

An aerial photograph of a coastal city, likely Marseille, France, with a grid overlay. A vertical dashed line runs through the center of the image. The text is arranged around this line.

ALICE LHARDIT

MOBILTÉS
ET
PROJET DE VILLE

MÉMOIRE DE MASTER
LABORATOIRE
DÉS-ÉQUILIBRES

ÉCOLE SPÉCIALE
D'ARCHITECTURE



MOBILITÉS ET PROJET DE VILLE

Mémoire - de Master 2
Présenté par Alice LHARDIT
29 novembre 2019

Membres du Jury :

M. Aurélien DELCHET, Architecte et fondateur de l'ateliergeorges, enseignant à l'École d'architecture de la ville & des territoires

M. Regis GUIGNARD, Architecte, Paysagiste et Urbaniste enseignant à l'ESA

M. Marc HYMANS, Architecte et Ingénieur, enseignant à l'ESA

M. Thomas HOSTACHE, Architecte, fondateur de l'agence HOCH studio

Mme. Camille REISS, Architecte et doctorante en Urbanisme et Architecture, cofondatrice de l'agence SuperTropic Architecture

Mme. Fanny TASSEL, Architecte-plasticienne, enseignante à l'ESA

Sous la direction de M. Marc HYMANS, architecte et Ingénieur, enseignant dans le domaine d'expérimentation «Des-Équilibres» à l'ESA

« La disparition de la sédentarité va bouleverser les villes. Les lieux qui vont devenir importants sont les pôles de transfert de charge, d'interconnexion. Les gares, les aéroports, les ports vont changer de statut, devenir les véritables centres de ce que j'appelle l'outre-ville, réseau urbain mondial ultraconnecté, fondé sur le temps réel et le mouvement, et non plus sur l'enracinement. »

AVANT PROPOS

Au cours de mon cursus de Master à l'école spéciale d'architecture, plusieurs problématiques ont été au coeur de nos processus de réflexion. Ce master a été l'occasion de se questionner sur le lien fondamental qu'entretient la ville avec l'architecture en s'intéressant aux déséquilibres économiques, écologiques et sociaux.

L'exercice du projet de fin d'étude est l'occasion de concrétiser les connaissances acquises lors de mon Master et de me questionner sur le renouvellement de la ville. Ce projet s'articule autour de la problématique de l'hypermobilité et de ses conséquences sur nos territoires mais aussi sur les opportunités qu'elle pourrait générer.

Mon étude porte plus précisément sur le cas de la nouvelle gare TGV de Montpellier construite en périphérie de la ville. Depuis quelques années de nouvelles gares TGV ont été implantées en bordure des villes, venant compléter l'offre de transport déjà en place dans les villes via les gares historiques. Souvent construites dans des territoires vierges d'urbanité elles font l'objet d'aménagement urbain et de réflexion quant au devenir de leur environnement.

Ces futurs aménagements urbains font souffrir les terrains agricoles ou viticoles qui entourent les gares pourtant acteurs essentiels de la ville, Montpellier est au coeur d'une politique d'urbanisation massive. Une urbanisation de remplissage qui tourne le dos au patrimoine paysager qui constitue les bordures de la ville. Les vignes et les exploitations s'altèrent au profit de l'étalement urbain. La gare pourrait être une nouvelle articulation entre la ville et l'agriculture en favorisant la résilience du système agricole.

Afin de raisonner cet étalement urbain, ma recherche se porte sur les différentes possibilités qu'offre la nouvelle gare de Montpellier en terme de territoire urbain renouvelé.

SOMMAIRE

	AVANT PROPOS	
	INTRODUCTION	
1.	LA GARE : DE L'EMBARCADÈRE AU PÔLE D'ECHANGE MULTIMODAL	12
1.1.	Naissance d'une nouvelle mobilité	12
1.1.1.	Du chemin de fer à la gare	12
1.1.2.	La gare TGV transformation des modes de transports	18
1.2.	Le pôle d'échange multimodal	21
1.2.1.	De L'intermodalité au pôle d'échange	21
1.2.2.	Le pôle d'échange au service de la mobilité	22
1.2.3.	Aménager la mobilité	23
2.	LES ENJEUX ET STRATÉGIES URBAINES CONTEMPORAINES DES GARES	26
2.1.	Le réaménagement des gares historiques	26
2.1.1.	Le cas de la Gare Montpellier Saint roch	27
2.2.	Création de nouvelles gares	34
2.2.1.	Etude des gares de la Ligne Méditerranée	34
3.	MONTPELLIER : PROJET DE VILLE	43
3.1.	Montpellier en mouvement	43
3.1.1	Montpellier au bout du tramway	44
3.1.2.	La nouvelle gare TGV : Enjeux et opportunités	48
3.2.	Montpellier Paysage Viticole	60
3.2.1	Morcellement et arrachement des vignes	66
4.	ÉQUILIBRE ENTRE HYPERMOBILITÉ ET RESSOURCE HISTORIQUE MONDIALISÉE	70
4.1.	Irrigation du vin par le rail	75
4.2.	L'oenotourisme	
5.	INTENTIONS	80
	REMERCIEMENTS	96
	BIBLIOGRAPHIE	97

INTRODUCTION

le terme de « réseau » est omniprésent, on l'emploie dans toutes les disciplines : histoire, géographie, informatique... (ex. réseaux personnels en sociologie, réseaux techniques en géographie humaine, réseaux hydrologiques en géographie physique...)¹

Quand on pense « réseau » la notion de mouvement nous vient à l'esprit, que ce soit en terme de fluide, d'énergie, de flux... En quoi les réseaux sont ils générateurs de vie ? Les réseaux hydrauliques par exemple sont un facteur de développement.

La présence de l'eau, c'est la présence d'une vie assurée. Les nomades devenus peu à peu sédentaires l'avaient bien compris en s'installant soigneusement à proximité des étendues ou de sources d'eau. Très vite l'homme a voulu maîtriser cette source en organisant sa distribution, c'est l'invention de l'agriculture. On aménage alors ces réseaux hydrauliques afin de faciliter l'accès pour pouvoir irriguer les cultures, drainer le sol, le bonifier... S'est développé alors l'artisanat suivi de l'industrie entraînant une urbanisation croissante. De manière générale c'est dans cet ordre que l'évolution des civilisations s'opère.²

L'eau à la base vitale devient peu à peu un objet de loisir. La construction d'Aqueduc à l'époque de l'empire Romain permet de faire entrer l'eau coeur des villes, pouvant alors alimenter des thermes, des bains, lieux de rencontres et d'interactions sociales pour les citadins.

Une évolution que l'on pourrait assimiler à celles des déplacements. Longtemps la vitesse des déplacements étaient sur une fréquence lente, aujourd'hui la vitesse augmente considérablement. Cette volonté de se déplacer plus rapidement a été à l'origine d'un certain nombre de changements en terme d'organisation, de réseaux, de transports et d'innovation. Les réseaux automobiles ont changé les formes des villes et leurs limites, le choix des possibilités s'est élargi.

Se déplacer dans la société contemporaine est devenu une nécessité. Le transport des flux humains est une réflexion qui est continuellement alimentée. A l'heure où l'on désire adapter les comportements dans le domaine du transport, il apparait indispensable de réfléchir en amont aux flux de déplacements mais aussi au système des « noeuds » de la

¹ Laurent Beauquittie. L'analyse de réseaux en sciences sociales et en histoire: Vocabulaire, principes et limites. Le réseau. Usages d'une notion polysémique en sciences humaines et sociales, Presses Universitaires de Louvain, pp.9-24, 2016, 978-2-87558-500-4. halshs-01476090

² Jacques BONNIN - Histoire de l'eau aménagée par les hommes

mobilité. L'intégration de ces noeuds porte plusieurs problématiques au jour, comment les intégrer dans un tissu urbain dense existant? Ou bien comment adapter les futurs tissus urbains des nouvelles gares?

Longtemps dépendants et n'ayant que peu accès à la mobilité les individus étaient limités dans leurs mouvements. L'invention de l'automobile, l'ouverture des chemins de fer aux voyageurs, l'aviation, ont donné aux hommes une sensation d'indépendance et d'autonomie. Aujourd'hui Les individus avides de cette autonomie, cherchent perpétuellement à disposer de cette liberté et à maîtriser l'espace temps de leur vie quotidienne que ce soit pour développer leurs sphères intimes ou bien pour interagir avec la société.

Les lieux où s'opèrent ces mouvements ont muté de manière considérable, les gares à l'origine créées pour transporter des marchandises sont aujourd'hui des noeuds d'interaction de flux humains considérables entraînant des changements d'organisations spatiales important. L'utilisateur à évolué et ses pratiques en conséquence, les transports ont été amélioré...

Les villes ont du s'adapter à l'arrivée de ces différents modes de transports : implantation d'autoroute, nouvelles voiries, nouvelles infrastructures, nouveaux réseaux.

Ainsi se développent de nouveaux quartiers, de nouvelles aires urbaines. Les distances sont réduites, c'est le début de l'étalement urbain.

Comment la mobilité est elle génératrice d'urbanité renouvelé ?

Au vu des retombées économiques et sociales qu'engendre l'implantation de ces infrastructures, les villes entreprennent des plans de renouvellement urbain autour de ces gares, des aménagements et souvent la création de toutes nouvelles stations. Dans le cadre de mon mémoire de diplôme je m'intéresserai au cas particulier de la gare Sud de France de Montpellier. Résultat d'une politique de développement urbain, cette gare est située en périphérie du centre ville, avec pour l'instant un tissu proche, plus agricole qu'urbain.

Avant elle, quelques gares avaient déjà fait l'objet d'implantations excentrées, de type gare « betteraves », expression à l'origine utilisée pour désigner la gare TGV Haute-Picardie en raison de son implantation, à l'époque au milieu de champs de betterave.

Elle été la première à être implantée aussi loin de son centre historique, aujourd'hui cette expression est reprise pour symboliser ces gares en périphérie. Les gares de la nouvelle ligne TGV Méditerranée, Avignon, Aix et Valence inaugurées en 2001 en sont les exemples. Elles ont été génératrices de projets d'aménagements urbains, aujourd'hui encore des projets sont à l'étude.

La construction de la gare Sud de France, invite à s'interroger quant aux enjeux et ses impacts sur le tissu urbain qui l'entoure. Comment cette mobilité va t-elle structurer les tissus ?

Le contexte actuel de la ville en terme d'urbanisation est le résultat d'une longue évolution et prise de décision. La mutation de Montpellier à démarré il y a une quarantaine d'année.

L'arrivée du Maire George Frêche en 1978 à Montpellier a été le point de départ de profondes mutations. L'augmentation significative de la démographie est le résultat d'une attraction maîtrisée par le maire. Voulant placer la ville au statut de capitale Régionale, de nombreux plan d'aménagements ont été rédigés, de nouvelles infrastructures pour faciliter les déplacements installés (arrivée du tramway en 2000), ainsi la forme urbaine de la ville s'est transformée et les limites étalées générant de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités. Dans un tel contexte on peut se demander quelle urbanisation la gare va t-elle générer ?

Il est important de saisir les politiques territoriales qui régissent la ville et de comprendre dans quelle position Montpellier se place en terme de développement.

Enfin dans une idée de projection il serait intéressant d'envisager quel type d'urbanisation conviendrait dans ce contexte. Il s'agit ici de porter une critique des différents éléments analysés afin de proposer une solution durable.

La préservation et le respect de l'environnement ainsi que des ressources naturelles sont aujourd'hui une priorité. De ce fait la réponse urbaine et architecturale devraient aller dans ce sens en intégrant la notion de développement durable et en re connectant l'être humain avec son milieu naturel. La traduction en architecture de cette notion peut se faire via la création d'ambiance favorable à la cohabitation être humain/nature, en réduisant l'empreinte énergétique entre autre.

1. La gare : de l'embarcadère au pôle d'échange multimodal

1.1. Naissance d'une nouvelle mobilité

1.1.1 Du chemin de fer à la gare

La question du mouvement est intimement liée à la ville. Les déplacements au cours de ces derniers siècles ont pris de plus en plus d'importance. François Asher explique « Aujourd'hui, se déplacer est devenu indispensable pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales. La possibilité de se mouvoir, en particulier dans les villes conditionne en effet l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture... »

Le transport de marchandises est à l'origine de la mobilité, aux Etats-Unis par exemple, la conquête du Far West est une période indissociable de l'histoire des chemins de fer, la quête de l'Eldorado a participé à l'expansion des Etats-Unis. La construction de ces chemins de fer rendaient possible le transport de céréales et la conquête de nouvelles terres... « C'est le chemin de fer qui a fait l'Amérique. Sans le chemin de fer, les États-Unis ne seraient pas devenus les États-Unis » (Christian Wolmar) Ainsi s'opère la transformation grâce au chemin de fer et, petit à petit la contrée agricole laisse place à une nation industrielle puissante.³

En Europe, c'est en Angleterre que naît le premier train à vapeur, en 1820 les premières gares font leur apparition. Le premier effet collatéral de cette invention est la manière dont nous appréhendons le temps aujourd'hui. En effet grâce au développement des réseaux ferroviaires, on assiste à une uniformisation du temps. A l'époque des diligences, les heures selon les villes au sein d'un pays pouvaient être différentes, au passage du train ces horaires sont devenues incommodes en terme d'organisation et de sécurité.

Afin de palier au phénomène désorganisé, il a été décidé de se régler sur une « heure standard ». Chaque ligne a été réglée selon l'heure d'une seule localité, celle des terminus. En France, toutes les lignes étaient réglées à l'heure du terminus de Paris⁴. Le développement des communications rapides a permis d'uniformiser le temps.

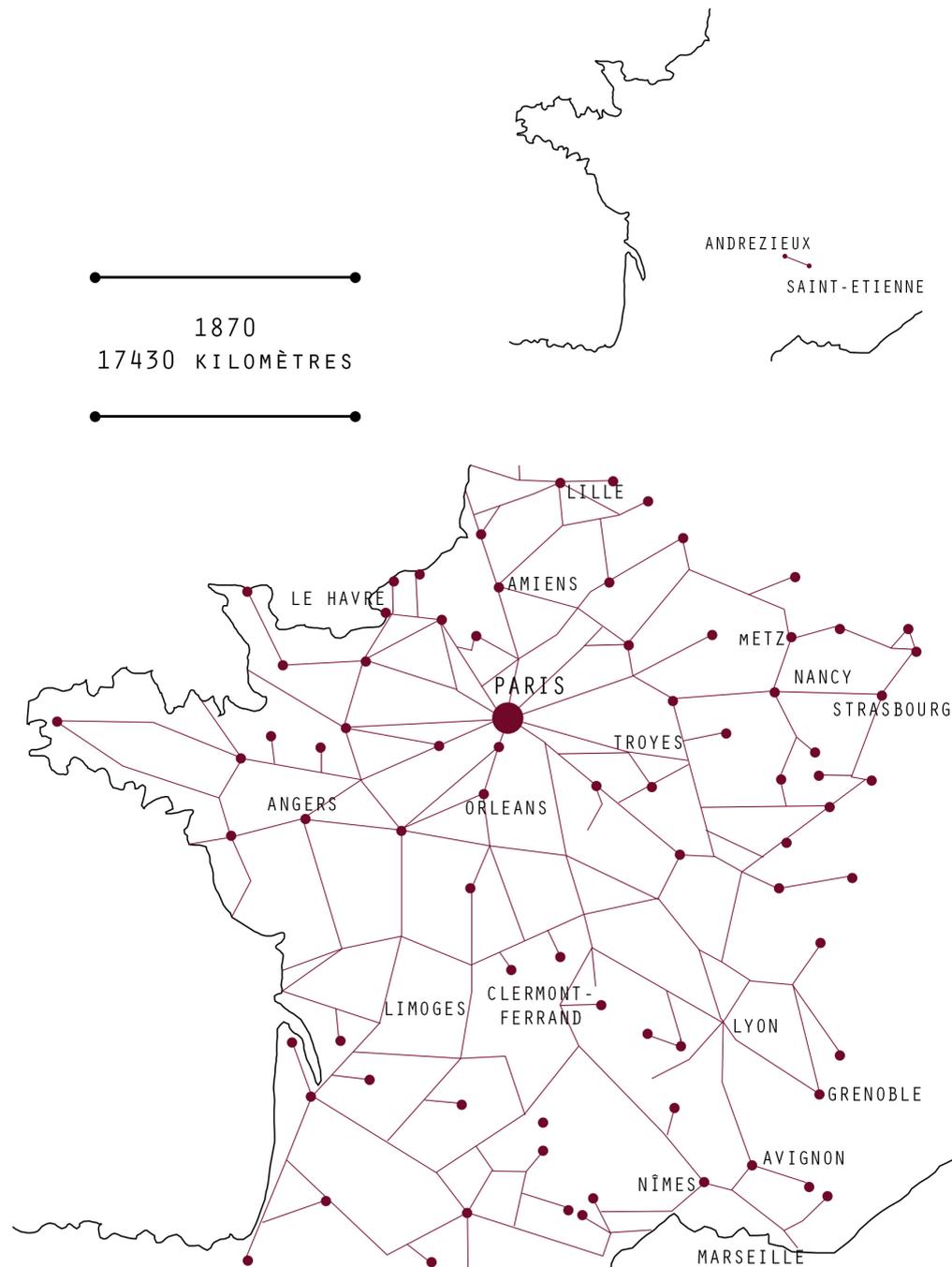
L'apparition du train en Angleterre fait envier la France. Charmée, elle se dote à son tour de sa première ligne de chemin de fer en 1828 : elle reliera saint Étienne à Andrézieux.

³ Christian Wolmar, L'Amérique et les chemins de fer : une histoire d'amour oubliée

⁴ Lucien Baillaud « Les chemins de fer et l'heure légale »

Ci-dessous en bas : Tracé des lignes mise en service en France en 1870

En haut : Première ligne mise en service en 1828



Initialement prévue pour transporter de la houille et autres marchandises, ce n'est que 10 ans plus tard que le premier train de voyageur quittera les quais de Paris donnant le coup d'envoi à un nouveau moyen de transport. Et de cette première ligne naît, 20 ans plus tard (1842) un plan d'ensemble pour un réseau de chemin de fer en France, proposé par Alexis Legrand. C'est l'état qui attribue les concessions et choisit les tracés, c'est aussi lui qui décide de faire de la capitale le centre d'un réseau ferroviaire conçu en étoile par l'ingénieur Legrand, les lignes vont alors irriguer le territoire. Ce sont 17 430km de lignes qui sont alors construites en l'espace de 30 ans. Mais l'évolution du réseau ferré bien que rapide est largement concurrencée par l'automobile.

Pour comprendre l'évolution de la mobilité et la place importante aujourd'hui des gares, il est nécessaire de revenir un peu en arrière, à l'époque des Trentes glorieuses par exemple. Pendant des années, les grandes entreprises logeaient leur personnel, ou bien elle s'accordaient avec les villes afin que soient construits de grands ensembles à proximité des entreprises. L'arrivée de l'automobile devient une manière d'accéder à une mobilité autonome, mais aussi une manière de se différencier et d'être associé à la classe moyenne.⁵

Cette mobilité naissante entraîne de profonds changements sociaux, elle vient concurrencer les transports en commun, elle change le rapport des automobilistes à l'espace, les sorties en famille sont facilitées, les distances peuvent être réduites; Le confort et l'indépendance sont les nouveaux crédos.

Objet de loisir mais aussi de relations sociales, la voiture occupe au sein des ménages une place éminente. Aujourd'hui l'automobile vient se coupler à d'autres modes de transports, les usagers reviennent à une mentalité de mobilité commune ou bien une mobilité douce. Conséquence d'une automobile controversée, ses effets sur l'environnement, son coût (du à la hausse des prix du carburant) et la saturation des réseaux font naître de nouvelles mentalités.

Les gares couplées à l'automobile permettent d'étendre les distances. Les vitesses de la mobilité changent, de nouvelles temporalités apparaissent rendant attractifs ces modes de déplacements.

À l'origine les premières gares étaient baptisées « embarcadères - débarcadères », elles deviennent ensuite « gare » et le mot gare se transforme en « pôle d'échange multimodal

⁵ Jean-Pierre Orfeuill, La mobilité, nouvelle question sociale ?

» de part sa fonction d'échange entre les différents modes de transport. Souvent construites hors du centre ville elles engendraient une création de nouveaux quartiers, faubourgs et même de nouvelles communes qui venaient petit à petit rejoindre le centre ville.⁶

Ces gares étaient à leurs débuts que de simples salles pour les voyageurs avec une halle pour les trains. L'évolution et l'engouement pour ce mode de transport engendrent ainsi de nouvelles formes architecturales des gares. Le succès de ces dernières impose des modifications dans leurs installations.

Dans les années 1960 les voyageurs prenant le train se voyaient associés à la dénomination de « captifs », ils se sont transformés en usagers, puis en voyageurs et enfin en clients. Cette évolution de dénomination du voyageur est associée à l'évolution de la gare qui est elle aussi, au fur et à mesure, devient un lieu de consommation, de vie...

Les « captifs »⁷ sont des citoyens qui ne disposent pas de voitures particulières. Sont aussi captifs les jeunes qui ne disposent pas d'un permis de conduire, une part importante de personnes âgées, ainsi que toutes les personnes qui ne peuvent pas utiliser de voiture au moment de la demande car la voiture est indisponible pour diverses raisons.

Dans un besoin constant de rapidité et d'évolution, les gares dites embarcadères cèdent petit à petit la place aux nouvelles gares dites TGV . Grâce à l'évolution des techniques et de l'industrie qui permettent de réduire les temps de voyage tout en offrant confort et sécurité aux voyageurs, l'ère de la grande vitesse fait son apparition. L'installation de ces nouvelles gares à grande vitesse s'accompagne de changements profonds, tant au niveau architectural et fonctionnel qu'au niveau des transports des flux. De nouveaux usagers vont alors occuper les gares. Les touristes, mais aussi les « rurbain » ces personnes qui travaillent en ville mais qui n'y dorment pas vont occuper les gares.

François Bellanger et Bruno Marzloff dans leur ouvrage « Transit » illustrent et expliquent très bien l'évolution de la typologie des gares. De la hall au pôle d'échange multimodal.

⁶ AREP, De la gare à la ville

⁷ Ibid



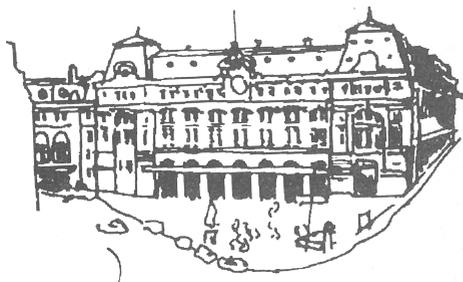
Ci dessous une illustration de la gare d'Austerlitz en 1843 représentant un simple porche donnant accès aux trains situés dans des champs.

Figure 1 : Gare Austerlitz 1843



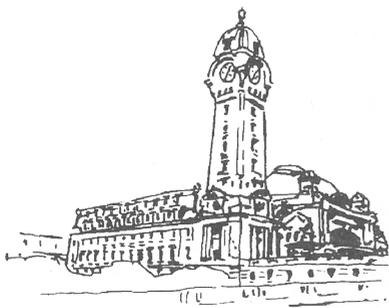
La croissance de fréquentation et le développement urbain replace les gares au coeur des cités. Les porches des embarcadères laissent place à des façades plus esthétiques devenant des symboles de la vitesse.

Figure 2 : Gare du Nord 1865



Peu à peu les gares se transforment et leurs services aussi. Les conditions de sécurité évoluent. Longtemps les voyageurs n'avaient pas accès aux quais librement, ils attendaient dans des salles d'attente, la suppression de ces dernières offrent plus d'espaces, des commerces et d'autres services investissent alors les lieux.

Figure 3 : Gare St Lazare 1889



Ci dessous la gare de Limoges. L'apparition des grandes horloges intégrées aux campaniles confèrent aux gares une place aussi importante que les églises ou les mairies.

Figure 4 : Gare de Lyon 1925



Les gares se transforment peu à peu en plateforme multimodale. La diversification des moyens de transports, les usages et les pratiques sont différents, l'organisation des gares change. Ci dessous la gare de Montparnasse en 1989, quelques années après l'apparition du TGV.

Figure 5 : Gare Montparnasse 1989

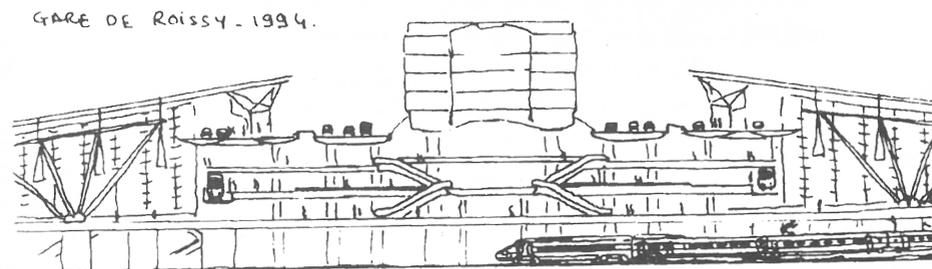


Figure 6 : gare Roissy 1994

Source Fig. 1,2,3,4,5,6 : « Transit » - François Bellanger et Bruno Marzloff 1996

La notion d'intermodalité fait son apparition avec des superficies totalement différentes et une concentration d'un nombre important de modes de transports dans un même lieu. Les connexions sont privilégiées et la notion d'intermodalité se fait jour et avec elle l'apparition d'équipements adaptés.

Le principe d'un déplacement toujours plus rapide et la possibilité d'accès à divers modes de transports en un même lieu font écho aux principes des centres commerciaux « tout sous le même toit ». L'évolution de ces centres commerciaux est semblable à celle des gares. Au départ de simples surfaces où l'alimentation était le produit star, aujourd'hui ce sont de vrais espaces de vie avec des galeries marchandes, des parkings optimisés... L'impact de ces centres n'est pas sans effet sur leur environnements proche, des hôtels, des restaurants, et autres centres de loisirs sont venus se greffer à ces structures pour profiter de cette effervescence⁸.

.1.1.2. La gare TGV transformation des modes de transports

A la fin des années 60, le système ferroviaire français est considéré comme dépassé. La montée en puissance automobile a largement affaibli l'attraction pour les chemins de fer, les gares seront délaissées au profit des nouvelles gammes de voiture.

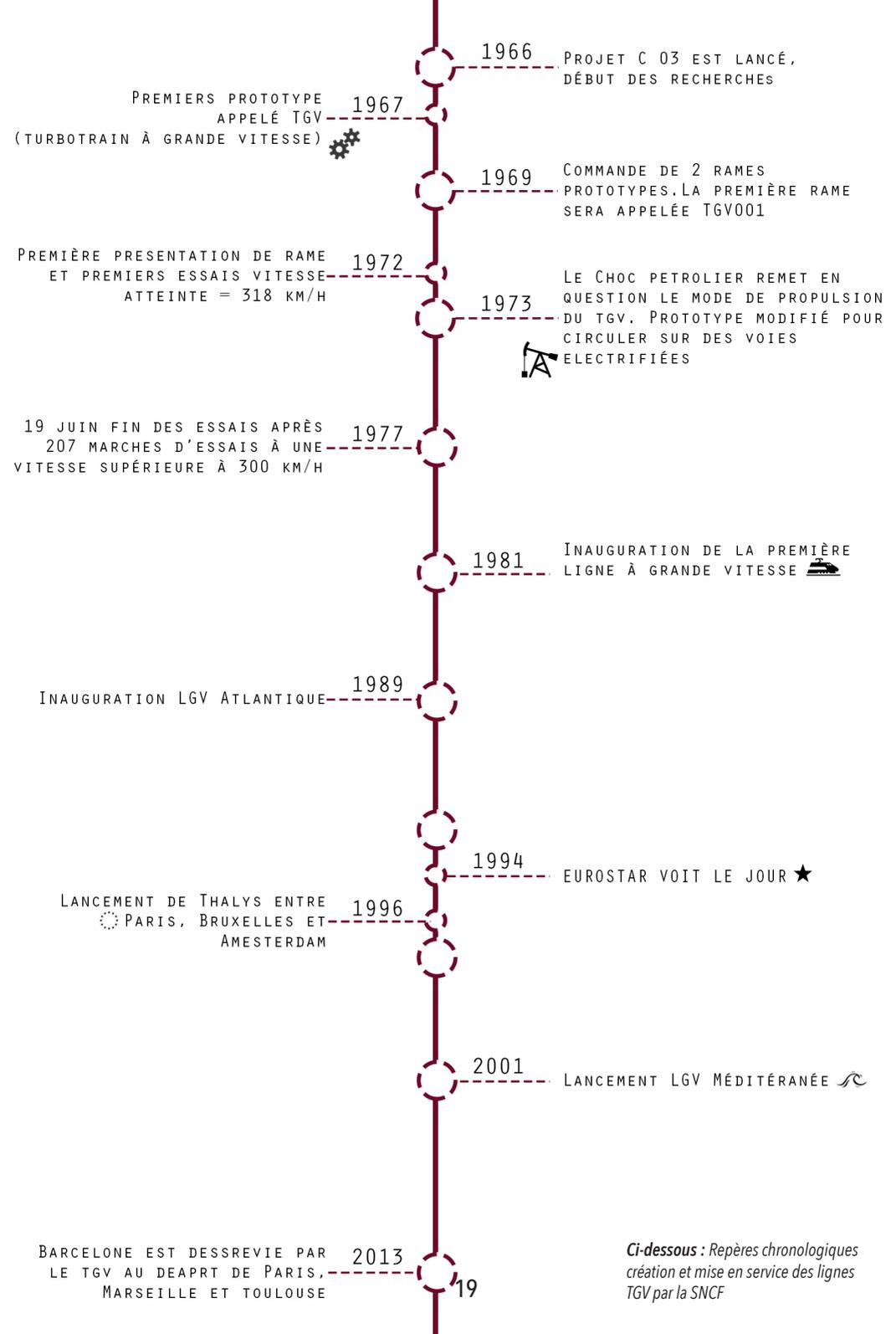
Le Japon inventeur de la ligne à grande vitesse, a installé sa première ligne en 1958. Deux années d'études ont été nécessaires afin d'autoriser la construction d'une nouvelle ligne dans le but de soulager l'ancien axe Tokyo-Osaka⁹. Une architecture innovante avec la construction de viaduc afin de palier aux risques de crues de la saison des pluies. Au travers de ces innovations, le Japon démontre qu'il est possible d'avoir accès à la grande vitesse en faisant le choix d'une technologie innovante pour distancer le train classique.

Le système Français souhaite se réinventer afin de pouvoir concurrencer l'automobile ainsi que l'avion. On veut battre des records et afficher l'excellence de l'industrie à la française. La conquête de la vitesse est lancée et les prototypes aussi, les trains dépassent les 300km/h, ainsi la grande vitesse fait son entrée en gare. On construit des nouveaux prototypes afin d'industrialiser ce nouveau projet. En 1966 débute de nouvelles études. La nouvelle exploitation des trains induit de nouvelles formes de lignes. Les pittoresques tracés tortueux qui suivent le fond des vallées laissent place à une grande ligne droite belle de sa simplicité. 1973 (cf frise), des difficultés naissent parfois les plus grandes réalisations. La crise de l'énergie pétrolière semble condamner les turbines à gaz sur les lignes à grande vitesse, le recours aux lignes électrifiées apparait. De nouveaux prototypes sont imaginés...

De la conception à l'étude, de l'étude à la réalisation, essai, usinage, test, vérification et mise en service, c'est une longue chaîne qui abouti à l'élément le plus important : l'utilisateur. On repense alors les installations au sein des gares, billetterie, services... de manière à offrir plus de confort et de sécurité aux voyageurs afin de les inciter à emprunter les trains. En réduisant le temps, le TGV a réduit les distances. En reliant Lyon à Paris en 2H30 le champ des possibles s'agrandit.

Avec le TGV, des régions hier mal desservies se trouvent aujourd'hui reliées à Paris en trois fois moins de temps. Sont alors mis en plus des systèmes de bus, la création de parking à proximité donnant ainsi accès à la population une desserte rapide favorisant l'activité économique tant que l'usage personnel.

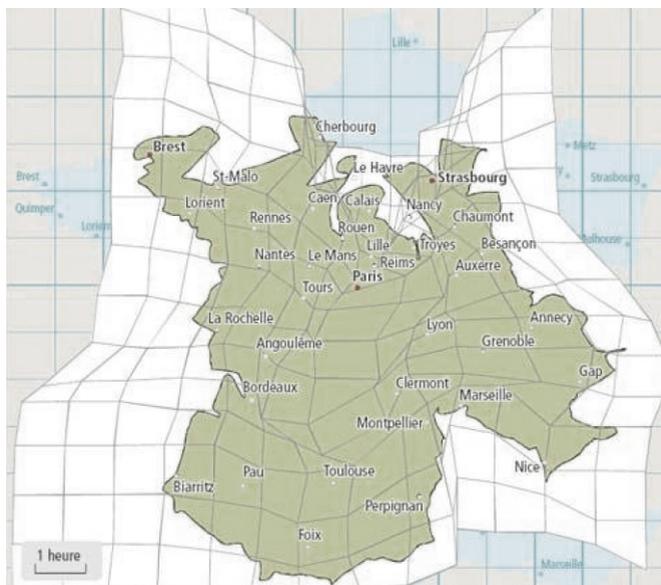
9 Bruno CARRIÈRE - « Trains à grande vitesse »



On peut y voir les prémices des structures des pôles d'échanges multimodaux. Au vu du succès des LGV à l'échelle nationale, les autorités et la SNCF décident d'élargir leur périmètre d'intervention en étendant les dessertes TGV jusqu'aux capitales européennes pendant les années 1990 (liaison avec l'Angleterre (Eurostar) et le lancement de Thalys reliant Paris à Bruxelles ou Amsterdam).

La contraction du temps rapproche les villes et modifie la géographie. Les villes ne sont plus à des distances qui se mesurent en kilomètres mais elles sont reliées par des heures. Si la carte de la France devait s'adapter à cette unité de mesure c'est sûrement à cela qu'elle ressemblerait. Une carte de la France déformée selon les temps de déplacements des TGV.

Les échelles sont alors bouleversées. Les distances qui séparent les grandes villes européennes sont considérablement réduites, on les mesure désormais en heures et non plus en kilomètres. Les flux augmentent considérablement, les voyageurs qui arpentent les gares n'ont plus les mêmes usages et ne voyagent plus pour les mêmes durées ou motifs. Une nouvelle typologie de gare apparaît.



Ci-dessous : carte de la France déformée suivant les temps de déplacement en TGV. Source SNCF

1.2. Le pôle d'échange multimodal

L'arrivée du TGV amorce une nouvelle ère pour la mobilité. L'explosion de la diversification des modes de transports induit de nouveaux usages et de nouvelles pratiques. La fréquentation des transports en commun en France est en constante évolution et parallèlement on assiste à un désintérêt pour la voiture. Pour les raisons économiques évoquées plus haut (hausse carburant etc...), les ménages réduisent fortement leurs déplacements en voiture.

Ainsi pour un même trajet, un usager va emprunter plusieurs modes de transport en commun. Afin de faciliter la liaison entre ces modes de transports et de garantir une cohésion, les autorités organisatrices de transport (AOT) apportent un grand intérêt aux structures qui les accueillent. On appelle ces lieux, des pôles d'échanges multimodaux.

1.2.1. De l'intermodalité au pôle d'échange

L'intermodalité n'est pas un concept nouveau. À l'ère de la diligence, il était possible de voir des voyageurs passer de cette dernière à un bateau. Longtemps les changements de mode de transports étaient des façons de palier à des contraintes géographiques, tels que des franchissements de rivières... mais l'intermodalité est aussi le fruit du développement du chemin de fer. Le tracé original prévu pour irriguer au maximum les communes délaissait parfois certaines parties du territoire. Les arrêts les plus proches de ces communes faisaient l'objet d'un système de rabattement afin de faire la liaison entre ville et gare.

L'intermodalité se définirait par l'utilisation combinée de différents modes de transports pour un même trajet, pouvant ainsi apprécier leur complémentarité et leurs avantages. Assurer la fluidité de l'intermodalité est fondamental afin de proposer des alternances à la voiture.

La succession des modes de transport (tramway + Bus, train + voiture...) induit de nouveaux défis pour assurer l'homogénéité et la cohérence de ces services aux yeux de l'usager. De plus en plus, ces lieux d'intermodalité séduisent les villes et petit à petit chacune à leur tour se dote de ces plateformes.

1.2.2. Le pôle d'échange au service de la mobilité

Selon François Asher (2006), dans la société contemporaine, les individus cherchent à disposer d'une autonomie croissante et à maîtriser l'espace temps de leur vies quotidiennes, que ce soit pour développer la sphère de leurs intimités ou au contraire pour développer leurs interactions sociales. La possibilité de choisir les objets, les lieux, les partenaires, les moments et les contextes est devenue une exigence de plus en plus prégnante. Ce besoin d'une autonomie toujours plus constante des individus « *l'individualisation* »¹⁰ serait facteur du développement de la diversification des mobilités.

Une pensée reprise par Alain Bourdin « fait de la mobilité un des outils majeur de cette aspiration à pouvoir choisir ».

La problématique de la mobilité est au coeur des enjeux territoriaux. L'état s'est doté ces dernières décennies de plusieurs outils pour encadrer l'aménagement du territoire en matière de mobilité. En 1982 la loi LOTI est votée, (Loi d'orientation des transports intérieurs) elle définit les conditions des transports des voyageurs mais aussi des marchandises. La mobilité doit répondre aux différents besoins des usagers dans des conditions avantageuses.

La loi LOTI crée de nouveaux outils d'aménagement, comme le plan de déplacements urbains (PDU) avec pour objectif de maintenir un équilibre pérenne entre les enjeux environnementaux et les besoins de mobilité des usagers. La loi LOTI a également confié à des collectivités publiques des missions d'organisation des transports, elle sont appelées autorités organisatrices de transports (AOT).

Ces outils de conception sont le point de départ des aménagements des PEM. La création de ces différents textes de loi fait de la mobilité une espèce de droit.¹¹

On peut définir un pôle d'échange comme étant le lieu d'organisation des réseaux qui vise à rendre possible les pratiques intermodales entre les différents modes d'échanges et qui, par son insertion urbaine, assure une interface entre les réseaux de transport et la ville.

10 Conférence François Asher - « *Le mouvement dans les sociétés hypermodernes* » - 2006

11 Conférence LE MOUVEMENT DANS LES SOCIÉTÉS HYPERMODERNES - FRANÇOIS ASCHER-2006

Il s'agit d'un espace urbain aménagé spécialement pour associer les différents modes de transport de voyageurs. Ces pôles constituent un élément important dans les systèmes de déplacement dans la ville. Considérés comme des espaces de transition, ils deviennent des endroits privilégiés pour accéder aux services indispensables qui composent l'organisation d'un voyage. Des activités annexes viennent s'intégrer à cette nouvelle organisation afin de palier au temps d'attente des voyageurs, c'est le développement autour des gares des commerces tels que restauration rapide, presse etc...¹²

L'activité de ces modes de transports engendre inévitablement des flux conséquents qu'ils soient humains ou mécaniques. Ces mouvements de flux doivent être gérés afin de faciliter l'articulation entre la ville et les réseaux. La transition d'un mode de transport à un autre doit pouvoir se réaliser facilement.

Ce qui fait lien entre ces différents modes d'échanges sont les aménagements urbains et architecturaux. Les infrastructures mises en place ou bien les aménagements des sols créés vont permettre une circulation fluide des flux, mais aussi le confort et la sécurité des usagers ainsi qu'une meilleure lisibilité des trajets.

Les PEM mettent en relation des modes de transports ayant des vitesses et des itinéraires différents. La majorité de la population des pôles ont des dimensions de déplacements particulièrement variées allant du local à l'international. L'utilisateur peut avoir des préférences financières également pour le moyen de transport, en favorisant un mode à un autre. Il s'agit de pouvoir articuler efficacement les différentes vitesses et déplacements. Durant un temps, les villes étaient conçues essentiellement pour une mobilité piétonne et individuelle, l'essor des vitesses mécaniques en a changé l'organisation.

1.2.3. Aménager la mobilité

Les effets dévastateurs de l'automobile sur l'environnement sont de notoriété publique aujourd'hui. En effet si cette conscience n'a pas été immédiate, on est entré depuis une quinzaine d'années dans une « conjoncture politique caractérisée par ce qu'on appelle la conscience écologique. Il se passe beaucoup de choses y compris en matière d'urbanité et mobilité en rapport avec cette conscience écologique ». (Jacques LEVY)

12 urba2000.fr - « *Les pôles d'échanges intermodaux* » - juillet 2018

L'étalement urbain serait également un facteur néfaste pour l'écologie. Rajouter des kilomètres pour rejoindre les centres villes et les lieux d'activité augmenterait les dégâts sur l'environnement.¹³

L'engouement pour des déplacements propres est grandissant. Le trajet partagé, la marche, le vélo, le tramway sont de plus en plus courants, leurs liaisons doivent être facilitées et c'est en ça que l'aménagement PEM est primordial.

Aujourd'hui il n'est plus envisageable de concevoir les infrastructures ou des nouvelles lignes de transports collectifs comme étant simplement le moyen de pouvoir de se mouvoir d'un point A à un point B. Ces installations doivent permettre aux citoyens d'accéder à tous les endroits de la ville à toute heure.¹⁴

L'aménagement du PEM doit répondre à ces différentes problématiques afin d'être viable et attractif. Un pôle d'échange peut prendre plusieurs formes, tailles, selon sa fréquentation. Leurs tailles peuvent varier en fonction du nombre de transports différents qu'ils proposent.

« Un voyageur ou un visiteur, produit des comportements et ceux-ci peuvent varier en fonction de l'offre qui lui est faite » (Alain Bourdin)

Pour que ces pôles fonctionnent et que les flux s'articulent correctement, Bourdin a identifié plusieurs facteurs¹⁵, qui apparaissent comme fondamentaux pour la fiabilité des PEM.

Il explique que la **maintenance** de ces lieux est prioritaire, les usagers doivent pouvoir avoir confiance en la fiabilité des équipements, afin que leurs déplacements ne soient pas perturbés. De plus, la **propreté** est un facteur à prendre en considération. Cette dernière varie, d'après lui, selon la culture des pays, mais dans tous les cas elle doit être satisfaite. La propreté varie sur l'humeur des usagers et peut provoquer des comportements déviants favorisant l'insécurité. Les PEM doivent également répondre à un sentiment de **sécurité**, la sûreté de ces lieux doit être garantie afin de permettre aux individus de progresser en confiance. Enfin **L'ambiance** ou la lisibilité des lieux doit être assurée, cela passe par des installations comme la signalétique, les mobiliers urbains, les éclairages... autant d'éléments qui défaillants, pourraient instaurer un sentiment d'inquiétude et de malaise chez les individus.

¹³ Conférence Jacques Lévy - « Quelle mobilité pour quelle urbanité ? »

¹⁴ Conférence François Ascher - « Le mouvement dans les sociétés hypermodernes »

¹⁵ Alain Bourdin - « Les lieux de la modalité, leur fonction urbaine et leur mode de gestion »

Ces conditions pourraient être la base de la conception des plateformes multimodales. Cette conception des PEM fait l'objet de nouvelles réalisations, Comme la création de nouvelles gares (souvent en périphérie des villes avec par conséquent « l'obligation » d'une intégration des lignes de tramway, bus, métro implantation de parkings voiture/vélo afin de les relier aux centres historiques...). On assiste depuis plusieurs années à une volonté accrue de la part des villes de mettre en place ces plateformes.

Les abords des gares (parvis, places...) sont la « carte de visite » de la ville et sont les premiers éléments fonctionnels de la gare. De ce fait, les abords des gares ont plusieurs objectifs, ils ont pour fonctions de faciliter le transit des voyageurs, ils doivent également rendre possible une liaison entre gare et ville et enfin laisser place au confort et à la sécurité des voyageurs. Ces places se doivent d'être lisibles et compréhensibles pour les usagers. Ce sont les pratiques des utilisateurs qui vont justifier le choix des aménagements urbains.

En épluchant les différents programmes de réaménagement, il en ressort un panel de notions clés communes. « requalification de la voirie » « développement de l'intermodalité » « transformation » « optimiser les échanges » « qualité des services » « cheminements » « répondre aux nouveaux enjeux de déplacements » « s'adapter aux pratiques actuelles des usagers » « confortable » « services de proximité »¹⁶...

Ainsi, que ce soit pour améliorer ou pour créer des PEM, on constate un certain nombre d'objectifs qui est mis en place. Ces interventions ont nécessairement un impact sur leurs tissus environnants en terme d'urbanisme ou bien en terme de développement. Certains quartiers de PEM font l'objet de renouvellement urbain, quant aux gares « betteraves » implantées en périphérie des villes, elles sont souvent le point de départ d'un plan d'aménagement urbain. L'origine de ces opérations est souvent le fruit d'enjeux et de stratégies réfléchis par les collectivités .

¹⁶ Mots clés trouvés sur les sites internet de gares faisant l'objet de réaménagement, gare de Chambéry, gare du Nord, gare de Montpellier, gare de Nantes, gare de Toulouse, gare RER du grand Paris.

2. Enjeux et stratégies urbaines contemporaines des gares

Avec l'arrivée des lignes à grande vitesse, les gares ont vu leurs fréquentations considérablement augmenter. La mise en service des nouveaux tracés (axe Sud-Est ; axe méditerranéen...) par la SNCF permet des liaisons plus rapides et donc engendre inévitablement des flux plus importants. Les gares sont saturées et leurs organisations ne sont plus optimisées. Deux solutions pour les villes : Réaménager, voire requalifier ou Créer. L'importance des changements est variable selon les villes. Certaines font l'objet de transformations mineures, ponctuelles (amélioration de la signalétique, cheminements plus claires...) mais d'autres entreprennent de profonds changements : renforcement du stationnement, réaménagement de parvis, extension du bâtiment de gare, création de station de bus, tramway, espace pour mobilité douce...

Quand la taille des gares ne suffit pas à accueillir ces flux, ou bien si elles ne peuvent s'adapter aux nouveaux tracés des LGV, de nouvelles gares sont construites en périphérie de la ville, c'est le cas des villes d'Avignon, Valence et Aix. Ces trois villes disposaient de gares en leur centre historique mais la création du TGV Méditerranée a fait appel à de nouveaux concepts, pour des dispositifs plus adaptés. L'implantation de ces nouvelles gares posent de réelles problématiques tant sur l'aspect de l'implantation que sur l'intégration de ces dernières. Souvent l'émergence de ces gares aura des conséquences sur le plan d'aménagement urbain.

2.1. Le réaménagement des gares historiques.

Les premières gares construites au 19^{ème} siècle se trouvaient généralement en limite des villes. Le choix de l'emplacement était fonction de plusieurs facteurs. « Toutes sortes de considérations étrangères à la notion de desserte font préférer un emplacement à un autre : prix du terrain, désir de desservir plusieurs communes, recherches par des compagnies concurrentes d'un tracé plus court qui leur assurera le trafic... » Raymonde Caralp

Ces gares ont été intégrées progressivement au tissu urbain, qui à l'origine était composé de quartiers peu dynamiques (usine, entrepôt habitat). Au cours du 20^{ème} siècle, les activités industrielles présentes autour des gares quittent les centres pour les périphéries afin d'avoir accès à des sites mieux desservis depuis les routes et des superficies plus importantes, laissant place à l'étalement du centre ville¹⁷.

2.1.1. Le cas de la gare Montpellier Saint Roch

Construite au 19^{ème} siècle la gare reliait Montpellier à la ville de Sète en 50 minutes. Elle fut l'une des premières lignes mises en service en France.

L'arrivée de l'embarcadère est l'occasion de tracer de nouveaux axes pour relier le bâtiment au centre historique. La place de la comédie, la place la plus populaire du centre ancien est alors directement reliée à l'embarcadère par une ligne droite, une grande avenue qui permet depuis la place de voir l'horloge de la station.

Le TGV fait son entrée en gare de Montpellier en 1981, la gare commence à être saturée. Depuis son édification, la gare a alors fait l'objet de nombreux changements. En 2000, l'arrivée du tramway et l'implantation d'une nouvelle gare routière à proximité fait de la gare Saint Roch un véritable pôle d'échange. Afin d'affirmer sa fonction de plateforme et de répondre à la saturation des réseaux, la Ville décide de procéder à une restructuration de la gare, cela s'inscrit dans le projet urbain de requalification des quartiers de la gare.

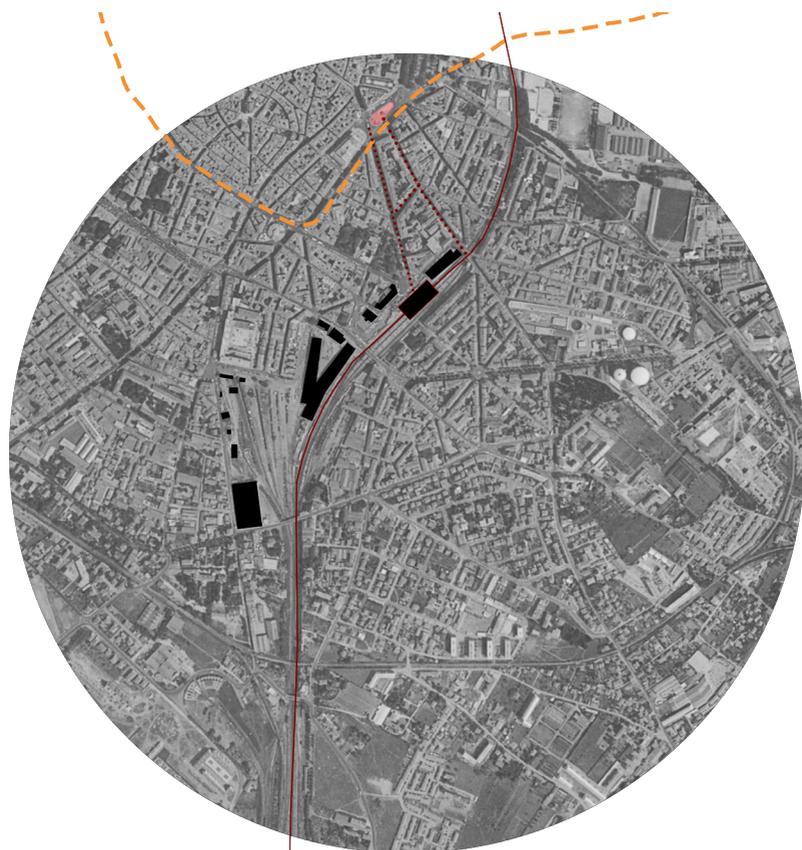
La comparaison des vues Aériennes de la ville, depuis les années 1950 jusqu'à nos jours, permet de comprendre l'évolution typologique de la gare et de ses abords. A l'origine, Montpellier était desservie par deux embarcadères, celui de l'Esplanade et celui de Chaptal, ces endroits de « dépôts » étaient construits en bois puis en pierre, c'étaient de simple halls. La hausse de la fréquentation pour le train impose un transfert de la gare en 1850 avec pour volonté de la rapprocher du centre ville.

¹⁷ V.Mannone - « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : Le cas des villes desservies par le TGV

Ci dessous la ville en 1950 soit 100 ans après la construction de la gare. L'édification de cette nouvelle gare en 1850 est l'occasion de requalifier les axes importants reliant la gare à la ville, percés et aménagements des sols sont fait. La gare construite dans un style néoclassique a fait l'objet de plusieurs aménagements en 100 ans, agrandissement des quais, agrandissement du bâtiment voyageur, ajout d'une horloge sur la façade.

L'aménagement pour la co-habitation entre train et automobile commence en 1900 avec la construction de deux pont sur les côtés de la gare pour faciliter les accès. L'arrivée du TGV dans les années 80 est donc l'occasion d'adaptations pour la gare.

Un nouveau hall est construit, la forme de la gare évolue, on conserve la façade historique mais des éléments de construction moderne et un nouveau toit s'ajoute à la structure. La gare se veut plus fonctionnelle, des parkings à proximité sont implantés dont un, accolé à la gare au niveau supérieur, directement accessible depuis le pont de Sète en voiture, un dépose minute est également mis en place. En 2000, le tramway après des longues années d'absences, fait son retour à Montpellier. La première Ligne de Tramway est inaugurée en 2000 et elle relie la ville par un axe nord/ouest et sud/est, son itinéraire permet d'irriguer les bâtiments publics de la ville, comme la piscine d'Antigone, la Bibliothèque Emile Zola et autres lieux tout aussi important pour la ville.



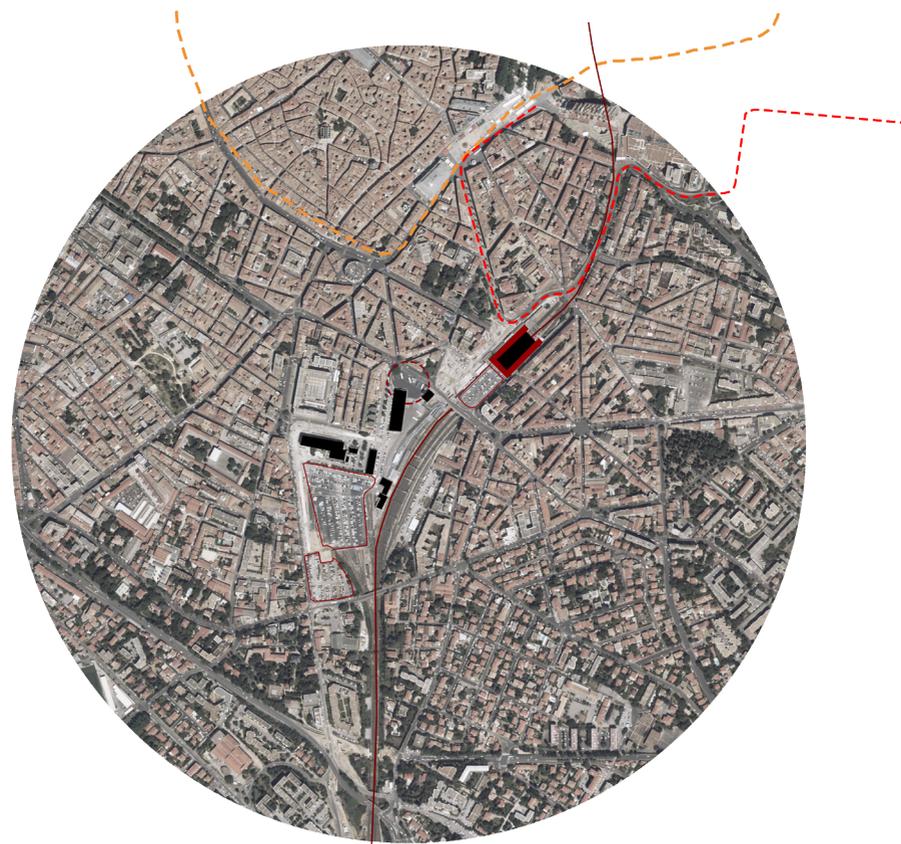
LEGENDE

- GARE SAINT ROCH
- PLACE DE LA COMÉDIE
- LIMITE ECUSSON
- NOUVEAU BATI

TYPLOGIE DE LA GARE 1950

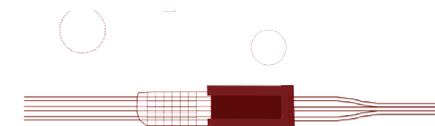


Source image : Géoportail ; Source carte : Alice Lhardt 2019



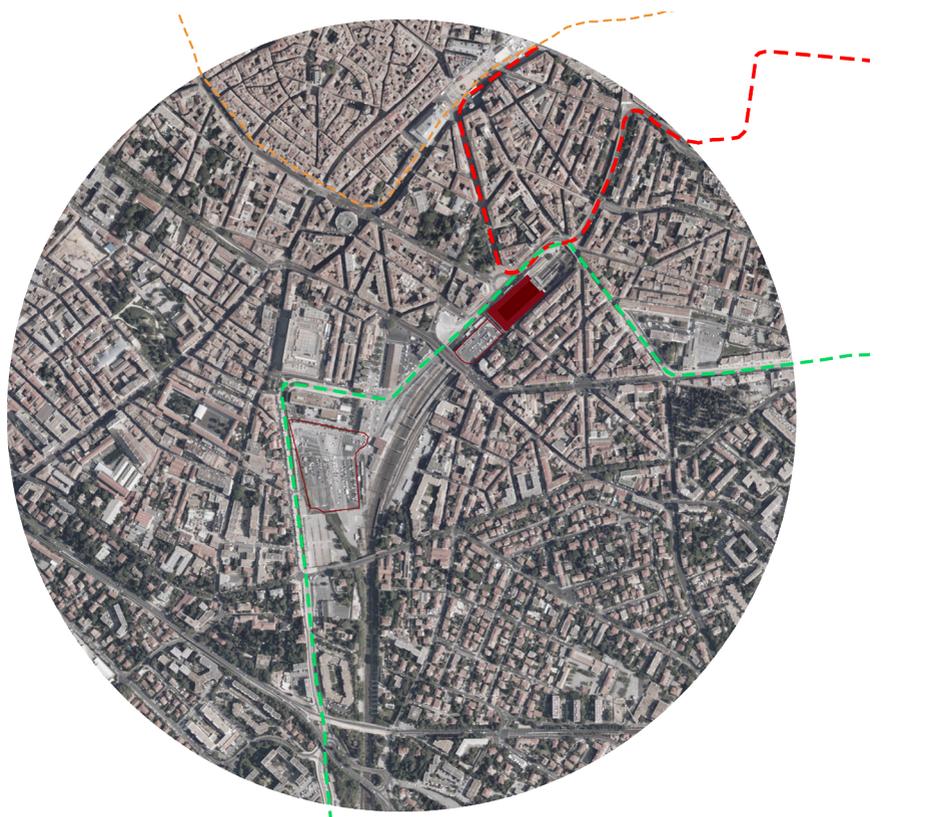
LEGENDE

- 1ER LIGNE DE TRAMWAY
- EMPRISE DE LA GARE
- GARE ROUTIERE
- NOUVEAU BATI



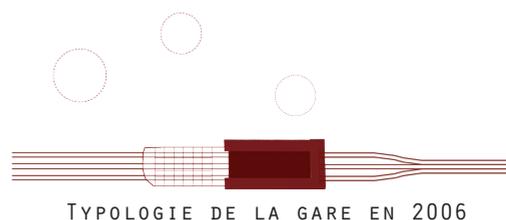
TYPLOGIE DE LA GARE EN 2000

La mise en service de cette ligne nécessite de réorganiser les itinéraires de bus existants autour de la gare et les accès, ainsi une nouvelle gare routière est installée tout près de la gare, les arrêts de tramway sont installés dans l'axe principale reliant la gare à la place de la comédie. La diversité des moyens de transport disponible à ce moment là, place la gare au statut de plateforme multimodal. Les travaux pour la deuxième ligne de tramway commencent en 2004 et se terminent en 2006. Le tracé de cette nouvelle ligne est l'occasion d'un nouveau dessin pour les quartiers, avec des grandes lignes droites et des aménagements paysagés. Ce tracé passe évidemment sur le parvis de la gare, la cohabitation devant la gare entre bus, tramway, vélo, voiture et piétons devient plus qu'hasardeuse.

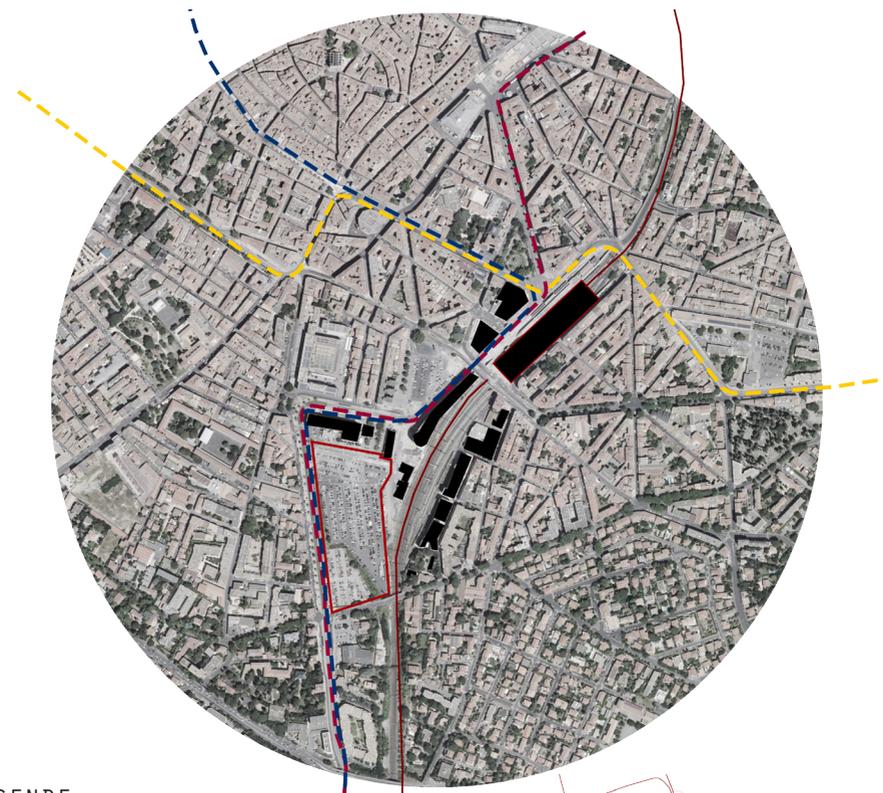


LEGENDE

- - - 1ER LIGNE DE TRAMWAY
- - - 2ÈME LIGNE DE TRAMWAY
- EMPISE DE LA GARE
- PARKING VOITURE



Les nombreux changements et transformations effectués au cours des dernières années ont rendu l'utilisation et les accès à la gare difficiles et complexes. Deux nouvelles lignes de tramway sont mises en services entre 2012 et 2016. Le croisement de toutes ces lignes devant la gare ainsi que les faiblesses que le bâtiment de la gare commence à montrer, imposent une rénovation. En effet considérée comme vétuste, trop petite, pas assez moderne, délabrée, plus assez lisible pour les usagers... La ville décide en 2010 de lancer une opération de rénovation. Les travaux ont duré trois ans impliquant une restructuration de la gare, un aménagement des espaces urbains aux abords de la gare (revêtements du sol, retirer les obstacles physiques mais aussi visuels, tracé au sol de cheminements...)



LEGENDE

- - - TRAMWAY LIGNE 1
- . - LIGNE 2
- - - LIGNE 3
- - - LIGNE 4
- EMPISE DE LA GARE
- PARKING VOITURE
- NOUVEAU BATI

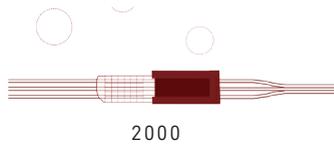




1950

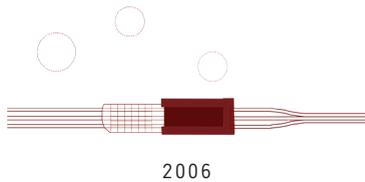
Mise en place d'une signalétique claire à l'intérieur mais aussi à l'extérieur de la gare pour guider les usagers dans leurs liaisons intermodales, construction de parkings à étages, nouveaux accès à la gare...

De son édification à aujourd'hui, la gare s'est transformée et avec elle ses abords. Le cas de Montpellier est un exemple intéressant afin de comprendre l'évolution de la typologie des gares « du Hall à l'embarcadère ».



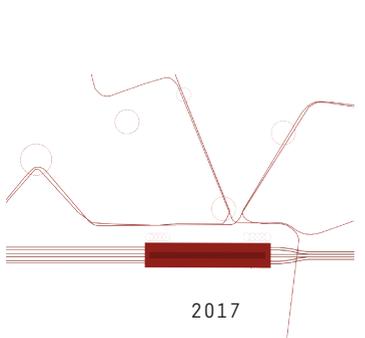
2000

On peut l'observer au travers des schémas représentant l'évolution des différentes typologies de formes de la gare au cours de son histoire. La réalisation d'un réseau de tramway irriguant peu à peu l'ensemble de l'agglomération renforce la place de la gare en tant que centre, elle est le noeud principal de ces réseaux. L'aménagement des ces nouvelles lignes est l'occasion de requalifier des espaces divers, espaces paysagés, espaces publics, voiries etc... autour de la gare.



2006

L'installation du tramway s'inscrit dans une logique de développement durable. Selon le Plan de déplacement urbain de Montpellier, le tramway doit participer à l'évolution des mentalités et à des pratiques pour les mobilités douces.



2017

L'usage de la voiture doit être réduit, cela passe par l'installation de parkings aux alentours des plateformes multimodales. L'amélioration de la gare couplée à l'évolution du réseau de tramway est l'occasion de penser au renouvellement urbain des quartiers gares.

Hier aux portes de la ville, la gare est aujourd'hui un

point central de Montpellier. Afin de poursuivre la dynamique mise en place grâce au pôle d'échange multimodal, les projets d'aménagement doivent favoriser la qualité de vie urbaine et contribuer au dynamisme de la ville. Le quartier du « Nouveau Saint-Roch » s'inscrit dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain afin de réinvestir les friches ferroviaires de la gare.

La reconquête de ces friches permet de confirmer la position de la gare comme véritable noeud d'intermodalité. Aujourd'hui sont déjà édifiés deux nouveaux hôtels en face de la gare avec un Parking souterrain (Livré 2019), à terme le projet comprendra la création d'environ 1 500 logements, 20 000 m² de bureaux et commerces et un parc public dénommé « René Dumont » d'environ 2 Ha qui servira également de bassin de rétention pour les eaux pluviales.

A ce stade il apparaît que l'évolution des gares historiques en pôle d'échange est souvent accompagnée d'une évolution du tissu urbain qui les entourent. Les programmes implantés sont sources de dynamisme pour la ville mais aussi pour le pôle d'échange, la mobilité sert l'urbanisme. Initialement les gares n'étaient pas destinées à transporter des voyageurs elles étaient donc implantées dans des zones peu stratégiques et n'avaient pas d'impacts sur le tissu à proximité immédiate. L'évolution des pratiques mais aussi des typologies, des embarcadères au pôle d'échange est étroitement lié à l'évolution des morphologies de la ville.

Dans le cas de Montpellier la gare historique a permis la restructuration du quartier mais aussi un renouvellement du territoire. Les transformations urbaines engendrées par le rail incitent les villes à renforcer leur offre de transport et à utiliser ces nouvelles stations comme élément d'appui pour développer leur territoire. Il serait intéressant d'étudier quelles types d'urbanités ces nouvelles stations ont engendré et comment cette mobilité façonne et transforme nos territoires.

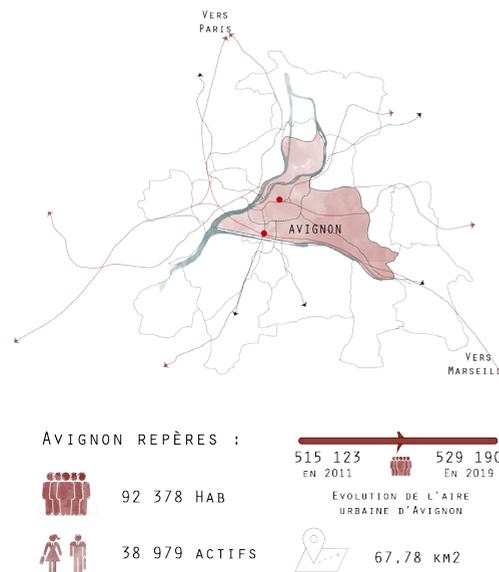
2.2. Création de nouvelles gares

L'attrait pour les gares plus que croissant sature le réseau, les gares sont encombrées par les trains de marchandises et par les trains de voyageurs (TER, TGV...). Les trains interrégionaux voient leurs fuseaux se réduire. Parallèlement la SNCF continue sa conquête du territoire par le TGV. En 2001 elle inaugure sa LGV Méditerranée avec trois nouvelles gares pour les villes d'Avignon-Aix-Valence. Le projet de raccordement à la ville de Montpellier a émergé quelques années plus tard (2010) et c'est dans ce contexte qu'est née la nouvelle Gare de Montpellier Sud de France (2018). Le point commun à toutes ces gares est qu'elles ont toutes été bâties à l'extérieur du centre de leur ville, c'est un tout nouveau point de départ et de nouvelles opportunités pour les villes. Le choix de l'implantation des nouvelles gares est le résultat d'une combinaison d'enjeux spécifiques. Valérie Facchinetti-Mannone les résume dans un tableau, trois familles d'enjeux en ressortent avec des impacts, sont identifiés : « enjeux de rentabilité » « enjeux d'accessibilité » « enjeux d'aménagement ».

2.2.1. Etude des gares de la ligne Méditerranée

L'essor des PEM transforme les relations voyageurs/gare. La transformation des gares historiques en pôles d'échange ont progressivement effacés les limites entre les gares et les villes, les gares s'insèrent dans leurs tissus urbains et les nouveaux projets d'aménagement sont faits afin de nourrir l'activité de ces pôles et de leurs quartiers.

L'émergence de ces nouvelles gares est l'occasion d'observer les réussites et les échecs des stratégies mises en place. En effet la première gare construite en périphérie des centres urbains est celle de Haute Picardie il y'a 25 ans. A l'époque construite au milieu des champs de betteraves, la gare devait insuffler une nouvelle activité sur ces terrains environnants. Cette gare est le résultat d'une bataille perdue entre Lille et Amiens pour l'obtention d'une nouvelle gare faisant partie du tracé de la LGV Nord. Afin que la Picardie soit reliée au réseau TGV, une gare dite « gare de compromis » (Bruno Etévé) est mise en service en 1994, c'est la gare TGV Haute-Picardie. Aujourd'hui la gare n'a toujours pas transformé l'essai, « l'effet TGV » n'a pas pris, les champs de betteraves présents il y'a 25 ans sont les mêmes aujourd'hui autour de cette gare. Afin d'éviter l'image de « gare des champs », les nouvelles gares construites font l'objet de réflexions profondes pour des aménagements reliant ces dernières aux centres urbains, mais également sur leurs opportunités quant aux futurs projets de développement du territoire.



Cette stratégie qui consiste à intégrer les gares au développement économique d'une ville est une priorité après l'échec de la gare TGV haute Picardie. La nouvelle gare d'Avignon pourrait l'illustrer.

En 2001 la ville d'Avignon construit sa nouvelle gare TGV en périphérie du centre. Ce projet s'inscrit dans le nouveau tracé de la LGV Méditerranée, elle est la soeur de la gare TGV valence et de la gare TGV Aix en Provence, toutes trois nées la même année. Le projet TGV Med, est la création d'une ligne à grande vitesse

allant de Valence à Marseille.

Le tracé de cette ligne s'accompagne de la création de nombreux ouvrages, des viaducs, des tunnels et enfin les gares elles-mêmes. La création de ces trois gares a été confiée à l'AREP fondé par Jean-Marie Duthilleul et Etienne Tricaud.

Avignon capitale départementale disposait déjà depuis 1849 d'une gare qui à l'image de Montpellier a connu de nombreuses transformations dues aux évolutions des besoins en terme de mobilité des citoyens. Petit à petit, la gare se transforme en pôle d'échange, l'évolution suivie par la gare est relativement semblable à celle de Montpellier Saint Roch. En 2010 le pôle se compose d'une gare ferroviaire, de deux gares routières et trois parkings. La mise en cohérence de ces équipements n'est pas optimisée et ne permet pas une intermodalité efficace.

Une réorganisation est étudiée avec pour projet l'intégration d'une ligne de tramway; Ainsi la future plateforme sera réaménagée de façon à accueillir les deux lignes de tramway et enfin un parvis de gare plus lisible est dessiné. Ces adaptations ont pour objectif d'améliorer les connexions, mais aussi celles des piétons afin de développer des pratiques de mobilité douce.

L'arrivée du tramway et le renforcement du PEM sont des opportunités d'aménagement autour de la gare et du nouveau tracé des lignes de tramway. Plusieurs projets sont

lancés, « projet Citétram » qui consiste à l'aménagement et au développement durable le long du tracé de tramway, le centre ancien fait l'objet d'étude de renouvellement urbain. Enfin les friches Renault qui entourent la gare seront occupées par des logements et des commerces.

La nouvelle gare TGV est construite sur le site de la Courtine au sud d'Avignon. Elle est accessible depuis le centre ville via la voiture en 15 min et depuis 2013 elle est désormais aussi accessible depuis le centre via le train avec l'aménagement d'une ligne (« la virgule »). Il faut compter 4 min au départ de la gare du centre ville pour rejoindre la nouvelle station, permettant ainsi de renforcer la place de cette gare dans la ville d'Avignon.

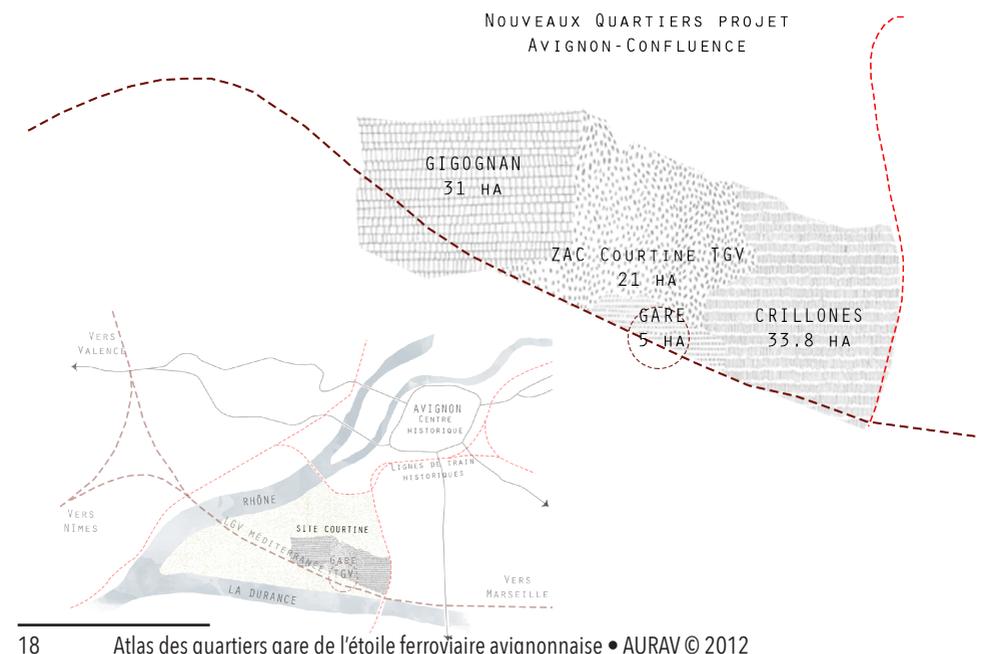
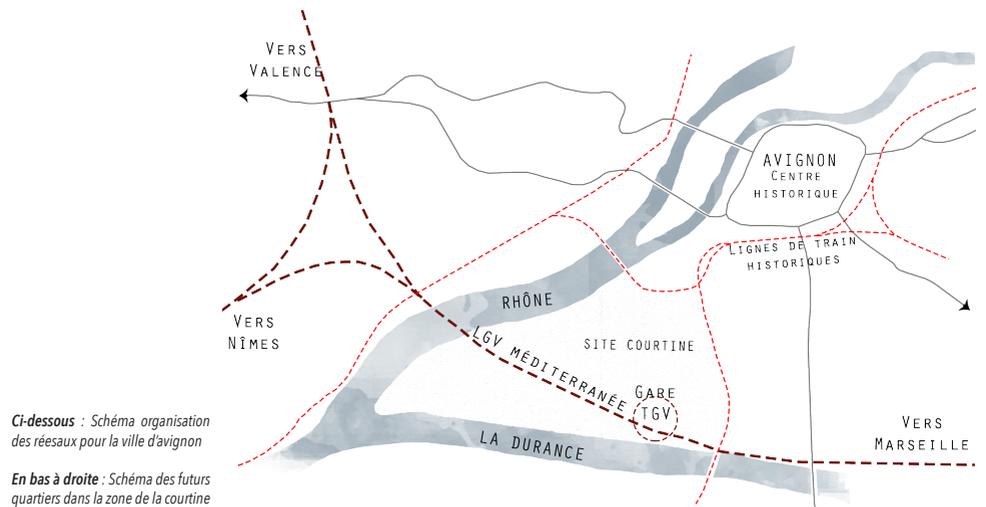
La gare de la courtine accueille exclusivement des TGV, la fréquentation de la gare n'a cessé d'augmenter depuis sa création, le raccordement via « la virgule » au centre ville accentue son attraction. La gare dispose maintenant de toutes les clefs nécessaires pour en faire un PEM, une gare routière de 8 quais, des parkings de parts et autres des échangeurs autoroutiers, des parc à vélo, dépose minute...

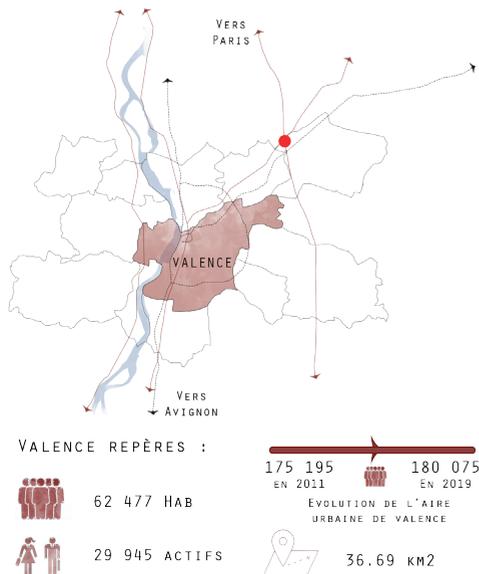
Les espaces disponibles autour de la gare ne manquent pas. Du fait de leur proximité avec le pôle d'échange, leur aménagement devient un enjeu majeur. « A distance de marche à pied, dans un rayon d'environ 1.000 mètres, le foncier est précieux. » (Fabienne KELLER) ajoutons à cela les qualités paysagères qu'offre la convergence du Rhône et de la Durance ainsi que la maîtrise du foncier par les collectivités qui font d'autant d'éléments de ce site un site stratégique. Avignon selon son SCOT a pour ambition de

faire de la zone de la courtine une véritable porte d'entrée pour l'ensemble de la ville, les projets d'aménagements devront respecter des formes urbaines et architecturales en cohérence avec l'image de la ville tout en proposant des mixités fonctionnelles et sociales, essentielles à la vie d'un quartier. La qualité environnementale devra aussi guider les processus de recherche...

Du fait de sa situation proche de la Durance et du Rhône, il faut composer avec le risque d'inondation mais il est nécessaire de ne pas dénaturer le site pour les projets futurs. Michel Devisgne, Paysagiste de la gare de la courtine, a été en charge de l'aménagement paysager des abords de la gare. Son ambition, amplifier les éléments naturels présents sur site.¹⁸

C'est dans ce contexte que le projet urbain du quartier « Avignon-Confluence » est né. Un quartier qui s'étendra sur 100 hectares, englobant la gare. Le quartier sera composé à 40% de logements et 60 % de tertiaires. A terme se seront environ 5000 habitants qui viendraient s'installer au bord de la Durance dans les 2 300 logements construits.





Valence TGV construite en 2001 à 10km du centre ville (commune d'Alixan), est une gare multimodale. Dès sa construction son ambition était claire, faciliter l'intermodalité. La gare connecte les bus, les taxis, les voitures... quant aux correspondances TGV/TER elles sont assurées à l'intérieur du bâtiment voyageur. Les voies de TGV sont creusées à 8 mètres de profondeur pour laisser la circulation des TER en surface.

La gare se trouve à l'intersection de trois communes, Romans, Valence et Tain. Elles font partie de l'aire urbaine de Valence

avec environ 530 000 habitants, autant de voyageurs potentiels pour la gare. On y accède en 15 minutes en voiture depuis le centre ville de Valence, elle est également desservie par des navettes et TER au départ de la gare de Valence ville, qui permet ainsi une liaison plus rapide et efficace entre les deux stations.

A l'arrivée, de la gare les terrains aux alentours étaient exclusivement des terrains agricoles. Les gens vivant dans le commune d'Alixan travaillaient sur Valence essentiellement, l'arrivée de la LGV à seulement quelques minutes de la commune a transformé la typologie sociale de la population de cette petite commune. Aujourd'hui, le village accueille des cadres et des catégories socioprofessionnelles supérieures, qui prennent le train pour travailler sur Paris ou bien sur Lyon, le village s'élargit pour accueillir les « nouveaux venus ».

La mise en service de cette gare a évidemment généré des réflexions quant à son potentiel en terme de développement du territoire et aux opportunités qu'offrait l'augmentation des TGV. Les communes ne voulaient pas d'une gare plantée dans les champs. Ainsi le projet Rovaltain s'est fait jour, fruit d'une réflexion entre les trois communes, Romans, Tain et Valence. De part sa position géographique, l'aménagement de la gare est une réflexion collective qui a un rayonnement d'impact plus large.

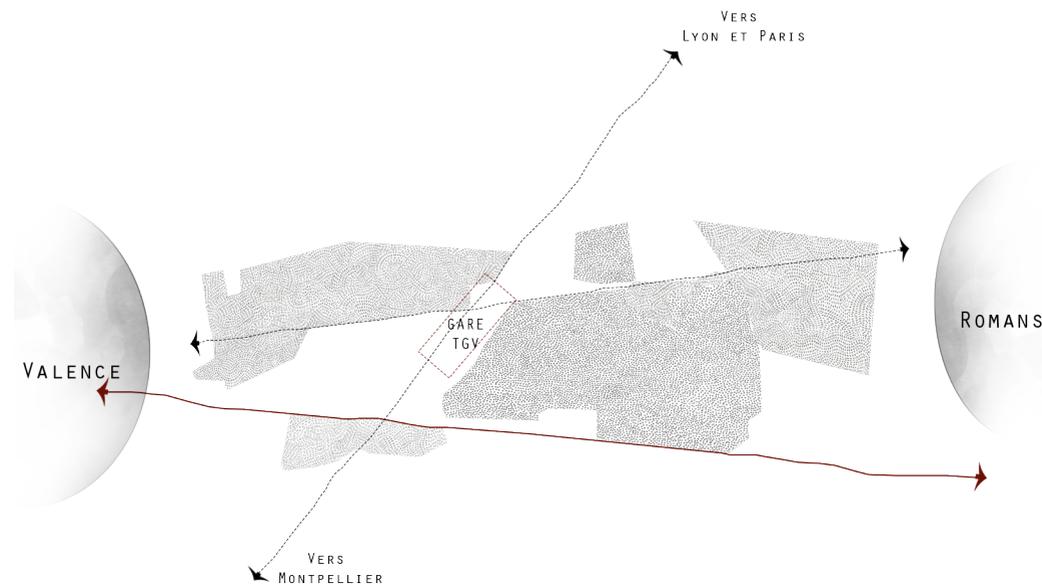
Dans le cas de la gare de Valence, les réflexions ont été mené en amont de l'ouverture, afin d'anticiper les aménagements. Le 16 janvier 1990, soit 10 ans avant l'ouverture

de la gare, l'association Rovaltain du nom des trois communes à l'origine du projet est créée, elle est composée de 24 communes (aujourd'hui 53 communes sont associées). C'est ainsi que les réflexions sont engagées pour le développement du bassin.

Pour les communes, le potentiel que représentait la gare devait servir le développement d'un pôle d'activités, qui pourrait se transformer en pôle de vie. Ainsi, des 1994, un ZAD de 320 hectares est créée, suivie d'une ZAC en 1998 qui concernait 160 hectares des 300 que comportait la ZAD.

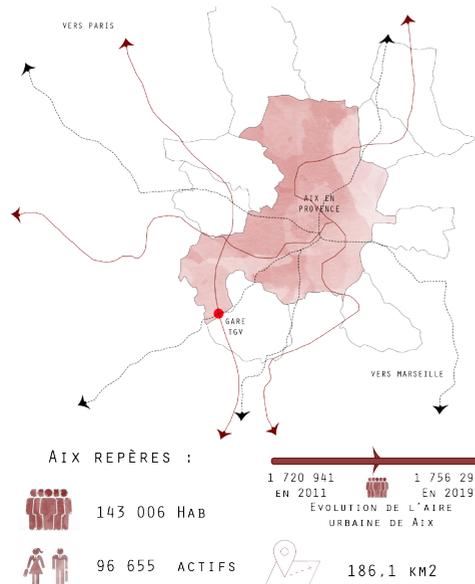
En 2003 démarre l'aménagement de deux parcs d'activités dans la ZAC, le quartier gare qui s'étend sur 10ha englobe des services et des activités tertiaires. A la fin de l'année 2008, 50 entreprises s'étaient installées dans les parcs. Aujourd'hui 51 des 160 hectares du parc sont aménagés autour de la gare. Le projet Rovaltain se concentre essentiellement sur l'accueil des entreprises, 125 sont présentes.

La volonté du respect de l'environnement, afin de diminuer au maximum les effets nuisibles des activités, guide les aménagements dans une logique de construction à Haute qualité environnementale.



Ci-dessous : Schéma des parcs d'activités autour de la gare

En haut à gauche : Schéma de situation Valence



La construction de la gare d'Aix-en-Provence TGV s'inscrit dans le projet de la LGV Méditerranée. Une nouvelle gare construite à 16 km du centre d'Aix pour accueillir exclusivement des TGV. Elle permet le renforcement de la liaison Aix-Marseille très fréquentée, en augmentant ses fuseaux.

Cette nouvelle gare prend place dans un contexte paysagé très fort. Située sur le plateau de l'Arbois au milieu de la garrigue elle fait face à la Montagne Sainte-Victoire. Son importante toiture s'incline du nord au sud en résonance à la pente de la

Montagne. Afin de mettre en scène le paysage, à l'arrivée en gare ou au départ, les quais donnent sur le paysage provençal qui constitue les abords du pôle. De plus les façades du hall sont vitrées afin de donner un cadre sur le paysage.

Le pôle est composé d'une gare TGV, d'une gare routière et se positionne au croisement des voies rapides. L'installation d'une nouvelle voirie circulaire autour de la gare favorise la fluidité de la circulation et des accès en voiture avec la mise en place de plusieurs aires de stationnement de part et d'autre du pôle d'échange. Aujourd'hui seules des navettes assurent la liaison entre la gare TGV et le centre d'Aix.

La mise en service de la gare TGV devait être l'appui pour la création de nouveaux aménagements du territoire. Des lots un périmètre à urbaniser est défini avec une surface de 160 ha destinés à devenir une technopole spécialisée dans l'environnement.

Le Plateau de l'Arbois représente un patrimoine biologique caractéristique qui constitue une des variantes de la végétation méditerranéenne¹⁹, La richesse paysagère et biologique du plateau de l'Arbois incite les études pour l'aménagement à s'orienter vers une préservation du paysage.

Dans le but de renforcer les atouts paysagers que constitue la zone, le plan d'aménagement a été révisé. La surface de 160 ha prévue initialement est réduite à

40ha, sa constructibilité est abaissée de 350 000 m² de planchers à 150 000 m².

C'est donc toute la partie ouest qui est supprimée, cette zone étant une surface plane et comportant une végétation rase, son aménagement serait trop visible et viendrait altérer la qualité paysagère du lieu. Le nord de la zone fait également l'objet d'une révision afin d'arrêter l'aménagement aux portes du massif.

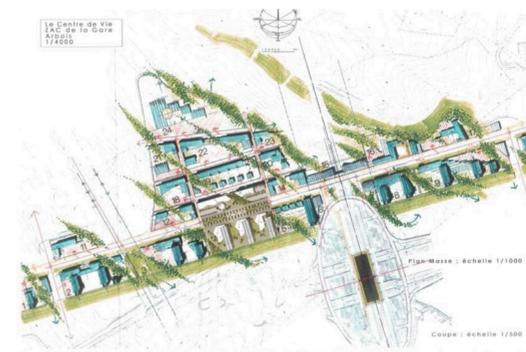
Ainsi le futur pôle environnemental devrait s'installer sur une surface de 4 500 ha dont 80% des espaces resteraient à l'état naturels. Ce pôle accueillerait des instituts de formation, des laboratoires de recherches enfin des spécialisées dans la protection de l'environnement.

Afin de renforcer les services de la plateforme multimodale, une ZAC pour le domaine de la gare est à l'étude dans le but d'accueillir hôtels et autres services désignés au futur parc sur le thème de l'environnement. Les futurs bâtiments seront soumis à un cahier des charges favorisant la construction de bâtiments bioclimatiques.

En haut à gauche : Schéma de situation d'Aix en Provence

En Haut à droite : Première proposition d'aménagement des ZAC sur une superficie de 160 ha - source Dossier CNPN du Projet de ZAC de la Gare

En bas : Proposition révisée et réduite (40 ha) pour un aménagement plus soucieux de l'environnement - source Dossier CNPN du Projet de ZAC de la Gare



19 ECO-MED 2015 – Dossier CNPN du Projet de ZAC de la Gare – TERRA 13 – Aix-en-Provence(13) – 158 p.

Les gares LGV Méditerranée construites il y a 20 ans en arrière, voient leurs quartiers environnant évoluer progressivement, par tranches, pour le cas de Valence qui petit à petit aménage les quartiers de la gare en pôle d'activités et en pôle de vie. La création de la gare a été pour les communes l'occasion de s'associer et d'œuvrer ensemble pour le développement des quartiers plus adaptés à la région et à la gare.

De l'association à la réflexion, beaucoup d'étapes ont été franchies et le temps de progression a été long, aujourd'hui la moitié du site est construite autour de la gare. Les projets suivent leur cours et bientôt la gare sera le centre d'un pôle d'activités dynamique. Le développement de quartier consécutif à l'implantation d'une gare est le point commun entre Avignon et Valence.

Pourtant leur évolution en terme de développement est différente. Avignon semble plus en retard face à Valence qui a déjà construit des bâtiments autour de la gare. Le premier coup de pelle pour les futurs bâtiments qui composeront les futurs quartiers de la ZAC de la courtine ont été donné durant l'été 2019.

Vingt années auront été nécessaires pour voir sortir du sol les premiers bâtiments envisagés lors de la construction des gares. La mise en place d'un plan guide est le résultat d'une longue concertation et d'une parfaite compréhension des besoins du territoire.

On peut observer des similitudes dans les trois cas, cependant il est difficile de définir une évolution, un développement « type ». Les projets se construisent dans la durée, et évoluent en fonction des étapes du projet et des besoins. Chaque pôle a été guidé par un axe directeur fort, Aix en Provence n'a pas encore entamé de réels changements significatifs quant à ses zones aux abords de la nouvelle gare, la préservation de la nature semble être plus forte que le désir d'urbaniser de manière irraisonnée.

La dernière gare de la LGV Méditerranée à avoir été construite est celle de Montpellier. A l'image de ses grandes sœurs, la gare a été implantée à 8km du centre ville, mise en service à l'été 2018, l'environnement à proximité aujourd'hui est essentiellement agricole.

La nouvelle gare est née dans l'esprit de l'ancien maire G.Frêche. Son idée était de renouer avec les grands axes séculaires, de créer de nouvelles voies vers les villes du littoral jusqu'à Barcelone, contournant Montpellier et Nîmes (qui fait également l'objet

d'un projet de modernisation de sa mobilité). Elle est une nouvelle porte d'entrée vers la ville centre, proche de l'aéroport, à proximité du réseau autoroutier, elle constitue une situation stratégique majeure. De ce fait les abords de la gare sont des périmètres de projets futurs.

Le quartier Oz devenu quartier Cambacérès est le dernier grand projet d'aménagement de la ville. Résultat d'une politique d'aménagement massive, la gare constitue le dernier maillon pour s'étendre vers la mer. Il sera le quartier de la nouvelle gare et s'étendra sur 60ha composé de bureaux, logements, enseignements supérieurs, hall French tech dédiée à l'innovation digitale... Le développement urbain de Montpellier est étroitement lié au développement des mobilités, la ville s'est dessinée autour des axes de mobilités. Dès la mise en service du tramway la morphologie de la ville a profondément évoluée, la gare se révèle être une nouvelle opportunité d'une mutation pour la ville.

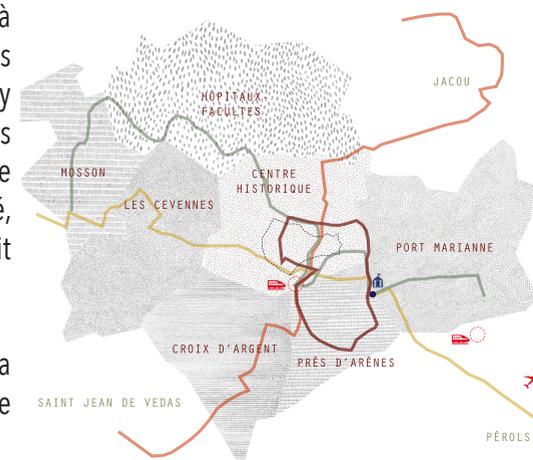
3. Montpellier : Projet de ville

3.1. Montpellier en mouvement

les opérations d'aménagement emblématiques mais aussi le développement des mobilités des transports publics participent à la croissance de la population montpelliéraine

En 1995 le projet de tramway à Montpellier est adopté. Longtemps absent du paysage urbain, le tramway connaît une renaissance dans les années 90. Il se révèle au fil des années être un transport confortable, sécurisé, fonctionnel et surtout un transport dit propre.

L'arrivée du tramway va bouleverser la morphologie de la ville, il s'avère être le guide de l'urbanisation.



Ci-dessous : Plan schématique des lignes de tramway sur la ville et ses quartiers.

La maîtrise offensive du foncier par la mairie depuis 50 ans et le développement du tramway sont l'occasion d'un développement nouveau pour la ville. Comment ce moyen de transport a-t-il transformé la morphologie de la ville?

3.1.1 Montpellier au bout du tramway

Le premier tracé de la ligne de tramway est adopté en 1996, sa mise en service en 2000. Cette ligne se limite à la commune de Montpellier créant un axe Nord-ouest/sud-est. La mise en service du tramway couplée à la maîtrise du foncier constitue la base de l'aménagement du territoire montpelliérain vers le sud.

Tout le long de cet axe, les terrains acquis des années plus tôt sont revendus pour créer des logements et équipements publics. De nouveaux quartiers font jour, c'est l'ère de la ZAC (Port Marianne, Ovalie, Jacques Coeur...).

La ligne génère un développement urbain important, les immeubles, bureaux, facultés mais aussi centres commerciaux s'installent tout autour de l'axe, faisant même varier les prix de l'immobilier selon la distance avec les dessertes du tramway.

La mise en service de la ligne s'accompagne généralement d'une requalification des espaces publics qu'elle emprunte, mais aussi des axes routiers. C'est l'occasion d'une restructuration et d'une réorganisation des axes accompagnés par un aménagement paysager, traitement des espaces publics, installation de mobiliers urbains, les stations de tramway font l'objet de réflexions



QUARTIER PORT MARIANNE AVANT LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY

QUARTIER PORT MARIANNE APRES LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY - URBANISATION LE LONG DE L'AXE DU TRAMWAY

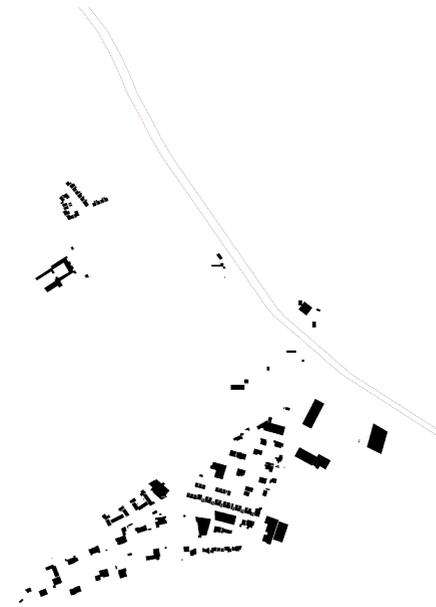


qualitatives. Cette requalification des espaces publics permet un véritable développement d'une organisation du territoire.

La ligne 2 mise en service en 2006 relie Montpellier à la mer, ouvrant alors le réseau aux communes limitrophes de Montpellier (Jacou, Saint-Jean-de-Vedas...). On remarque que la mise en service de cette ligne a engendré des transformations aux terminus dans les communes.

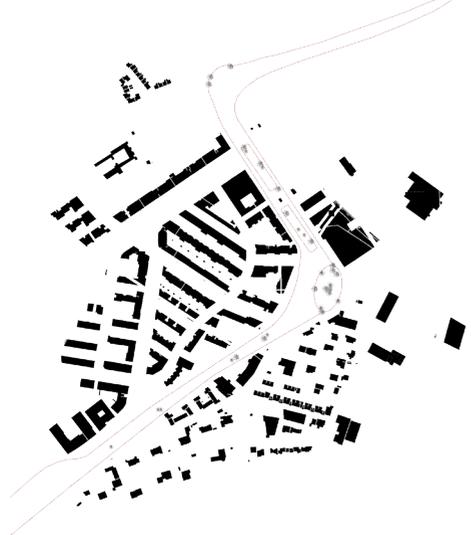
Des parkings « dissuasifs » pour emprunter le tramway sont construits composant ainsi des pôles d'échanges multimodaux plus ou moins importants afin de rejoindre le centre-ville de Montpellier.

Des opérations d'aménagement sont réalisées comprenant services et logements à proximité des terminus. Dans cette continuité, les lignes 3 et 4 ont suivi rapidement, à l'image du développement de la ville. Le réseau de tramway est une réponse à plusieurs priorités, il favorise les mobilités douces, il irrigue largement la commune et son agglomération en desservant des points forts en périphérie de la ville. Le développement des pôles d'échanges dans les communes et la transformation du pôle d'échange de la gare de Montpellier améliorent la cohérence du système global de transport qui gagne en qualité. Le tramway modifie les usages et les pratiques.²⁰



QUARTIER DES GRISETTES AVANT LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY

QUARTIER DES GRISETTES TERMINUS DE LA LIGNE 2 APRES LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY

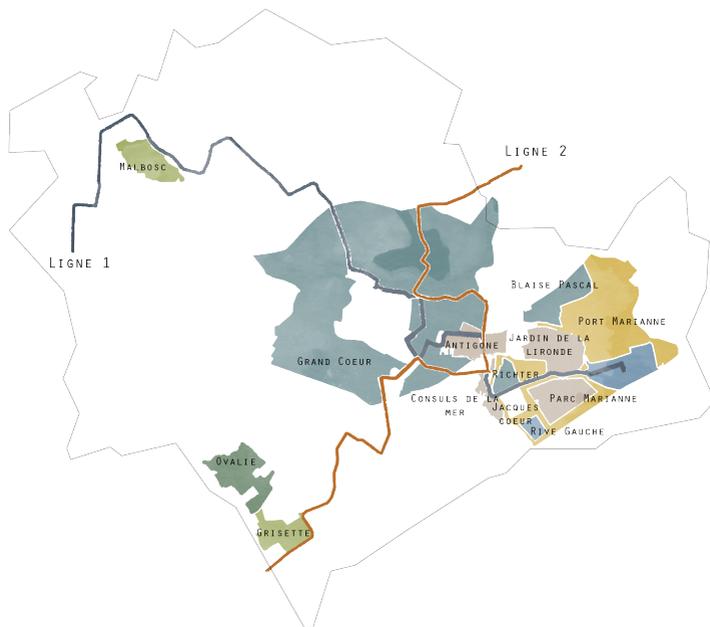


²⁰ POPSU - Montpellier la ville inventée

Le tracé des lignes est souvent l'occasion d'un renouvellement urbain comme dans le cas du quartier Saint Roch évoqué plus tôt. La connexion de l'ensemble des lignes quartier Saint Roch en fait un point stratégique pour développer une nouvelle urbanisation comme le ré-aménagement des anciennes friches ferroviaires. Ce tracé se trouve être également vecteur d'un mode d'urbanisation nouveau sur les espaces vierges. C'est le cas des nouvelles ZAC.

Le quartier port Marianne situé au sud de la ville, inexistant il y'a 50 ans, se densifie la ville a fait d'importantes acquisitions foncières auparavant. Ainsi des quartiers entiers émergent des sols de la commune et suivent souvent le tracé des lignes de tramway.

Le quartier port marianne est le fleuron qui démontre la politique foncière très offensive de la ville. 10 ZAC le composent avec 50 000 habitants étendu sur 400 ha. En 2011, la nouvelle mairie de la ville réalisée par Jean nouvel et François Fontès prend place au centre du quartier port Marianne re questionnant ainsi la centralité de Montpellier. La situation actuelle d'attraction pour l'habitat permet d'imposer des choix souvent engagés dans les différentes typologies qu'on pourrait qualifier d'expérimentales. Le quartier de Port Marianne semble être le laboratoire de la ville dans les différents essais de dispositions spatiales, des matériaux utilisés, des typologies...



Ci-dessous : Nouvelles zac après la mise en service des ligne 1 et 2 du tramway à Montpellier
Interpretation - Alice Lhardit 2019 - Source - Popsu

Aujourd'hui c'est une succession d'architectes qui ont participé à l'émergence de ces quartiers, Architecture Studio, Christian de Portzamparc, Antoine Garcia-Diaz, Jean Nouvel, Rob Krier et Nicolas Lebonnetel, Claude Vasconi, Massimiliano Fuksas...

La valorisation de ces nouveaux espaces d'urbanisation par le tramway repousse les limites de la ville. Depuis 2001 se développent autour du centre historique les 7 nouveaux quartiers reliés par le tramway qui sont eux mêmes divisés en sous quartiers. Le succès de l'effet « tramway » à Montpellier peut facilement faire penser qu'il existe un lien entre mobilité et urbanité.

Mais cet effet ne s'opère pas forcément dans tous les cas, Jacques Stambouli explique que dans certaines villes (Villeurbanne, Saint-Denis) L'arrivée du tramway ou du métro ne modifie pas forcément de manière significative les opérations immobilières ou la création de nouveaux commerces, mais a plutôt eu un rôle de stimulation.

Pour être efficace, la mise en service des lignes doit s'accompagner, d'une restructuration des axes et d'aménagements répondant à des besoins spécifiques pris en compte en amont. Des villes comme Nantes, Strasbourg et Grenoble ont elles aussi été impactées par l'effet « tramway ».

En effet, la ville de Nantes a été une des premières à pratiquer et organiser sa ville via ce type de transports. A l'image de Montpellier, le tramway jusque là supplanté par l'automobile et autres transports plus fonctionnels, connaît un renouveau à partir de 1985 ainsi la mise en service de ces lignes (3 au totale) a profondément transformé les endroits de l'urbanisation. Le tramway à Nantes a été un moyen d'orienter la ville selon André Vigarié.

La mise en service des lignes s'accompagne d'une reconversion du paysage du centre ville, des extensions d'espaces paysagers, de plantation d'arbres qui prolongeront les nouvelles promenades de la ville. Les places publiques sont ré-organisées et l'image de la ville évolue.

Afin de contrôler le développement croissant de l'urbanisation, les villes se dotent de plusieurs outils d'aménagement devant guider la construction. SCOT, PLUI, PDU...

Le désir d'une cohérence territoriale pour la ville de Montpellier, la conduit à la réalisation de ces documents. Un SCOT qui sera rédigé par le paysagiste Michel

Devisgne. Les nouveaux quartiers se dessinent selon des enjeux fondamentaux définis par les différents documents d'urbanisme.

Dans un besoin constant de mobilité, Montpellier doit favoriser la cohérence globale entre les différents réseaux et l'organisation urbaine. La réorganisation des pôles d'échanges multimodaux, la valorisation des terrains le long des axes de mobilités et la création d'une nouvelle gare sont autant d'éléments qui permettent d'organiser le territoire.

Freiner l'étalement urbain relève d'un véritable défi pour la métropole, qui doit répondre aux besoins de logements, emplois, équipements etc. . .

Les différents outils d'aménagements permettent de définir les principes d'organisation et d'aménagement des territoires, ils occupent un rôle majeur et participent à une construction « raisonnée ».

Dans une volonté toujours croissante d'irriguer la ville par les réseaux, la nouvelle gare TGV est construite en périphérie au sud de la ville. Elle semble pouvoir être une nouvelle opportunité pour la ville. Dans le contexte d'urbanisation croissant de Montpellier on pourrait imaginer, que la création de cette nouvelle gare serait le point de départ pour un nouvel aménagement du territoire. A mon sens, il me semble que l'occasion ici est d'anticiper sur la forme et la typologie que nous voulons donner à cette prolongation de la ville, réussir à créer sans dénaturer. Intégrer cette gare et s'en servir d'impulsion pourrait être une voie. Elle pourrait être l'appui d'un projet pour le bien commun.

3.1.2. La nouvelle gare TGV : Enjeux et opportunités

Entre ville et mer, la nouvelle gare de Montpellier semble comme plantée dans un environnement qui lui est encore totalement étranger. La « LGV de contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) » est un faisceau de 80 km de lignes à doubles voies. Entre Lattes, à l'ouest de Montpellier et Manduel, à l'est de Nîmes, elle prolonge la LGV Méditerranée mise en service depuis 2001.

Cette dernière s'inscrit dans les objectifs du Grenelle de l'environnement voulant construire 2000 kms de LGV sur le réseau national d'ici 2020. Ce nouveau tronçon représente le trait d'union avec le projet de ligne nouvelle à construire de Montpellier à Perpignan qui rejoindra la section internationale Perpignan-Figueras, elle-même

prolongée jusqu'à Barcelone fin 2013. La mise en service de ses nouvelles lignes positionne la région du Languedoc Roussillon sur l'arc Méditerranéen permettant de relier d'Ouest en Est l'Espagne à l'Italie en passant par le Languedoc, s'inspirant de la voie domitienne.

Montpellier-Sud-de-France démarre sa carrière voyageur en douceur : « outre un TGV à destination de Paris, elle expédiera un des deux Ouigo pour l'Aéroport-Charles-de-Gaulle. Dans l'autre sens, elle recevra un Ouigo et un TGV provenant de Paris-Lyon. L'activité de Montpellier-Sud-de-France sera complétée par deux allers-retours Intercités Bordeaux - Marseille. »²¹

Au total, la nouvelle ligne sera empruntée par huit trains de voyageurs par jour. Les TER restent essentiellement à Saint Roch (gare du centre ville), ainsi que les flux TGV pour l'Espagne vers Barcelone.

La majorité des flux de circulations quotidiens est consacrée au fret. Le transfert des trains de marchandises vers la nouvelle gare permet la création de nouveaux faisceaux de TER au départ de la gare Saint-Roch et d'éloigner le fret des zones urbaines. Depuis l'entrée de l'Espagne dans le marché commun, les flux des trains de marchandises en Méditerranée ont considérablement augmentés, venant saturer le trafic.²²

Si la gare aujourd'hui ne fonctionne pas à plein régime, ce sera le cas dans quelques années. Il faudra attendre que le CNM soit connecté à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, le fonctionnement de la gare prendra alors toute son amplitude

21 Ville Rail & Transport - Contournement Nîmes - Montpellier. Un peu de TGV, beaucoup de Fret

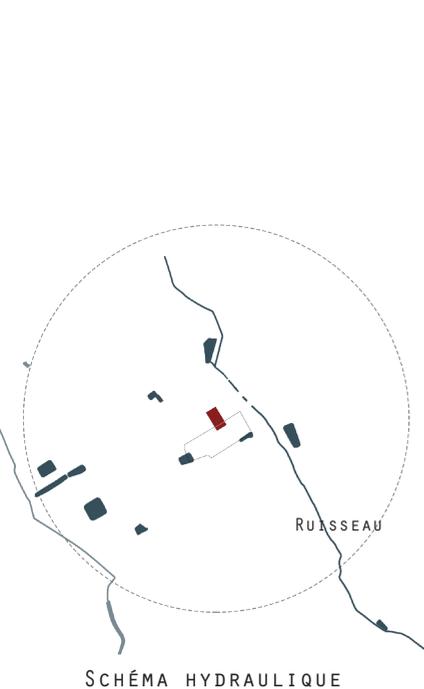
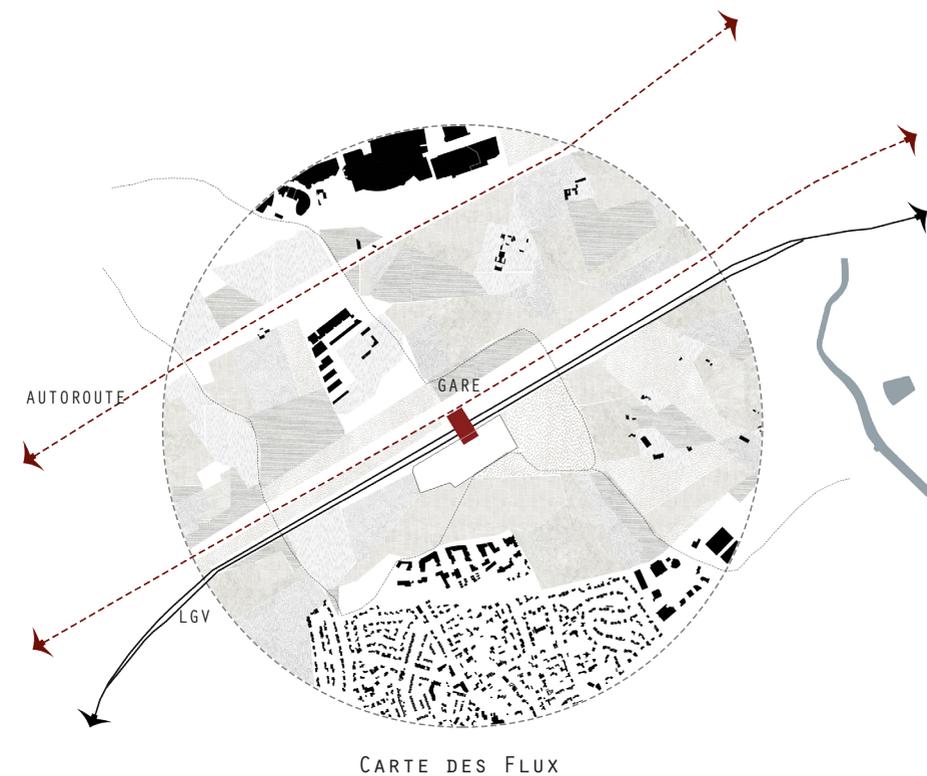
22 Prados Arrarte Jésus. L'Espagne et le Marché commun. In: Revue économique, volume 18

La gare s'étend sur 6 000 m² elle est composée d'une grande halle d'une hauteur de 10m dont le toit composé de palmes ajourées en béton microfibré se déploie au delà des limites du bâtiment, pour abriter les accès à la gare, les parvis et les quais. La gare est dotée de six voies installées sous la grande halle, cette configuration confère à la gare une image de « gare-pont ».

Aujourd'hui nombreux sont ceux qui contestent cette gare, la localisation est critiquée car elle n'offre pas de possibilité de correspondance avec les TER, une extension de 1,5 km de la ligne 1 de tramway est nécessaire pour relier la gare au centre ville, une ligne qui devra franchir des autoroutes impliquant des ouvrages d'arts coûteux, des travaux qui mettront les deux gares à 30 minutes de distance en tramway. En attendant la liaison tramway, le trajet depuis la nouvelle gare vers le centre historique se fait par navettes de bus et le trajet est de 40 minutes. L'intérêt de la gare ne se mesure pas au gain de temps, l'intérêt porte sur la place de Montpellier au coeur de l'arc Méditerranéen et au développement économique portée par la gare Sud De France.

Sa localisation est le fruit d'une volonté précise de l'ancien maire G.Frêche, il voulait y associer la construction d'un nouveau quartier « Oz », devenu aujourd'hui « Cambacérès » depuis l'élection du nouveau maire, c'est un nouveau projet qui commence à voir le jour.

« Il est prévu autour de la gare un quartier sur 320 ha, très différent du premier projet Oz. Il sera baptisé Cambacérès. Il comportera un nouveau stade baptisé Louis-Nicollin, une Halle d'entreprises « French Tech », des écoles supérieures, des commerces, des entreprises de nouvelle technologie. A l'inverse de Oz, nous conserverons beaucoup d'espaces verts. Montpellier disposera ainsi de trois quartiers d'affaires : outre Cambacérès, il y aura le quartier de la gare Saint-Roch dont j'ai modifié le programme pour y installer un centre d'affaires, et le quartier de la nouvelle mairie » P.Saurel



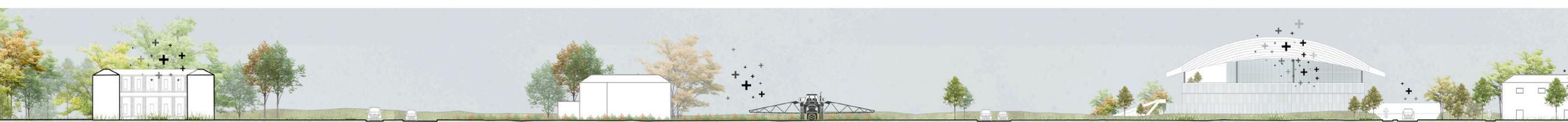


COUPE URBAINE AA'



Les coupes rendent compte de la qualité paysagère qui compose les abords de la gare, comprenant des terres cultivées à protéger d'une urbanisation massive. Les petits Mas et «Folies» présents sur site sont les témoins de la richesse viticole de la ville. La gare occupe une situation majeure dans la ville, elle est une nouvelle porte d'entrée vers Montpellier, accompagnée par les deux nouvelles autoroutes qui traversent la ville, la reliant à l'Italie et L'Espagne.

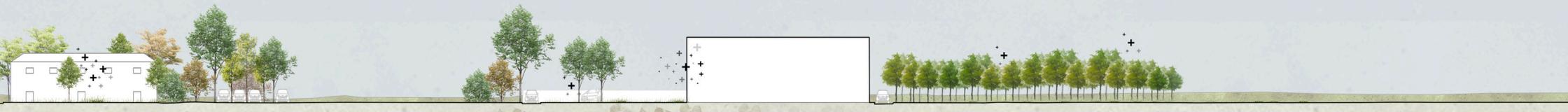
ZOOM COUPE URBAINE AA' ; SENS DE LA LECTURE ->



CHÂTEAU DE LA MOGÈRE
DOMAINE VITICOLE

EXPLOITATION AGRICOLE

EXPLOITATION AGRICOLE

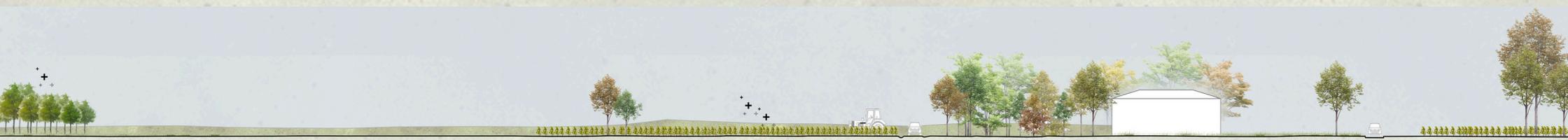


CAVEAU EXPLOITATION VITICOLE

LYCÉE PROFESSIONNEL MENDÈS FRANCE

VERGER

SITE PROJET + VIGNES

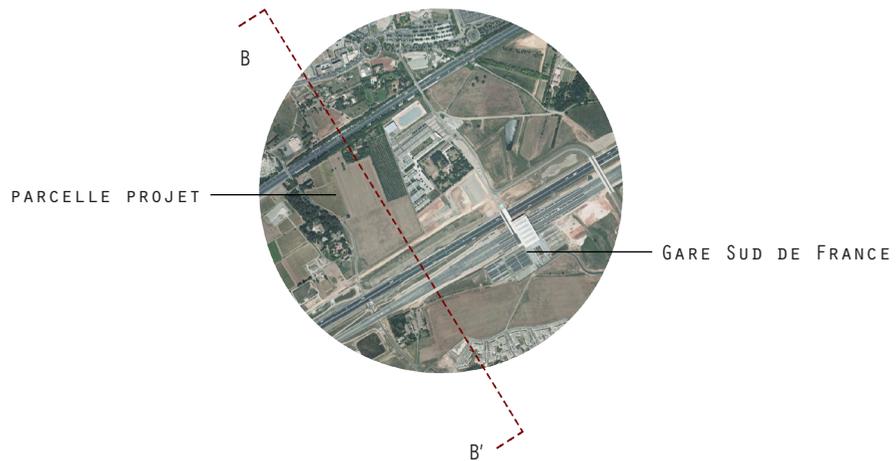


SITE PROJET + VIGNES

PROPRITÉS PRIVÉES

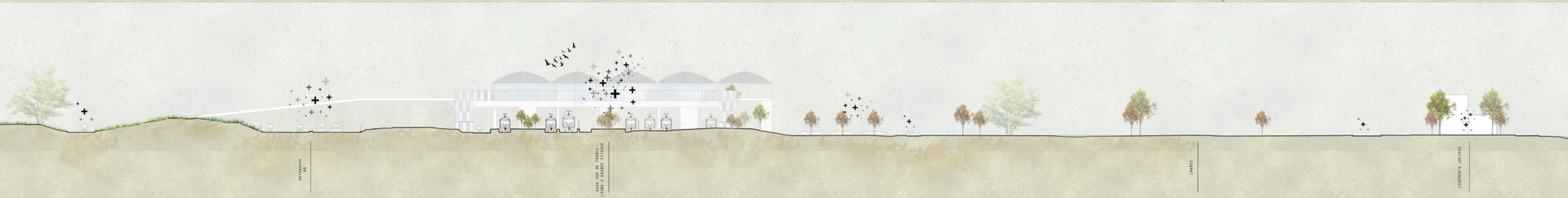
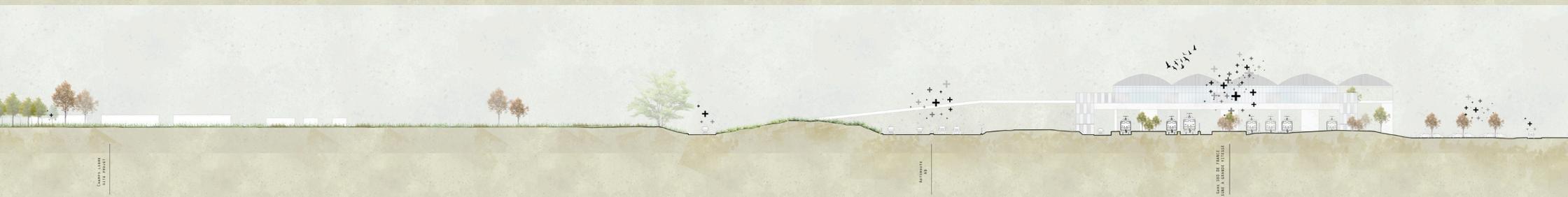
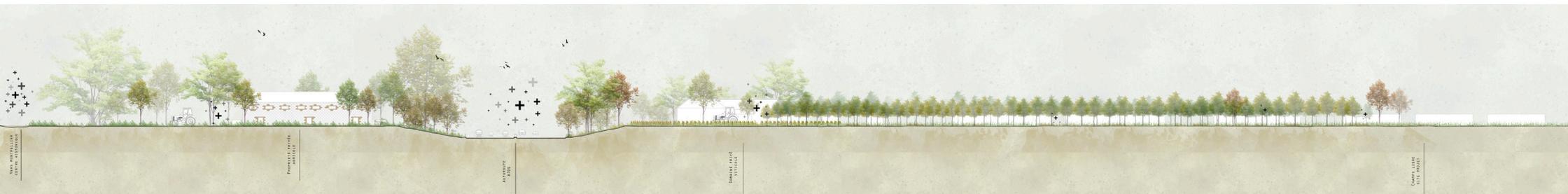


COUPE URBAINE BB'



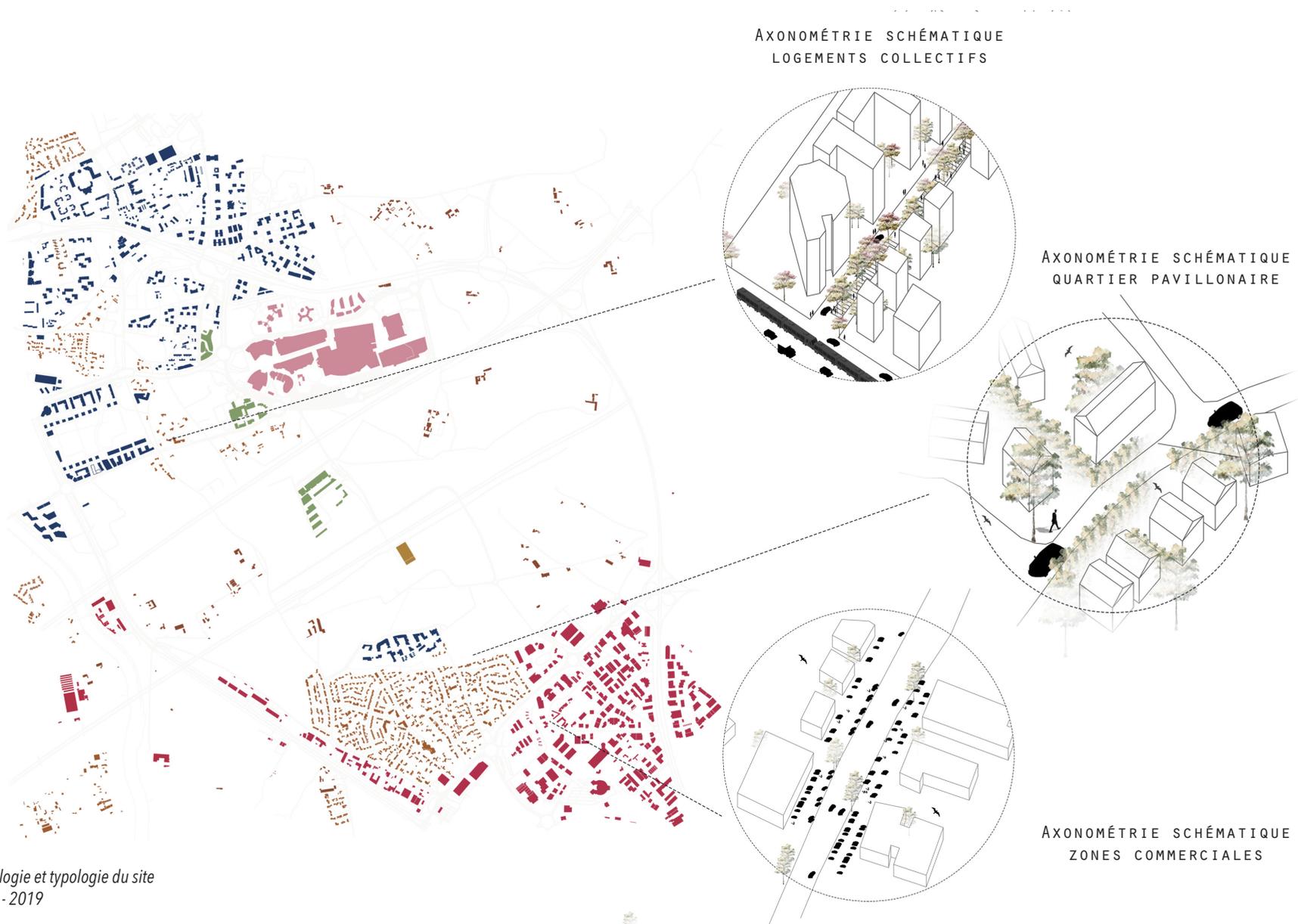
La parcelle du projet est à l'intersection des noeuds de mobilité. Le site est ancré entre deux autoroutes et la gare, il semble être comme un espace de pause où la vitesse s'arrête et est infranchissable. Les différentes temporalités présentes tout autour du site m'incitent à ralentir le rythme de l'urbanisation et donner au site une respiration plus douce.

ZOOM COUPE URBAINE BB'; SENS DE LA LECTURE ->



Aujourd'hui, tout reste à faire et seuls la gare et le lycée Pierre-Mendès-France sont construits. Différentes ZAC pour le quartier Cambacérés ont été définies, avec pour objectif la création d'un pôle dédié à l'innovation. Il s'agit de répondre aux besoins d'une population avec des pratiques en mutation. L'ère du tout connecté est engagée et les pratiques et usages se transforment. Ainsi la conception de ce pôle se fonde sur les questions des nouvelles pratiques de la ville par les populations connectées.

Sur ces ZAC, des projets voient déjà le jour, et d'autres sont encore à l'étude. Le projet catalyseur du quartier Cambacérés est le bâtiment de la French Tech, imaginé par le Studio Muoto, implanté au nord de la gare et accolé au lycée Pierre Mendès. Il s'agit d'une grande halle technologique, dédiée aux entreprises et aux start-up voulant participer à l'innovation. Des écoles de l'enseignement supérieur viendront se greffer à la French tech dans une extension future.



Ci-dessous : Morphologie et typologie du site
Source, Alice Lhardt - 2019

La projet Cambacères, porté par la ville, est plutôt bien engagé mais certaines parties des ZAC identifiées sont toujours à l'étude pour un aménagement.

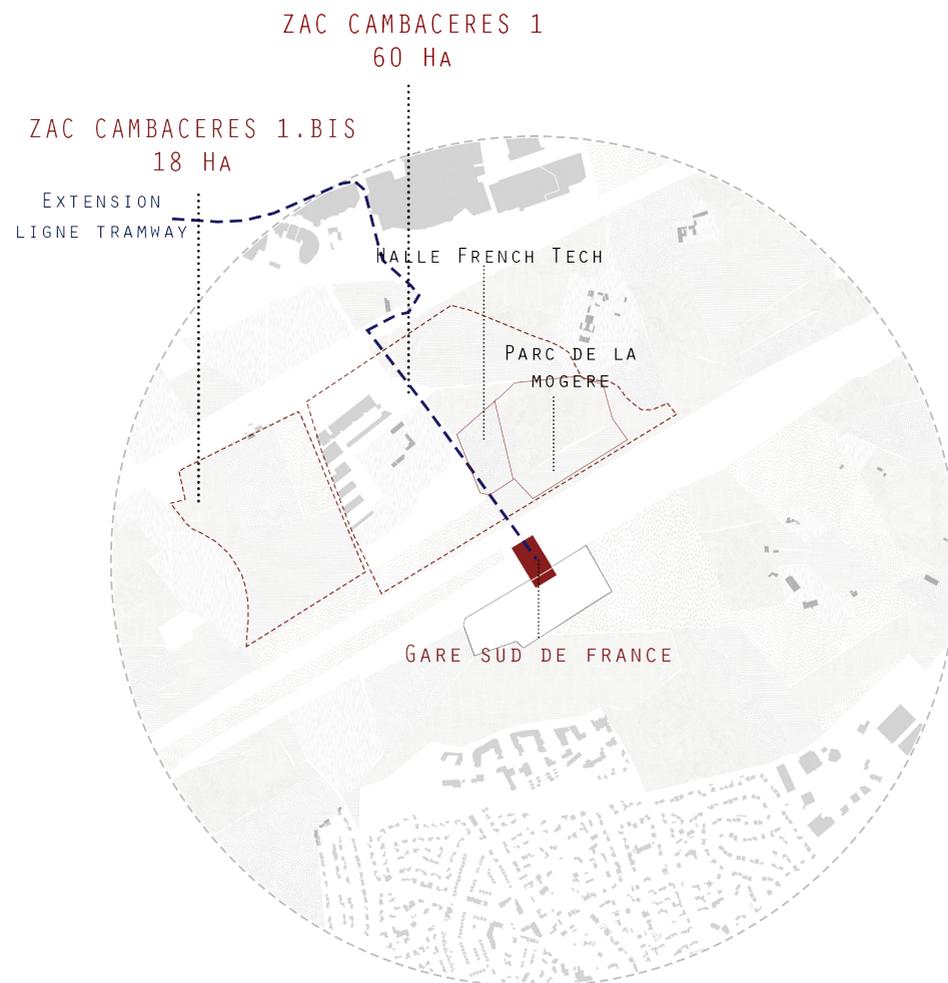
L'espace agricole qui entoure la gare est lui même entouré par une urbanisation galopante, un mélange de typologie architecturale et d'organisation spatiales. Au nord on retrouve le complexe commercial Odysseum, voisin du quartier port Marianne qui ne cesse de se prolonger au sud ouest, bordant le lez avec des aménagements paysagers et essentiellement des logements collectifs avec des identités propres à chacun. Au sud des quartiers composés exclusivement de maisons pavillonnaires se mélangent à une zone commerciale et d'entreprises avec des bâtiments en tôle style «boite à chaussures».

Il apparaît que la gare puisse se révéler être un véritable appui en terme d'aménagement du territoire. Espaces d'intensités, cette nouvelle porte peut contribuer au développement économique de la ville de manière différente et même participer à endiguer l'étalement urbain. Le futur projet pour la zone étudiée devrait être un projet porteur de sens et consacré à l'intérêt commun.

Le territoire de Montpellier a considérablement évolué depuis les premiers aménagements urbains en 1970. Historiquement la ville était composée de vignes et d'exploitations agricoles. Petit à petit ce territoire se détériore au profit d'une urbanisation irraisonnée. La nouvelle gare pourrait renforcer les caractéristiques de ce territoire existant et l'aider à résister.

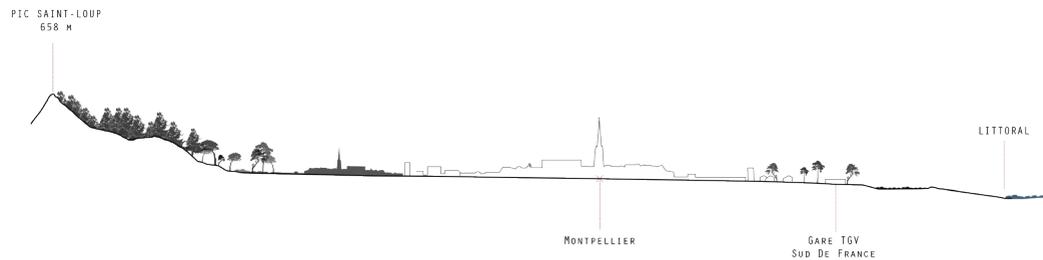
Valoriser le patrimoine viticole de la région Languedoc pourrait être un point de départ pour favoriser la transition agro-écologique à Montpellier et dynamiser le tourisme viticole afin d'aider les producteurs locaux. La proximité immédiate entre la gare et la parcelle est un point clé dans l'orientation de mon intention. Les viticulteurs peuvent acheminer plus rapidement leurs marchandises à la gare de fret et le grand public aurait un accès privilégié au site.

Pour nourrir mon intuition, il était nécessaire de connaître la ville dans son ensemble, l'analyser et saisir son esprit. « Tout projet modifie inévitablement son site. C'est une évidence et une responsabilité. Le respect du lieu, la reconnaissance de sa valeur ou paysagère, ne doivent surtout pas être une intervention minimaliste ou insignifiante » (Remy Ailleret 2018)



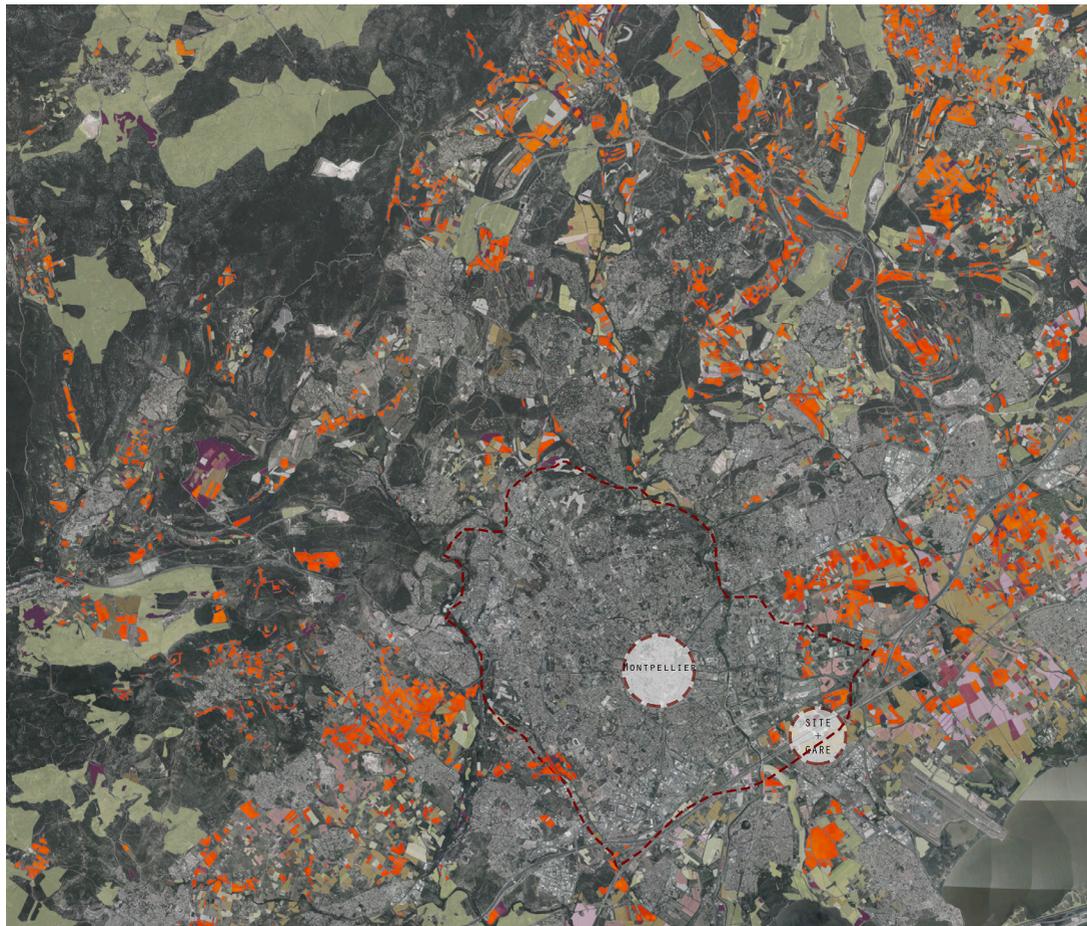
3.2. Montpellier paysage viticole

La gare prend place dans un paysage viticole et agricole, qui sont des éléments importants du paysage de la métropole. Ce paysage est constitué de parcelles de tailles variées, où l'on y produit vin, arbres fruitiers et céréales. Ici et là on y retrouve des « folies Montpelliéraines », héritage de l'ancien régime, qui sont des maisons de plaisance aujourd'hui devenues des mas et châteaux souvent associés à un domaine viticole.



*Ci-dessous : Coupe contextuelle schématique de Montpellier du Pic saint loup à la méditerranée
A droite : Carte IGN Montpellier- source Géoportail*





*Ci-dessous : Vue aérienne sur les vignes aux alentours de Montpellier
A droite : Vue aérienne sur les vignes AOC aux alentours de Montpellier*



« L'Appellation d'origine contrôlée (AOC) désigne des produits répondant aux critères de l'AOP et protège la dénomination sur le territoire français. Elle constitue une étape vers l'AOP, désormais signe européen. C'est la notion de terroir qui fonde le concept des Appellations d'origine. Un terroir est une zone géographique particulière où une production tire son originalité directement des spécificités de son aire de production.

Espace délimité dans lequel une communauté humaine construit au cours de son histoire un savoir-faire collectif de production. Là se trouvent l'originalité et la typicité du produit. Les règles d'élaboration d'une AOP sont inscrites dans un cahier des charges et font l'objet de procédures de contrôle»

définition d'appellation d'origine contrôlée, donnée par l'institut nationale de l'origine et de la qualité (INAO)

Montpellier pousse aux portes de la ville l'agriculture et la viticulture pourtant éléments essentiels à son identité. Le grignotage de l'urbanisation et des infrastructures se fait au dépend des terrains agricoles. « La ville avale les terrains qui l'entourent » (Boisson 2005), la nature en est transformée au profit de l'urbanisation.

Ville du sud entre terre et mer, située à 10 km du littoral, le département compte 90 kms de côte, ce qui représente la moitié de la façade maritime de l'Occitanie. L'arrière pays est composé de paysages montagneux intégrant des régions viticoles, le Pic Saint loup à 40 minutes de Montpellier culmine à 650 mètres d'altitude, lieu emblématique d'un paysage naturel, où les vignes se développent sans modération.

Elle se situe au croisement de la Via Domitia et de la route du sel. Ces itinéraires historiques et séculaires étaient largement fréquentés lors des transports de marchandises ou bien pendant les migrations des populations.

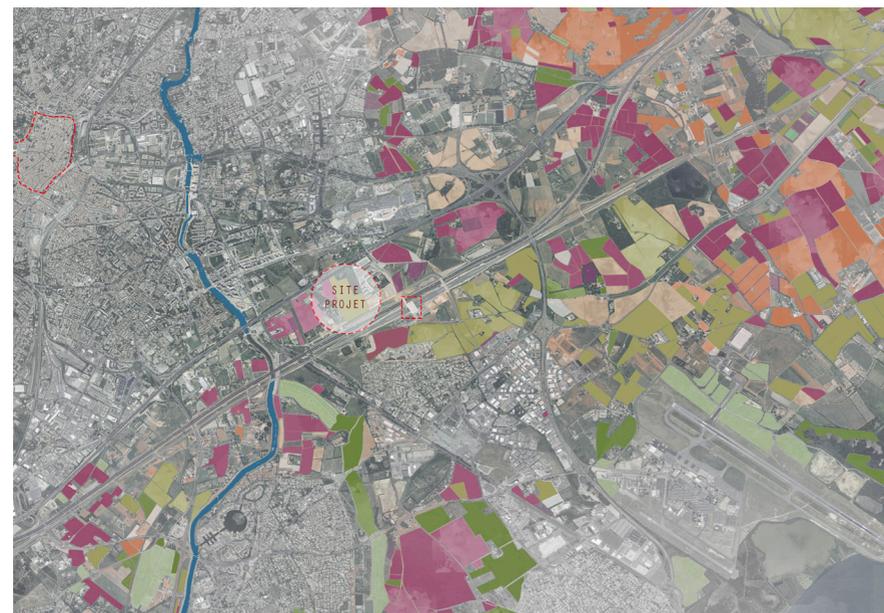
La pression foncière importante a totalement bouleversé la culture viticole de la ville pourtant élément essentiel au fonctionnement de la cité. Montpellier jouit d'une histoire viticole très ancienne, c'est ici qu'à été découvert le remède contre le phylloxéra qui en 1860, dévasta les vignes. On y a découvert les moyens de lutter contre cette épidémie.

Aujourd'hui, Montpellier est la capitale de la première région (Languedoc - Roussillon) vitivinicole du monde avec près de 33 % de la production française sur une superficie d'environ 300 000 ha soit 15,7 millions d'hl de vin par an.²³ La culture de la vigne représente 50% des exploitations agricoles de la ville.

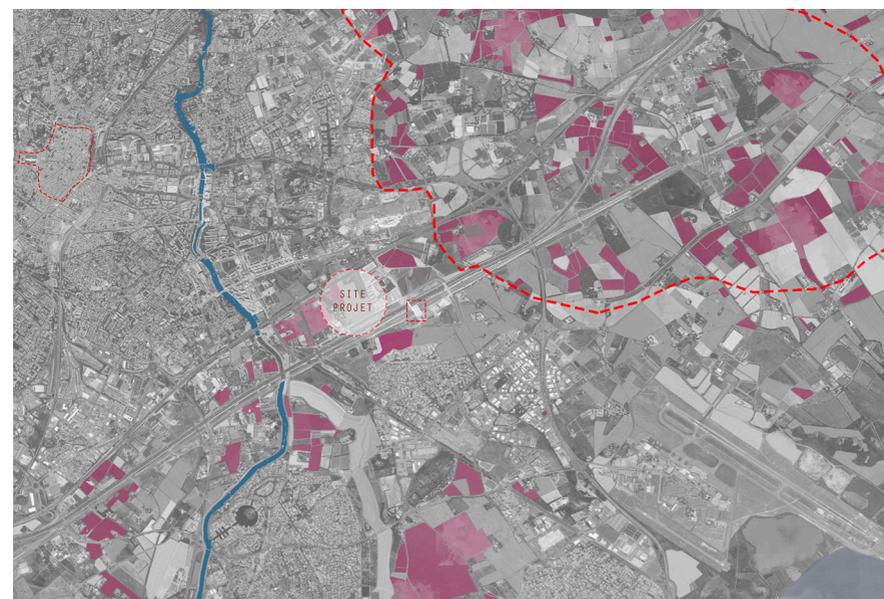
L'agglomération de Montpellier accueille des acteurs importants de la recherche vitivinicole, comme le pôle de recherche vigne et vin qui regroupe 200 chercheurs, ingénieurs... L'Institut des hautes études de la vigne et du vin (IHEV) aussi présente à Montpellier forme des étudiants et professionnels dans le cadre de l'oenologie. Enfin le Campus Supagro-Inra Montpellier, mène des recherches oenologique et propose de découvrir les récentes découvertes et les nouvelles applications potentielles des recherches en viticulture.

Aujourd'hui l'intérêt pour la viticulture est très marquée, pourtant Montpellier lui a tourné le dos quelques années auparavant favorisant l'urbanisation. Plusieurs périodes remarquables ont été à l'origine de l'évolution de l'aménagement urbain de la ville.

23 <https://dico-du-vin.com/montpellier-capitale-du-vin-languedoc-roussillon/>



■ Vignes ■ ■ ■ Exploitations agricoles diverses



■ Vignes - - - Delimitation parcelles AOC

En haut : Vue aérienne des parcelles viticoles et agricoles autour du site et de la gare Sud de France en 2020
En bas : Vue aérienne des parcelles viticoles et des parcelles AOC autour du site et de la gare Sud de France en 2020

3.2.1. Morcellement et arrachement des vignes

L'arrachement des vignes et la disparition des exploitations et le résultat direct d'évènements économiques et sociaux. La première grande opération d'aménagement a été le quartier de la Mosson. Au lendemain de l'indépendance de l'Algérie, ceux sont des milliers de familles qui cherchent à être rapatriées en France. En 1963 30 000 Pied-Noirs, 30 000 Algériens et 4 000 Harkis s'installent à Montpellier, la ville était le deuxième pôle de rapatriement derrière Paris.²⁴

Une installation qui va dynamiser l'économie du commerce, du bâtiment mais aussi des services. La croissance démographique soudaine représente un nouvel enjeu pour la ville. Afin de reloger ces familles, un nouveau quartier de grands ensembles est créé. Ainsi une surface de 225 hectares est construite elle était principalement occupée par des vignes, c'est la naissance du quartier de la Paillade lui même compris dans l'ensemble de quartier qui composent le grand quartier de la Mosson. La ville se développe alors vers le nord avalant les terrains viticoles sur son passage entre le centre historique et la Mosson. Pour les politiques locales l'importance du patrimoine et de l'héritage agricole et viticole était mineur par rapport aux opportunités foncières qu'offraient ces terrains.

« Au début des années 1970, Montpellier est une ville moyenne endormie dans ses vignes » (Georges Frêche)

L'année 1977 marque une réelle rupture politique et encore plus, une rupture de la vision urbanistique. L'élection du nouveau maire est une transition brusque et inattendue. Rêvant d'une transformation de la « petite ville de province » en « capitale Européenne »²⁵, le Maire aidé de son adjoint l'urbaniste et géographe Raymond Dugrand, établit un projet urbain ambitieux et totalement inédit pour la ville. Rapidement après son élection, le maire saisit l'opportunité de racheter en 1978 40 ha de terrains occupés par des exploitation agricoles et vignes.

L'ambition du maire était de prolonger la ville vers la mer. Les terrains acquis se situent par de là le fleuve (le LEZ) et le projet est l'occasion de créer des aménagements permettant de palier aux risques d'inondation afin de favoriser l'extension de la ville sur un nouvel axe mais aussi de relier la ville à l'autre côte afin de créer un continuum depuis le centre ancien au détriment des terres agricoles.

²⁴ Dominique Chevalier - Raymond Dugrand et Montpellier : une relation géographique et politique

²⁵ Dossier de presse - 30 ans d'urbanisme à Montpellier

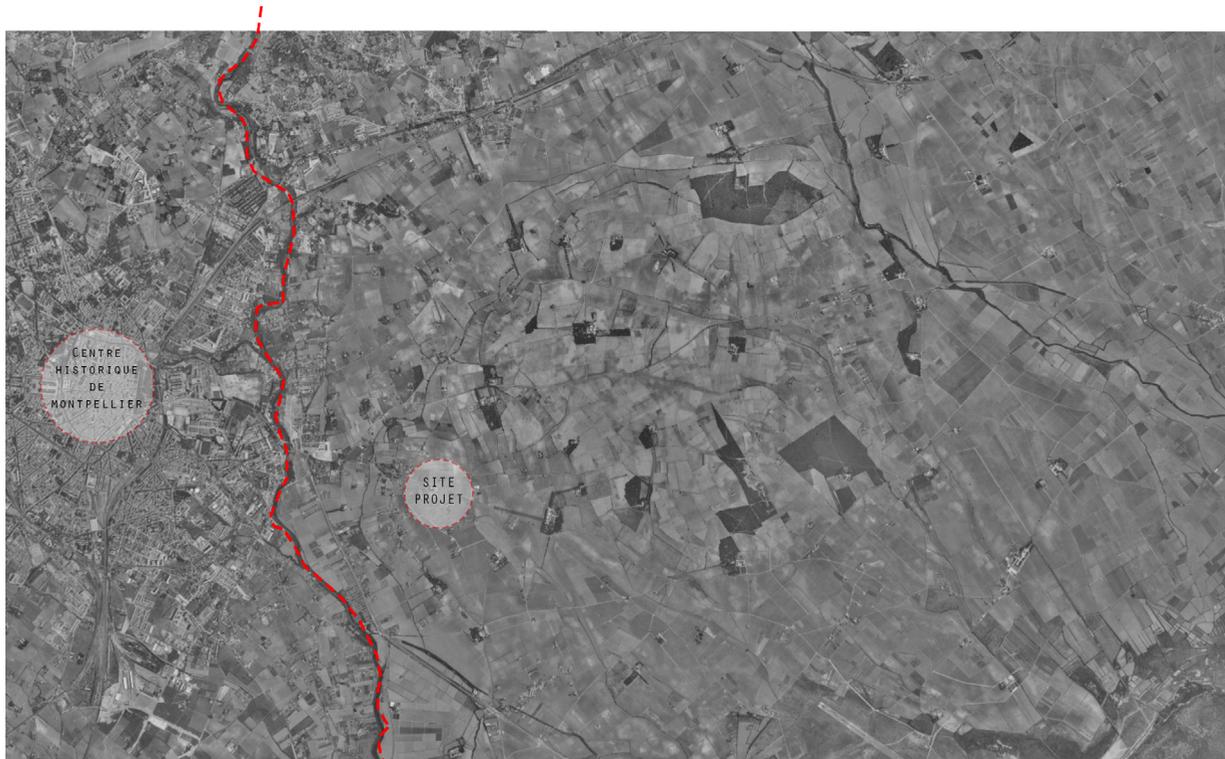
Si aujourd'hui la ville s'est totalement déployée au Nord comme au Sud vers la mer, le paysage agricole a considérablement changé « 20% de réduction des surfaces destinées à l'agriculture ; 40 % de réduction du nombre des exploitations viticoles entre 2000 et 2010 ». Ainsi partant du constat du retrait des terres agricoles au profit de l'urbanisation et la conscience de la qualité paysagère que présente la zone de la gare, une réflexion portée sur une préservation de l'authenticité du site est envisagée.

Les parcelles de vignes présentes sur site sont coincées entre autoroutes et logements sociaux. La recherche pour l'oenologie à Montpellier est très active mais il semblerait intéressant de la compléter de façon culturelle, afin de donner un accès à un plus large public et le sensibiliser face à l'importance de la conservation des parcelles viticoles.

La présence de la gare représente un véritable atout quant au potentiel de développement qui doit être un point de départ. Sa position au carrefour des routes de la Méditerranée offre des qualités stratégiques au site. De plus la région du Languedoc possède l'un des plus grands et des plus anciens ensembles de vignoble. Longtemps cantonnés en Europe, les vins dépassent aujourd'hui les frontières et une carte des vins des pays du monde se dessine. Les populations se déplacent pour découvrir les régions et déguster les breuvages, on parle d'œnotourisme. Le site est idéalement situé pour accueillir cette nouvelle forme de tourisme et pourrait aider à la résilience du territoire face à l'envahissement urbain en diminuant les pressions sur son environnement.

Enfin il apparaît que le développement des chemins de fer et la viticulture sont étroitement liés, pourquoi ne pas continuer l'histoire, et la relation TRAIN et VIGNE.

Le constat du retrait des terres agricoles au profit de l'urbanisation et la conscience de la qualité paysagère que présente la zone de la gare incite à une réflexion portée sur une préservation de l'authenticité du site.



*Ci-dessous : Vue aérienne de Montpellier
EST en 1950 puis en 2020*

4. ÉQUILIBRE ENTRE HYPERMOBILITÉ ET RESSOURCE HISTORIQUE MONDIALISÉE

4.1. L'irrigation du vin par le rail

La culture de la vigne est une tradition vieille de plus de 2500 ans, les peuples de la Méditerranée ont été les premiers à la maîtriser, la produire et l'exporter, grâce aux grecs et romains qui ont importé leurs techniques. La première route terrestre pour acheminer ces vins était la via Domitia, une « autoroute » romaine, la première.

C'est la route la plus ancienne de France et elle constitue l'axe le plus important de la région du Languedoc Roussillon. Ce tracé historique assurait la connexion avec Rome depuis la péninsule ibérique en passant par le Languedoc. Ainsi le long de cet itinéraire antique, des vignes et des oliviers ont été implantés. Plusieurs siècles durant, le développement du commerce s'organisa le long de cette route commerciale.

L'arrivée du vin en Méditerranée par la mer symbolise l'importance du réseau maritime dans la commercialisation du vin. En effet, pendant longtemps le vin était transporté sur des bateaux permettant d'ouvrir le commerce à l'international. Mais son transport était coûteux et surtout extrêmement long enlevant ainsi de la qualité aux crus.

Chacune des régions en France voulait son vin, mais toutes les régions n'étaient pas égales quant à la qualité de production du vin. Ainsi, étaient produits souvent des vins dit « piquette » sans pouvoir se procurer des vins de meilleure qualité par manque d'importation.

La région parisienne ne possédait pas de vignoble, ainsi elle en était la principale importatrice pour imbiberses brasseries, commerces... Parallèlement au développement commercial du vin, l'essor du chemin de fer va bouleverser les manières de consommer et de produire le vin. Jusqu'alors accaparé par la voie maritime, le marché du vin va passer à la vitesse supérieure.

« l'avènement des chemins de fer, permettant des transports faciles et rapides, a ouvert l'accès de toute la France aux bons vins de table, et en particulier ceux du Midi, et aux vins fins. Il ne fut plus nécessaire de produire pour soi en toutes régions puisqu'il était possible d'acheter à des prix abordables pour les besoins familiaux.

Cela entraîna la fin des vignobles produisant des vins ordinaires et leur remplacement par d'autres cultures. (...)»²⁶

La possibilité de faire transiter du bon vin dans des zones où jusqu'alors on se satisfaisait de boire un vin de piquette (faute de meilleure production) transforme la géographie agricole, la production du vin pour « soi » s'arrête et les vignes sont remplacées par des terres céréalières plus rentables, laissant entrer le vin par les gares définissant enfin les véritables régions viticoles en permettant leur extension.

Le chemin de fer devient un atout considérable pour le vin, il trouvera dans le rail un outil privilégié pour le développement du marché national. L'accès au marché parisien devient un véritable enjeu économique pour les régions viticoles et commence une concurrence accrue entre les différentes entreprises de lignes ferroviaires pour se procurer les tracés les plus courts, en 1860 démarre la bataille des tracés.

L'acheminement des vins de la région du Languedoc mettait en concurrence trois compagnies : Midi, PLM et PO. La volonté de toujours être les plus rapides ont incité ces compagnies à construire des lignes pour rejoindre le plus rapidement les points stratégiques de la culture viticole.

Si le rail a contribué à l'irrigation du vin sur le territoire, le vin, lui, a contribué à la ramification des réseaux afin d'assouvir le développement de la viticulture de masse. Le rachat des différentes compagnies en 1937 pour former qu'un seul groupe : LA SNCF mettra fin à cette concurrence.²⁷

L'évolution pour l'intérêt du vin s'est réalisée en plusieurs étapes, dans un premier temps elle s'opère par sa diffusion en masse, devenue accessible au plus grand nombre grâce au rail notamment. Le vin s'invite à toutes les tables et devient synonyme de convivialité, son appréciation en devient plus fine, on apprécie plus les vins pour leur caractère et pour la provenance de leur régions.

Dans un second temps, l'intérêt porté pour le vin implique consécutivement une quantité de rendement plus importante tout en préservant sa qualité.

²⁶ extrait « Terroirs et vins de France. Itinéraires œnologiques et géologiques » sous la direction de Charles Pomerol) cité dans la revue Historail - « Vin et Rail une histoire bien française »

²⁷ Caralp Raymonde. Le transport ferroviaire des vins du Languedoc vers Paris. In: Revue de géographie de Lyon, vol. 26, n°3, 1951. pp. 273-295;

Le vin fait son entrée dans l'ère de la mécanisation et de l'industrialisation. Afin de produire plus, les vignobles adoptent des techniques de production qui auront nécessairement un impact sur la qualité de leurs vins.

Alors que certains visent la quantité au dépend de la qualité, d'autres se concentrent sur les différentes techniques qui pourront produire des crus de qualité. Ainsi les vins se différencient et sont considérés pour leur originalité, l'appréciation des consommateurs s'affirme et se développe.

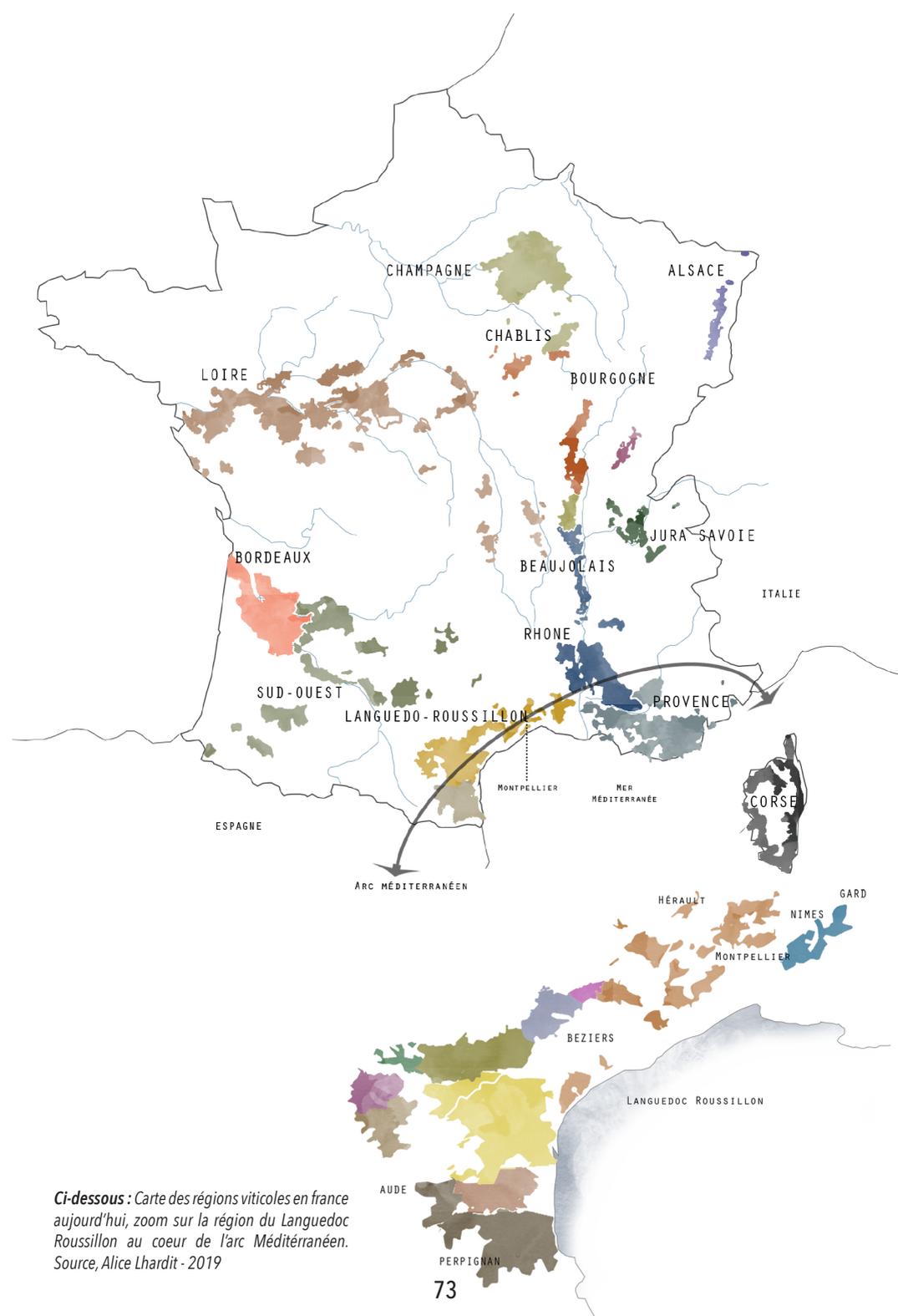
Si le plus souvent ces techniques sont reprises et adaptées selon chacun, récemment c'est une toute nouvelle forme de vieillissement du vin qu'une start-up française étudie. Il s'agit de faire vieillir le vin dans l'espace, ainsi des bouteilles de grands bordeaux ont été envoyées dans une station spatiale, elles y resteront 1 an afin d'évaluer l'impact de la microgravité sur ces bouteilles. Le début peut être d'une production extra-terrestre...

Aujourd'hui, à travers le monde, de plus en plus de personnes se découvrent une passion pour le vin, et de plus en plus d'événements sont créés autour de ce produit qui semble traverser le temps en mettant à profit le progrès; rencontres, associations, routes des vins, dégustations, cours, colloques... Il est indissociable du patrimoine gastronomique. La connaissance du vin permet d'en parler et de mieux le partager.

« Qu'on se laisse simplement guider par son nez ou que l'on s'appuie sur des conseils et informations, il est inévitable que des questions surgissent et que l'on ait envie d'en savoir plus sur le vin. La meilleure utilisation ou la possibilité de vieillissement, les cépages, les méthodes de production ou la culture, mais aussi l'origine des différents pays et leurs régions. »²⁸

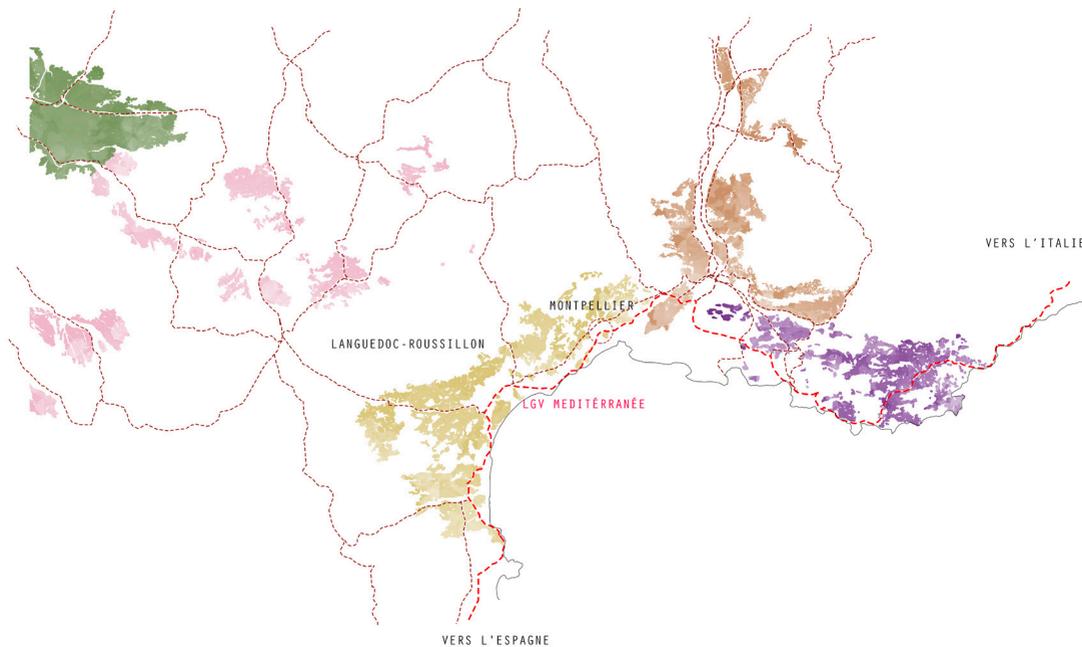
C'est pourquoi il n'est pas surprenant de voir des phénomènes autour du vin se démarquer et évoluer. L'oenotourisme est l'exemple le plus marquant pour montrer la passion portée par les consommateurs pour ce breuvage.

²⁸ Extrait de l'ouvrage « Le vin » rédigé par André Dominé, journaliste allemand et expert en vin



Ci-dessous : Carte des régions viticoles en France aujourd'hui, zoom sur la région du Languedoc Roussillon au cœur de l'arc Méditerranéen. Source, Alice Lhardt - 2019

Le tourisme de masse est un phénomène étroitement lié à l'évolution des différents moyens de transport, et pour les différentes raisons citées plus haut, le vin connaît lui aussi du succès dans cette forme de tourisme. L'amélioration des mobilités favorise largement la diffusion de cette nouvelle pratique qu'est l'oenotourisme.



En superposant les régions viticoles aux lignes à grandes vitesses il apparaît un dessin commun, les régions sont traversées par les voies, héritage du développement du chemin de fer en faveur de l'importation viticole. Les régions se sont déployées tout autour de ces axes de mobilité. Le vin comme le rail a été une source de développement urbain. L'oenotourisme aujourd'hui pourrait permettre de valoriser les programmes existant autour du vin à Montpellier et sa région mais aussi donner une impulsion pour re-dynamiser le secteur viticole et créer de nouveaux projets.

4.2. L'oenotourisme

L'organisation de la mise en relation de lieux touristiques se situant à distances variables les uns des autres par le transport, met en lumière la propagation du tourisme. Ce sont les différents moyens de transports qui rendent possibles les déplacements, une situation géographique devient touristique dès lors qu'elle devient accessible.²⁹

Les progrès techniques en terme de transports ont favorisé l'élargissement de la sphère touristique. Avions, trains, bateaux... Des moyens de transports qui vont évoluer au cours de l'ère industrielle et s'améliorer, participant à leur manière à l'accessibilité mondiale.

« En passant successivement de l'énergie animale, à la machine à vapeur, au moteur à combustion puis au moteur à réaction, nous avons évolué d'un tourisme d'élite (ou de classe) à un tourisme de masse. »³⁰

Les premières stations balnéaires sont le résultat direct de cette extension de la mobilité. Les territoires se transforment et s'aménagent pour mettre en valeur leurs atouts touristiques, culturels, géographiques...

Un des exemples les plus probants de ces nouveaux aménagements en France serait l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon avec l'opération de la station Balnéaire de la Grande-Motte. L'architecte Jean Balladur, en charge de cette opération, va faire émerger des marécages une véritable ville, tournée vers le tourisme. Cette nouvelle station balnéaire est la conséquence directe d'un accès plus large à la mobilité.

Cette mobilité rend possible le tourisme sous toutes ces formes : tourisme culturel, tourisme religieux, tourisme sportif... elle permet l'évolution des pratiques. Il n'est donc pas surprenant que le vin suive d'une certaine manière la même évolution.

L'alliance entre le vin et le tourisme constitue ce que l'on nomme aujourd'hui l'oenotourisme. On peut dire que la mobilité a contribué largement à la démocratisation de cette culture de la vigne et du vin.

²⁹ Gay Jean-Christophe. Transport et mise en tourisme du Monde. In: Collection EDYTEM. Cahiers de géographie, numéro 4, 2006. Transport et tourisme.

³⁰ Yvon Bigras et Isabelle Dostaler - Tourisme et transport : vers une vision intégrée

L'œnotourisme se développe à travers le monde à l'image du développement des vignobles de plus en plus présents dans ce que l'on nomme le « nouveau monde » (un terme utilisé pour désigner tous les pays qui produisent du vin mais pas de manière historique contraire à « l'ancien monde »).

Ce phénomène intègre une variété de vignobles, allant du plus modeste au plus classé, les objectifs en sont différents, impliquant des formes de tourisms variables. Certains souhaitent re-dynamiser leur domaine, d'autres valoriser leur régions etc etc...³¹

Plusieurs définitions existent, autant de définitions pour autant de pratiques différentes. Sophie Lignon-Darmaillac dans son article « Les grandes orientations de l'œnotourisme: modèles européens, modèles californiens » donne sa définition pour ce phénomène « L'œnotourisme est partout une forme originale d'agri tourisme qui implique les acteurs du monde viticole, tout autant qu'une forme de tourisme culturel citoyen, des maisons de négoce ou d'une nouvelle génération de musées du vin. »

L'agence Atout France (agence de développement touristique en France) en propose une définition plus terre à terre « il s'agit d'une personne ayant passé au moins une nuit en France pour un motif de loisirs vacances en dehors de son environnement habituel et ayant eu une pratique de découverte du vin et des vignobles (dégustation, visites de caves, de musées, de vignobles, de routes des vins, de villages viticoles...). »

Il serait aisé de penser que l'œnotourisme reste une invention française et pourtant ce n'est pas le cas. C'est aux Etats-Unis que ce phénomène est apparu et plus précisément dans l'état de Californie. La région de Napa en Californie serait le berceau de l'œnotourisme, tout le monde s'accorde à dire que tout a commencé en Californie dans le vignoble de Mr.Mondavi.

Ce producteur de vin a été l'un des premiers à inclure la notion de tourisme dans son exploitation, en proposant des visites de son domaine, des dégustations et même des chambres pour séjourner sur place. Son objectif était de valoriser les vins de la région, beaucoup sont les vigneron qui ont suivi le modèle de Mondavi.

31 Sophie Lignon-Darmaillac - L'ŒNOTOURISME, REDÉCOUVERTE DES VALEURS PATRIMONIALES DES VIGNOBLES HISTORIQUES, DÉVELOPPEMENT DES VIGNOBLES DU NOUVEAU-MONDE.

Afin d'encourager le phénomène, les vignobles se transforment pour accueillir les touristes. Des espaces d'accueils sont construits avec des chais plus vastes, des espaces de ventes avec les produits du vignobles, des chambres, des restaurants... Des routes et itinéraires sont définis pour faciliter la visibilité de ces vignobles.

L'engouement pour l'œnotourisme se propage dans les pays du « nouveau monde » pour petit à petit arriver dans « l'ancien monde ». Son arrivée tardive en France et en Europe pourrait s'expliquer, selon André Deyrieux, par une raison culturelle. Dans l'inconscient collectif, longtemps le vin été un produit associé à la culture et l'histoire.

« Ailleurs, le vin n'est pas une religion, le sang du Christ, ce nectar sacré consacré par plusieurs millénaires d'histoire et de culture, mais juste un produit attractif qu'il s'agit de commercialiser. Vous construisez alors un parking, un caveau, des toilettes, embauchez un gars qui sait raconter des histoires et c'est parti. Parfois même, il n'y a pas de vin dans le coin, alors, on en fait venir ! En Australie, Chine, Etats-Unis, cela fonctionne très bien mais... pas chez nous. »³²

Les premiers pas dans le tourisme du vin en France se font à travers la mise en place des « routes du vin », créés à l'origine pour commercialiser et encourager les ventes directes.³³ Ces routes se sont transformées au fil du temps en véritable itinéraire touristique, la France comprend alors le potentiel qu'offre ce phénomène.

La route des vins d'Alsace (1953) est le premier circuit touristique en France, elle traverse 70 communes sur 170 km. La pratique des routes du vin est l'occasion d'associer dégustation et découverte de territoires, car souvent les domaines le long de ces itinéraires s'inscrivent dans des territoires marqués par leurs paysages (villages historiques, architecture etc...) il n'est pas rare que certaines étapes soient inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Aujourd'hui toutes les régions viticoles de France possèdent leur circuit, ainsi on peut y visiter, chais, caves, châteaux ou coopératives...

cet intérêt grandissant pour la vigne se traduit par la valorisation du bâti. Les bâtiments des exploitations agricoles sont de manière générale conservés « dans leur jus » et ont une identité locale.

32 Œnotourisme à la française : l'art de raconter - interview André Deyrieux

33 Sophie Lignon-Darmaillac - L'ŒNOTOURISME, REDÉCOUVERTE DES VALEURS PATRIMONIALES DES VIGNOBLES

Mais aujourd'hui de plus en plus de projets sont réalisés par des architectes de renom, Christian de Portzamparc pour son Chai du Château Cheval Blanc à Saint Emilion, Jean Nouvel pour le château La Coste, dans les beaux de Provence et le Château La Dominique, Saint Emilion, Le Chai Vauvert par Gilles Perraudin... ces constructions hors normes et originales attirent de plus en plus de monde, les vignobles deviennent des lieux d'exception, et même des espaces d'art comme au château Lacoste. Il n'est pas étonnant de voir se construire de part le monde des espaces dédiés au patrimoine du vin, comme des musées, « des cités du vin »...

Aujourd'hui l'oenotourisme rend possible une éducation et une compréhension du produit pour celui qui le consomme, ce tourisme est facile d'accès et chacun peut le pratiquer selon ses préférences et selon ses moyens. Il existe une multitude d'activités ou chacun peut s'y retrouver, « Routes des vins », Sentiers et chemins de randonnées viticoles, Circuits ou séjours organisés dans le vignoble, Stages d'œnologie, Fêtes et festivals, Musées...

André Deyrieux a identifié plusieurs catégories d'oenotouristes³⁴, il considère que :

40% des oenotouristes sont des « Epicuriens » qui se déplacent majoritairement dans le but de déguster et d'acheter du vin, en visitant des caves. 24% des oenotouristes sont « Classiques », le vin n'est pas l'intérêt principal du voyage mais il participe à la découverte du patrimoine. 20% sont des « Explorateurs », les vignobles, les paysages, et la vigne seront les motifs de voyage pour ces oenotouristes. Ils cherchent les perles rares et endroits d'exception. Enfin 16% sont des « Experts » à la recherche absolue du vin, sous toutes ses facettes, mordus d'histoire et de culture du terroir.

La région du Languedoc Roussillon est la plus ancienne région viticole de France, mais aussi la première en terme de production et de surface. La richesse des paysages est considérable, mais sa force se trouve dans son héritage culturel, berceau de la civilisation du vin.

Aujourd'hui le Languedoc, à l'instar de la région Aquitaine avec la ville de bordeaux, ne possède pas véritablement d'identité en terme de tourisme. Elle pourrait pourtant s'inscrire dans un ensemble bien plus vaste avec l'Espagne et l'Italie de part sa localisation en créant une identité Méditerranéenne, une image forte.

Selon le site Atout France, Les régions viticoles qui ont accueilli le plus d'oenotouristes en 2018 sont les vignobles de Bourgogne, Champagne et Bordeaux. 18% des oenotouristes ont visité le vignoble de bordeaux contre 10% pour la région du Languedoc.

Il n'est pas étonnant de voir de tels résultats, les villes qui sont le plus visitées sont généralement celles qui bénéficient d'une grande renommée et où les pouvoirs publics investissent durablement pour accroître ce phénomène.

La région Languedoc doit gagner en maturité, en matière de tourisme du vin, elle dispose tous les atouts nécessaires au bon fonctionnement de cette activité. Envisager un espace dédié au vin près de la gare de Montpellier serait une opportunité pour le développement du tourisme et la valorisation de la région.

5. Intentions de projet

Tout au long de cette étude, j'ai essayé de comprendre la forme que pouvait prendre la mobilité et ses impacts sur l'aménagement du territoire. Dans une première partie, j'ai tenté de mettre en avant l'évolution de cette dernière notamment dans le domaine ferroviaire. Il s'agissait de comprendre les opportunités possibles grâce à la mise en service des lignes et des gares.

Il est évident qu'elles sont à l'origine de développement urbain. Dans le cadre du diplôme, je me suis orientée sur la ville de Montpellier qui a été dessinée par cette mobilité.

Afin de renforcer mes intentions programmatiques et ma compréhension oenologique, je suis allée à la rencontre de différents vigneron, afin d'échanger sur l'intérêt qu'ils portent à l'oenotourisme mais aussi comprendre les différentes méthodes de productions viticoles, les différentes philosophies et inquiétudes... Dans le but de concevoir un programme adapté à mon site qui s'inscrirait parfaitement dans le présent mais surtout dans le futur.

Au cours des différents échanges j'ai constaté que l'oenotourisme n'était qu'à ses débuts dans le Languedoc Roussillon et que l'accessibilité et l'attractivité pour la géolocalisation du domaine était primordiale.

Les viticulteurs pratiquent de plusieurs façons et de manière isolée des formes d'oenotourismes, mais considèrent qu'il manque un noyau dur et une identité globale au Languedoc Roussillon.

Certains d'entre eux s'associent le temps d'un événement à des agriculteurs locaux afin de créer des journées de vente directe dans leur domaine, afin de valoriser les produits de leurs terroirs.

Les vigneron situés aux alentours de la nouvelle gare de Montpellier sont les premiers témoins de l'évolution du paysage depuis ces dernières années, disparition de Mas, rétrécissement des parcelles viticoles, morcellement des domaines, cohabitation avec de nouveaux usagers...

Pourtant l'arrivée de la gare est bien reçue, car de part leur proximité le transfert de marchandise est largement simplifiée et le coté touristique en sera favorisé.

Il me semble alors intéressant en terme d'articulation entre la gare et le projet d'envisager un programme mixte mêlant tourisme et production. Il se positionnerait à l'entrée sud de la ville nouvelle porte d'entrée de Montpellier.

Grâce à la nouvelle gare le pôle serait également relié à l'Espagne en passant par des villes capitales en terme de viticulture pour le Languedoc, Narbonne, Perpignan... Afin d'encourager la valorisation et la transition agroécologique des fermes ressources pourraient également être intégrées et compléter le programme. Replacer le paysage existant au centre du projet.



« ON ORGANISE DE TEMPS EN TEMPS DES JOURNÉES PÉDAGOGIQUES AVEC DES LYCEENS. POUR CEUX QUI SONT PLUS SENSIBLES A L'OEENOLOGIE ON PROPOSE DES PETITES FORMATIONS... LA PROXIMITÉ AVEC LA GARE AUJOURD'HUI C'EST UN AVANTAGE EN TERME DE LOGISITQUE, PAR CONTRE ON EXPLOITE PAS ENCORE ASSEZ LE COTE TOURISTIQUE ON Y REFLECHIT C'EST SUR... »

ALIX & QUENTIN ESTEBAN - DOMAINE ESTEBAN



« L'OBJECTIF POUR NOUS DE L'OEUNOTOURISME C'EST DE FAIRE VENIR UN PUBLIC NOUVEAU AU DOMAINE, PAS FORCÉMENT CONSOMMATEUR DE VIN À LA BASE, AVEC DES ÉVÈNEMENTS UN PEU MIXTE COMME FAIRE DU YOGA TOUT EN DÉGUSTANT DU VIN. »

FANNY BOYER - MAS ROUGE

Autant d'activités qui seraient encadrées par des médiateurs écologiques ou bien des agriculteurs et viticulteurs.

Mais l'élément essentiel de l'intervention serait l'espace culturel qui serait un endroit dédié au vin exclusivement et pourrait compléter les institutions œnologiques déjà en place à Montpellier.

L'histoire du vin y serait exposée ainsi que ses méthodes de production et processus de vinification par le biais d'un parcours de découverte. L'intention générale de l'intervention serait de créer un équipement mixte, polyvalent, afin de promouvoir et de soutenir principalement l'économie viticole de qualité mais aussi agricole et artisanale en place dans la région mais peu valorisées.

Le désir de favoriser le lien entre les hommes mais aussi le lien entre la nature et les hommes guide mes intentions. Je souhaite donc offrir des espaces de rassemblement de partage (fermes ressources) ouvert sur le paysage mais aussi des espaces plus professionnels intégrés au chai pour les vigneron. L'ensemble de l'intervention vise à proposer un équipement porteur de sens.



« LE CONSOMMATEUR EST PRÊT À ACHETER UN VIN PLUS CHER QUITTE À EN CONSOMMER MOINS. IL EST DE PLUS EN PLUS CONCERNÉ PAR L'ENVIRONNEMENT, SA SANTÉ, L'UTILISATION DE PESTICIDES... IL DESIRE METTRE DU SENS À CE QU'IL CONSOMME. L'AOP N'EST PLUS LA PRIORITÉ DANS L'ACHAT D'UN VIN CAR ÇA NE PARLE PLUS AUX CONSOMMATEURS. BOIRE MOINS MAIS MIEUX. »

AURELIEN COURT - DOMAINE DE MALAIGUE



« ON VA FAIRE DU « CONSOMMER MOINS MAIS MIEUX ». LA PART CONSACRÉE À LA CONSOMMATION DE VIN BIO EST EN AUGMENTATION CHAQUE ANNÉE. LES CONSOMMATEURS S'INTÉRESSENT DE PLUS EN PLUS À LA FABRICATION DU VIN, À L'HISTOIRE DU DOMAINE ET DU VIGNERON. C'EST LA RECHERCHE D'UNE HISTOIRE À RACONTER, LA DÉCOUVERTE DE NOUVEAUTÉ, DE LA PETITE PÉPITE À RAMENER. »

LEA COURT DELMAS - CHATEAU BEAUBOIS

Le chai

Le chai est le premier bâtiment où se déroule tout le processus de vinification qui consiste à transformer le moût de raisin en vin avec différentes caractéristiques. C'est le maître de chai qui supervise la fabrication du vin, de l'arrivée du raisin pendant les vendanges jusqu'à sa mise en bouteille.

Plusieurs scénarios sont possibles et envisageables en ce qui concerne la production du vin. Les vendanges peuvent être manuelles ou bien mécaniques, les élevages des vins et les assemblages sont très personnels. Dans le cadre du diplôme j'ai envisagé un scénario type afin d'aider à l'élaboration de mon bâtiment viticole.

Du fait de la petite surface de la parcelle les vendanges seraient faites manuellement, le raisin est donc largement conservé et moins abîmé. Cette technique s'inscrit également dans la philosophie de mon projet afin de renforcer le lien entre l'homme et la nature. Les vignes ne seraient pas traitées aux pesticides ce qui permettrait une production biologique et une quantité d'intrants limités seraient intégrés au vin.

Afin de déployer un programme adapté Aurélien Court, Maître de chai au domaine de Malaïgue (Nîmes) m'a initié à distance le temps d'un entretien téléphonique à la vinification.

C'est avec une vision concrète que je peux envisager les espaces à définir et optimiser le circuit du vin, de la vendange à la mise en bouteille.

Deux processus sont distincts, les rouges et les blancs/rosés ne sont pas produits de la même façon. Les blancs et rosés nécessitent un étape supplémentaire (le pressurage).

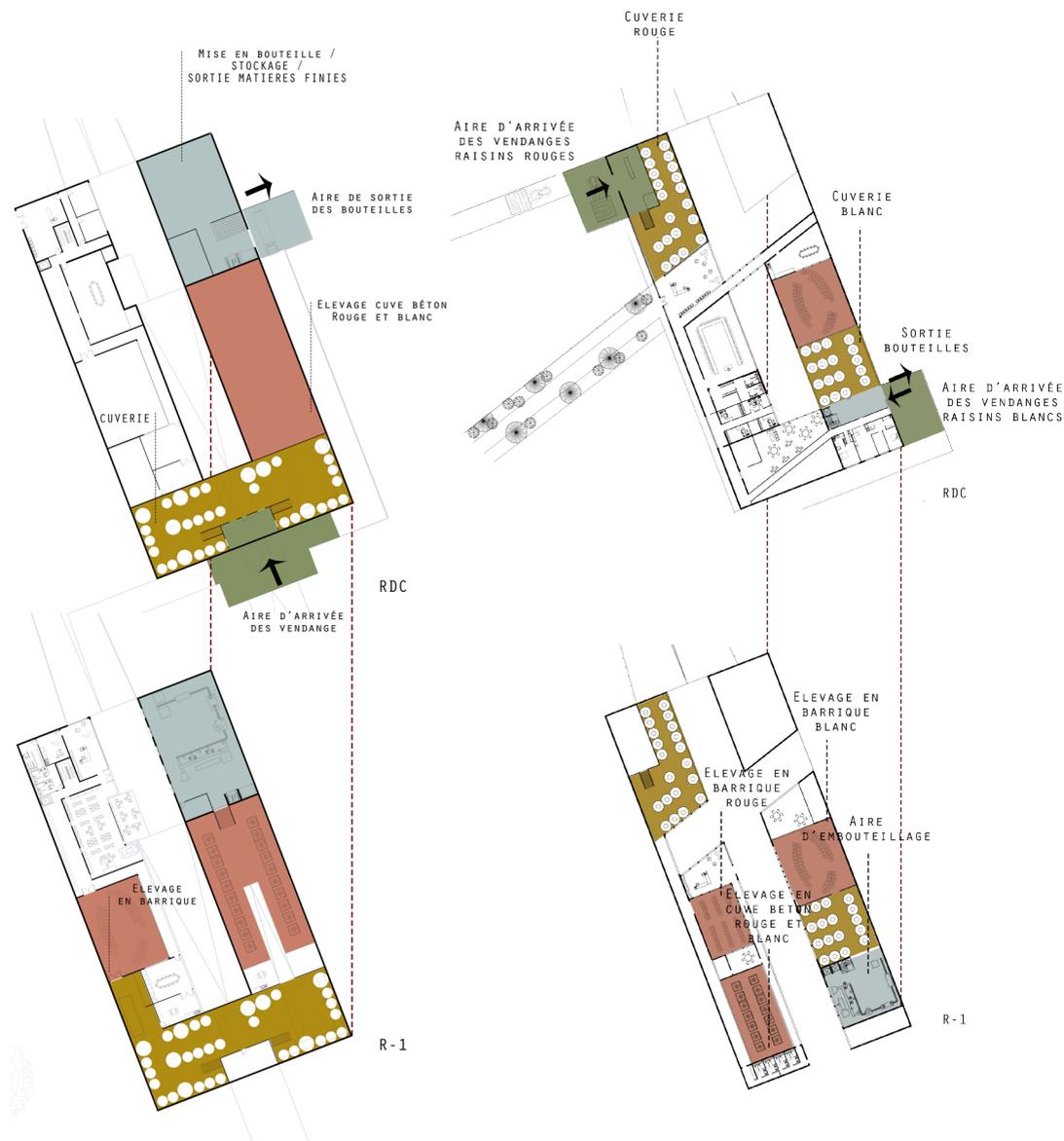
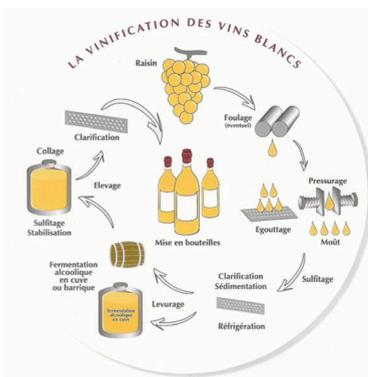
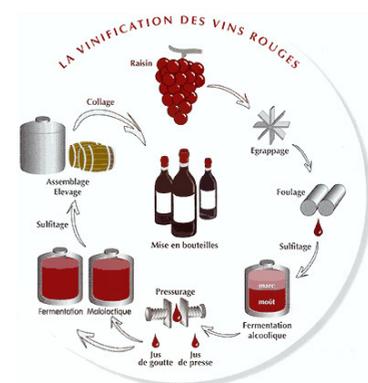
Plusieurs des étapes de la vinification nécessitent des machines qui peuvent être utilisées pour les deux types de couleurs. Les jus peuvent être stockés dans de mêmes espaces (cuvrie) mais dans des cuves différentes, ce qui favorise la logistique.

Le maître de chai a ainsi une vision globale sur ses vins. Enfin les espaces d'élevages accueillent les contenants qui donneront le goût au jus, le vin peut être stocké dans différents contenants, ces contenants ont un impact direct sur le goût du vin.

Toujours dans une volonté de placer la nature au centre du projet j'aimerais intégrer des contenants dit « naturels » comme des amphores en terre cuites, ou bien des barriques avec différents degrés de chauffe qui donnent plus au moins un goût boisé au vin selon le résultat désiré.

Tout au long de la production des matières, des résidus sont extraits, comme les peaux, les grappes, les feuilles...

ces résidus seraient récupérés pour fabriquer du compost aux fermes ressources afin d'alimenter les potagers



Ci-dessous : Schéma explicatif vinification Rouge et Blanc; sources oenophiles club

Ci-dessous : plan des recherches personnelles en cours pour l'élaboration du chai avec un circuit de vinification optimisé.

partagés ou directement mis à disposition pour les particuliers. Le marc issu des résidus secs pourrait également faire l'objet d'une récupération et d'un traitement afin d'être transformé en eau de vie et vendu directement sur place.

Tout ce processus de vinification fait partie intégrante du programme oenotouristique. Les espaces dédiés à la production du vin et sa mise en bouteille seraient déployés tout au long d'un parcours ludique qui serait le lien entre l'espace culturel et le chai.

L'espace culturel

Afin de compléter le circuit oenologique, une structure culturelle est également envisageable. Elle serait la prolongation de la découverte de la production.

On pourrait y apprendre l'histoire du vin mais aussi découvrir les nouvelles avancées en terme d'oenologie en partenariat avec les institutions de recherche à Montpellier.

Au cours d'une rencontre avec Gaspard Lepine chercheur et enseignant à L'INRA SupAgro de Montpellier j'ai appris qu'il



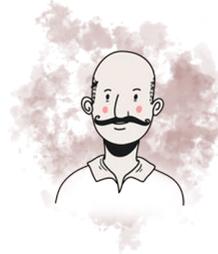
« AVEC NOS RAISINS ON PRODUIT AUSSI DU JUS DE RAISIN BIO ET DU VINAIGRE. ON DISPOSE DE 15HA DE BLÉ ET DE PETIT ÉPEAUTRE EN BIO QUI NOUS PERMETTENT LA FABRICATION DE FARINE DIRECTEMENT AU DOMAINE AVEC UN MOULIN. EN PLUS ON VEND DES PRODUITS BIO D'AUTRES ARTISANTS/PRODUCTEURS LOCAUX AU CAVEAU DE NOTRE DOMAINE (FRUITS ET LÉGUMES, SAVONS, SPIRULINES, LAINES... »

ADRIEN JEANJEAN



« NOUS ON PRODUIT DE L'HUILE D'OLIVE EN PLUS DE NOTRE VIN MAIS AUSSI DE L'ALCOOL DE MARC QU'ON RÉCUPÈRE APRÈS PRESSURAGE. ON ORGANISE DE TEMPS EN TEMPS DES RENDEZ VOUS AVEC LES AGRICULTEURS DU COIN POUR QUE CHACUN PUISSE FAIRE DE LA VENTE DIRECTE ET FAVORISER LE CIRCUIT COURT. ALORS PARFOIS ON LE FAIT AU DOMAINE ET PARFOIS DANS UNE EXPLOITATION ÇA DÉPEND... »

AURELIEN COURT - CHATEAU MALAIGUE



« ON A COMMENCÉ LENTEMENT AVEC DES PETITS ÉVÈNEMENTS, PORTES OUVERTES, DÉGUSTATION DANS LES CAVES, PETIT À PETIT ON A ÉVOLUÉ DANS NOS PROPOSITIONS ET AUJOURD'HUI ON ORGANISE DE GRANDS ESCAPE GAME, EXPOSITION D'ARTISTES LOCAUX DANS LA CAVE DEUX FOIS PAR AN, DES AFTER WORK... »

GERARD PINEDE - CAVES NOTRE DAME

existe à Montpellier une collection unique au monde de 3000 cépages.

C'est la collection du domaine de Vassal qui est détenue par L'INRA. Des cépages qui proviennent de 40 pays près de 3000 cépages sur les 7000 qui existent dans le monde. On pourrait imaginer des espaces dédiés à la découverte de ces cépages qui seraient fournis par L'INRA, comme des salles multi-sensorielles ou encore des vignes pédagogiques afin de comprendre l'importance des différentes typologies de sols et leurs impacts sur la vigne.

Ces cépages sont stockés de plusieurs manières, en graines, en pied de vigne mais tous ne sont pas exposés ainsi il est possible de faire une demande directe au domaine de Vassal afin de procéder à un assemblage sur mesure d'un cépage à partir du génome, qui lui est conservé dans les laboratoires.

L'utilisation de nouvelles techniques de communication pourraient également être l'occasion de découvrir les vignes qui composent le globe. Avec des salles dédiées à la réalité augmentée où le visiteur serait

capable de déambuler dans les vignes d'Argentine, Chili, Etats-Unis... Des activités en résonance avec la nouvelle hall Frenchtech dédiée aux populations connectées pourraient être envisagées.

Un parcours d'exposition permanent mêlant art et vin serait également l'occasion de faire venir un public plus large à la rencontre du vin en proposant des circuits de dégustation tout en contemplant des oeuvres d'art en relation avec le vin.

Les fermes ressources

Ces « fermes ressources » pourraient être de petites interventions intégrées à un parcours paysagé ludique, elles accueilleraient du public en servant à la fois d'outil de médiation, de rencontre, d'échange de savoirs, de sensibilisation tant pour les acteurs professionnels que pour le grand public. Les acteurs agricoles locaux pourraient venir y vendre leurs produits afin de favoriser le circuit court. (vin, huile d'olives, raisins, vinaigre, farine, légumes...)

Des ateliers pédagogiques y seraient organisés, on y apprendrait la fabrication du compost, l'entretien d'un potager, la vigne, les différentes essences d'arbres en parcourant un arboretum, comprendre le réchauffement climatique ...

Elles seraient en lien direct avec l'équipement oenologique, elles participeraient à la découverte et accompagneraient les visiteurs dans leur initiation. Les acteurs locaux et visiteurs seraient rassemblés afin de partager leur savoir faire.

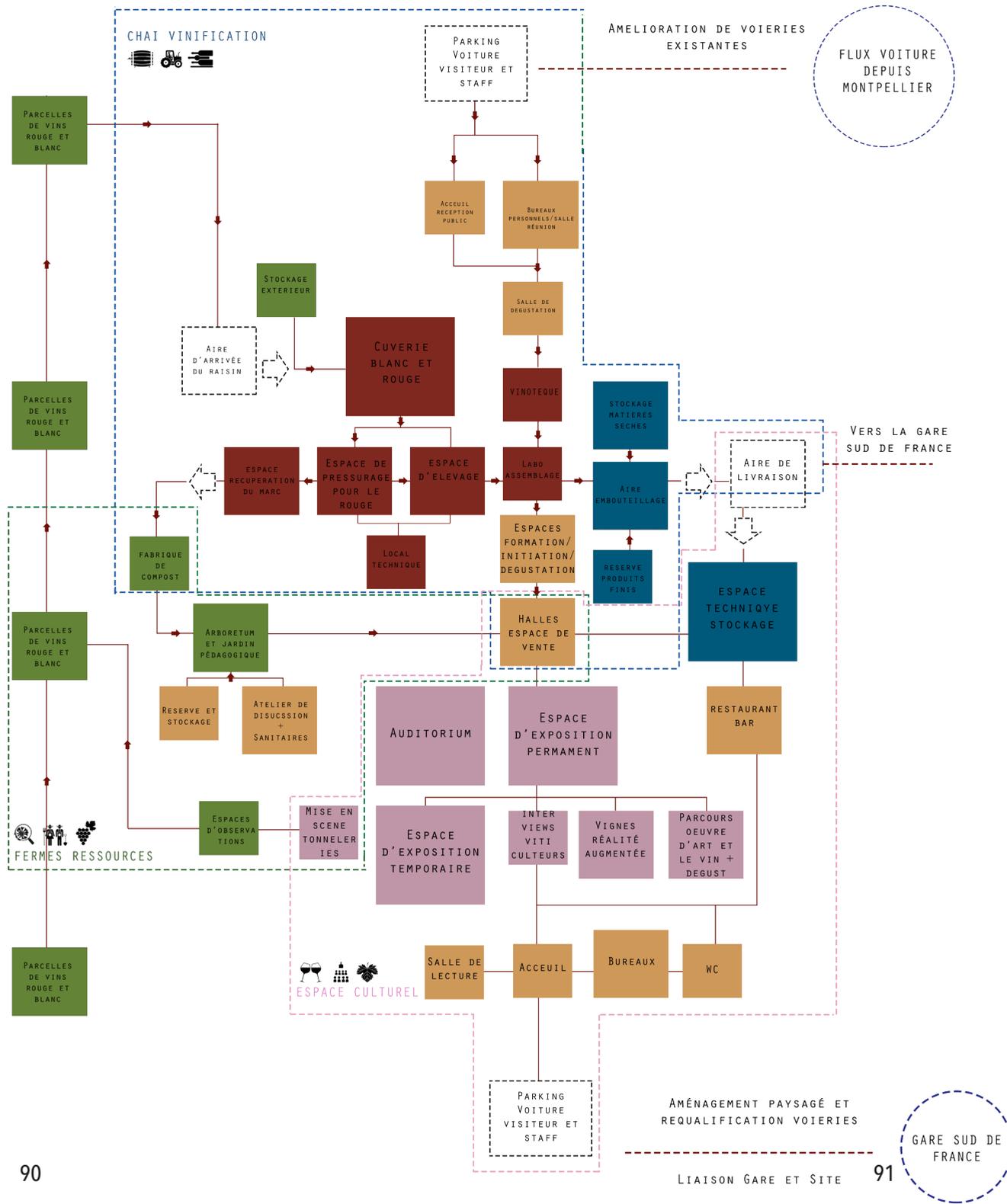
Ces espaces de ressources seraient des lieux privilégiés de production et d'apprentissage. L'objet du projet est de combiner ces différents programmes pour ne former qu'un grand ensemble de fonctions complémentaires.

Paul Virilio parlait « d'outre-ville fondée sur le temps réel et le mouvement », est-ce un risque ou un bien fait...

Je me suis efforcée de démontrer à travers mon analyse, que l'histoire et son héritage nourrissent aussi le présent, qu'il est possible d'envisager un développement urbain, un « outre-ville » en valorisant des ressources connues ou négligées un temps. Qu'il est possible d'opérer une suture urbaine entre ville et PEM avec humanisme tout en s'inscrivant dans une modernité.

La nouvelle gare se doit d'être un outil au service du bien commun. Revaloriser les ressources et replacer l'homme au centre de la nature sont les objectifs de cette nouvelle urbanité.

La compréhension de l'évolution de la ville et l'analyse plus large de sa position géographique m'ont incitée à réfléchir sur la mobilité en terme de tourisme mais aussi en terme de ressource à travers le vin afin de révéler son héritage culturel et de préserver son patrimoine viticole.



Ci-Dessous : Organigramme fonctionnel du projet

Remerciements

Je souhaite profiter de ce mémoire pour remercier Marc Hymans et Régis Guignard directeur de diplôme et directeur de soutenance pour leur encadrement pédagogique au cours de cette dernière année, ainsi que toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire et projet de fin d'étude.

Je pense particulièrement aux professionnels de la vigne, de la région que j'ai rencontrés, qui ont aussi, de près ou de loin largement nourri ma compréhension oenologique et mes recherches.

Je destine ensuite mes sincères remerciements à tous les enseignants investis que j'ai pu rencontrer tout au long de mon cursus qui m'ont appris à lire et regarder l'architecture.

Je salue mes camarades d'école pour leurs regards et conseils avisés.

Enfin j'adresse une pensée profonde à ma famille et mes amis pour leur aide, leur soutien inestimable et leurs encouragements tout au long de mes études.

BIBLIOGRAPHIE

Conférence

- Conférence François Ascher - « Le mouvement dans les sociétés hypermodernes »
- Conférence Jacques Lévy - « Quelle mobilité pour quelle urbanité ? »

Articles

- Urba2000.fr - « Les pôles d'échanges intermodaux » - juillet 2018
- Dossier de presse - « 30 ans d'urbanisme à Montpellier »
- Revue économique, volume 18 - Prados Arrarte Jésus- « L'Espagne et le Marché commun.»
- Ville Rail & Transport - «Contournement Nîmes – Montpellier. Un peu de TGV, beaucoup de Fret»
- Revue de géographie de Lyon - Carlap Raymonde - «Le transport ferroviaire des vins du Languedoc vers Paris.»
- Cahiers de géographie, Transport et tourisme - Gay Jean-Christophe - « Transport et mise en tourisme du Monde.»
- Sophie Lignon-Darmaillac - « L'oénotourisme, redécouverte des valeurs patrimoniales des vignobles historiques développement des vignobles du nouveau-monde.»

Livres

- Alain Bourdin - « Les lieux de la modalité, leur fonction urbaine et leur mode de gestion»
- AREP - « De la gare à la ville »
- V.Mannone - « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : Le cas des villes desservies par le TGV SUD-EST»
- « L'interface transport – urbanisme et sa modélisation comprendre pour mieux appréhender la complexité et guider l'action publique » George Marius HOMOCIANU
- « Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales » Philippe MENERAULT
- « Gares centrales avec leurs quartiers » Marcel Bajard

- « Gares et dynamiques urbaines - les enjeux de la grande vitesse » Sous la direction de Jean Jacques Terrin
- « L'infraville - Futurs des infrastructures » sous la direction de Dominique Rouillard
- « La desserte ferroviaire des territoires périurbains - Construire la ville autour des gares » Anne grilllet Aubert
- « Ville et transport » Bernard Duheim & Jean-Loup Gourdon
- « Le piétons dans la ville - L'espace Public partagé » Sous la direction de Jean Jacques Ternnin
- « Villes en gare » Isaac Joseph
- « Trains à grande vitesse » Bruno Carrière
- « L'Amérique et les chemins de fer : une histoire d'amour oubliée » Christian Wolmar
- « Les chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault dans le Biterrois de 1850 à 1950» Raoul Balso
- « Raymond Dugrand et Montpellier : une relation géographique et politique» Dominique Chevalier
- « Montpellier la ville inventée » POPSU
- « Le vin » - André Dominé
- « Tournisme et transport : vers une vision intégrée» - Yvon Bigras et Isabelle Dostaler

