

« De mémoire de ville » à Montpellier

Une balade dans la « ville d'aujourd'hui » qui s'appuie sur la présentation de cartes postales et photos anciennes pour mettre en relief ses transformations et mutations.

Du Corum au parking Saint Roch.

La ville est en perpétuelle reconstruction. Ses mutations et transformations sont liées à l'évolution de la société et de la vie urbaine : augmentation de la population, multiplication des déplacements, évolution des usages, création de nouveaux équipements (culturels, commerciaux ...), de nouveaux logements...
en lien avec les préoccupations environnementales du moment.

Cette balade propose un cheminement à proximité de la voie ferrée. L'arrivée du chemin de fer au XIXe siècle a profondément modifié le paysage urbain. En 1839 est inaugurée la première ligne de chemin de fer Montpellier-Sète, la deuxième ligne ferroviaire de France. En 1844, une nouvelle gare est construite [Charles Didion ingénieur] pour la ligne Montpellier-Nîmes qui répond à la nécessité de transporter le charbon des mines de la Grand-Combe vers le port de «Cette».

La construction de cet ouvrage va créer une «coupure» qui sera déterminante dans le développement de la ville.

Cette frange urbaine a connu de nombreuses mutations que nous allons explorer. La balade n'est pas chronologique.



Le jardin des potiers

Lors des travaux du tramway, les fouilles réalisées entre 1999 et 2001 ont permis d'intéressantes découvertes à proximité du Corum. Les vestiges de l'église du Saint-Esprit (XIII^e siècle) étape des pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle ont été mis à jour de même que les restes de la porte du Pila-Saint-Gély (XIV^e siècle). Dès le moyen âge le site est occupé par des ateliers de potiers dont les fours ont été dégagés.



CAUE 34

Le jardin des potiers

Le Corum

Année de construction : 1987-1990

Architecte : Claude Vasconi

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Montpellier, SERM

Surface : 67 000 m²

Programme :

- 1 opéra de 2000 places l'Opéra Berlioz
- 2 salles de congrès (800 et 300 places) l'auditorium Pasteur et l'auditorium Einstein
- surfaces d'exposition (4 000 m²)
- salons de restauration
- locaux de répétition
- un ensemble commercial
- locaux administratifs

Le Corum est le palais des congrès de la ville de Montpellier. Il accueille l'Opéra Berlioz, un des deux lieux de résidence de l'Opéra et orchestre national de Montpellier avec le théâtre de la Comédie.

*«Le Corum ne pouvait pas être déposé sur l'Esplanade. Il devait la pousser un peu plus loin, la prolonger en belvédère public.»**

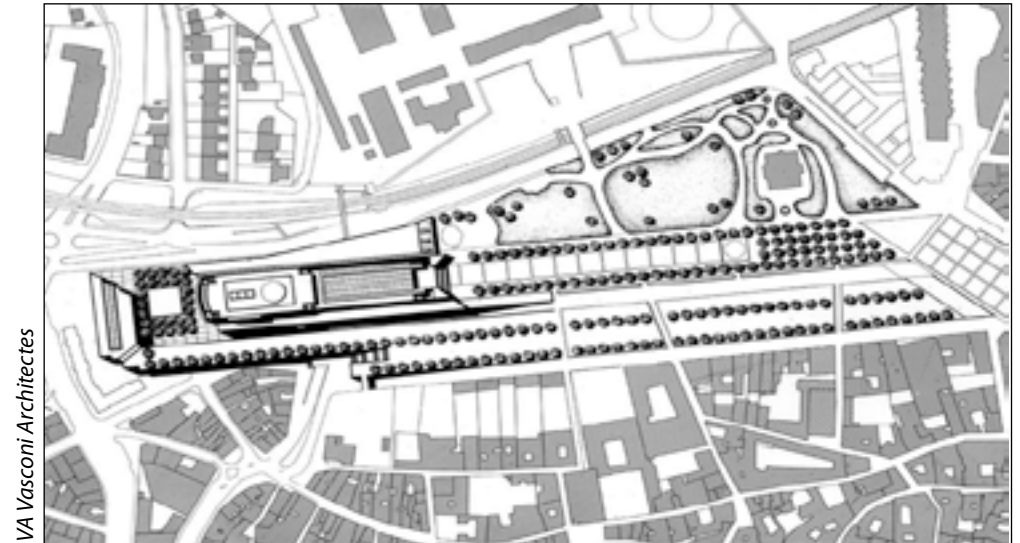
Pour cela, Claude Vasconi va utiliser la différence de 20 m de hauteur qui existe alors entre l'Esplanade et la route de Nîmes pour faire du toit du Corum un espace public. Au bout du bâtiment, le salon du Belvédère domine la route de Nîmes.

La pierre utilisée pour ce bâtiment tout en longueur (190 m de long, de 50 à 70 m de large) est un granit rose de Finlande, appelé «carmen red». Pour la lumière, Claude Vasconi décide de s'appuyer, en partie, sur le travail mené dans les profondeurs des Halles parisiennes.

Il dote le bâtiment de grandes failles de lumière, situées entre les salles et les bas-côtés, et de grandes verrières qui peuvent coulisser et venir jeter la lumière depuis le sommet jusqu'au niveau le plus bas de l'édifice.

*«J'aime me dire que le hall n'est pas éclairé artificiellement.»**

* Claude Vasconi



VA Vasconi Architectes

Au pied du Corum se trouve un des principaux arrêts de transports en commun de la ville desservi par trois des quatre lignes du tramway et plusieurs lignes de bus.

La salle Berlioz

La proximité de la voie ferrée et d'autres voies de circulation a nécessité un traitement acoustique particulier : la salle Berlioz et la scène reposent sur un système antivibratile constitué de boîtes à ressorts.

Le plafond mobile, composé de panneaux de bois de 50 mm d'épaisseur, se déplace verticalement, s'arrête à 3 hauteurs qui correspondent aux 3 volumes souhaités (relevé pour les concerts, position basse pour les opéras, position intermédiaire pour les ballets.)



Source : Midi Libre



Source : Midi Libre

Emplacement de l'Hôtel Crowne Plaza

En 2006 est achevé le **viaduc routier dit «Loubat»**, reliant l'allée de la Citadelle (le long du Corum) à l'avenue de Nîmes, en passant au-dessus du carrefour du Corum.

L'ouvrage porte le nom d'Alphonse Loubat [15 juin 1799 - 10 septembre 1866] qui est considéré comme l'inventeur du tramway.



Source : site SCAU architectes

Hôtel Crowne Plaza

Année de construction : 2011

Architectes : Luc Delamain, Michel Macary

Maîtrise d'ouvrage : PRAGMA (34)

Programme : hôtel

Hôtel 4 étoiles à proximité immédiate du Corum et qui a pour but principal d'accueillir les congressistes et autres hommes et femmes d'affaires. Sa capacité d'accueil : 142 chambres, 4 suites, un restaurant, un bar, une piscine, des salles de conférence, un stationnement privé.

Ouvert le 30 mai 2011, le projet a connu un important retard à cause du terrain où il se situe : lors du terrassement, des vestiges de la Citadelle ont été mis à jour.

Un accès direct par une passerelle franchissant la voie ferrée le relie au Corum.

La Citadelle

La Citadelle de Montpellier est une ancienne place forte située au cœur même du centre historique proche de l'esplanade. Elle a été construite entre 1624 et 1627, sur ordre du roi Louis XIII, pour surveiller la ville après plusieurs révoltes. Devenue la caserne Joffre à la fin du XIXe siècle, elle accueille depuis 1947 un établissement de prestige : le lycée et collège Joffre.



Le jardin du Champ de Mars en 1906, actuellement l'esplanade

Balade à Montpellier • « De mémoire de ville »



L'entrée de la caserne en 1914

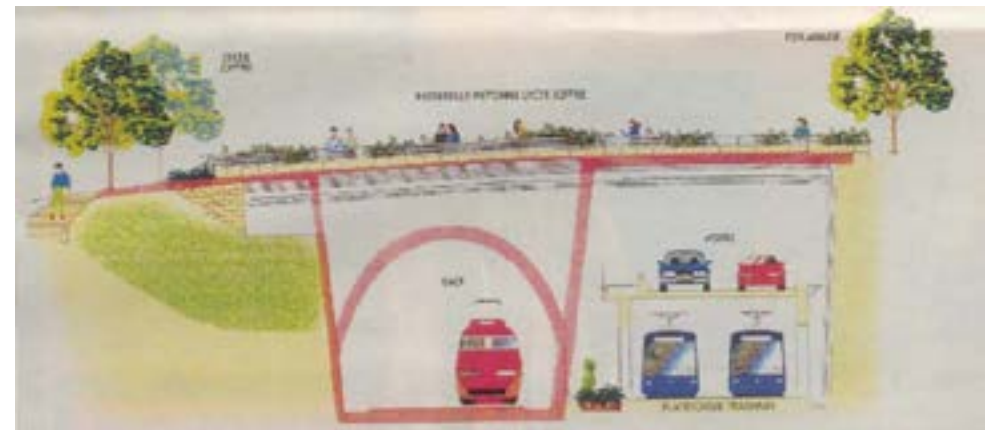


L'accès au lycée Joffre avant 2000

Source Wikipédia



La faille créée par la voie ferrée, vue depuis la passerelle Auguste Comte vers la cité scolaire Joffre [la passerelle a été réalisée en 2000 par Antoine Garcia-Diaz, architecte]



Coupe montrant la juxtaposition de la voie ferrée, des voies automobiles et du tram

Source : Montpellier votre ville, N°238, avril 2000

Le kiosque Bosc

Année de construction : 1927

Architecte : Marcel Bernard

Fonction : kiosque à musique

«Voici un kiosque à musique qui va vous changer un peu de ceux édifiés à l'aide de colonnes en fer forgé, de zinc et ornés de grandes guirlandes dorées caractéristiques du Second Empire ou de la Troisième République...

Situé à Montpellier, sur l'Esplanade Charles de Gaulle, ce kiosque dessiné par l'architecte municipal Marcel Bernard fut inauguré le 2 mai 1927 devant 25.000 personnes, et surtout devant toutes les autorités municipales et militaires. Il fut offert à la ville par Auguste Bosc (1868-1945), un compositeur, chef d'orchestre et éditeur de musique, qui avait bénéficié d'une bourse de Montpellier, sa ville natale, pour suivre des études au conservatoire de Paris. C'était une marque de reconnaissance à sa ville bienfaitrice qui lui avait permis de devenir chef d'orchestre de l'Elysée Montmartre et du moulin de la Galette.

Cette construction représente une étape importante dans l'histoire de l'architecture de Montpellier puisqu'il fut le premier édifice construit en béton armé. Malheureusement, elle est un peu à l'abandon...

Fabrice Bertrand, Patrimoines et souvenirs de Montpellier

[page facebook]

Sur le soubassement, 4 colonnes étré sillonnées par un cercle de béton soutiennent une dalle de couverture largement débordante. Ce cercle pouvait recevoir rideaux et éclairages. Tout autour du soubassement, se trouvaient un bassin, des jets d'eau, des dauphins en céramique bleue commandés à Josep Llorens Artigas (céramiste ayant travaillé pour Picasso).

Cet édifice est propriété de la commune.

Marcel Bernard (1894-1981), a conçu d'autres bâtiments à Montpellier : l'institut de chimie avec Edmond Leenhardt (1931-34), la faculté de lettres, la cité universitaire des Arceaux (1930-34), la colonne d'équilibrage Saint Eloi ...

Le kiosque Bosc, la cité U des Arceaux, l'institut de Chimie et la colonne d'équilibrage ont été labélisés patrimoine du XXe siècle en décembre 2015.



En 1933

Le jardin du champ de Mars

Année de création : ouvert en 1900

Architecte : architecte paysagiste Édouard André

Ouvert au public depuis 1900, le parc d'une superficie de 35 000 m² fut aménagé par l'architecte paysagiste de la fin du XIXe siècle, Édouard André (1840-1911) également concepteur du parc Montsouris et du parc des Buttes-Chaumont à Paris.

Le jardin était le champ de Mars de la ville, utilisé pour l'entraînement des militaires.

Allées curvilignes, pièce d'eau centrale, cascade témoignent de la conception typique du XIXe-début XXe siècle de ce jardin ayant pour fonction essentielle la promenade et la découverte des éléments qui le composent : présence d'eau, végétations recherchées. Une aire de jeu sur le thème de la musique a été réalisée en 2008.

Arbres remarquables : plaqueminier (*dospyros lotus*), marronnier rouge (*aesculus × carnea*), podocarpus (*podocarpus macrophyllus*), palmier nain (*chamaerops humilis*), arbre aux 40 écus (*ginkgo biloba*), palmier bleu (*erythea arnata*), érable negundo (*acer negundo*), sterculia à feuilles de platane (*sterculae platanifolia*), sterculia à feuilles d'érable (*sterculea acerblia*), chêne à feuilles de châtaignier (*quercus castaneaefola*), chêne écarlate (*quercus coccinea*), marronnier d'Inde (*aesculus hippocastanum*), chêne chevelu (*quercus cerris*), magnolia grandiflora, grenadier (*punica granatum*), chêne d'Espagne (*quercus hispanica lucombeana*), noisetier de Byzance (*corylus colurna*), cèdre de l'Himalaya (*cedrus deodara*), cèdre de l'Atlas (*cedrus atlantica*), calocedrus (*calocedrus decurens*), platane (*platanus × hispanicus*).



Le Monument aux Morts de toutes les guerres (14-18 39-45)

Année de construction : 1923

Architectes : M. Février

Matériaux : Pierre

Prix : 30 000 francs

Subvention commune : 30 000 francs

25000 francs pour le monument.

puis 5000 francs supplémentaires en 1924 pour la réalisation des plaques nominatives.

Le 18 novembre 1918, le Conseil municipal de Montpellier décida d'élever un Monument à ses soldats morts pour la France. L'emplacement est choisi définitivement le 28 décembre 1921 ; des crédits supplémentaires sont votés en août 1922, et l'édifice est inauguré le 6 mai 1923, en plein cœur du jardin de l'Esplanade.

MONUMENT À COLONNES

Conçu en forme d'hémicycle, traité à l'antique, de style corinthien, il porte tout le long de la corniche, le nom des principales batailles de la Grande Guerre : Noyon, Vervins, Aisne, Rozelieures, Orient, Champagne, La Somme, Verdun, La Marne, L'Yser, Argonne, Alsace, Dardanelles, Coucy-le-Château, Syrie, Hartmann. Au-dessus du bandeau traditionnel : «Montpellier à ses enfants morts pour la France». Les mots «Honneur» et «Patrie» ornent les piliers extérieurs.

Ce monument reprend une vieille tradition de l'architecture chrétienne, celle de la crypte : tout le sous-sol est occupé par un déambulatoire auquel on accède par quelques marches, et où le visiteur, ainsi retiré, peut lire l'impressionnante liste des enfants de Montpellier morts pour la France.

Les dates du second conflit mondial, le souvenir des morts pour la France lors de la guerre d'Algérie et des combats de Tunisie et du Maroc 1952 – 1962, ainsi qu'un hommage aux harkis et autres membres des formations supplétives, y ont été ajoutés au fil du siècle.

Ce monument, mis en scène dans la composition du jardin du Champs de Mars, a été déplacé à l'extrémité Est de celui-ci, derrière le Pavillon populaire, en 1993 suite à la construction du Corum.

Source : cimetières de Montpellier



Le Monument aux Morts, visible depuis le lac du jardin



Le Monument aux « soldats de l'ombre »

Année de construction : 1945-47

Architecte : Marcel Bernard

Sculpture de Pierre Nocca

Dédié aux soldats de l'ombre, connus ou inconnus qui se sont battus pour la liberté, il se situe derrière la pavillon du musée Fabre.

Cet individu pieds et poings liés coincé entre 2 grands blocs de pierre, est une allégorie de la guerre dont les 2 camps écrasent le peuple.

On y voit 2 autres sculptures allégoriques sur les ailes du monument. Un homme à genoux attachés par les poignets rappelle la torture et un homme soutenant un blessé évoque l'entraide et le soutien des opprimés entre-eux.

Devant le monument une urne est enfouie sous une plaque de verre.

La plaque précise : « Cette urne contient des cendres humaines et de terre mêlées recueillies dans les fosses communes du camp d'extermination nazi d'Auschwitz-Birkenau le 23 juin 1993 ».



Le Monument aux Morts de toutes les guerres dans son site initial



Pavillon du musée Fabre

Année de construction : 1892

Architecte : Léopold Carlier

Première fonction du bâtiment : accueil des associations d'étudiants en médecine et droit

Autrefois dénommé «Pavillon Populaire» (inscription qui demeure sur le fronton de l'édifice) ou «Le Cercle des étudiants» ce bâtiment se nomme aujourd'hui «Pavillon du musée Fabre».

Il est construit en 1891 à l'emplacement d'un théâtre provisoire en bois bâti en cinquante neuf jours sur les plans de l'architecte Carlier, incendié en 1889.

À la fin du XIXe siècle, Montpellier est une ville universitaire réputée fameuse pour ses facultés de droit et de médecine. L'architecte de la ville Léopold Carlier a conçu des locaux destinés à recevoir les associations d'étudiants.

«Le Cercle des étudiants» se compose ainsi d'une salle des fêtes, de bureaux, de bibliothèques, d'une salle de conférence, d'une salle de gymnastique, et d'hydrothérapie et d'une salle de billard (sur une surface assez restreinte de 650 m²). De célèbres peintres montpelliérains décorèrent nombre de ces salles.

En 1905, à la suite de difficultés financières «le Cercle des étudiants» est racheté par la ville. Dans la logique de son ancienne fonction ce bâtiment est utilisé par des associations. Le nom de Pavillon Populaire apparaît à ce moment là.

Jusqu'en 1991, date de sa rénovation par l'architecte François Pin, le Pavillon Populaire sera le siège de nombreuses manifestations (victoire du Front Populaire en 1936, la fin des deux guerres mondiales, manifestations vigneronnes dans les années 1970..etc.).

Cet édifice est aujourd'hui au centre de la vie culturelle montpelliéraine : il abrite désormais les expositions temporaires du Musée Fabre et est notamment consacré à des expositions de photographies.



Le théâtre provisoire en bois, à l'emplacement de l'actuel pavillon du musée Fabre



LA FAÇADE :

Léopold Carlier conçoit un édifice surélevé au style néo-renaissance, dans l'esprit de l'éclectisme du XIX^e siècle. Le bâtiment est rigoureusement symétrique, composé d'un corps central et de deux ailes latérales identiques. Il est marqué par une présence de vides importants notamment au rez-de-chaussée, ce qui lui confère une certaine légèreté.

Les trois ouvertures centrales du rez de chaussée (surmontées par des arcs en plein cintre) sont encadrées par un portique en pierre scandé par des colonnes. Deux ouvertures cintrées (anse de panier) se situent au centre de chaque aile. Au milieu de la partie haute, la largeur de la baie centrale reprend la mesure de l'entre-axe des colonnes du portique en affirmant les principes de composition de tradition classique. La baie est surmontée par un fronton sculpté qui encadre le nom du bâtiment. Deux oculi accompagnent l'ouverture d'un côté et de l'autre.

La pierre sur l'enduit dessine la façade : le soubassement, les encadrements des ouvertures, les chaînes d'angle, la corniche... Des éléments de décor horizontaux jouent avec les lignes verticales des jambages des baies. En découpant la façade en carreaux, on retrouve la mesure, la dimension (esprit renaissance).



Le cercle dit mess des officiers/Office du Tourisme

Année de construction : 1896

Architecte : inconnu

Première fonction du bâtiment : réunion des officiers

Inventaire général du patrimoine culturel

L'Office du Tourisme a été le cercle dit mess des officiers.

Histoire : le bâtiment actuel a été élevé en 1896 à l'emplacement du café du Pavillon ou de la Rotonde construit en 1807, devenu propriété de l'état en 1876 et reconstruit l'année suivante. La Réunion des officiers est propriété de la ville de Montpellier depuis la convention de 1877 cédant à la commune le terrain de l'ancien champ de Mars, en échange de terrains à proximité de la ville.

De plan rectangulaire, sur un seul niveau, le bâtiment s'ouvre en une succession de larges baies ornées d'une agrafe courbe.

Les pilastres d'angle laissent apparaître les belles volutes des chapiteaux composites, échappées de motifs végétaux où le chardon a pris la place de la traditionnelle feuille d'acanthé. **Unique à Montpellier, cette décoration annonce l'Art nouveau.**

L'entrée à l'office du tourisme se fait par la façade latérale.



Photo : Kempenar

Gare de Palavas (officiellement gare de l'Esplanade)

Années de construction : gare ->1870 / square de la gare de l'esplanade ->1881
Fermeture des lignes de la voie ferrée, 1968.

Années de démolition : gare en 1972 / square en 1974 avec le creusement du tunnel sous la Comédie

Architectes : Daussargues (agent voyer) et Fenouil (agent voyer)

Le train de Montpellier à Palavas était une des six lignes de la Compagnie des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault. Il circula dans l'Hérault, entre Montpellier et la station balnéaire de Palavas-les-Flots, du 6 mai 1872 au 31 octobre 1968.

La gare s'implante au fond de l'esplanade, à la place des latrines publiques et d'une statue d'Edouard Adam (inventeur de l'appareil de distillation). Cette statue, qui a transité par la place a été fondue à l'occasion de la 2ème guerre mondiale (récupération des métaux). Bâtie en pierre de taille et briques, elle était longue 22 mètres sur 16. Attenant à la gare il y avait un square, dit «le square de la gare de l'esplanade». La ligne comprend une seule voie qui passe au dessus de la ligne Montpellier-Nîmes. Son viaduc est l'ouvrage le plus important du réseau de l'Hérault (40 arches en pierre).



Photo : Frédéric Hébraud

Balade à Montpellier • « **De mémoire de ville** »

Le viaduc et la voie ferrée



Le square de la gare de Palavas



La tour «le Coliseum»

Année de conception : 1990

Architecte : inconnu

Programme : tour R+38 / Logements, Commerces et activités

Maître d'ouvrage : François Chassaing

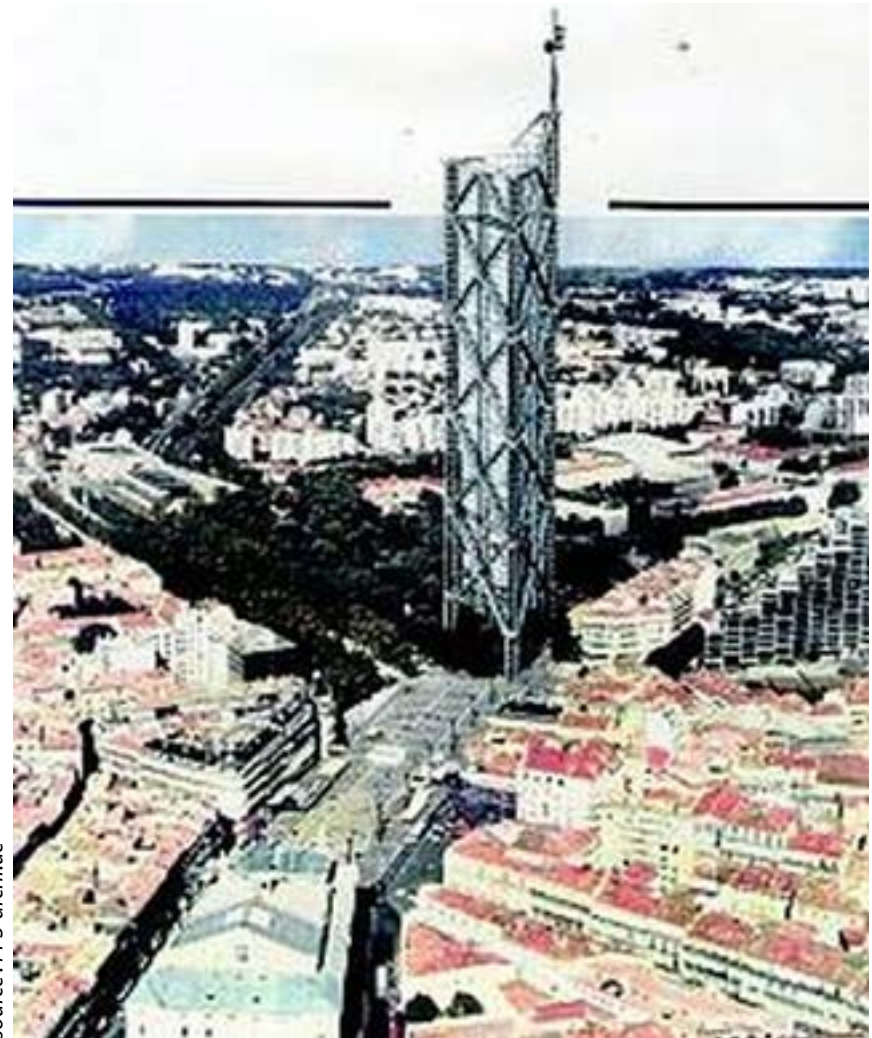
« Depuis les prémices d'une forte urbanisation dans la région, de nombreux projets ambitieux ont été proposés, mais le plus fou restait celui de la Tour Coliseum.

L'histoire commence au début des années 1990. Son promoteur n'était autre alors, que François Chassaing, le patron de la salle de concert *le Rockstore*. Son ambition était de construire une tour de 230 m de haut environ, qu'il aurait nommée *Le Coliseum* et qui se serait dressée en bout de place de la Comédie, répondant à l'Opéra Comédie, à l'endroit même où est installé aujourd'hui l'Office de Tourisme.

Le projet défendu par François Chassaing comportait des logements luxueux et un espace dédié au rock.

Un emplacement mal choisi, une hauteur non conforme à la servitude historique «Non altus Tollendi» défendant toute construction de dépasser la hauteur du Peyrou, une architecture trop ambitieuse et trop démesurée ont eu raison de ce projet dont le permis n'a jamais été accordé...»

source : PPS-archi.ue



source : PPS-archi.ue

La place de la Comédie et l'Opéra Comédie

«L'Opéra Comédie, un des monuments majeurs de la ville de Montpellier, a été inauguré le 1er octobre 1888. Il s'agit en fait du troisième théâtre construit sur ce même emplacement.

Le précédent avait été détruit dans la nuit du 6 au 7 avril 1881. Au cœur de la vie mondaine, un théâtre provisoire en bois fut bâti en cinquante neuf jours sur le jardin de l'Esplanade sur les plans de l'architecte Carlier.

Le plan du nouvel opéra s'apparente aux théâtres à l'Italienne. Ses plans ont été dressés par Joseph-Marie Cassien Bernard, un élève de Charles Garnier. On peut en effet distinguer dans son organisation interne quelques influences de son maître parisien. L'horloge monumentale fut réalisée par le sculpteur d'origine biterroise, grand prix de Rome, Antonin Injalbert. Les décors de façade sont pour la plupart dus au sculpteur Baussan, bien connu à Montpellier. Les parties latérales sont confiées à d'autres sculpteurs.»

*Fabrice Bertrand, Patrimoines et souvenirs de Montpellier
[page facebook]*



Le premier Opéra avant 1881



L'Opéra Comédie dans les années 60

Le Polygone

Année de construction : 1975

Architectes de la ZAC : Jean-Claude Deshons et Philippe Jaulmes

Programme : centre commercial

«L'urbanisme de dalle est la séparation totale des cheminements piétons et de la circulation automobile. Il s'agit d'un « éclatement » de la rue en plusieurs niveaux selon sa fonction utile : soit liaison dynamique entre parties à rejoindre, soit espace de flânerie quasi statique. On crée un sol « artificiel ».

On établit l'usage de deux ou trois niveaux distincts. En général, le(s) niveau(x) souterrain(s) pour les transports en commun, chemin de fer métropolitains traditionnellement enterrés auxquels on peut adjoindre les bus et taxis, et adjoindre les approvisionnements des magasins. Le niveau 0 (le sol naturel) est donné aux voitures particulières. La dalle est réservée aux habitants-piétons.»

Inauguré en 1975 sous le mandat de François Delmas, alors maire de la ville depuis 1959, le Polygone va amorcer le développement de la ville à l'Est .

Jusque là la ville se développait vers le Nord-Ouest avec les campus universitaires, les logements étudiants, les hopitaux, mais aussi des quartiers de villas.

Le Polygone, aux limites de la place de la Comédie, donnera le point de départ de l'urbanisation vers le Lez. Georges Frêche, maire de 1977 à 2004 réalisera le quartier Antigone dans le prolongement du centre commercial, à la fin des années 70.

C'est à la place du stade du Parc-à-Ballons que naît le Polygone. Témoin de la volonté de voir disparaître les derniers vestiges des champs militaires de l'époque, il en garde juste le nom, puisque celui-ci se nommait «le Polygone du génie militaire». En même temps que la construction du centre commercial, François Delmas fit creuser les premiers parkings souterrains de Montpellier.

Le Polygone répondait à l'ambition de la municipalité de construire un centre commercial moderne aux portes de l'Écusson.



«Historiquement il fut le plus grand centre commercial du Languedoc-Roussillon avec 120 boutiques sur 3 niveaux. Lors de son inauguration en 1975, le centre se développait sur 35 000 m² environ. Inauguré au sein de la ZAC du Polygone dont les architectes coordinateurs étaient Jean-Claude Deshons et Philippe Jaulmes, il constitue le point de départ de l'urbanisation de Montpellier vers l'Est. Le 23 avril 1996, la SOCRI inaugure un centre refait à neuf ainsi qu'un étage supplémentaire sur 12 000 m², portant la surface globale à près de 47 000 m². Le projet avait pris près d'un an de retard et coûté 100 millions de francs de plus que ce qui était prévu au motif d'une consolidation de structure non anticipée de 250 piliers de soutènement¹. Le chantier s'est échelonné sur près d'un an et demi. Cette extension-modernisation a été suivie par les architectes de l'agence Maurin & Nicolas Architectes. Coût travaux de l'extension-modernisation : 300 MFr H.T. BET Structures : THETA Ingénierie»

source : PPS-archi.ue

Source : Midi Libre



Le stade du Parc-à-Ballons



Le Polygone

Balade à Montpellier • « **De mémoire de ville** »



Source : Midi Libre

Chantier du Polygone



Chantier de la mairie Photo : Kempenar

L'ancien Hôtel de Ville

Année de conception : 1975

Architecte : Jean-Claude Deshons et Philippe Jaulmes

Programme : mairie

Maîtrise d'ouvrage : ville de Montpellier

L'ancien Hôtel de Ville de Montpellier a été construit entre 1974 et 1975 à la demande du maire François Delmas.

En 1969, le conseil municipal, présidé par François Delmas, vote la construction d'un nouveau bâtiment. Douze millions de francs sont budgétés, l'équivalent de douze millions d'euros actuels. L'Hôtel de Ville est inauguré en présence d'Albin Chalandon, ministre gaulliste et patron de l'UDR.

« Le choix de façades de verre réfléchissant l'arc-en-ciel des heures est une réussite que je crois assez exceptionnelle, moderne et classique à la fois. Je me rappelle avoir dit aux architectes que leur œuvre serait le pendant de celle de leurs prédécesseurs, édifiant ce chef-d'œuvre : le Peyrou ».

Source Wikipédia

La mairie ayant été déplacée, en 2013, ce bâtiment est actuellement inoccupé.

Le Triangle

Année de conception : 1978

Architecte : AUA

Programme : logements, hôtel, bureaux, galerie marchande

Maîtrise d'ouvrage : OCEFI

Le Triangle est la plus haute tour du centre-ville de Montpellier. Elle se repère facilement grâce à sa forme en escaliers qui lui donne une touche très originale.

C'est en 1973 qu'un concours d'architecture sera lancé en vue de la réalisation de ce bâtiment. Il comprend un bâtiment pyramidal de 18 niveaux dans lequel s'inscrit un hôtel Sofitel de 130 chambres sur 5 étages, deux restaurants, des salles de réunions pour un total de 7 000 m² ; 6 000 m² de bureaux et 4 500 m² de logements, un parking de 600 places, ainsi que deux galeries marchandes.

En 2004, une rénovation de la façade nord de l'immeuble a été entreprise.

source : PPS-archi.ue



Voie du tram surélevée

Le quai de Sauvage est devenu avenue Henri Frenay, voie des bus, puis du tram superposée à la voie de chemin de fer.



Source : Patrimoines et souvenirs de Montpellier [page facebook]



Voies des bus

Source :

La gare de Montpellier à travers le temps

Paul Génelot

Editions Espace Sud

Balade à Montpellier • « De mémoire de ville »



Avenue Henri Frenay, entre le Polygone et le pont de Lattes



source : PPS-archi.ue

'Vues de l'îlot Duguesclin (anciennement propriété de la SNCF), site du futur Plaza Comédie

Le Plaza Comédie

Année de construction : en projet

Architecte : Antoine Garcia-Diaz

Maître d'ouvrage : Groupe Socri Pragma

SAS Sogeprom Sud Réalisations

Surface : 10 841 m² SHON

Programme : Logements, commerces et activités

Les lauréats de ce projet (architectes et promoteurs) ont été dévoilés en février 2009.

Au programme, un immeuble BBC mixte :

- 63 logements sur 3 niveaux (35 logements aidés et 28 en libre accession) ;
- 5 650 m² de commerces sur 3 niveaux (côté rue Duguesclin et côté avenue Henri Frenay, le long du tramway) ;
- 139 places de stationnement (en R-1).

Ce projet s'inscrit dans plusieurs cadres :

- le renouvellement urbain le long de la voie ferrée, depuis l'entrée de la ville côté Castelnau-le-Lez jusqu'à la zone industrielle de Prés d'Arènes (ZAC de la Restanque) ;
- la volonté de redynamiser cet îlot en friche et les rues qui l'entourent, et permettre une circulation plus fluide entre le quartier de la Comédie et le quartier Gare ;
- l'accord entre la ville de Montpellier et le centre commercial Le Polygone pour compenser l'arrivée du centre commercial d'Odysseum.

source : PPS-archi.ue



Article paru dans Midi Libre le 8 juin 2015

Montpellier : le Plaza Comédie, l'un des projets phares du centre-ville, sera revu Karin Maouddj

Lancé il y a six ans, le programme qui mêlait logements et espaces commerciaux près de la gare, souffre de difficultés de commercialisation.

Ce devait être un projet très ambitieux. Un programme immobilier sur l'îlot Duguesclin (propriété de la SNCF) qui acterait le processus de réhabilitation du sud de l'Écusson. Lancé il y a six ans par le promoteur immobilier Pragma, pour la partie logements, et la Socri, propriétaire du Polygone, pour la partie commerces, Le Méditerranée, rebaptisé il y a plus d'un an Plaza Comédie, va être entièrement revu.

«Nous réfléchissons à une évolution du programme», confirme Jean-Christophe Rivière, directeur régional de Pragma. «La commercialisation se révèle compliquée», ajoute Nicolas Chambon, président de Socri gestion. Les deux partenaires se retrouvent cette semaine pour officiellement engager le travail de réécriture du projet.

«Trop de m² commerciaux» à proximité ou à l'extérieur de la ville

Signe des difficultés de la commercialisation, l'enseigne Casino, qui devait s'installer sur 1 200 m², menace de ne plus venir. «Ils (ses dirigeants, NDLR) n'ont pas finalisé de manière juridique leur départ. Mais nous trouverons des solutions, que ce soit avec eux ou d'autres», confirme, dans un langage mesuré, Nicolas Chambon. Pour lequel les difficultés actuelles pour attirer des enseignes viennent d'un trop plein de m² commerciaux sur d'autres quartiers. Particulièrement du côté de l'avenue Raymond-Dugrand.



Balade à Montpellier • « De mémoire de ville »

«Ce n'est pas un scoop que de dire que le centre-ville de Montpellier n'est pas en forme. Ce qui l'affaiblit un peu plus, ce sont aussi les projets en périphérie, qui refroidissent les candidats potentiels à une implantation autour de la Comédie.» D'autant que l'émergence du nouveau quartier Saint-Roch, sur le site de la gare, amène lui aussi son lot de m² commerciaux.

«Ils vont repartir de zéro, sur un tout autre projet»

Du côté de Pragma, on explique que la vente des logements avait atteint un niveau correct. «Environ 70 % des logements ont été vendus», précise son directeur régional. Le programme avait obtenu le permis de construire. Selon nos informations, les deux partenaires devraient ne pas donner suite à cette autorisation municipale. «Ils vont repartir de zéro, sur un tout autre projet», croit savoir un interlocuteur au fait de ce dossier. Une nouvelle demande de permis de construire pourrait être déposée dans la foulée.

Le promoteur montpelliérain, qui à l'époque présentait ce projet comme «le symbole de ce que l'on peut réaliser sur un espace central aussi urbanisé», a déjà engagé d'importants fonds pour le faire émerger. Selon nos informations, décision aurait été prise d'arrêter les frais. «Ils ont mis énormément d'argent, dans les études notamment. Il est logique qu'ils ne veuillent plus continuer à dépenser sans assurances», commente un promoteur.

Gare de Montpellier

La première gare : la ligne de Sète

La première gare de Montpellier est construite comme terminus de la ligne de Montpellier à Sète. La société anonyme Compagnie de chemin de fer de Montpellier à Sète est fondée en juin 1838 et les travaux sont menés d'octobre 1837 à janvier 1839. Le voyage permet de rallier le port en 50 minutes, au lieu de 3 heures.

La gare se situait au niveau de l'actuel n° 28 de la rue du Grand-Saint-Jean, à environ 310 mètres à l'ouest de l'actuelle gare. L'implantation de la gare développe le quartier du faubourg de la Saunerie, au sud de l'Écusson.



La deuxième gare : la ligne de Nîmes

En 1844, une nouvelle gare est construite pour la ligne Montpellier-Nîmes. Les travaux de construction sont confiés à l'ingénieur des Ponts & Chaussées Charles Didion.

La gare est dotée d'une façade de style néoclassique* avec des colonnades grecques. La place de l'Embarcadère devant la gare reçoit un square en 1858, nommé square Planchon en 1910. Une marquise en fonte couvre les voies. Deux ponts sont construits sur ses côtés (pont de Sète au sud et pont de Lattes au nord) pour que le trafic des trains ne soit pas ralenti par la circulation routière.

À plusieurs reprises, la gare et sa façade subissent des travaux d'agrandissement pour suivre le développement du trafic voyageurs. Deux agrandissements ont lieu entre 1868 et 1871 et en 1905. Les premiers travaux ajoutent une horloge sur l'attique.

Les années 1970 amènent un nouvel aménagement : une dalle est construite couvrant une partie des voies côté pont de Sète. Dès 1977, la gare routière y est déplacée et les bus suburbains du district de Montpellier, les cars du département et les lignes internationales y ont leur terminus et arrêts jusqu'en juillet 2000.



Photo : Kempenar

À l'approche de l'arrivée du TGV, les travaux prennent d'importantes proportions en 1980 : sauf la façade classée monument historique, la gare est détruite et reconstruite. Le hall voyageurs du rez-de-chaussée passe de 200 à 430 m². Une dalle de 900 m² accueille un premier étage à partir duquel les voyageurs peuvent descendre vers les quais, nouveaux accès qui complètent les souterrains.

* La façade de la gare a fait l'objet d'une inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques par arrêté en date du 28/12/1984.

En juillet 2000, la mise en service de la première ligne de tramway desservant la gare entraîne une réorganisation des lignes de bus et de cars. La gare routière sur la dalle de la gare est déménagée sur un terrain de la Sernam sur le côté sud du pont de Sète. Son emprise est transformée en parc de stationnement de courte durée pour les personnes accompagnant les voyageurs. Pour les travaux de la ligne 2, entre 2004 et 2006, le parking à étages construit en 1977 est détruit.

Le 31 mars 2005, la gare de Montpellier est baptisée Montpellier Saint-Roch.

Gare Montpellier Saint-Roch

Année de construction : 2013

Architectes : Jean-Marie Duthilleul et François Bonnefille

Atelier d'Architecture Gares & Connexions

Bureau d'études : AREP

Les missions des différents maîtres d'ouvrage :

- Restructuration de la gare (maîtrise d'ouvrage SNCF).
- Aménagement des espaces urbains environnant le pôle d'échanges (maîtrise d'ouvrage Ville de Montpellier).
- Mise aux normes des quais pour les personnes à mobilité réduite (maîtrise d'ouvrage RFF).

La gare n'était plus adaptée aux besoins de mobilité des voyageurs.

Sa restructuration répond à trois objectifs majeurs : satisfaire les besoins liés à l'accroissement de la fréquentation ferroviaire, développer l'intermodalité et s'associer aux projets urbains en cours.

Les accès :

- Dépose-minute et stationnement courte durée dans le parking public situé en face de la gare.
- Dépose instantanée sur le pont de Sète.
- Station taxis.
- Station Vélomagg'.

Des accès piétons en plus grand nombre :

- parvis de la façade historique, place Gibert,
- parvis de la rue Jules Ferry, avec deux escaliers monumentaux,
- parvis du Pont de Sète,
- rue des Deux Ponts,
- passerelle du Pont de Lattes.
- 4 lignes de tramway de Montpellier Agglomération desservant la gare.
- 6 lignes de bus TAM.
- Parking public de 800 places.



La gare Montpellier Saint-Roch dispose d'un nouveau hall sous une nef translucide longue de 100 m qui intègre tous les services des gares nouvelles générations. Cette grande nef centrale permet une nouvelle liaison couverte du Pont de Sète vers le Pont de Lattes, donne accès aux quais et aux services du Pôle d'échanges. Des nouveaux accès sont créés sur le Pont de Lattes, sur la rue des Deux Ponts, sur le pont de Sète ainsi que le nouveau parvis ouvrant vers la ZAC Nouveau Saint-Roch. Les liaisons avec les quais sont multipliées. Ceux-ci sont éclairés par de larges puits de lumière. A l'extérieur de la nef mais dans l'enceinte de la gare, des terrasses plantées et agrémentées de treilles sont aménagées. Elles sont dotées des plantes méditerranéennes variées qui ponctuent les circulations au niveau supérieur en offrant des espaces d'attente ombragés sous la succession de treilles.

Qualité environnementale

Plusieurs innovations architecturales font de Montpellier Saint-Roch une gare qui apporte des réponses adaptées aux préoccupations environnementales.

- Des toitures végétalisées offrant une insertion douce dans le paysage et permettant de créer un système de récupération des eaux de pluie. La gare contribuera au retour de la biodiversité en ville.
- La couverture isolante en toiture offre un grand confort aux usagers tant pour la température ressentie que pour la luminosité naturelle. En effet, l'isolant choisi est une membrane translucide qui laisse passer la lumière. Ce matériau permet d'éviter de recourir au chauffage en hiver et à la climatisation en été.





Le square Planchon et la place de l'Embarcadère

Année de création : 1858

Le square Planchon est un jardin public qui orne la place devant la gare de Montpellier depuis 1858. Anciennement square du chemin de fer, il est baptisé en 1910 en hommage à Jules Émile Planchon qui aida à la renaissance de la viticulture régionale après l'épidémie de phylloxéra.

Ce jardin public est un arboretum en pleine ville puisque l'on y trouve : ginkgo biloba, platane, marronnier, érable, liquidambar, cèdre du Liban... et des bambous qui font de ce lieu orné d'un plan d'eau, un havre de verdure au cœur de la ville.

L'îlot moussu qui orne la pièce d'eau était, au moment de sa mise en place dans le bassin, une petite roche d'une cinquantaine de centimètres, qui au fil du temps s'est enrichie de calcaire et de mousse, pour donner cet immense choux fleur vert, phare du jardin.

Le square Planchon est un triangle dont le côté oriental donne sur la rue Maguelone reliant la gare ferroviaire à la place de la Comédie et le centre historique de la ville, l'Écusson. Au sud-ouest, il est bordé par la rue de la République se dirigeant vers les boulevards ceinturant l'Écusson.

Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, le tour du square Planchon a été le terminus des lignes urbaines de bus de la Société montpelliéraine de transport urbain (SMTU), puis station des lignes de tramway depuis 2000.



Photo : Frédéric Hébraud

Balade à Montpellier • « De mémoire de ville »



Projet de bâtiment • îlot rue Jules Ferry - rue Pagézy - parvis de la Gare

Année de construction : en projet (Obtention d'un PC modificatif : 28 janvier 2014)

Architecte : Emmanuelle Gautrand

Maître d'ouvrage : Ville de Montpellier, SERM

Fonction du bâtiment : Logements, hôtel, brasserie, centre d'affaires, parking

Le projet (premier îlot de la ZAC Nouveau Saint-Roch) est un projet mixte qui se compose de :

- Un socle sur 2 niveaux avec une brasserie en rez-de-chaussée et un centre d'affaires en R+1 ;
- Une partie centrale sur 5 niveaux (R+2 à R+6) avec un hôtel 4 étoiles de 100 chambres et un hôtel 3 étoiles de 70 chambres ;
- Une partie haute sur 4 niveaux (R+6 à R+10) avec 12 logements ;
- Des niveaux de sous-sol pour le stationnement.

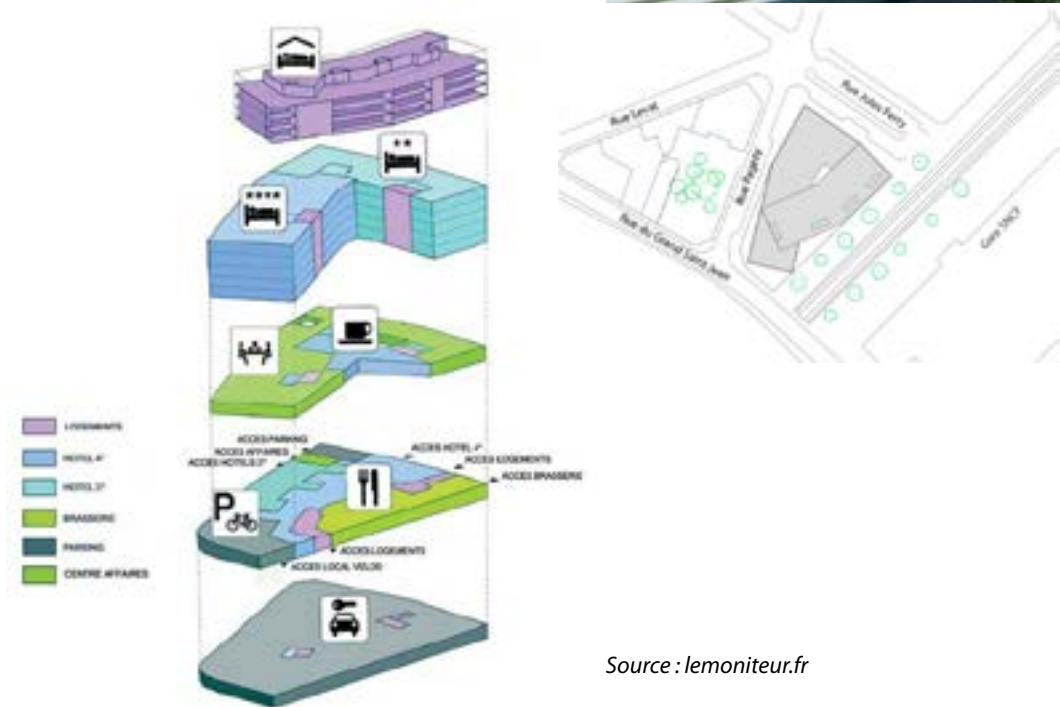
Les volumes du projet identifient les différentes fonctions de l'immeuble : un socle comme lieu de vie et de rencontre, une partie centrale creuse pour la fonction hôtelière qui offre une terrasse intérieure, et des logements posés au sommet qui offrent une vue dégagée sur la ville.

Le projet présente un enjeu important : il fait la transition entre les immeubles voisins et les futurs immeubles de la ZAC (en termes d'écriture architecturale et d'hauteurs).

DES VOLUMES MULTIPLES

- Du côté de la rue Pagézy, le volume est volontairement bas, en R+6 seulement : il comporte les cinq niveaux des chambres de l'hôtel. Ainsi, le projet s'articule mieux avec le beau jardin que l'on trouve de l'autre côté de la rue Pagézy, et avec les immeubles qui y sont adjacents.
- Lorsqu'il se replie le long de la rue Jules Ferry, le volume reste également bas, et comporte aussi les cinq niveaux des chambres de l'hôtel, toujours posées sur le socle. Là aussi, le volume reste intégré au contexte, notamment au vis-à-vis avec les immeubles qui se trouvent de l'autre côté de la rue Jules Ferry.
- C'est seulement ensuite, au droit du parvis de la gare, que le volume se plie pour s'élever au-dessus du précédent. C'est dans cette partie plus «spectaculaire», qu'il monte jusqu'à un R+10 pour intégrer, sur quatre niveaux, le programme de logements. Le choix d'installer ces logements sur la partie la plus haute du projet a été fait pour leur donner des vues exceptionnelles du Sud de Montpellier, en direction de la mer.

Du côté Nord, une vue originale est offerte sur tous les toits du centre-ville.



Source : lemoniteur.fr

LES FAÇADES ET LES MATÉRIAUX

Le projet développe une écriture de matières sophistiquées. Toutes les façades, hors celles donnant sur la grande fenêtre urbaine, sont constituées d'un parement en panneaux métalliques, ajourés, de teinte blanche. Le jeu des percements dans ces panneaux sera variable, et permettra de donner une grande richesse de textures et de graphismes. Il s'agira tantôt de petits percements au droit des parties pleines, soit de percement progressivement très importants au droit des baies vitrées.

Certains des panneaux métalliques seront ouvrants, d'autres seront fixes. La mobilité de certains d'entre eux augmentera les effets de ces façades, en créant quelques redans de temps en temps.

Lorsque le volume part en hauteur, pour constituer l'enveloppe des logements, les parements métalliques s'allègent et se perforent de plus en plus. Cet allègement est encore renforcé par le fait qu'elle passe désormais en grande partie devant les terrasses filantes, augmentant l'effet de transparence générale de ce volume.

Dans cette partie du projet, tous les panneaux sont mobiles, permettant soit de protéger les terrasses de trop de soleil, soit au contraire de les ouvrir totalement face aux vues.

Le grand "salon urbain" possède une écriture un peu différente : dans cette partie les panneaux, toujours métalliques, possèdent des percements plus baroques. Ils forment un graphisme riche et irrégulier, qui les rend plus visibles et chatoyants. Leur finition blanche est ensuite revêtue d'un vernis "holographique", qui rendra l'impression finale légèrement colorée, avec des variations suivant les heures du jour et de la nuit qui donneront à cette partie du projet un côté parfois spectaculaire. Le vernis holographique permettra en effet, suivant l'orientation de la lumière, de conférer une impression plus ou moins bleutée, verte, voire rose ou mauve de temps en temps.

Source : lemoniteur.fr



Le Parking Saint-Roch

Année de construction : 2015

Architecte : Agence espagnole Archikubik

Maître d'ouvrage : Ville de Montpellier, SERM

Fonction du bâtiment : Parking public, Commerces et activités

Ce parking-silo répond à la demande en stationnement de la Gare Montpellier Saint-Roch dans le cadre de la ZAC Nouveau Saint-Roch. Depuis 2004 et jusqu'à l'achèvement de la ZAC, le réaménagement du quartier implique la démolition des différentes zones de stationnement :

- *L'ancien parking-silo de la gare détruit en 2004 pour l'aménagement de la Ligne 2 du tramway de l'agglomération de Montpellier.*
- *Le stationnement courte durée et arrêt minute sur l'ancien parvis haut de la gare qui laisse place à la restructuration de la gare depuis septembre 2011.*
- *Le stationnement longue durée (entre autres) sur une grande emprise en bordure des voies ferrées et qui laissera place aux immeubles résidentiels et au parc de la ZAC.*

Ainsi, le 15 février 2012, la SERM (Société d'Équipement de la Région Montpelliéraine) lance un appel d'offres pour la conception et la réalisation d'un parking aérien.

source : PPS-archi.ue

LE BÂTIMENT :

Le parking aujourd'hui offre environs 800 places de stationnement avec 1 200 m² de commerces en rez-de-chaussée (RDC). Le bâtiment développe un niveau de sous-sol et 9 niveaux au-dessus du RDC. La forme, la longueur et la hauteur du bâtiment assurent une protection acoustique pour les immeubles riverains. L'accès au parking se fait via le Pont de Sète, au niveau R+2.

En complément, 500 places supplémentaires sont prévues sur l'îlot Saint-Jean (juste en face), dans les sous-sols des projets résidentiels qui sont planifiés.

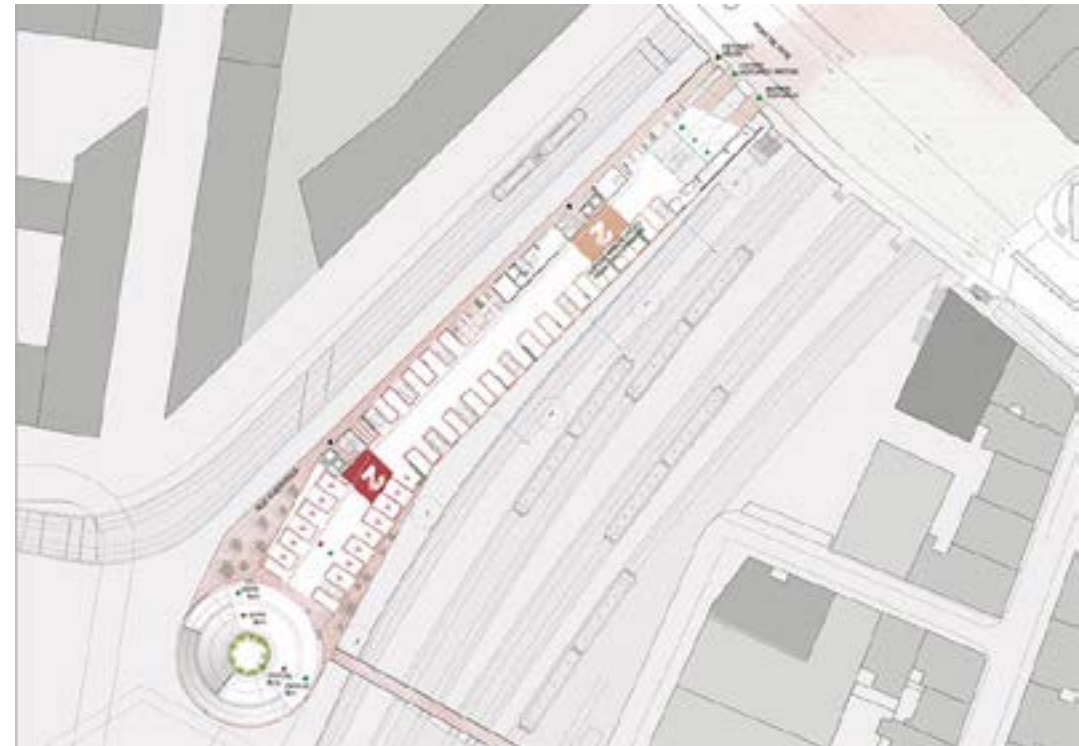
La conception du parking intègre un principe d'évolutivité. Il anticipe une place moins importante laissée à la voiture, et un changement d'usage. Il pourrait accueillir des bureaux ou des logements par exemple.



Source : archikubik.com

Balade à Montpellier • « De mémoire de ville »

La façade légère, suspendue, vibrante, laisse rentrer la lumière et donne une ambiance tamisée, délicate et changeante tout au long de la journée. Elle est revêtue d'éléments rectangulaires en céramique. Ce matériau est traité de manière à absorber de façon passive le CO2.



Source : archikubik.com



Nouveau Saint-Roch

Année de construction : en cours

Architectes : Paul Chemetov, Emmanuel Nebout

Maître d'ouvrage : Ville de Montpellier, SERM

Programme : logements, commerces, bureaux

La ZAC Quartier Nouveau Saint-Roch est un vaste projet de requalification urbaine du quartier de la gare. Ce projet répond aux besoins d'intermodalité des transports et de rénovation urbaine.

Cette extension, sur 15 ha du centre vers le Sud-Ouest, situé à l'emplacement de la SERNAM, comprend :

- 2 hôtels.
- Un parking public de 800 places.
- 800 logements.
- Des commerces et des bureaux.
- Un parc paysager d'1,2 hectare.

La ZAC Quartier Nouveau Saint-Roch s'inscrit dans un projet d'extension du centre-ville mené par la Ville.

Il se structure sur un axe de développement et de renouvellement urbain comprenant la requalification du site de l'ancien Hôtel de Ville (ZAC Pagézy), l'espace Duguesclin, l'extension et la modernisation de la gare, la ZAC Quartier Nouveau Saint-Roch et le quartier de la Restanque.

La Ville de Montpellier a concédé à la SERM, Société d'Aménagement de la Région Montpelliéraine, l'aménagement de la ZAC Quartier Nouveau Saint-Roch par délibération du Conseil Municipal du 4 mai 2009.



Vue générale du futur quartier Nouveau Saint-Roch

Source :
Atelier d'architecture E Nebout

Balade à Montpellier • « **De mémoire de ville** »

Odile Besème, architecte-urbaniste
Serena Palazzi, architecte et paysagiste

19 rue Saint Louis, 34000 Montpellier
04 99 133 700
caueherault@caue34.fr
<http://www.caue-lr.fr/>

