



HAL
open science

Les quartiers de gare montpelliérains entre renouveau et intégration : regard croisé urbanisme-transport

Alexandre Brun, Laurent Chapelon, Llewella Maléfant, Jean-Clément Ullès

► To cite this version:

Alexandre Brun, Laurent Chapelon, Llewella Maléfant, Jean-Clément Ullès. Les quartiers de gare montpelliérains entre renouveau et intégration : regard croisé urbanisme-transport. *Géotransports*, 2024, 22, pp.57-74. hal-04646484v2

HAL Id: hal-04646484

<https://hal.science/hal-04646484v2>

Submitted on 10 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le quartier de gare, entre polarité, centralité et interfaces

Les quartiers de gare montpelliérains entre renouveau et intégration : regard croisé urbanisme-transport

Montpellier's station neighbourhoods between renewal and integration: a cross-section of urban planning and transport

Alexandre BRUN *, Laurent CHAPELON **, Llewella MALEFANT *** & Jean-Clément ULLÈS ****

Laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier (LAGAM), Université Paul-Valéry Montpellier 3,
Route de Mende, 34199 Montpellier cedex 5

Résumé

Érigés comme modèles d'aménagement depuis l'apparition du TGV, les doublets de gares posent de nouveaux défis d'intégration de la gare nouvelle à l'espace urbain et de segmentation de l'offre ferroviaire. La métropole de Montpellier, comme plusieurs autres agglomérations en France, a été équipée d'une gare TGV exurbanisée (Montpellier Sud-de-France) en complément de la gare centrale historique (Saint-Roch). Les quartiers des deux gares de Montpellier connaissent des trajectoires d'aménagement différentes, ce qui rend pertinente une approche comparative. Le quartier de la gare historique Saint-Roch est le support de dynamiques de renouvellement urbain bien identifiées (recul de l'activité ferroviaire de marchandises, désindustrialisation du quartier, construction de nouveaux bâtiments sur les friches) tandis qu'à Sud-de-France un nouveau quartier reste à inventer. Visant à accompagner Montpellier « vers la mer », il est source de controverses et a fait l'objet d'une programmation urbaine instable ces dernières années. L'accessibilité des deux gares aux transports collectifs urbains révèle de fortes disparités en termes d'aménagement et de dynamique urbaine. Cet article vise à porter un regard croisé urbanisme-transport sur les projets d'aménagement de ces deux quartiers. Il s'attache à expliquer leur genèse et à dégager les enjeux et défis auxquels les aménageurs sont confrontés aux différentes échelles spatiales de l'action publique.

Mots-clés

Urbanisme, aménagement, transport, mobilité, quartier de gare, accessibilité, intermodalité.

Abstract

Established as development models since the advent of the TGV, double stations pose new challenges in terms of integrating the new station into the urban space and segmenting the rail service. Montpellier, like many other urban areas in France, has been equipped with an exurbanised TGV station (Montpellier Sud-de-France) to complement the historic central station (Saint-Roch). The neighbourhoods around Montpellier's two stations have undergone different development trajectories, which makes a comparative approach relevant. The area around the historic Saint-Roch station is the focus of a well-identified urban renewal process (decline in rail freight activity, de-industrialisation of the area, construction of new buildings on brownfield sites), while at Sud-de-France a new district has yet to be invented. Aimed at accompanying Montpellier "towards the sea", it is a source of controversy and has been the subject of unstable urban planning in recent years. The accessibility of the two stations to urban public transport reveals major disparities in terms of development and urban dynamics. The aim of this article is to take an urban planning-transport perspective on the development projects for these two districts. It sets out to explain how they came about and to identify the issues and challenges facing developers at the various spatial scales of public action.

Keywords

Urban planning, development, transport, mobility, station area, accessibility, intermodality.

* Maître de conférences HDR, alexandre.brun@univ-montp3.fr

** Professeur, laurent.chapelon@univ-montp3.fr

*** Doctorante, malefantllewella@gmail.com

**** Doctorant, jean-clement.ulles@univ-montp3.fr

INTRODUCTION

La ville de Montpellier compte deux gares dont les caractéristiques en termes d'insertion urbaine et de desserte semblent opposées. D'une part, la gare historique Saint-Roch, construite au milieu du XIX^e siècle, est au cœur de la métropole (à proximité de la Place de la Comédie et de la préfecture) tandis que la gare nouvelle Sud-de-France est dite « exurbanisée », pour reprendre la dénomination de Jean-François Troin (2008, 2010), déconnectée du tissu urbain existant bien qu'à proximité de celui-ci. D'autre part, les deux quartiers de gare, c'est-à-dire les espaces environnants à proximité directe, possèdent des dynamiques urbaines différentes. À Saint-Roch, il faut assurer le renouvellement urbain de friches industrielles et ferroviaires alors qu'à Sud-de-France, un nouveau quartier reste à inventer sur de nouveaux terrains. Enfin, concernant la desserte des deux équipements, la gare centrale jouit d'une accessibilité maximale en transports collectifs (convergence des 4 lignes de tramway) alors qu'elle est autoroutière et routière pour la gare nouvelle, aucun mode collectif lourd en site propre ne desservant pour l'instant la gare. Ce constat, issu de choix de localisation, de projets urbains et de dessertes urbaines différenciées, est le résultat d'interactions d'acteurs institutionnels et privés à plusieurs échelles, du global au local. Les enjeux du déploiement des infrastructures ferroviaires à grande vitesse se télescopent avec ceux des projets locaux de territoire pour lesquels de nouveaux compromis urbains se sont construits, à l'image de la gare Sud-de-France. Les deux quartiers de la gare prennent place, à leur échelle, dans les dynamiques du développement urbain de Montpellier (tourné vers la mer depuis la fin des années 1970) et de son projet de territoire tout entier,

influencé par de puissants processus de standardisation des équipements qui le structurent (Delage, 2018). De quelle manière les deux quartiers de gare, à l'organisation en apparence si différente, parviennent-ils à s'intégrer dans le projet urbain montpelliérain ? Quelles sont les dynamiques locales à l'œuvre pour y parvenir ? L'article présente les résultats d'une recherche collaborative fondée sur des observations de terrain, l'analyse de rapports d'experts et de documents d'urbanisme locaux, l'exploitation cartographique et des méthodes d'analyse spatiale innovantes de mesure d'accessibilité. Après avoir exploré les trajectoires d'aménagement des deux quartiers, nous nous pencherons sur la notion de quartier de gare et son application au cas montpelliérain. Enfin, sont questionnées les limites des doublets de gares dans la desserte du territoire.

I. SAINT-ROCH ET SUD-DE-FRANCE : DES TRAJECTOIRES D'AMENAGEMENT DIFFERENCIEES

Cette première partie analyse en détail les trajectoires de la production des gares et de leur quartier. La figure 1 présente la localisation des deux gares dans le tissu urbain montpelliérain actuel ainsi que leur quartier. En effet, elle résulte de processus complexes d'équipement qu'il est nécessaire

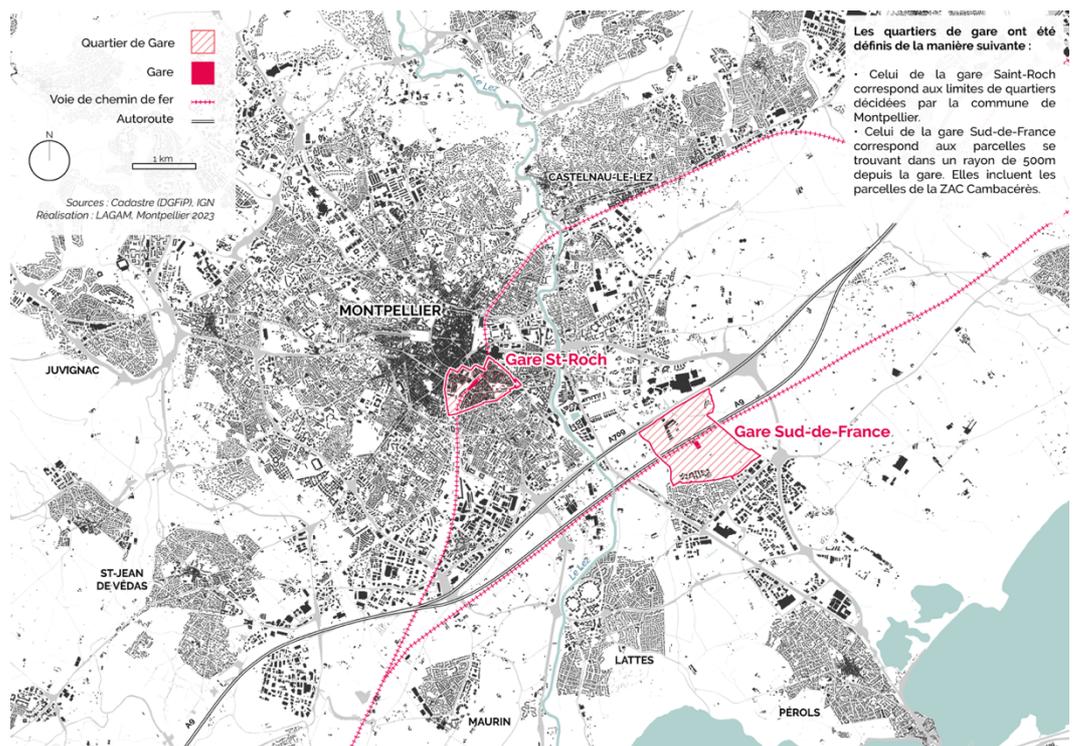


Fig. 1 – Situation des deux gares et de leur quartier dans l'agglomération de Montpellier

d'appréhender dans le temps long (cas de la gare Saint-Roch) et en rendant compte de l'instabilité des projets d'aménagement (cas de la gare Sud-de-France).

a. Saint-Roch : la gare historique depuis le XIX^e siècle

« C'est à l'initiative d'un groupe de banquiers, industriels et négociants de Nîmes et Montpellier, [qu'est] envisagée, dès 1833, la liaison ferroviaire entre la ville et son débouché maritime, le port de Sète » (Nougaret, 2005, p.403). La première gare – « l'embarcadère » dit de Sète – est située à l'extrémité de la Rue d'Alger. Elle est mise en service en 1839 (Fig.2) et relie Montpellier à Sète en 50 minutes au lieu de 3 heures auparavant en diligence.

En 1844, la construction d'une seconde gare – sur



Photo 1 - Façade et parvis de la gare Saint-Roch à Montpellier
(© L.Chapelon, mardi 21 juin 2016)

la toute récente ligne entre Montpellier et Nîmes – est décidée sur le Clos René. Située à 300m à l'est de sa devancière, la future gare Saint-Roch a été mise en service le 9 janvier 1845 et permet de rejoindre Nîmes en une heure et demie. Ce choix d'implantation suscite de vives controverses car l'emplacement est alors à l'écart de la Place de la Comédie, déjà en vogue. L'embarcadère disparaît en 1852 en raison de la création de la Compagnie du Paris-Lyon-Marseille et de la fusion des lignes Nîmes-Montpellier et Montpellier-Sète (Nougaret, 2005). D'autres gares suivront comme celle inaugurée en 1872 sur la ligne reliant Montpellier à Palavas-les-Flots, mais elles ne survivront pas au règne de la voiture. De style résolument néo-classique avec des colonnades grecques, la gare Saint-Roch a connu de multiples modernisations (Fig.2) et s'est peu à peu imposée dans le paysage urbain (Photo 1).

Ses alentours immédiats, d'abord dédiés à la production industrielle et à l'artisanat, sont transformés durant la deuxième moitié du XIX^e siècle sous l'impulsion de la municipalité et d'investisseurs montpelliérains désireux de profiter de l'arrivée du train. Le parvis de la gare est ainsi relié au centre-ville grâce, d'une part, à la rue de la République qui file vers la Babotte et le faubourg de la Sonnerie, et, d'autre part, à la rue de Maguelone qui agrafe la gare à la place de la Comédie (Fig.3). Ces deux artères d'inspiration haussmannienne sont résidentielles, jalonnées d'immeubles de bonne facture.

En 1857, Jules Pagezy, maire de 1852 à 1869, décide également de créer un jardin public face à la gare. « Dédié à Planchon,

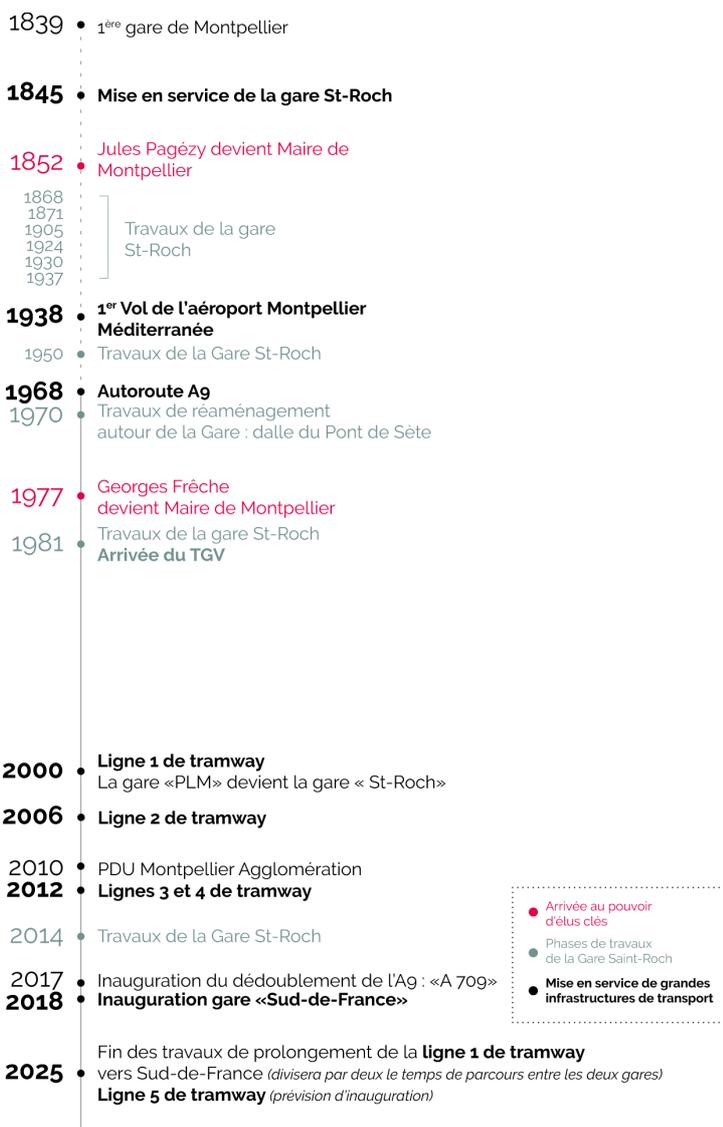


Fig.2 – Frise chronologique de la création des grands équipements de transport à Montpellier

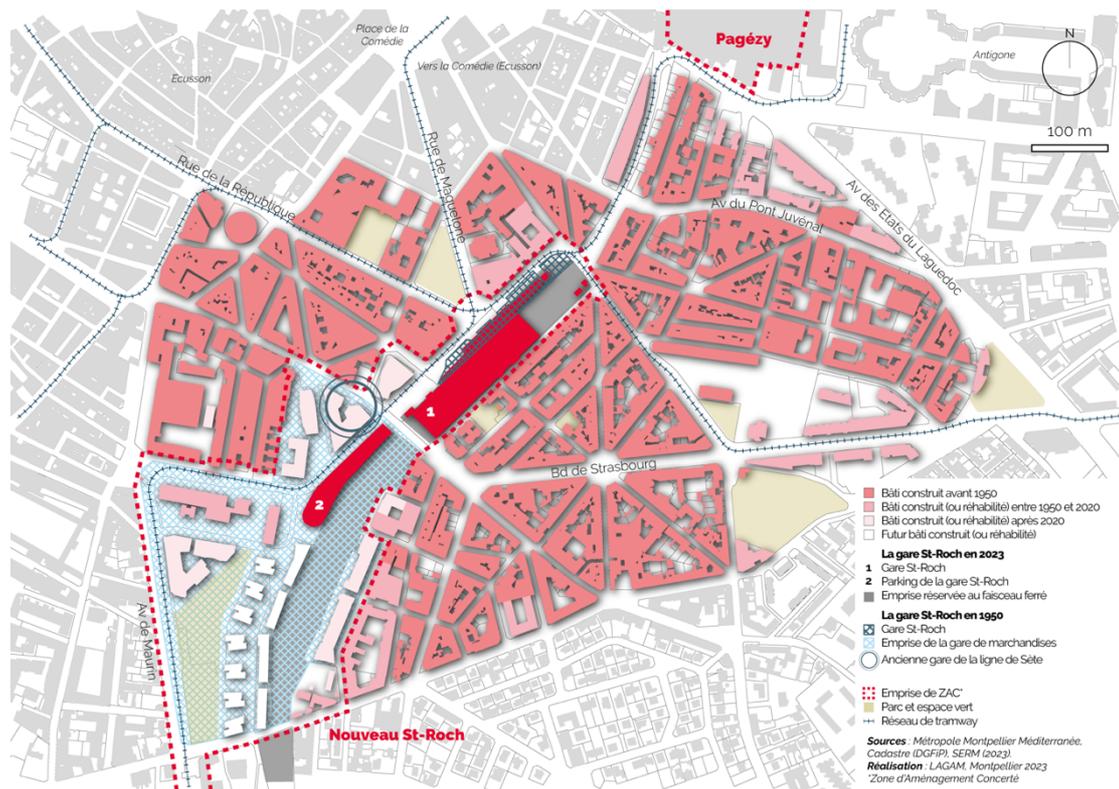


Fig.3 – Fonctionnalité et trajectoire du bâti du quartier de la gare Saint-Roch

sauveur de la viticulture, ce square joue un rôle dans l'identité montpelliéraine [...] son parc à l'anglaise dessiné par les frères Bülher, ne donne plus l'image d'une ville médiévale au voyageur qui découvre la ville depuis la gare » (Bertrand, 2001, p.93). Pagezy, homme politique mais aussi négociant et propriétaire terrien, veut faire briller Montpellier en la modernisant. La vaste opération d'urbanisme, à commencer par le percement de la rue de Maguelone en 1857, fait écho aux travaux parisiens, et, de fait, le futur « quartier » Saint-Roch s'embourgeoise peu à peu. C'est l'un des deux chantiers ouverts par le maire de l'époque – l'autre, connu sous le nom de « Grands travaux Lazard » (du nom de l'architecte de la Ville, Omer Lazard), fait basculer l'axe médiéval nord-sud de la ville vers un axe ouest-est grâce à la création de la rue Foch et de la rue de la Loge. Sous le Second Empire donc, le centre historique de la ville est modernisé tandis que la gare Saint-Roch contribue à son expansion vers le sud (Fig.3). Jadis excentrée, la gare devient le cœur battant d'une ville en développement. Le faisceau ferré entrave un temps l'expansion en direction du sud-ouest, qui reprend de plus belle au début du XX^e siècle et n'a pas cessé depuis.

La figure 3 présente la trajectoire du bâti du quartier de la gare Saint-Roch, essentiellement

construit avant la Seconde guerre mondiale. Au sud-ouest, l'emprise de l'ancienne gare de marchandises, caractérisée par une grande surface couverte de faisceaux ferroviaires et de hangars, fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain (ZAC) dénommé « Nouveau Saint-Roch ».

b. Sud-de-France : une gare nouvelle exurbanisée à intégrer

Les gares exurbanisées, pilier du déploiement de la grande vitesse ferroviaire en France

À l'inverse de Saint-Roch, la trajectoire de la gare Sud-de-France (Photo 2) procède d'un autre modèle d'aménagement.



Photo 2 - La gare Montpellier Sud-de-France
(© L.Chapelon, vendredi 12 janvier 2018)

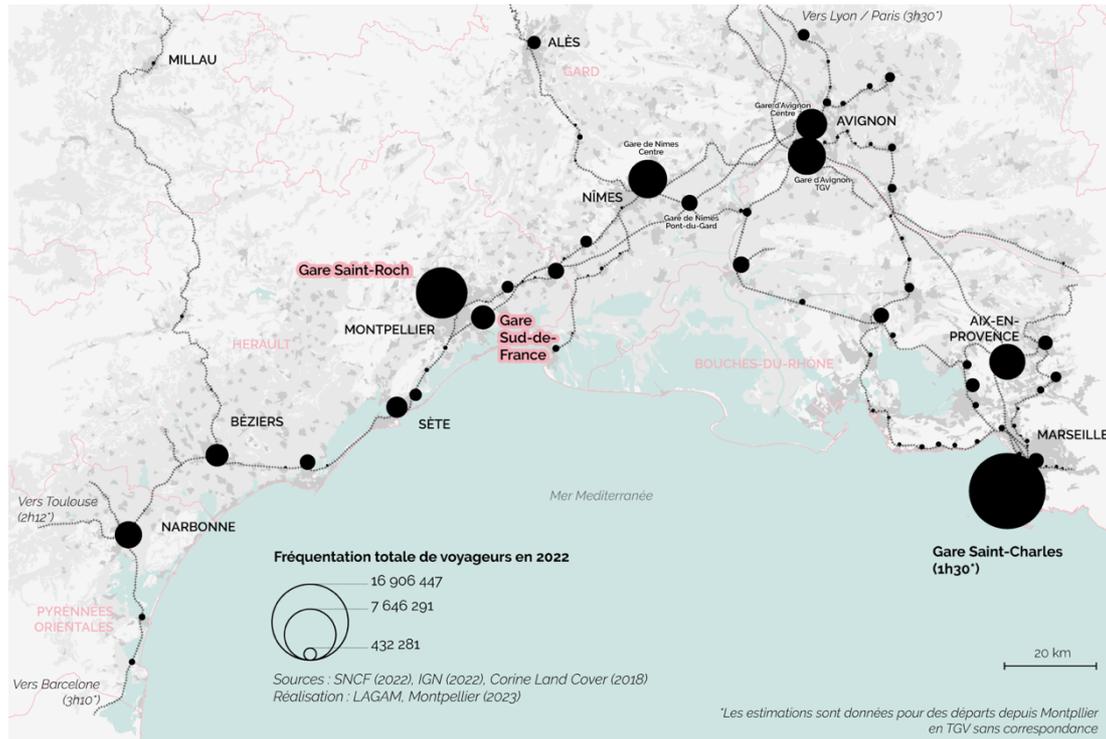


Fig.4 – Localisation et fréquentation des gares en 2022 sur le pourtour méditerranéen

Le prolongement de la ligne à grande vitesse (LGV) Méditerranée jusqu'à Montpellier (Fig.4) a justifié l'aménagement récent de cette gare. Elle peut accueillir des trains classiques (Intercités, TER) et des trains à grande vitesse, mais seuls ces derniers la desservent en 2024 pour des raisons commerciales. La tentative d'y basculer certains Intercités Marseille-Bordeaux s'est soldée par un échec commercial en 2019, la clientèle de ces trains étant attachée à une desserte des agglomérations en gare centrale.

Ouverte au trafic de voyageurs le 7 juillet 2018 (Fig.2), la gare Sud-de-France participe d'une tendance lourde de construction de gares exurbanisées sur le réseau ferroviaire à grande vitesse français. En effet, dès 1981 et la mise en service du premier tronçon de LGV entre Saint-Florentin dans l'Yonne et Sathonay dans le Rhône, l'idée d'implanter des gares nouvelles sur LGV s'est imposée. Les gares de Mâcon-Loché TGV et du Creusot TGV ont été les premières mises en service (le 27 septembre 1981). Se sont ensuite ajoutées de nombreuses autres gares exurbanisées : Vendôme TGV (1990), Calais-Fréthun (1993), Marne-la Vallée TGV (1994), Lyon Saint-Exupéry TGV (1994), Aéroport CDG TGV (1994), Valence TGV (2001), Avignon TGV (2001), Aix TGV

(2001), Champagne-Ardenne TGV (2007), Besançon TGV (2011), Belfort-Montbéliard TGV (2011), Montpellier Sud-de-France (2018) et Nîmes Pont du Gard (2019). Au final, seules cinq gares nouvelles échappent à ce modèle : Haute Picardie TGV (1994), Meuse TGV (2007) et Lorraine TGV (2007) considérées comme des gares isolées (rabattement sur le pôle urbain principal > 25 km par la route) ; Massy TGV (1991) et Lille-Europe (1994) considérées comme des gares urbaines (Chapelon, 2021 ; Facchinetti-Mannone & al., 2016).

La carte des différents projets de construction de gares nouvelles élaborée par Troin (2010) s'est révélée, pour le Languedoc-Roussillon, 14 ans plus tard, juste (Fig.5).

Les gares nouvelles de Montpellier Sud-de-France et Nîmes Pont du Gard sont en service, celles de Béziers et Narbonne sont envisagées tandis que le projet de gare nouvelle à Perpignan semble aujourd'hui enterré¹.

La gare exurbanisée Montpellier Sud-de-France participe ainsi d'un « modèle français » de déploiement de la grande vitesse ferroviaire (Chapelon, 2021 ; Facchinetti-Mannone, 2009), même si celui-ci a été récemment remis en cause

¹ <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/presentation> (consulté le 12/12/2023)

puisque aucune gare nouvelle n'a été construite sur les LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire ouvertes en 2017 ; la desserte des gares centrales ayant été privilégiée.

L'implantation des gares exurbanisées est avant tout la résultante d'enjeux nationaux et internationaux. L'optimisation fonctionnelle du « système de transport » TGV (Plassard, 1991) à ces échelles impose en effet de minimiser les pertes de temps liées à l'arrêt des TGV en gare nouvelle (7 à 8 minutes au total, freinage, arrêt et accélération compris) comparativement à une desserte des gares historiques plus chronophage et de surcroît pas toujours possible faute de barreaux de raccordement existants ou projetés (Leboeuf, 2013). Ainsi, la grande vitesse a imposé une nouvelle étape dans la création des gares avec une exurbanisation, plus ou moins prononcée, à l'échelle de la France, ce qui questionne les modalités de leur intégration territoriale (Facchinetti-Mannone, 2021 ; Schorung, 2021 ; Beckerich & al., 2020 ; Facchinetti-Mannone, 2019 ; Carrouet & al., 2013 ; Facchinetti-Mannone & Richer, 2011).

Localisée sur le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM), la gare Sud-de-France participe ainsi de cette optimisation fonctionnelle plébiscitée par la SNCF. Première ligne mixte voyageurs/fret à grande vitesse en France, le CNM a été ouvert le 10 décembre 2017 au trafic fret et le 7 juillet 2018 au trafic de voyageurs. D'une longueur de 61 km (80 km en incluant les raccordements), il prolonge à Manduel (Gard) la LGV Méditerranée mise en service en 2001. Il constitue un maillon essentiel d'un axe reliant l'Espagne au Nord et à l'Est de l'Europe et supporte ainsi de nombreux trains internationaux.

La pression top-down exercée par l'optimisation fonctionnelle du système à grande vitesse en faveur de la construction de nouveaux équipements ne doit cependant pas masquer les importants relais et soutiens locaux à l'aménagement de ces gares exurbanisées. Guidés par une puissante mythologie du développement économique urbain et du rayonnement local, nombre d'élus locaux (maires, conseillers départementaux et régionaux, députés,

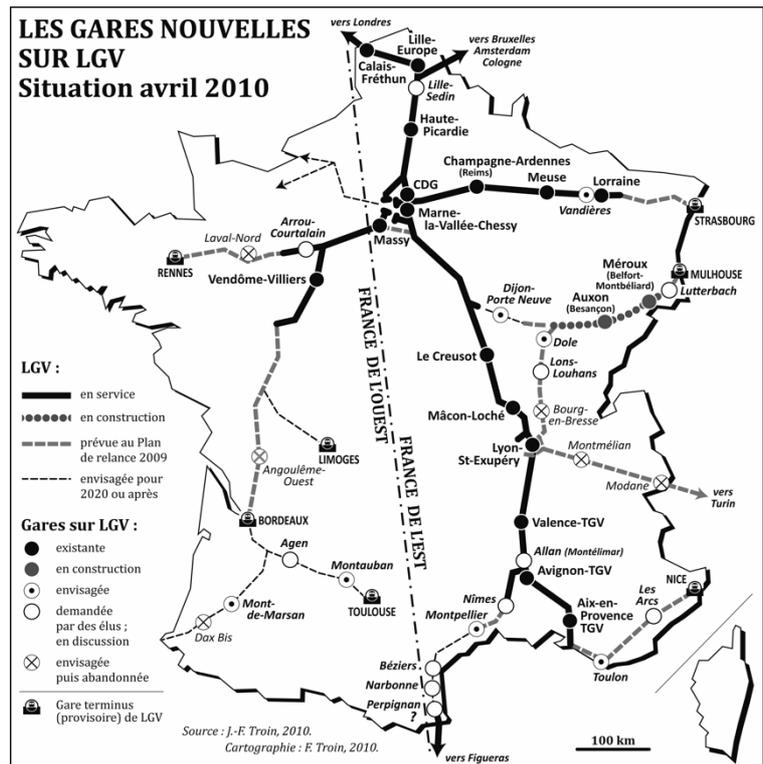


Fig.5 - La projection de l'implantation des gares nouvelles en France en avril 2010 (Source : Troin, 2010)

sénateurs, responsables de chambres de commerce) sont promoteurs de ces gares nouvelles (Carrouet, 2013) alors que certaines évaluations scientifiques soulignent le discours « usé, obsolète, dépassé, et même contre-productif » de leur aménagement (Troin, 2010) et les difficultés de valorisation territoriale de ces équipements (Facchinetti-Mannone, 2013) nécessitant « de dépasser des oppositions historiques et le jeu de la concurrence que se livrent les agglomérations » (Bazin & al., 2006).

Mais de manière plus pragmatique pour Montpellier, en l'absence de gare nouvelle, le risque, perçu par les élus locaux, était de « voir passer » des TGV sur le CNM sans bénéficier de la desserte correspondante. La desserte de la seule gare Saint-Roch sur le réseau historique *via* le barreau de raccordement sud de Saint-Jean-de-Védas déjà existant impliquait la création d'un raccordement supplémentaire à hauteur de Saint-Brès au Nord-Est de Montpellier (point de croisement du réseau classique et du CNM). Ce projet a été abandonné, notamment en raison de la nécessité de desservir Nîmes, quelques kilomètres plus loin, ce qui ne permet pas aux TGV de bénéficier de la pleine vitesse sur le CNM dont l'utilité aurait pu être, dès lors, discutée (Chapelon, 2021). Ainsi, à ce jour, les TGV se rendant à Saint-Roch desservent Nîmes centre *via* le

piéton en reportant la circulation automobile aux franges du nouveau quartier et en créant un axe piétonnier de 800 m, du centre commercial du Polygone à l'esplanade de l'Europe surplombant le cours d'eau. Le deuxième jalon, situé sur les deux rives du fleuve, correspond à une succession de programmes de logements et d'équipements (Consuls des Mers, Richter...) qui partent de l'Hôtel de Région jusqu'à la nouvelle mairie de Montpellier conçue et réalisée par François Fontès et Jean Nouvel, et livrée en 2011 (Fig.6). Ce nouvel emplacement du pouvoir municipal témoigne du glissement du centre de gravité de la ville, d'abord place de la Canourgue au XIX^e siècle, puis sur la dalle du Polygone dans les années 1970. Le troisième, Port Marianne, est une vaste opération d'aménagement de 90 ha en cinq ZAC qui conforte d'une part le développement de Montpellier vers la mer et d'autre part le couloir du Lez comme un axe d'urbanisme écologique (Fig.6) (Hayet & Brun, 2017). Le quatrième, Cambacérés, qui, dans la continuité de la ZAC de la République et du méga-centre commercial Odysseum, s'articule autour de la gare Sud-de-France tout en composant avec de grandes infrastructures de transport (l'A9, l'A709 et le faisceau ferré), lesquelles compliquent le développement de la ville-centre (Fig.6).

Ainsi, l'implantation de la gare Sud-de-France s'est traduite localement par la nécessité d'aménager son quartier en vue de la relier au reste de la commune de Montpellier et de répondre aux aspirations du projet de ville. Des premières études ont été réalisées à partir du début des années 2010 avec le projet « Oz Montpellier Nature Urbaine », et l'établissement d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Le prolongement de la ligne 1 du tramway fait l'objet d'une présentation et d'une programmation dans une délibération du Conseil de Communauté le 30 octobre 2012. Enfin, l'aménagement de la ZAC Oz fait l'objet d'une mise en conformité dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) le 16 juillet 2014 avec le projet initial « Oz Montpellier Nature Urbaine ».

Force est de constater cependant, que depuis les premières esquisses du projet d'aménagement du quartier en 2012, il a été modifié en profondeur (si ce

n'est en totalité), comme l'indique l'observation du suivi des différents éléments constitutifs du projet de 2012 (Tab.1) en les confrontant aux réalisations actuelles (ZAC Cambacérés).

Projet Oz Montpellier Nature Urbaine (2012-2014)²	ZAC Cambacérés (2023-2024)³
Nom du quartier : Oz	Nom du quartier : Cambacérés
Parc du Nègue-Cats	Abandonné, probablement compris aujourd'hui dans le parc de la Mogère existant
Voirie et espaces publics : « tenseur, cours de la gare, mail sud et nord, place du marché »	Abandonnés, inexistantes aujourd'hui sauf la route de Vauguières qui accueillera le tramway ligne 1 en 2025
Prolongement de la ligne 1 du tramway	En cours de réalisation
2.000 à 2.500 logements au total et 400 à 500 logements étudiants	Abandonnés
Réalisation d'un hôtel d'entreprise (hôtel TIC) dédié aux métiers du numérique (souhait de l'Agglomération)	Intégré à la Halle de l'innovation et Nexus
Relocaliser l'école supérieure de commerce de Montpellier (souhait de la Chambre de commerce et d'industrie)	Campus Montpellier Business School
Objectif : un profil modal pour la voiture limité à 35%	Accessibilité routière maximale (autoroutes, parkings)
Réalisation d'un PEM Sud-de-France	En cours avec la ligne 1 du tramway et le projet de Bustram (BHNS), mais forte concurrence des autoroutes A9 et A709 à proximité
Démarche Ecocité, ambitions en termes d'innovation et de performance environnementale (forte place de la nature dans le projet urbain, communication du projet très marquée sur l'écologie)	En dehors des parcs existants (Parcs de la Mogère, Mas de Brousse), les espaces bâtis n'ont rien de la « nature urbaine » prévue
Spécialisation de la fonction des îlots urbains (« Ville intime, ville intense, ville résidentielle »)	Abandonnée
Démarche « ville intelligente » (nouveaux services urbains, information des voyageurs en temps réel, suivi de consommation d'eau et prévention des risques inondation, support NFC, Smart Grid, etc.)	Abandonnée, discours de l'ordre du mythe de la Smart City, inopérant en pratique

Tab.1 - Comparaison entre le projet initial du quartier de la gare Sud-de-France et sa réalisation

² PLU de Montpellier, orientations d'aménagement et de programmation secteur Oz (2014) ; https://www.montpellier-odysseum.pro/images/Presentation_quartier_OZ.pdf (2013) (consulté le 15/01/2024) ; https://garetv.fr/rff/Etude_A9B_VD.pdf (non daté, entre 2012 et 2014) (consulté le 15/01/2024)

³ Observation sur place et La Gazette de Montpellier, numéro 1846, 2-8 novembre 2023

D'autres projets ont été envisagés, et non des moindres, à l'image du nouveau stade de foot Louis Nicollin⁴, ou d'une halle des sports vouée à accueillir les matchs de handball du MHB⁵, tous deux abandonnés à Cambacères.

Deux points résultent de l'analyse de la trajectoire du projet d'aménagement du quartier. D'une part, il n'y a pas de continuité linéaire entre l'intention initiale (stade avant-projet) et la réalisation définitive. Le projet est caractérisé par son incertitude et sa réorganisation complète au cours de la période 2012-2024. D'autre part, le projet initial Oz Montpellier Nature Urbaine, tel que présenté, est idyllique, avec un projet urbain futuriste et innovant à tous points de vue : un quartier écologique (forte intégration de la nature et de l'environnement, mobilité durable), intelligent (*Smart City*), économique (ambition de niveau européen), sportif, mixte fonctionnellement et socialement, etc. Tous les mots clés de l'urbanisme durable et du futur sont présents, de quoi faire rêver les acteurs publics, privés et les habitants de Montpellier. Les photographies et les plans reconstitués de la présentation du projet sont teintés d'un vert rassurant,

justifiant un discours écologique innovant et singulier à l'échelle métropolitaine. Ce projet d'intention a été une manière pour l'action publique de convaincre sur la nécessité de construire la nouvelle gare Sud-de-France à proximité du château de la Mogère, à une époque où la controverse était nourrie dans l'opinion publique. L'implantation de la gare nouvelle a trouvé sa justification, aussi, dans le projet d'urbanisation idyllique qu'elle était censée apporter afin de convaincre l'opinion publique du bien-fondé du projet et de son impact environnemental réduit. *In fine*, la gare s'est bien construite, le quartier aussi, mais bien loin des ambitions environnementales initiales, en plus de l'artificialisation des sols générée.

L'aboutissement du nouveau quartier

Après une phase d'instabilité du projet d'aménagement de la gare (en 2016, la Région Occitanie a suspendu son financement en raison de divergences sur son utilité⁶) et du quartier, les nouveaux bâtiments sortent de terre et sont investis à la fois par des acteurs privés (Crédit Agricole, Septeo...) et des acteurs publics en lien avec l'activité entrepreneuriale (Halle de l'innovation), le numérique (Nexus) et la formation économique et commerciale (Montpellier Business School). Un projet de lieu de restauration est également prévu avec la Halle Nova pour faire vivre ce quartier tertiaire. La figure 7 localise ces nouveaux bâtiments dans ce nouveau quartier de gare ainsi que les projets de desserte en transports collectifs en site propre (tramway, BHNS), soit 7 ans, au mieux, après la mise en service de la gare !

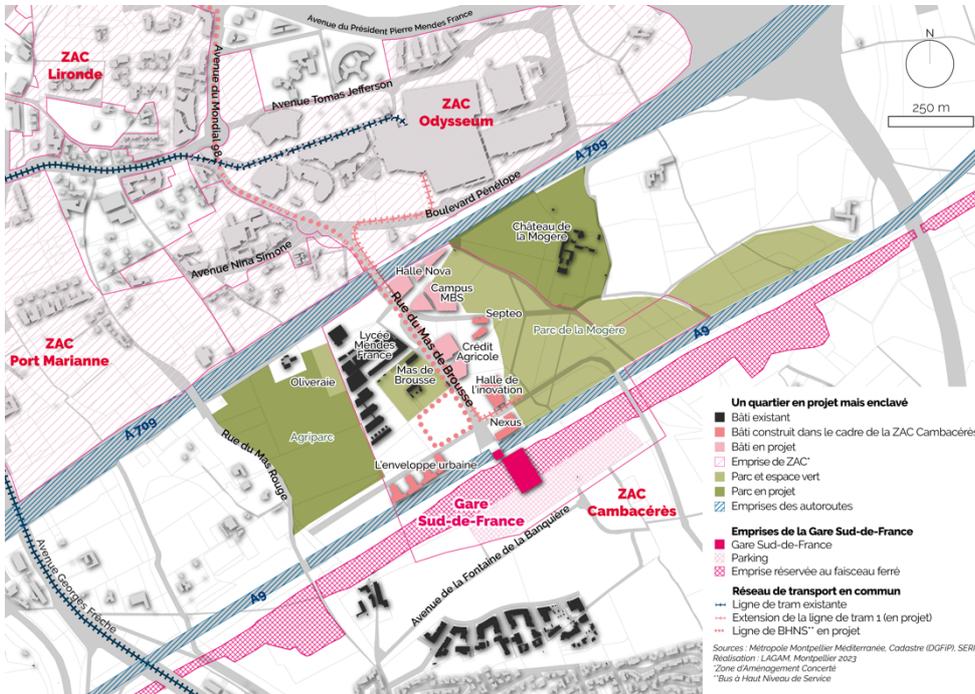


Fig.7 – Le projet d'urbanisation de la ZAC Cambacères (actuel)

⁴ https://actu.fr/occitanie/montpellier_34172/montpellier-futur-stade-football-serait-construit-sud-ouest-cambaceres_30461135.html (consulté le 12/12/2023)

⁵ <https://www.midilibre.fr/2021/01/12/prevue-a-cambaceres-ou-se-situera-au-final-la-future-halle-des-sports-9305829.php> (consulté le 12/12/2023)

⁶ <https://www.europe1.fr/economie/future-gare-de-montpellier-la-region-suspend-son-financement-a-cause-du-faible-traffic-prevu-par-la-sncf-2885435> (consulté le 11/01/2024)

II. DE L'HERITAGE AU PROJET URBAIN : LE « QUARTIER » DE GARE EN QUESTION

a. Le quartier de gare : enjeu de définition et trajectoire historique de l'aménagement

Le quartier est un concept banalisé dans les discours des géographes, des citoyens et de l'action publique pour désigner les espaces à proximité d'une gare. Au-delà de son utilisation dans le langage courant, nous identifierons, au regard de ses fondements et présupposés, si le « quartier » de la gare est une expression encore appropriée pour qualifier les espaces à proximité de celle-ci.

L'ambiguïté de la notion de quartier

La définition du quartier est aujourd'hui problématique dans les études urbaines du fait de son caractère vague. Les géographes définissent le quartier comme « la fraction homogène clairement délimitable d'un espace urbain » (Lévy & Lussault, 2003, p.758), relevant de l'espace-vécu (Frémont, 1976 ; Di Méo, 1990), du sentiment d'appartenance et de représentation de celle-ci par ses habitants (Brunet & al., 1993), caractérisée par une « physionomie propre » et des « traits distinctifs lui conférant une certaine unité et une individualité » (Merlin & Choay, 2023, p.649). Deux principaux écueils à l'utilisation du terme quartier sont identifiés.

Le postulat que le quartier se définit par la coexistence spatiale d'individus de catégories sociales proches est aujourd'hui complètement remise en question car « ce n'est pas tant la proximité géographique de résidence qui construit le groupe mais une proximité de goûts, de pratiques communes » (Lévy & Lussault, 2003, p.759). Les individus vivent aujourd'hui une spatialité et une sociabilité éclatées dans la construction de leur espace-archipel quotidien. Le critère de

l'homogénéité architecturale est également insuffisant car relevant plutôt d'une « standardisation des processus de gestion, d'aménagement et de production de l'espace et de régulation du marché du logement » (Lévy & Lussault, 2003, p.759) qui ne produit pas automatiquement une identité locale forte et durable, tout comme le degré d'organisation d'un quartier ne doit pas être confondu par son niveau d'équipement (Merlin & Choay, 2023).

La pertinence du quartier, en tant qu'espace où s'enracinent des pratiques communautaires consensuelles, des espaces de vie et un ancrage, est donc limitée dans les études urbaines car il renvoie à une mythologie du discours sur l'espace urbain qui n'a plus autant de force dans l'organisation urbaine qu'avant (Merlin & Choay, 2023).

La gare et son quartier au prisme de l'intégration urbaine

L'utilisation du concept de quartier pour qualifier le tissu urbain à proximité des gares part du présupposé que le bâtiment gare structure les liens économiques et sociaux. La différence entre les expressions « quartier de gare » et « quartier de la gare » témoigne d'un changement de trajectoire de structuration de la gare sur son espace (Aubertel, 1999). Le « quartier de gare » renvoie au quartier du début du XX^e siècle où l'activité transport de la gare de marchandises structurait économiquement et institutionnellement l'espace. Le départ des activités industrielles a laissé de nombreuses friches qui présentent un nouveau quartier en « creux » où seule la gare de voyageurs poursuit l'activité ferroviaire. Cette nouvelle configuration urbaine contemporaine renvoie au concept de « quartier de la gare » dans lequel la gare reste un bâtiment emblématique du quartier pour sa fonction transport et sa dimension centrale dans l'espace urbain, mais n'est plus l'élément structurant

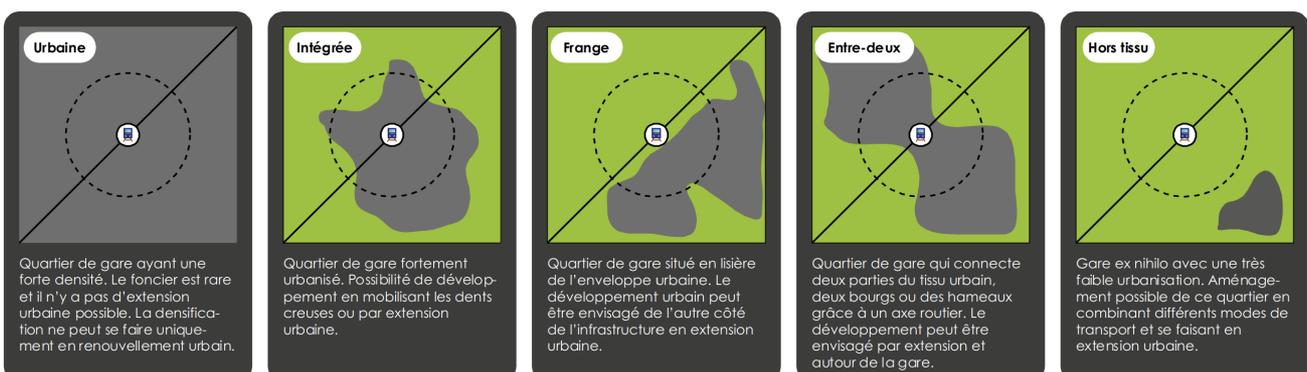


Fig.8 – Typologie de l'insertion urbaine des gares et de leur quartier (Brun, 2021, p.257)

économique et social. La délimitation spatiale de la gare et de son quartier est tout sauf évidente au regard de sa structuration dans le tissu urbain et de sa trajectoire temporelle (Baron & Roseau, 2016 ; Delage, 2018).

L'insertion urbaine des gares et de leurs quartiers fait l'objet d'une typologie identifiant 5 classes (Buron, 2021 ; Maulat, 2014), dont les gares montpelliéraines se retrouvent typiquement dans deux d'entre elles (Fig.8). La gare Saint-Roch s'inscrit dans une complète insertion urbaine (1^{ère} classe) tandis que Sud-de-France se situe dans une situation de « frange », en lisière de l'enveloppe urbaine (3^e classe).

Dans la typologie du degré d'intégration régionale des gares TGV (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011), la gare Sud-de-France s'inscrit dans une situation de cohabitation urbaine et modale. La coexistence des deux gares n'implique pas de synergie d'interrelations et cette nouvelle polarité n'est pas encore pleinement insérée dans le métabolisme urbain.

b. Saint-Roch : de la relégation au renouvellement urbain

Sur son site internet, le promoteur Nexity⁷ souligne que le « quartier de la Gare est très dynamique et citadin [...]. Il s'étend sur 0,6 km² et possède de multiples coins de verdure comme le Square Jean Monnet et le Square Planchon. Au niveau économique, c'est un quartier vivant qui dispose d'un large choix de commerces ». Entre Gambetta, un quartier populaire, et Antigone, qui se confond avec le projet iconique de Ricardo Bofill voulu par Georges Frêche, le quartier de la gare (« les gares » en fait) est l'un des 30 quartiers de la ville. Longtemps relégué à cause de l'insécurité réelle ou supposée d'un habitat ancien dégradé et de bâtiments abandonnés dont plusieurs étaient squattés, ce quartier, jadis prospère, a été oublié par les maires qui se sont succédé de l'après-guerre aux années 1990.

Afin de répondre à la crise de l'offre de logements à l'échelle de la ville – le revers de l'attractivité –, la municipalité d'Hélène Mandroux (2004-2014) a poursuivi, en l'intensifiant, sa stratégie d'urbanisme de ZAC. Dans ce contexte, des études ont été engagées par la SERM pour imaginer un futur au quartier vieillissant et repoussoir de la gare. À rebours de Bordeaux mais avant La Part-Dieu, le quartier de la gare Saint-Roch a fait l'objet d'une longue période

d'études et de travaux entre 2003 et 2020. La ZAC Nouveau Saint-Roch, à proprement parler, occupe une surface de 14 ha (Fig.9).

Le projet s'étend sur les terrains de l'ancienne gare de marchandises, dans la continuité sud de la gare : il s'agit du dernier espace à l'échelle de la métropole offrant un tel potentiel en centre-ville. C'est dire son importance sur le plan foncier dans une ville où tout ou presque a été urbanisé. La mise en œuvre du programme, qui combine la construction d'un parc urbain, de bureaux, de logements et un parking silo d'environ 800 places, revient au célèbre architecte-urbaniste Paul Chemetov. Ce dernier s'appuie sur des équipes pluridisciplinaires comprenant notamment des paysagistes (Michel Desvignes) et des ingénieurs (Egis). Il peut aussi compter sur des prestataires locaux, comme l'Atelier d'Emmanuel Nebout, déjà très impliqué dans plusieurs ZAC importantes (Saurèdes en 2014, Eureka en 2018). La régénération du quartier Saint-Roch obéit aux standards en la matière : la mixité fonctionnelle et sociale est recherchée, quelques immeubles d'habitations servent de *landmark* dans ce paysage remodelé, mais

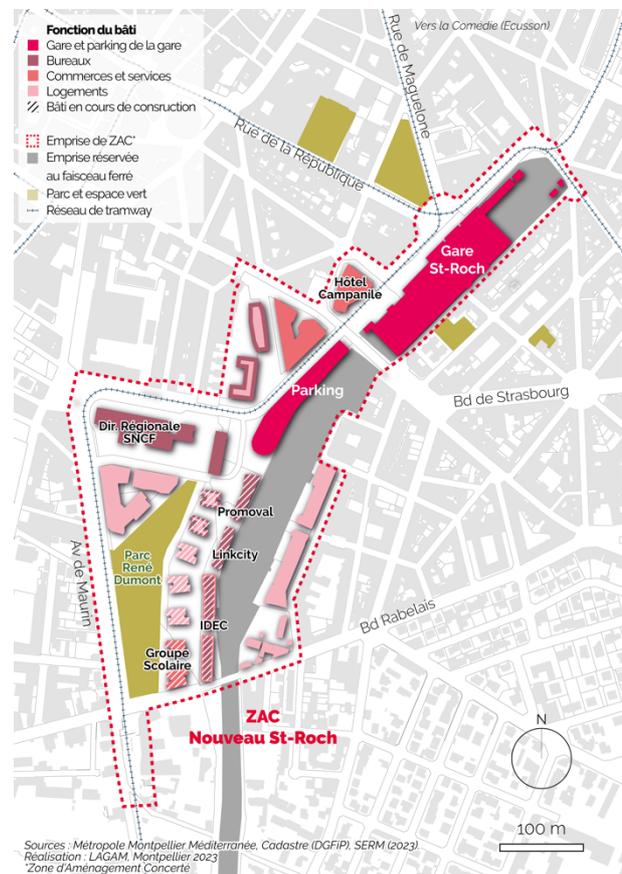


Fig.9 – Le projet d'urbanisation de la ZAC Nouveau Saint-Roch (actuel)

⁷ <https://www.nexity.fr/ville/montpellier/quartiers/quartier-gare> (consulté le 15/01/2024)

l'opération n'échappe ni à la gentrification ni aux recettes architecturales du moment au point que les quartiers de gares semblent pareils les uns aux autres. Au demeurant, l'audace des concepteurs est limitée en raison des contraintes techniques et économiques qu'imposerait la couverture du faisceau ferré.

c. La gare Sud-de-France peut-elle « faire quartier » ?

S'il est encore trop tôt pour répondre à cette question, plusieurs éléments d'analyse peuvent être avancés à ce stade. La localisation de la gare Sud-de-France et le projet urbain qui l'accompagne se placent dans la continuité du développement de Montpellier « vers la mer », au sud-est de la commune. Toutefois, la situation géographique de la gare et du nouveau quartier en construction est contrainte par des infrastructures routières et ferroviaires à grande vitesse qui segmentent le territoire et génèrent des externalités négatives qui imposent aux acteurs publics de faire des choix d'aménagement. En effet, le projet d'aménagement du quartier s'étale spécifiquement sur une fine bande constructible entre deux sections des autoroutes A9 et A709 portant chacune 2 fois 3 voies (Fig.7).

Le projet d'aménagement initial du quartier de la gare Sud-de-France prévoyait la construction de logements, en plus des bureaux, assurant une mixité fonctionnelle au quartier. Cependant, l'élection de 2020 de Mickaël Delafosse conduit à l'abandon de tous les projets de construction de logements en raison de la pollution due aux deux segments autoroutiers⁸. La figure 10 permet en effet d'illustrer la forte exposition des zones proches des emprises des deux autoroutes, atteignant des niveaux moyens de NO₂ très élevés.

Cette carte issue de l'organisme Atmo Occitanie est une modélisation, c'est-à-dire une simplification de la réalité qui ne prend pas en compte les variations temporelles ni

saisonniers des externalités négatives des deux autoroutes en matière de pollution. Rappelons que les effets des pollutions atmosphériques (NO_x, particules fines, etc.) sur la santé ne sont plus à démontrer (Curtis & *al.*, 2006). Le cas du dioxyde d'azote sert ici d'illustration (Fig.10) mais des cartographies similaires auraient pu être présentées sur les niveaux de particules fines (PM 10 et PM 2,5) ainsi que sur l'exposition au bruit. En définitive, le tènement foncier sur lequel le quartier Cambacères est construit présente une situation sanitaire problématique pour la santé humaine. Le retrait des logements est, de ce fait, justifié mais cela ne résout pas le problème de l'exposition prolongée des actifs et des étudiants de la Montpellier Business School pendant la journée.

Ainsi, compte tenu de la situation géographique contraignante de la gare Sud-de-France et du flou récurrent sur le contenu du projet urbain, nous pouvons raisonnablement questionner la cohérence de ce dernier. Aurélie Delage (2018) observe que les quartiers de gares se standardisent par des opérations de renouvellement urbain à la production presque identique : des immeubles tertiaires, un bâtiment « signé » par un architecte de renom, un pôle d'échange multimodal, un hôtel 3 étoiles, un centre des congrès ou sportif..., en dépit de leur adaptation locale. Le projet, tel qu'il est mené, s'inscrit dans un grand mouvement de « banalisation du quartier de



Fig.10 - Modélisation des niveaux annuels du dioxyde d'azote (NO₂) en 2022 au droit de la gare Sud-de-France (Atmo-Occitanie)

⁸ https://actu.fr/occitanie/montpellier_34172/montpellier-il-n-y-aura-pas-de-logements-a-cambaceres_37690364.html (consulté le 11/12/2023)

gare dans la ville » (Delage, 2018, p.157). La standardisation des projets urbains ne distingue pas ce quartier d'autres quartiers de gare dans d'autres contextes territoriaux (si ce n'est la présence de la gare). Elle se traduit par un manque de spécificité du quartier de la gare Sud-de-France par rapport aux autres quartiers de Montpellier (si ce n'est l'absence d'habitants !). Déconnectée du centre urbain montpelliérain, construite au milieu d'un *no man's land* qui favorise un émiettement urbain, à rebours des discours sur la ville compacte et durable, l'implantation de cette gare exurbanisée conduit à ce que certains géographes qualifient de « désaménagement de l'espace » (Troin, 2010). Outre la difficulté pour Cambacérès de « faire quartier », comme nous venons de le voir, c'est la capacité des doublets de gares à « faire desserte » qu'il convient à présent d'interroger.

III. LES LIMITES DES DOUBLETS DE GARES DANS LA DESSERTE DES TERRITOIRES

a. Une segmentation contraignante de l'offre ferroviaire

La particularité de la gare Sud-de-France est de fonctionner en doublet avec la gare centrale. Une partie des services TGV dessert la gare Sud-de-France (environ 40%) et l'autre partie dessert la gare Saint-Roch (environ 60%). En 2022, cette dernière a accueilli 7.646.291 voyageurs (82% du trafic total montpelliérain) et la gare Sud-de-France 1.660.814 (18% du total), soit une progression remarquable de 31% pour Saint-Roch et de 28% pour Sud-de-France comparativement à 2021 (Fig.4, SNCF, Open data, 2022)⁹. En France, toutes les gares exurbanisées ne fonctionnent pas de cette manière, certaines accueillant 100% du trafic TGV.

Cette configuration à deux gares pose de nombreux problèmes aux usagers. Le premier d'entre eux concerne l'accroissement des temps de rabattement vers/depuis la gare nouvelle, souvent éloignée du centre-ville, et la multiplication des ruptures de charge. En 2024, un usager arrivant à la gare Sud-de-France et souhaitant poursuivre son trajet en TER en gare centrale devra prendre une navette (bus) pour rallier l'arrêt Place de France (8')

puis la ligne 1 de tramway (18'). Avec les phases de marche et d'attente, il faut compter au minimum 30' en transports collectifs pour relier les deux gares, mais souvent beaucoup plus en intégrant les temps d'attente. Ce sont au total 3 ruptures de charge subies par les usagers entre leur descente du TGV et leur montée dans le TER. Autre exemple, il faut compter près d'une heure pour rejoindre le quartier de la Mosson depuis la gare nouvelle en transports en commun.

Par ailleurs, les usagers sont souvent amenés à accroître considérablement leur marge de sécurité temporelle lors des connexions TER-TGV ou TGV-TER afin de faire face à d'éventuels aléas (retard du TER ou du TGV, perturbation du tramway, attente prolongée de la navette bus...). Ainsi, pour de nombreux habitants, le gain de temps sur le CNM (de l'ordre de 20 minutes vers Paris) est très largement annihilé par les pertes de temps liées aux pré- et post-acheminements TC vers/depuis la gare nouvelle, sans parler de la pénibilité de ceux-ci pour les usagers. Cela explique un usage massif de la voiture en rabattement sur la gare nouvelle. Michaël Delafosse, Président de la métropole, reconnaissant, à propos du quartier Cambacérès, « quand un train arrive c'est impossible d'y accéder ou d'en sortir en voiture¹⁰ ».

Ces problèmes témoignent souvent de l'absence d'anticipation des collectivités qui ont pourtant œuvré pour accueillir de tels équipements et les ont financés. Ils appellent des mesures correctrices qui, faute d'être réalisées à temps, pénalisent l'attractivité des gares nouvelles. C'est le cas du prolongement de la ligne 1 de tramway à Montpellier Sud-de-France dont la mise en service est annoncée pour 2025.

Un autre problème majeur des doublets de gares tient à la réduction des fréquences TGV en gare centrale par redéploiement d'une partie des services en gare nouvelle. Cette fragmentation des services génère des contraintes de déplacement supplémentaires pour les usagers souvent obligés de partir d'une gare et d'arriver dans l'autre et inversement. Les habitants de Montpellier ont subi ainsi, dans leur grande majorité, une dégradation de la qualité de service en étant contraints d'aller chercher un train en gare nouvelle alors qu'auparavant

⁹https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequeuntation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&sort=nom_gare&q=montpellier (consulté le 12/01/2024)

¹⁰<https://www.allezpaillade.com/nouveau-stade/michael-delafosse-stade-louis-nicollin-nous-avons-ete-percute-par-une-conjoncture-compliquee/> (consulté le 11/01/2023)

ils bénéficiaient d'une offre complète en gare centrale. Le sentiment de « ne jamais avoir le bon train au bon endroit » domine lors des recherches d'itinéraires. La gare Sud-de-France, non desservie par TER, profite donc essentiellement aux périurbains qui s'y rendent en voiture et contribuent à accroître les niveaux de pollution dans le secteur.

L'exemple montpelliérain témoigne de la prédominance de la vitesse sur la desserte lors des choix d'implantation (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010). Afin de ne pas pénaliser les temps de parcours ferroviaires entre les extrémités des lignes, le choix a été fait de construire des gares nouvelles entraînant une segmentation contraignante de l'offre TGV qui pénalise la qualité de la desserte localement. La prédominance des échelles nationales et internationales dans les stratégies d'implantation des gares pose clairement de nombreux problèmes aux échelles régionales et locales (Troin, 2010 ; Richer, 2009 ; Bazin & *al.*, 2006).

b. Des différentiels d'accessibilité en transports collectifs conséquents

Les deux gares sont localisées dans des environnements urbains différenciés et sont relativement éloignées l'une de l'autre. L'accessibilité aux transports collectifs urbains (TCU) des deux gares est également différente au regard des niveaux d'équipements : convergence de 4 lignes de tramway à la gare Saint-Roch, ce qui en fait la centralité TC métropolitaine principale, contre une navette en bus qui relie l'avant-dernière station de la ligne 1 du tramway pour Sud-de-France. Ce différentiel de localisation (centralité contre exurbanisation) et d'équipements de transport (point nodal majeur contre extrémité de ligne) génère un important différentiel d'accessibilité entre les deux gares que nous tâcherons de quantifier par des méthodes d'analyse spatiale.

Mesurer l'accessibilité des deux gares montpelliéraines, définie comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle elles peuvent être atteintes (Bavoux & Chapelon, 2014), consiste, à chaque unité de temps, à quantifier les surfaces accessibles dans un temps contraint pour un individu qui souhaite se déplacer depuis chacune des gares. Pour ce faire, nous produisons pour un jour-type ouvré de la semaine, le mardi 7 novembre 2023, (hors

vacances scolaires et jour férié) 1.440 isochrones (1 par minute) pour chaque gare (avec une distance de marche de 500 mètres maximum) afin de quantifier l'accessibilité en transports collectifs urbains (tramway et bus) en 15, 30, 45 et 60 minutes. Nous utilisons les données GTFS de l'offre théorique de transport de la TaM¹¹ et du réseau viaire OpenStreetMap, couplé au logiciel OpenTripPlanner 1.5 à partir de son interface dans le logiciel R (Morgan et al., 2019).

La figure 11 compare les surfaces accessibles obtenues par les simulations tout au long de la journée pour chacune des gares.

L'accessibilité est directement fonction de la qualité et de la structure de l'offre de transport. La surface accessible à partir de la gare Saint-Roch est la plus faible entre 1h30 et 4h du matin du fait de l'arrêt des services TCU tandis que cette plage horaire de non-fonctionnement est beaucoup plus étendue à Sud-de-France, de 22h à 7h du matin. Cette première différence d'amplitude horaire est due à l'arrêt du service de navette bus en gare Sud-de-France dont les horaires sont conçus pour répondre à la desserte ferroviaire du premier et du dernier train en gare. Le différentiel spatial d'accessibilité entre les deux gares, à temps de déplacement identique, est considérable. Pour obtenir une surface accessible comprise entre 45 et 50 km² au cours de la journée, une durée de 60 minutes est nécessaire à partir de Sud-de-France au lieu de 30 minutes pour Saint-Roch. Les figures 12 et 13 traduisent cette accessibilité en termes de populations et d'emplois desservis.

L'accessibilité de la population est déterminée par les données carroyées à 200m de l'INSEE (population de 2019). Les emplois ont été calculés par la moyenne des tranches d'effectifs des données SIREN géolocalisées (situation février 2024). Les écarts entre les deux gares se révèlent importants.

Par exemple, en 45', la localisation de la gare Sud-de-France permet d'accéder à 100.000 emplois alors que le double est possible à partir de Saint-Roch. Également en 30', la population accessible avoisine les 50.000 habitants à Sud-de-France alors qu'elle est plus de 4 fois supérieure à Saint-Roch. Ces différentiels illustrent la faible performance de l'offre intermodale TGV-TCU à la gare Sud-de-France comparativement à l'accessibilité maximale de la gare Saint-Roch.

¹¹ Transports de Montpellier Méditerranée Métropole



Fig.11 – Superficies (km²) des aires accessibles en transports collectifs en 15', 30', 45' et 60' à partir des deux gares



Fig.12 – Nombre de personnes résidentes desservies en transports collectifs à partir des deux gares



Fig.13 – Nombre d'emplois desservis en transports collectifs à partir des deux gares

Par exemple, en 45', la localisation de la gare Sud-de-France permet d'accéder à 100.000 emplois alors que le double est possible à partir de Saint-Roch. Également en 30', la population accessible avoisine les 50.000 habitants à Sud-de-France alors qu'elle est plus de 4 fois supérieure à Saint-Roch. Ces différentiels illustrent la faible performance de l'offre intermodale TGV-TCU à la gare Sud-de-France comparativement à l'accessibilité maximale de la gare Saint-Roch. Le manque d'équipements de transport performants en est la cause dans la mesure où la gare Sud-de-France a été mise en service bien en amont du prolongement prévu de la ligne 1 de tramway (ouverture prévue en 2025).

La rupture de charge entre la navette bus et le tramway à l'arrêt Place de France a un effet considérable pour l'accessibilité. En plus d'être une épreuve pénible pour l'utilisateur qui doit changer de véhicule, accentuée dans le cas d'une gare par l'empot de valises, la correspondance implique une perte de temps, plus ou moins bien vécue par l'utilisateur, inhérente à l'attente du prochain véhicule. L'absence d'offre de transport directe et performante de type tramway ou BHNS pénalise fortement l'accessibilité de la gare Sud-de-France,

contrairement à la gare Saint-Roch, expliquant le mécontentement des usagers.

Afin d'illustrer notre propos, nous avons cartographié l'isochrone 30', pour chacune des gares, correspondant à la couverture urbaine maximale. La couverture maximale est obtenue à 6h27 pour la gare Saint-Roch (45 km²) et à 14h07 pour la gare Sud-de-France (10 km²) (Fig.14).

La surface maximale accessible à partir de la gare Saint-Roch couvre presque l'ensemble du tissu urbain montpelliérain et se déploie sur les communes métropolitaines limitrophes qui sont équipées d'un tramway (Lattes, Pérols, Juvignac, Castelnau-le-Lez, Saint-Jean-de-Védas). Elle est nettement plus réduite à Sud-de-France où l'isochrone atteint à peine la gare centrale. Comme évoqué précédemment, la liaison entre les deux gares est effective aujourd'hui en une trentaine de minutes et avec une correspondance. L'accès à l'écusson montpelliérain n'est pas possible en 30', tandis que seuls quelques quartiers de Pérols le sont. Cette accessibilité de la gare Sud-de-France est vouée à s'améliorer avec le projet de prolongement de la ligne 1 de tramway permettant de relier la gare Saint-Roch en 20 minutes et sans correspondance¹².

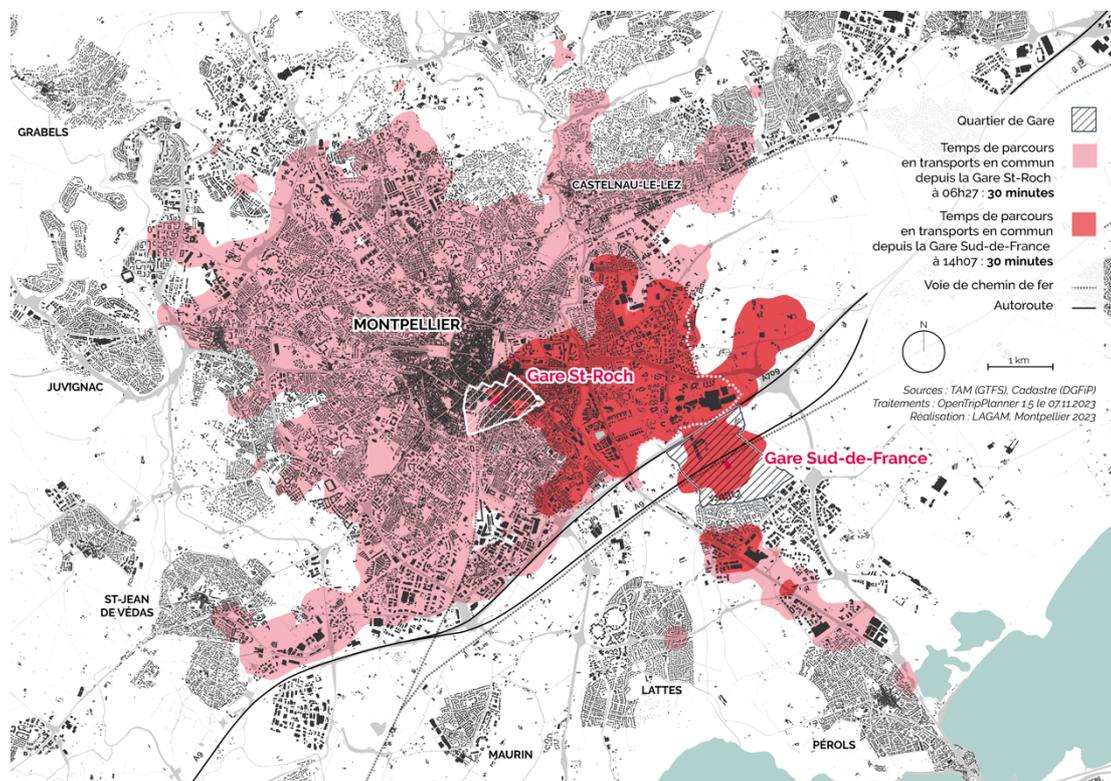


Fig.14 – Aires maximales accessibles en transports collectifs en 30 minutes depuis chacune des deux gares de Montpellier

¹² <https://www.montpellier3m.fr/extension-de-la-ligne-1-du-tramway> (consulté le 11/12/2023)

CONCLUSION

En 1845, la gare Saint-Roch a été implantée en marge du tissu urbain montpelliérain mais celui-ci l'a complètement intégrée au fur et à mesure des projets d'aménagement. Aujourd'hui, elle participe activement à la centralité montpelliéraine et au rayonnement de la métropole. Cent soixante-treize ans plus tard, une nouvelle gare ferroviaire, également exurbanisée, a été mise en service au sud-est de la ville. La question de l'intégration urbaine de cette gare se pose à nouveau. Comme nous l'avons montré, les deux quartiers de gares font actuellement l'objet de projets d'aménagement aux trajectoires différenciées renvoyant à des logiques urbaines spécifiques. Le quartier Cambacérès, autour de la gare Sud-de-France, se construit dans un *no man's land* tandis que le quartier Saint-Roch fait l'objet d'un important projet de renouvellement urbain.

Les dynamiques urbaines des deux quartiers de gare, prises isolément, répondent ainsi à des objectifs locaux d'aménagement spécifiques. En revanche, le projet global d'aménagement ne s'esquisse *qu'a posteriori*, avec une faible coordination urbanisme-transport autant d'un point de vue spatial – segmentation de l'offre ferroviaire et importants différentiels d'accessibilité entre les deux gares – que temporel – flou permanent sur le projet d'urbanisation du quartier de la gare Sud-de-France, tergiversations sur le prolongement de la ligne 1 du tramway. Or, « pour les collectivités, la problématique de l'accès à la gare TGV est décisive car elle conditionne l'intégration territoriale de la gare et donc sa capacité à interagir avec la dynamique urbaine » (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011). Dans le cas montpelliérain, force est de constater que l'intégration de la nouvelle gare TGV, localisée entre l'autoroute et l'aéroport, n'a pas été suffisamment anticipée dans le projet de ville de Montpellier – et même à l'échelle de l'agglomération dans le premier SCoT – et ce notamment sous l'angle spécifique de sa relation avec la gare Saint-Roch qui accueille la totalité des trains régionaux, des Intercités et des lignes de tramway.

Six ans après la mise en service de la gare Sud-de-France, le prolongement de la ligne 1 du tramway se fait toujours attendre et le réseau de BHNS n'en est qu'à ses balbutiements. Le contraste est saisissant avec la gare Saint-Roch dont l'accessibilité en transports urbains est maximale tout au long de la journée, ce qui en fait le principal pôle d'échanges

multimodal de la métropole.

L'enjeu est donc aujourd'hui d'arrimer fonctionnellement, en transports collectifs, le nouveau quartier Cambacérès au quartier Saint-Roch et au reste de la métropole afin de faciliter les continuités ferroviaires entre TGV, Intercités et TER, de permettre aux Montpelliérains de bénéficier d'une meilleure accessibilité à la gare nouvelle et aux emplois tertiaires environnants et de réduire l'usage de l'automobile dans un secteur à la fois saturé et pollué.

BIBLIOGRAPHIE

- Aubertel P., 1999, Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises, *Flux*, n°38, pp.39-46.
- Baron N. & Roseau N., 2016, Les gares au miroir de l'urbain, *Flux*, n°103-104, pp.1-8.
- Bavoux J.-J. & Chapelon L., 2014, *Dictionnaire d'analyse spatiale*, Armand Colin, 607 p.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. & Masson S., 2006, La LGV Est-Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ? *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2, pp.245-261.
- Beckerich C., Benoit S. & Delaplace M., 2020, Facteurs de localisation des entreprises et usage du TGV autour des gares centrales et périphériques dans une ville intermédiaire, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°1, pp.13-38.
- Bertrand F., 2001, *Montpellier, une vraie ville bourgeoise*, Recherches Grego, Université Paul Valéry Montpellier 3, 152 p.
- Brunet R., Ferras R. & Thery H., 1993 [1^e éd. 1992], *Les mots de la géographie*, Montpellier/Paris/Reclus/La Documentation française, 470 p.
- Buron L.-T., 2021, *Les déterminants des choix modaux et les facteurs d'un éventuel report vers le transport ferroviaire à partir d'une analyse du Grand Ouest français*, thèse de doctorat en géographie et aménagement de l'espace, Université de Rennes 2, 330 p.
- Carrouet G., Bérion P., Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2013, Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône, *Géotransports*, n°1-2, pp.35-50.
- Carrouet G., 2013, *Du TGV Rhin-Rhône au « territoire Rhin-Rhône » : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire*, thèse de doctorat en géographie, Université de Bourgogne, 526 p.
- Chapelon L., 2021, Opportunités et contraintes des doublets de gares TGV en France : le cas de la desserte ferroviaire de l'agglomération nîmoise, *Géotransports*, n°16, pp.97-110.
- Curtis L., Rea W., Smith-Willis P., Fenyves E. & Pan Y., 2006, Adverse health effects of outdoor air pollutants, *Environment International*, n°32, pp. 815-830.
- Delage A., 2018, Gare au standard ! Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de

reconnaissance ? *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°113, pp.150-165.

Di Méo G., 1990, De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe, *L'Espace géographique*, n°4, pp.359-373.

Facchinetti-Mannone V., 2021, Les stratégies de valorisation de la grande vitesse ferroviaire au prisme des choix de localisation des gares TGV aménagées en périphérie des villes françaises, *Géotransports*, n°16, pp.81-96.

Facchinetti-Mannone V., 2019, A methodological approach to analyze the territorial appropriation of high-speed rail from interactions between actions and representations of local actors, *European Planning Studies*, vol.27, pp. 461-482.

Facchinetti-Mannone V., Carrouet G. & Bérion P., 2016, Potentiel intermodal et pratiques de rabattement des voyageurs des gares TGV ex-urbanisées, in Chapelon L. (dir.), *Transports et intermodalité*, ISTE, Londres, 325 p. (pp. 237-259).

Facchinetti-Mannone V., 2013, Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? *Géotransports*, n°1-2, pp. 51-66.

Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, n°3, pp. 200-214.

Facchinetti-Mannone V. & Bavoux J.-J., 2010, Le problème de l'optimisation simultanée de la vitesse et de la desserte : le choix de localisation des gares TGV, in Groupe Dupont – UMR ESPACE, *Géopoint 2008*, 273 p. (pp. 65-70).

Facchinetti-Mannone V. (dir.), 2009, *L'implantation des gares de la grande vitesse. Analyse comparée des implantations de gares belges, françaises et espagnoles*. Rapport de recherche, 161 p.

Frémont A., 1976, *La région, espace vécu*, Presses Universitaires de France, 223 p.

Hayet W. & Brun A., 2017, Montpellier ou l'apparente maîtrise du territoire, in Beaudelle G. & Gaultier G. (dir.), *Les nouvelles fabriques de la ville, Objets, référentiels et méthodes*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp.217-228.

Leboeuf M., 2013, *Grande vitesse ferroviaire*, Le Cherche midi, 853 p.

Lévy J. & Lussault M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1128 p.

Maulat J., 2014, *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, thèse de doctorat en géographie et aménagement de l'espace, Université de Paris 1 - Panthéon-Sorbonne, 564 p.

Merlin P. & Choay F., 2023 [1^e éd. 1988], *Dictionnaire de l'urbanisme, de l'aménagement, du logement et de l'environnement*, Presses Universitaires de France, 888 p.

Morgan M., Young M., Lovelace R. & Hama L., 2019, OpenTripPlanner for R, *Journal of Open Source Software*, n°44, p. 1926.

Nougaret J., 2005, *Montpellier monumental Tome II*, Cahiers du Patrimoine 68, Éditions du patrimoine, pp.280-495.

Plassard F., 1991, La révolution TGV : un nouveau système de transport, in Association des Villes-TGV (dir.), *TGV et aménagement du territoire*, Syros/Alternatives, pp.17-24.

Richer C. (dir.), 2009, *Observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône, branche Est*, Bilan à mi-parcours, 68 p.

Schorung M., 2021, *Anticiper et préparer l'arrivée d'un réseau de transport. Une analyse des dispositifs de coordination aménagement-transport autour des gares du Grand Paris Express*, Rapport de recherche, Chaire Aménager le Grand Paris, École d'Urbanisme de Paris, Université Gustave Eiffel, 165 p.

Troin J.-F., 2010, Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au « désaménagement » du territoire, *Belgeo*, n°1-2, pp.23-34.

Troin J.-F., 2008, *Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées ». Fonctionnement et relation au territoire*, Rapport de la FNAUT pour la DIACT, 66 p.

Publication d'un organisme :

CPDP LNMP, 2009, *Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : compte rendu du débat public 3 mars-3 juillet 2009*, 60 p.

Sitographie

<https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/presentation> (consulté le 12/12/2023)

https://www.montpellier-odysseum.pro/images/Presentation_quartier_OZ.pdf (2013) (consulté le 15/01/2024)

https://garegv.fr/rff/Etude_A9B_VD.pdf (non daté, entre 2012 et 2014) (consulté le 15/01/2024)

https://actu.fr/occitanie/montpellier_34172/montpellier-futur-stade-football-serait-construit-sud-ouest-cambaceres_30461135.html (consulté le 12/12/2023)

<https://www.midilibre.fr/2021/01/12/prevue-a-cambaceres-ou-se-situera-au-final-la-future-halle-des-sports-9305829.php> (consulté le 12/12/2023)

<https://www.europe1.fr/economie/future-gare-de-montpellier-la-region-suspend-son-financement-a-cause-du-faible-traffic-prevu-par-la-sncf-2885435> (consulté le 11/01/2024)

<https://www.nexity.fr/ville/montpellier/quartiers/quartier-gare> (consulté le 15/01/2024)

https://actu.fr/occitanie/montpellier_34172/montpellier-il-n-y-aura-pas-de-logements-a-cambaceres_37690364.html (consulté le 11/12/2023)

https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&sort=nom_gare&q=montpellier (consulté le 12/01/2024)

<https://www.allezpaillade.com/nouveau-stade/michael-delafosse-stade-louis-nicollin-nous-avons-ete-percute-par-une-conjoncture-compliquee/> consulté le (11/01/2023)

<https://www.montpellier3m.fr/extension-de-la-ligne-1-du-tramway> (consulté le 11/12/2023)