



**HAL**  
open science

## Comment préparer un territoire, avec son patrimoine culturel, et paysager, à l'arrivée d'un pôle multimodal ?

Juliette Code

### ► To cite this version:

Juliette Code. Comment préparer un territoire, avec son patrimoine culturel, et paysager, à l'arrivée d'un pôle multimodal ?. Sciences agricoles. 2014. dumas-01130858

**HAL Id: dumas-01130858**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01130858>**

Submitted on 12 Mar 2015

**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.

Année universitaire : 2013 - 2014

Spécialité : Paysage

Spécialisation (et option éventuelle) :

Maîtrise d'œuvre et ingénierie

### Mémoire de Fin d'Études

- d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage  
 de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage  
 d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

## Comment préparer un territoire, avec son patrimoine culturel, et paysager, à l'arrivée d'un pôle multimodal ? Le cas du territoire Nîmes-Beaucaire (30)

Par : Juliette CODE



*Soutenu à Angers le\* 12 Septembre 2014*

**Devant le jury composé de :**

Président : Fanny ROMAIN

Maître de stage : David HAUDIQUET

Enseignant référent : Elise GEISLER



## Fiche de confidentialité et de diffusion du mémoire

### Confidentialité :

Non  Oui si oui :  1 an  5 ans  10 ans

Pendant toute la durée de confidentialité, aucune diffusion du mémoire n'est possible<sup>(1)</sup>.

A la fin de la période de confidentialité, sa diffusion est soumise aux règles ci-dessous

(droits d'auteur et autorisation de diffusion par l'enseignant)<sup>(2)</sup> :

Date et signature du maître de stage<sup>(2)</sup> :

18/09/14

PROFESSEUR  
BASE SARL  
76 rue M... 33000 Bordeaux  
Tél : 05 47 74 49 20  
Email : brdean@baseland.fr

### Droits d'auteur :

L'auteur<sup>(3)</sup> autorise la diffusion de son travail

Oui  Non

Si oui, il autorise

la diffusion papier du mémoire uniquement<sup>(4)</sup>

la diffusion papier du mémoire et la diffusion électronique du résumé

la diffusion papier et électronique du mémoire (joindre dans ce cas la fiche de conformité du mémoire numérique et le contrat de diffusion)

Date et signature de l'auteur : 18/09/14



### Autorisation de diffusion par le responsable de spécialisation ou

#### son représentant :

L'enseignant juge le mémoire de qualité suffisante pour être diffusé

Oui  Non

Si non, seul le titre du mémoire apparaîtra dans les bases de données.

Si oui, il autorise

la diffusion papier du mémoire uniquement<sup>(4)</sup>

la diffusion papier du mémoire et la diffusion électronique du résumé

la diffusion papier et électronique du mémoire

Date et signature de l'enseignant :

(1) L'administration, les enseignants et les différents services de documentation d'AGROCAMPUS OUEST s'engagent à respecter cette confidentialité.  
(2) Signature et cachet de l'organisme  
(3) Auteur = étudiant qui réalise son mémoire de fin d'études  
(4) La référence bibliographique (= Nom de l'auteur, titre du mémoire, année de soutenance, diplôme, spécialité et spécialisation/Option)) sera signalée dans les bases de données documentaires sans le résumé



## TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS .....	III
REMERCIEMENTS .....	IV
LISTE DES ABREVIATIONS .....	V
LISTE DES FIGURES .....	VI
LISTE DES ANNEXES .....	VII
GLOSSAIRE .....	VIII
Introduction .....	1
<b>I. Les principaux défis des quartiers de gare et leur impact sur le paysage .....</b>	<b>3</b>
1) Le Pôle Urbain Multimodal de la gare de Nîmes .....	3
2) Les défis des quartiers de gare .....	4
3) L'impact paysager des gares et des LGV .....	6
4) Les projets de LGV en France .....	8
<b>II. Le territoire Nîmois, soumis à de fortes concurrences, une image floue .....</b>	<b>9</b>
1) Un patrimoine culturel et paysager fort, peu exploité .....	9
2) Une agriculture et des paysages diversifiés qui ne bénéficient pas de reconnaissance .....	11
a) La plaine des Costières .....	12
b) La vallée fertile du Vistre et sa ripisylve .....	12
c) Le bocage Nîmois .....	12
d) Les villages jumeaux : Manduel et Redessan .....	13
e) Beaucaire, la résurgence du maritime .....	13

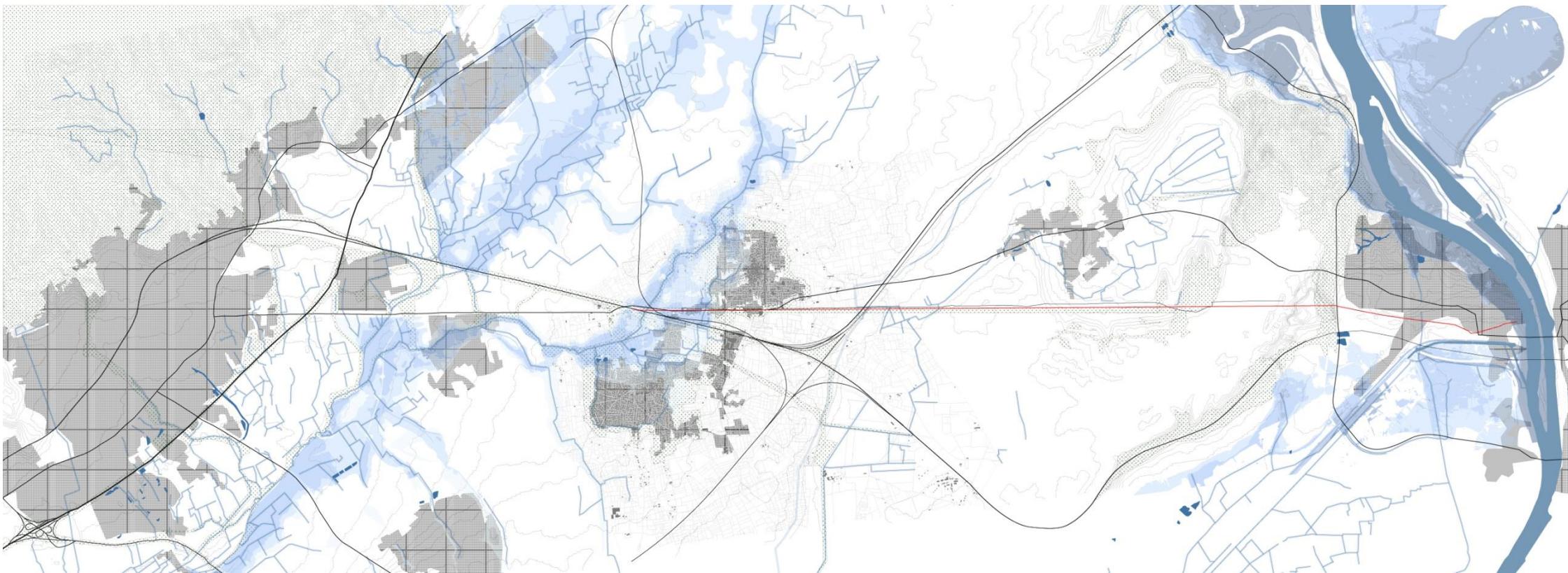
f) La forêt domaniale de Beaucaire et la voie de Compostelle.....	13
3) Des villes peu connectées, et un réseau routier qui paradoxalement isolent .....	14
4) Une forte concurrence touristique (Montpellier, Arles ou Avignon) et des paysages voisins forts (Cévennes, Garrigues, Camargue, Paysage du Rhône).....	18
III. Les moyens du paysagiste pour donner une image valorisante au territoire et à ses paysages .....	20
1) Innover autour des points forts régionaux pour construire une nouvelle image .....	20
a) Les principes intentionnels .....	20
b) Travailler les lisières, les circulations, pour créer une entité plus cohérente .....	22
c) Valoriser des techniques agricoles alternatives pour se démarquer : les principes de la permaculture appliqués à différentes échelles .....	24
d) Créer un tourisme thématique, complétant l'offre Nîmoise .....	28
e) Un patrimoine naturel et culturel comme fil conducteur, à remettre sur le devant de la scène .....	31
2) L'appropriation des usagers, la clé du dynamisme du territoire.....	31
a) Labellisation et marketing territorial, communiquer pour sensibiliser.....	31
b) Emporter l'adhésion des agriculteurs, porteurs du projet, via la concertation.....	33
c) Le rôle des collectivités dans les projets à large échelle .....	34
d) Etude de cas : le parc agricole de Rome sur la Via Appia.....	35
Conclusion .....	37
BIBLIOGRAPHIE .....	38
SITOGRAFIE.....	40
<b>ANNEXES</b> .....	41

## AVANT-PROPOS

Basée à Paris, puis ayant ouvert des agences à Lyon et Bordeaux, l'agence BASE rassemble 35 paysagistes, designers, architectes et ingénieurs dans son équipe, réunis autour de trois paysagistes DPLG associés, issus de l'École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles : Franck Poirier, Bertrand Vignal et Clément Willemin.

Pendant ce stage d'une durée de six mois, il m'a été possible de travailler sur trois grands sujets, à trois échelles différentes, et en particulier sur le dialogue compétitif du projet de territoire de Nîmes, réalisé en association avec les urbanistes François Leclercq. C'est la confiance, et la grande part d'autonomie qui nous ont été laissés sur le développement de ce projet qui nous a permis, mes collègues et moi, de nous investir pleinement dans ce projet, et qui m'a poussé très naturellement à développer ce sujet comme thème de diplôme.

Deux équipes ont été retenues à concourir dans ce dialogue compétitif constitué de trois phases de rendus, la dernière phase arrivant en Octobre, les résultats ne seront communiqués que plus tard encore. Le devenir du territoire de Nîmes Beaucaire, et de l'intégration de la gare dans cet environnement, reste indéterminé.



## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout d'abord Franck Poirier et David Haudiquet pour m'avoir donné l'opportunité de travailler sur un projet aussi riche que l'étude et la programmation du territoire Nîmes – Beaucaire, mais également pour leur disponibilité, et les conseils reçus au cours de cette expérience de six mois, qui m'a permis de travailler sur trois grands projets, chacun offrant une échelle de travail différente. Merci à toute l'équipe de BASE Bordeaux, également pour leurs bons conseils, et leur bonne humeur : Juliane Auroy, Pierre-Thomas Cochaud-Doutreuwe, Michael De Tourdonnet, Marine Lejantel, et Caroline Zgirski. Je remercie également mes coéquipières, stagiaires elles aussi, sur le projet de Nîmes, pour ce fructueux travail d'équipe pluridisciplinaire, Mélody Devillier et Clara Stewart.

Mes remerciements vont aussi à Elise Geisler, pour son encadrement en tant que tutrice, sa disponibilité et ses conseils avisés.

Last but not least, je remercie mes parents pour leur relecture attentive et curieuse.

## LISTE DES ABREVIATIONS

**AOC** : Appellation d'Origine Contrôlée

**BASE** : Bien Aménager Son Environnement

**CAUE** : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme, et d'Environnement

**CERTU** : Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

**INRA** : Institut National de la Recherche Agronomique

**LGV** : Ligne Grande Vitesse

**OMS** : Organisme Mondial pour la Santé

**PACA** : Provence Alpes Côte d'Azur

**PIRAT** : Programme Intégré de Recherches en Agroforesterie à ResTinclières

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme

**PNR** : Parc Naturel Régional

**PNR version BASE** : Parc Naturel de la Romanité

**PPRI** : Plan de Prévention des Risques d'Inondation

**PUM** : Pôle Urbain Multimodal

**RFF** : Réseau Ferré de France

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer français

**SOeS** : Service de l'Observation et des Statistiques

**TER** : Transport Express Régional

**TGV** : Trains à Grande Vitesse

**ZAD** : Zone d'Aménagement Différé

**ZNIEFF** : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

**ZPS** : Zone de Protection Spéciale

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : La nouvelle gare de Manduel Redessan, maillon de l'arc méditerranéen

Figure 2 : Restructuration écologique des berges d'un plan d'eau après travaux

Figure 3 : L'évolution sur 10 ans des moyens de transports pour un français

Figure 4 : Les traces de la romanité dans le Gard mis en réseau avec Nîmes

Figure 5 : Deux mas isolés, ceints de bosquets

Figure 6 : Renaturation du Buffalon

Figure 7 : Les différents paysages rencontrés, de Nîmes à Beaucaire

Figure 8 : L'occupation mixte des sols sur le territoire Nîmes-Beaucaire

Figure 9 : La densité du centre-ville de Nîmes face aux zones industrielles et pavillons de la périphérie

Figure 10 : L'urbanisation face aux zones naturelles protégées

Figure 11 : Les hauts lieux du tourisme dans la région

Figure 12 : Une répartition de l'offre loisir Nîmoise inégale

Figure 13 : Les différentes séquences le long de la Via Domitia

Figure 14 : Aménagement des abords, et interstices, de Redessan et de Manduel aux abords de la gare à venir (BASE, 2014)

Figure 15 : Les deux périmètres du PNR

Figure 16 : Le bornage programmé de la Via Domitia, et la trame orthonormée, entre Nîmes à l'Ouest, et Beaucaire à l'Est

Figure 17 : Exemple, en coupe, de l'aménagement de la voirie, avec ajout de déplacements doux

Figure 18 : Quatre échelles pour rendre la permaculture accessible

Figure 19 : Organisation et répartition des activités, et exemple de mutualisation au sein d'un mas augmenté

Figure 20 : Les entités paysagères sur le territoire

Figure 21 : Les six boucles et cinq antennes, révélatrices du patrimoine des lieux

Figure 22 : Extraits des activités, animations, et installations proposées pour le parc naturel de la romanité

Figure 23 : Les différentes typologies de circuits selon les activités proposées

Figure 24 : La structure du parc Via Appia, linéaire, ponctué d'édifices Romains Antiques, ceinturé de polycultures et de pâturages

## LISTE DES ANNEXES

**Annexe I** : Recueil de photographies des paysages à la proximité de Redessan et de Manduel

**Annexe II** : Photographies pendant la visite de site sur la portion de la Via Domitia de Manduel à Beaucaire

**Annexe III** : Paysage sensible du territoire Nîmes -Beaucaire

**Annexe IV** : Trame verte actuelle sur le territoire

**Annexe V** : Détail de la création des systèmes de boucles, antennes et liaisons, et des points d'intérêts associés

**Annexe VI** : Les activités et installations proposées, à décliner dans le Parc de la Romanité

**Annexe VII** : Coupes au niveau des bornes revisitées le long de la Via Domitia

## GLOSSAIRE

**AGRICULTURE URBAINE** : L'agriculture urbaine est une forme émergente de pratiques agricoles en pleine ville. Elle peut prendre la forme de parcelles partagées, de jardins individuels et/ou collectifs et même d'agriculture verticale dans des tours. Les types d'activités concernées sont essentiellement le maraîchage, les petits élevages et la culture d'arbres fruitiers.

**AGROTOURISME** : L'agrotourisme est une activité touristique complémentaire de l'agriculture ayant lieu sur une exploitation agricole. Il met en relation des producteurs agricoles avec des touristes ou des excursionnistes, permettant à ces derniers de découvrir le milieu agricole, l'agriculture et sa production par l'accueil et l'information que leur réserve leur hôte.

**AVIFAUNE** : Ensemble des espèces d'oiseaux d'une région donnée.

**BOCAGE** : Assemblage de parcelles (champs ou prairies), de formes irrégulières et de dimensions inégales, limitées et closes par des haies vives bordant des chemins creux.

**CONCERTATION** : Démarche prenant les avis mutuels des uns et des autres, en vue d'un projet commun, s'entendre pour agir ensemble.

**CORRIDOR ECOLOGIQUE** : Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

**FRICHE** : Une friche est une zone, un terrain ou une propriété sans occupant humain actif, qui n'est en conséquence pas ou plus cultivée, productive ni même entretenue. Des activités marginales peuvent cependant s'y étendre si ses parties restent bien sûr accessibles : pâturage, cueillette, braconnage, chasse ou pêche et autres activités de loisirs.

**MARKETING TERRITORIAL** : Le marketing territorial est une boîte à outils comprenant des outils méthodologiques, des techniques et bonnes pratiques permettant à un territoire, ou une destination, de renforcer son attractivité.

**MITAGE** : En urbanisme, le grignotage ou mitage est une conséquence de l'étalement urbain. Il désigne l'implantation d'édifices dispersés sur des paysages naturels ou agricoles.

**OENOTOURISME** : L'œnotourisme est une forme de tourisme d'agrément qui repose sur la découverte des régions viticoles et leurs productions ; c'est une forme de tourisme rural et d'agrotourisme.

**PARC AGRICOLE** : Le parc agricole est un espace agricole préexistant ou non d'abord pensé et affirmé pour sa vocation et sa forme productive tout en ayant une valeur d'espace public.

**PARC URBAIN** : Un parc urbain est une zone délimitée et aménagée dans la ville en vue d'offrir des loisirs et des espaces verts aux résidents et aux visiteurs de la municipalité. Cet espace ouvert est prévu à l'usage récréatif, le plus souvent détenu et entretenu par une collectivité locale avec un accès public. Il joue un rôle important dans les continuités écologiques à l'échelle de la ville.

**PERIURBANISATION** : Urbanisation diffuse au-delà des banlieues ou de la périphérie d'une ville.

**PERMACULTURE** : Le terme anglais « permaculture » vient de la contraction de « permanent » et « agriculture ». La permaculture se définit comme la conception consciente de paysages qui miment les modèles et les relations observés dans la nature, visant à obtenir une production abondante de nourriture, de fibres textiles et d'énergie pour satisfaire les besoins locaux.

**POLE MULTIMODAL** : ou pôle d'échanges, est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les échanges entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

**RIPISYLVE** : Formations végétales qui se développent sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre.

**ROMANITE** : Ce qui évoque la civilisation romaine antique.

**TOURISME VERT** : ou Ecotourisme, est une des formes du tourisme durable, plus centrée sur la découverte de la nature, des écosystèmes, mais aussi des agrosystèmes et du tourisme rural.

**TRAME VERTE** : Réseau formé de continuités écologiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Elle constitue un outil d'aménagement durable du territoire.

**URBANISATION** : Processus spatio-temporel de développement des villes et de concentration de la population dans les villes. à l'échelle du territoire, cela se traduit par la croissance de la population urbaine, du nombre et de la taille des villes. A l'échelle locale, il s'agit de la transformation d'un espace rural proche en espace urbain sous l'influence de la croissance démographique et spatiale de la ville.

## Introduction

Alors que du VI<sup>ème</sup> siècle jusqu'aux années 1800, la population en Europe est restée stable, de 1800 à 1914, soit en moins d'un siècle, la population est passée de 180 millions à 460 millions d'habitants, et ainsi, 3 générations ont suffi pour créer l'avènement des masses. Et au lieu de s'organiser en groupes isolés, à l'échelle humaine, ces populations ont choisi de se concentrer dans « des agglomérations monstrueuses au service de la grande industrie. C'est le phénomène dit d'urbanisation, ou phénomène dit "du plein" » (Bardet, 1977). Ensuite, à la fin des années 60 et au début des années 70, le « désir de campagne » réapparaît dans la population urbaine, et les possibilités qu'offre l'automobile entraîne une délocalisation de nombreux citadins en périphérie, la construction de nombreuses « cités pavillonnaires », et des réseaux de routes qui les accompagnent. Le Ministère de l'écologie a estimé en 2011, qu'en moyenne, 165 hectares de surfaces agricoles et de milieux naturels ont été détruits, par jour, par cette urbanisation. Nombreux sont les villes et villages qui se sont ceinturés au fil des années, d'un ruban de zones d'activités, de zones résidentielles horizontales, vectrices d'aucune particularité culturelle spécifique du lieu. Nombreux sont les territoires en perte d'identité suite à l'urbanisation rapide et massive de ces années là.

Sur le territoire de Nîmes, pourtant doté d'un patrimoine Romain fort et d'une agriculture riche, on observe le même phénomène, les ceintures périurbaines ne reflètent pas la diversité culturelle, avec ses traditions, l'art de vivre méditerranéen, son patrimoine bâti caractéristique, ou la variété paysagère, les différents décors, faune et flore des lieux. Si le centre ville de Nîmes est épargné, porté par un tourisme axé sur la romanité, le territoire aux alentours est en perte de vitesse, et ne se démarque pas, par son image, d'autres villages de régions avoisinantes. Et c'est sur le patrimoine naturel et culturel, qui inclut aussi bien le matériel ou l'immatériel, de nature historique, artistique, sociologique, etc., que les stratégies de développement territorial s'appuient le plus ces dernières années (Conseil de l'Europe, 2006).

L'arrivée d'une nouvelle gare LGV en périphérie de Nîmes apparaît comme le potentiel vecteur de nouvelles dynamiques pour ces villages, une opportunité pour se forger une image franche. Mais cette arrivée peut également constituer le risque de voir, une nouvelle fois, la périurbanisation galoper autour de ce formidable moyen de rallier les grandes villes, en un temps record, tout en profitant des infrastructures qui l'accompagneront.

De nos jours, le rôle du planificateur est de retravailler ces limites floues, de renouveler le milieu urbain et le rendre de nouveau attractif, densifier les centres-villes, et maintenir, ou instaurer un commerce et une agriculture de proximité. Les documents d'urbanisme tentent de protéger les surfaces agricoles, en créant des catégories où l'urbanisation n'est pas autorisée, mais le risque à terme est de figer nos paysages, qui sont pourtant voués à évoluer. Il s'agit de trouver un juste équilibre à l'anthropisation, et des moyens de valoriser les paysages agricoles, de façon à ce qu'ils ne se soient plus menacés par la pression foncière, qu'ils retrouvent une valeur aux yeux des populations. C'est ainsi que l'on peut se poser la question suivante :

**comment préparer un territoire, avec son patrimoine culturel et paysager, à l'arrivée d'un pôle multimodal ?** Quels sont les moyens du paysagiste urbaniste, pour mettre en valeur, rendre visible, les qualités d'un site, potentiellement menacées par l'urbanisation ?

Nous allons ici étudier le cas du territoire Nîmes-Beaucaire, avec dans un premier temps l'étude de sites de gare, des quartiers qui les environnent, et de leur impact sur leur environnement, afin d'identifier les facteurs de réussite ou d'échec de l'intégration d'une gare à son territoire.

Dans un second temps, nous nous attacherons à l'état des lieux du territoire d'étude, qui s'étend de la ville de Nîmes jusqu'à Beaucaire, dans le Gard. A l'issue de ce diagnostic, quatre grandes thématiques vont se dégager, quatre axes à travailler qui permettront, pour l'extérieur, de se différencier, et à l'intérieur, de fédérer.

Enfin, nous allons voir comment ces quatre grands éléments constitutifs de l'identité du territoire, peuvent être traduits en activités qui s'y réfèrent, et modelés, pour apporter une valeur supplémentaire forte et unique. Le cœur de cette proposition étant l'innovation, la valorisation du patrimoine, et l'implication habitante. Nous étudierons les éléments moteurs et les freins, pour la réussite de projets développés à cette échelle, et comparerons avec d'autres cas, pour cibler les facteurs de réussite.

## I. Les principaux défis des quartiers de gare et leur impact sur le paysage

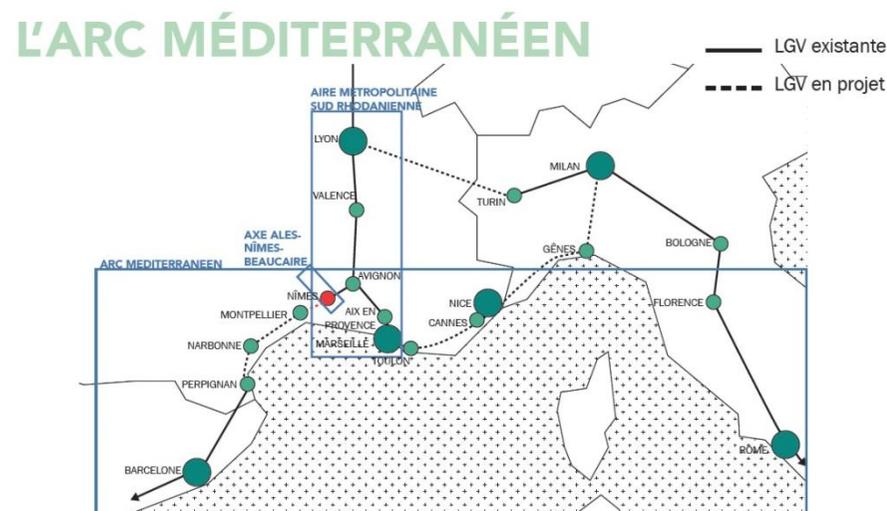
Les gares centrales, au XIXème siècle, étaient originellement en limite de ville, elles ont été progressivement intégrées au tissu urbain, et aujourd'hui se retrouvent en bordure du centre ville. Les quartiers de gare sont généralement alors des quartiers peu dynamiques, industriels, qui seront marginalisés. Au XXème siècle, quand les activités industrielles quittent le centre, et que la SNCF délocalise également ses activités de fret en périphérie, les friches industrielles et ferroviaires se multiplient dans ces quartiers. Les quartiers de gare perdent alors encore en dynamisme, souffrent d'enclavement, du à la coupure physique induite par le réseau ferré, et sont peu à peu délaissés.

La création des lignes à grande vitesse, et leur multiplication, a provoqué l'intensification des processus de réhabilitation des gares, et des quartiers de gare, et donc une augmentation de la capacité des gares. Par la suite, l'arrivée du TGV a permis la diversification des fonctions des gares, et cet essor a contribué à gommer la limite entre la ville, et le monde ferroviaire. Les gares sont devenues des espaces publics, dont les services sont utilisés par les voyageurs mais aussi par le reste de la population locale qui réinvestit alors ces quartiers auparavant délaissés (Mannone, 1997).

### 1) Le Pôle Urbain Multimodal de la gare de Nîmes

Les études de LGV reliant la France à l'Espagne aboutissent en 1989, année à partir de laquelle le projet de créer une nouvelle gare à Nîmes sur la LGV Méditerranée (fig 1), voit le jour. En 1995, il est décidé que le projet prendra place à Manduel, et que la gare actuelle de Nîmes sera rénovée (Nîmes Métropole, 2014). Depuis ces années là, Nîmes Métropole initie des études, pour faire en sorte de créer un projet de territoire, qui accompagnerait le projet de gare, afin de redynamiser la région, et de faire ressortir les qualités du lieu, pour encourager les voyageurs, non plus à traverser le territoire, mais à y rester. Dans cette optique, la gare apparaît comme un catalyseur, un moteur puissant pour le développement. D'un autre côté, la gare peut aussi provoquer une urbanisation sur le modèle des villes, non désirée, hétérogène, soit une spéculation non contrôlée aux abords de la gare, et une dégradation de l'image du territoire.

Figure 1 : La nouvelle gare de Manduel Redessan, maillon de l'arc méditerranéen (BASE, 2014)



Le projet de contournement ferroviaire des villes de Nîmes et de Montpellier, répond à un besoin de désengorger la ligne actuelle reliant les deux villes, de recréer, en réseau à grande vitesse, la jonction entre l'Italie et l'Espagne via la France, et enfin, de favoriser la circulation de trains régionaux de voyageurs sur la ligne historique, en déviant les trains de fret sur le contournement [1].

En 2010, commence l'étude initiée par Nîmes Métropole et Réseau Ferré de France, une étude de prospection économique, de programmation urbaine et de production d'un schéma directeur, pour finalement aboutir au projet de réaliser un pôle urbain multimodal LGV. Ces deux meneurs du projet ont fait appel à la Chambre d'Agriculture du Gard, et à l'Agence d'Urbanisme des Régions Nîmoises et Alésiennes, afin d'inclure la prise en compte de l'état actuel des paysages et de l'activité agricole, dans ce schéma directeur.

A l'issue de ces multiples études, la gare voulue par ses aménageurs, devra, non pas être conçue comme une greffe externe au territoire existant, mais devra valoriser les espaces bâtis, proposer des liaisons renforcées avec les centres des deux villages à proximité, que sont Manduel et Redessan, et prendre appui sur les espaces non bâtis pour construire un projet intégré, en prise avec son territoire (Nîmes métropole, 2014).

Une Zone d'Aménagement Différé a été créée sur la zone où le PUM s'implantera, c'est donc un secteur sur lequel, pour une durée de six ans, Nîmes Métropole a un droit de préemption sur les ventes ou cessions de biens immobiliers. Le PUM est inclus dans un périmètre opérationnel de 25 ha, afin d'assurer la cohérence urbaine, architecturale et fonctionnelle du projet d'ensemble. Mais étant donné que Nîmes Métropole ne conçoit pas l'arrivée d'une gare, sans un accompagnement au niveau du territoire, celle-ci a incité la formation d'équipes pluridisciplinaires (urbanistes et paysagistes), pour concevoir un projet de territoire associé, qui lui ne dispose pas de limites fixes, s'étendant depuis Nîmes jusqu'à Beaucaire.

## 2) Les défis des quartiers de gare

Pour identifier les facteurs qui vont permettre à une gare de réussir son insertion dans le territoire, l'étude de plusieurs projets de gare, dont la situation se rapproche de celle de la future gare Manduel-Redessan, construites récemment nous sera utile. Pendant une phase préliminaire à notre travail, une étude comparative a été réalisée, analysant cinq projets urbains avec une gare TGV au centre du projet, pour identifier les facteurs de réussite ou d'échec de leur implantation dans le territoire. Ces cinq cas ont été retenus selon trois critères : la localisation en proche périphérie de la ville (de 5 à 15km), une agglomération voisine de taille comparable, et une connexion existante au réseau ferré classique (Egis et al., 2012).

- Depuis 2001, la gare de Valence, à l'intersection de la LGV Méditerranée et de la ligne en provenance des Alpes, est devenue la gare principale de l'agglomération. Celle-ci aura réussi son pari, en désengorgeant la gare historique au centre ville, qui accueille principalement les trains régionaux. Cette réussite est due notamment au réseau TER créé entre les deux gares, qui rééquilibre la situation, et permet un transit efficace entre celles-ci (Facchinetti-Mannone V., 2011). Concernant le tertiaire, il a connu un début de développement timide pour finalement aujourd'hui décoller, mais l'insertion territoriale est toujours remise en question, dépendante du bon fonctionnement des autres modes de transport en commun (Egis et al., 2012).

- Implantée en 2007, la gare de Reims a su répondre à la demande de foncier pour le tertiaire, accueillant des activités complémentaires à celles présentes en centre ville. Dans ce cas aussi, une connexion à la gare centrale historique a été menée, assurant correspondance entre TGV et TER dans la région, vite appropriée par de nombreux usagers (Facchinetti-Manonne V., 2011).
- La gare d'Avignon, livrée en 2001, avait pour objectif d'accueillir un pôle de développement économique et urbain pour le Grand Avignon. Pour autant, la liaison entre les deux gares n'a pas été prévue, et s'effectue toujours par navettes, rares, et peu empruntées. Ainsi le développement économique est quasi nul autour de la gare, celle-ci ne jouant que le rôle d'entrée et de sortie. Le développement urbain n'a pas été plus réussi, sans proximité immédiate, et la présence écrasante et isolante de masses de parkings, doublés du phénomène de stationnement sauvage. Le tertiaire a néanmoins réussi à prospérer en tirant parti de sa proximité à la gare (Egis et al., 2012).
- Autour de la gare de Besançon s'est également développé un quartier tertiaire, répondant à la demande de foncier, et le reliant au centre ville via la gare et ses TER. Ce pôle a été volontairement isolé du tissu urbain existant, afin de privilégier un développement multipolaire, l'isolement permis par une ceinture boisée, l'accent ayant été mis sur la valorisation de l'environnement, et sur la limitation de la périurbanisation (Egis et al., 2012).
- La gare de Belfort-Montbéliard a été pensée à l'intersection des deux villes pour offrir des services communs à celles-ci, comme un pôle central d'une plus grande agglomération qui contiendrait les deux villes. La nouvelle gare, livrée en 2011, permet de délivrer les gares centrales du flux de TGV, concentré sur cette nouvelle gare. Les TER assurent les liaisons, du tertiaire se met en place, à modérer avec l'apparente absence de coordination entre les villes de Belfort et de Montbéliard (Facchinetti-Manonne V., 2011).

Il est possible de tirer plusieurs leçons de ces quelques exemples. La première, issue de la gare de l'exemple de Belfort-Montbéliard, prouve qu'il est nécessaire d'avoir un aménageur décidé (les groupements de commandes donnant parfois lieu à des désaccords, qui, s'ils ne sont pas réglés, mettent en péril le projet), et ayant les connaissances techniques pour mener à bien l'intégration de la gare à son environnement. Il est crucial que les différents acteurs, les villes, les communautés de communes, la région, se retrouvent sur les mêmes objectifs, et aient les mêmes ambitions pour porter le projet. Ce sera l'aménageur qui rendra possible non seulement l'émergence, mais aussi la diffusion d'une nouvelle image pour la région. Les exemples positifs de Valence, Reims et Besançon, ainsi que l'exemple négatif d'Avignon, nous enseignent que la liaison de la nouvelle gare au réseau ferré existant des villes avoisinantes, est une des conditions de réussite du développement d'un véritable quartier de gare, ancré dans son environnement, attractif et rayonnant. L'ajout d'un système de transport supplémentaire type tram-train, ou tramway a été jugé plutôt bénéfique par rapport à l'utilisation de navettes pour rallier le centre ville. Ce type de transport gagne en efficacité, et reste plus lisible pour l'utilisateur.

Dans tous nos exemples, l'arrivée d'une gare semble être un terreau fertile pour le tertiaire, libéré du coût du foncier trop élevé en ville. A Reims, une attention a été portée pour favoriser l'implantation de tertiaire complémentaire de celui présent dans la métropole. Ce développement du tertiaire paraît être le secteur à surveiller concernant l'étalement urbain, et la problématique agricole. La gare de Besançon prouve qu'en maîtrisant les aménagements, et grâce à des préconisations, il est possible de maintenir une trame verte intacte, malgré la pression foncière.

L'emplacement des gares se doit donc d'être bien réfléchi et bien coordonné dès le début, afin de réussir leur implantation dans une région. La création d'infrastructures et de réseaux pour la connecter aux différents réseaux existants est certes nécessaire, mais son ampleur doit être mesurée, car toute création de réseau de transport implique de plus ou moins fortes répercussions sur le paysage, et sur le cadre de vie des villages voisins.

### **3) L'impact paysager des gares et des LGV**

Suite au développement de l'usage ferroviaire, les paysages se sont vus modifiés, découpés par l'arrivée des rails, et plus encore des gares, qui ont entraîné, avec l'aide du développement de l'automobile, les reports modaux, la métropolisation, et le développement des territoires. Malgré l'ampleur grandissante du développement ferroviaire, et donc de son impact sur nos territoires, les acteurs politiques des années 80 valident l'idée que le train constitue un outil essentiel d'aménagement du territoire. La grande vitesse ferroviaire leur apparaît comme le vecteur d'un rayonnement du territoire, et d'un attrait des ressources économiques, culturelles, financières et humaines. Avec cette infrastructure viendraient se greffer des activités tertiaires, donc de l'emploi, des étudiants, des centres de recherche, du tourisme, une image et une notoriété. Les voies ferrées permettraient également de réduire le trafic routier de marchandises, très polluant, soit autant d'arguments en faveur du développement ferroviaire (Setec Organisation, 2006).

La prise en compte des aspects d'intégration paysagère des ouvrages ferroviaires est désormais devenue plus importante, les paysagistes sont plus fréquemment sollicités, et sont missionnés pour aménager les abords des voies, et les dispositifs antibruit, mis au point par RFF. En effet, la qualité de vie des habitants à proximité des lignes et des gare s'étant dégradée, à cause des diverses nuisances provoquées par le passage de trains, RFF préconise aujourd'hui trois types d'intervention selon l'emprise disponible pour effectuer les travaux : l'écran antibruit, soit un mur de 10 mètres de haut construit entre les propriétés et la voie ferrée, la protection par buttes de terre, ou merlons, ou encore l'installation de double vitrage et d'isolation murale et de la toiture quand la distance séparant la propriété n'est pas suffisante pour effectuer des travaux. [2]

Le passage de trains implique donc une réelle nuisance sonore, qui dépasse parfois les seuils autorisés. Et le passage des voies classiques, aux LGV impliquent également des circulations de nuit, une augmentation de la vitesse des trains, donc une augmentation de la fréquentation sur les voies, et des décibels produits. L'exemple de la LGV Bordeaux-Tours montre que le dispositif antibruit n'est pas systématiquement mis en place, en effet, les trains dépasseront le seuil de 84 décibels, que la loi impose de ne pas dépasser (un train circulant à 300 km/h peut produire jusqu'à 110 décibels), et les distances d'expropriation sont limitées à 35 m, alors que pour la voie LGV du Sud Est, la distance d'expropriation montait jusqu'à 300 m. [3] Dans

ces situations, les élus locaux sont en première ligne pour défendre les intérêts de leurs habitants, les entrepreneurs privés n'étant pas sommés de devoir respecter une distance très étendue, ne prenant en tout cas pas compte les nuisances sonores et visuelles, entre les voies et les habitations.

L'OMS a rédigé un rapport donnant les lignes directrices pour la lutte contre le bruit ambiant, et ses recommandations sont bien plus sévères que la réglementation actuelle française, et donc bien plus sévères sur des infrastructures comme la LGV. Or RFF ne se réfère que très strictement à ce que la réglementation française impose, sans faire état de l'évolution prévisible de la réglementation européenne, ou des recommandations d'organismes comme l'OMS, et donc du rapport du bruit avec la santé (Pralat, 2005).

Dans un autre cas, celui de la ligne LGV PACA, un débat public a été organisé afin de répondre aux préoccupations des habitants, dont certaines concernaient la nature des nuisances sonores et visuelles qu'apportera l'arrivée d'une ligne LGV, et d'une gare. RFF a reconnu que le cadre de vie des riverains d'une gare ou d'une ligne pourrait être détérioré à cause du passage de trains, mais aussi par la modification de la qualité visuelle des paysages. Pour cette détérioration programmée, RFF prévoit de faire intervenir des paysagistes afin de produire un schéma directeur, en amont, et accompagner les ouvrages ferrés d'un aménagement paysager susceptibles d'atténuer l'impact visuel et sonore de ceux-ci. [4]

Pour revenir au cas du passage en LGV de la ligne Bordeaux-Tours, une étude, commandée par RFF a été commandée pour identifier l'impact sur le paysage, des travaux de déblais-remblais, nécessaires pour réaliser cette transition. Cette étude s'accompagne de mesures de réductions, et de mesures compensatoires, censées adoucir l'implantation des voies du point de vue visuel et sonore (fig 2). Les mesures proposées couvrent aussi tous les aspects du paysage potentiellement mis en danger. Pour les eaux superficielles : protection des berges pendant la phase travaux, plantation d'arbustes pour limiter l'érosion des berges ; pour les espaces boisés : repérer les sites à fortes sensibilité paysagère, reconstituer des lisières boisées, plantation d'arbres à partir d'essences rustiques ou locales, pour protéger secteurs fragiles d'un potentiel fractionnement, ou utilisation de viaduc pour faire circuler les trains et minimiser l'emprise des voies ferrées, et donc le défrichement associé (Réseau Ferré de France, 2009).



Figure 2 : Restructuration écologique des berges d'un plan d'eau après travaux (Troll, 2006)

Concernant la nouvelle gare de Nîmes, le paysage n'est pas considéré comme un unique panorama, plaçant alors le spectateur dans une position de maîtrise du territoire, mais bien comme une œuvre collective, modelée par l'homme, de façon à mettre en lumière ses qualités. Ainsi dans le programme fonctionnel du dialogue compétitif auquel participe l'agence BASE, il a été demandé à ce qu'«une attention toute particulière soit portée sur la manière dont le projet superposera sa nouvelle empreinte aux traces existantes ainsi que par son inscription dans les caractéristiques

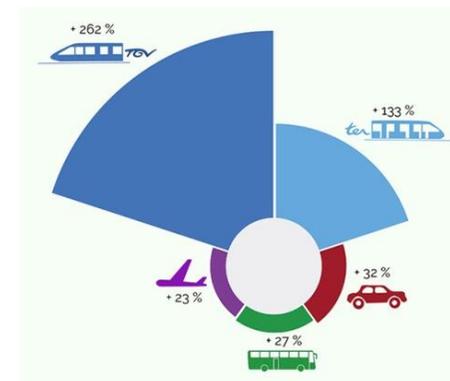
morphologiques, hydrauliques, climatiques, agricoles, environnementales, biodiversité, et urbaines du site». L'accent est placé sur l'importance de révéler les qualités du site que l'on ne voit actuellement pas, de véhiculer une image qui se retranscrit fidèlement l'esprit, l'identité de la région, ou l'art de vivre « entre Provence et Roussillon » (Nîmes Métropole, 2014).

#### 4) Les projets de LGV en France

Comme le montre la variété d'exemples vus précédemment, les projets de LGV se multiplient en France. RFF prévoit pour l'année 2017 la construction de 800 km de voies ferrées, dont 700 km de lignes à grande vitesse, et 100 km de raccordements au réseau existant. Ces grands travaux, RFF les justifie par une augmentation du nombre de voyageurs avec les années, et une nécessité de rénover les lignes. Les nouvelles lignes grandes vitesses permettront, un gain en performance pour les voyageurs, avec la réduction des trajets, et donc la circulation de plus de trains sur une même journée, et le désengorgement des lignes classiques, qui libérera de la capacité pour les trains régionaux.

Depuis 1990, d'après les chiffres donnés par le SOeS, les trajets en train, en 2000, ont été multipliés par 3.6, et par 2.3 pour les TER (fig 3). Une plus grande fréquence des trains paraît justifiée par rapport aux besoins des voyageurs. [5]

Figure 3 : L'évolution sur 10 ans des moyens de transports pour un français. (Faire Territoire, 2014)



De nombreuses associations ont vu le jour avec la multiplication des projets de LGV, avec les mêmes peurs, celles de voir leur environnement envahi par des nuisances sonores et visuelles, et de voir la biodiversité de leur environnement amputée par les lourds travaux de déblai et de remblai. Leur principal argument est que ce projet de constructions de nouvelles voies ne s'adapte pas aux nouveaux enjeux de développement durable, les gains en durée de voyage, jugés bien maigres par rapport à l'impact sur le cadre de vie des riverains que cela impliquerait. Dans les faits, RFF apparaît comme très peu ouvert aux demandes d'évitement, et les concessionnaires peinent parfois à trouver des mesures compensatoires, pourtant imposées par la loi. Les démarches de concertation arrivent souvent trop tard, et les options offertes ne laissent que peu d'alternatives acceptables pour les riverains. Concernant le projet Limoges-Poitiers, l'association Vienne Nature a estimé que « le cahier des charges d'une ligne à 320 km/h est incompatible, quel que soit le tracé, avec la sauvegarde du cadre de vie, des milieux naturels et du potentiel agricole entre Limoges et Poitiers. Vienne Nature récuse une prétendue « concertation » qui n'a offert de choix qu'entre des variantes détruisant soit les milieux naturels soit l'habitat humain. ». [6]

Pour conclure sur le cas Nîmois, d'après les comparaisons réalisées avec d'autres gares implantées récemment, il est important que pour que la gare offre plus de fonctionnalités que celle d'être une entrée et une sortie sur le territoire, il est bénéfique de créer un vrai pôle d'échange, relié au réseau existant. Il est important pour éviter le phénomène de marginalisation de la gare, qu'elle soit conçue avec des usages supplémentaires, et complémentaires de ceux offerts par les villes auxquelles elle se greffe. Enfin, ce sont les alentours qui méritent une attention toute particulière, pour

fondre la gare dans son environnement, d'abord via un travail paysager des abords des gares et des lignes TGV, traité par une autre équipe que la notre, et plus globalement, via une valorisation du territoire dans son entier, de son patrimoine, afin de conforter sa place, face à une spéculation foncière menaçante.

## II. Le territoire Nîmois, soumis à de fortes concurrences, une image floue

Nous allons, au cours de cette partie, étudier de plus près le territoire dans lequel le futur pôle multimodal va s'inscrire, afin d'en relever les qualités, et les dysfonctionnements. Nous allons essayer de voir quelle image le territoire renvoie, et d'identifier les points clés, existants, porteurs de l'identité du territoire, qui permettraient d'améliorer cette image.

### 1) Un patrimoine culturel et paysager fort, peu exploité

Nîmes, ancienne ville romaine connue sous le nom de Nemausus, est située entre Rhône et Méditerranée, sur le trajet qui relie Rome à l'Espagne, sur l'antique Via Domitia, la plus ancienne voie construite en France. La ville a de tout temps joué le rôle de grand carrefour, l'axe rhodanien Nord-Sud, l'axe méditerranéen Est-Ouest, et la voie cévenole convergeant au niveau de la région nîmoise. Cette place stratégique a mis Nîmes dans une

situation de confluence, dès le II<sup>e</sup> siècle avant J.C.. Aujourd'hui, une nouvelle gare TGV vient faire son apparition à proximité de Nîmes, opportunité pour la ville, de prendre sa place en tant que métropole dans l'hinterland Marseille - Montpellier.

Les traces romaines sur le paysage de la région, et dans les cœurs de ville sont toujours présentes. L'antique Nemausus, tête de pont vers l'Espagne et l'Italie, obtient de Rome le droit de cité et des institutions calquées sur celle de la métropole. Elle connaît une activité prospère, si bien qu'elle forge sa propre monnaie, et devient favorite d'Auguste et d'Agrippa qui l'ornent de nombreux monuments. « Nulle part en France, l'empreinte romaine n'apparaît mieux qu'à Nîmes et dans ses environs » (fig 4) (Encyclopaedia Universalis, 1990).

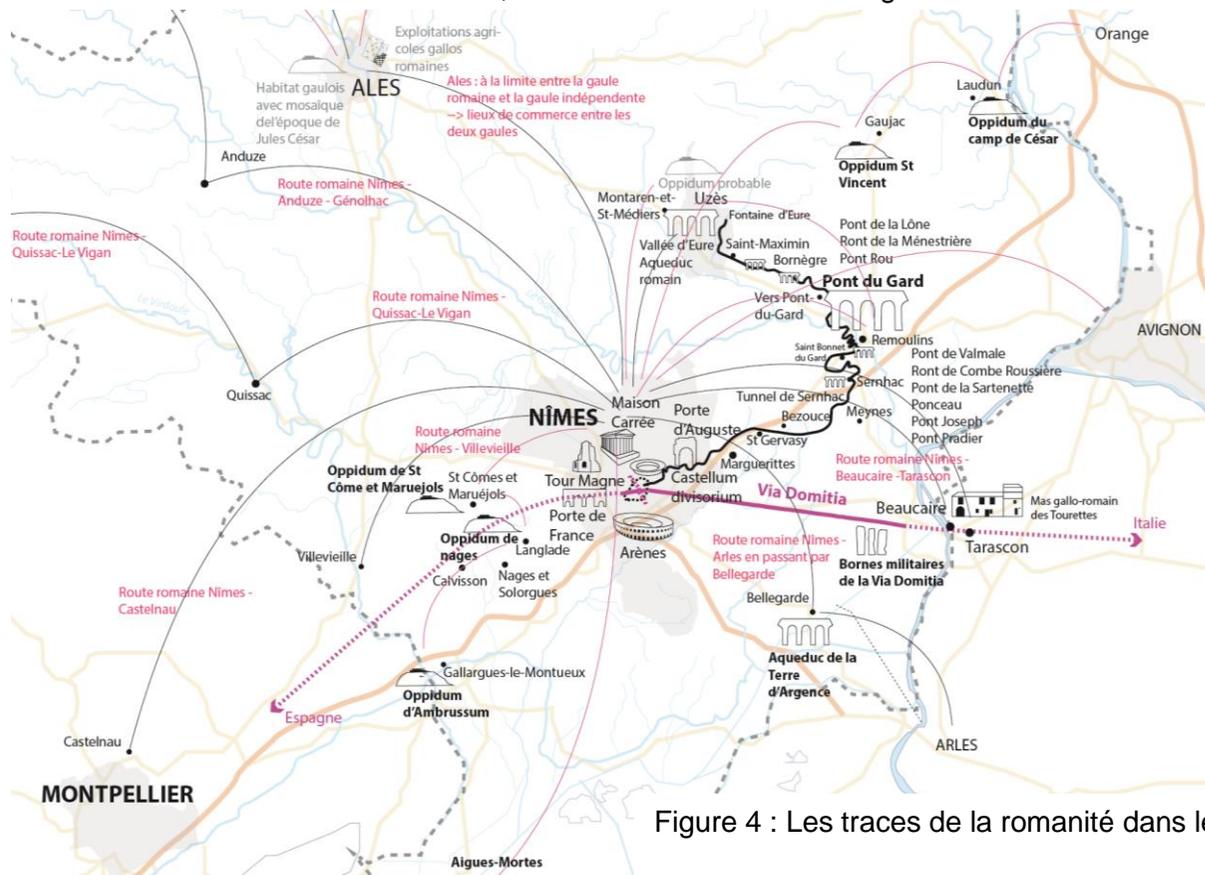


Figure 4 : Les traces de la romanité dans le Gard mis en réseau avec Nîmes (BASE, 2014)

La Via Domitia relie les villes du littoral méditerranéen, et nous avons choisi de travailler l'axe Nîmes Beaucaire, car celui-ci dispose d'un attrait scénographique particulier, par la diversité des paysages traversés, et l'organisation, historique, des villages le long de cette voie, offre un patrimoine au potentiel élevé. En effet, on peut retrouver, au fil de la Via Domitia entre Nîmes et Beaucaire, des vestiges d'oppida, implantés sur des petites buttes, ou également, des bornes militaires romaines, originellement plantées tous les mille pas (soit tous les 1481,5 m).

Ce patrimoine est aujourd'hui riche d'un développement touristique, Nîmes a d'ailleurs axé son tourisme sur la romanité, avec ses monuments historiques empreints de l'antiquité : les arènes de Nîmes, le Pont du Gard, la Maison Carrée, la porte Auguste, ou encore le prochain musée de la romanité à venir. Les villages qui s'égrainent sur la Via Domitia entre Nîmes et Beaucaire, Rodilhan, Manduel, Redessan ou Joncquières-St-Vincent, constituent tous des témoins de cette époque antique, et ont entretenu les mêmes traditions, taurines notamment, avec la présence d'arènes dans chaque village. Les événements associés créent un tourisme ponctuel, folklorique, le temps d'un week-end (Atelier Territoires et Paysages, 2006).

Ainsi, le territoire, pourtant riche de multiples paysages, développe une image touristique essentiellement portée par les sites romains, concentrés dans la ville de Nîmes, au détriment du patrimoine paysager présent. En effet, le territoire dispose d'espaces naturels, certains classés zone Natura 2000, et ceux-ci sont peu valorisés, alors qu'ils pourraient constituer un attrait supplémentaire pour la ville de Nîmes, et offrir des espaces de nature protégés, à la toute proximité urbaine. La forte présence de l'eau sur toute la région, est une caractéristique régionale, elle induit la présence de ripisylves, miniatures forêts-galeries, corridors écologiques, et refuges pour la faune, notamment les espèces migratoires. Et les services écologiques en découlant sont multiples, comme la limitation de l'eutrophisation des eaux.

Les principaux cours d'eau que l'on rencontre sur le territoire sont le Vistre et le Buffalon, impliquant divers milieux, mais qui, avec la pollution et la dégradation des berges, sont menacés. Aujourd'hui, cependant, un syndicat existe pour réhabiliter les berges du Vistre, et du Buffalon (fig 6), et entretenir la ripisylve. Le petit patrimoine bâti des campagnes, reflétant certains types de paysages (les structures de mas par exemple), font également de plus en plus l'objet de réhabilitations, témoignant d'un certain regain d'intérêt pour des habitats plus porteurs d'histoire (fig 5).



Figure 5 et 6 : *En haut*, deux mas isolés, ceints de bosquets (GoogleMaps, 2014). *En bas*, renaturation du Buffalon (Gronvold, 2004)

Nîmes, ville méditerranéenne, a donc une culture, mais aussi un climat, méditerranéens, étés secs et chauds, automnes pluvieux et hivers doux. Son développement a suivi les contraintes naturelles qui lui ont été imposées, au Nord Ouest, son développement s'est trouvé limité par les reliefs de la

Garrigue. La ville s'est étendue comme un amphithéâtre orienté vers la plaine maraîchère du Vistre, au Sud Est. Cette zone a très vite été conquise par les grands ensembles, et qui a recueilli l'essentiel de l'infrastructure moderne (chemin de fer, autoroute...). Cette expansion vers le Sud Est a trouvé une limite, encore une fois naturelle, de par la présence du ruisseau du Buffalon, qui induit un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) à ses abords, contraignant l'urbanisation. Le vent a également modelé le territoire, le Mistral, vent dominant Nord, a influé sur l'organisation du parcellaire, bâti comme non bâti, bien visible depuis le ciel, avec l'implantation des haies bocagères et des propriétés sur l'axe Est-Ouest (Atelier Territoires et Paysages, 2006).

Ce territoire dispose de multiples indicateurs, bâtis (vestiges romains, bâti vernaculaire, arènes...), comme non bâtis (haies bocagères, art de vivre méditerranéen, culture taurine...) qui traduisent l'identité du territoire. L'état des lieux réalisé nous indique que ces marqueurs ne sont cependant pas très visibles de l'extérieur. Le paysage a subi de profondes modifications, via la transformation des techniques agricoles, qui ont altéré et joué un rôle dans la perte partielle de caractère du paysage. Il est nécessaire aujourd'hui de revaloriser ce patrimoine, et de le redécouvrir.

## 2) Une agriculture et des paysages diversifiés qui ne bénéficient pas de reconnaissance

Les haies brise vent ont façonné le paysage, et malgré le passage aux grandes cultures en France, suite au remembrement effectué dans les années 70-80, et la création en conséquence de campagnes constituées d'openfields, cette région Nîmoise a su conserver sa structure bocagère. Les raisons ne sont pas purement affectives, mais pratiques, les haies servent d'efficaces protections contre le vent et les intempéries (le Mistral a permis à ce territoire d'être un des meilleurs terroirs d'Europe pour les pêcheurs et abricotiers). La région s'est dotée d'un réseau de multiples canaux, et a su conserver sa tradition agricole, de production d'olives et de vins, même si les cultures de céréales sont très présentes sur le territoire (Atelier Territoires et Paysages, 2006).

La zone d'étude traverse de multiples paysages agricoles, à la limite Sud on y trouve la vallée fertile de la Vistrenque, et le plateau des Costières. Sur ce plateau on trouve naturellement de la vigne, avec les vins d'appellation : Costières de Nîmes, qui n'ont intégré le rang de vin AOC qu'en 1986. Ce vin, reconnu depuis le Moyen Age, est issu d'une vigne qui pousse sur un sol caillouteux.

En poursuivant vers le Sud-Est, on atteint la « petite Camargue » avec ses salines et rizières, jusqu'à rejoindre le Rhône, qui, au niveau de Beaucaire, dispose d'une large envergure, et offre des paysages presque maritimes, son delta à une vingtaine de kilomètres de là. Au Nord on retrouve le paysage aride et calcaire de la Garrigue, et en continuant au Nord on atteint la chaîne montagneuse des Cévennes. Le Pic Saint Loup est à l'Ouest, sur la terre héraultaise, alors qu'à l'Est c'est le Mont Ventoux, et les montagnes du Lubéron, qui se dessinent au loin.



Figure 7 : Les différents paysages rencontrés, de Nîmes à Beaucaire (BASE, 2014)

Le territoire Nîmois est donc entouré de multiples paysages tous aussi variés (fig 7), et cette richesse pourrait être un atout, Nîmes se situant à la confluence de toutes ces entités, mais actuellement, Nîmes reste un lieu de passage, qui ne parvient pas à tirer son épingle du jeu, face à l'écrasante popularité des régions voisines.

La diversité des cultures et des sols, avec leurs couleurs multiples : calcaire blanc, cailloutis rougeâtres, etc, constitue une réelle richesse paysagère. La variété des sols influe sur les typologies de bâtis observables. Le bâti traditionnel étant réalisé à partir des pierres locales, on retrouve divers bâtis agricoles, tous organisés en mas, typologiques de la région, encore très visibles aujourd'hui et encore présents dans la toponymie.

### **a) La plaine des Costières**

Les Costières se caractérisent par un réseau hydrographique peu étendu et assez modéré, le Vistre apparait peu, la ripisylve disparaît sur cette zone, les rivières sont canalisées. Ce sont les nappes souterraines de la Vistrenque qui permettent d'alimenter les Costières, avec son sol caillouteux très drainant. La présence de ces nombreux canaux, originellement pensés pour renforcer la compétitivité de l'arboriculture, devient maintenant un atout en termes de productivité pour la viticulture. Le plateau accueille donc également une forte proportion d'agriculture fruitière réputée : pêches, abricots, cerises. La viticulture, pourtant labellisée AOC pour une partie, peine à se démarquer par son image de marque, souvent assimilée au vignoble languedocien, ou réduite au vignoble du Rhône. Les domaines présents sur le territoire présentent pourtant de grandes qualités paysagères et architecturales, car ils ont su garder un caractère soigné, présentant une cohérence entre le bâti, sous forme de château ou de mas, et le parcellaire cultivé, s'associant et créant un ensemble de qualité, qui devrait marquer les esprits (Atelier Territoires et Paysages, 2006).

### **b) La vallée fertile du Vistre et sa ripisylve**

La vallée du Vistre, à la toute proximité de Nîmes, dispose d'un sol riche en alluvions, un sol plutôt hydromorphe, favorisant naturellement la culture d'annuelles, avec une forte présence de maraichage et de céréaliculture. C'est à la lisière entre la ville de Nîmes et de la vallée du Vistre qu'on trouve de grandes parcelles dédiées aux jardins familiaux, l'entre-deux entre la ville et la campagne.

### **c) Le bocage Nîmois**

A la proximité Est du plateau des Costières, on retrouve la structure orthonormée, orientée Est Ouest que constituent les haies de cyprès ou de peupliers, protectrices des cultures qu'elles renferment. Les cyprès sont des marqueurs du paysage méditerranéen, et le bocage met en valeur l'agriculture présente en son sein, en créant des espaces abrités, qui créent le mystère, et qui abritent aussi bien de l'arboriculture fruitière que de la viticulture. Chaque alignement vient rompre la monotonie de la plaine, et on retrouve ponctuellement, des bosquets d'arbres (pins parasols, cyprès de Provence, platanes), ou des alignements, qui soulignent la présence des domaines dans le paysage.

#### **d) Les villages jumeaux : Manduel et Redessan**

Manduel et Redessan se sont développés le long de la départementale, les deux villages sont très proches et partagent de nombreuses infrastructures. Malgré cette proximité, ceux-ci restent à distance, séparés par la circulation automobile soutenue de la D999 qui les sépare. A la périphérie des deux villages, on observe une limite nette et franche entre l'habitat pavillonnaire, issu d'une urbanisation récente, et l'agriculture de plein champ. Cette agriculture est menacée par l'avancée des lotissements, et où l'on trouve beaucoup de terres anciennement agricoles, désormais non cultivées, en attente d'une éventuelle opération immobilière. La lisière de ces deux villages est l'exemple même du phénomène de l'uniformisation des entrées de villages, de leurs périphéries, qui ne reflètent plus la typicité du village auquel elles appartiennent.

#### **e) Beaucaire, la résurgence du maritime**

Beaucaire, ville portuaire, dispose de nombreuses marinas, non loin du delta du Rhône, et offre une ambiance maritime. Elle apparaît comme une ville dynamique dans le territoire, grâce notamment à son tourisme porté par la proximité du Rhône. Accrochée à ces ultimes reliefs qui la mettent hors d'eau, au bord du Rhône, sur le trajet de la Via Domitia, Beaucaire a également profité du passage des romains et de leurs actions, et notamment du bâti qui leur a survécu. Au XI<sup>e</sup> siècle, la ville change de nom, en " Bel-caïre " latinisé en Bellicardium : beau carré de pierre, par rapport à la qualité des pierres de taille tirées des carrières.

#### **f) La forêt domaniale de Beaucaire et la voie de Compostelle**

Aux abords de Beaucaire, on peut trouver plusieurs pans de forêts domaniales, dont la plus grande partie se situe au Nord de la ville, et qui s'étend sur des collines calcaires, que les ermites puis les moines de Beaucaire, avaient creusés pour y bâtir un monastère troglodytique, devenu aujourd'hui l'abbaye de Saint Roman. A travers la forêt, le chemin de Compostelle se fraye un chemin dans la Garrigue, et au dessus du Rhône, pour atteindre l'abbaye qui offre un panorama sur la Provence et les vestiges d'un monument ancien et original.

L'agriculture est donc la vocation majeure du territoire, et donne au paysage un caractère rural marqué, spécifique. La diversité, l'alternance, des cultures, vont permettre au paysage de se diversifier, avec des changements de rythmes et de teintes, et les haies jouent un rôle important dans ce processus (fig 8). Cette diversité s'est produite suite aux travaux sur l'irrigation initiés par la compagnie du Bas-Rhône Languedoc, qui ont permis le développement d'une agriculture mixte, avec l'arrivée du maraichage, des vergers, et des grandes cultures, plus compétitives, créant une inversion du paysage, qui est passé d'un paysage de cultures sèches (vignes et oliviers) au paysage décrit précédemment, bénéficiant d'un système d'irrigation efficace (Atelier Territoires et Paysages, 2006).

En revanche, cette transition a encouragé la simplification des cultures, avec une suppression des haies, ou un manque d'entretien, la disparition en conséquence de corridors écologiques.

On observe tout de même de nombreuses friches sur le territoire, marqueurs d'une agriculture en crise, et impactant le paysage, et l'image qui s'en dégage, tout particulièrement en bord de route. Leur présence apporte malgré tout une augmentation de la biodiversité, et de nouveaux abris pour celle-ci, en particulier pour l'Outarde canepetière, oiseau protégé par une ZPS.

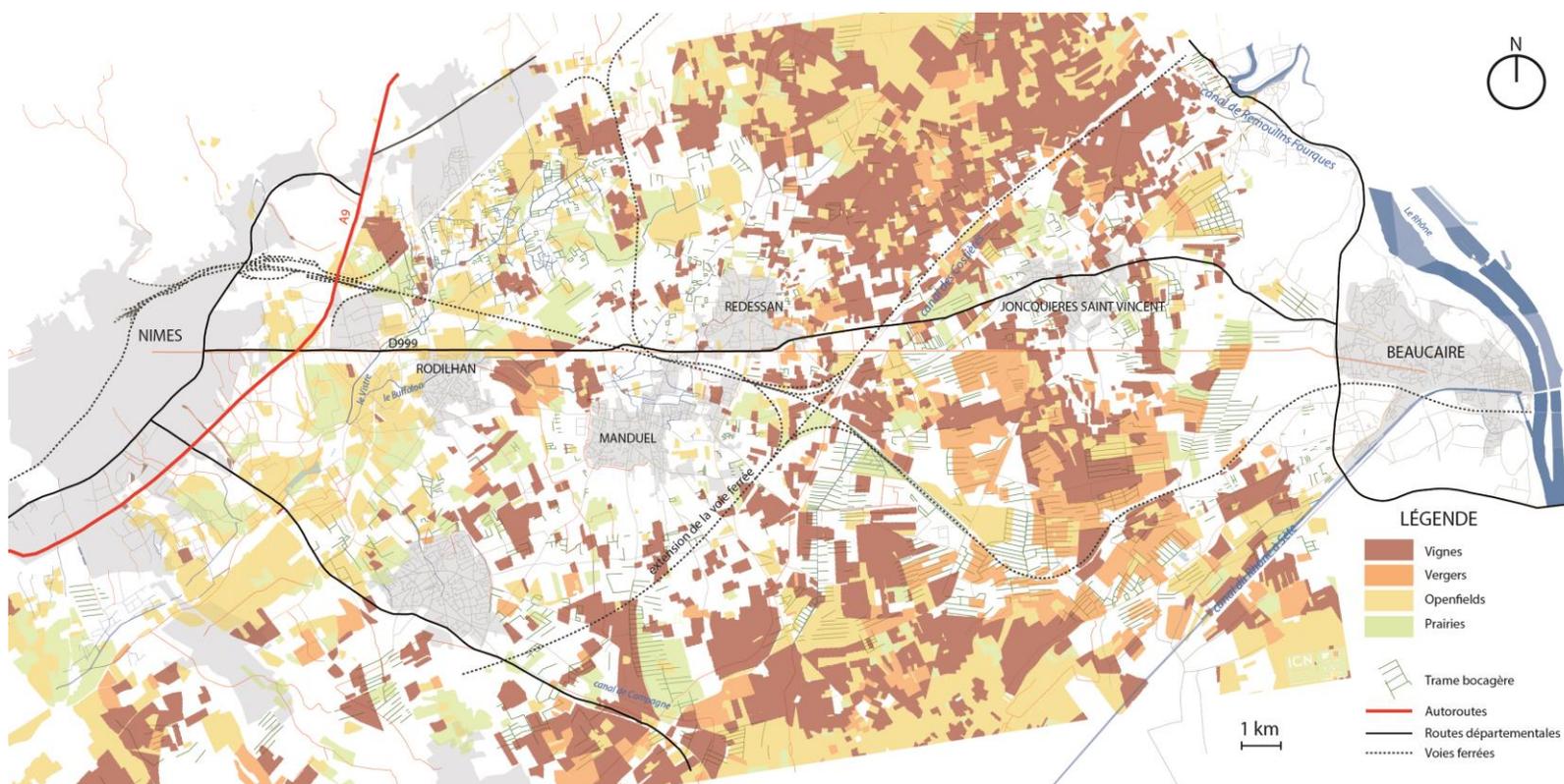


Figure 8 : L'occupation mixte des sols sur le territoire Nîmes-Beaucaire (BASE, 2014)

### 3) Des villes peu connectées, et un réseau routier qui paradoxalement isolent

Pendant les années 70, la ville de Nîmes n'a pas échappé à une expansion rapide, parfois brutale, peu réfléchie, elle s'est alors étendue le long des axes routiers, jusqu'aux villages périphériques, si bien que les terres agricoles, et les espaces naturels se sont vus progressivement reculer. La trame

autour de Nîmes n'a plus rien à voir avec la trame serrée, groupée, du centre ville ancien, le pourtour de la ville s'est relâché, offrant la même périphérie que les autres villes et villages urbanisés à cette époque (fig 9). Ainsi, les villes comme Milhaud, ou Caissargues, sont devenues des satellites urbains de Nîmes, absorbés par la métropole. En dehors des villages, on peut retrouver, ponctuellement, un bâti reflétant l'identité, l'histoire du territoire, sous la forme de mas ou de châteaux, parfois réhabilités, parfois tombant en ruines, et avec leurs activités agricoles plus ou moins conservées.

Actuellement, Nîmes a été sous le coup de trois grands phénomènes de développement urbain, dans un premier temps, la ville connaît donc une forte périurbanisation, elle s'étale sur trois couronnes, avec un habitat de moins en moins dense vers l'extérieur. Le deuxième phénomène est le renouvellement urbain du centre ville, suite à cette expansion mal maîtrisée, la ville est en quête d'espace, finalement contrainte par le PPRI, elle travaille à se développer sur elle-même. Enfin, le territoire subit une ségrégation spatiale du territoire, avec l'augmentation du foncier (les prix ont doublés en dix ans), et l'arrivée de populations extérieures capables de payer les loyers élevés (Nîmes Métropole, 2014).

Ainsi, dans les villages traversés par la Via Domitia, le même scénario s'y est joué, et sont structurés de la même façon : un cœur de ville ancien, avec un bâti dense et de faible hauteur, des rues étroites, des arènes, et des clochers, des châteaux d'eau qui créent des repères visuels depuis l'extérieur. Les lotissements, et zones d'activités qui se sont greffés sur le pourtour des villes participent au morcellement des terres agricoles, gomme l'identité des villages, et créent des entrées de villages banales, qui pourtant devraient être vectrices de l'identité du lieu.

Les villages se transforment en villes, la limite entre les anciens villages n'est plus perceptible, à cause de l'étalement urbain, le long des voies de circulation, brouillé par l'utilisation d'une architecture répétitive, à croissance concentrique, noyant le cœur urbain, qui peine à véhiculer une image cohérente. En quarante ans, de 1960 à 2000, le développement de la ville de Manduel a explosé, en passant de 1500 habitants à 6000 habitants (Atelier Territoires et Paysages, 2006).

Cette croissance et cet étalement comportent des risques, pour l'agriculture comme nous l'avons déjà vu, mais la fusion des espaces urbains est préoccupante car elle contribue à faire fondre les entités urbaines les unes aux autres, créant un processus de conurbation où les rythmes paysagers disparaissent, et se crée une urbanisation qui ne dégage aucune particularité, anonyme, trop lisse, et qui fait table rase de toute l'histoire des lieux. On obtient donc des franges de villes, ou dans les cas extrêmes des franges entre les villes, des espaces ni urbains, ni agricoles, ni naturels, une chimère, qui brouille le contact autrefois net entre ville et campagne.



Figure 9 : La densité du centre-ville de Nîmes face aux zones industrielles et pavillons de la périphérie (GoogleMaps, 2014)

La multiplication des modes de circulation, et donc des infrastructures qui les portent, et le développement qu'ils ont connus, et connaissent encore aujourd'hui, ont un rôle important à jouer dans la perte de cohérence du développement des villes, et de l'image qu'elles renvoient. En effet, nous l'avons vu, l'étalement urbain incontrôlé des années 70 s'est dilaté le long des axes de circulations, le long des axes routiers, autour des gares, etc. Paradoxalement, la multiplication des possibilités de transports et des axes de communications a entraîné le cloisonnement des espaces, qui se sont découpés, fracturés, et isolés, avec le passage brutal de ces infrastructures. Nos voies de circulation constituent désormais une des ossatures du paysage de par l'importance qu'elles ont pris, et vont isoler, constituer des obstacles à la fréquentation, aussi bien humaine et animale.

La végétation est également impactée par la recrudescence des voies de communication, elle est fragilisée par les coupures que lui imposent les voies ferrées ou routières. L'urbanisation a longtemps impliqué une déforestation, et les espaces naturels qui autrefois étaient continus, sont maintenant présents sous formes de poches sur le territoire, en « timbre-poste ». Ainsi, c'est par ponctuations que le milieu naturel transparait, sous forme de bosquets, d'îlots boisés, de chênaies et pinèdes, et encore parfois par quelques linéaires, sous forme de ripisylves, haies agricoles ou allées de domaines. Les forêts sur le territoire sont majoritairement privées, et la moitié de celles-ci sont des exploitations agricoles.

L'avifaune présente pourtant une grande variété, et richesse sur le territoire, comme l'Outarde canepetière, l'Oedicmène criard, les Alouettes lulu et calandrelle, le Pipi rousseline, le Rollier d'Europe, la Chouette chevêche, le Guêpier d'Europe, la Bondée apivore ou le Milan noir, qui dépendent des continuités vertes de ce même territoire. Des espèces herbacées rares ont été également recensées, telles l'Orchis peint, l'Orchis lactea, Serapias vomeracea, la petite Centaurée... Certaines zones ont d'ailleurs été reconnues au niveau régional, national, et européen par des inventaires et des classements, on note notamment la présence d'une ZNIEFF, d'une zone Natura 2000 avec une ZPS (fig 10) (Atelier Territoires et Paysages, 2006). En soi, les ZNIEFF ne sont pas des mesures qui sont en moyen d'interdire l'aménagement d'une zone en raison de sa valeur floristique ou faunistique, elles ne protègent pas, mais constituent un renseignement à prendre en compte dans les projets d'aménagement. En effet, si les intérêts sociaux ou économiques dépassent les intérêts environnementaux, alors la construction sera malgré tout autorisée sur une ZNIEFF, avec éventuellement des mesures compensatoires [7]. Le réseau Natura 2000, en revanche, instauré au niveau européen, est une mesure de protection réglementaire. Dans le cas présent il s'agit d'une ZPS, intégrée au réseau Natura 2000, au titre de la directive des Oiseaux, les états membres de l'Union Européenne se doivent de maintenir les populations d'oiseaux concernées par la directive, et se doivent de réduire les pressions qui s'exercent sur celles-ci [8].



Figure 10 : L'urbanisation face aux zones naturelles protégées (BASE, 2014)

La diminution des espaces naturels face à l'urbanisation a provoqué la création de ces zones de protection, car les formations végétales servent d'abris, de couloir de déplacement, et sources d'alimentation. Les forêts constituent également un espace pour les activités de loisir humaines : chasse, promenade... et leur présence réduit le phénomène d'érosion des sols, en maintenant la structure du sol, et en réduisant le ruissellement, qui est une grande problématique, compte tenu de l'imperméabilisation croissante des villes. La riche écologie des ripisylves, menacées comme nous l'avons déjà vu par les aménagements passés (recalibrages, déboisements), qui les ont amenées à ne plus avoir que l'apparence de canaux, et non de rivière, est désormais reconnue, et fait l'objet de plusieurs restaurations.

Le nouveau quartier de la gare apparaît comme une opportunité de rétablir la jonction qui existait entre les deux villes de Redessan et Manduel, autrefois très liées et fonctionnant ensemble, en proposant un plan d'action, qui prendrait en compte les qualités naturelles, et bâties présentes, parfois dégradées par de précédents aménagements. Ce projet s'inscrit dans un cadre résolument agricole, qui souffre des nombreuses ruptures imposées par les voies de circulations multiples, censées pourtant améliorer le trafic et la vie collective. La nouvelle gare, et le projet de quartier de gare et de territoire qui l'accompagnent constituent une chance de réécrire le paysage, de façon cohérente, lisible, et apaisée.

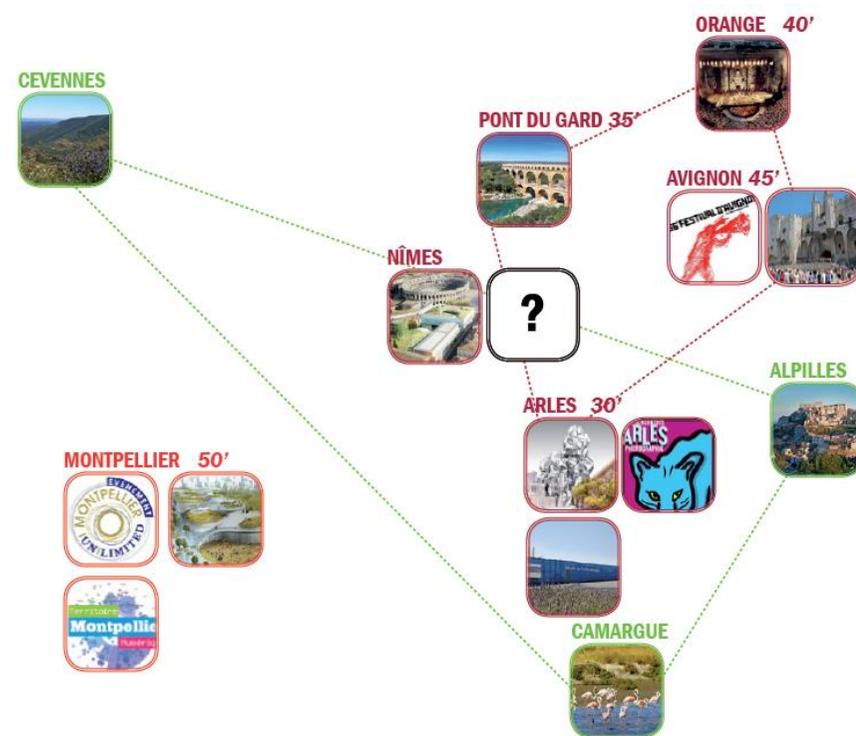
#### 4) Une forte concurrence touristique (Montpellier, Arles ou Avignon) et des paysages voisins forts (Cévennes, Garrigues, Camargue, Paysage du Rhône)

Le Gard est un département au tourisme développé, et profite de sa situation proche de la Méditerranée, et de son climat bienveillant (fig 11). A la proximité de Nîmes, on trouve les trois grandes destinations touristiques que sont : le pont du Gard (1million de visiteurs par an), les arènes de Nîmes (300 000 visiteurs par an), et le musée du bonbon Haribo à Uzès (250 000 visiteurs par an). Sur le département, le tourisme représente le quart du chiffre d'affaire des commerces. Sur le territoire étudié, on relève des opportunités touristiques, telles que l'oenotourisme, le tourisme vert, la romanité, ou encore, la proche proximité des Cévennes, de la Camargue, et de la Provence. Ces types de tourisme sont présents sur le territoire, mais plutôt timides, on note surtout un tourisme passant, Nîmes ne parvenant pas à capter les touristes sur de longs séjours (Nîmes Métropole, 2014).

En 2006, le tourisme Nîmois a enregistré une hausse de 3,2% contre une hausse de 8% sur le département, le secteur du tourisme culturel est en hausse en France, et bien que Nîmes possède de véritables atouts dans ce domaine, les touristes n'affluent pas autant qu'ils devraient. Nîmes dispose pourtant de monuments d'envergure dans son centre même : les arènes, la Maison Carrée, la tour magne, et bientôt le musée de la romanité. La ville accueille également plusieurs événements importants, au niveau national et international : les ferias, les grands jeux romains, le festival de Nîmes, le tournoi européen de tir à l'arc... L'hôtellerie de plein air est en nette hausse : +5,5% en 2011 par rapport à 2010, alors que la fréquentation des hôtelleries traditionnelles peine à augmenter. Néanmoins, le tourisme Nîmois dispose de quelques particularités leur permettant d'être compétitif, et de se différencier sur le tourisme départemental : l'orientation sur le créneau culture et patrimoine, une fréquentation régulière, avec un effet de saisonnalité moindre (contrairement au littoral, ou aux Cévennes), et enfin une forte présence de touristes étrangers. D'après les études, il existe un potentiel pour une offre d'hébergement alternatif, à tendance écotouristique.

Figure 11 : Les hauts lieux du tourisme dans la région (BASE, 2014)

En étudiant les activités de loisir que les familles pratiquent, on recense en moyenne : la baignade à 22,7%, la visite de monuments à 12%, la visite de musée ou d'expositions à



7%, la visite de sites naturels à 14%, le vélo à 5%, et enfin les parcs de loisir à 3%. Sur le secteur, on note l'absence d'offre de parc à thème, ludico-culturel de grande envergure sur le quart Sud Est de la France, alors que 4 français sur 10 vont au moins 1 fois par an dans un parc, et que les parcs à thèmes enregistrent cette année une hausse de fréquentation de 9% (Nîmes Métropole, 2014).

Cette faiblesse semble issue notamment du manque de structures d'accueil adéquates, et c'est le tourisme vert qui tire ce secteur vers le haut, parvenant à fixer un peu mieux le tourisme qu'en milieu urbain. Les hôtelleries de plein air représentent environ 40% de l'hébergement offert sur la zone étudiée. C'est en quelle sorte une prolongation du tourisme vert, très populaire, des Cévennes doté d'un parc national. Le tourisme se fixe plus massivement sur le littoral, Nîmes constituant une destination pour une journée pour les touristes littoraux (à moins de 20 km).

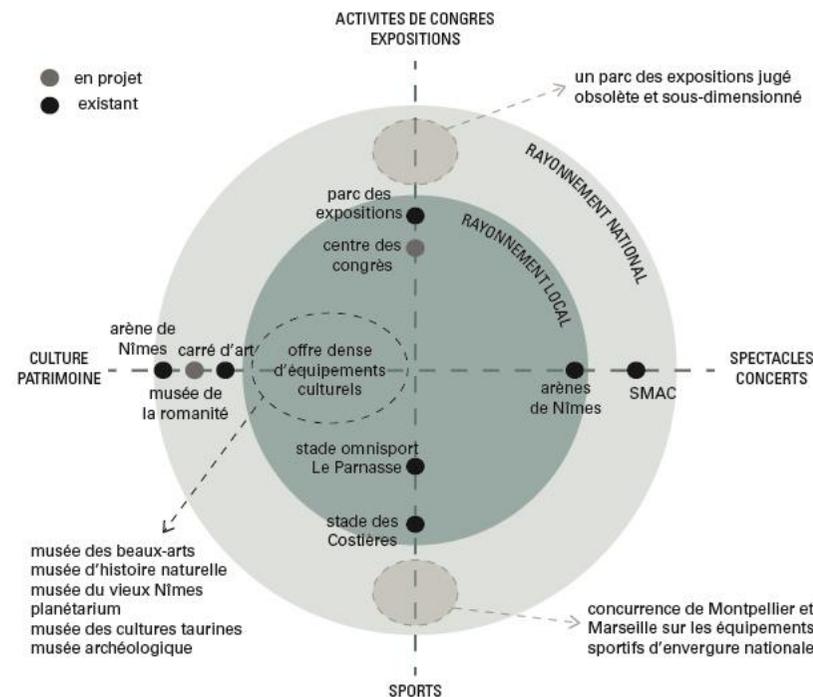
Nîmes se situe dans une zone investie très massivement en période estivale, avec le littoral d'un côté, et les espaces naturels des Cévennes de l'autre, l'enjeu est de réussir à capter une partie de ce tourisme plus durablement, ne pas se positionner comme un tourisme concurrentiel, mais complémentaire, pour diversifier l'offre, et ainsi se ménager une place dans le tourisme du Sud-Est.

Montpellier se place malgré tout comme la grande ville concurrente, qui elle aussi accueille bientôt une nouvelle gare TGV, et dont les ambitions sont d'y développer un nouveau quartier (de 350 ha) qui mêlera logements, et un pôle tertiaire à vocation internationale. Le tramway, déjà implanté dans la ville, viendra relier la gare à la ville. Côté loisirs, la ville peut déjà compter sur l'accès maritime, mais également sur le quartier Odysseum.

Nîmes a basé son tourisme sur la romanité, son passé historique, sur la culture méditerranéenne, mais cette image, depuis l'extérieur, n'est perçue que de façon fractionnée, certaines spécificités ne sont pas véhiculées à travers l'offre touristique. Nîmes métropole a l'ambition de faire de Nîmes « la porte d'entrée du tourisme culturel sur la romanité, et l'art de vivre traditionnel autour du vin et de l'olive », mais cette image du territoire n'a pas réussi jusqu'alors à être fidèlement retranscrite auprès des touristes potentiels.

Les ambitions de Nîmes métropole en termes de programmation, sont de développer un centre des congrès et un parc des expositions modernes, et aux capacités d'accueil satisfaisantes (fig 12), de créer une offre hôtelière adéquate, capable de recevoir les nouveaux visiteurs prévus grâce à la nouvelle gare. Mais également de développer le tourisme vert, et d'offrir des activités pédagogiques et ludiques, liées au territoire.

Figure 12 : Une répartition de l'offre loisir Nîmoise inégale (BASE, 2014)



Nous avons choisi pour cette étude de nous attacher à quatre grands axes de développement pour le territoire, qui nous paraissent avoir un bon potentiel, pour que le territoire soit vecteur d'une image fidèle à ses traditions, et son patrimoine. Afin d'être réellement compétitif du point de vue touristique, un des enjeux du projet mandaté par Nîmes métropole, il est nécessaire de s'appuyer sur les grandes caractéristiques du territoire. Nous nous sommes donc attachés jusqu'ici, à identifier les dysfonctionnements sur le territoire sur quatre grands thèmes que sont : le patrimoine et en particulier la romanité, l'agriculture, la cohérence territoriale, et l'offre touristique. Ce territoire est riche, mais pour se démarquer des autres, il faudra réussir à innover autour de ces grands axes, parfois délaissés, peu mis en valeur, pour créer l'intérêt, et faire rejaillir l'image du territoire.

### III. Les moyens du paysagiste pour donner une image valorisante au territoire et à ses paysages

#### 1) Innover autour des points forts régionaux pour construire une nouvelle image

##### a) Les principes intentionnels

A travers tous ces éléments, nous avons voulu dégager les grandes lignes de notre projet, en continuité avec les conclusions tirées du diagnostic et des études réalisées précédemment. Nous avons choisi de travailler à partir de la Via Domitia, pour recréer les liens entre les villes, aujourd'hui perdu, en créant différentes transitions entre le monde agricole, et artisanal, et le monde urbain (fig. 13).

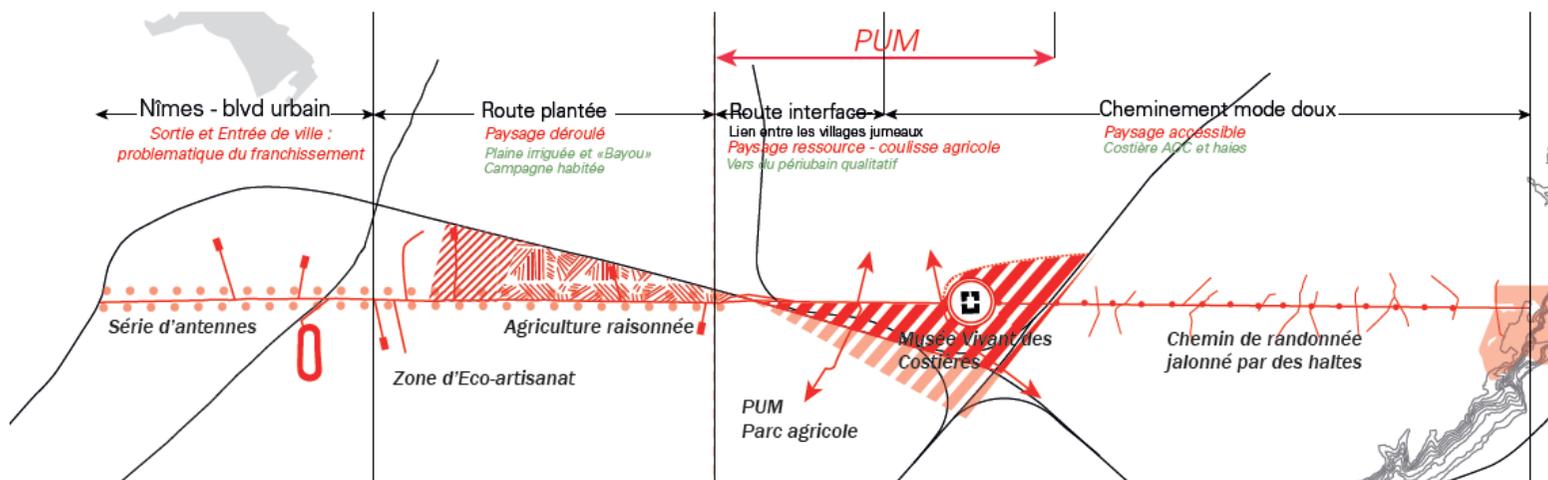


Figure 13 : Les différentes séquences le long de la Via Domitia (BASE, 2014)

Au niveau de la jonction entre les villages de Manduel et Redessan, il est nécessaire, de relier les deux villages. Physiquement, car la limite est fortement marquée avec la circulation automobile intense qui sépare les deux villages, mais également socialement, en proposant des services communs, pour créer un lien social un peu perdu, de façon à ce qu'ils partagent des équipements, et fonctionnent de concert. Le PUM qui se place à l'interface des deux villages, détient un rôle crucial dans l'accomplissement de cet objectif. La gare sera ainsi sertie de multiples services, accueillera logements, une nouvelle offre hôtelière, une offre culturelle, avec un musée vivant des Costières, et du tertiaire dans les espaces interstitiels qui séparent actuellement les deux villages. Les lanières vertes, reconstituant le bocage de cyprès, intégreront ces différents programmes, auront une vocation esthétique, rappel de la tradition paysagère de la région, mais également une fonction d'atténuation des nuisances visuelles et sonores des trains (fig. 14).

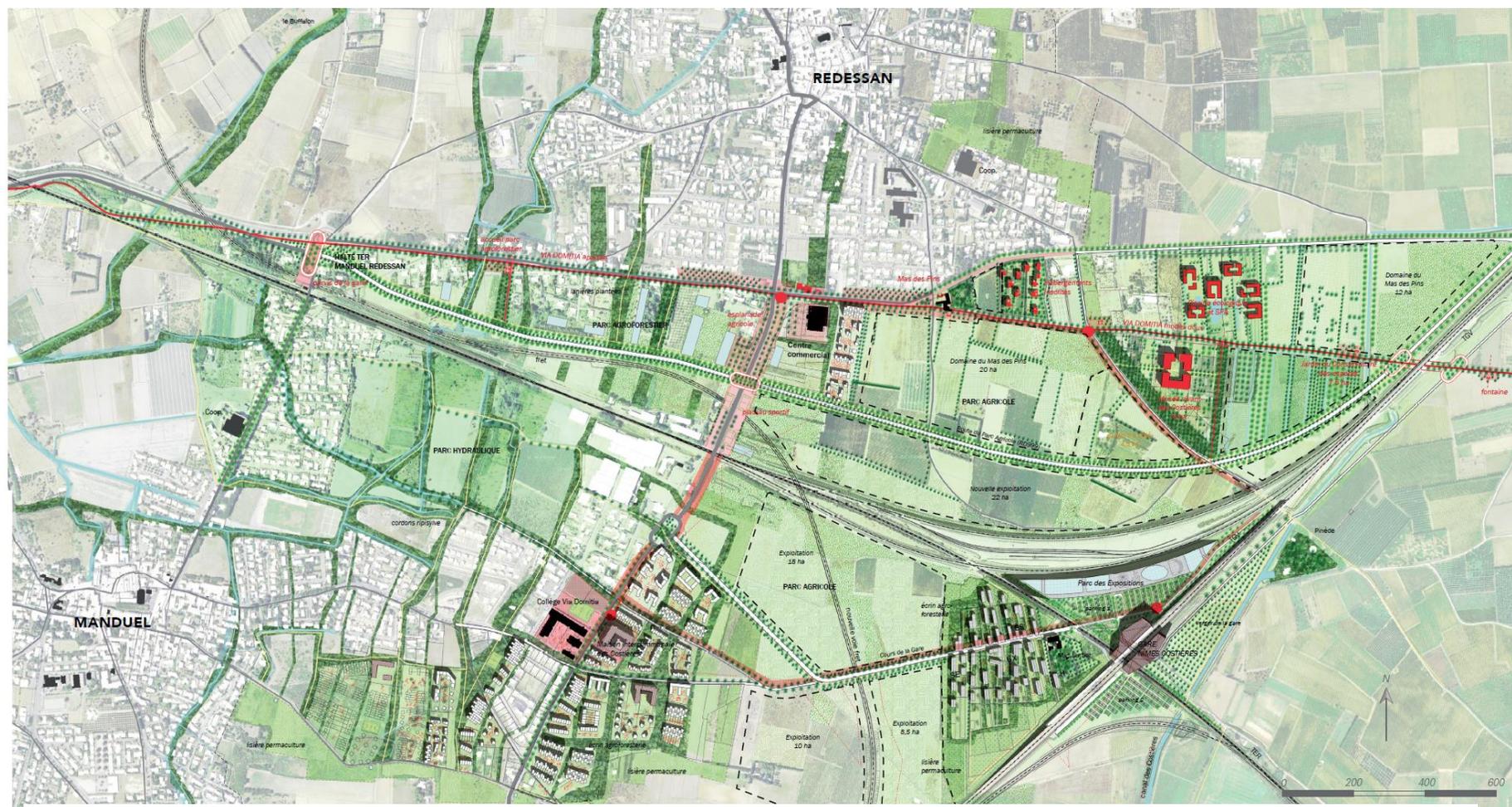


Figure 14 : Aménagement des abords, et interstices, de Redessan et de Manduel aux abords de la gare à venir (BASE, 2014)

De cette problématique, découle le besoin de revoir la répartition des moyens de transport, de rééquilibrer les modes de déplacement, qui pour l'instant donnent la part belle à l'automobile. Ensuite, à une échelle plus large, on dénote une possibilité pour le territoire de réellement rayonner, de mettre en valeur ses qualités, et de les rendre ainsi visibles, et accessibles. Le territoire doit pouvoir montrer la diversité de son patrimoine, et ne plus constituer qu'un lieu de passage, mais réellement une entité visible et attractive, qui se démarque dans la région.

L'idée pour le territoire d'étude est de créer une image de marque, du type Costières de Nîmes, mais pour l'ensemble de son patrimoine, un PNR revisité, un Parc Naturel de la Romanité. Le PNR de Nîmes aurait deux périmètres différents, un plus restreint, de 3 280 ha, suivrait la Via Domitia, engloberait les zones urbaines, et serait le PNR habité, qui abriterait la majorité de la programmation, de l'équipement du projet. L'autre PNR, étendu sur 29 800 ha, plus naturel, engloberait les différentes entités du paysage, marqueurs de l'identité du territoire, et offrirait différents parcours thématiques, passant par les points forts, les pépites du territoire (fig 15).

Nous avons alors sélectionné quatre angles d'attaque pour concrétiser ces objectifs, quatre grands domaines, qui s'appuient sur des qualités existantes pour diffuser une image fidèle de ce qu'est le territoire.

#### **b) Travailler les lisières, les circulations, pour créer une entité plus cohérente**

Comme nous l'avons vu précédemment, la cohérence globale du territoire, notamment le long de l'axe de l'antique Via Domitia, est fragile. Les entrées de villes se sont homogénéisées, on observe des ruptures brutales entre le bâti pavillonnaire des périphéries de villes, et les espaces cultivés. La Via Domitia elle-même a vu son tracé se fractionner, de Nîmes à Manduel, il a été investi par la voiture, et de Manduel à Beaucaire, on retrouve un sentier de gravier, non carrossable.

Nous avons décidé de centrer l'aménagement sur le tracé de cette Via Domitia, qui dispose d'une capacité fédératrice, car elle traverse tous les paysages présents sur le territoire, et tous les villages se sont développés autour de son axe. Il paraît naturel d'ancrer l'aménagement du territoire, et le développement du PUM sur cet axe. Le PNR dit « habité » englobe donc le PUM et les abords de la Via Domitia, ce périmètre, non imposé par le programme, a été fait de façon à englober les parcelles limitrophes de la Via Domitia, susceptibles d'abriter diverses interventions, en l'étendant exceptionnellement à des structures paysagères ou équipements remarquables, et excluant les zones protégées par Natura 2000.



Figure 15 : Les deux périmètres du PNR (BASE, 2014)

La création du PNR habité doit passer par un travail de révélation de la voie romaine, qui dispose déjà d'un marquage, mais très léger et peu mis en valeur. L'idée ici est d'amplifier la communication de la voie domitienne, et de matérialiser les bornes historiques disparues qui jalonnaient autrefois la voie, et de les revisiter afin d'apporter de nouveaux usages autour des bornes, autres que la valorisation du patrimoine. Ces différentes étapes seront des portes sur le territoire, chacune sur son propre thème, mettant en valeur les caractéristiques du lieu. Ces étapes prendront diverses formes, haltes sur le cheminement principal que constituera la Via Domitia (fig 16).

Le long de la voie domitienne, les modes de déplacement doux seront valorisés, avec sur les haltes prévues, des équipements pour mettre à disposition, ou accueillir ces modes de déplacements : vélos, chevaux, poney, ânes etc. C'est la forte présence sur le territoire de centres équestres et autres poney clubs, qui nous a encouragés à offrir ce type de parcours.

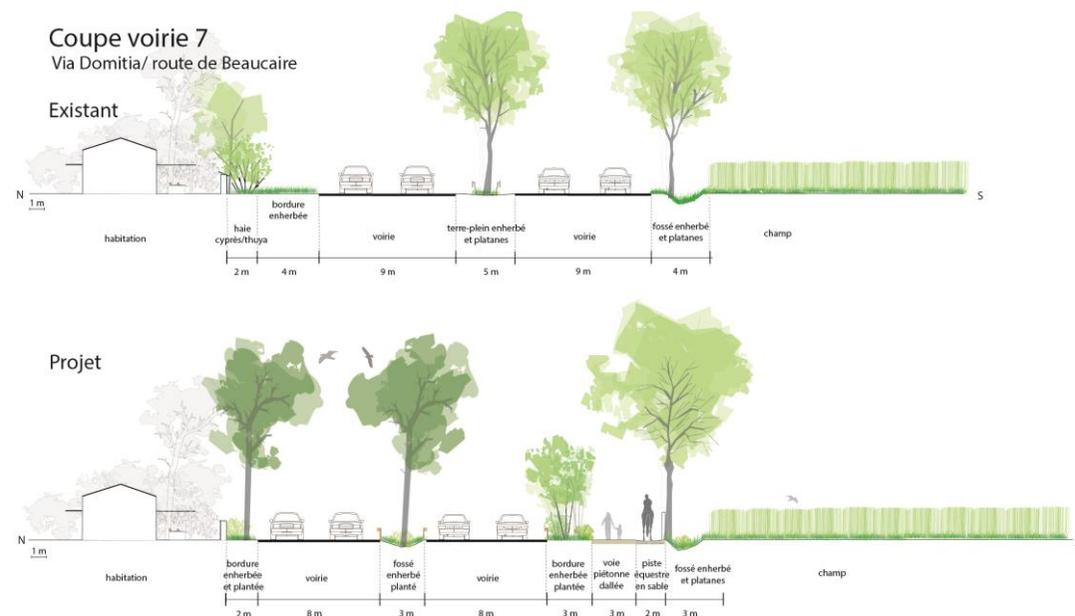
Ainsi, cela implique une restructuration de la départementale 999, de façon à accueillir ces nouvelles circulations, et également redonner sa place, au piéton. L'emprise automobile sera réduite, sur la portion Nîmes-Manduel, afin de créer un couloir pour les modes doux. Ces deux entités seront séparées par un fossé planté, pour réduire la nuisance visuelle et sonore du trafic routier, et placer le piéton dans une situation moins oppressante. Piétons, cyclistes et cavaliers se partageront le couloir de modes doux, et l'alignement de platanes le long de la départementale sera reconstitué, pas toujours avec des platanes sur toute la longueur, mais en alternant avec d'autres essences locales, de façon à conserver le rythme. Sur la partie Mandel-Beaucaire, la voie sera élargie pour prolonger le couloir pour les modes doux, le revêtement sera retravaillé, afin d'accueillir piétons, cyclistes et cavaliers, et permettra à celui qui empruntera la voie d'être au contact direct avec les différentes parcelles cultivées du bocage (fig 17).



Figure 16 : Le bornage programmé de la Via Domitia, et la trame orthonormée, entre Nîmes à l'Ouest, et Beaucaire à l'Est (BASE, 2014)

Figure 17 : Exemple, en coupe, de l'aménagement de la voirie, avec ajout de déplacements doux (BASE, 2014)

Les lisières de village feront l'objet d'un aménagement créant une transition entre le milieu urbain, et les parcelles agricoles. L'idée sur ces zones limitées est de créer une promenade plantée, pour les habitants, qui serpenterait autour des villes de Manduel et de Redessan. Encore une fois, la circulation cycliste et équestre sera ajoutée au cheminement piétonnier. Ce cordon pourra accueillir les usages que l'on peut retrouver communément dans un parc : parcours de promenade, parcours sportif, de récréation par ponctuation, et de détente, également par ponctuation. La forme de ruban permet de ne pas trop entamer les parcelles agricoles, ou friches en bordures de villages, et offre tout de même un grand parcours, par la longueur du cheminement.



Les lisières de village, comme nous allons le voir, seront investies par des initiatives d'agriculture de proximité, urbaine. Des bandes de cultures seront implantées, sur les principes de la permaculture. Cette agriculture créera une transition plus douce entre la zone urbaine, et les zones agricoles, sous la forme de petites parcelles, investissant les friches des périphéries, où les différentes circulations seront facilitées, encouragées par des circuits. Zone de transition, également en termes de communication, de lien social, agissant comme une vitrine du monde agricole.

Sur ce grand territoire, en quelque sorte labellisé par la communication, une trame orthonormée pourra se développer, via le bâti, la végétation (retour des haies), rappel du passé romain, où chaque ville se bâtissait sur une trame orthonormée. L'idée est de retrouver visuellement l'influence romaine, via des programmes, et notamment autour du PUM, de travailler sur des lanières programmées.

**c) Valoriser des techniques agricoles alternatives pour se démarquer : les principes de la permaculture appliqués à différentes échelles**

L'agriculture sur le territoire est diversifiée, comme nous avons pu le voir auparavant, Nîmes dispose de parcelles irriguées, protégées par des réseaux de haies, et de sols de qualités diverses, pour pouvoir cultiver aussi bien des annuelles, que des arbres. Hormis l'AOC des Costières, pourtant parfois assimilée au Languedocien, la production Nîmoise peine à se démarquer des autres productions de la région. Il nous est apparu que pour se démarquer, l'agriculture de la région pourrait tirer parti des qualités esthétiques de sa production, (les mas, le bocage, les réseaux d'eau) pour le coupler à un tourisme pédagogique sur l'agriculture et le retour à des pratiques plus vertueuses. L'idée est venue du réseau de haies bocagères qui

ont su subsister sur certaines parties du territoire, réseau qui pourrait s'intensifier, et devenir productif, via le système d'agroforesterie. Les tailles de parcelles étant très variables : entre les parcelles bocagères très découpées, et les grandes parcelles d'openfield créées post remembrement, nous avons imaginé l'implantation de principes permaculturaux adaptables à différentes échelles.

La permaculture vient du terme « permanent agriculture », qui est une méthode culturale qui permet aux terres de maintenir leur fertilité naturelle. C'est l'idée de créer une agriculture plus respectueuse de l'environnement, et qui encourage la polyculture, afin de créer un véritable écosystème mutualiste, dont chacun en tire des bénéfices, de façon à ce que l'intervention mécanique de l'homme soit minimale (Pezrès, 2010).

Pour le cas du territoire Nîmois, nous avons constitué quatre échelles d'intervention possible de la permaculture pour les différents utilisateurs (fig 18) : l'agroforesterie pour les grandes parcelles agricoles, la micro ferme pour des parcelles plus modestes (de l'ordre de l'hectare), le jardin nourricier pour les petites parcelles des délaissés urbains, et enfin, le jardin en carré pour l'habitat privé.

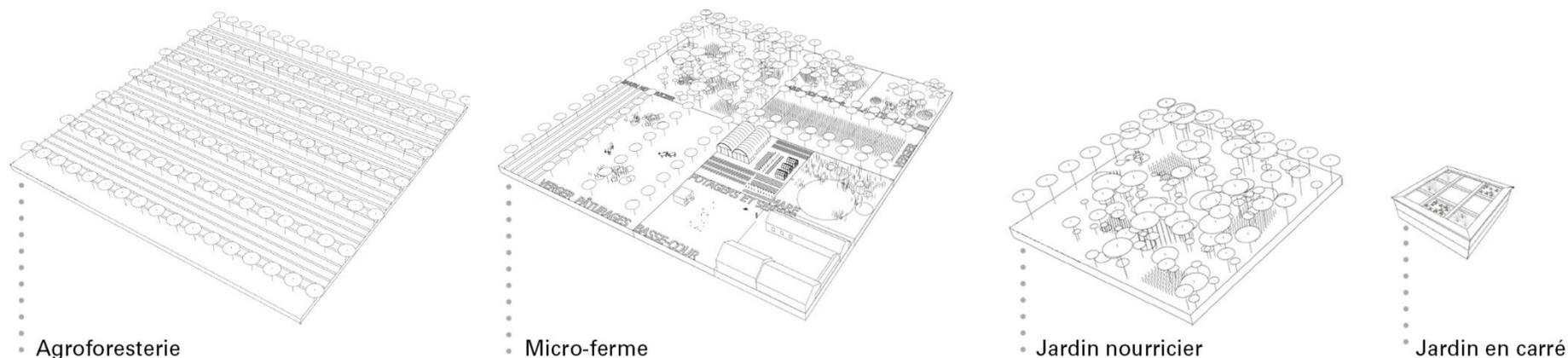


Figure 18 : Quatre échelles pour rendre la permaculture accessible (BASE, 2014)

#### - L'agroforesterie

Différentes études de cas viennent appuyer ce projet, pour le cas de l'agroforesterie, le Domaine de Restinclières, et ses 200 ha de cultures, dans l'Hérault, fait office de référence en la matière. Situé à 15 km de Montpellier, le domaine est né en 1994, de l'initiative d'un propriétaire foncier, et de trois agriculteurs. Véritable expérience agronomique, le projet d'associer cultures de légumineuses et alignements d'arbres, ainsi que vignes et arbres, attire une douzaine d'équipes de recherche.

L'agroforesterie, ou l'art d'associer cultures ou pâturages avec des plantations d'arbres, a pour ambition de rétablir l'équilibre écologique sur des parcelles en monocultures, qui appauvrissent sur le long terme les sols, et impliquent de nombreuses interventions chimiques, pour protéger les cultures des ravageurs, et enrichir le sol. Le principe est de trouver la bonne association qui permette un développement optimal, complémentaire, pour chacune des cultures.

En 2012, un rapport est publié sur la qualité du sol des terres cultivées en agroforesterie, par rapport aux terres cultivées sans. Le rapport fait état d'une meilleure aération du sol, et d'un drainage meilleur du sol, soit des conditions propices pour une bonne fertilité du sol (INRA, 2012). La productivité à long terme des parcelles cultivées en agroforesterie, avec du bois de grande valeur, est meilleure qu'une agriculture classique, jusqu'à deux fois plus rentable, en maintenant des revenus annuels grâce aux cultures. Les traitements à apporter sont moins nombreux, donc plus respectueux de l'environnement, et moins onéreux, mais pour que l'opération réussisse, il est essentiel de parfaitement tailler et élaguer les arbres. L'association vigne/arbres peut s'avérer bénéfique, mais reste dépendante de nombreux critères : l'orientation, la température, le vent, l'espacement des rangs, et surtout de l'essence choisie des arbres selon le cépage cultivé (Chambres d'Agriculture de l'Hérault et du Gard et al., 2007).

- La micro-ferme

Le modèle de la micro-ferme a été réfléchi sur une zone type de 1 ha, sur cette superficie, l'idée est de retrouver une grande diversité de culture, et de production. A terme, la ferme voit la taille de son exploitation augmenter de façon à être presque autonome, à être le parfait représentant de ce que l'agriculture peut offrir.

Le modèle est la ferme du Bec-Hellouin (27), près de Rouen, exploitation expérimentale de 16 ha. A l'origine destinée à une production familiale, son succès, venu de l'application des principes permacultureux, a débouché sur la venue de chercheurs de l'INRA et de l'AgroParisTech, intéressés par la rentabilité de ce modèle cultural. La ferme abrite de nombreux « jardiniers » qui s'occupent de la ferme à temps plein, et parvient à se créer un chiffre d'affaire en vendant la partie de la production non consommée en circuits courts, sur des marchés, à des restaurants ou autres. L'étude a montré que le chiffre d'affaire que la ferme est parvenue à dégager sur un an, est de 32 000€, pour une charge de travail de 1400 h, et ainsi 1000 m<sup>2</sup> cultivés en culture biologique permettent de créer une activité viable à temps plein (Guégan et al, 2013).

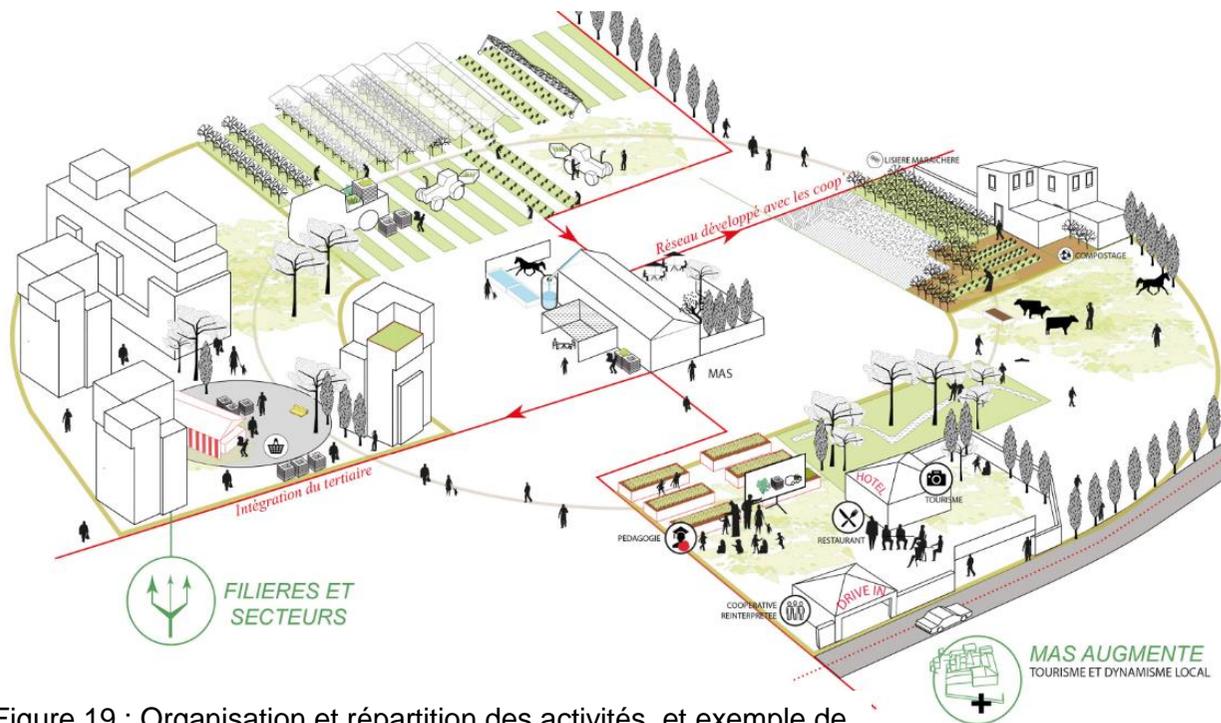


Figure 19 : Organisation et répartition des activités, et exemple de mutualisation au sein d'un mas augmenté (BASE, 2014)

#### - Le jardin nourricier

Le jardin nourricier fait figure de friche plantée d'espèces comestibles, l'idée est de retrouver toutes les strates possibles de végétation, avec un maximum d'espèces présentes, du couvre-sol, et herbes médicinales, aux grands arbres et lianes comestibles, le tout géré de façon très légère (taille des arbres pour limiter l'ombre portée). Ce type de gestion rejoint les grands principes permacultureux, par l'association des cultures réalisée, l'économie de travail du sol (quasi inexistant), et la production de consommables respectueux de l'environnement. Ce genre de structure recherche également l'autosuffisance alimentaire, sur toutes les saisons, mais sans afficher d'objectifs commerciaux, plus pour le plaisir de faire pousser ce que l'on consomme, naturellement.

Le cas qui sert de référence en la matière est le jardin des fraternités ouvrières, à Mouscron en Belgique, né de la passion pour le jardinage d'un couple au chômage. Le jardin-verger qu'ils créent petit à petit, prend vite de l'ampleur, jusqu'à atteindre les 2000 m<sup>2</sup>, pour finalement créer une association de jardinage pour le quartier. Aujourd'hui, l'association a ajouté une offre pédagogique (cours de jardinage, formation sur la permaculture...), ainsi qu'une offre commerciale, en achetant des produits alimentaires certifiés Agriculture Biologique (AB) en gros, pour les revendre aux particulier à prix coûtant [9].

Aux abords des villages de Manduel et de Redessan, une frange d'expérimentation en agroforesterie sera implantée, vitrine du savoir agricole pour les nouveaux arrivants. Des structures mixtes seront créées aux abords de la gare, ce que nous appellerons des « mas augmentés ». Ces structures reprendront la logique organisationnelle des mas traditionnels, conserveront, ou reprendront, selon le cas, leur activité de production agricole. Viendront s'y ajouter de nouveaux usages, pédagogiques, des exploitations ouvertes au public (fig 19). La lisière entre Manduel et Redessan apparaît comme une opportunité de rassembler les deux villages autour de services communs, ici par exemple, une agriculture de proximité, sur le modèle des micro-fermes, valorisant les circuits courts, et créant un lien entre les populations urbaines, et les populations agricoles.

Dans le cas du territoire Nîmes-Beaucaire, cette typologie de jardin peut convenir aux zones de lisière de ville, sur le modèle des jardins partagés, mais ayant en une organisation moins contraignante, plus libre, et donc plus facilement appropriable par les locaux. Les petites parcelles en friche en limite des villages, trop réduites pour y installer une activité agricole commerciale, pourraient aisément se transformer en jardin expérimental, sorte de terrain d'application, dans un cadre plus ludique, pour les enseignements reçus via les mas augmentés.

- Les jardins carrés

Le jardin en carré, est une des formes la plus minimale du jardinage pour particuliers. Car si les particuliers qui disposent d'un jardin peuvent reproduire les techniques de permaculture (culture sur butte, association des cultures, rotations...), certains ne disposent pas de la place nécessaire. Le jardin en carré, hors sol, permet de répondre au désir de nature urbain, que l'on observe de nos jours, à une échelle très réduite, accessible. Le bac de plantation, applique le principe de l'association des cultures, de la rotation, du désherbage manuel, les principes de base d'une agriculture plus respectueuse de l'environnement.

#### d) Créer un tourisme thématique, complétant l'offre Nîmoise

Le tourisme sur le territoire, est très concurrencé, par la présence de grands paysages aux alentours. Tel qu'il est le tourisme est axé sur la romanité concernant la ville de Nîmes, et sur le territoire, via le tourisme vert, qui prend de l'ampleur. L'idée était donc d'étendre le tourisme de la romanité sur le territoire, par le biais de la Via Domitia, marqueur romain emblématique du territoire. Le long de ce fil conducteur, pourraient se connecter un réseau de boucles touristiques thématiques, des boucles qui auront leur caractère propre, permettant ainsi de diversifier l'offre touristique, et de renvoyer une image territoriale affirmée. Pour élaborer en détail ces boucles, nous nous sommes appuyés sur les entités paysagères du territoire, entités très liées à l'occupation du sol, très agricole sur le territoire (fig 20).

L'objectif de ces boucles est donc de refléter en quelque sorte l'identité du territoire, et de valoriser les points d'intérêts existants sur le territoire, activités ou structures paysagères, porteurs de cette identité, et de les relier autour d'une thématique commune.

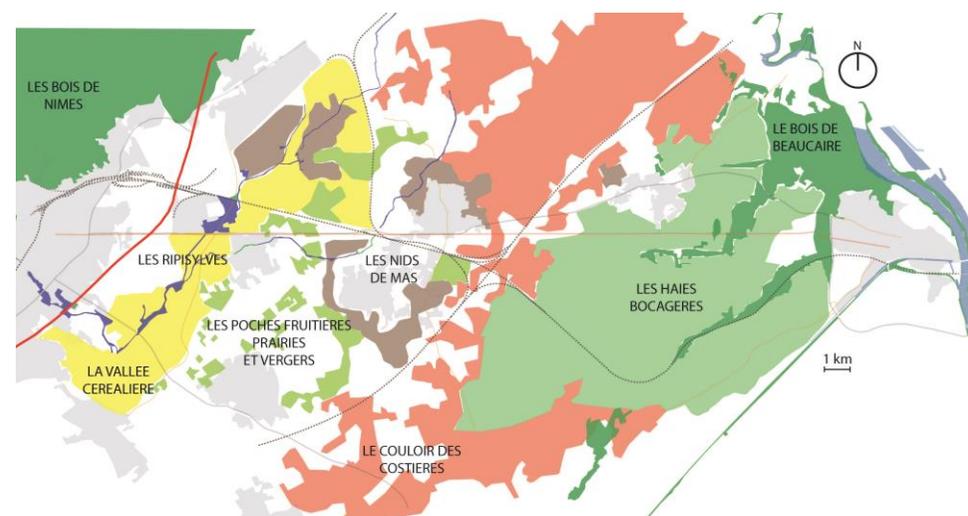


Figure 20 : Les entités paysagères sur le territoire (BASE, 2014)

Dans un second temps, nous avons rationalisé ces boucles de façon à en mutualiser certaines, et fait en sorte d'utiliser au maximum le réseau existants (routes, chemins, sentiers), tout en s'assurant de toujours connecter les boucles au chemin principal, qu'est la Via Domitia.

Six grandes boucles, cinq antennes, ou fils d'Ariane, et deux parcours, ont été dessinés (fig 22). La romanité est le thème fédérateur, et tous gravitent autour de la Via Domitia. Les boucles offrent la possibilité au visiteur d'explorer le territoire sous différents angles de vue, avec différentes qualités artisanales et paysagères. Les circuits offrent des activités multiples, qui s'adaptent au cadre où elles s'inscrivent, en essayant de limiter les constructions trop lourdes (fig 23).

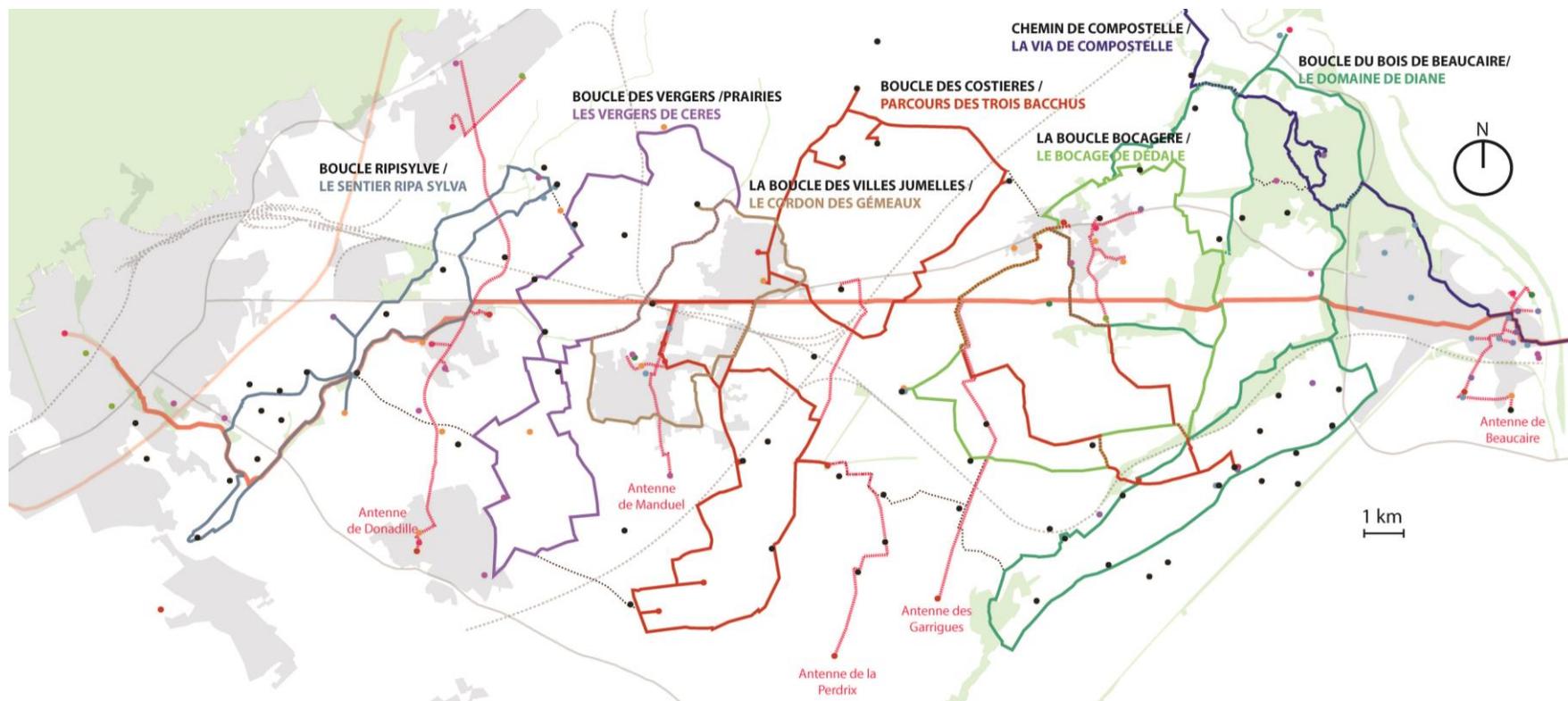


Figure 21 : Les six boucles et cinq antennes, révélatrices du patrimoine des lieux (BASE, 2014)

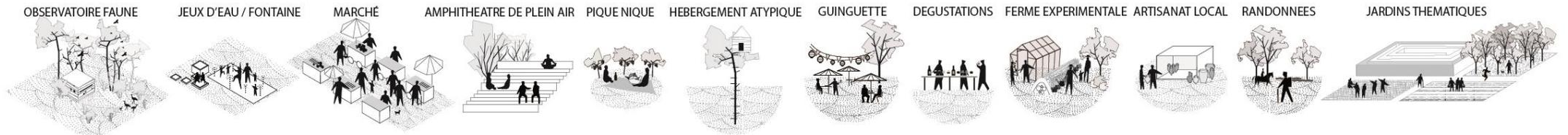


Figure 22 : Extraits des activités, animations, et installations proposées pour le parc naturel de la romanité (BASE, 2014)

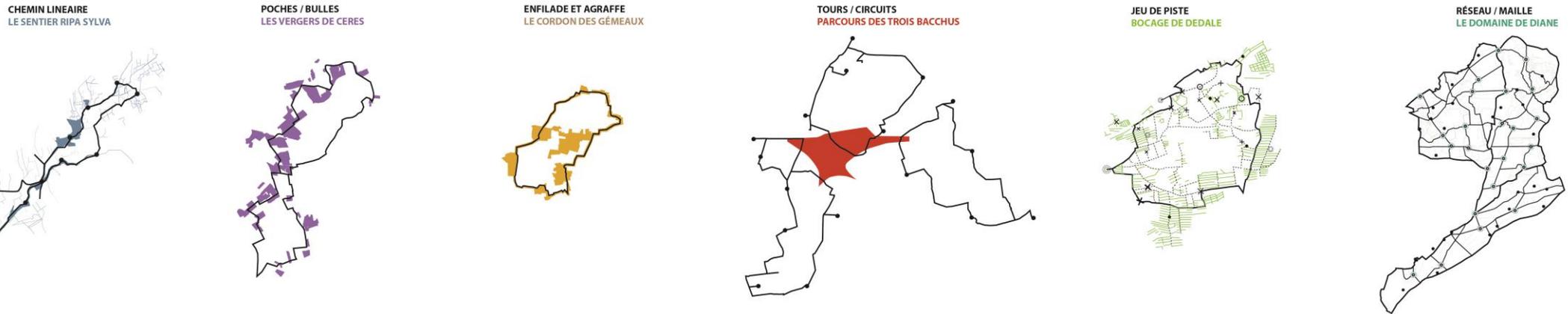


Figure 23 : Les différentes typologies de circuits selon les activités proposées (BASE, 2014)

Le sentier Ripa Sylva, dans un premier temps, s'échappe du cœur de Nîmes pour suivre, au fil de l'eau, le cours du Vistre et du Buffalon. Il invite à la découverte de la faune et de la flore de la ripisylve, et son cadre ombragé est propice aux randonnées pédestres, cyclistes et équestres. La boucle des Vergers de Cérès, déesse de l'agriculture et des moissons, traverse fruitiers et prairies, pour capter des poches d'intérêts, offrant des immersions paysagères et temporelles aux thèmes culturels, historiques et gastronomiques. De Manduel à Redessan, le Cordon des Gémeaux propose un parcours en lisière de village, se développant en une enfilade de parcelles ponctuée de micros fermes périurbaines. Le cordon des Gémeaux inclut dans sa boucle, un parc agricole expérimental, véritable interface dynamique, mutualisée par les deux villages. C'est à travers le parcours des Trois Bacchus que le promeneur pourra déguster les richesses du terroir de la région et faire des haltes de détente selon ses envies. En partant du cœur intense du parc, il voyagera dans différentes ambiances à travers les domaines des vignobles, les paysages bocagers ou le long du Canal des Costières. La piste des Bocages de Dédale se fraie un chemin labyrinthique à travers les haies et les alignements de cyprès. Du jardin clos à la grande perspective, le paysage devient un terrain de jeu et des trésors sont à débusquer aux détours des allées. Le circuit du domaine de Diane arpente les recoins et les reliefs de la forêt du bois de Beaucaire. Le domaine de la déesse de la forêt et de la chasse, contient de nombreux chemins sinueux. Ils porteront les curieux vers des points remarquables associés au territoire tels que des lieux d'observation de la faune et de la flore, des activités d'accrobranche, ou encore des pistes de VTT... (fig 23)

Dans ce contexte, la gare et son pôle multimodal, feront office de point central, autour duquel rayonneront ces grands réseaux, portés sur la découverte du patrimoine culturel et naturel du territoire. Il est donc essentiel d'équiper efficacement le quartier de gare en moyens de transport alternatifs, pour compléter cette nouvelle offre touristique. Le parc agricole expérimental offrira comme nous l'avons vu une possibilité d'ouvrir le monde agricole aux habitants mais également aux visiteurs de passage, créant une nouvelle offre de tourisme vert, adaptée au concept de city break, soit un tourisme ciblant les citadins des grandes villes voisines pour de courts séjours de type week end, créneau recommandé par les études.

Le trajet le long de la Via Domitia, démarrant au cœur de Nîmes, est ponctué de haltes, riches en enseignements sur les qualités naturelles de la région, sur les traditions locales, sur l'agriculture du territoire, etc., et se termine, à l'approche de Beaucaire, sur la zone de carrière, où un belvédère prendrait place, donnant à voir le territoire dans son entier, table d'orientation des grands paysages visibles ou lointains.

### **e) Un patrimoine naturel et culturel comme fil conducteur, à remettre sur le devant de la scène**

Outre la valorisation du patrimoine romain existant, et l'ajout d'installations, de bornes militaires revisitées rappelant l'histoire romaine du site, le patrimoine naturel doit s'ancrer dans le territoire, être reconnu pour pouvoir perdurer, notamment face à la pression foncière. Sur certaines zones, la présence d'un PPRI, protège durablement les zones naturelles de toute construction en dur, la zone Natura 2000 concernant la protection de l'Outarde permet également d'épargner certaines zones naturelles sensibles. En revanche ces protections ne concernent pas l'ensemble du patrimoine paysager pourtant vital pour les populations qu'il héberge. Le parc naturel de la romanité, prévoit de renforcer les cordons boisés et les trames vertes en général.

La promotion de techniques agricoles favorisant l'utilisation d'auxiliaires de cultures, et donc le retour des haies sur les zones cultivées où le bocage a disparu, va dans ce sens. L'intensification de la trame bocagère permet d'étendre la trame verte et crée d'autant plus d'étapes, de refuges pour la faune, constituant ainsi de conséquentes réserves de biodiversité.

Il y a également un travail de communication important pour sensibiliser les habitants et visiteurs à la valeur et la nécessité de nos corridors écologiques. La création du « label » PNR, Parc Naturel de la Romanité, non réglementé, mais qui permettrait de marquer les esprits, constituerait un bon support pour diffuser le tourisme vert et culturel de la région. De plus, créer ce véritable parc agricole, où loisirs et promenades, se mêlent à un paysage productif, en prise avec les enjeux environnementaux actuels, pourrait pérenniser les espaces naturels présents, par l'intérêt nouveau qu'il susciterait auprès des populations locales, et des visiteurs.

## **2) L'appropriation des usagers, la clé du dynamisme du territoire**

### **a) Labellisation et marketing territorial, communiquer pour sensibiliser**

Développer le territoire sur ses points forts en terme de dynamisme, ramène au travail de modelage de l'image que renvoie ce territoire. Cela se rapproche ainsi d'un travail de communication interne et externe pour valoriser le territoire, basé sur ce qu'il possède de plus attrayant, de plus frappant : « l'identité donne un nom ; le caractère renvoie à une image ». Le paysage est le résultat de l'action des hommes, si bien que si le paysagiste espère une amélioration et une meilleure gestion du paysage, il est nécessaire d'éduquer et former sur la question du paysage. Le moyen pour y parvenir est de retrouver ou de créer un rapport au paysage, et provoquer un engagement personnel plutôt que de laisser les populations spectatrices. Certaines labellisations permettent une protection absolue de certains paysages (les parcs nationaux notamment), mais le risque est de figer ces paysages, et d'en faire des musées. L'appropriation des paysages locaux (ne répondant pas aux critères requis pour être protégés par un label), via une campagne de communication, et des initiatives pour inclure les habitants dans la conservation, et le développement de leurs espaces naturels, peut garantir la pérennité des paysages anciens, en nouveaux paysages vivants (Conseil de l'Europe, 2006).

La méthode du marketing urbain ou territorial n'est pas nouvelle, et a pris, ces dernières années, une telle ampleur que, de nos jours, rares sont les villes ou territoires en France, qui ne se sont pas lancés dans une campagne de communication, visant à valoriser sa ville, à induire de la fierté chez ses habitants, et de l'attractivité pour les touristes. En réaction à la mondialisation économique, qui a entraîné la banalisation et l'universalisation des traits de nos civilisations urbaines, les modes de vie et cadres de vie s'uniformisent, notamment en périphérie des villes. Ainsi, l'objectif des agglomérations est aujourd'hui de promouvoir la singularité de la ville, gagner en notoriété, et conserver un dynamisme positif, si bien que se crée une véritable compétition entre territoires pour créer et attirer des richesses. C'est dans ce contexte que la ville de Marseille a lancé sa campagne de communication pour améliorer l'image de son territoire, en s'appuyant largement sur l'opération EuroMéditerranée pour changer d'image (Quincerot & Réal, 2002). A Aix en Provence, un élu a assuré que les images véhiculées par les villes ou les territoires, « jouent un rôle essentiel dans la formation de dénominateurs communs permettant aux acteurs de coopérer ». Modifier l'image d'un territoire, a le pouvoir de fédérer les acteurs, et d'apporter une cohérence au territoire, et au message pour l'extérieur qu'il véhicule. Le revers de la médaille de telles opérations est la naissance de campagnes de communication jugées parfois réductrices, simplistes, jouant sur le cliché, mais qui sont, malgré la pauvreté de leur contenu, riches en pouvoir d'évocation (Quincerot, 2002).

L'exemple même en matière d'appropriation est la cité écologique de Fribourg-en-Brisgau, modèle de développement durable, où les acteurs locaux, même 20 ans après, continuent de multiplier leurs actions (Quincerot, 2002). Un territoire, quel qu'il soit, recèle un potentiel symbolique, il faut savoir structurer la vision qu'on en a, s'appuyer sur l'existant, « l'habiller » et le présenter au monde. Fernand Braudel, historien et économiste, disait « on n'a pas d'avenir si on n'a pas de passé », le travail du planificateur est de trouver les points clés, qui porteront le dynamisme du territoire, en trouvant l'équilibre pour créer une vie locale et attirer les visiteurs (Réal, 2002).

Une fois de plus, l'importance de la concertation pour la pérennité des projets transparait, André Rossinot, président de l'agglomération de Nancy, estime que, sans projet collectivement construit, et porté, il n'est pas d'image pérenne possible. Les acteurs doivent être inclus dès la préparation du

projet de développement de leur territoire pour qu'ils se reconnaissent dans cette image, et que par la suite cette image soit transmise efficacement à l'extérieur (Gras, 2002).

Un autre outil de communication pour les territoires est la labellisation, pour attirer, rechercher la reconnaissance, et signaler qualités particulières, et ainsi susciter l'arrêt ou le détour. Encore une fois, la course à la labellisation est un symptôme de la banalisation des territoires avec la mondialisation, si bien que le label est devenu un objet marketing. L'attractivité étant devenue un objectif premier concernant le développement et l'aménagement des territoires, l'utilisation de leviers tels que le patrimoine, ou la qualité des paysages devient déterminante (Cleren, 2013).

### **b) Emporter l'adhésion des agriculteurs, porteurs du projet, via la concertation**

Comme nous avons pu le voir, il est vital pour un projet qu'il soit construit collectivement, en associant tous les acteurs. Pour l'agriculture, on ne peut espérer pousser un agriculteur à entreprendre les démarches pour se lancer en agroforesterie, ou à replanter des haies, s'il n'a pas été consulté, ou reçu les conseils et preuves de rentabilité adéquates. L'équipe du PIRAT de Restinclières a réalisé une étude sur le potentiel d'adoption de l'agroforesterie dans un réseau d'agriculteurs voisins de Restinclières. L'expérience a été menée sur différents types d'agriculteurs : un premier groupe dont l'activité est en perte de vitesse, un deuxième qui mènent une activité unique, et un troisième groupe d'agriculteurs en recherche d'innovations et de diversification. Du premier au troisième groupe, a été relevé un intérêt grandissant pour l'agroforesterie, les derniers étant convaincus, après qu'on leur ait présenté les résultats, de se lancer dans cette voie. Pour ce groupe, le potentiel de valorisation du produit auprès de la clientèle joue beaucoup, mais la possibilité de diversification de la production apparaît également déterminante dans leur choix. L'aspect environnemental et esthétique semble intervenir aussi, et le retour des arbres dans les exploitations les intéressent globalement.

En revanche, concernant les deux premiers groupes, beaucoup d'indécis ont été recensés. Ceux-ci acceptent volontiers la réussite du modèle de Restinclières, mais estiment que cette technique n'est pas forcément adaptable sur leur exploitation. C'est en particulier auprès des viticulteurs que l'association arbre-vigne doit encore faire ses preuves. Pour l'instant les expériences menées à Restinclières sur la vigne ont montré la possibilité de réduire les attaques d'araignées jaunes grâce aux auxiliaires qu'héberge le cormier. La présence d'arbres permet également la création d'un microclimat favorable, réduisant la chaleur, et par la suite, l'alcoolisation du vin, problème dans la région. Des projets ont été lancés (le domaine viticole du Scamandre, ou le projet GRAPPE3 dans le Gard), mais les résultats ne seront exploitables que dans quelques années, quand ils donneront alors les références techniques et économiques, qu'attendent les viticulteurs (INRA, 2012).

Autre exemple utile, cette fois concernant la replantation des haies, celui d'un agriculteur en Picardie, qui dans les années 90 souffre de l'augmentation constante du prix des pesticides, et de la quantité à appliquer sur son exploitation de céréales. Celui-ci, après avoir évalué les options qui s'offraient alors à lui, décide de se tourner vers une agriculture raisonnée, se refusant au biologique qui lui demanderait beaucoup trop de travail compte tenu de la superficie et de la main d'œuvre dont il dispose, et s'intéresse à l'utilisation de prédateurs naturels pour lutter contre les ravageurs.

Il se lance alors de 2002 à 2005, dans la plantation de dix lignes arborées et arbustives de haies brise-vent, perpendiculaires au vent d'Ouest, à intervalles de 150 m. Il est important de noter que cette démarche, l'agriculteur l'a menée par lui-même, et surtout, est le résultat de motifs purement économiques, et non esthétiques ou environnementaux. Sa grande exploitation de 400 ha se retrouve alors scindée en plusieurs petites parcelles de 7,5 ha, et il connaît une perte de productivité pendant 5 ans, compensée par les aides européennes qu'il reçoit. En 2008, il atteint ses objectifs : une diminution de sa consommation d'eau de 200 à 50 L/ha, une diminution des intrants de 30 à 40%, et la perte de terres cultivables a été compensée par une augmentation de sa productivité de 4 à 5%. Aujourd'hui, son exploitation jouit d'une certaine notoriété, grâce à l'esthétique créée, que les automobilistes perçoivent depuis l'A29, qui traverse ses exploitations, et reçoit même la visite de groupes scolaires. En outre, ses chemins d'exploitations en stabilisé, qui longent les haies sont en voie d'être inclus dans le circuit pédestre que crée la ville voisine, et intégrer l'agriculture à la ville (Delbaere, 2011).

Concernant le projet de Nîmes, des agriculteurs de Manduel et de Redessan ont été rencontrés, et certains se sont révélés intéressés par la réorganisation des parcelles agricoles (circulations difficiles entre parcelles), voire l'acquisition groupée de parcelles avec d'autres agriculteurs. La perspective de replanter les haies est perçue positivement, car porteuses de qualités paysagères et historiques du territoire. Des initiatives de cueillettes directes sur l'exploitation ont été lancées, et connaissent un certain succès. Ces initiatives sont prometteuses, l'agriculture régionale semble dynamique, et prête à accueillir de nouvelles activités, et de diversifier leur production. Les exemples présentés précédemment, sont autant d'arguments pour instaurer en concertation avec les agriculteurs, des replantations de haies, ou l'expérimentation de l'agroforesterie.

Au niveau européen, des aides existent désormais en faveur du développement de l'agroforesterie. La mesure 222 finance spécifiquement l'implantation de systèmes agroforestiers sur des terres agricoles, soit le coût d'installation des arbres et l'entretien pendant les premières années (Chambre d'agriculture, 2010). D'autres mesures existent qui financent la plantation ou l'entretien d'arbres ou de haies : les mesures 121B, 114I par exemple (Union Européenne, 2009). A ce sujet, le groupe PIRAT a relevé que des efforts devaient encore être faits dans l'Hérault, car ceux-ci ont repéré trois viticulteurs prêts à se lancer en agroforesterie, qui ont vu leur projet bloqué par l'administration au niveau régional, qui n'a pas appliqué la mesure 222 (INRA, 2012).

### **c) Le rôle des collectivités dans les projets à large échelle**

L'exemple des viticulteurs de l'Hérault, bloqués dans leur démarche, par la non-application de directives européennes montre le poids des collectivités dans la création de projets innovants. La France se caractérise par l'imbrication de multiples institutions, susceptibles de porter des projets agricoles. Outre les subventions accordées par l'Europe par le biais des Chambres d'Agriculture, ou des régions, les documents d'urbanisme ont un rôle essentiel dans l'attribution de statut aux parcelles, et peut contrôler, via une réglementation, le mitage des terres agricoles.

Cela dit, les villes tendent à imposer leur modèle uniforme citadin, à un espace qui ne peut être limité à des impératifs uniquement fonciers. Il n'existe pas réellement d'urbanisme rural, mais plutôt un urbanisme classique décliné dans sa version « rurale », qui ne s'adapte pas vraiment aux milieux cultivés et naturels. Mais même le bâti en zone rurale ne revêt pas la même importance ; il est d'abord patrimoine, legs transmis de génération en génération (Boutet, 2004). D'après Didier Boutet, il est nécessaire d'appliquer un urbanisme rural, en cherchant des méthodes pour adapter un espace bâti ou naturel, aux besoins de l'homme. Par exemple modifier l'affectation de ce bâti, en équipement de tourisme ou de loisirs perpétue la tradition de conservation de l'héritage, et en lui ajoutant une valeur économique, et humaine.

Des entités comme les CAUE, constituent le bon interlocuteur pour les communes, afin de valoriser le patrimoine rural sans pour autant le transformer en musée. L'enjeu est de maintenir l'activité humaine en zone rurale, et notamment via l'aide aux agriculteurs, sur qui repose très souvent l'économie rurale (Boutet, 2004).

#### **d) Etude de cas : le parc agricole de Rome sur la Via Appia**

Rome, la « ville éternelle », dispose d'un centre urbain dense, ceinturé par un anneau routier qui vient marquer la séparation entre le centre et la campagne romaine, caractérisée par des paysages champêtres variés, façonnés par la polyculture et l'élevage, où alternent vignes, oliveraies, maraichage, champs de blé, et pâturages. Cette riche campagne est appelée l'Agro Romano, et pendant le XXème siècle, de la même façon qu'en France, s'est vue menacée par l'avancée de l'urbanisation. C'est dans le contexte d'une agriculture riche de sa variété, et de son esthétique, et mise en péril par l'urbanisation, que ce cas rappelle la situation Nîmoise. En 2008, le conseil municipal de Rome crée un nouveau plan régulateur général (proche d'un PLU), dont un des enjeux est de rétablir l'équilibre entre ville et nature, sans tomber dans l'immobilisme d'une protection figée, en mettant en route des projets urbains, gérés par les institutions publiques (restauration, mise en valeur, et entretien).

Le parc qui nous intéresse ici, est issu d'une initiative plus ancienne, le maire de l'époque approuve en 1979 la création d'un grand parc archéologique en contact avec la plus ancienne des voies romaines, la via Appia. En 1988, la région adopte une loi lui accordant le statut de parc régional. Le parc devient le parc Appia Antica, couvre 3 296 ha, et est avant tout une zone de protection, pour valoriser le patrimoine architectural et naturel, et dispose en 1993 d'une structure de gestion particulière (fig 24).



Le parc a une activité économique agricole, grâce à la vingtaine d'agriculteurs qui se partagent les terres cultivées, qui entretiennent par leur activité le paysage de l'Agro Romano, et du parc par extension. La proximité d'un important bassin de consommateurs a permis l'installation de circuits courts de distribution. La conservation de trames vertes a permis l'installation de multiples espèces herbacées, le passage d'une faune aviaire de plus en plus diverse, venant enrichir la biodiversité du parc, et sa qualité paysagère pour ses visiteurs. Les nombreux vestiges romains présents autour de la Via Appia viennent apporter un intérêt supplémentaire pour les visiteurs. Des conventions sont négociées avec les agriculteurs pour encourager la transition vers une agriculture plus vertueuse. Le parc est devenu une des promenades préférées des Romains, et connaît également un tourisme international fort. Les touristes sont sensibles aux différents parcours thématiques développés, qui présentent des fonctionnalités différentes (sentiers de l'eau, observatoires de faune et flore sauvage, découverte des édifices antiques...). Le parc a su intégrer les visiteurs à l'agriculture en proposant une offre agrotouristique, et développé des aires pédagogiques. Le parc Appia Antica jouit aujourd'hui d'un tel succès que son accès est désormais interdit aux véhicules motorisés les dimanches et les jours fériés.

Ce parc constitue l'exemple maître en matière de valorisation du patrimoine bâti, et naturel, et de l'intégration des espaces agricoles et naturels en milieu urbain. La ville de Rome a su développer une vraie politique urbaine de protection des espaces cultivés, et des trames vertes face à la construction d'habitations. Le parc offre de nombreux postes pédagogiques sensibilisant à l'importance des corridors écologiques, et promouvant une gestion plus respectueuse de l'environnement des espaces naturels, et agricoles, à travers l'exemple que constituent les agriculteurs du parc (Certu, 2011). Cet exemple abouti, nous permet d'assurer que la réussite du projet proposé pour Nîmes et son « périmètre », est possible, et à portée de main des acteurs locaux.

Figure 24 : La structure du parc Via Appia, linéaire, ponctué d'édifices Romains Antiques, ceinturé de polycultures et de pâturages (BASE, 2014)

## Conclusion

Le contexte actuel d'uniformisation des paysages habités, et des modes de vie, de plus en plus déconnectés du monde rural, ainsi que le risque qui en découle de sanctuarisation des espaces naturels, nous pousse à chercher d'autres alternatives pour maintenir des territoires vivants et dynamiques. Les tentatives de protection de notre patrimoine bâti, comme naturel, tendent à mettre sous cloche ces entités, perdant le côté vivant, en le figeant, et le privant de toute évolution. Les constructions ne se font plus à partir du paysage, mais pour en profiter, et c'est dans ce cas là que le lien au territoire peut se rompre, et son identité devenir floue.

L'arrivée de la gare LGV de Manduel aurait pu constituer une étape de plus dans le processus de dilution de l'identité du territoire, et c'est conscient de ce risque que Nîmes métropole a entrepris de passer par de multiples études du territoire, d'études comparatives, avant de confier à des équipes pluridisciplinaires, la programmation du quartier de la gare, et la prévision des équipements et tracés qui graviteront autour, afin d'ancrer la gare dans le territoire, et qu'en retour, celui-ci s'appuie sur le projet ferroviaire pour promouvoir ses atouts, et se développer économiquement.

En tant que paysagiste il est alors essentiel de trouver les outils pour protéger le territoire à l'ébullition foncière qui se prépare. Nous avons regroupé ces outils sous trois catégories : la réglementation, en établissant des chartes précises, l'information-sensibilisation, en impliquant les usagers dans les projets qu'ils seront amenés à porter plus tard, et l'expérimentation, via des structures vitrine en quelque sorte (Kempf, 2006). C'est sur ces deux derniers leviers que nous avons joué pour le projet de Nîmes, ceux-ci nous apparaissant comme les plus efficaces, car en prise avec les habitants. La gare est alors conçue comme une plateforme équipée, selon les besoins des autochtones et des visiteurs, connectée aux besoins locaux et nationaux, le centre d'une toile de circuits de déplacements doux, encourageant à la découverte d'un territoire, à l'image retravaillée, recentrée sur les aspects forts existants, et proposant innovation, et surtout implication des différents usagers.

Le travail de renouvellement de l'image du territoire, est un travail de longue haleine, et s'il veut être pérenne, devra être soutenu par les acteurs locaux. Porté par les institutions publiques, mais aussi par les habitants, les usagers, et dans notre cas, les agriculteurs plus particulièrement, c'est le travail de concertation du paysagiste qui permet à un projet d'avoir du sens et de s'implanter durablement. C'est son regard et sa connaissance des écosystèmes, et des équilibres naturels existants, qui permettent une intégration réussie et durablement acceptée par la population, parce qu'ancrée dans des réalités tant historiques et culturelles, qu'agronomiques.

## BIBLIOGRAPHIE

Atelier Territoires et Paysages (2006). Charte paysagère et environnementale de l'AOC Costières de Nîmes, 87 p.

Bardet G. (1977). Que sais-je ? : L'urbanisme, Presses Universitaires de France, Vendôme, 127 p.

Boutet D. (2004). Pour un urbanisme rural, Editions l'Harmattan, Paris, 226 p.

Certu (2011). Trames vertes et bleues, Expériences de villes étrangères : Rome ville verte, l'exemple du parc régional Appia Antica, 20 p.

Chambre d'agriculture (2010). Guide : l'agroforesterie dans les réglementations agricoles, état des lieux en juin 2010, 17 p.

Chambres d'Agriculture de l'Hérault et du Gard, CRPF (30), Agroof Développement (2007). Restinclières 1995 - 2007 : Les belles surprises de l'agroforesterie, 8 p.

Cleren P. (2013). L'attractivité est devenue un enjeu fondamental du développement et de l'aménagement des territoires, *La Pierre d'Angle*, 63, pp 30-34

Conseil de l'Europe (2006). Paysage et Développement Durable : les enjeux de la Convention européenne du paysage, Editions du Conseil de l'Europe, Strasbourg

Delbaere D. (2011). L'homme qui plantait des haies, *Cahiers Thématiques n°11 : Architecture & Paysage, Ecole Nationale d'Architecture et de Paysage de Lille*, Editions de la maison des sciences de l'homme, Paris

Egis, Atelier Villes&Paysages, Ernst&Young, CB'a et Agence Paysage. (2012). Projet urbain de la gare TGV de Nîmes Métropole, Diagnostic stratégique orienté, 279 p.

Encyclopaedia Universalis (1990), Tome 4, Editions Universalis, pp 2456 - 2457

Facchinetti-Mannone V. (2011). Quels effets territoriaux pour les nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône ?, *Images de Franche-Comté*, 43, pp.16-19

Guégan S., Léger F., Chapelle G., Hervé-Gruyer C. (2013). Maraîchage biologique permaculturel et performance économique : Rapport d'étape n° 2, 26 p.

Gras P. (2002). La France a besoin d'une expertise urbaine renouvelée, *Urbanisme*, Hors série 18, pp 62-66

- INRA (2012). PIRAT, Programme Intégré de Recherches en Agroforesterie à ResTinclières : Rapport d'étude 2012, 96 p.
- Kempf M. (2006). Urbanisme et paysage : inventaire des méthodes et outils, 55 p.
- Mannone V. (1997). Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est. *Les cahiers scientifiques du transport*, 31, pp 71-97
- Nîmes Métropole (2014). Pôle Urbain Multimodal de Nîmes Métropole LGV : Programme fonctionnel, 43 p.
- Pezrès E. (2010). La permaculture au sein de l'agriculture urbaine : Du jardin au projet de société , *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Volume 10 numéro 2, 10 p.
- Pralat R. (2005). Projet de LGV Bordeaux-Toulouse : Bruit et TGV, 27 p.
- Quincerot R. (2002). Fribourg en Brisgau : une utopie écologique qui fonctionne, *Urbanisme*, Hors série 18, pp 25-27
- Quincerot R. (2002). Images et identités territoriales : promouvoir le changement urbain, *Urbanisme*, Hors série 18, pp 20-23
- Quincerot R., Réal O. (2002). Une aire urbaine en reconquête d'elle-même, *Urbanisme*, Hors série 18, pp 12-13
- Réal O. (2002). Du réel au reflet (et réciproquement), *Urbanisme*, Hors série 18, pp 29-36
- Réseau Ferré de France (2009), Impacts du projet et mesures : Notice d'impact au défrichement, 30 p.
- Setec Organisation (2006). LGV Poitiers Limoges : Etude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires, 98 p.
- Torquebiau E., Garcia C., Cholet N. (2012). Labelliser les paysages ruraux, *Perspective*, 16, p. 4
- Union Européenne (2009). Document Régional de Développement Rural (FEADER) 2007-2013 : Volet de la région Languedoc – Roussillon, 221 p.

## SITOGRAPHIE

[1] <http://www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/nimes-montpellier> consulté le 10/07/2014

[2] <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/theme/environnement/1/les-moyens-d-actions-pour-lutter-contre-les-nuisances-sonores/45/> consulté le 15/07/14

[3] <http://www.sudouest.fr/2011/04/11/nuisances-sonores-baisse-du-foncier-la-lgv-divise-368508-3072.php> consulté le 18/07/14

[4] [http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgvpaca/actualite/questions\\_reponses.html](http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgvpaca/actualite/questions_reponses.html) consulté le 18/07/14

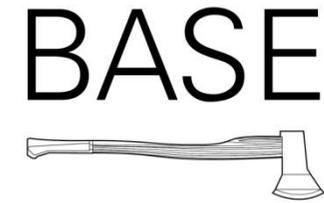
[5] [http://faire-territoire.fr/2014/20140723\\_transport\\_climat\\_voiture.php](http://faire-territoire.fr/2014/20140723_transport_climat_voiture.php) consulté le 30/07/14

[6] <http://non-lgv-poitiers-limoges.fr/wp/category/projets-lgv-en-vienne-a-poisiton-des-autres/> consulté le 18/07/14

[7] <http://www.espaces-naturels.info/node/926> consulté le 02/08/14

[8] <http://www.futura-sciences.com/magazines/environnement/infos/dico/d/developpement-durable-zone-protection-speciale-6585/> consulté le 02/08/14

[9] [http://www.bio-logiques.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=175:fraternites-ouvrieres-a-mouscron&catid=100&Itemid=518](http://www.bio-logiques.org/index.php?option=com_content&view=article&id=175:fraternites-ouvrieres-a-mouscron&catid=100&Itemid=518) consulté le 10/08/14



Année universitaire : 2013 - 2014

Spécialité : Paysage

Spécialisation (et option éventuelle) :

Maîtrise d'œuvre et ingénierie

### Mémoire de Fin d'Études

- d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage  
 de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage  
 d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

## Comment préparer un territoire, avec son patrimoine culturel, et paysager, à l'arrivée d'un pôle multimodal ? Le cas du territoire Nîmes-Beaucaire (30)

### ANNEXES

Par : Juliette CODE

*Soutenu à Angers le\* 12 Septembre 2014*

**Devant le jury composé de :**

Président : Fanny ROMAIN

Maître de stage : David HAUDIQUET

Enseignant référent : Elise GEISLER

Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent que la responsabilité de son auteur et non celle d'Agrocampus Ouest

Annexe I : Recueil de photographies des paysages à la proximité de Redessan et de Manduel (BASE, 2014)

Typologies des structures paysagères présentes



Plan Bocage



Vue Bocage



Plan Elevage



Vue Elevage



Plan Olivieraie



Vue Oliveraie



Plan Pépinière



Vue Pépinière



Plan Verger



Vue Verger



Plan Palmeraie



Vue Palmeraie

## Typologies des structures paysagères présentes



Plan Canal



Vue Canal



Plan Friche



Vue Friche



Plan Vignes bocagères



Vue Vigne bocagère



Plan Openfield



Vue Openfield

## Typologies des franges de villages



Limite Sud de Manduel



Limite Manduel Est



Limite Manduel Nord



Limite Manduel Nord (2)



Limite Manduel Ouest



Limite Redessan Sud



Limite Redessan Ouest



Limite Redessan Est

## Typologies des structures bâties présentes



Plan Industries



Vue Industries



Plan Mas limite de village



Vue Mas limite de village



Plan Lotissements Nord de Redessan



Vue Lotissements Nord de Redessan



Plan Lotissements Sud de Redessan



Vue Lotissements Sud de Redessan



Plan Lotissements Sud de Manduel



Vue Lotissements Sud de Manduel



Plan Centre de Manduel

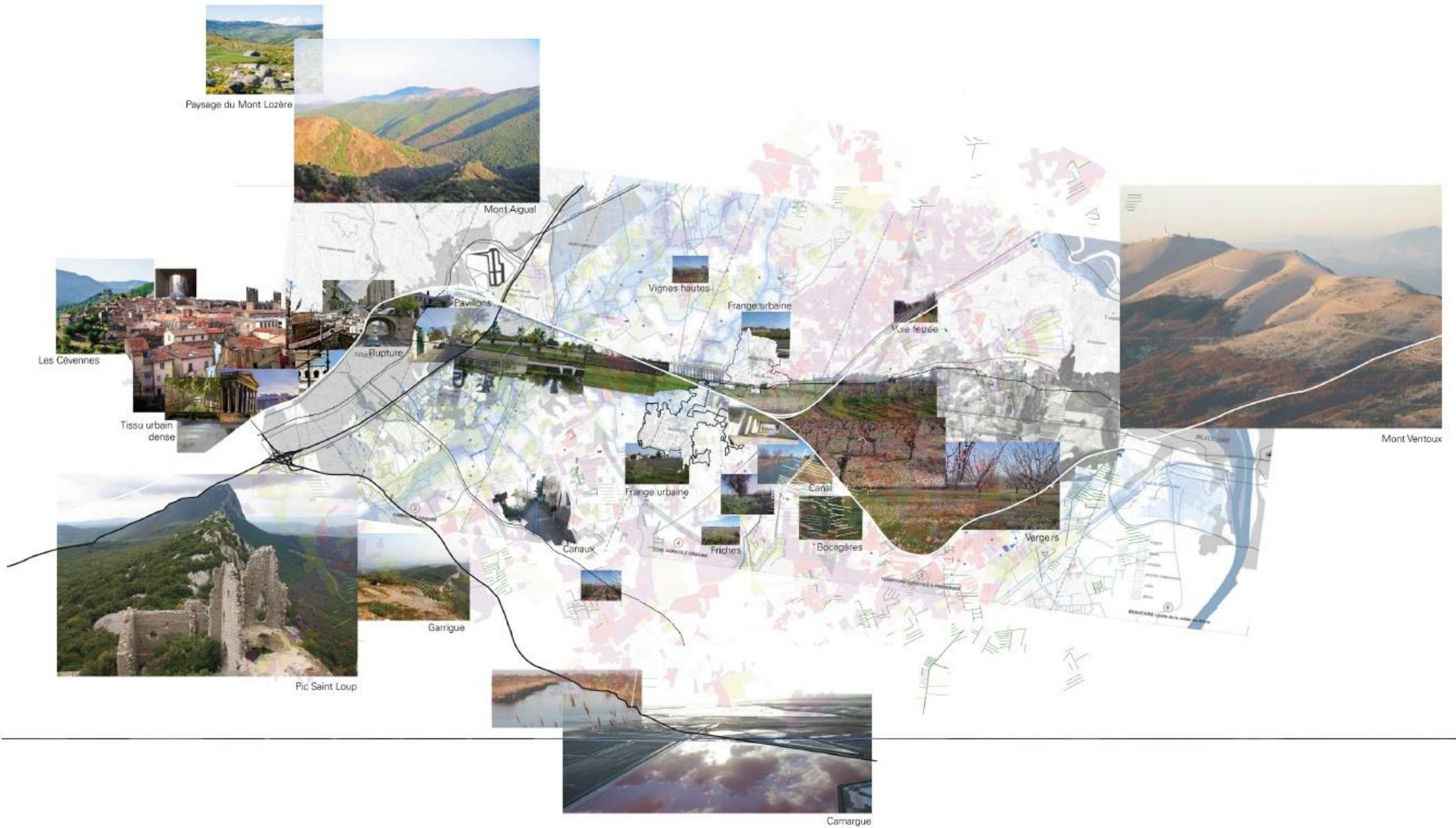


Vue Centre de Manduel

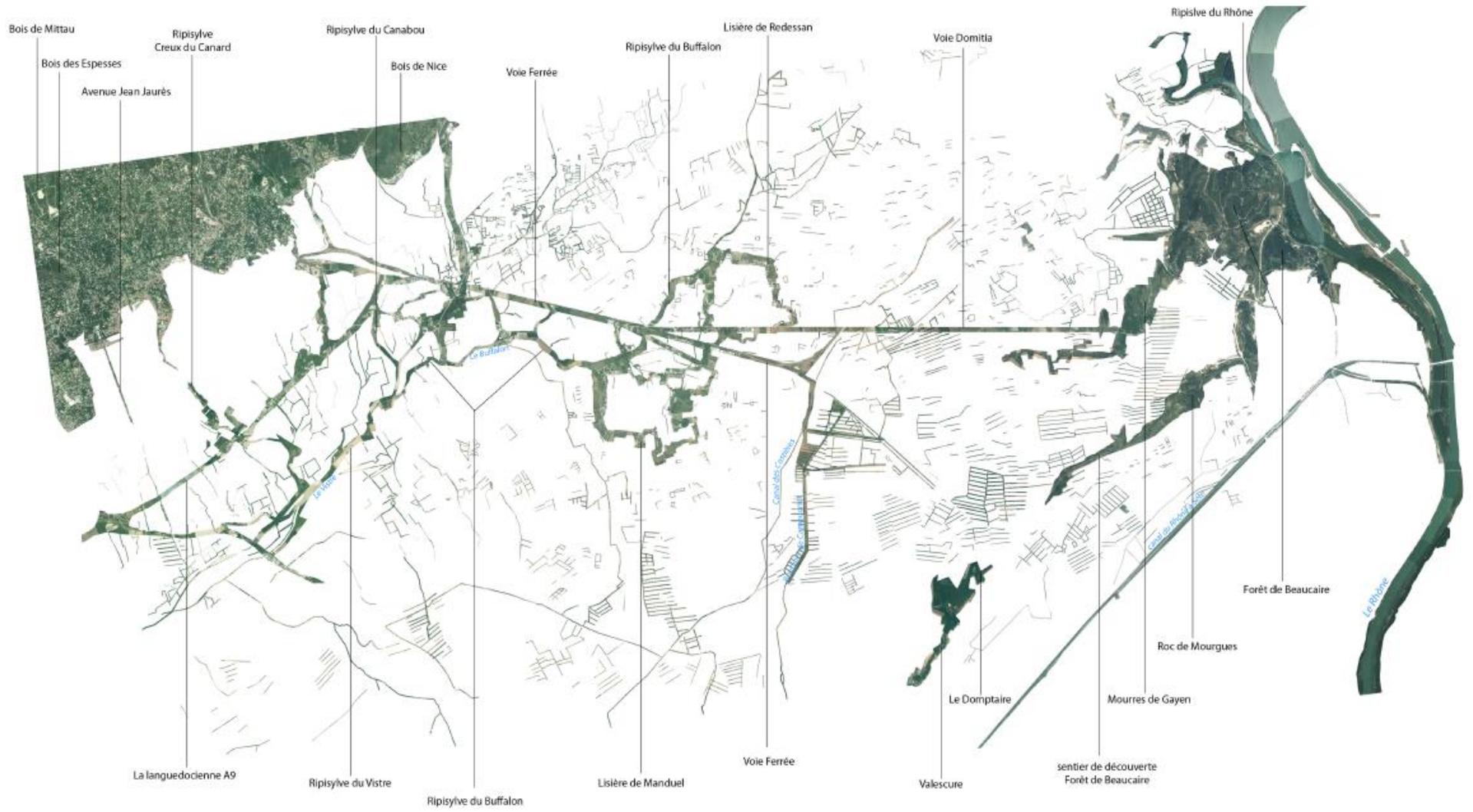
**Annexe II** : Photographies pendant la visite de site sur la portion de la Via Domitia de Manduel à Beaucaire (BASE, 2014)



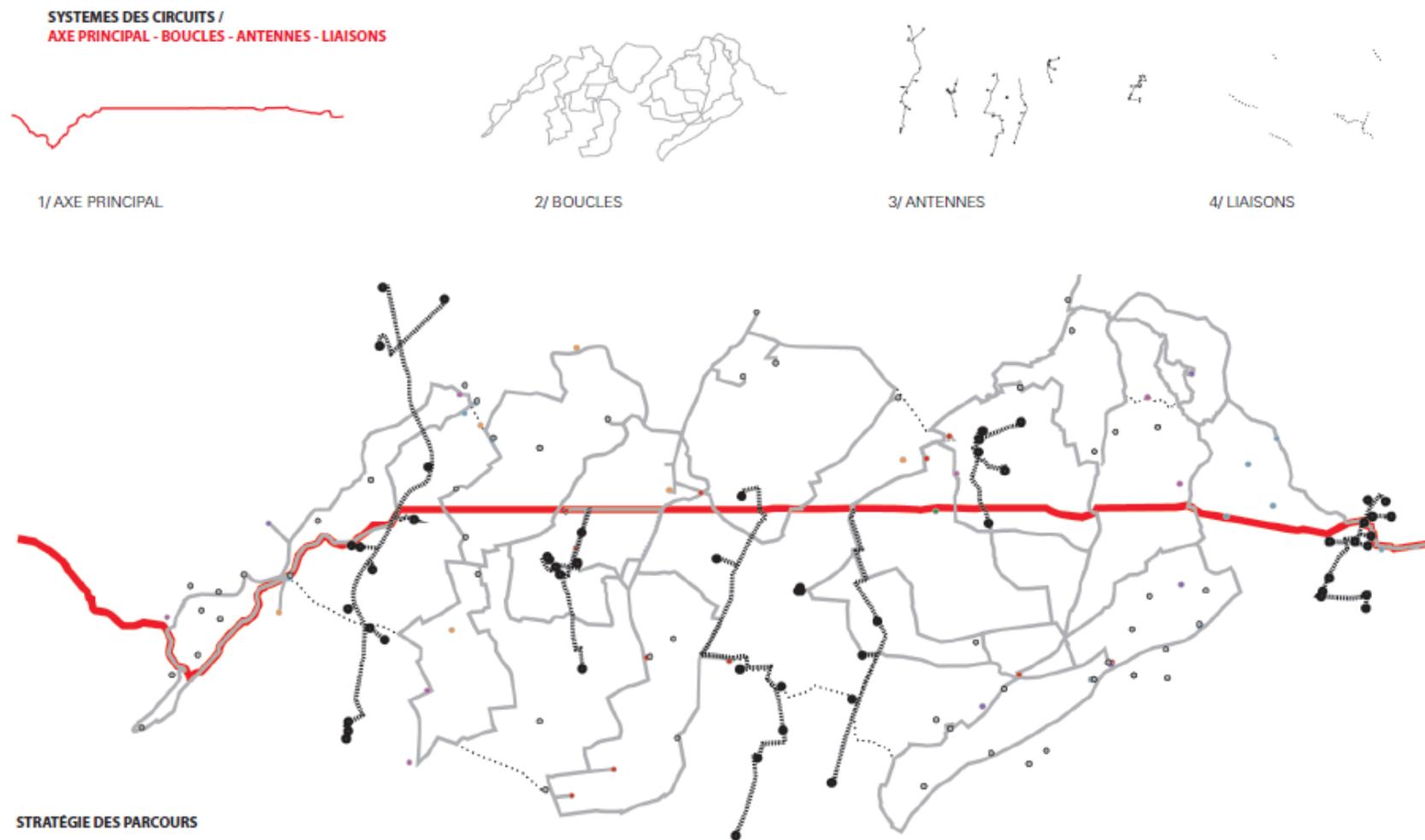
Annexe III : Paysage sensible du territoire Nîmes – Beaucaire (BASE, 2014)



Annexe IV : Trame verte actuelle sur le territoire (BASE, 2014)



**Annexe V** : Détail de la création des systèmes de boucles, antennes et liaisons, et des points d'intérêts associés (BASE, 2014)



**STRATÉGIE DES PARCOURS**

1. Aménager un grand chemin sur l'axe Nîmes-Beaucaire
2. Associer les chemins (boucles et antennes) aux structures paysagères et aux activités existantes du territoire.
3. Connecter les boucles à l'axe principal et entre elles
4. Utiliser au maximum le réseau de chemins existants
5. Mutualiser les circuits

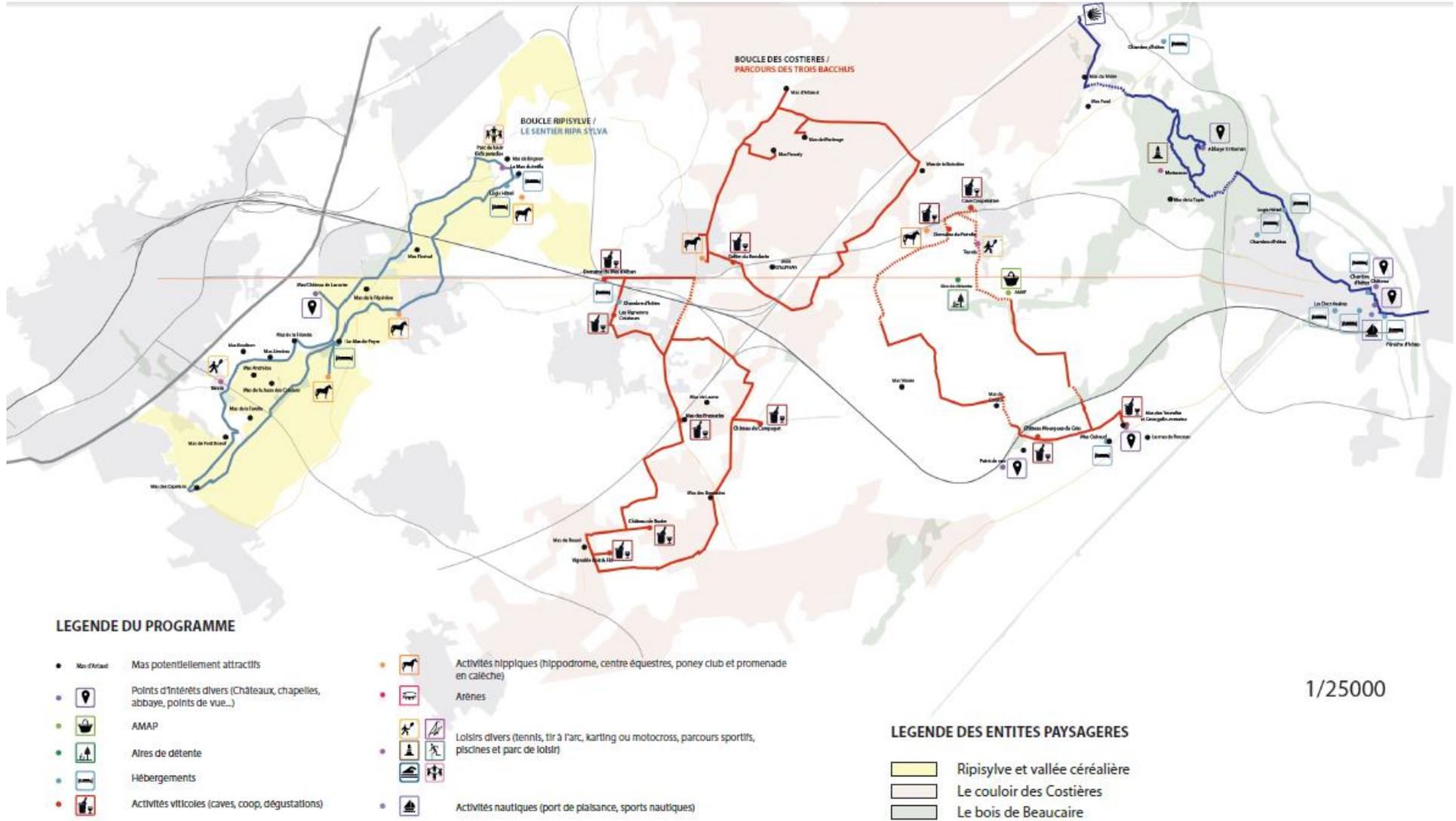
Le cheminement principal, porté par la Via Domitia, et les points d'intérêts existants (BASE, 2014)



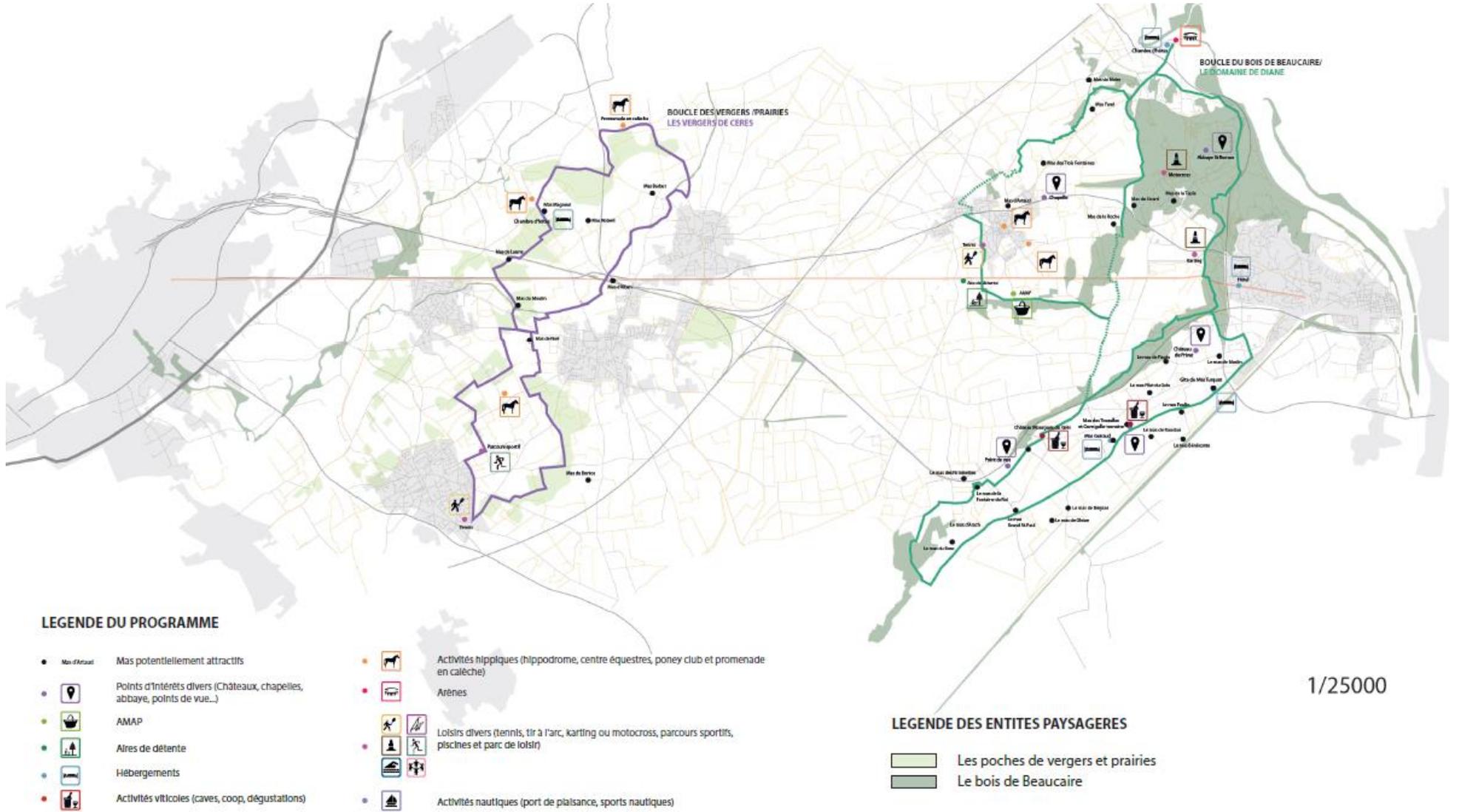
### LEGENDE DU PROGRAMME

- |  |                                |   |
|--|--------------------------------|---|
| ● Mas d'Etat   | Mas potentiellement attractifs | ● Activités hippiques (hippodrome, centre équestre, poney club et promenade en calèche)                     |
| ● Points d'intérêts divers (Châteaux, chapelles, abbaye, points de vue...) |                                | ● Arènes  |
| ● AMAP   |                                | ● Loisirs divers (tennis, tir à l'arc, karting ou motocross, parcours sportifs, piscines et parc de loisir) |
| ● Aires de détente   |                                | ● Activités nautiques (port de plaisance, sports nautiques)   |
| ● Hébergements   |                                |   |
| ● Activités viticoles (caves, coop, dégustations)                          |                                |   |

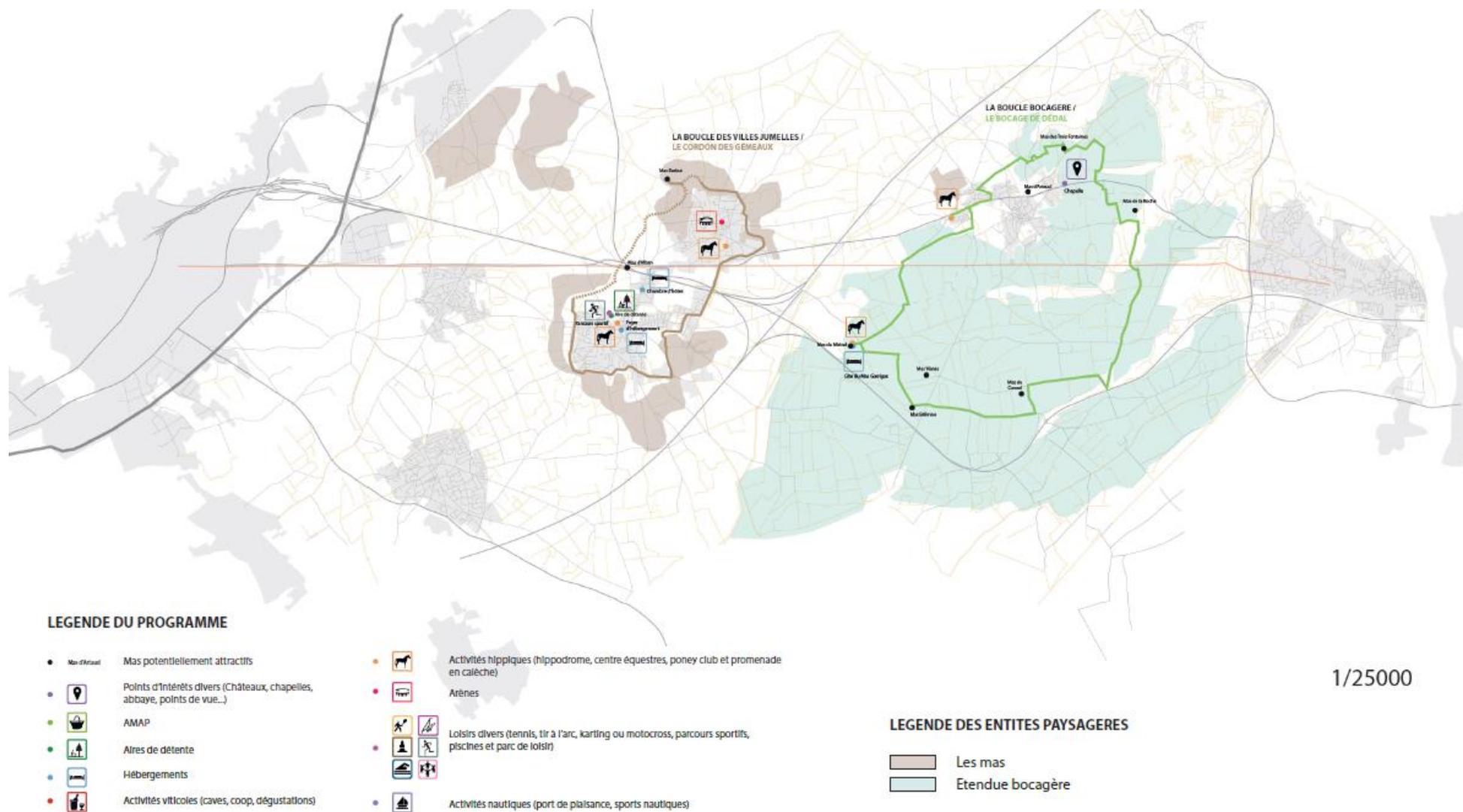
Le sentier Ripa Sylva, le parcours des Trois Bacchus, et la Via Compostelle (BASE, 2014)



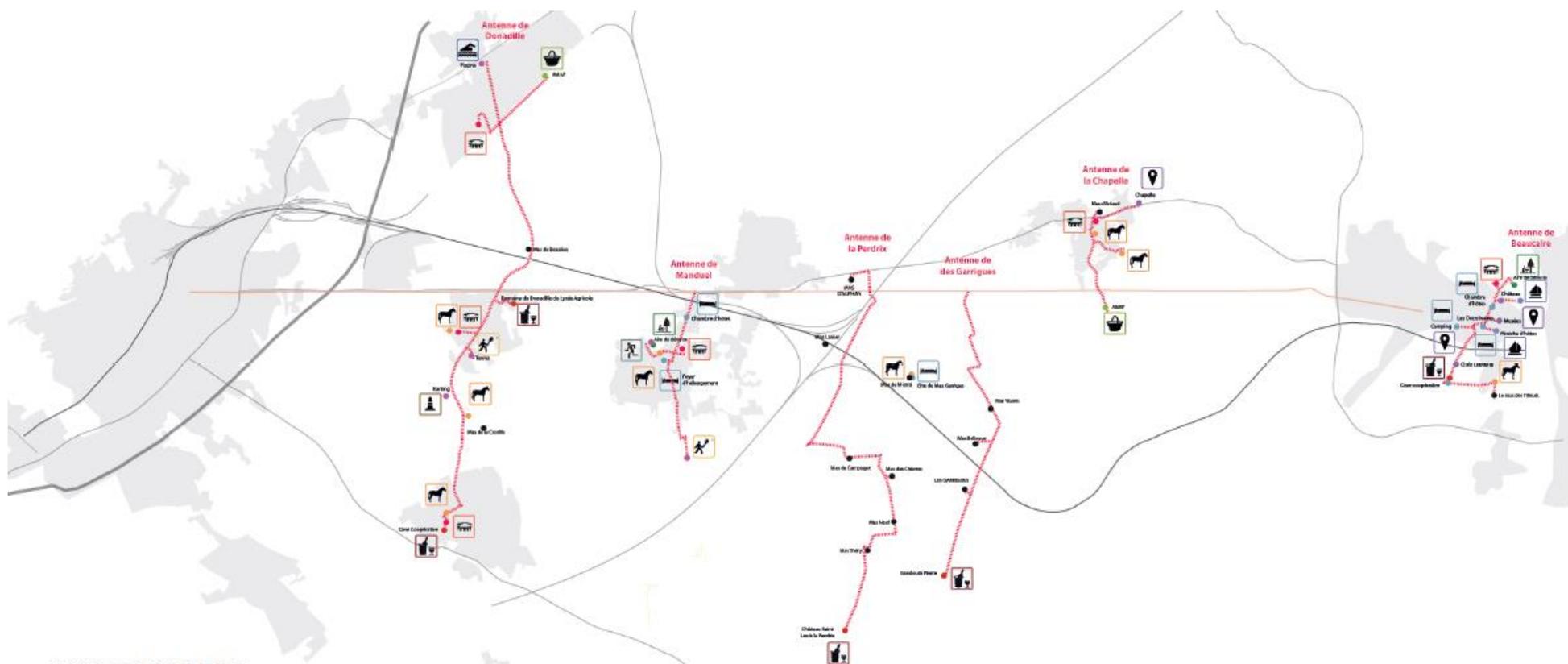
Les vergers de Cérès, et le domaine de Diane (BASE, 2014)



## Le cordon des Gémeaux, et le bocage de Dédale (BASE, 2014)



# Les fils d'Ariane (BASE, 2014)

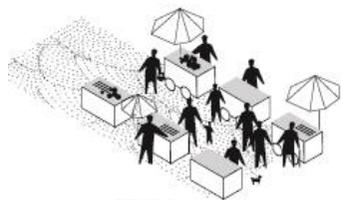


## LEGENDE DU PROGRAMME

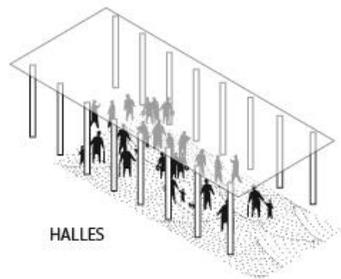
- Mas d'heraut Mas potentiellement attractifs
- Points d'intérêts divers (Châteaux, chapelles, abbaye, points de vue...)
- AMAP
- Aires de détente
- Hébergements
- Activités viticoles (caves, coop, dégustations)
- Activités hippiques (hippodrome, centre équestre, poney club et promenade en calèche)
- Arènes
- Loisirs divers (tennis, tir à l'arc, karting ou motocross, parcours sportifs, piscines et parc de loisir)
- Activités nautiques (port de plaisance, sports nautiques)

1/25000

Annexe VI : Les activités et installations proposées, à décliner dans le Parc de la Romanité (BASE, 2014)



MARCHE



HALLES



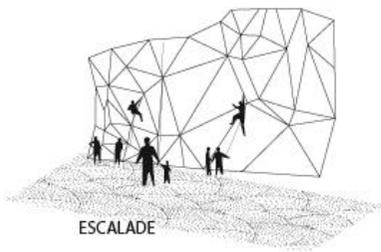
VOLIERE



RANDONNEES EQUESTRES



RANDONNEES



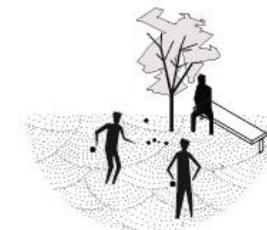
ESCALADE



MAISON DU PARC



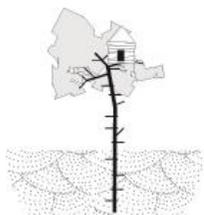
RING / SCENE



PETANQUE



PASSERELLES



HEBERGEMENT ATYPIQUE



AMPHITHEATRE PLEIN AIR



TIR A L'ARC



FERMES PEDAGOGIQUES



COURSE A PIED



FORUM



POINT DE VENTE - DRIVE ?



PISTE DE COURSE



GUINGUETTE



CUEILLETTE



VENDANGES



EXPOSITION ARTISTIQUE



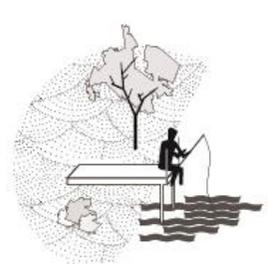
PROMENADE EN QUAD



MEDITATION



CENTRES EQUESTRES



PECHE



DEGUSTATION DE VINS



PIQUE-NIQUE



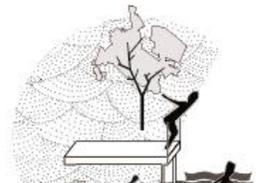
HALTE ANE ET BICYCLETTE



PLAGE SOLARIUM



EQUIPEMENTS SPORTIFS



BAIGNADE



AIRE DE REPOS



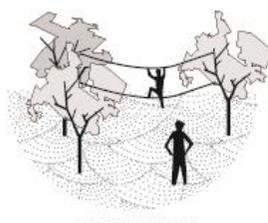
JEUX POUR ENFANTS



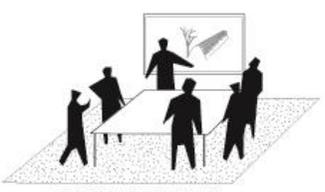
JARDINS THEMATIQUES



TENNIS



ACCROBRANCHE



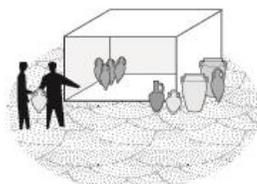
CENTRE DE FORMATION ET ARCHIVE



JEUX POUR ENFANTS



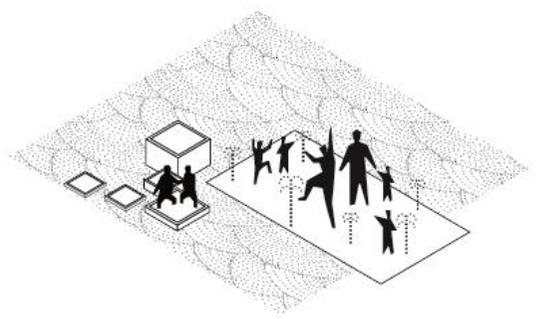
HEBERGEMENT CAMPING



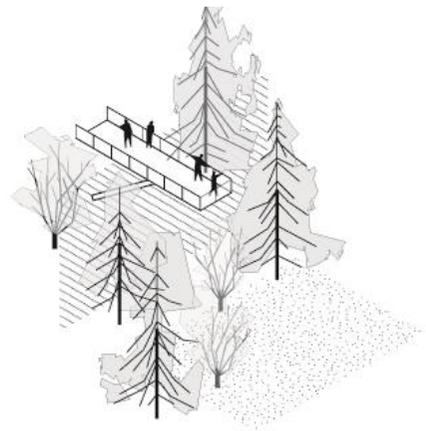
BOUTIQUE ARTISANALE



CANOE KAYAK



JEUX D'EAU / FONTAINE



BELVEDERE



OBSERVATOIRE FAUNE

**Annexe VII : Coupes au niveau des bornes revisitées le long de la Via Domitia (BASE, 2014)**

Borne Belvédère Grand Paysage



Borne Interprétation territoire agricole



Espace d'expositions éphémères en plein air



Borne militaire historique



Borne vente de fruits



Borne pique-nique



Centre d'interprétation sur le trafic et voyage autour de la via domitia





	Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage Spécialité : Paysage Spécialisation / option : Maîtrise d'œuvre et ingénierie Enseignant référent : Elise Geisler
Auteur(s) : Juliette CODE  Date de naissance* : 07/09/1990	Organisme d'accueil : BASE Adresse : 76 rue Mandron 33 000 Bordeaux
Nb pages : 40                      Annexes : 15	
Année de soutenance : 2014	Maître de stage : David Haudiquet
<p>Titre français : Comment préparer un territoire, avec son patrimoine culturel, et paysager, à l'arrivée d'un pôle multimodal ?</p> <p>Titre anglais : How to prepare a territory, with its cultural and landscape assets, to the arrival of an exchange hub?</p>	
<p>Résumé (1600 caractères maximum) :</p> <p>Alors que l'étalement urbain des villes en France commence à être freiné, au profit de démarches de densification des centres-villes, l'arrivée d'une gare multimodale aux environs de la ville de Nîmes pourrait, par une spéculation foncière mal maîtrisée, menacer la stabilité des espaces naturels, et patrimoniaux, marqueurs de l'identité du territoire. Il convient alors de trouver en tant que paysagiste des moyens pour consolider la position des espaces naturels, cultivés, patrimoine bâti, sans pour autant les cristalliser, et les rendre de nouveau attractifs et dynamiques. Ce mémoire s'attache à étudier les enjeux des quartiers de gare, pour montrer qu'un travail de redynamisation du territoire, et de mise en valeur des patrimoines vivant comme bâtis, constitue un atout considérable pour ancrer un tel pôle durablement dans son environnement.</p>	
<p>Abstract (1600 caractères maximum) :</p> <p>Since the urban spreading of France's cities starts to slow down, in favor of city-centers' densification approaches, the exchange hub arrival in Nîmes' outskirts, might, by real estate speculation ill-mastered, endanger the stability of natural areas, and patrimony, identity's indicators of the territory. We have to face up, as landscape architects, to find the ways to strengthen the natural areas, cultivated areas, built patrimony position, without fixing them, make them attractive again and dynamic. This work is about studying the issues of a train station neighborhood, to point out that a stimulation work of the territory, and improvement of the living and built patrimony, makes a considerable asset to settle such an exchange hub, in a sustainable way, to its environment.</p>	
<p>Mots-clés : parc urbain, gare de Manduel, patrimoine culturel et naturel, image territoriale, Nîmes</p> <p>Key Words: urban parc, Manduel's train station, cultural and natural landscape, territorial image, Nîmes</p>	