

# MONTPELLIER

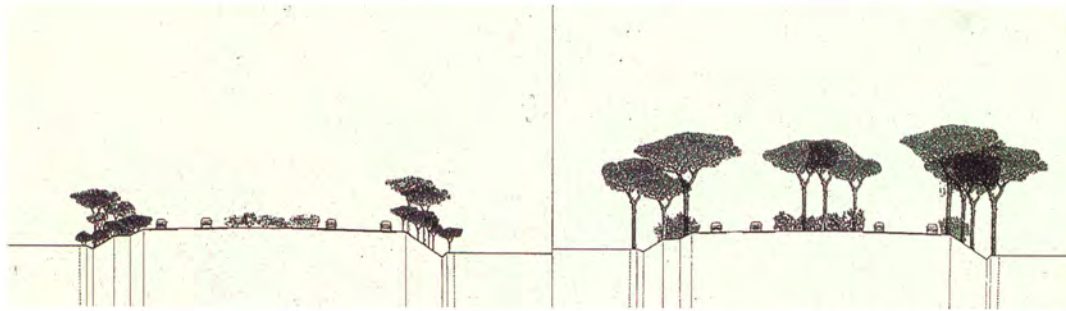
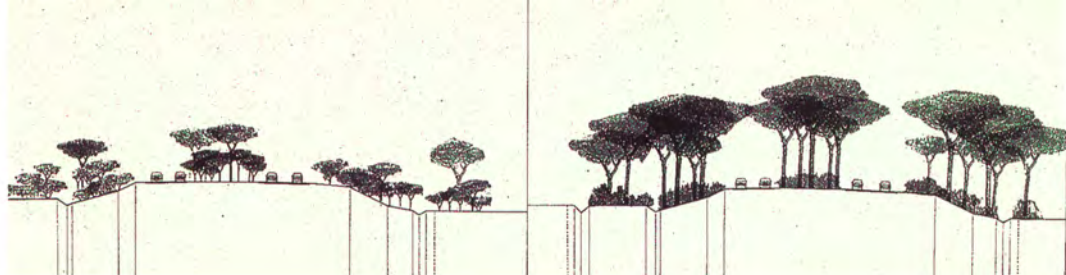
*A r c h i t e c t u r e s*

*1977-1992*

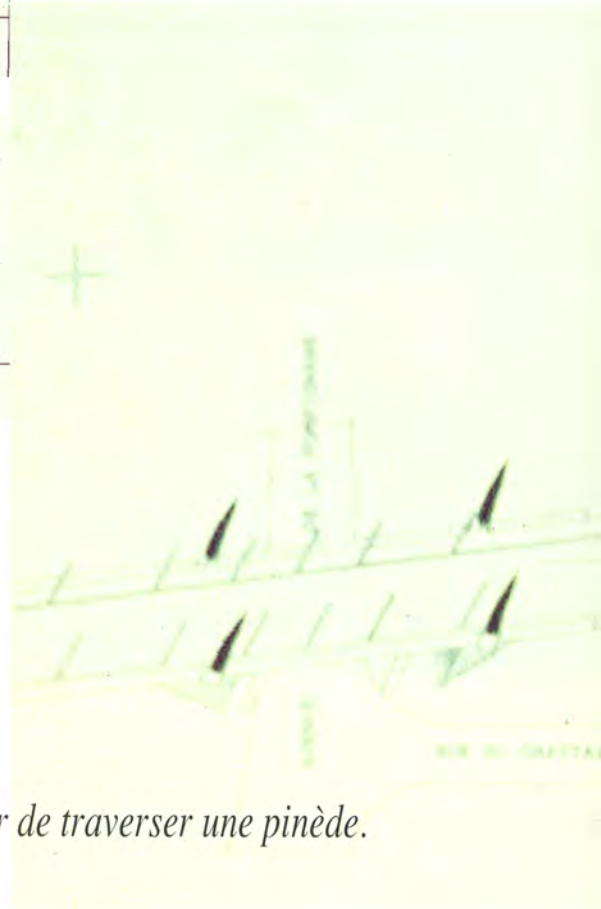
**M**

MONTPELLIER FRANCE





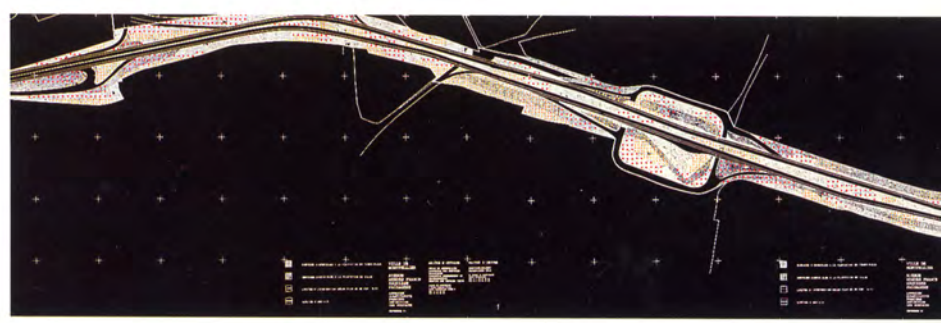
Esquisses pour l'Avenue Pierre Mendès-France.



...Donner l'illusion à celui qui entre dans Montpellier de traverser une pinède.

Les entrées de ville sont ravagées depuis dix ans. Elles abritent des centres commerciaux, ces grandes caisses en tôle. En 1989, en France, les équipements de ce type ont doublé de surface. C'est un phénomène terrible. Il y a urgence.

A Montpellier, l'avenue Mendès-France correspond à l'entrée principale de la ville depuis l'autoroute. Dessiner son aménagement est l'occasion de construire un véritable paysage sur un tronçon de trois kilomètres, depuis l'autoroute jusqu'au pont Chauviac, sur le Lez.



**Comme un architecte, un paysagiste** imagine des lieux et compose des volumes. Il construit des espaces extérieurs et non des bâtiments. L'architecte travaille avec des éléments mesurables et connus, le paysagiste avec des éléments de paysage d'échelle variable. Il utilise un matériau complexe et composite. Que deviendra une forêt de pins dans dix, vingt ou trente ans ?

Peu de commandes publiques de qualité concernent les paysagistes. A la Renaissance, en Italie, les jardins coûtaient plusieurs fois le prix des bâtiments : trois fois pour ceux de la Villa Médicis de Rome par exemple. Aujourd'hui, l'environnement et le paysage sont des thèmes rebattus mais on a rarement aussi peu investi.

En France, les paysages incendiés chaque année correspondent à cent fois ce que font les paysagistes. Les paysages qui deviennent des centres commerciaux ou des parties urbanisées correspondent, eux, à mille fois ce que construisent les paysagistes.

*Notre pratique est encore marginale.*

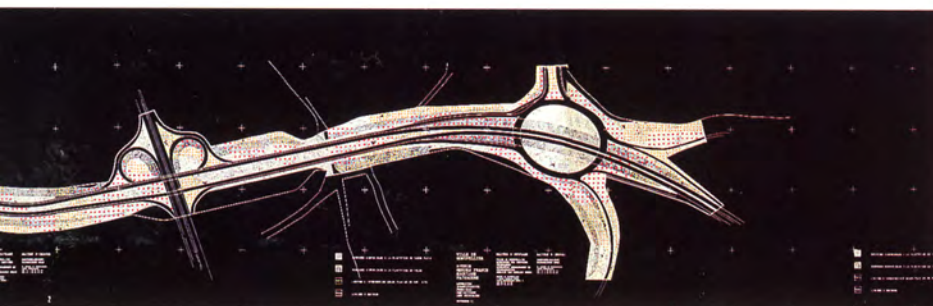
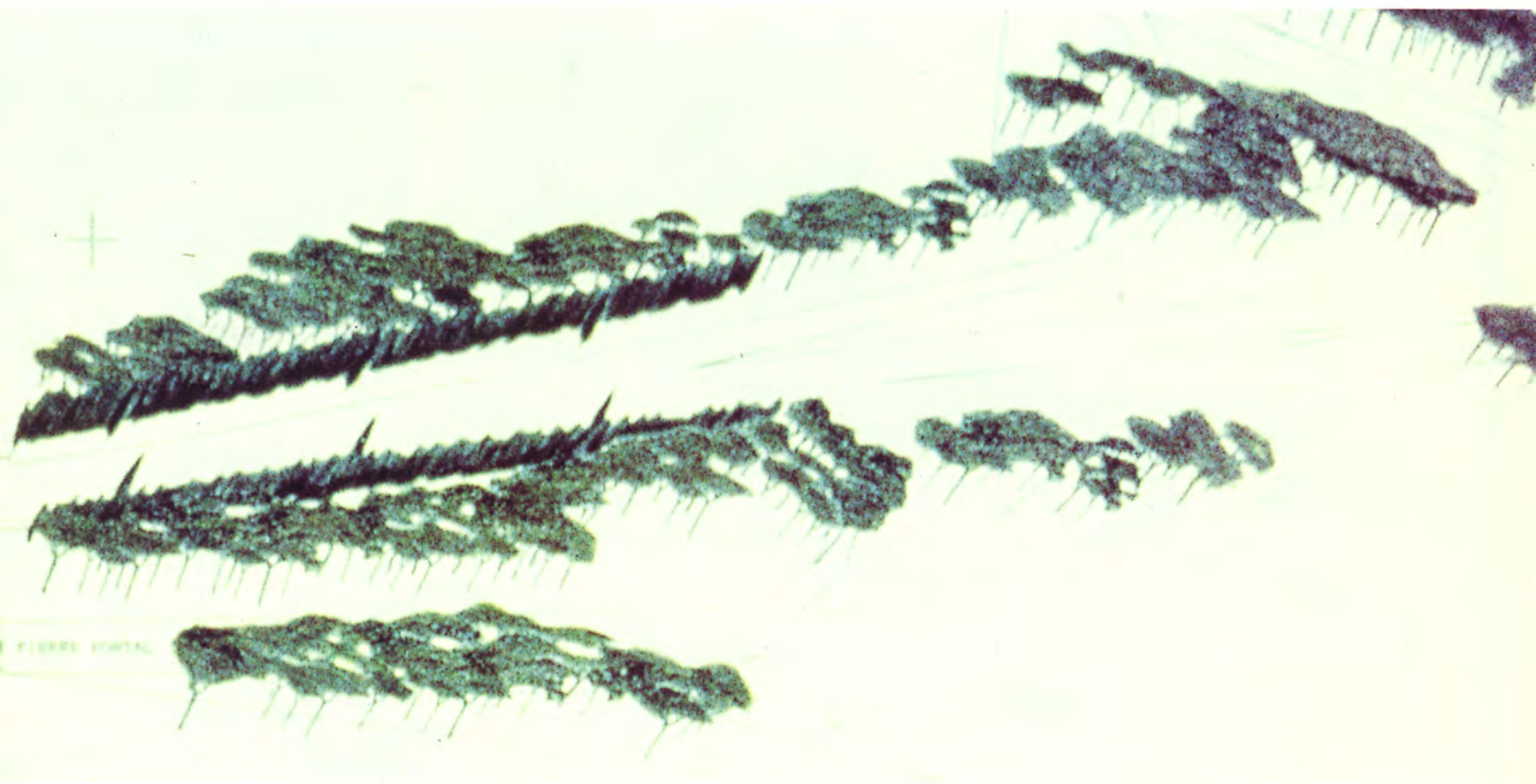
**Nous voulons donner le sentiment d'un paysage homogène qui soit identifiable, que l'on peut nommer.**

Ce sera une pinède : Montpellier se trouve dans la petite zone de France où pousse le pin parasol, un arbre persistant et majestueux qui atteint vingt mètres.

Le projet opérationnel est très simple : planter 14 000 pins parasol et quelques autres espèces, des pins d'Alep, des cyprès et des chênes. Des bosquets en cordons allongés comme des coulisses de théâtre donnent le sentiment de profondeur. Entre ces plans successifs, des ouvertures cadrent les bâtiments au milieu d'un parc.

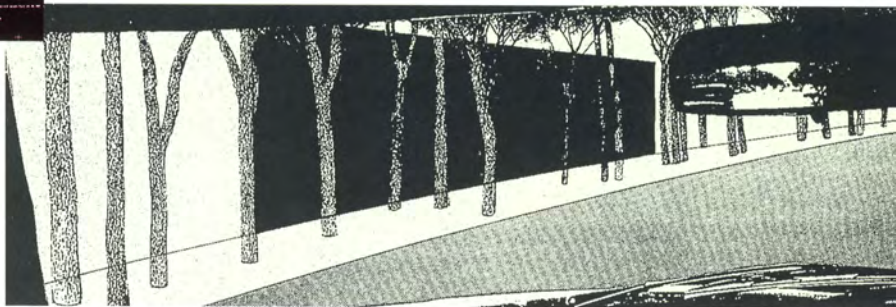






Trois kilomètres boisés, juste avant le centre ville :  
 contraste entre deux unités de paysage, et  
 non dissémination insidieuse. Pendant ces  
 quelques minutes en voiture, nous offrons un  
 paysage serein et homogène. Notre apport,  
 c'est la simplicité.

C'est la première fois qu'une grande cité se pose  
 sérieusement le problème de l'entrée de ville.  
 L'avenue Mendès-France constituera un lieu  
 vu de l'intérieur, mais aussi l'amorce de la  
 requalification paysagère du territoire de Port  
 Marianne.



*Le paysage de pinède crée de très belles lignes d'horizon.*

**On n'invente rien, la page blanche n'existe pas en matière de paysage.**

Nous essayons de comprendre ce qui existe  
 déjà, de transposer ce qui se fait déjà ou ce  
 qui a existé.

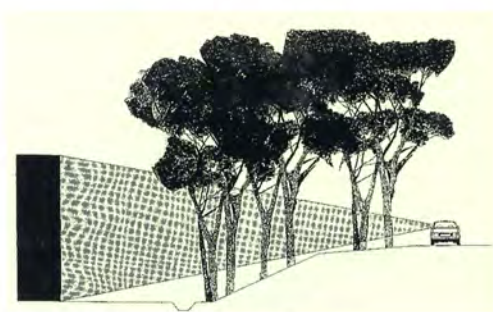
Nous avons vu des plantations à la Grande Motte. Les pinèdes  
 qui bordent la rocade de contournement sont  
 formidables.

A Rome, la route d'entrée sud-ouest est plan-  
 tée de grands pins parasol, majestueuse par  
 la puissance du matériau.

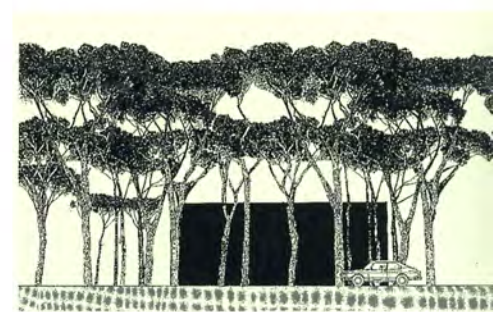
Nous sommes allés sur place, nous avons  
 beaucoup roulé en voiture, nous avons repé-  
 ré pour comprendre. Les talus, les courbes, les  
 échangeurs et les difficultés de la route empê-  
 chaient l'utilisation d'un matériau linéaire.  
 Nous étions obligés de travailler par taches.  
 D'où l'intérêt des bosquets.







Esquisses pour l'Avenue Pierre Mendès-France.



... De grandes taches de pinède et quelques lignes.

Port Marianne est un quartier développé par urbanistes et architectes. Comme pour l'avenue Mendès-France, il s'agissait pour nous d'imaginer la forme du territoire produit, et de définir les règles de construction du paysage de l'est de la ville.

**Au début de l'avenue, un échangeur.**

Les automobilistes passeront dans une sorte de cratère, un creux ovale et sans vue. On nous demandait quelque chose de végétal, d'identifiable, à la limite d'un peu étonnant. Nous avons eu l'idée d'une palmeraie, comme un flash pour quelques secondes de perception. L'image du jardin domine celle de l'échangeur autoroutier.

De nuit aussi, nous voulons que l'avenue Mendès-France soit un paysage. La lumière des projecteurs encastrés dans le sol effleure la dessous des arbres tandis que de petits lampadaires éclaireront la voirie. On essaye de casser l'image d'une voie express.

Nous avons consulté des photos aériennes : de grands domaines viticoles, des bosquets de pins indépendants et des mails de platanes. Des taches et des lignes d'arbres, c'était le matériau, le vocabulaire que nous pouvions utiliser. Et en aucun cas un maillage banal qui ressemblerait à toutes les villes nouvelles de France et d'ailleurs.

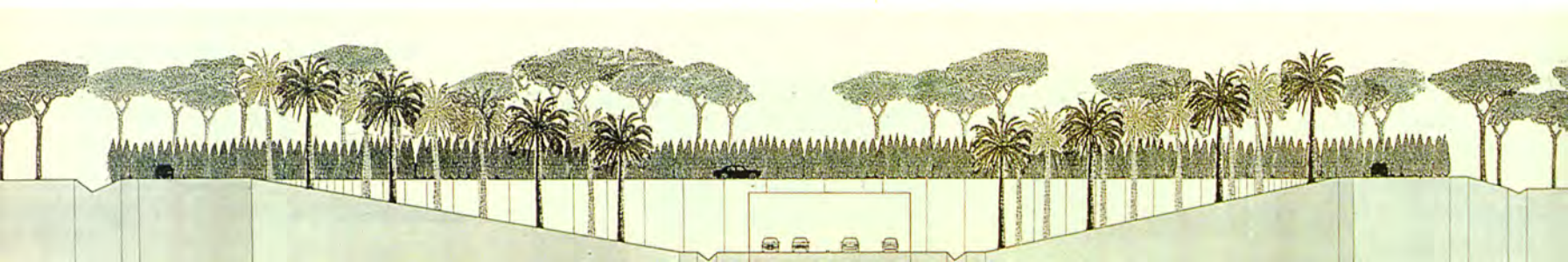
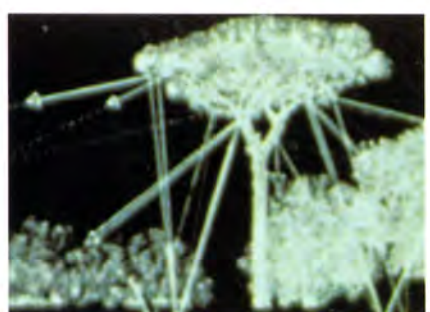
Pour assurer la cohérence, nous avons dessiné un projet sommaire qui sera utilisé pour les voiries publiques et l'intérieur des îlots. Il ne suffisait pas de planter les routes, il fallait profiter de l'occasion pour que Port Marianne devienne un paysage. La commande de la mairie et de la SERM est passée d'une demande technique : « Quels arbres planter le long des rues ? » à une idée plus générale : « Trouver des principes qui vont fédérer tous les projets. »

**Le végétal, matériau unificateur, peut donner la cohérence**

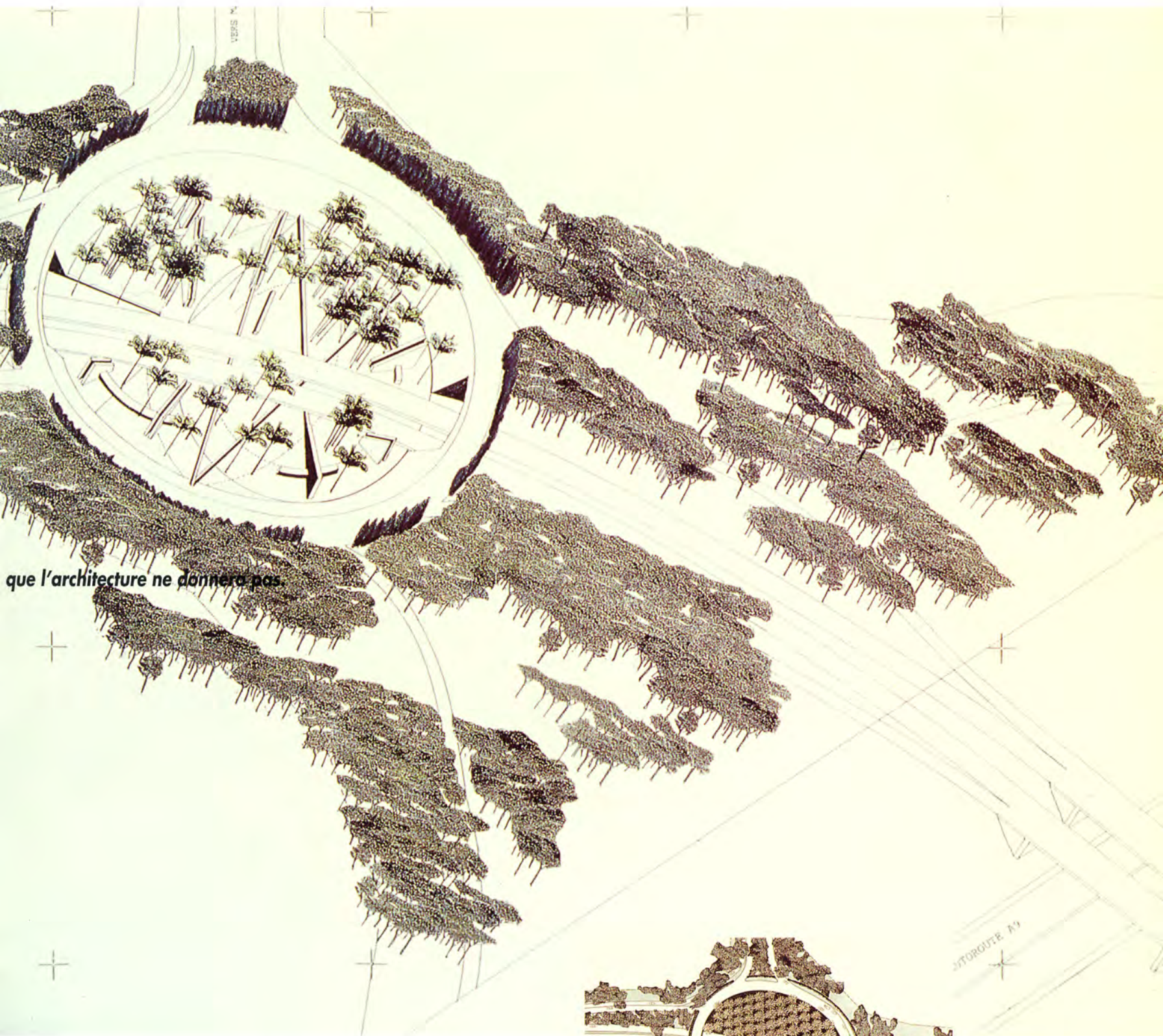
Nous avons différencié le paysage selon deux directions. Chaque fois qu'on aura une ligne droite, on mettra un alignement de feuillus en privilégiant la direction est-ouest. Dès qu'on aura des territoires plus lâches organisés nord-sud comme les petites vallées, toutes les petites rivières et les bosquets, on plantera des pins en taches.

On est heureux dans un paysage quand on comprend comment il est fait, quand on est capable de s'y situer. Les grands ensembles déroutent parce que les espaces extérieurs n'ont jamais été achevés. Les habitants passent de leur logement à un non-lieu, à un lieu qu'on ne peut pas nommer, qui est innomable.

En abordant Montpellier par l'est, on passe d'un paysage de Petite Camargue à un centre ville très dense et beau, on passe d'un lieu identifiable à un autre. Avec un paysage très planté comme le sera Port Marianne, un troisième élément distinct intervient : on a le centre ville dense, le paysage de Petite Camargue et la pinède entre les deux.







**que l'architecture ne donnera pas.**



Ce projet n'est pas spectaculaire par l'originalité de son dessin, qui doit gérer de nombreuses contraintes, mais par sa dimension ambitieuse. De la même manière que l'on construit les routes et les quartiers, ici, il a été décidé de construire le paysage.

**Une ville décide, pour une fois, de dessiner le territoire de sa périphérie.**

