Etudes Héraultaises

Revue 1993

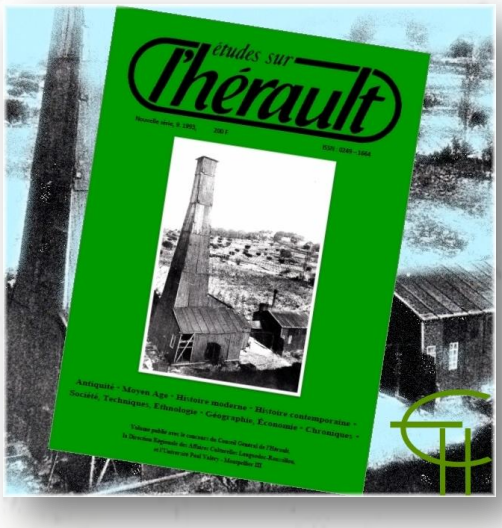
http://www.etudesheraultaises.fr/

Article : L'extension urbaine à Montpellier de 1840 à 1940 : initiative privée et gestion municipale

Auteur (s) : ..... *Ghislaine FABRE, Thierry LOCHARD*

Nombre de pages : *10*

Année de parution : 1993



Département Hérault Conseil Général

L'extension urbaine à Montpellier de 1840 à 1940 : initiative privée et gestion municipale

par Ghislaine Fabre et Thierry Lochard. (1)

Comme toutes les grandes villes, Montpellier connait au XIXe siècle un important essor démographique : après la stagnation du début du siècle, un décolage s'annonce vers 1840 qui correspond au rôle administratif et économique de la capitale régionale, mais aussi et surtout au développement de la viticulture (2). Durant la période envisagée la population de Montpellier passe de 40 700 habitants en 1841 à 90 787 en 1936 (3).

L'afflux de population est à l'origine de profonds bouleversements dans la physionomie urbaine. Le solde migratoire très largement positif entraine en effet une prolifération des constructions nouvelles. La période 1840-1940 marque ainsi le passage du faubourg traditionnel, étiré le long des principales sorties de la ville, au lotissement de vastes secteurs suburbains. Le plan dressé par l'architecte de la Ville en 1864 illustre bien le fait, et plus encore celui de 1911 (figs. I et 2). De très nombreuses rues privées sont alors ouvertes dans les terrains lotis par les particuliers. L'étude du phénomène, en particulier dans les zones vierges aux abords de la gare nouvellement implantée, permet de suivre les étapes de la mise en œuvre de l'urbanisme municipal face à l'initiative privée, de suivre également l'évolution du cadre juridique et des mentalités.

Les rues et les lotissements privés : un urbanisme spontané

La Municipalité se trouve très vite dépassée par l'ampleur de la création de quartiers neufs, sans aucune réglementation précise à imposer. Elle reçoit de nombreuses demandes faites par les proriétaires pour la cession des rues privées ouvertes sur les terrains lotis, dont elle doit alors assumer l'entretien. Mais à de très rares exeptions près, l'état de ces rues n'autorise pas leur incorporation à la voirie urbaine sans de gros frais que la Municipalité n'entend pas prendre en charge.

Les conseillers dénoncent « les inconvénients résultants pour la ville de voir continuellement des particuliers ouvrir à leur guise, sans autorisation aucune comme sans alignement, des ouvertures sur la voie publique », et en particulier « le peu de soin et la parcimonie que portent certains propriétaires des terrains propres à bâtir soit dans la direction des rues, leur dimension et leur nivellement, soit sous le rapport de la salubrité » (4). Au delà des aménagements spontanés, des problèmes d'esthétique urbaine et de salubrité, l'image de la ville elle-même, avec son héritage contraignant, est en jeu « les quartiers mal percés, mal aérés, abrupts, entortillés, font descendre une cité au rang de mauvais village » (5).

Le temps de l'« impuissance » et de l'apathie

Pour résoudre les difficultés posées par l'aménagement spontané des quartiers nouveaux, le conseil municipal prend des mesures qui vont s'avérer peu efficaces dans un premier temps.

En 1846, les conseillers se livrent à un débat formel, cherchant à définir la limite entre propriété privée et intérêt général, à définir également une rue par opposition au passage privé. La proposition retenue (« [...] il faut réputer voie publique [...] toute communication livrée dans la ville à la libre circulation du public, même à travers les propriétés privées ») suppose le rappel aux propriétaires de leurs obligations (6). Un arrêté municipal du 11 janvier 1847 oblige ceux-ci à fermer les rues non conformes, malsaines, obscures ou dangereuses, par des grilles ou des barrières (7).

Cependant, aucun règlement précis ne détermine les conditions préalables à la conformité d'une rue privée. La Ville se trouve donc placée à chaque nouvelle création de rue devant un fait accompli et ne peut, dans un premier temps, que constater et dénoncer cette situation. Elle rejette les cessions qui lui sont proposées et, ne pouvant que sanctionner a posteriori des irrégularités choquantes, elle espère que « la fermeture par des grilles des rues mal tracées et le refus que fera le conseil municipal de se charger dorénavant de rues mal construites et sans utilité pour la cité, tiendra en garde les constructeurs » (8).

Avec le second Empire et une approche plus autoritaire de la politique urbaine, la réglementation sur la cession des rues privées se précise avec des dispositions plus strictes : l'autorisation préalable du maire pour l'ouverture d'une rue privée, l'exécution des travaux de viabilité, d'égouts et d'éclairage par les propriétaires, et l'abandon gratuit de la rue à la Ville (9). En cas d'inobservance de ces conditions, la Municipalité prévoit deux types de sanctions : la ...

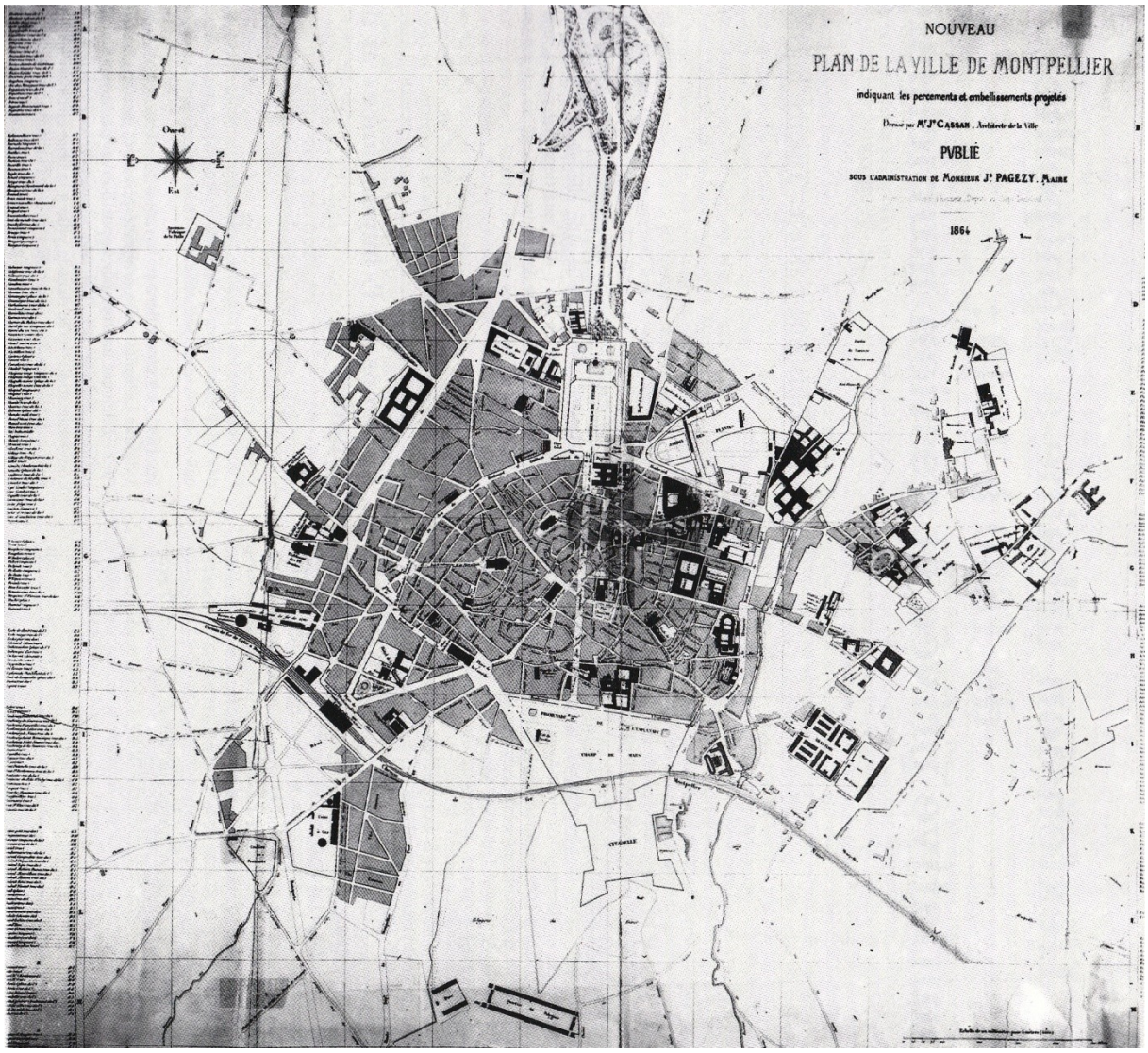


Fig. I. - *Nouveau plan de la ville de Montpellier* indiquant les percements et embellissements projetés, J. Cassan, 1864 (Montpellier : Musée Languedocien). Cliché : Jacques Vallon, - 1984 Inventaire Général.

... fermeture de la rue à la circulation publique par des chaînes et le refus systématique de la cession d'une rue en mauvais état de viabilité.

Pourtant, le phénomène échappe toujours à la maîtrise municipale ; le conseil se fait l'écho des plaintes répétées, nombreuses et pressantes des habitants de certains quartiers, et qui espèrent de la Ville une amélioration de leur sort.

Assainir

Il faut attendre 1879 pour que le conseil décide de renforcer le règlement de 1853 par des mesures coercitives et mette en place un début de réponse aux difficultés rencontrées [10]. Malgré l'opposition de la mouvance sociale (nous sommes en pleine crise du phylloxéra), il décide que, dorénavant, la Ville se substituera aux propriétaires récalcitrants pour faire à leur place et à leur frais les travaux de viabilité, s'inspirant en cela du règlement en vigueur à Bordeaux. Les registres d'arrêtés municipaux de la fin du siècle foisonnent alors d'interventions autoritaires sur le réseau des rues privées [11] Le problème de la salubrité reçoit donc un début de solution, mais ceux de la croissance et de la maîtrise du plan urbain restent entiers les ouvertures de rues ne sont commandées par aucune vision d'ensemble.

Le quartier de Puech-Pinson

Le quartier de Puech-Pinson figure parmi les opérations mises à l'index. On l'évoque très tardivement encore comme « le type de la situation des rues privées » [12]. L'exemple est bien choisi, les conseillers ayant dénoncé à de multiples reprises « ses constructions jetées en quelque sorte pèle mèle au hasard, sans plan d'ensemble, avec des rues beaucoup trop étroites et mal dirigées » [13].

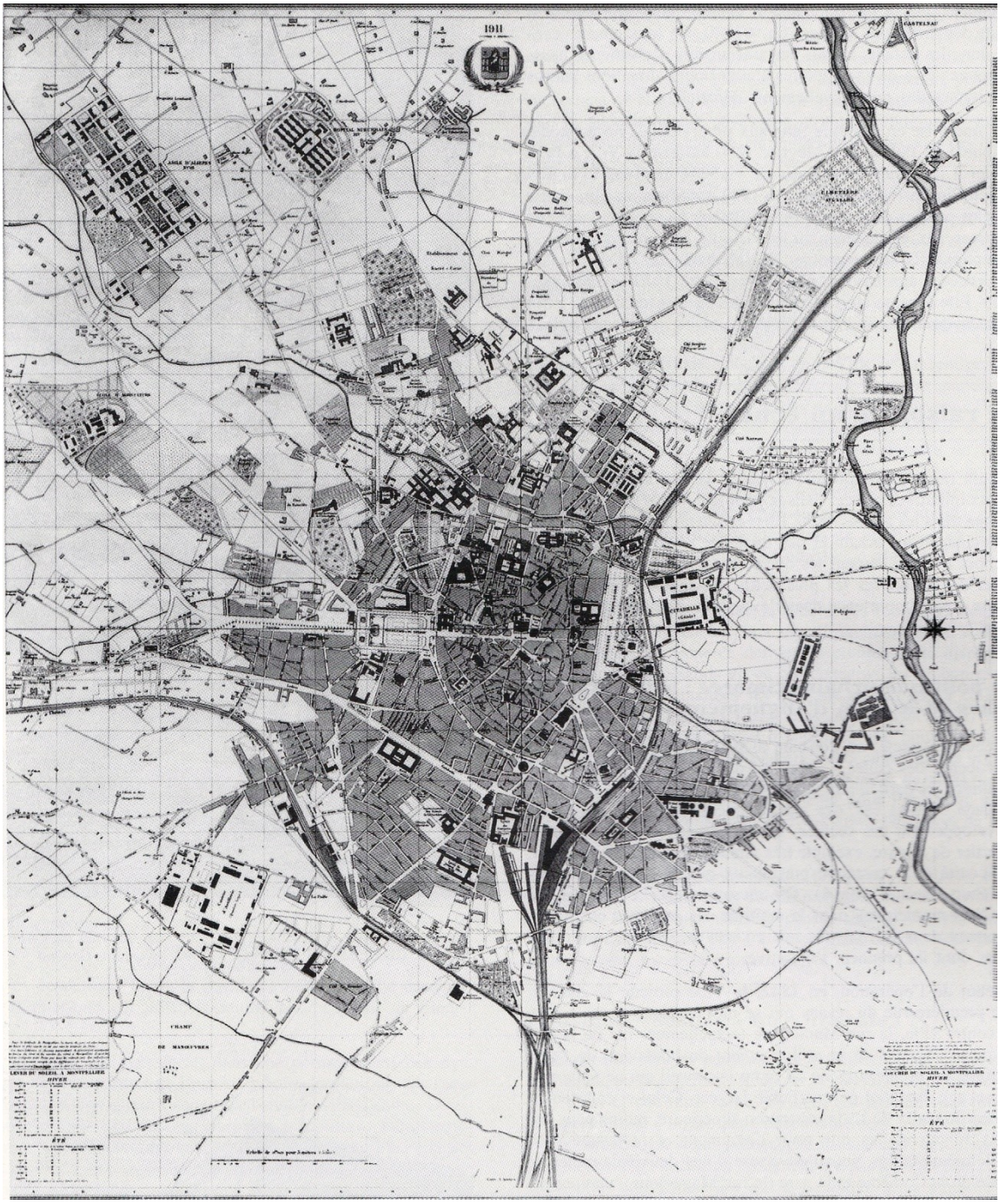


Fig. 2. - *Plan de la ville de Montpellier*, A. Kruger, 1911 (Montpellier : Musée Languedocien). Cliché : Jacques Vallon, - 1984 Inventaire Général.

La formation de ce lotissement reste mal connue. Le cadastre napoléonien présente le secteur comme une légère éminence de terres labourables avec une aire à battre le blé, occupée essentiellement par deux grandes propriétés contiguës. Les « dénombrements de population » effectués par îlots (1841-1861), puis par rues (1876-1891), apportent des éléments de datation et permettent d'affirmer que, dès 1841, le quartier est en voie de peuplement, avec une incorporation progressive de ses habitants aux fonctions urbaines et un embourgeoisement notoire, surtout à partir de 1861 [(14)]. En 1864, le plan de la ville dressé par l'architecte municipal représente un quartier loti, divisé en deux cités, la cité Jaume et la cité Laurens, du nom de leurs probables promoteurs (fig. 3) [(15)].

Le plan du quartier s'ordonne sur la longue rue de la Méditerranée, axe principal qui suit la courbe du relief et forme un dos-d'âne fortement prononcé ; les rues secondaires (dont certaines en impasses) ne répondent à aucune direction d'ensemble et constituent autant de tracés irréguliers, Sans plus de travaux de nivellement que la rue principale à laquelle elles se raccordent suivant des directions variées (fig. 4 et 5). Ce lotissement accumule donc les défauts honnis des aménageurs d'obédience hausmannienne : culs-de-sac, ruptures d'alignement, directions biaises et étroitesses des rues, nivellements défectueux, etc.

Après une mise en demeure faite aux propriétaires, un jugement du tribunal de Police du 17 février 1880 autorise la Ville à faire exécuter à leur frais les travaux de viabilité des rues Bourgoin et Puech-Pinson [16]. Cependant, en 1922 encore, la majeure partie des voies privées du quartier Puech-Pinson ne sont toujours pas conformes aux réglements sur la viabilité. A force d'arrêtés et de sanctions (la fermeture par des chaînes), la Ville réussit à faire procéder aux travaux nécessaires, entre 1929 et 1931 seulement. Elle accepte alors la cession des rues et les intègre enfin au réseau de la voirie urbaine [17].

Les raisons d'un échec

Plusieurs raisons expliquent l'échec de la politique municipale face aux initiatives privées dans la première moitié du XIXe siècle, et jusque dans les années 1880. Elles reflètent la lente dynamique de l'aménagement urbain et des prises de conscience, ainsi que des choix qui privilégient les opérations prestigieuses du centre ville et des faubourgs les plus actifs, laissant à l'abandon des secteurs dont l'importance dans l'évolution urbaine est alors mal perçue.

Une politique urbaine timorée : le quartier de la gare et le plan d'alignement

Au début du siècle, on constate à Montpellier comme ailleurs une réticence des édiles à intervenir dans le domaine privé pour contraindre les particuliers au respect des réglementations. Pourtant, dans certains cas, des aménagements de voirie ordonnent le développement des secteurs nouvellement lotis, comme dans le quartier de la gare, exemple très remarquable par son ampleur, sa précocité et le caractère prestigieux qui lui est donné après des débuts timides (fig. 6). On mesure ainsi l'évolution des conseillers municipaux dans la maîtrise des projets d'extension, notamment dans les moyens mis en œuvre pour les ouvertures de rues dont ils prennent l'initiative.

Au début de l'opération, en 1842, la Ville projette la création d'une première rue du réseau qui se met en place entre la gare et le centre ville, la rue Municipale (actuellement rue de la République) ouverte dans le prolongement du boulevard de l'observatoire. Le préfet rappelle à l'ordre le conseil qui ne prévoyait pour cet axe essentiel qu'une faible largeur. Celui-ci entérine finalement le choix de l'administration supérieure, moins pour des raisons fonctionnelles que pour l'agrément et la beauté... [19]. Dans le même temps, pour l'ouverture d'une deuxième rue entre la place de la Comédie et la gare (la rue Maguelone), un conseiller envisage le recours au plan d'alignement qui « n'engage pas le présent et garantit l'avenir contre les exigences des propriétaires ». Or, par sa lenteur excessive dans la réalisation, contre partie du faible coût de l'opération, la technique de l'alignement n'est pas une procédure très propice ni à l'élargissement des rues préexistantes (une des maisons frappées d'alignement vers 1845 dans une rue secondaire n'est démolie que 40 ans plus tard, pour cause de sécurité publique et après bien des protestations des voisins [19], ni à l'ouverture de voies nouvelles. En matière de programme urbain le conseil manifeste donc une réserve prudente, tant juridique que financière caractéristique de cette période. Soucieux ici encore d'une efficacité réelle dans l'aménagement du quartier, le préfet conseille vivement à la Municipalité le recours à l'expropriation malgré les protestations du maire qui défend son budget... [20]. Une première moitié de la rue est ouverte en 1845 dans un secteur non bâti. Réalisée 20 ans plus tard, la deuxième moitié de la rue s'ouvre à travers l'ancien faubourg par voie d'expropriation, dans le cadre des grands travaux de remodelage du centre ancien. Mais nous sommes alors, ...

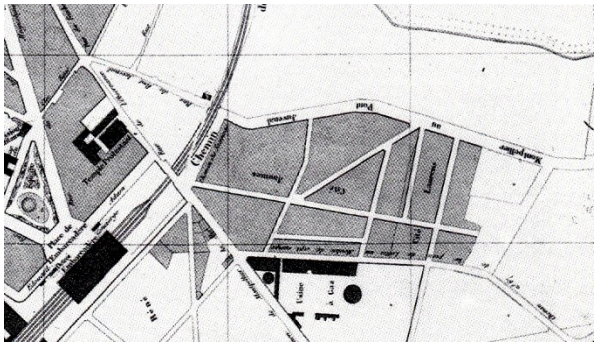


Fig. 3. - Le quartier de Puech-Pinson. *Nouveau plan de la ville de Montpellier*, J. Cassan, 1864, détail (Montpellier : Musée Languedocien). Cliché Jacques Vallon, - 1984 Inventaire Général.

Fig. 4. - Quartier de Puech-Pinson. Carrefour des rues de l'Aire et Lamartine. Cliché Michel Descossy, - 1992 Inventaire Général.

Fig. 5. - Quartier de Puech-Pinson. Carrefour des rues de la Méditerranée (en impasse) et Lafitte. Cliché Michel Descossy, - 1992 Inventaire Général.

Fig. 6. - La ville de Montpellier et le quartier de la gare. Vue aérienne. Au premier plan, la gare et les deux axes de liaison avec la ville : à droite, la rue Maguelone vers la place de la Comédie, à gauche la rue de la République dans le prolongement des boulevards sud. Cliché : Jean-Michel Périn, - 1992 Inventaire Général.

... il est vrai, sous le second Empire ; les temps ont changé et un conseiller municipal, Gaston Bazille, peut alors juger sévèrement ses prédécesseurs en ces termes : « il y a quelques années, le conseil, encore un peu novice en fait de grands travaux de voirie urbaine, a procédé avec trop de timidité peut-être » [(21)]. C'est mettre en évidence sans façon la pusillanimité de la Ville dans un projet d'aménagement urbain essentiel pour l'avenir de Montpellier.

Ainsi, au début du XIXe siècle, dans une période aussi peu dynamique dans la gestion de l'espace urbain, la question des rues privées ne pouvait guère trouver de solution satisfaisante. Dans les années 1850-1860 encore, alors que la politique municipale fait preuve d'une certaine efficacité dans les grands aménagements du centre ancien (« Grands travaux Lazard », projet de rue Impériale), alors même que Gaston Bazille célèbre *à contrario* les compétences nouvellement acquises par les conseillers dans les projets urbains, des rues privées s'ouvrent toujours dans la confusion. En 1862, le maire rappelle au conseil les limites des prérogatives municipales : « ...dans l'état de la jurisprudence, l'autorité n'a pas d'action, et [...] le droit du propriétaire reste entier, sauf en ce qui touche la salubrité » [(22)]. On a vu comment la Ville s'est appuyée sur cette dernière condition dans les tentatives pour réduire les intérêts particuliers, et l'insuffisance évidente d'un moyen trop limité, précisément par l'absence d'un cadre juridique plus favorable au contrôle municipal.

La croissance urbaine sous-estimée

De plus, la croissance urbaine est très sous estimée. Les conseillers ne prennent qu'exceptionnellement la mesure de l'agrandissement considérable de la ville et de ses conséquences. En 1840, avec une imprévoyance étonnante, on juge que « la population est stable depuis 30 ans et n'augmentera pas » [(23)]. En 1863 encore, un conseiller considère « presque comme une folie » la possibilité de voir la ville s'étendre au-delà du cimetière protestant, au sud-est de la gare. C'est pourtant précisément dans ce secteur que la spéculation se développe, comme l'indique le maire à propos de la demande d'un particulier pour « détailler ces terrains pour des constructions » [(24)].

Un conseiller alerte pourtant ses collègues dès 1834 : « le conseil devrait comme celui de Nîmes abandonner l'intérieur de la ville pour porter à l'extérieur toutes les mesures d'embellissement » [(25)]. Cette prise de position radicale reste totalement isolée.

L'opposition ville *intra muros* - Faubourg

Car, dans cette période, les choix de la Ville se concentrent avant tout dans des projets édilitaires touchant le centre ancien, avec en particulier les alignements et les expropriations pour l'ouverture de nouvelles rues sur les boulevards. La priorité donnée à l'aménagement de la ville *intra muros*, puis, à partir de 1840, à la liaison entre la gare et le centre ancien ressort très clairement des programmes de la période en matière de grands travaux reconstruction des marchés et aménagement des abords, percées de type haussmannien ; les opérations de prestige portent, elles, sur l'Esplanade, la place de la Comédie, la place royale du Peyrou, etc.

De même, l'opposition entre la ville et ses faubourgs détermine les choix dans la mise en place des différents réseaux, éclairage, eau et égouts [(26)]. Pour ce dernier, la commune ne dispose pas de principes bien établis en ce qui concerne les faubourgs : elle répond soit aux demandes les plus anciennes, soit à celles assorties des participations financières importantes des riverains. mais sans aucun programme d'ensemble. Le nouveau plan de distribution des eaux, dont l'élaboration occupe toute la première moitié du XIXe siècle, ne sera réalisé qu'à partir de 1850 sur l'ensemble de la ville. Il en va de même pour l'éclairage au gaz installé à partir de 1838, et qui s'étend après 1846 hors du centre ancien.

Quelques grands équipements sont, il est vrai, construits au faubourg. Mais il s'agit bien évidemment des fonctions traditionnellement indésirables dans le centre ancien (les abattoirs en 1842, un cimetière en 1849, etc.) ou bien, comme pour la gare. naturellement localisée à proximité.

Politique « sociale » ou « libérale » ?

Face aux nombreuses pétitions des mal-lotis, certains conseillers souhaitent un engagement financier de la Ville, argumentant qu'« un quart et peut-être même un tiers des habitants logent dans ces quartiers et l'on ne peut raisonnablement leur refuser l'eau et l'éclairage » [(27)]. A ces préoccupations sociales, la majorité oppose la fermeté : le conseil municipal n'a pas à prendre en charge, selon elle, une population qui a bénéficié d'un moindre coût d'achat ou de loyers moins élevés, et qui paie des impôts inférieurs au reste de la ville.

Sans doute faut-il voir dans ce clivage, et dans le rapport de force favorable aux conseillers les plus « libéraux », l'une des raisons essentielles des problèmes posés par l'extension spontanée de la ville, au delà des contraintes juridiques ou techniques manifestes.

Des aménagements concertés

Les difficultés occasionnées par les nouveaux lotissements provoquent, nous l'avons vu, une prise de conscience : celle d'une nécessaire vision globale et...

... régulatrice de l'extension urbaine que la Municipalité ne peut cependant pas imposer aux propriétaires. Pourtant, elle prend parfois des initiatives remarquables, comme les percées haussmanniennes réalisées dans le centre ancien, ou les aménagements du quartier de la gare déjà évoqués. Mais retenons ici également les rares opportunités offertes par des projets de lotissements privés. Celui du Clos René, vaste propriété située derrière la gare, fournit à la Ville une occasion unique d'intervention.

Le Clos René

Cette immense propriété d'un seul tenant représente environ 1/5e de la superficie de la vieille ville (fig. 7). Le ruisseau des Aiguerelles, grand collecteur sud des égouts de la ville, la traverse de part en part; l'autorisation de le couvrir doit donc être obtenue de la municipalité avant tout projet d'urbanisation. Le maire en exercice, Jules Pagézy, celui là même qui réalise à Montpellier les grands chantiers au ...

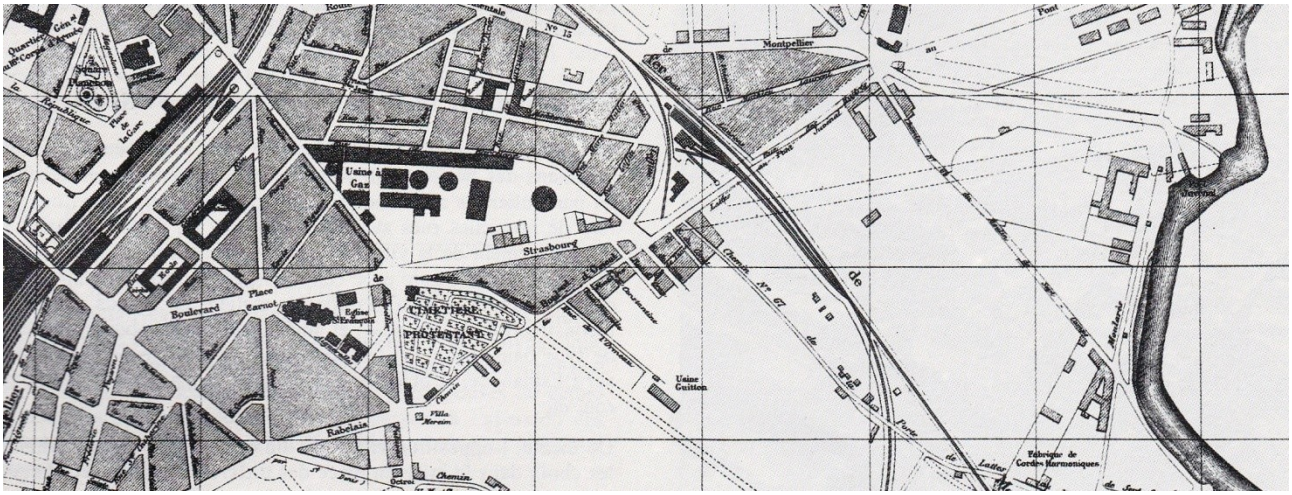


Fig. 7. - Le lotissement du Clos René avec la place Carnot, le boulevard de Strasbourg et, en pointillé, le projet d'ouverture jusqu'au Lez. *Plan de la ville de Montpellier*, A. Kruger, 1911, détail (Montpellier : Musée Languedocien). Cliché : Jacques Vallon, - 1984 Inventaire Général.

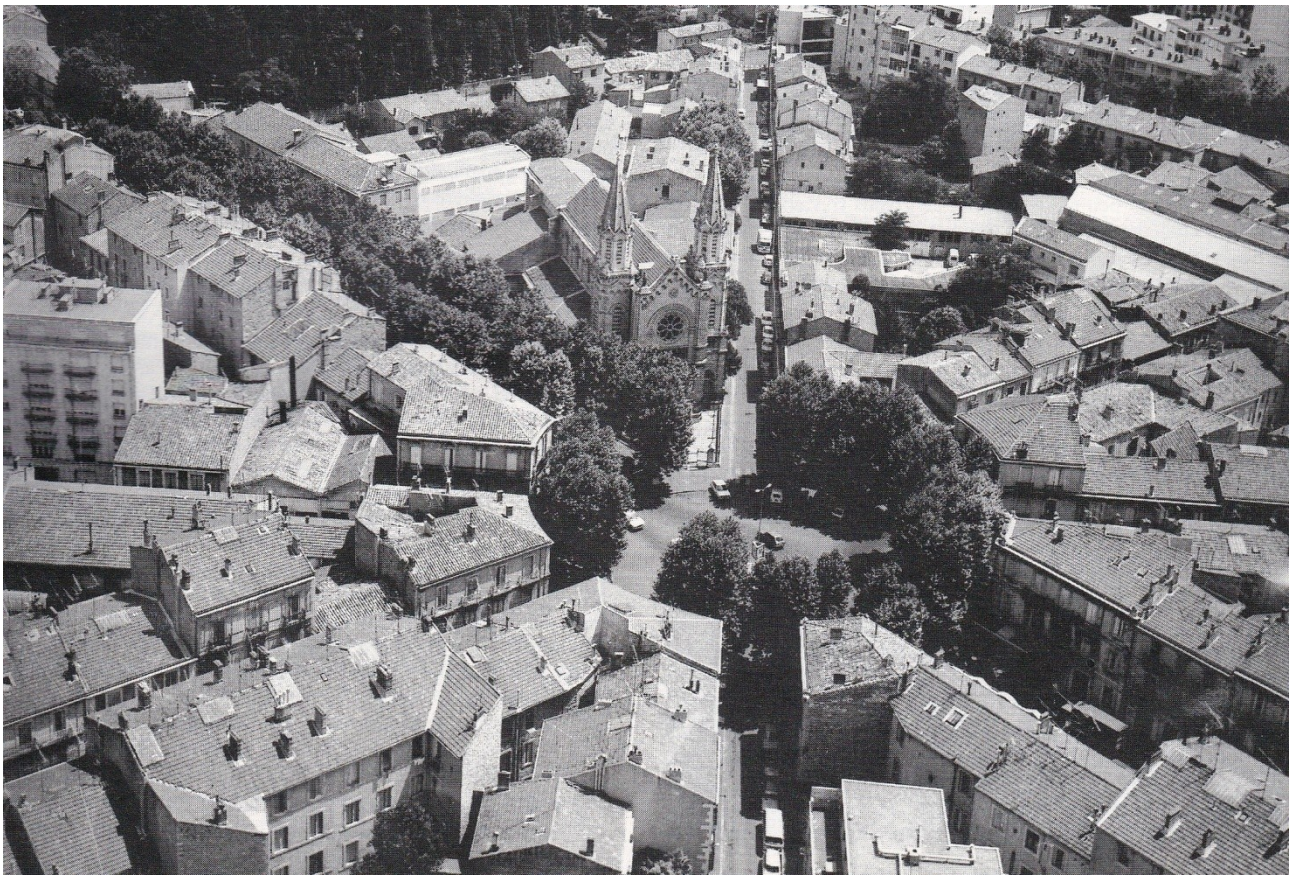


Fig. 8. - Le lotissement du Clos René, la place Carnot et l'église des Saint-François (en cours de démolition). Vue aérienne. Cliché : Michel Descossy, - 1979 Inventaire Général.

... centre de la ville, passe un compromis avec le propriétaire [28]. Pour le futur quartier, l'architecte municipal dessine un plan régulier, avec un vaste rond-point marquant le centre d'une composition en étoile (fig. 8). Ces formes concertées ne sont pas nouvelles à Montpellier : l'architecte de la Ville, Teste, les a utilisées dès 1841 dans un projet pour le cimetière Saint-Lazare et en 1847 encore pour le quartier des abattoirs et de Villefranche.

L'intérêt singulier porté par la municipalité à un lotissement privé éloigné du centre ancien trouve deux explications. L'extension urbaine au sud-est du chemin de fer est envisagée dès la construction de la gare. Les ingénieurs Didion et Aurès qui la construisent prévoient d'ailleurs une façade sur la campagne presque identique à celle vers la ville ; ils songent donc à établir des issues aisées des deux côtés de l'embarcadère vers de nouveaux quartiers. D'autre part, Jules Pagézy, alors membre de la chambre de commerce, propose en 1844 à l'assemblée consulaire un grand projet pour remettre en état le canal du Lez, creusé en 1666 et apte seulement à la navigation de quelques barques ; il envisage également la construction d'un nouveau port et suggère quatre emplacements possibles, dont un précisément au sud de la gare [29]. Adopté par la chambre de commerce et approuvé par le conseil municipal, ce projet ne trouve pas de financement. On comprend dès lors l'opportunité que représente pour le maire la possibilité offerte par le biais du Clos René de réaliser son dessein : doter la ville de moyens de communication plus favorables, associer les réseaux ferrovière et maritime.

Un boulevard de 20 mètres de large ordonne le quartier, suivant le projet de relier la voie de fer et la voie d'eau, la gare et un futur port fluvial. Cependant, faute de crédits suffisants, il s'arrête à mi-parcours (fig. 9). Elaboré en plan, ce lotissement est aussi un échec relatif par ses constructions hétérogènes (fig. 8), sans commune mesure avec les alignements prestigieux des artères contemporaines au nord de la voie ferrée. Résultat d'une politique pragmatique, le Clos René constitue néanmoins le premier et l'unique cas d'un lotissement concerté avant la mise en application d'une nouvelle réglementation.

Le plan de la ville

La difficile gestion de l'extension urbaine se heurte à l'absence d'une vision globale de la ville. Le conseil municipal n'envisage qu'en 1862 la création d'un plan d'ensemble permettant le contrôle des alignements nouveaux créés par les particuliers : « Quelques membres du conseil désireraient que les constructions nouvelles au abords de la ville, assez importantes pour devenir avant peu de véritables faubourgs ne puissent s'élever que conformément à un plan approuvé par Mr. le Maire qui veillerait notamment à ce que les rues de ces nouveaux quartiers fussent d'une largeur suffisante » [30]. Le maire invoque les limites de la jurisprudence qui interdisent la mise en œuvre d'une telle procédure. L'idée est cependant reprise en 1878 lorsqu'un conseiller propose de mettre à l'étude un plan des terrains vacants : « la ville aurait tout intérêt à faire établir pour l'ensemble des terrains à bâtir sur tout le périmètre de la ville un plan d'ensemble des rues à ouvrir [...] ; à indiquer aux propriétaires les meilleures directions à suivre dans l'intérêt général » [31].

Des documents topographiques existent pourtant, mais ils ne répondent pas aux besoins exprimés. Cela est évident pour les plans d'alignement qui ne fixent que quelques nouveaux tracés de voirie dans les secteurs proches de la ville, et en relation avec les grands équipements (gare, abattoirs...) ; cela est vrai également pour les plans généraux

Fig. 9. - Le boulevard de Strasbourg. Vue aérienne. Cliché : Jean-Michel Périn, - 1992 Inventaire Général.

levés au début du siècle [32] : imprimés d'après la même matrice, ces documents ne sont retouchés que pour les créations les plus spectaculaires, surtout dans le centre ville. Ainsi par exemple, le plan de 1846 ne figure pas le quartier de Puech-Pinson dont on sait pourtant qu'il est déjà habité à cette période. Sans doute destinés à être commercialisés, ces plans ne sont probablement pas dressés en tant qu'outils d'aménagement, contrairement à ceux levés en 1864 et 1877 par les architectes municipaux [33] : ceux-ci cartographient sur le territoire urbain (et non communal) le bâti et les quartiers en cours de lotissement ; ils indiquent également quelques projets, tant dans le centre ancien (rue Impériale dans le plan de 1864, et son prolongement dans celui de 1877) que dans les faubourgs (faubourgs nord, prolongement des boulevards de Strasbourg et Renouvier). S'ils n'ont pas une fonction contraignante (la loi ne la leur donne pas), ces plans reflètent néanmoins une réflexion globale de la Municipalité sur l'essor urbain.

Cependant, à la fin du siècle, la Ville ne dispose toujours pas de plan d'ensemble de la commune qui soit à jour : comme le constate un conseiller en 1895, un tiers des rues nouvellement créées ne sont même pas cartographiées [34]. Il faut attendre quelques années pour que de tels documents soient enfin réalisés [35].

Vers une réglementation plus contraignante

Du point de vue réglementaire, le vote de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation communale amène la Ville à ouvrir à nouveau le débat sur les rues privées. Certes, bien qu'elles ...

... ne s'appliquent qu'aux rues déjà ouvertes, les réglementations antérieures permettent de rectifier les défauts majeurs de viabilité (pavage, égouts, éclairage, etc.) avant toute cession à la Ville et incorporation à la voie publique. Il n'en demeure pas moins que « jusqu'à ce jour, les propriétaires ont pu percer, sur leurs terrains, des rues livrées à la circulation, presque à leur guise, et tout au moins sans tenir compte, dans le tracé de ces rues, des dispositions du plan général de la Ville [...] La ville [...] demeure alors chargée de l'entretien de ces rues, sur l'établissement desquelles elle n'a même pas été consultée et qui sont d'un aspect désagréable par rapport aux autres rues ou routes voisines et par rapport au plan général d'alignement » [(36)]. L'objectif de la réglementation proposée vise donc à contraindre plus fermement les propriétaires à respecter l'intérêt général en astreignant l'ouverture d'une rue privée à la même procédure administrative que celle en vigueur pour les alignements traditionnels [(37)].

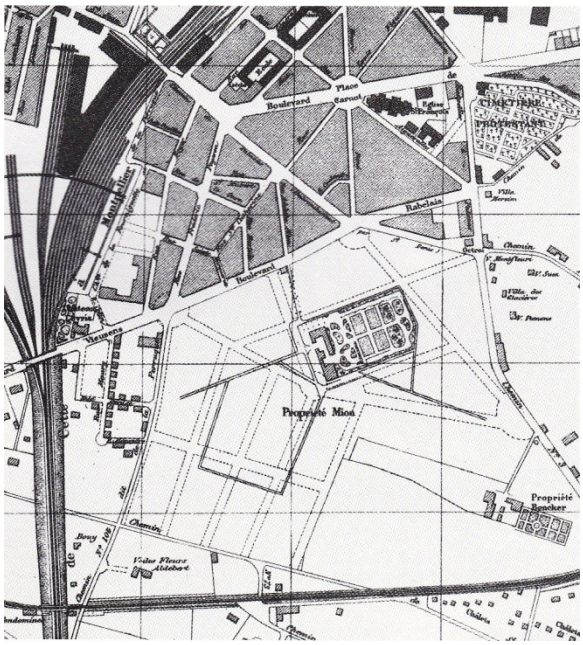


Fig. 10. - La Cité Mion. *Plan de la ville de Montpellier*, A. Kruger, 1911, détail. (Montpellier : Musée Languedocien). Cliché : Jacques Vallon, - 1984 Inventaire Général.

La loi Cornudet

La gestion municipale se renforce encore au début du XXe siècle face aux intérêts privés. L'essor urbain a pris des proportions telles qu'il est nécessaire d'appuyer les politiques municipales dans le domaine de l'urbanisme sur des outils et des moyens adaptés à la planification de la croissance urbaine. En ce sens, la loi Comudet de 1919 marque une réelle rupture [(31)]. À la suite de sa promulgation, une commission se met en place afin d'établir le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement. Mais, de péripéties en atermoiements, aucun des nombreux avant-projets présentés ne reçoit la sanction de l'autorité. On finit par passer outre devant le caractère trop ambitieux et irréaliste des travaux de la commission du plan.

La loi est complètée à de nombreuses reprises, en 1924 en particulier pour le contrôle des lotissements. Dès lors, les projets doivent être déposés préalablement (plan, programme des travaux, cahier des charges) avant toute mise en vente ou publicité ; les travaux de viabilité et de salubrité incombent au lotisseur et doivent être réalisés d'emblée ; la Ville ou le préfet peuvent exiger des réserves foncières pour des espaces communs ou publics ; ils peuvent également interdire un lotissement dans une zone non prévue pour le logement ; enfin, ils peuvent intervenir sur le plan même du lotissement et demander des rectifications.

La loi modifie donc profondément les rapports entre les pouvoirs publics et les particuliers. On mesure les effets de cette évolution dans la remarque du préfet, répondant fermement à une requête des lotisseurs d'une des premières cités concernées par la loi « la Société civile des terrains ...

Fig. 11. Cité Mion. Villa, 3 rue des Anémones. Cliché : Michel Descossy, - 1992 Inventaire Général.

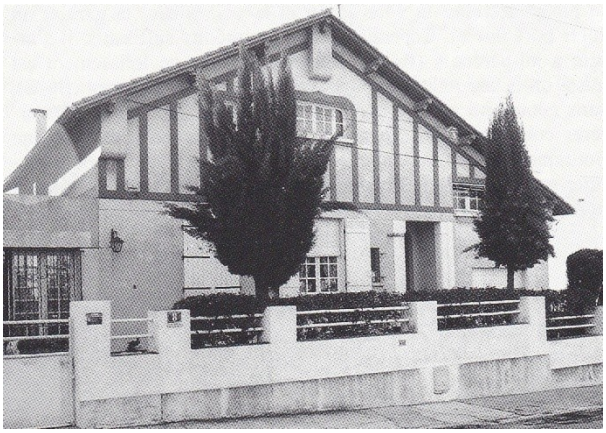


Fig. 12. - Cité Mion. Villa, 8 rue Fréderic Fabrège. Cliché : Michel Descossy, - 1992 Inventaire Général.

Fig. 13. - Cité Mion. Villa, 8 rue des Pervenches. Cliché : Michel Descossy, - 1992 Inventaire Général.

... de Farges n'a pas à examiner si telle rue ira butter sur des limites d'une autre propriété. La commission est seule compétente en l'espèce et n'a pas à fournir d'explication à ce sujet » [39].

La cité Mion

L'étude du lotissement Mion éclaire le nouveau cadre législatif mis en place et ses apports aux anciennes réglementations. Constituée en 1900 entre les héritiers du vaste enclos Mion situé à 400 mètres au sud de la gare, la Société civile des terrains de Farges dépose un projet lotissement en 1924. L'idée n'est pas neuve, puisqu'il en est fait mention dès 1863 [40] ; l'architecte de la Ville en donne d'ailleurs un dessin dans son plan de 1911 (fig. 10). D'abord retardé par les vicissitudes du plan général, il est soumis ensuite à la procédure prévue par la loi.

Le premier cahier des charges déposé prévoit que les travaux de viabilité incomberont aux acquéreurs des lots, suivant en cela les anciens usages [41]. En contradiction flagrante avec les dispositions de la loi, il est rejeté. La Ville modifie profondément le second projet, tant dans la direction que dans la largeur des rues. Le lotissement reçoit finalement l'approbation préfectorale en 1937 et les constructions s'y élèvent dans les années 1940-1950.

Il manisfeste dans le paysage montpelliérain une triple rupture législative, par l'application des procédures contraignantes imposées par une loi au lotissement privé; urbanistique, avec l'apparition d'un quartier périurbain pavillonnaire et résidentiel; rupture architecturale enfin (fig. 11, 12 et 13), avec l'adoption de partis de composition modernes, du style paquebot au pittoresque.

NOTES

1. Cet article s'inscrit dans le cadre de l'étude menée par le Service régional de l'inventaire Général des Monuments et Richesses artistiques de la France sur la ville de Montpellier. Ce travail a donné lieu à deux publications dans la collection des Etudes du Patrimoine, Paris : Ministère de la Culture/Imprimerie Nationale : Sournia Bernard, Vaysettes Jean-Louis. Montpellier. *La demeure médiévale*. 1991 ; Fabre Ghislaine, Lochard Thierry. Montpellier : *la ville médiévale*. 1992. Ces derniers auteurs préparent la publication d'un volume consacré à l'urbanisme de la ville moderne et contemporaine à paraître dans la même collection,
2. Sur le Contexte économique de Montpellier au XIXe siècle et les réseaux d'échange, voir : *Histoire de Montpellier*, Privat, 1985 ; inventaire Général. *Montpellier. Paysages d'architectures* 985-1985. Histoire. Urbanisme, Architecture. Catalogue d'exposition. Montpellier : 1985, p. 65-73 ; Cousinie Frédéric. *Les politiques urbaines à Montpellier* (1815-1852). Mémoire de D.E.A. Histoire et Civilisations. Montpellier Université Paul Valéry, 1990-1991.
3. Soulier Simone. *Tentatives d'application par la ville de Montpellier de la première loi française sur l'urbanisme* (*loi Cornudet du 14 mars 1919*). Mémoire de maîtrise, Montpellier : Université Paul Valéry, 1980, p. 41.
4. A.C. Montpellier : Délibérations du conseil municipal -(DD). 14 avril et 3 mai 1853. Également A.C. Montpellier: DD. 30 mars 1850 : « les quartiers nouvellement construits offrent le coup d'oeil le plus désagréable et ont tous les inconvénients attachés au percement irrégulier des voies publiques ».
5. Avis du commissaire général chargé de l'enquête publique sur les grands travaux, s.d. [1856] (A.C. Montpellier : série 2 0 2 IV-Grands travaux Lazard).
6. A.C. Montpellier : DD. 14 novembre 1846.
7. A.C. Montpellier : Registre des arrêtés municipaux. Année 1847.
8. A.C. Montpellier : DD. 30 mars 1850.
9. A.C. Montpellier : DD. 14 avril et 3 mai 1853.
10. A.C. Montpellier : DD. 16 janvier 1879.
11. Arrêtés du 8 avril 1879, des 13 avril, 23 août, 15 octobre, 29 septembre 1880, 4 et 17 janvier 1881, etc.
12. A.C. Montpellier : DD. 4 septembre 1878.
13. A.C. Montpellier : DD. 12 janvier 1863.
14. Nous remercions très vivement Monsieur Jacques Gaspard qui a bien voulu collaborer à notre étude du XIXe siècle montpelliérain en effectuant le dépouillement des recensements de la population pour des îlots et des mes sélectionnés comme autant de sondages. Ces recensements sont conservés aux A.D. 34 : registres « Dénombrement de population ». Dénombrement de 1841 : île Boyer et Puech-Pinson : 25 ménages, 90 individus au total (professions indiquées : agriculture, 11 représentants ; artisanat, 9 ; domesticité 5 ; commerce, 2 ; propriétaires-rentiers, 1). Dénombrement de 1851 : île Boyer et Puech-Pinson : 11 maisons, 28 ménages, 89 individus au total (professions indiquées : agriculture, 20 représentants ; artisanat, 27; commerce, 4 ; industrie, 3 ; domesticité 3 ; propriétaires-rentiers, 2). Dénombrement de 1861 : île Puech-Pinson : 35 maisons, 106 ménages. 334 individus au total (professions indiquées : artisanat, 39 ; agiculture 19 ; industrie, 16 ; propriétaires-rentiers, 16 ; domesticité, 16 ; militaires, 12 ; commerce, 7 ; professions libérales, 6).
15. *Nouveau plan de la ville de Montpellier indiquant les percements et embellissements projetés*. J. Cassan. 1864 (A.D. 34. IFi 114).
16. A.C. Montpellier : arrêté municipal du 8 avril 1879. en réference à la délibération du 16 janvier précédent: A.C. Montpellier : série 202, rue Bourgoin.
17. A.C. Montpellier : série 202. rue Isidore Girard, rue d'Alsace, rue Pralon...
18. A.C. Montpellier : DD. 13 février 1843.
19. A.C. Montpellier : série 202, rue du Clos René (Maison Courty).
20. A.C. Montpellier : série 202, place de l'Embarcadère : rue Maguelonne 5 août 1845.
21. Bazille Gaston. *Complément de rapport sur la Rue Impériale lu le 25 février 1863 au Conseil Municipal*, Montpellier, lmpr. de Gras. 1863 p. 8. Sur les aménagements urbains du second Empire. voir Fabre Ghislaine, Lochard Thierry. *L'haussuniannisme montpelliérain*. Revue de l'Art, 1994, à paraître.
22. A.C. Montpellier : DD. 20 septembre 1862.
23. A.C. Montpellier : DD. 6 juin 1840.
24. A.C. Montpellier : DD. 12 janvier 1863.
25. A.C. Montpellier : DD. 23 avril 1834.
26. Les indications données à ce sujet Sont extraites de Cousinie Frédéric. Les politiques urbaines à Montpellier... p. 84 et suivantes.
27. A.C. Montpellier : DD. 4 mars 1872.
28. A.C. Montpellier : DD. 9 et 12 janvier 1863 : débat au conseil ; A.C. Montpellier : série 202, boulevard de Strasbourg : convention passée le 4juillet 1863.
29. Pagezy Jules. *Quelques idées sur les possibilités et les moyens d'ouvrir de Montpellier à la mer, un canal avec le tirant d'eau nécessaire aux navires de 200 tonneaux*. Montpellier, 1846. Pl. h.t. Canal maritime du Lez. Egalement : Cousinic Frédéric. *Les politiques urbaines à Montpellier...*, p. 63.
30. A.C. Montpellier : DD. 20 septembre 1862.
31. A.C. Montpellier : DD. 4 septembre 1878.
32. *Plan topographique de la ville de Montpellier. Avec les changements qui y ont été opérés jusqu'en l'année 1834*, J.M. Amelin (B.N. Est. Va 34, t. III) ; *Plan topographique de la ville de Montpellier. Avec les changements qui y ont été opérés jusqu'en l'année 1846*, J.M. Amelin (coll. part.) ; *Plan topographique de la*

ville de Montpellier. Avec les changements qui y ont été opérés jusqu'en l'année 1853, J.M. Amelin (B.N. Cartes et plans : Ge D 948).

33. *Nouveau plan de la ville de Montpellier indiquant les percements et embellissements projetés*, J. Cassan, 1864 (A.D. 34, IFi 114) : *Nouveau plan de la ville de Montpellier*, C. Lacarolle, 1877 (B.N. Est. Va 34).
34. A.C. Montpellier : DD. 4 juin 1995.
35. *Plan de la commune et des environs de Montpellier*, A. Kruger, 1896 (Montpellier, service régional de l'Inventaire) ; *Plan de la ville de Montpellier*, A. Kruger, 1911 (Montpellier, Musée Languedocien).
36. A.C. Montpellier : DD. 8 avril 1885.
37. A.C. Montpellier : DD. 8 avril 1885 ; projet d'arrêté : dépôt préalable à la mairie du plan d'alignement et de nivellement pour les rues privées ouvrant sur la voie publique (AD 34 : 20 172/39) ; arrêté municipal du 8 avril 1885 : réglementation des rues privées en application de la loi du 5 avril 1884.
38. Sur ce sujet : Soulier Simone. *Tentatives d'application par la ville de Montpellier de la première loi française sur l'urbanisme* (*loi Cornudet du 14 mars 1919*). Mémoire de maîtrise, Montpellier, 1980 ; également Soulier Simone. *Tentatives d'application par Montpellier de la première loi française sur l'urbanisme* (*loi Cornudet du 14 mars 1919*). In : Inventaire Général. Montpellier 985-1985. Paysages d'architectures, p. 76.
39. A.C. Montpellier : 70 Cité Mion, lettre du Préfet au Maire du 26 mars 1926.
40. A.C. Montpellier : DD. 12 janvier 1863.
41. A.C. Montpellier : 7 0 Cité Mion ; Archives privées de l'agence d'architecture Ansermoz (coll, part.).

/

Année de parution : 1993

AU SOMMAIRE DU VOLUME 1993

Stéphane MAUNE, A propos du septième Kardo du cadastre Béziers B. Le site de Balsède 3, Tourbes-Pézenas (Hérault) ;

Alice-Mary COLBY-HALL, Guillaume d'Orange, l'abbaye de Gellone et la vache pie de Châteauneuf-de-Gadagne ;

Daniel LE BLEVEC, Jean NOUGARET, In memoriam. Robert Saint-Jean (1933-1992). Bibliographie des travaux de Robert Saint-Jean ;

Louis SECONDY, Sous le sac et la capuche : les pénitents blancs de Mèze (1588-1918) ;

Alain CHEVALIER, Le goût des collectionneurs montpelliérains au XVIIe siècle ;

Jean CLAPAREDE (†), Houdon et la Société des Beaux-arts de Montpellier (1779-1784) ;

Ghislaine FABRE, Thierry LOCHARD, L'extension urbaine à Montpellier de 1840 à 1940 : initiative privée et gestion municipale ;

John HARRIS, Jean-Claude RICHARD, La libération de Montpellier (1944), d'après les témoignages inédits d'Andrew Croft, François Rouan et Gilbert De Chambrun ;

Marc BONNIER, Le premier âge d'une institution centenaire, La Société Languedocienne de Géographie ;

Jean-Pierre BESOMBES-VAILHE, L'identité viticole face au processus d'industrialisation. « L'exploitation du pétrole sur la commune de Gabian » (approche ethno-historique) ;

Richard LAURAIRE, Anthropologie culturelle et politiques publiques territoriales.

CHRONIQUES :

- *Gilbert LARGUIER,* Le grain et le drap dans le Narbonnais, 1300-1789 ;
- *Line SALLMANN,* Une croissance industrielle sous l'Ancien Régime : le textile en bas Languedoc aux XVIIe et XVIIIe siècles ;

Jean NOUGARET, Archéologie médiévale, Histoire de l'Art. Bibliographie (1989-1993).

http://www.etudesheraultaises.fr/