

RETRANSCRIPTION  
SUR LES TRACES DE LUNEL

# VERNIS SAGE LES MARS



Sur le parvis de l'Ancienne Gare  
126 rue de Verdun, Lunel



# **Journée du 08 mars sur le parvis de l'Ancienne Gare**

Dans le cadre du travail expérimental à l'Ancienne Gare initié par la Preuve par 7 et commandité par SNCF Immobilier, l'équipe de permanents livre une première restitution publique d'un travail sur l'histoire ferroviaire de Lunel, sur le parvis, le 08 mars 2022.

Ce travail de mémoire sur le train a permis d'identifier de façon plus large des singularités du territoire, qui seront exposées dans l'après-midi par 6 intervenants différents.

## **PERSONNES PRÉSENTES**

Hervé Dieulefès - 1er vice-président de la CCPL

Fabien Sanguinède - directeur du cadre de vie et des moyens techniques de la CCPL

Sonia Mokaddem - élue à la Ville Enfance et Jeunesse

Yvette Régnier - conseillère à la ville

Gilles Thomas - SNCF Immobilier

Mathilde Tournyol du Clos, Antoine Chanteau, Tom Crétin, Darius Tardy, Damine Cotonea - permanents à l'Ancienne Gare

Céline Leclaire - en résidence poético-constructive (BNF)

Jean-Pierre Souche - Midi Libre

Jean-Baptiste Hugo - photographe

Sylviane Truchetet - directrice de l'Office du Tourisme

Claudio Galleri - directeur du Musée Médard

Frank Janik - directeur de la culture, des arts et des spectacles à la Ville

Frédérique Domergue - association Pour le Canal de Lunel

Simon Azéma - médiateur du Musée Ambrussum

## **RENCONTRES**

Plusieurs familles de cheminots (Girard, Malaval, Fleury, Ansuc), riverains, habitants, artistes (Kelzang Ravach - Temple Caché), élèves de terminale du lycée Victor Hugo, étudiants de l'École d'Architecture de Montpellier, Alexis Badoz-Griffond - médiateur jeunesse (Mission Locale Jeunes), Clara, Nawel - action sociale en milieu ouvert (APS34), Frédéric Dumortier - Centre de Formation (association Fondespierre) Frédéric Fonton, François, Jean-Pierre - Régie Emploi Services, Alexandre Pratlong - comédien (La Boîte à malice).

## **DÉROULÉ DE LA JOURNÉE**

11h30-12h : présentation par Antoine, Tom, Darius et Mathilde du travail sur l'histoire du train à Lunel.

12h00-13h : échanges et discussions informels

13h- 14h30 : déjeuner sur le parvis

14h30-16h : pecha kucha adapté (15 minutes par intervenant)

16h-19h30 : échanges et discussions informels

# Programme

## 11H30 : PRÉSENTATION DU TRAVAIL SUR L'HISTOIRE FERROVIAIRE DE LUNEL

- Où l'on prend conscience que le tracé de la voie de chemin de fer est le troisième vecteur de communication et de développement de la ville, après la Via Domitia et le canal.
- Où l'on constate que l'arrivée du train a entraîné le déclin du port, puis sa fermeture, et le rebouchage d'une partie du canal.
- Où l'on réalise que la vie autour du train, qui a peut-être atteint son paroxysme dans les années 1960, a rassemblé jusqu'à 600 salariés (et leurs familles) dans une ville de 6000 habitants à l'époque. Avec toute une vie structurée autour de jardins potagers, de terrains de sport, de commerces,...
- Où l'on voit que l'Ancienne Gare a déjà eu trois vies distinctes, et que nous interrogeons donc aujourd'hui sa quatrième vie.
- Où l'on réalise à quel point le bâtiment a, depuis sa construction, progressivement disparu du paysage lunellois, peu à peu dissimulé derrière des murs, des platanes, des édifices, ... pour être révélé à nouveau lors de l'aménagement du PEM en 2019. Qu'il bénéficie à nouveau d'une visibilité et d'un emplacement forts dans la ville.
- Où l'on imagine que la démolition de la rotonde ferroviaire s'inscrit elle aussi dans le récit au long cours de l'évolution de l'histoire du train, et qu'elle préfigure la naissance d'un nouveau quartier avec la construction de 190 logements.

### Dates clés

1845 : création de la ligne Lunel - Sète puis Tarascon - Lunel, et construction de la Gare.

1865 : Délocalisation du Bâtiment Voyageur.

1935 : aménagement d'une gare école dans l'Ancienne Gare, centre de formation en internat des métiers du train.

1947 : électrification des voies, changement de gabarits des trains, et modification des infrastructures.

1968 : aménagement de 4 logements dans l'Ancienne Gare.

depuis 1980 : déclin continu du fret ferroviaire au profit du transport routier.

2022 : démolition de la rotonde et projet de 190 logements en cours.



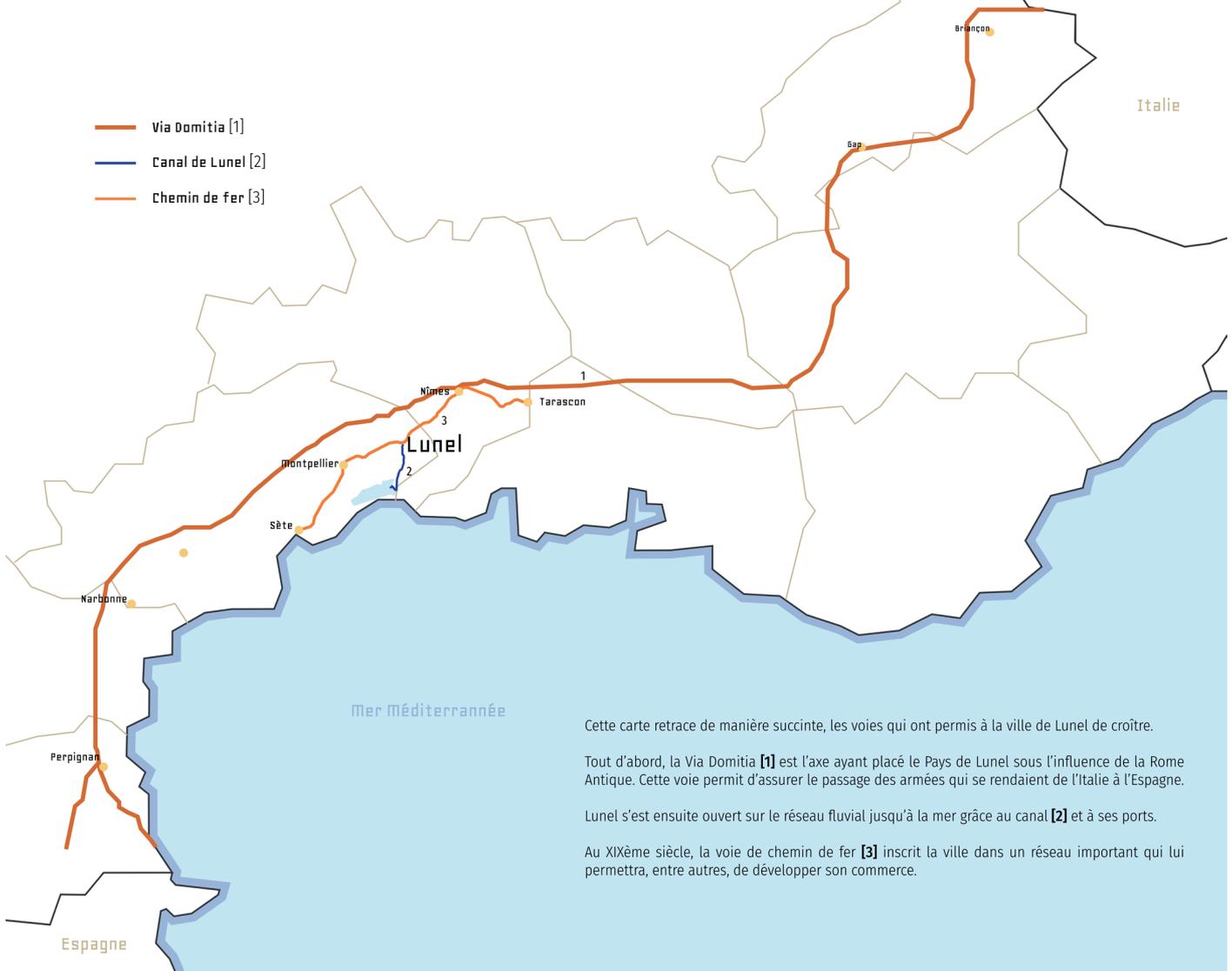
# SUR LES TRACES DE LUNEL

Depuis notre installation dans l'ancienne Gare en septembre, nous avons découvert le territoire lunellois, rencontré ses habitants et écouté leurs récits. Depuis, nous avons le sentiment de devoir partager cette approche de nouveaux arrivants enthousiastes.

Ces documents offrent notre compréhension du développement de Lunel grâce à des entités territoriales structurantes. Trois périodes majeures s'articulent autour de la voie domitienne, le canal et le chemin de fer. Ces temps racontent trois histoires et participent à l'écriture du pays lunellois.

Nous remercions toutes les personnes ayant partagé leur vécu, leurs archives et leur temps.

Travail réalisé dans le cadre de la mission de permanence architecturale confiée en 2021 par sncf immobilier à la preuve par 7.



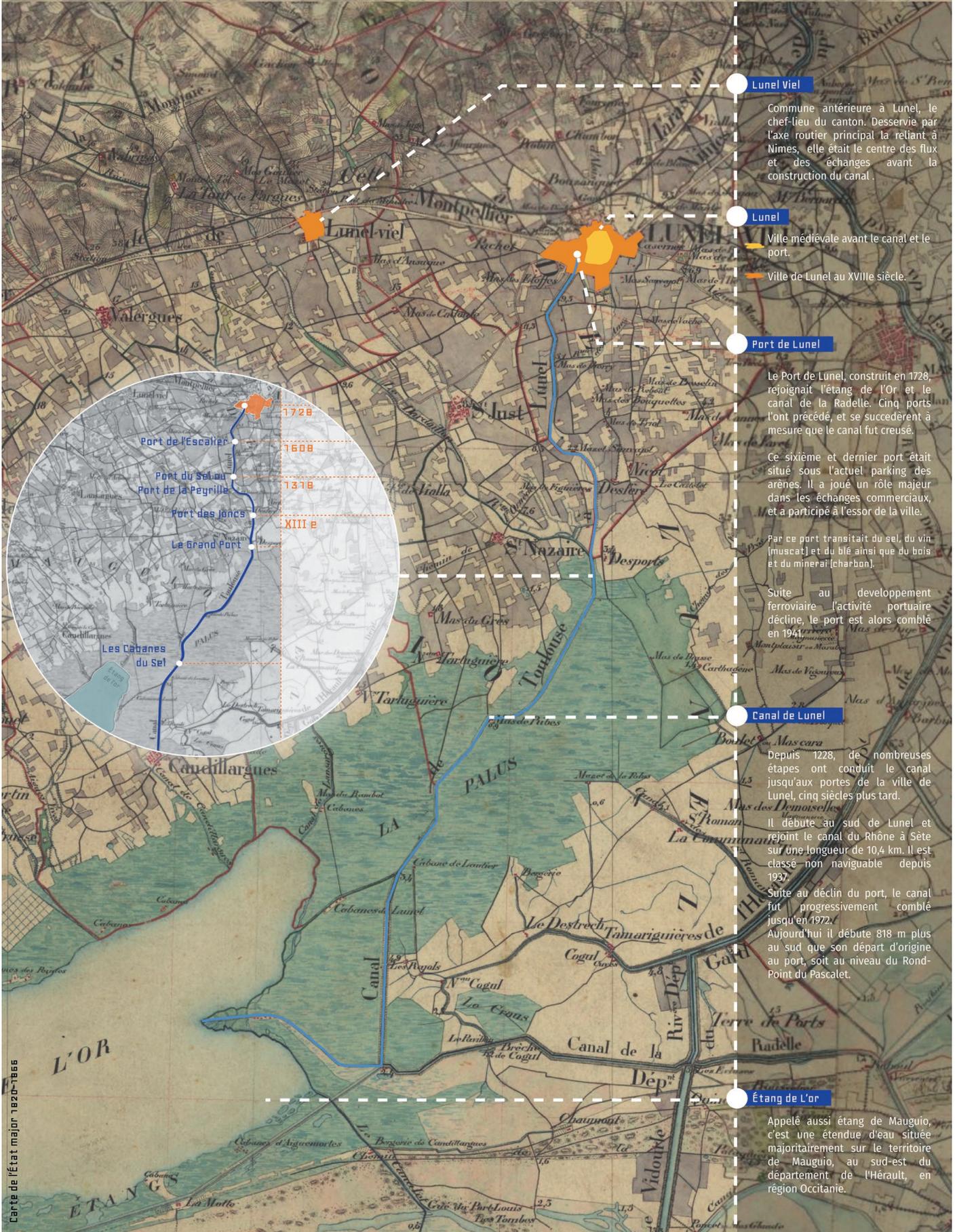
Cette carte retrace de manière succincte, les voies qui ont permis à la ville de Lunel de croître.

Tout d'abord, la Via Domitia [1] est l'axe ayant placé le Pays de Lunel sous l'influence de la Rome Antique. Cette voie permit d'assurer le passage des armées qui se rendaient de l'Italie à l'Espagne.

Lunel s'est ensuite ouvert sur le réseau fluvial jusqu'à la mer grâce au canal [2] et à ses ports.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, la voie de chemin de fer [3] inscrit la ville dans un réseau important qui lui permettra, entre autres, de développer son commerce.

# LE CANAL DE LUNEL: 6 SIÈCLES D'ÉVOLUTION



## Lunel-viel

Commune antérieure à Lunel, le chef-lieu du canton. Desservie par l'axe routier principal la reliant à Nîmes, elle était le centre des flux et des échanges avant la construction du canal.

## Lunel

Ville médiévale avant le canal et le port.

— Ville de Lunel au XVIII<sup>e</sup> siècle.

## Port de Lunel

Le Port de Lunel, construit en 1728, rejoignait l'étang de l'Or et le canal de la Radelle. Cinq ports l'ont précédé, et se succéderont à mesure que le canal fut creusé.

Ce sixième et dernier port était situé sous l'actuel parking des arènes. Il a joué un rôle majeur dans les échanges commerciaux, et a participé à l'essor de la ville.

Par ce port transitait du sel, du vin (muscat) et du blé ainsi que du bois et du minéral (charbon).

Suite au développement ferroviaire l'activité portuaire décline, le port est alors comblé en 1947.

## Canal de Lunel

Depuis 1228, de nombreuses étapes ont conduit le canal jusqu'aux portes de la ville de Lunel, cinq siècles plus tard.

Il débute au sud de Lunel et rejoint le canal du Rhône à Sète sur une longueur de 10,4 km. Il est classé non navigable depuis 1937.

Suite au déclin du port, le canal fut progressivement comblé jusqu'en 1972.

Aujourd'hui il débute 818 m plus au sud que son départ d'origine au port, soit au niveau du Rond-Point du Pascalet.

## Étang de L'Or

Appelé aussi étang de Mauguio, c'est une étendue d'eau située majoritairement sur le territoire de Mauguio, au sud-est du département de l'Hérault, en région Occitanie.

Carte de l'état major 1820-1866

# L'ARRIVÉE DU RAIL EN 1845

« L'année 1842 paraît à marquer d'une pierre blanche. Cette année là, Lunel voit passer 84 920 voyageurs, dont 62 426 en diligence et 18 542 en bateau. Mais la ville voit aussi arriver un millier d'ouvriers, avec femmes et enfants, venus préparer la ligne de chemin de fer, surélevée de plus de quatre mètres pour la mettre à l'abri des éventuelles vidouglades. »

Henri Pignat  
Lunel au XIX<sup>e</sup> siècle

## L'ancienne Gare plan de 1845

En 1836, la première ligne de chemin de fer est construite entre Cette (Sète) et Montpellier. C'est en 1845 que cette ligne est raccordée à Nîmes, en passant par Lunel. Sur le plan, on observe le schéma classique ferroviaire de l'époque: une Gare Voyageur (1) et une Gare Marchande (2). Dans le cas de Lunel, le bâtiment voyageur, ou B.V., soutient la voie.

## 1857

Création de PLM ou Paris - Lyon - Méditerranée. Cette société privée va dessiner le paysage ferroviaire français.



## La nouvelle Gare plan de 1907

L'infrastructure ferroviaire de Lunel se développe. Le Bâtiment Voyageur devient un bâtiment annexe (1), dès 1870. L'ancienne gare marchande est transformée en gare voyageurs (2). Le nombre de voies en quai de Lunel s'élève à 5. De nombreux quais de services dessinent un paysage de rails imposant. Une vie autour de la gare commence à s'animer.

- 1 Bâtiment annexe
- 2 Gare voyageurs
- 3 Marquise métallique
- 4 Remise des machines + Magasin
- 5 Rotonde
- 6 Quai à combustibles
- 7 Halle marchande

## 1913

PLM rachète un champ cultivé de sainfoin pour la somme de 12 033 francs-or. Sept ans plus tard, Lunel accueille une rotonde en béton de 22 travées.



## 1937

La SNCF remplace PLM. Ce changement va signifier la fin des compagnies régionales.



## 1947

L'électrification des voies est un progrès, elle va permettre d'améliorer le rendement des trains et de faciliter leur maintenance. À Lunel, elle va engendrer la destruction de la marquise métallique.

## 1948

L'arrivée de la 2CV de Citroën marque l'essor d'un nouveau moyen de transport, ce qui entraînera une baisse de fréquentation dans les gares.



## La cité ferroviaire plan de 1960

L'ancienne rotonde, de 11 travées, a été remplacée dès 1920, par une nouvelle (4) deux fois plus grande. La SNCF continue d'acquérir des terrains alentours, destinés au personnel, pour en faire des logements (8), des jardins, un terrain de tennis, etc. Cette cité-ferroviaire a accueilli jusqu'à 1000 personnes à son apogée.

- 1 Gare
- 2 Abri parapluie
- 3 Pont tournant
- 4 Rotonde
- 5 Stockage de chlorate
- 6 Quai marchand découvert
- 7 Quai marchand couvert
- 8 Logements SNCF
- 9 Maison du cantonnier

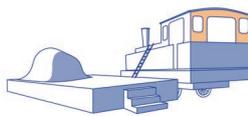
# LA GARE ET SON QUARTIER EN 1950



Les locomotives à vapeur nécessitaient un ensemble d'infrastructures liées au charbon et à l'eau. Cette **GRUE HYDRAULIQUE** permettait de distribuer l'eau aux trains.

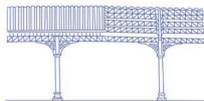


Ces **MAISONS DE CHEMINOTS** formaient la tête de la première rotonde.



Le **QUAI À COMBUSTIBLES** alimentait les anciennes machines à vapeur en charbon.

L'**ANCIENNE GARE** compte parmi ses vies, un lieu de formation, ainsi que des appartements.



La **MARQUISE MÉTALLIQUE** couvrait les passagers des voies de la gare de Lunel.

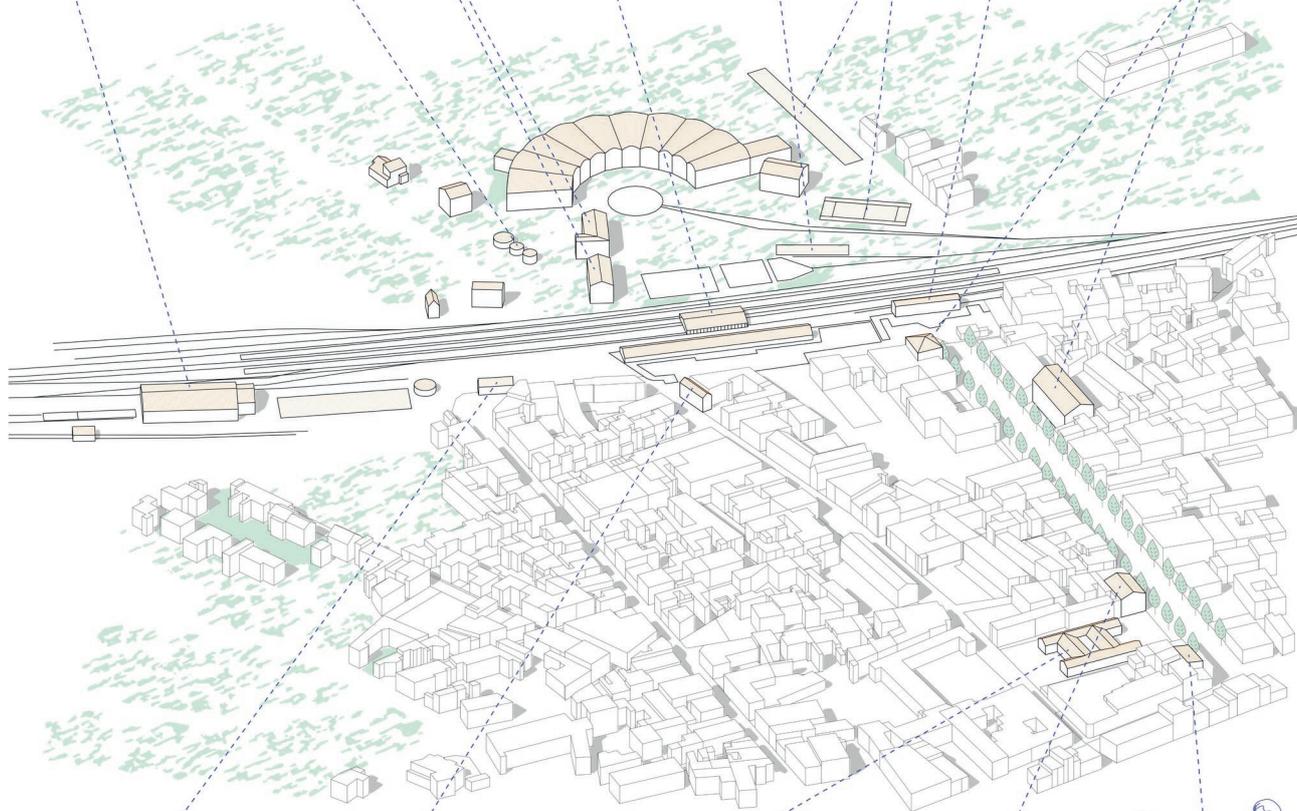


Les cheminots disposaient d'un **COURT DE TENNIS** et de **JARDINS POTAGERS**.



À l'extrémité du boulevard Victor Hugo, il y avait le **CAFÉ L'EMBARCADÈRE** et la **MATERNITÉ** où sont nés de nombreux pescalunes.

La **GARE MARCHANDE** comportait des quais couverts et découverts. Elle permettait le transit de marchandises comme le sel ou le vin.



Ce bâtiment regroupait les **LOISIRS** des cheminots : du loto au judo, en passant par le football.



L'**ÉCONOMAT** vendait des produits aux cheminots à des prix négociés.



L'**ÉCOLE MARIE CURIE** était autrefois l'école réservée aux filles. Jusqu'en 1975 où la mixité devint l'affaire de tous les degrés d'enseignement.



Le **GRAND CAFÉ RICHE** a eu plus d'une facette en 120 ans d'existence. Ce fut notamment un théâtre-cinéma, un lieu de rendez-vous des fans de football, ou encore une salle de jeux.



Le **CAFÉ GLACIER** du boulevard Hugo et son dancing hall. Lieu mythique des fins de semaines lunelloises, sachant qu'en 1960, un quart des couples se formait lors d'un bal.

# LES VIES DE L'ANCIENNE GARE

1845

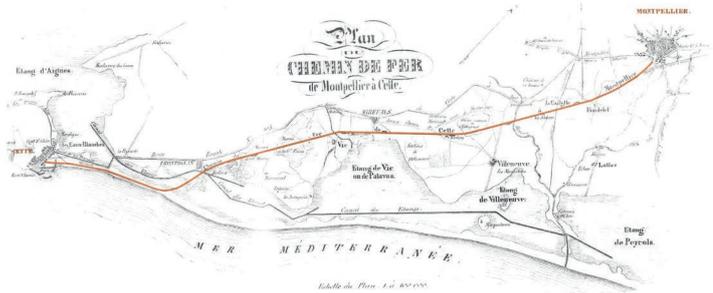
## Un bâtiment voyageur (BV)



Photo du bâtiment voyageur (ancienne gare), datant de 1846

Le bâtiment voyageur initial est construit en 1845 et sera actif une vingtaine d'années, devenant ensuite un bâtiment annexe. Les lignes de chemin de fer étant surélevées de 4m par rapport au niveau de l'avenue Victor Hugo, le niveau +1 du bâtiment est considéré comme le rez-de-chaussée par rapport aux voies.

Un escalier dessert donc le bâtiment, qui se distingue par sa forme de fer à cheval, inspiré ou rappelant celui du château de Fontainebleau.



1935

## Une gare école

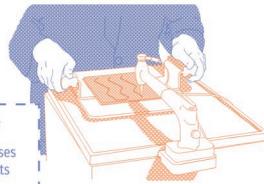
"On formait les cheminots, surtout ceux qui allaient travailler au niveau des gares. [On leur enseignait] toutes les consignes de sécurité" Entretien avec Jean-Louis Girard



Apprenti du Service Électrique et de la Signalisation (SES) vérifiant la planéité d'une pièce à l'aide d'un calibre dans l'école du Moulin Neuf à Chambéry.



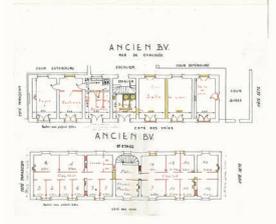
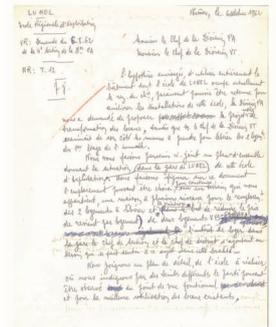
Visionner une archive sur le métier d'aiguilleur.



Examen psychotechnique de sélection au métier d'aiguilleur

"L'objectif des tests psychotechniques : il s'agit d'identifier ses compétences pour l'orienter vers les postes les plus adéquats pour lui." Archives de la SNCF

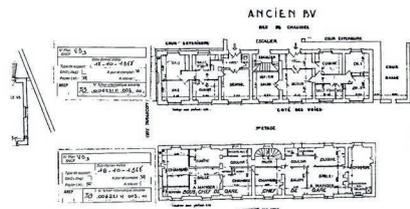
1962



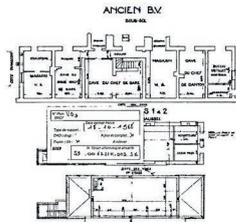
Projet d'agrandissement (non abouti) du bâtiment école d'exploitation à 21 lits.

1968

## Des logements



Plan du bâtiment transformé en logements, datant de 1968.



" C'est seulement ensuite que [la gare école] devient des logements ?

- Les logements ont été aménagés, on était encore en arrondissement, donc c'était avant 1972.

La personne qui a travaillé sur le projet c'est Michel Cumeia. On était sous le 3e arr. (Voie et Bâtiment, à Nîmes, près de la Préfecture). Et donc, il y avait quatre logements.

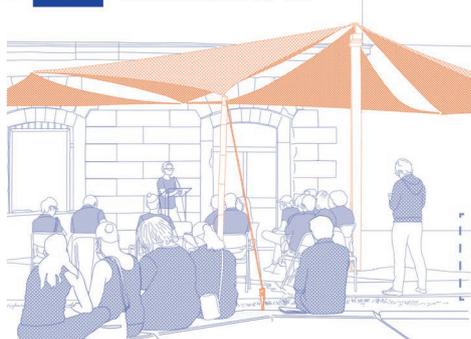
- C'est-à-dire que, tant que ce n'était pas transformé en logements, pour vous, c'était une gare école ?

- Oui, c'est une fois que l'activité de gare école a été arrêtée [qu'il y a eu des logements]. Mais c'est resté un peu à l'abandon et squatté avant".

Entretien avec Jean-Louis Girard, cheminot.

2021

## Redécouverte



Le bâtiment annexe adopte officiellement le nom d'Ancienne Gare, dans le cadre d'une démarche expérimentale menée par des architectes et designers. Il s'ouvre au public avec pour objectif de repenser la manière de "faire la ville", avec et pour les habitants de Lunel. La démarche du projet, qui s'appuie sur celle de la Preuve par 7, est d'Expérimenter, Documenter et Transmettre.

Il devient un terrain propice à la rencontre, l'échange et l'entraide, pouvant accueillir de nouveaux projet citoyens. Associations, collectifs et autres groupes sont les bienvenus. Vous y trouverez un espace à modeler selon vos envies.

Sept. 2021

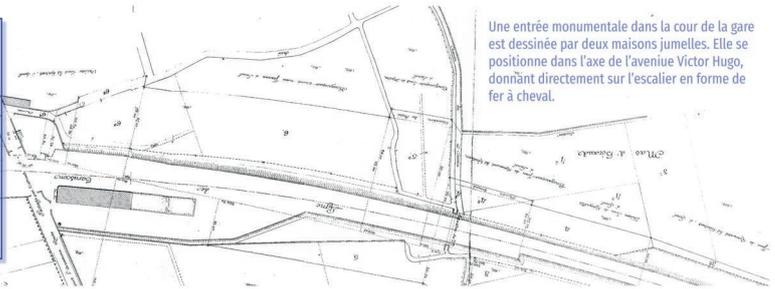
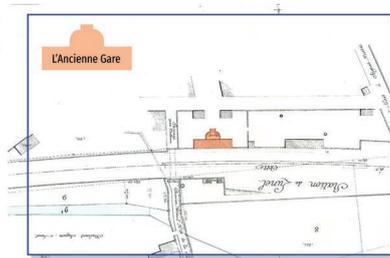
Lancement de la permanence



Les temps d'observations et d'échanges, a mené l'équipe de l'Ancienne Gare à dégager quatre thématiques qui lui semblent essentielles d'interroger : le rôle de l'espace public, la singularité du lieu, la nature en ville ainsi que la qualité de vie. Ce cadre de la permanence architecture est donc l'occasion de mener une recherche-action autour de ces différentes thématiques.

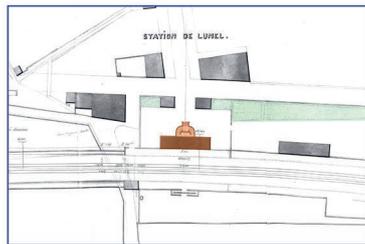
# L'ANCIENNE GARE ET SES ABORDS

1866



Une entrée monumentale dans la cour de la gare est dessinée par deux maisons jumelles. Elle se positionne dans l'axe de l'avenue Victor Hugo, donnant directement sur l'escalier en forme de fer à cheval.

1867

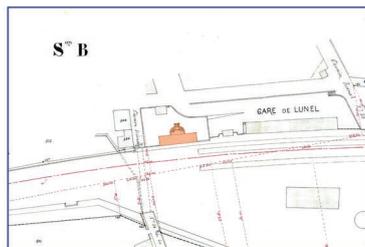


La fonction de bâtiment voyageur ayant été transposée, l'ancienne gare se privatise peu à peu. Des jardins commencent à apparaître de part et d'autre de l'entrée monumentale, encore conservée. Un accès de la cour de l'ancienne gare à la cour de la nouvelle gare semble être possible.

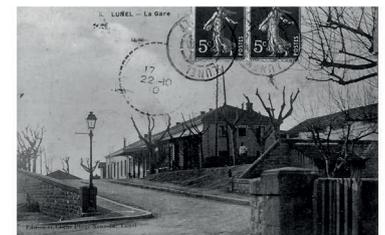


Carte postale de l'avenue de la gare de Lunel, © Photo Nouvelle

1870

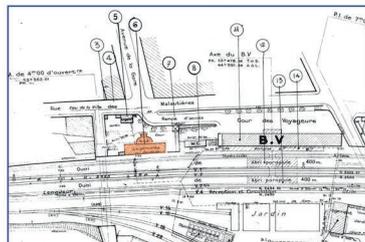


Un réaménagement des abords de la gare est effectué, cloisonnant et privatisant de manière plus affirmée la cour de l'ancienne gare. L'aménagement d'une rampe facilitant l'accès à la gare rend alors la relation entre l'ancienne gare et le bâtiment voyageur moins lisible. Cet accès vient manger une partie de la cour du bas, entraînant avec lui la démolition d'un des deux bâtiments de l'ancienne entrée monumentale. Dans ces travaux, le bâtiment voyageur est également agrandi.



Carte postale de la gare de Lunel, montrant la rampe d'accès, © Photo Nouvelle

1957



L'ancienne gare n'est plus le bâtiment au caractère majestueux, qui faisait signal depuis l'avenue Victor Hugo. L'attention est portée sur la nouvelle Gare. L'ancienne gare et son annexe font office de logements. Ainsi, la cour du bas répond à des usages privés. Des portails ont été installés, ainsi qu'un jardin recouvrant près d'un quart de la surface de la cour.

5 - Logements - Moellons - Enduits Tuiles  
6 - Ancien BV. Logements (Sous-sol - Rez de chaussée et 1 étage)  
Moellons - Enduits - Tuiles



Carte postale du parvis haut de la gare, © A. Sautou

2020

PEM



Depuis 2020, Lunel et la Communauté de Communes du Pays de Lunel s'engagent dans une nouvelle conception de l'espace public, de manière décloisonnée, facilement accessible et praticable. Intervient alors un Pôle d'Échange Multimodal (PEM).

La volonté est d'apporter une meilleure lecture de l'espace à travers un tissu urbain réaffirmé, tout en permettant aux usagers d'opter pour un mode de transport plus vert. En effet, un PEM a pour objectif de simplifier le passage d'un moyen de transport à un autre. Lunel propose ainsi 5 lignes intercommunales dont les horaires des lignes ont été modifiés pour correspondre au plus juste aux horaires des trains.

De cette manière, l'espace public est questionné pour la qualité de vie qu'il peut offrir aux habitants.



Photos des travaux, du parvis haut de la gare et destruction du bâtiment de la cour de l'Ancienne Gare, © Pays de Lunel

- 1 Parking Nord
- 2 Zone des parvis
- 3 Rue de Verdun
- 4 Halte routière
- 5 Parking Sud



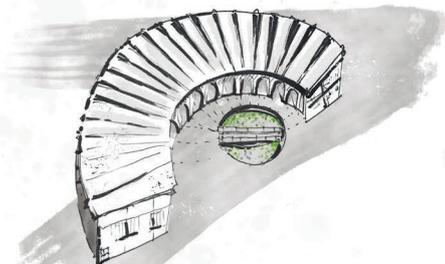
Le plan PEM s'étend sur cinq zones, proposant de nouveaux espaces pour différentes mobilités : voiture, car, deux roues, piéton. La zone de parvis a été redessinée afin de fluidifier la liaison entre les bâtiments de la gare et avec la rue de verdun, ainsi que l'avenue Victor Hugo. Une voie cyclable est prévue pour raccorder le Verdoule à Lunel.

# IL ÉTAIT UNE FOIS LA ROTONDE

1868

## Un dépôt ferroviaire pour une ville devenue gare de bifurcation

Un dépôt ferroviaire a été conçu au moment où Lunel devint gare de bifurcation entre différentes lignes en 1868. Construit en arc de cercle, la rotonde constituée de 11 travées permettait grâce à un pont tournant de déplacer les locomotives vers des stalles où elles étaient garées et entretenues.



1920

## Reconstruction d'une rotonde en Béton

Entre 1910 et 1920, affichant de nouveaux besoins, cette rotonde a été reconstruite en béton de sorte à l'agrandir et doubler sa capacité à 22 travées.

1950

## Électrification des lignes: la Rotonde, garage de démontage

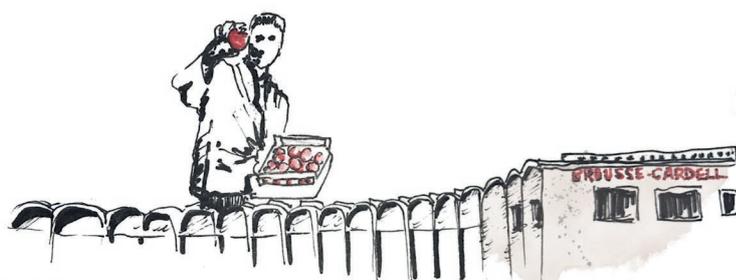
Avec l'électrification d'une grande partie des lignes à la fin des années 1940, la rotonde initialement consacrée aux engins à vapeur, sert ainsi de garage où les locomotives seront démontées. Cette infrastructure sera utilisée par les services de l'équipement jusque dans les années 90.



1974

## La Rotonde: Frigo à Pommes

Parallèlement, une portion de l'Est de la rotonde a été privatisée en 1974 par l'entreprise Brousse-Cardell, et transformée en station de conditionnement de pommes : un réfrigérateur géant pour ainsi dire.



1990

## Abandon puis réappropriation: un repère de la jeunesse

Le début des années 1990 signe la fin de l'activité économique de la rotonde. Elle est alors désaffectée, puis réappropriée par une multitude d'usagers : elle devient un point de repère et de rassemblement d'une partie de la jeunesse Lunelloise et par ailleurs un refuge pour ceux qui n'en ont pas. Support de création artistique, elle a été un outil d'expression accessible pour bon nombre de jeunes.



2022

## Requalification

Début 2022 ce bâtiment singulier a été démolí et sera requalifié en logements. Un reportage photographique minutieux a été effectué avant sa démolition afin de garder une trace, et la mémoire de ces années d'expression artistique. La disparition de ce bâtiment interroge désormais les possibles lieux de la jeunesse Lunelloise, offrant des pistes de réflexion sur les usages de l'Ancienne Gare.

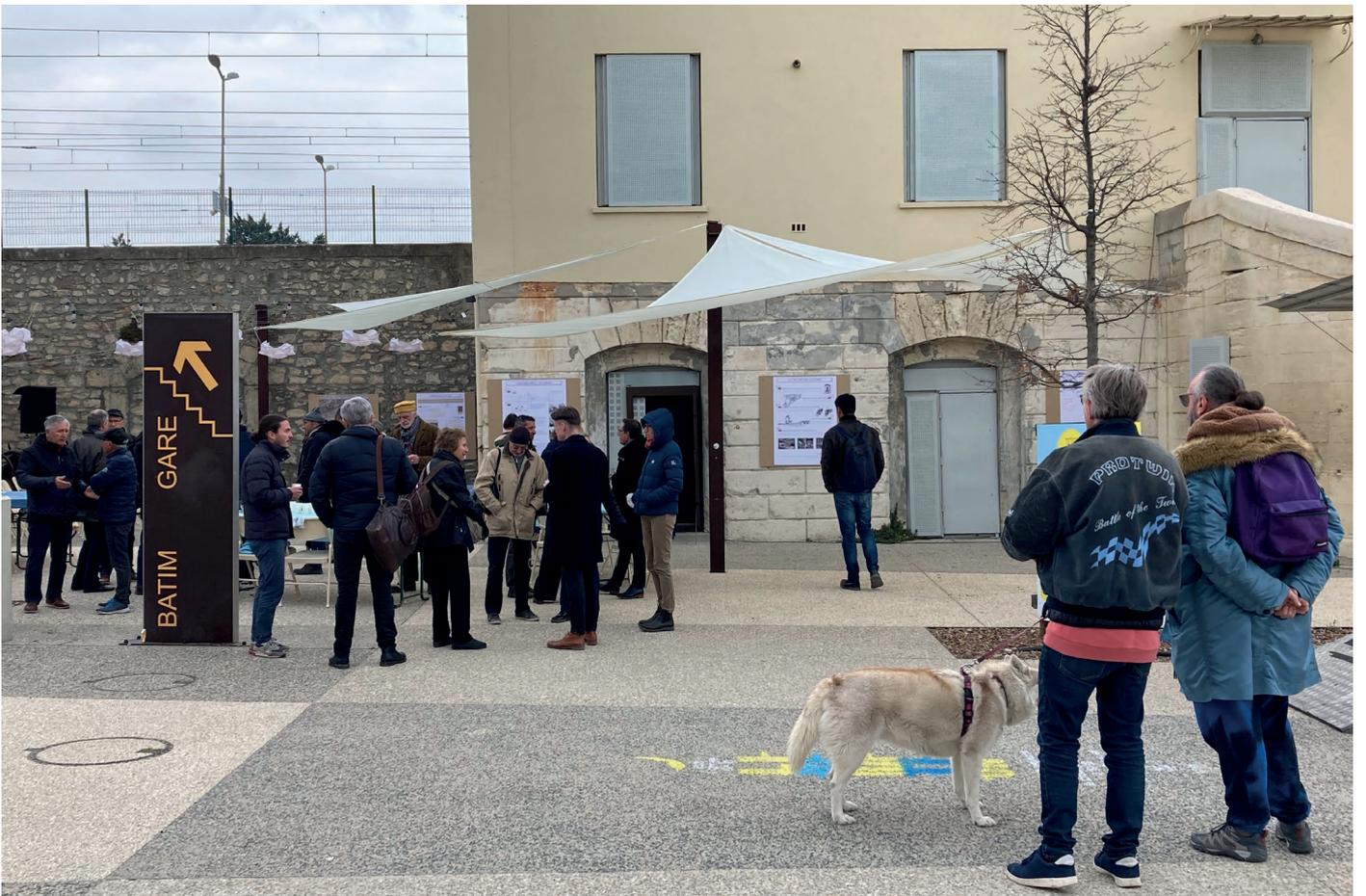
ET TOI, TU RÊVES DE QUOI POUR L'ANCIENNE GARE ?



### 13H00 : DÉJEUNER SUR LE PARVIS

La venue d'une guinguette et l'installation de cinq tables, de nombreuses chaises et de bancs sur le parvis permet d'interroger la pertinence d'un lieu public de convivialité à proximité de la Gare et dans un quartier aujourd'hui dépourvu de café.







Six expositions des singularités du pays de Lunel.



Crédit photo Les permanents de l'Ancienne Gare

## 14H30 : SINGULARITÉS DU TERRITOIRE DE LUNEL

### 1. Jean-Baptiste Hugo et le Mas de Fourques

Jean Hugo, né en 1894 à Paris et mort en 1984 à Lunel est un peintre, décorateur, illustrateur et écrivain français. Il a notamment collaboré avec Pablo Picasso, Max Ernst, Coco Chanel, Jean Cocteau. C'est l'arrière petit-fils du monument national Victor Hugo, et le fils de Pauline Ménard-Dorian, femme de lettres française dont le salon littéraire parisien fut l'un des plus prisés au début du XXème siècle. Il hérite de sa mère du Mas de Fourques, qui devient depuis son installation dans les années 1930 un creuset intellectuel, artistique et engagé de Lunel, à l'image de l'engagement de ses aïeux, où viennent Erik Satie, Jean Cocteau, Jean Bourgoingt...

**Point soulevé :** Quelle est l'histoire de ce mas aujourd'hui? Comment faire vivre ce passé et comment transmettre ces 50 années de vie et de création au mas de Fourques?

### 2. Sylviane Truchetet et la communauté juive de l'an mille

Dès le XIe siècle, une communauté juive, originaire d'Espagne, est présente en ville, et va jusqu'à représenter 5% de la population. Elle semble y développer un ensemble synagogal avec une école talmudique, une synagogue, un mikvé, et un four commun.

Lunel devient alors un foyer important de savoir et de culture, et à cet égard le siège d'affrontements intellectuels entre le clan des orthodoxes et celui des rationalistes issus de la pensée grecque d'Aristote. De grandes controverses ont lieu au sujet du Guide des égarés (ou des perplexes) de Maïmonide. Malgré sa notoriété, l'école juive de Lunel sera abandonnée suite à l'expulsion des juifs par le roi de France Philippe Le Bel en 1306. Bien que réhabilités en 1315 et 1359, aucun juif ne reviendra à Lunel. Ils seront définitivement bannis du Languedoc-Roussillon en 1394 ; entre-temps certains se sont installés à Montpellier, et contribuent à y fonder un foyer important du savoir médical, où subsistent aujourd'hui un mikvé d'époque médiévale, une maison d'études, une maison de l'aumône et une synagogue.

**Point soulevé :** Nous sommes donc aux racines même de l'Europe judéo-chrétienne, et à la fondation de l'école de médecine de Montpellier.

### 3. Claudio Galleri et la collection Médard

Ouvert au public depuis 2013, le musée Médard de Lunel est un lieu dédié à l'histoire de ses collections, au livre, ainsi qu'aux arts et métiers liés au patrimoine écrit.

L'exceptionnel cabinet du bibliophile Louis Médard, placé au centre du musée, permet de découvrir une authentique bibliothèque du XIXe siècle, conservée dans son intégralité. Dans le parcours de visite, les différentes collections du musée dévoilent les témoins patrimoniaux de l'art de la reliure, de la gravure, de la calligraphie et de l'enluminure :

5000 volumes datés du XIIe au XIXe siècle (manuscrits et imprimés)  
des reliures précieuses réalisées par les grands artisans parisiens et montpelliérains du XIXe siècle  
une collection de fers à dorer pour la reliure  
des estampes et des albums d'images  
des objets et des outils illustrant les techniques du livre et de l'impression.

À part la présentation de livres et d'ouvrages anciens, le musée Médard fait vivre, à travers plusieurs dispositifs pédagogiques, l'univers du patrimoine écrit. Il est également ouvert à d'autres expressions (arts plastiques, spectacles), dans le but d'interroger le devenir de la transmission de l'écrit.

**Point soulevé :** Le Musée Médard est en réseau avec d'autres lieux de collection et d'art. La question de la transmission du patrimoine et de la pédagogie est un des axes du projet scientifique et culturel de l'établissement.

#### 4. Frank Janik et la bouvine

On parle ici de l'ensemble des activités économiques et des manifestations culturelles et festives générées par l'élevage du taureau camarguais. Elle personnalise fortement l'activité économique-culturelle par les paysages (pâtures à taureaux), les activités culturelles (ferrades, courses camarguaises...) et ses lieux de pratique (arènes, torils). Contrairement à la corrida, la pratique ne tue pas le taureau. Celui-ci meurt au pré de vieillesse.

Patrimoine culturel immatériel identitaire, la course camarguaise, ou course libre, est pratiquée dans une région qui s'étend bien au-delà du pays camarguais, des portes d'Avignon jusqu'à Montpellier, réunissant autour du delta du Rhône une partie du Languedoc, et de la Provence, selon une tradition qui remonte au Moyen Âge.

Des stèles et des statues sont élevées en hommage aux meilleurs cocardiers (taureau de Camargue qui a fait preuve de ses qualités et de sa bravoure en piste) : le taureau Pascalet est une vedette, et a ainsi sa statue érigée sur le rond-point au bout de l'avenue des Abrivados.

Les arènes de Lunel sont réputées être parmi les plus techniques qui soient.

**Point soulevé** : les dates des courses camarguaises sont calquées sur des fêtes religieuses catholiques (Rameau, Pâques, Pentecôte) et bien que la bouvine irrigue un écosystème plus large que les courses seules, elle n'embrasse ni la musique, ni la danse, ni la tradition gastronomique.

#### 5. Anne-Marie Lefebvre et le canal de Lunel

La prise et le contrôle du marché du sel en Petite Camargue fut un enjeu stratégique majeur pour les Capétiens. Au XIIe siècle, trois chemins du sel convergent alors à Lunel, l'un vient des salines des étangs de la Narbonnaise et longe au bord des étangs la Via Domitia. Le second, du Sud au Nord part de Lunel via Sommières vers le Massif Central et le troisième via Posquières (Vauvert) Calvisson part vers Nîmes, Bagnols et Pont Saint Esprit. La rivalité est rude entre le port d'Aigues-Mortes et la ville de Lunel, jusqu'à l'arrivée du chemin de fer en 1845 à Lunel, où Aigues-Mortes s'avoue -temporairement- vaincue.

Depuis 1228, de nombreuses étapes ont conduit le canal jusqu'aux portes de la ville de Lunel, avec la construction du sixième et dernier Port, construit en 1728 à l'emplacement actuel du parking des Arènes, rejoignant l'étang de l'Or et le canal de la Radelle.

Celui-ci a joué un rôle majeur dans les échanges commerciaux, et a participé à l'essor de la ville, jusqu'au déclassement des eaux navigables en 1937, et au comblement du port en 1941.

Par ce port transitait du sel, du vin (muscat) et du blé ainsi que du bois et du minerai (charbon).

**Point soulevé** : après avoir été pendant longtemps un vecteur de développement économique de la ville de Lunel, le canal a aujourd'hui l'opportunité de devenir un vecteur de développement de l'éco-tourisme, avec ses 20 km de berges reliant la ville à la mer via la Grande-Motte. C'est aussi un lieu de sensibilisation à l'environnement.

#### 6. Simon Azéma et la mobilité à travers les âges

Entre 125 et 120 avant notre ère, les Romains conquièrent la partie sud de la Gaule, cherchant à joindre deux territoires qu'ils occupent d'ores et déjà : la péninsule italique et la péninsule ibérique.

Afin d'assurer une circulation efficace des militaires entre ces deux territoires, les Romains aménagent la Via Domitia et Ambrussum devient le lieu de franchissement du Vidourle, pour cet axe majeur du monde romain.

À partir de cette date et jusqu'à la fin du 1er siècle, Ambrussum continue de se développer et connaît de profondes transformations.

En parallèle, à la fin du 1er siècle avant notre ère, un relais routier est installé au pied de la colline, le long de la Via Domitia. Véritable aire de services dédiée aux voyageurs, ce relais est constitué de trois auberges, d'une forge, d'un petit lieu de culte, ainsi que d'un bâtiment de l'administration impériale servant de relais de poste : le cursus publicus.

Dès la fin du 1er siècle, la ville haute connaît un phénomène d'exode rural. Les élites romaines se déplacent vers les grandes villes et emmènent dans leur sillage les populations qui peuplaient lescampagnes.

Le relais routier reste en activité encore deux siècles et est lui aussi abandonné lorsque d'autres lieux de franchissement du fleuve sont aménagés et privilégiés dans l'Antiquité tardive.

Ambrussum tombe alors dans l'oubli dès le IVe siècle, et cela pour plus de 1600 ans !

Mais pas tout-à-fait non plus : l'écartement des essieux d'un char romain est de 1,44m, soit la largeur nécessaire à deux chevaux pour galoper côte à côte sans se gêner. Et cette largeur est arrivée intacte jusqu'à nous et reste celle en vigueur entre deux rails de train d'une voie normale.

## Lunel : à la découverte du patrimoine ferroviaire et des singularités de la ville

ABONNÉS 



L'équipe d'architectes autour de Mathilde Tournyol du Clos met en œuvre le droit d'expérimentation. / MIDI LIBRE - J.-P. S.

### Urbanisme, Lunel

Publié le 05/03/2022 à 08:50

**L'équipe d'architectes, qui expérimente différents usages pour le bâtiment de l'ancienne gare, propose, ce mardi 8 mars, sur le parvis, une journée d'échanges et de restitutions pour la population.**

Le vieux bâtiment situé au bout de l'avenue Victor-Hugo, plus connu sous le nom "d'ancienne gare", est ouvert au public tous les jours, depuis octobre. Mais combien de Lunellois ont "osé" pousser la porte emblématique orange de l'édifice depuis six mois ? Combien se sont intéressés au travail des architectes qui planchent sur son histoire et tentent d'imaginer son avenir ?

C'est à tous ceux qui n'ont pas encore grimpé le magnifique escalier extérieur et qui n'ont pas encore poussé la fameuse porte, et à tous les curieux et amateurs de l'histoire locale que s'adresse la manifestation organisée ce 8 mars.

L'architecte Mathilde Tournyol du Clos et son équipe composée de Darius, Tom, Antoine et Damien, convient la population sur le parvis de l'ancienne gare pour partir "sur les traces de Lunel". "On voulait comprendre l'histoire du bâtiment, savoir s'il s'agissait

vraiment de l'ancienne gare, mais on a souhaité aussi comprendre l'histoire locale du territoire et de la SNCF", résume Mathilde Tournyol du Clos à qui les différents partenaires engagés pour le renouveau de ce bâtiment ont confié l'expérimentation.

### Une journée découpée en trois temps forts

Concrètement, plusieurs temps vont rythmer la manifestation ce 8 mars. En fin de matinée, l'équipe va présenter une restitution de son travail en matière de mémoire ferroviaire locale et du bâtiment.

"On a rencontré des cheminots, ainsi que l'historien local Max Brunel. Nous nous sommes également rendus aux archives de la SNCF à Nîmes et à Montpellier, on peut d'ores et déjà confirmer que ce bâtiment est bien l'ancienne gare mais bien d'autres éléments vont être produits", explique la responsable du projet.

La présentation sera notamment constituée d'une exposition restituant ce travail de recherche historique qui restera sur le parvis après la manifestation. "Il sera possible de faire une présentation régulière de ce travail à qui voudra. ce sera visible sans nous et sur demande." Une petite mise en images et des récits de cheminots sur cette histoire locale, sera également diffusée dans une pièce aménagée spécialement au rez-de-chaussée du bâtiment.

Ensuite, entre 12 h 30 et 14 h, un food-truck s'installera afin de prolonger les échanges de manière conviviale et l'après-midi sera ponctué de diverses interventions. "On a estimé que l'histoire ferroviaire constituait une des singularités de Lunel mais que ce n'était pas la seule. Notre idée c'est de démocratiser cette histoire locale et de la rendre plus accessible", explique Mathilde Tournyol du Clos.

Au total, six intervenants vont se succéder pour aborder tour à tour, Ambrussum et la via Domitia, le canal de Lunel mais également la famille Hugo et l'histoire du mas de Fourques, les juifs de Lunel, la collection Médard et la bouvine.

---

*Le projet est soutenu par la Ville, la CCPL, la Banque des Territoires, la SNCF et La Preuve par 7.*

### Quid du devenir du bâtiment ?

Au cours de cette restitution, l'équipe de Mathilde Tournyol du Clos abordera également la question du devenir du bâtiment que son équipe occupe depuis octobre.

"Dans ce bâtiment, on vient pour révéler un "déjà là", le mettre en valeur. Grâce à notre présence sur place, sur un temps long, on peut tisser des relations avec les choses. Depuis octobre, nous avons rencontré plus de 150 interlocuteurs différents.

C'était intéressant de distinguer des points communs et des singularités dans les discours. On va forcément présenter une restitution non exhaustive par rapport à ce qu'on a emmagasiné", précise l'architecte.

Des usages ont déjà été testés comme le café associatif Le P'tit rendez-vous et d'autres comme des ateliers de danse, le Point information jeunesse vont l'être. "Quand on parle aux Lunellois, les besoins sont identifiés mais on sent aussi des choses et on s'interroge notamment sur l'usage des 3 000 m2 du parvis", glisse Mathilde Tournyol du Clos.



**JEAN-PIERRE SOUCHE**

## A Lunel, sur le parvis de l'ancienne gare, renaît le passé ferroviaire de la ville



Les architectes de La Preuve par 7 ont présenté, mardi 8 mars, leurs premiers travaux. / MIDI LIBRE - J.-P. S.

### Patrimoine, Lunel, Lunel-Viel

Publié le 10/03/2022 à 10:33

**Les cinq architectes de La Preuve par 7 qui assurent une permanence dans le bâtiment, depuis octobre et jusqu'à la fin de l'année, ont dévoilé, mardi 8 mars, leurs premières "découvertes".**

La présence et les bonnes odeurs du food-truck "La guinguette à Lulu" n'étaient pas superflues pour oublier la température hivernale qui régnait ce mardi 8 mars, en fin de matinée, sur le parvis de l'ancienne gare. C'est là, en plein air, que les cinq architectes qui, depuis octobre, "occupent" le vieux bâtiment de la SNCF, ont choisi de s'installer pour restituer aux Lunellois l'histoire ferroviaire de la ville.

Ces architectes, dont la mission est d'imaginer les usages futurs de l'ancienne gare, ont volontairement choisi de commencer par regarder dans le rétroviseur. "On livre aujourd'hui ce qu'on commence à comprendre de l'histoire ferroviaire de Lunel. C'était fondamental pour pouvoir parler de l'avenir de ce bâtiment, de comprendre son histoire", a expliqué Mathilde Tournyol du Clos, qui pilote la permanence sur le site, devant un public composé en grande partie d'anciens cheminots.

## Tout frais et tout neuf

De fait, à l'image du Lunelviellois Jean-Louis Girard, présent sur le parvis, les cheminots du Lunellois ont été nombreux, sitôt l'ancienne gare rouverte, à pousser régulièrement la porte du bâtiment et à répondre aux sollicitations de Mathilde, Darius, Damien, Antoine et Tom. "En octobre on était tout frais, tout neufs dans cette ville, venant de Nîmes et Montpellier. Nous n'avions pas la connaissance du territoire, il était donc important de le comprendre. On a lancé un appel à témoignages, en s'adressant en particulier aux cheminots qui ont connu ce bâtiment en activité", a expliqué Tom.

Au fil des semaines, les récits, les archives personnelles des cheminots locaux et les documents découverts par les architectes aux archives de la SNCF, ont permis de reconstituer l'histoire ferroviaire de Lunel. Mais pas seulement. "Les témoignages nous ont donné l'envie d'explorer plus largement l'histoire des mobilités à Lunel", a précisé Darius.

Une histoire aujourd'hui résumée sur une dizaine de panneaux accrochés sur le parvis. Ils évoquent la Via Domitia, le canal qui a ouvert la ville sur l'étang de l'Or et la Méditerranée et bien évidemment la ligne de chemin de fer de Sète à Arles.

Ils retracent aussi les "vies" de l'ancienne gare, bâtiment inauguré en 1845 et abandonné à peine 20 ans plus tard face au "boom" du ferroviaire. Il fut tour à tour la gare, puis centre de formation aux métiers du ferroviaire, et enfin immeuble de logements pour cheminots.

Dans cette exposition, les architectes insistent aussi sur l'incroyable "foisonnement" qui a accompagné ce site longtemps éloigné du centre-ville. "On a eu ici un véritable "village ferroviaire." Tout un monde s'y est organisé avec un supermarché, un court de tennis, des jardins potagers. Jusqu'à 600 personnes ont travaillé ici", précise Mathilde.

Une histoire que le grand public peut prendre le temps de découvrir car l'exposition est en accès libre. Les Lunellois sont même vivement invités, à livrer sur un panneau dédié, leurs propres idées sur l'avenir de l'ancienne gare. "C'est désormais la question qu'on va se poser jusqu'à la fin de l'année car notre objectif est de donner une 4e vie à ce bâtiment", a insisté Mathilde Tournyol du Clos.

### **SNCF, CCPL et Ville ont donné du temps au temps**

Gilles Thomas, responsable des sites stratégiques à SNCF Immobilier et Hervé Dieulefès, 1er vice-président du Pays de Lunel, étaient présents, mardi 8 mars, sur le parvis.

Gilles Thomas souligne la singularité de cette expérience : "Les collectivités locales

n'avaient pas de projet immédiat pour ce bâtiment lorsqu'on a croisé La Preuve par 7 qui cherchait un bâtiment public désaffecté pour expérimenter, sur le temps long, un usage futur. En septembre, après un an de permanence, les architectes vont nous donner des idées et avec la CCPL et la Ville, nous confieront ensuite le bâtiment à des porteurs de projets."

Pour la petite histoire, Gilles Thomas rappelle que la SNCF conservera "la propriété du bâtiment car il s'agit d'un ouvrage d'art ferroviaire qui soutient les voies. D'ailleurs, en cas de réaménagement intérieur l'occupant sera obligé de laisser le mur du rez-de-chaussée en pierres apparentes car il est inspecté tous les ans."



**JEAN-PIERRE SOUCHE**

[Voir les commentaires](#)