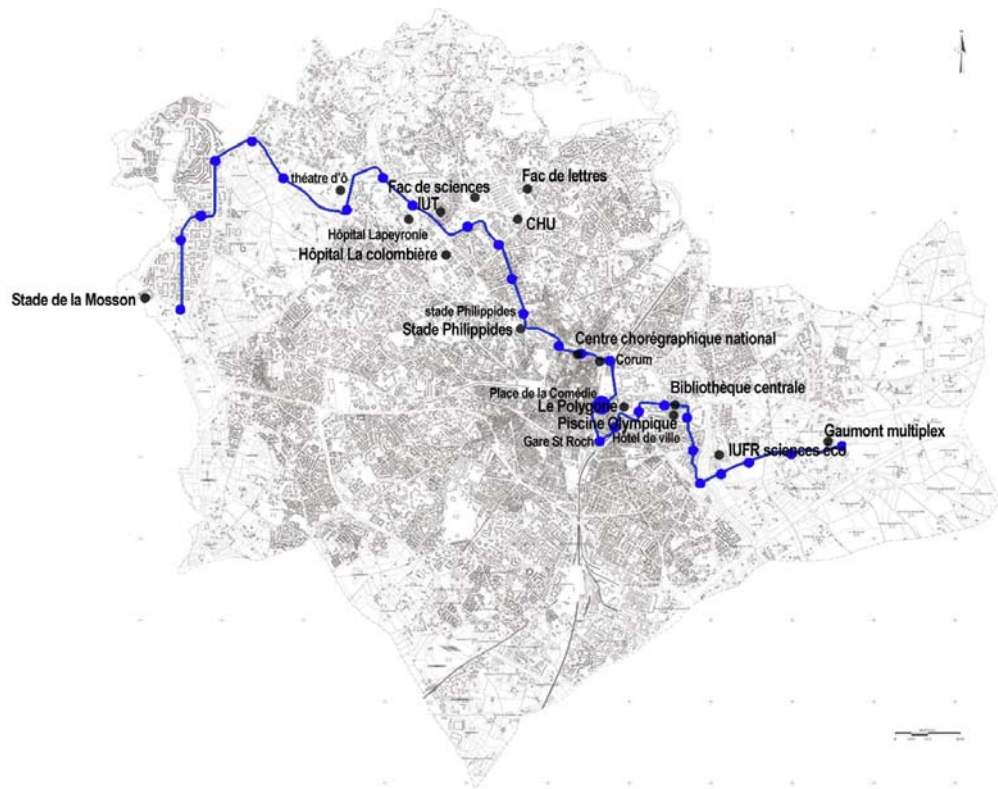
B / Logiques et enjeux du tracé de la première ligne de tramway

Face à une aire urbaine et une ville grandissante, le district se devait d'offrir à ces citoyens, un centre ville attractif, riche de commerces, d'équipements et de cultures.

Commencé dès la fin des années 60, le processus de piétonisation du centre historique s'est accéléré à partir de 1989 avec l'enfouissement de la RN 113 sous la place de la Comédie. Le changement est radical, le flot de voitures laisse place aux terrasses de cafés, à l'organisation de concerts et autres animations urbaines. La volonté de faire disparaître les voitures du centre s'est appuyée sur quelques constats classiques : les rues étroites sont mal adaptées à la circulation, la pollution de ces quartiers augmente et l'usage de la voiture ne diminue pas. Rendre le centre attractif semble donc passé par la suppression de la voiture et cela va être là l'enjeu principal de la première ligne de tramway.

Pour parvenir à réduire l'usage de la voiture, dans un premier temps, des investissements importants sont consacrés à la construction de parkings, à l'aménagement d'un secteur piétonnier de 4 Ha dans le centre historique, et à la mise en place d'axes prioritaires pour les bus (préfigurant la future ligne de tramway). Le but est d'arriver à conserver l'attractivité et le dynamisme du centre ancien tout en élargissant la piétonisation et donc en repoussant la voiture plus loin. La logique est donc de placer le milieu de la ligne de tramway au centre, sur la place de la Comédie.

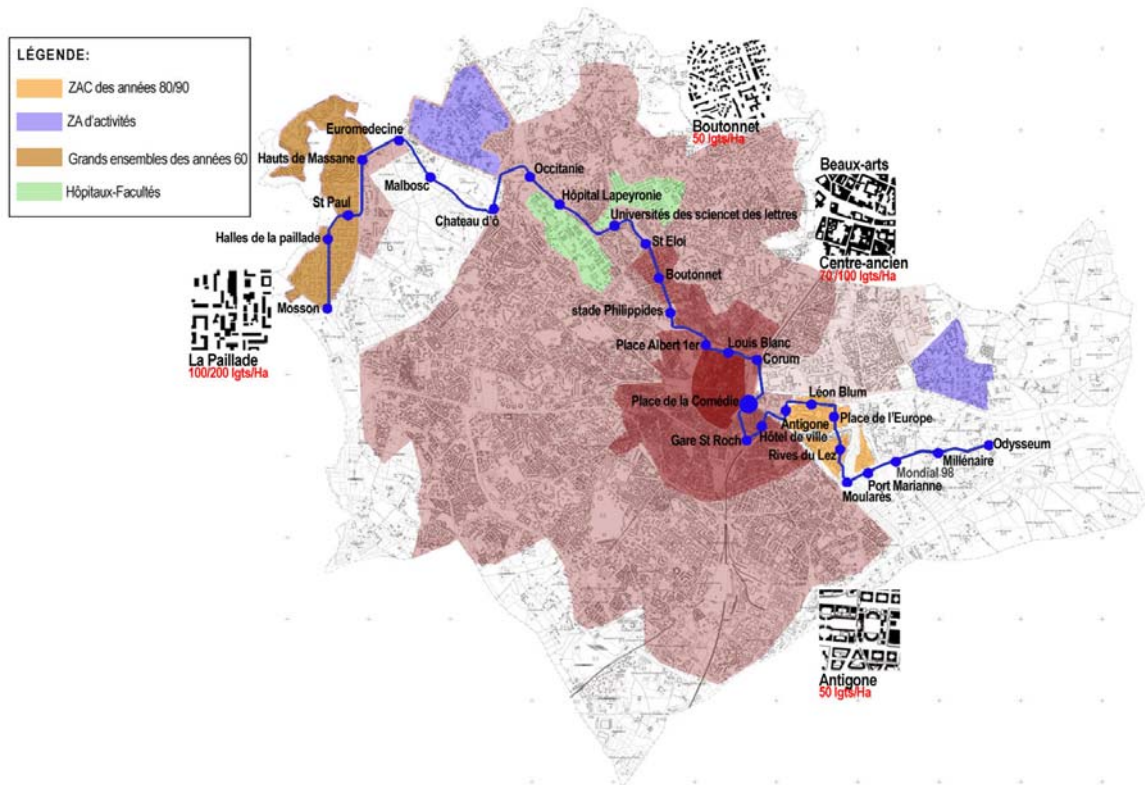
Dans un deuxième temps, il est décidé de desservir tous les grands pôles d'attraction, générateurs d'important trafic automobile.



Les grands pôles d'attraction desservis par le tramway.

Ainsi, les Hôpitaux, premier employeur de la ville et les Facultés où près de 65 000 étudiants sont inscrits, se retrouvent directement desservis par le tramway. Les grands équipements à l'échelle de l'Agglomération comme le Stade de la Mosson, la Bibliothèque centrale, la piscine Olympique ou le Corum sont eux aussi concernés par la ligne de tramway.

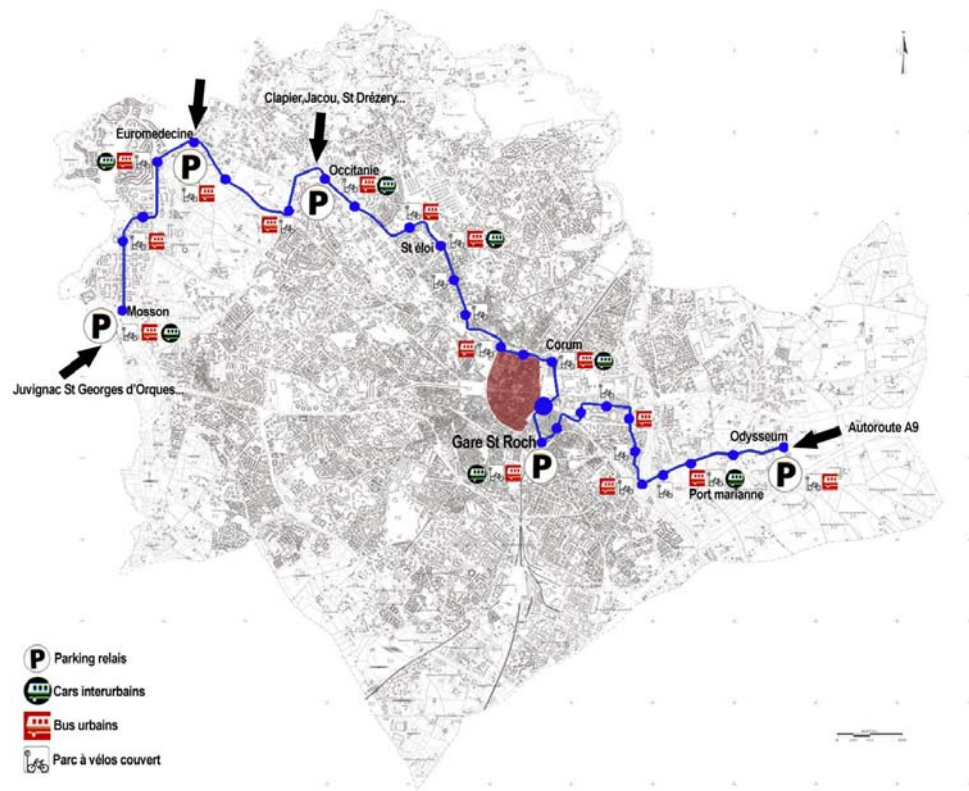
Enfin, pour une plus grande pertinence à l'échelle de la ville, le tramway va chercher ces passagers en traversant les quartiers les plus denses et les plus peuplés de la ville.



Les principaux quartiers desservis par le tramway.

Ainsi sont desservis, le centre ancien, cœur de la cité, dense et multifonctionnel ; les faubourgs : Beaux-Arts, Boutonnet, et le quartier de la gare, le quartier de la Mosson (25 000 habitants), et les nouveaux quartiers comme Antigone et Consuls de Mer, construit avec des densités assez forte (50 logements/ Ha). En passant dans ces quartiers le corridor du tramway (500m autour de la ligne) touche un nombre important de la population Montpellieraine. Il devient alors accessible pour un bon nombre de personnes et devient une réelle alternative à la voiture lorsqu'il s'agit de se rendre en centre-ville.

À l'échelle de l'Agglomération, des parcs-relais sont créés aux entrées de ville, sur les axes pénétrants afin de limiter l'entrée de la voiture en cœur de ville. Les lignes de bus, urbains et suburbains sont rabattues sur des arrêts de tramway afin de faciliter l'intermodalité. De plus, des parcs à vélo sont installés à proximité afin de promouvoir les modes de déplacements « doux ». Ainsi, les habitants de l'Agglomération se rendant à Montpellier, sont poussés à se garer aux limites de la ville et d'emprunter le tramway pour continuer leur trajet. Ainsi ils évitent les embouteillages et les difficultés de stationnement en centre ville.



L'intermodalité favorisé par le tramway.

Les logiques d'implantation de la première ligne de tramway à l'échelle de la ville et de l'agglomération se sont avérées pertinentes. En effet, le tramway constitue aujourd'hui une alternative crédible à la voiture pour les déplacements urbains. Ainsi, la ligne 1 du tramway connaît une fréquentation exceptionnelle (115 000 voyageurs par jour fin 2003) qui a très largement dépassé les prévisions les plus optimistes émises lors de sa mise en service (75 000 voyageurs par jour). Cette nouvelle offre de transport collectif s'est accompagnée de mesures favorisant l'intermodalité : création de parcs relais, développement des pistes cyclables, multiplication des correspondances bus / tramway, augmentation des fréquences, et mise en place d'une nouvelle politique de stationnement qui ont augmenté les performances de ce moyen de transport.

« L'enquête ménage déplacement » (17), réalisé en 2003 par la TAM a démontré que dans le corridor du tramway (500 m autour de la ligne), l'utilisation de la voiture est devenue minoritaire et que plus la ville est dense, plus la population utilise les transports en commun. Le choix de traverser les quartiers les plus dense c'est donc avéré payant.

Le tramway, en traversant tous les « ages de la ville » (depuis le centre-ancien en passant par les faubourgs, les grands ensembles et les nouveaux quartiers) offre une vision complète de la ville, de ses équipements collectifs, de ses activités économiques, sportives et culturelles.

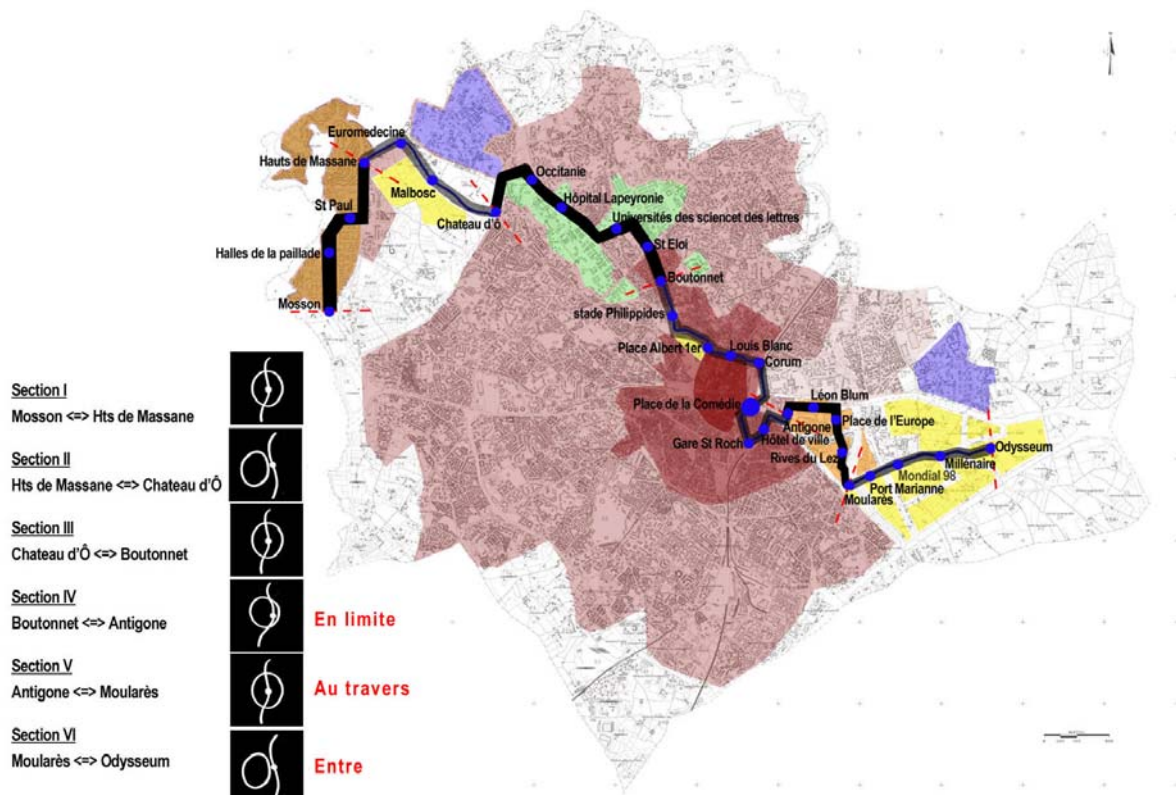
Mais traversant des quartiers très différents, des tissus urbains hétérogènes, les modes d'implantation de la ligne de tramway ne sont donc pas les mêmes.

La deuxième partie de ce travail va s'atteler à déterminer quelles sont ces différents modes d'implantation à l'échelle des quartiers afin de faire ressortir des sections de ligne aux logiques similaires. Nous verrons ensuite, par section quelle logique d'implantation a été mise en place, pour quels enjeux ?

II*/ « Nouveau » mode de mobilité dans les quartiers.

A / Logiques d'implantations de la ligne

L'analyse fine du tracé de la première ligne de tramway a fait ressortir trois modes d'implantation. La ligne de tramway passe soit *au travers*, soit *entre*, soit *en limite* des quartiers. Cette distinction d'implantation a permis de mettre en évidence 6 sections de ligne de tramway dont voici la répartition :



Modes d'implantation de la ligne de tramway à l'échelle des quartiers.

Ces modes d'implantations correspondent à des enjeux bien précis à l'échelle des quartiers.

B / Des enjeux propres à chaque quartier

1/ MOSSON : de l'arrêt Mosson à l'arrêt Hauts de Massane.

Créée dans les années soixante, à l'époque de la très forte croissance démographique de Montpellier, la Zone d'Urbanisation Prioritaire (ZUP) de la Paillade fut la réponse institutionnelle pour organiser le développement urbain de la ville à l'ouest. Située à l'origine à l'écart du centre ville (6km) dans une zone vierge de toute urbanisation, la ZUP de la Paillade était un secteur homogène délimité de façon naturelle à l'ouest par la Mosson, au nord par la bordure du plateau des Hauts de Massane (limite communale avec Grabels). A l'est, la limite se situe au pied du léger relief de la colline de Malbosc. Sur ce territoire de 250 ha environ s'est développé le quartier de la Paillade prévu initialement pour 40 000 habitants. Les formes urbaines qu'on y trouve sont celles en vogue à l'époque de sa construction : urbanisme de dalle, uniformisation du bâti dû au système de préfabrication des éléments de construction, orthogonalité du plan urbain. Le type de logements construits à l'époque pour accueillir principalement les rapatriés d'Algérie est soit du logement locatif social, soit de copropriété privée. Principalement à vocation d'habitation, il ne possédait pas d'activités et peu de commerces. Ce quartier, isolé du reste de la ville, dépourvu des structures qui auraient pu le rendre autonome a rapidement été peu attractif pour les populations qui avaient le choix de résider ailleurs. C'est ainsi qu'il fut identifié comme étant un secteur d'habitat social, accueillant notamment les personnes issues de l'immigration et celles dont les revenus sont les plus bas.

Face à cette situation préoccupante qui ne pouvait que conduire le quartier à une «ghettoïsation», l'équipe municipale fonda dès les années 80 le redressement du quartier sur un projet urbain d'ensemble. Bénéficiant en 1996 pour une partie de son périmètre du statut de Zone Franche Urbaine, il est depuis 2001 classé comme site prioritaire Grand Projet de Ville (18). Ce quartier, dénommé la Paillade et Hauts de Massane dans le nouveau découpage adopté par l'INSEE et la Ville, est actuellement caractérisé par une population de 25 000 habitants pour environ 9 000 logements. Un nombre important d'équipements et de services publics y a été installé.

L'enjeu du passage du tramway dans ce quartier était de désenclaver un quartier historiquement mis à l'écart (rompre avec la ségrégation spatiale). La logique a été donc de passer au cœur du quartier et d'y installer plusieurs arrêts, afin de le relier directement au centre-ville.

Le tramway en passant au cœur du quartier entame une rénovation de l'espace public. Il peut ensuite, et en particulier au niveau des stations, servir d'ancrage à d'éventuels futurs réaménagements urbains, dans le cadre d'une redynamisation du quartier cherchant à faire évoluer progressivement son image. Mais dans ces quartiers, où la forme urbaine même créée le repli et l'isolement (barres, formes centripètes, maillage en culs de sacs...), la simple action d'embellissement des espaces publics et de création d'équipements de proximité ne suffit pas à désenclaver le quartier et modifier son image.

C'est pourquoi, un travail en profondeur est engagé dans le cadre du contrat de ville et du GPV (Grand Projet de Ville de 2002). Il concerne notamment les habitations et se traduit par la mise en œuvre d'opérations de dédensification et de réhabilitation.

Le tracé de la première ligne de tramway ainsi que l'aménagement de la ZAC de Malbosc, au droit de ce territoire, sont les plus récentes concrétisations de cette volonté de désenclaver le quartier. Le GPV est l'occasion d'accentuer les effets de ce processus pour en faire un quartier de ville à part entière.

À la « Mosson », sur les 9000 logements, 6000 sont des logements sociaux. Le projet prévoit, d'ici 5 ans (dossier déposé à l'ANRU en 2004), de détruire des tours, d'écarter des barres, d'organiser des percées visuelles sur l'extérieur et d'augmenter le parc de logements privés afin de favoriser la mixité sociale. Ici, le tramway est un vecteur de rénovation urbaine et d'intégration sociale.

2/ MALBOSC : de l'arrêt Hauts de Massane à l'arrêt Château d'Ô.

Ici l'enjeu était de desservir au mieux les quartiers existants tout en permettant de desservir aussi les zones d'urbanisation à venir. La logique a été de faire passer la ligne entre les quartiers. Le tramway longeant une voie de circulation rapide ne perd pas de temps en faisant des détours. Cela lui permet de garder une certaine vitesse et de rester une alternative efficace, à la voiture. Le tramway suit généralement le réseau routier et les arrêts sont disposés à proximité des quartiers qu'ils doivent desservir mais ne sont pas directement liés à ces derniers. Si cette logique d'implantation de la ligne est efficace en termes de gains temps, elle l'a beaucoup moins en termes d'utilisation.

Quant aux quartiers construits par la suite, dans ce cas le quartier Malbosc, l'enjeu est d'articuler étroitement le plan d'aménagement du quartier avec l'arrêt de tramway prévu à cet effet. Malheureusement pour le quartier Malbosc cela n'a pas été le cas et à cet arrêt le tramway peine à trouver des passagers. Malbosc a été construit comme une poche reliée au reste de la ville par une seule voie d'entrée et de sortie. Sa trame viaire est comparable à celle des lotissements, victime aujourd'hui de nombreuses critiques. Alors que la création d'un arrêt de tramway peut être l'occasion de créer une nouvelle centralité commerciale, urbaine et sociale ici la position de la station par rapport au quartier n'offre aucune possibilité et les commerces, loin de tout flux ont du mal à survivre. Le tramway peut être support d'une nouvelle urbanisation, mais faut-il encore que cette dernière prenne en compte la présence du tramway.

3/ HÔPITAUX/FACULTÉS : de l'arrêt Château d'Ô à Boutonnet.

Pour ce quartier, l'enjeu principal du passage du tramway était de desservir au mieux les Facultés et les Hôpitaux saturés de voitures et de redonner une unité et une image urbaine au quartier traversé par une voie importante, au traitement s'apparentant à celui d'une voie de périphérie, la route de Ganges. La logique a alors été de suivre cette voie qui traverse le quartier, afin de permettre sa requalification en boulevard urbain et ainsi de réunifier le quartier autrefois scindé en deux. Cette implantation de la ligne de tramway permet également de relier les différentes universités (sciences, lettres, IUT, médecine) et Hôpitaux repartis sur un territoire assez vaste.

Le tracé du tramway a aussi été influencé par une contrainte forte : une importante topographie, le tramway sur rail ne pouvant franchir une pente supérieure à 8%.

Le passage du tramway devait être l'occasion de transformer la route de Ganges en boulevard urbain et ainsi de faciliter les échanges entre partie Est et Ouest du quartier. Mais le réaménagement de l'espace public et le partage de la voirie associée au passage du tramway est ici trop timide. Le tramway est repoussé sur un côté de la voirie et la voiture a toujours la priorité.

Si le tramway peut permettre de recréer des liens dans un quartier morcelé, ici les aménagements sont encore trop timides et la priorité est toujours donnée à la voiture. Le partage de la voirie entre piéton, vélo, voiture, que peut entraîner le passage d'une ligne de tramway, est ici peu équitable. Un seul côté de la voie est aménagé pour les piétons et cycliste et leur cheminement est peu intéressant car il longe un grillage et un mur aveugle sur plus de 500m.

4/ FAUBOURGS/ CENTRE ANCIEN : de l'arrêt Boutonnet à l'arrêt Antigone.

Le Faubourg des Beaux-Arts était historiquement coupé du centre ancien, par le ruisseau du Verdanson qui débordait régulièrement. Sa canalisation n'a pas pour autant rapproché ces deux quartiers car à la place des crues du ruisseau, c'est un flot de voitures qui est venu s'installer. Centre et faubourgs se retrouvent alors séparés par deux voies de circulation rapide, les quais du Verdanson et le boulevard Louis Blanc.

En passant en bordure du centre-ville, le tramway a permis de retisser des liens entre les deux quartiers. Il a permis un partage équitable de la voirie entre voiture, tramway, piéton et vélos, dans un secteur où le tout voiture était encore de mise. Le tramway a également permis la rénovation de l'espace public (place Albert premier) et tout récemment la rénovation, sous forme de ZAC de l'hôpital Saint Charles.

La qualité de vie du quartier des Beaux-arts c'est depuis nettement amélioré, avec l'ouverture de nombreux commerces et restaurants le quartier est devenu plus vivant et plus dynamique.

Seul problème, et pas des moindres, l'envahissement de l'espace public par la voiture, qui pose la question de l'agrandissement de la zone piétonne jusqu'aux faubourgs.

Aujourd'hui le PLU envisage l'élargissement du centre-ville afin de répondre au développement de l'agglomération : « Le centre-ville a longtemps été confiné dans l'espace limité de l'Ecusson historique. Pour élargir le centre-ville, il faut investir les faubourgs du XIX^{ème} siècle qui présentent à la fois des tissus urbains à préserver et à valoriser, et des espaces mal ou peu bâtis où le renouvellement s'impose ».

Depuis 2002, la mission Grand Cœur a été créée pour mettre en œuvre la mutation du centre de Montpellier. Cette mission développe trois principaux types d'action : la restauration du bâti, la valorisation de l'espace public et l'évolution des formes urbaines.

Ici, le tramway permet de recréer des liens entre des quartiers qui se tournaient le dos : il a créé des liens entre le centre et le quartier des Beaux-Arts mais aussi entre le centre et le quartier de la gare. Il a également permis une redynamisation des faubourgs et va contribuer à leur renouvellement urbain prochain.

5/ ANTIGONE/RIVES DU LEZ: de l'arrêt Antigone à l'arrêt Moularès.

Quartiers construits dans les années 80/90, Antigone et Consuls de Mer ont été pensés comme une extension du centre-ville vers la mer et vers le Lez.

L'enjeu du passage du tramway était ici de créer des liens avec le centre historique et ainsi d'intégrer ces nouveaux quartiers au reste de la ville. Le quartier Antigone, pensé comme le prolongement du centre permet ainsi des continuités piétonne jusqu'aux rives du

Lez. Le passage du tramway permet également d'intégrer une nouvelle population. En passant en limite, le tramway permet de créer des liens entre des quartiers de différentes époques.

6/ NOUVEAUX QUARTIERS : de l'arrêt Moularès à l'arrêt Odysseum.

Comme pour Malbosc, ici le tramway trace tout droit, en attente d'une urbanisation à venir. L'enjeu à long terme pour cette section est de rejoindre l'aéroport et peut être un jour la mer. En attendant, le tramway rejoint Odysseum, ville du XXI ème siècle.

Petit à petit, les nouveaux quartiers viennent se greffer contre la ligne de tramway. À l'inverse de Malbosc cette fois-ci, la relation entre l'arrêt de tramway et le quartier est réellement pensée. Ainsi les quartiers J.Cœur et Richter sont ouverts sur l'arrêt de tramway et une réelle centralité s'est créée, avec des commerces, un espace public et des services.

CONCLUSION

Si le tracé de la première ligne de tramway de Montpellier est le résultat d'une adaptation, d'une prise en compte de données géographiques (relief, cours d'eau, ...), sociales (offrir le droit à la mobilité d'abord aux plus démunis, aux captifs, ...) et économiques de la ville existante, aujourd'hui, c'est lui qui réorganise la ville. Appuyé par des documents d'urbanisme comme le SCOT l'urbanisation est mise en cohérence avec la desserte par les transports en commun afin de préserver l'environnement et d'assurer un développement durable de l'agglomération montpelliéraine.

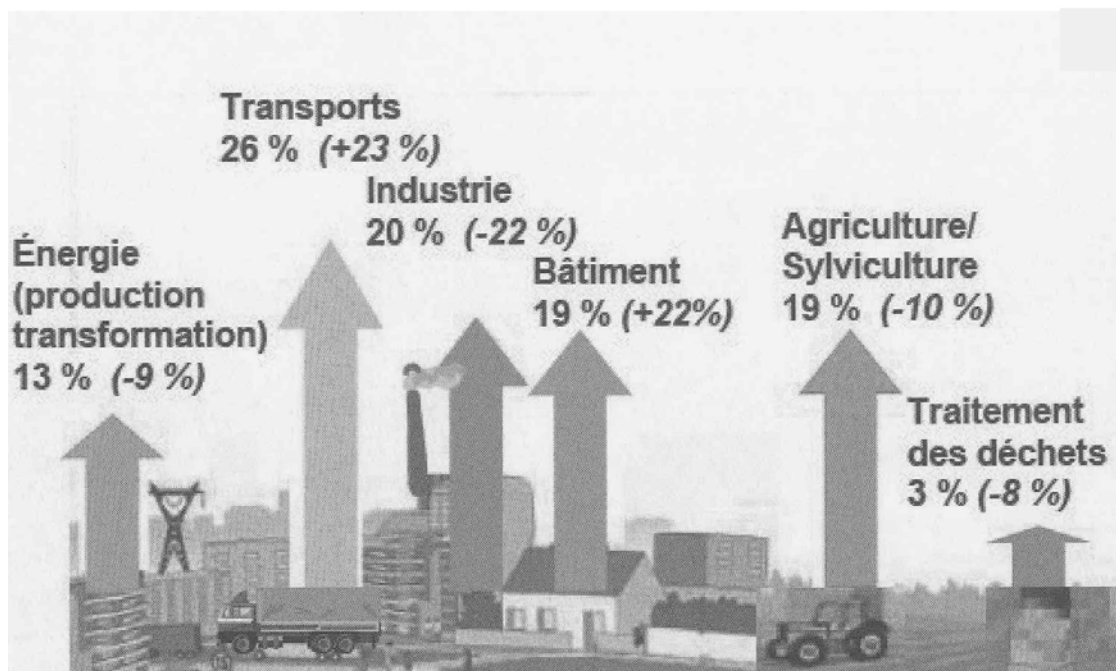
La ligne 1 est aujourd'hui concernée par un grand nombre de projets urbains entamés sur la ville de Montpellier. La densification de l'habitat mais aussi la création de bureaux, de commerces et d'équipements autour de la ligne et plus particulièrement des arrêts, se poursuivent. Autant dans les zones d'urbanisation nouvelles, avec la création de ZAC en relation directe avec le tramway (Parc Marianne, Jacques Cœur, ...) que dans les quartiers anciens où la rénovation urbaine passe aussi par une densification (St Charles, St Roch, ...). Cette politique d'aménagement semble également être appliquée le long de la ligne 2 de tramway ouverte depuis 2006. Si cette tendance se poursuit, on peut se demander à quoi ressemblera la ville, à terme, avec ses quatre (voir cinq) lignes de tramway. Est la fin de la ville automobile, le retour de la ville du transport en commun ?

ANNEXES

(1) - « **Trente glorieuses** » : période de forte croissance et de plein-emploi en France entre 1945 et 1973 (c'est à Jean Fourastié, professeur au Conservatoire national des arts et métiers que l'on doit cette expression).

(2) – **L'Hérault magazine**, décembre 2007.

(3) - Source de **l'Observatoire de l'énergie**, 2007



Les annales de la recherche urbaine septembre 2007 n°103

(4) - **Gaz à effet de serre (GES)** : l'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est à l'origine du réchauffement climatique. Leurs concentrations sont aujourd'hui telles que le processus de réchauffement et d'élévation du niveau de la mer sont engagés pour plus d'un millénaire. La valeur moyenne de cette augmentation devrait être comprise entre +1,8 et +4 °C par rapport à la période 1980-1999.

(5) - **Ville durable** : ville qui initie une ou plusieurs dynamiques de développement durable. Elle est d'abord un cadre où prennent sens des projets collectifs. Cette démarche pose des questions politiques et éthiques, relatives au développement humain planétaire et à l'héritage qui sera légué aux générations futures. (site du Ministère de l'écologie et du développement).

(6) – **Modes de déplacements dit « doux »** : ce sont les déplacements, en milieu urbain, les moins polluants (dans une logique de réduction des GES). On retrouve dans l'ordre : la marche à pied, le vélo, les transports en commun (bus, tramway, train, métro) puis le covoiturage.

(7) - **L.A.U.R.E** : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

la L.A.U.R.E de 1996 modifie le contenu et les modalités du PDU, créée par la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) de 1982. Son objectif principal est la réduction de l'usage de la voiture particulière au profit des transports publics, de la marche et du vélo. La LOTI est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transports. Elle a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité (l'organisation des transports relevant de la responsabilité des communes depuis les lois de décentralisation de 1982/1983).

(8) - **Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)** : du 13 décembre 2000 est l'aboutissement d'un débat national lancé en 1999 ayant pour thème « habiter, se déplacer, ... vivre la ville » qui a fait ressortir la nécessité d'une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable. L'objectif de cette loi consiste à offrir aux décideurs publics un cadre juridique rénové ainsi que des alternatives permettant d'envisager un développement autre que celui proposé et mis en œuvre ces dernières décennies. Elle organise la cohérence entre urbanisme, transport et habitat. Le PDU devient un outil de planification au service d'une politique globale de mobilité.

(9) - **Schéma de COhérence Territoriale (SCOT)** : document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupement de communes, les organisations fondamentales du territoire afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Instauré par la loi SRU, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, et de déplacements. Document d'aménagement s'étendant sur les moyen et long termes (généralement 15 à 20 ans), héritier des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), le SCOT vise la même organisation et mise en valeur du patrimoine naturel et du bâti. Élaboré par un ou plusieurs EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale), il doit couvrir un territoire continu et sans enclaves.

(11) - **Communauté de l'Agglomération de Montpellier** : C'est d'abord le District de Montpellier, créé en 1965 autour de 12 communes, puis élargi progressivement à 15 qui le 1^{er} août 2001 devient la Communauté d'Agglomération. Cette dernière s'organise autour d'un projet global et concerté de développement durable. En regroupant leurs compétences et leurs moyens, les collectivités évitent toute croissance anarchique, et protègent l'environnement. Avec 31 communes, la Communauté d'Agglomération de Montpellier participe au vaste mouvement de regroupement communal, urbain et périurbain que l'on retrouve à travers toute la France. Ce regroupement, initié par les lois de décentralisation et complété par les lois Chevènement (loi de renforcement et de simplification de la coopération intercommunale) du 12 juillet 1999 et Voynet (loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire) du 5 juin 1999, traduit la volonté de l'Etat :

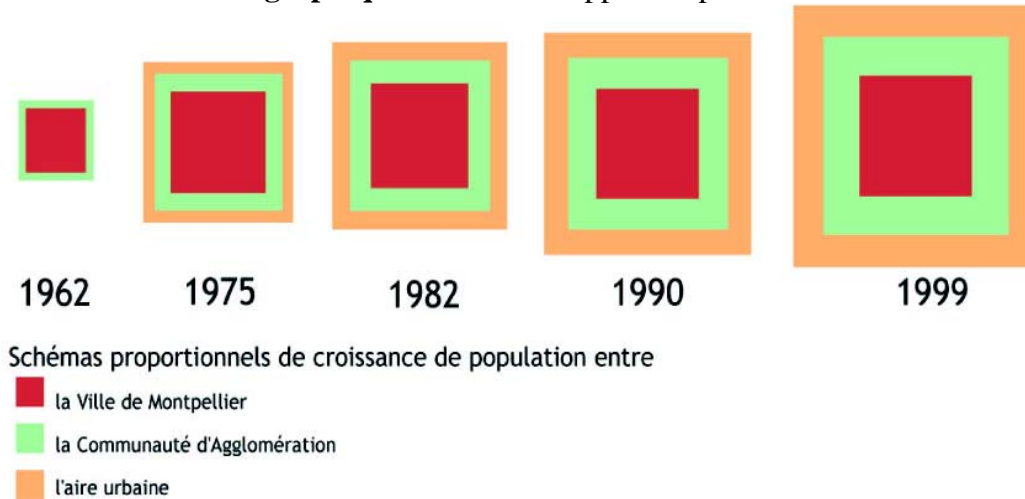
- De structurer le territoire en prenant en compte la réalité de l'organisation urbaine de la France.

- D'octroyer plus de pouvoir et d'autonomie aux collectivités sur certaines compétences afin d'assurer un service local plus efficace et proche des habitants.

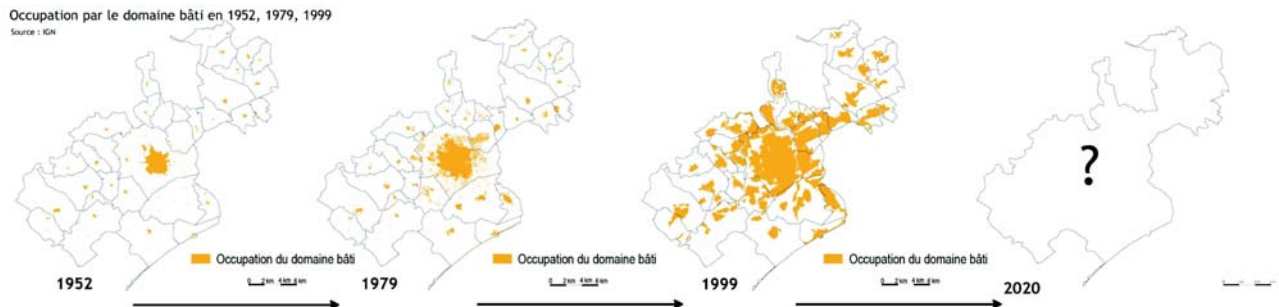
- De traiter les déséquilibres entre communes à l'intérieur des aires urbaines.

- De permettre un rassemblement de communes pour mutualiser les frais de fonctionnement et d'investissement.
- D'offrir un cadre à l'action publique définissant quand cela est nécessaire le cadre communal.

(12) - **Croissance démographique** : extrait du rapport de présentation du SCOT.



(13) – **Étalement urbain** : évolution du bâti depuis 1952, extrait du SCOT.



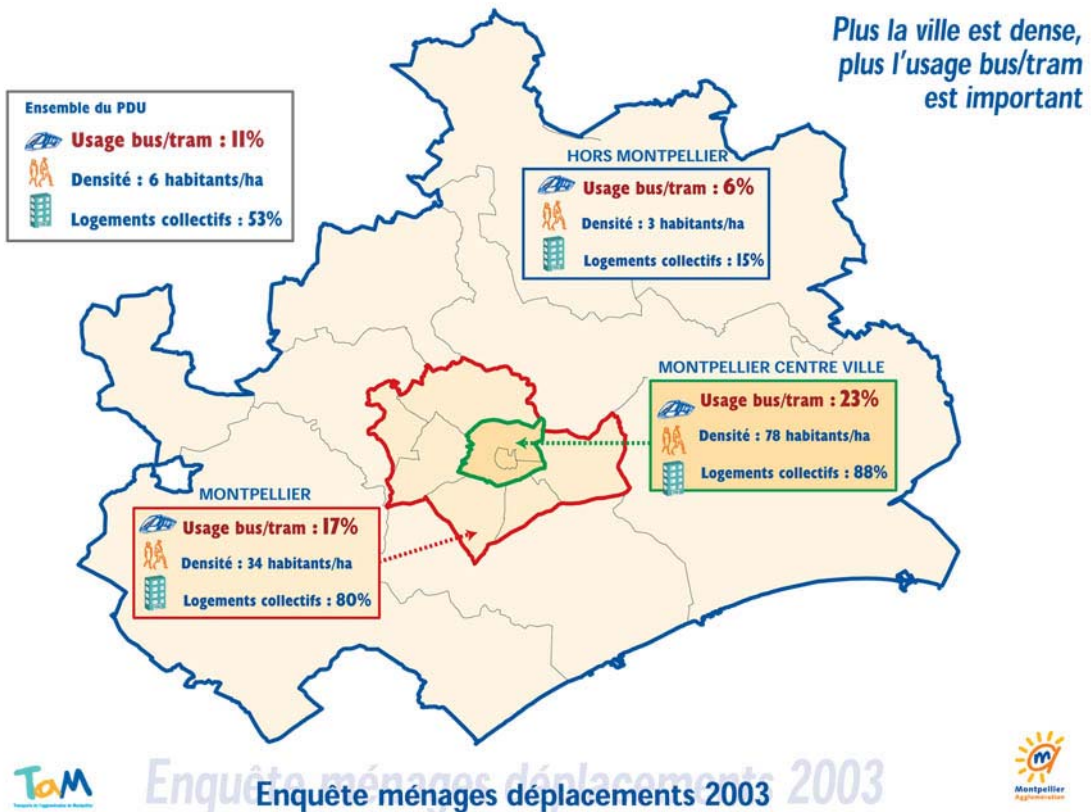
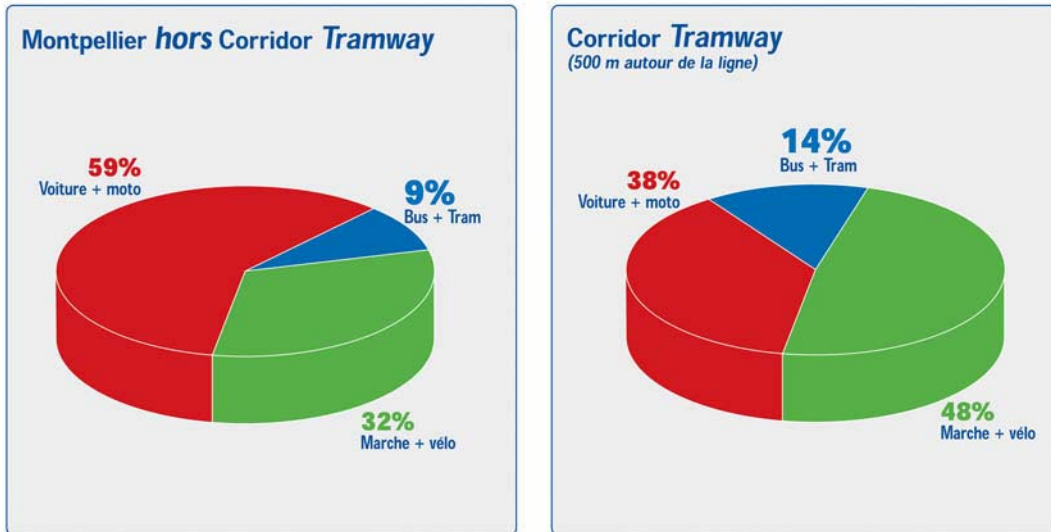
(14) - **1992** : « Sommet de Rio » dit Sommet de la Terre, signé par 163 pays.

(15) - **Écomobilité** : concept qui consiste à combiner l'ensemble des modes de déplacements mis à la disposition des citoyens, en favorisant principalement les modes de déplacement « doux ».

(16)- **La ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté est une zone dans laquelle "une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation, décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement ou l'équipement des terrains (...) en vue de les céder (...) ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés" (art. L. 311-1 du code de l'urbanisme).

(17)- Enquête ménage déplacement 2003.

Dans le corridor du Tramway, l'usage de la voiture est minoritaire



(18)- **GPV** : Le grand projet de ville est totalement intégré au contrat de ville (cadre politique de la ville) qu'il vient renforcer afin d'obtenir un effet de masse susceptible d'améliorer effectivement les conditions de vie des habitants et de marquer en profondeur, de manière durable, la transformation d'image et la perception du quartier.

Son objectif est de mettre en œuvre des opérations de renouvellement urbain dans le but d'amplifier et d'ancrer dans la durée le projet social et économique conduit dans le cadre du contrat de ville; ceci en cherchant à traiter les causes socio-économiques de la marginalisation des quartiers dits "en difficulté" tout en transformant leur image et leur statut au sein de l'agglomération afin de mettre un terme à la considération du quartier comme quartier à part, distinct du reste de l'agglomération.

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

- B.Secchi**, « Première leçon d'urbanisme » (Prima lezione di urbanistica)
Edition Parenthèses, Marseille 2000.
- **S.Descat, E.Monin, D.Siret**, « La ville durable au risque de l'histoire », Edition de l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, 2006, 190 pages.
 - **Jean-Pierre Tétard**, « La nécessaire reconquête du projet urbain », Edition L'harmattan, Paris, 2002, 250 pages.
 - **L.Vodoz, B.Pfister Giauque, C.Jemelin**, « Les territoires de la mobilité, l'aire du temps », Lausanne, 2004, 383pages.
 - **CERTU-ADEME**, « Plan de déplacements urbains » Mutations urbaines à l'origine des nuisances et dépenses énergétiques, St Berthevin, 1999, 300pages
 - **ADEME, CERTU, DTT, Gart**, « Bilan des PDU DE 1996 à 2001. De la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains », Edition TEC & DOC, St Berthevin, 2002, 300 pages.
 - **C.Lacour, A.Delamarre, M.Thoin**, « 40 ans d'aménagement du territoire », Edition La documentation française, Paris 2005,153pages.
 - **M.Bonnet, P.Aubertel**, « La ville aux limites de la mobilité », Presse Universitaire de France, Paris 2006, 316 pages.
 - **R.Allain**, « Morphologie urbaine, Géographie, aménagement et architecture de la ville », Edition Armand Colin, Paris 2005, 254 pages.

PERIODIQUES

- **Archi crée n° 286**, « L'effet tramway, premier bilan d'une renaissance », **H.Belmessous**, décembre/janvier 1999.
- **Les annales de la recherche urbaine n°103**, « La ville dans la transition énergétique », **A.Querrien, M-F.Mattei**, (pp 2à16), septembre 2007.
- **Les annales de la recherche urbaine n°103**, « La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules », **M-H.Massot, J-P.Orfeuill**, (pp 19à28), septembre 2007.

- **Les annales de la recherche urbaine n°103**, « La réduction des consommations énergétiques dans les transports urbains exige une politique foncière active », **B.Lefevre, P-N.Giraud**, (pp 43à52), septembre 2007
- **Territoires**, « Maîtriser le sol pour maîtriser son territoire », **R.Cazajous**, (pp 8à10), septembre 2007.
- **Traits urbains n° 5**, dossier « Montpellier, entre ville et territoire », **J.Audouin**, (pp 12à 23) , mars 2006.
- **Traits urbains n° 7**, « Le tramway redéfinit l'urbanisme niçois», **M.Bovas**, (pp 35à38) , mai 2006.
- **Urbanisme n° 315**, Dossier éditorial « l'urbanisme du tramway », novembre /décembre 2000, (pp 62à84).
- **Urbanisme n° 356**, « Pour des aménagements d'anticipation », J-P Charbonneau, octobre 2007.

DIVERS

- **Documents du SCOT de Montpellier Agglomération** : rapport de présentation, PADD et DOG).
- **TAM, Enquête ménage** : réalisée sur les 48 communes du PDU.
- **Inauguration de la 1^{er} tranche du quartier Malbosc**, Mercredi 22 septembre 2004, Ville de Montpellier.
- **Dossier de presse « Montpellier c'est pour la vie »**, janvier 1994, SERM.

SITES INTERNET

- **Site de la ville de Montpellier** : www.montpellier.fr
- **Site de l'Agglomération de Montpellier** : www.montpellier-agglo.com
- **ADEME/Energies Cités** : www.energie-cités.eu

