

Février 2015

Contrat de Partenariat pour la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal Montpellier – Sud de France

Annexe 2

Projet de base

4.1 Notice fonctionnelle et architecturale





CP – PEM – PARTIE 1 - OFFRE FINALE DE BASE

05 Mai 2014

Groupement ICADE – FONDEVILLE

Section 2 : Mémoire technique

Sous section 4 : Chapitre Fonctionnel et Technique

4.1 Notice fonctionnelle et architecturale

Sommaire

4	CHAPITRE FONCTIONNEL ET TECHNIQUE	4
4.1	NOTICE FONCTIONNELLE ET ARCHITECTURALE	4
4.1.1	Une plateforme servicielle	4
4.1.2	Un équilibrage des fonctions à l'Ouest et au Sud	4
4.1.2.1	A l'ouest	5
4.1.2.2	Au nord	6
4.1.2.3	Au Sud	6
4.1.3	Les modes de transport	9
4.1.3.1	La gare TGV	9
4.1.3.2	La gare de bus	11
4.1.3.3	Le tramway	12
4.1.3.4	Les taxis	13
4.1.3.5	L'autopartage	13
4.1.3.6	La location	13
4.1.3.1	Le stationnement courte durée	13
4.1.3.2	Le stationnement longue durée	14
4.1.3.3	Le stationnement vélo	14
4.1.4	Le service aux voyageurs	14
4.1.4.1	L'accueil, les guichets	14
4.1.4.2	Zone multiservices et sanitaires	15
4.1.4.3	Les salles d'attente	15
4.1.4.4	Les commerces	15
4.1.4.5	Les espaces tertiaires	17
4.1.4.6	La maintenance	17
4.1.4.1	Les locaux techniques	17
4.1.4.2	La zone sous douane	17
4.1.4.3	La gare urbaine inventive	18
4.1.4.4	Gare et consommation	19
4.1.4.5	Gare et Marchandise	19
4.1.4.6	Gare et rythme urbain	20
4.1.4.7	Gare et travail	21
4.1.4.8	Gare et communication –Gare et loisir	21
4.1.5	La gare adaptable	21
4.1.5.1	Adaptation au contexte urbain	21

4.1.5.2 Mise en place du projet OZ : une période transitoire.....	22
4.1.5.3 Un projet urbain sur le terrain naturel	22
4.1.5.4 Adaptabilité des fonctions : la gare multicarte	22

4 CHAPITRE FONCTIONNEL ET TECHNIQUE

4.1 NOTICE FONCTIONNELLE ET ARCHITECTURALE

4.1.1 Une plateforme servicielle

La gare de Montpellier assume son rôle de gare multimodale en constituant un « abri » pour l'ensemble des mobilités ou des fonctionnalités. Le projet installe une couverture d'ombre et de lumière à la croisée de tous les flux. Élément de repère à l'échelle de tous les parcours, la toiture propose un espace public couvert qui saura s'adapter aux évolutions typologiques et fonctionnelles de l'univers du transport de passagers. Cet espace public est un espace de services autant que de partage. Partage des modes de transport, partage de lieux d'attente ou d'espace de travail, la gare est un temps de transfert qui peut devenir un temps d'arrêt pour travailler, tenir une réunion, se rencontrer...

L'intensification de la mobilité, gage d'accès au territoire et de développement durable, doit s'accompagner d'une multitude de services en devenir que la gare doit accueillir.

La ville mobile multiplie les choix, et les gares multimodales doivent s'ouvrir à toutes les solutions de partage et d'usage. Elles deviennent des hubs inédits qui hébergent transport, correspondances, consignes de commande à distance, espaces éphémères de travail, lieux de sociabilité, etc.

La gare propose une grande porosité, elle n'est pas un espace clos tenu et classique elle n'offre pas une façade frontale, ni même 4 façades, elle offre une plateforme d'usage couverte et poreuse, habitée librement par des services et des commerces interchangeables. C'est une place couverte et semi ouverte. Elle fait figure de forum à la croisée des chemins.

La gare installe également une topographie. C'est elle qui permet d'articuler le niveau du terrain naturel et le niveau hall de la gare.

4.1.2 Un équilibre des fonctions à l'Ouest et au Sud

Le périmètre du PEM pour l'offre finale privilégie clairement l'emprise sud. Cette orientation permet à la gare, pour le temps du contrat, d'exister et de fonctionner avec ou sans la ville. Cependant, deux adaptations permettent un rééquilibrage dans le temps :

- La prise en compte de la bande de 23 m entre faisceau de voie et autoroute au nord
- La réalisation du pont à destination du tramway à l'ouest

Nous avons largement développé le projet pour la Gare 2 Montpellier avec cette ambition de faire exister une gare du sud sans négliger l'avenir d'un ancrage ouest et nord.

Si l'intermodalité s'inscrit essentiellement au sud, dépose, stationnement, gare routière..., le projet que nous proposons peut demain et selon les projets de développement urbain autour de la gare ou de développement de la gare elle-même se tourner vers l'ouest et s'ancrer au nord. Des dispositifs complémentaires au projet pourront alors être proposés :

- Bâtiment pont articulant une place nord au-delà de l'autoroute

- Hall secondaire à l'ouest du tramway à destination de la douane ou de commerces complémentaires

Qui viendront augmenter la pertinence du parvis ouest prévu dès aujourd'hui et la connectivité au nord.

Aussi nous proposons un équilibrage des fonctions au sud et à l'ouest mais également au nord, qui permettra une activation progressive au rythme de la montée en puissance de la gare et du processus de développement urbain.

Nous le verrons la prise en compte de la douane joue également un rôle important de ce rééquilibrage progressif.

4.1.2.1 A L'ouest

En 2017,

A l'ouest, en créant la dalle pont à destination du tramway, nous permettons à la ville de franchir l'A9 depuis le nord et de trouver ici une porte pour la gare. Les commerces et services que nous proposons d'installer sur cette limite constituent un filtre entre parvis ouest et halle de gare.

L'intermodalité entre le train et le tram est parfaitement activable dès 2017. Depuis les quais du tram, le voyageur est pris en charge à couvert du généreux auvent que nous développons dans le prolongement de la toiture. Il accède au hall en franchissant le filtre de commerces et de services : sanitaires et consignes à gauche, brasserie au centre et guichets à droite. Il est face aux accès aux quais et dispose d'une vision panoramique sur la gare.

La brasserie qui prend place dans cette façade épaisse est traversante entre hall et pont et trouve, côté pont, une terrasse abritée.

La création d'une mezzanine sur tout le linéaire de cette façade participe largement à l'activation de cette façade qui est de fait une façade principale de la gare. La mezzanine accueille : le salon grand voyageur, une partie de la brasserie et une zone de travail à distance.

En 2030,

Mais ce parvis livré en 2017 avec la gare, s'adapte aux temporalités des projets de la ville et à leurs éventuels ajustements :

- Prolongement du franchissement jusqu'au nord avec ou sans tramway
- Création d'une passerelle piétonne au nord
- Création d'un pont routier pour la dépose taxi ou l'accès bus
- Prolongement du tramway au sud vers l'aéroport
- ...

Tous les scénarios sont envisageables et la gare peut plus ou moins se tourner et s'ouvrir à l'ouest.

La mise en œuvre de cette accroche au nord, pourrait être concomitante à l'augmentation de la capacité de la gare ou de l'offre commerciale. En effet, dans le cas d'un développement urbain au nord, nous envisageons plusieurs scénarios d'accompagnement de la ville et d'évolution de la gare. Notamment, nous avons considéré que les deux dernières trames

d'appuis prévues par OC VIA (files 9 et 10) devaient être réservées à un déploiement de la gare à l'ouest du tramway ou à la création d'un pont habité occupé par des commerces.

Cette halle ouest à l'aplomb des quais et des voies, dans laquelle il est possible de créer des accès aux quais, pourrait selon les besoins devenir :

- la halle des arrivées
- la halle des départs et arrivées TER
- la zone sous douane
- une galerie commerciale

Elle participe par ailleurs à fabriquer un écran acoustique qu'il est possible de prolonger jusqu'au nord de l'autoroute. Cette extension installe une rue et constitue deux façades commerciales de part et d'autre du tramway.

4.1.2.2 Au nord

En 2017,

Au Nord, nous proposons d'installer une partie du bâtiment gare. Il est implanté dans la bande des 23 m entre l'autoroute et le faisceau de voies. Il constitue un écran efficace pour protéger la gare et les quais des nuisances de l'autoroute.

Il abrite les locaux de maintenance et une partie des locaux techniques. Une épaisseur de distribution permet de créer un écran acoustique efficace pour les quelques postes de travail qui y trouvent place.

Ce bâtiment nord est accessible depuis la piste qui longe les voies et est également connecté à la halle.

C'est un bâtiment R+3 dont le RDC est à 19 m NGF et le dernier étage à 28,50 m NGF.

Dans la partie supérieure de ce bâtiment on trouve des services adressés au hall : sanitaires, loueurs, consignes et locaux d'attente.

En 2030,

Les loueurs qui occupent aujourd'hui l'extrémité ouest de ce bâtiment pourraient trouver une autre localisation, proche des parkings au Sud par exemple, pour libérer cet angle stratégique depuis les accès Ouest et Nord et permettre une plus grande continuité commerciale avec l'urbanisation au nord et un pont habité qui franchirait l'autoroute.

4.1.2.3 Au Sud

En 2017,

Le sud de la gare est le lieu de l'intermodalité. C'est aussi, à la livraison du PEM en 2017, le point d'accès principal de l'équipement.

Le périmètre du PEM au Sud nous permet de développer les 1600 places de parking souhaitées mais également la gare routière.

Nous installons face à la gare un parvis en pente douce qui accueille la gare routière. C'est une place plantée qui connecte le niveau naturel à 19,00 m NGF et le niveau 22 m NGF d'accès aux escalators et escaliers qui conduisent à la gare. Ce remblai limité permet d'adoucir la marche à franchir jusqu'à la dalle pont support de la gare située elle à 28,50 m NGF.

Sur le parvis prennent également place les déposes et reprises taxis (5 places de reprises et 30 places de stockage devant l'accès gare et 5 places de dépose devant la gare routière).

De part et d'autre du parvis se développent les différentes offres de stationnement avec au plus près de la gare :

- Les stationnements de type autopartage et loueurs à l'Ouest (90 et 120 places)
- Les stationnements courtes durées et la dépose minute à l'Est (500 places)
- Les stationnements longues durées plus loin dans le prolongement du parc du Nègue-cats et à l'Ouest du parvis (800 places)

Le parking est conçu comme un jardin. Il est constitué d'une série d'alvéoles structurées par des cheminements piétons, des noues et terreplein plantés. Ces alvéoles permettent de distinguer les familles de stationnement mais également d'activer l'accès aux places au rythme de la montée en puissance de la gare.

L'accès au PEM et aux stationnements est assuré par la route de la Banquière qu'il faudra adapter. Celle-ci est reliée à la ville de Montpellier par la route de la Vauguière dont le tracé est dévié pour lui faire franchir l'A9b et le faisceau de voie à l'Est des quais.

Depuis ce point d'entrée au sud de la gare une voie de desserte innerve chacune des poches de stationnement de façon indépendante. Les bus, les taxis et les voitures particulières disposent ainsi de point d'entrée et de contrôle distincts.

Pour les piétons, des cheminements transversaux clairement identifiés assurent les déplacements en toute sécurité jusqu'au mail ou « jardins des liaisons », pendant piéton de la desserte véhicule implantée au sud du parking. Ce parcours longitudinal et parallèle aux voies s'inscrit dans l'épaisseur de la première travée de la gare dans laquelle le public trouve les dispositifs d'accès au hall de la gare : ascenseurs, escalators et escaliers. Dans cette épaisseur qui appartient clairement à la gare, le public franchit les 6,5 m qui le séparent de la dalle pont.

Ainsi, au Sud, la gare s'offre sur un large parvis, assumé comme un prolongement du parc du Nègue-cats. Ce parvis jardiné et le mail piéton planté se glisse sous le toit de la gare pour devenir un jardin vertical baigné de lumière qui abrite les accès à la gare aujourd'hui et demain.



En 2030,

Si nous pensons qu'à ce stade, il est essentiel d'assumer la topographie donnée et de considérer le sol existant comme sol de référence, il nous semble néanmoins indispensable d'inscrire les niveaux de la gare dans une stratification durable entre le niveau naturel à 19 m NGF et le niveau du hall et du tramway à 28,50 m NGF.

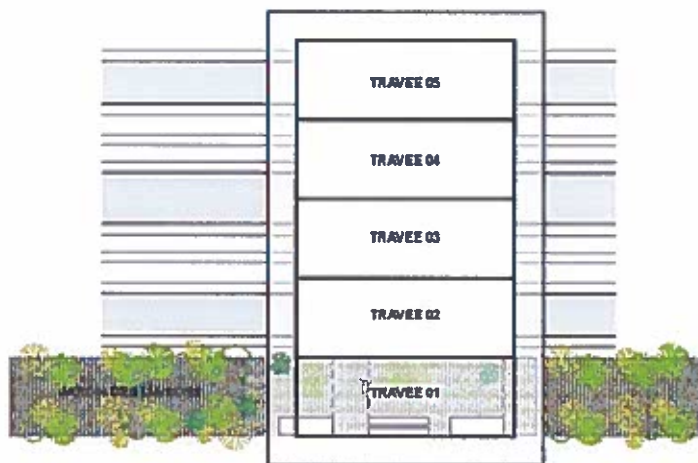
Ces niveaux qui assurent aujourd'hui une transition verticale depuis le sud pourront demain s'intégrer parfaitement dans un projet dont le sol se relève par paliers successifs : de 19 m NGF à 22, 25 puis 28,50 m NGF... pour finalement, si cela est nécessaire, inscrire la gare sur un sol continu du nord jusqu'au sud.

C'est bien là la proposition d'évolution que nous faisons. Le parvis sud inscrit entre 19 m et 22 m NGF aujourd'hui peut se redéployer de 25 m à 28,50 m NGF entre le mail sud et la gare.

Demain le visage de la gare sera toujours celui d'une gare offerte sur un parvis planté véritable prolongement du parc du Nègue-cats. Ce parvis, grand glacis planté dont la pente accompagne le profil en long du tramway, abritera les besoins en dépose minute, gare routière et stationnement. Il constituera en effet le toit d'un parking de trois niveaux qui devraient permettre d'accueillir 1500 places.

Ce parking développé sur les 3 premières alcôves situées face à la gare se prolonge dans l'emprise du Nègue-cats sur 3 niveaux également. Là aussi, on trouvera 1500 places. Ces deux ensembles de parking constituent les besoins de parking à terme annoncé à 3000 places et ne grèvent pas les possibilités d'urbanisation au sud.

Dans ce dispositif, la travée d'accès de 19 m NGF à 28,50 m NGF inscrite sous le toit de la gare s'active davantage. C'est elle qui assure la connectivité entre les différents modes de transport. C'est un jardin vertical qui assure les transferts altimétriques autant que modal et l'éclairage des bureaux et services à l'usage du personnel de la gare.



Le travail topographique assure la transition entre le niveau du terrain naturel et le hall de gare mais permet également d'accompagner le parcours du tramway du nord vers le sud. C'est également un dispositif urbain durable. Le parvis crée à long terme une respiration, un recul

entre le mail et la gare dont l'objet est d'inscrire la gare dans un milieu urbain durable ou la limite entre ville et nature s'estompe.

Ce parvis généreux accueille dépose et reprise taxis. C'est la cour de la gare. Demain, il peut accueillir un hôtel, comme dans le schéma de la Gare Saint Lazare à Paris, ou encore des bureaux pour l'exploitant dans une forme urbaine libre qui dialoguera facilement avec la gare.

A l'horizon 2030 ou 2050, nous imaginons un nouveau déploiement de la gare pour passer de 3 Millions à 10 Millions de voyageurs.

Pour satisfaire cet accroissement des flux et les besoins de surface indispensable au maintien d'un haut niveau de confort et de services aux usagers, il est possible de prévoir une extension de la gare à l'ouest.

Nous pourrions en effet ici doubler la surface de la Gare en implantant une halle équivalente à celle proposée en base. Elle disposerait des appuis OC VIA sur les files 1, 2 et 3. La gare pourrait alors passer à 7.000 m².

Cette extension pourrait accompagner ou compléter la création de la nef Ouest d'une surface complémentaire de 1.500 m² sur files 9 et 10 de la structure OC VIA.

Ces quelques 5.000 m² supplémentaires permettraient d'accueillir commerces et services aux voyageurs et d'installer le tramway au cœur de la gare en privilégiant fortement l'intermodalité entre transport public urbain et train à grande vitesse.

4.1.3 Les modes de transport

4.1.3.1 La gare TGV

La gare TGV s'implante à 28,50 m NGF. Elle propose une grande halle d'une hauteur moyenne de 11 m dont la couverture se déploie bien au-delà des limites de la gare : au sud pour couvrir les accès et le seuil de la gare et une partie du parvis où se trouve la reprise taxis, à l'ouest pour accueillir les voyageurs du tramway, à l'est pour couvrir les quais et constituer un vaste volume articulant haut et bas, bâtiment voyageurs et quais.

Cette vaste toiture plissée et ajourée abrite les différents services et commerces et recueillent les différents flux des passagers.

La disposition des attentes et des accès aux quais structure la halle sans pour autant la diviser.

Le calibrage du volume proposé pour la gare s'appuie sur la montée en charge prévue entre 2017 et 2020-30. La gare ne doit pas paraître surdimensionnée les premières années de son fonctionnement et doit en même temps permettre de satisfaire l'augmentation de la fréquentation.

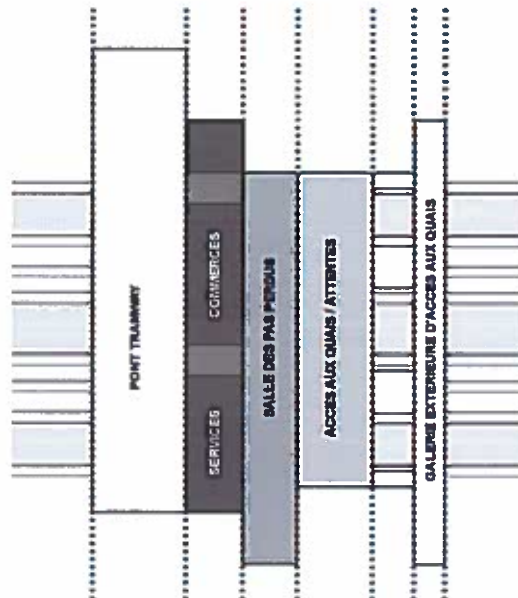
Ce calage fin du dimensionnement de la halle se combine à la création d'espaces couverts mais néanmoins extérieurs qui offrent à cette gare du sud des espaces de grande qualité à l'ombre de la toiture.

Ainsi si le hall de la gare dispose d'une superficie de 2500 m² or mezzanine. Nous avons considéré que la galerie Est, zone d'attente et d'évolution abritée de la pluie et du soleil, étaient une extension de ce hall. En considérant cette extension extérieure, la surface accueillant les

voyageurs est alors d'environ 3500 m². Cette surface offre un haut niveau de confort en période de pointe.

Ces espaces d'accueil du public répondent à des besoins différents des voyageurs à l'arrivée et au départ.

Les flux départs et arrivées sont distingués au sein de la gare. Ces flux, dont les temporalités et les rythmes sont différents, sont traités spécifiquement dans l'organisation spatiale de la gare.



Les voyageurs au départ :

Les voyageurs au départ vont profiter plus longtemps de la gare et disposent donc de plusieurs espaces d'attente dédiés : les attentes ouvertes sur la halle à l'Est de la gare, en promontoire sur les quais et entre intérieur et extérieur où se trouvent les accès aux quais, les attentes fermées au nord et à proximité des accès aux quais, en mezzanine pour les salons grand voyageurs et les espaces de télé travail.

Les voyageurs au départ sont principalement dans un rythme lent, prennent le temps de déambuler dans la gare, de faire quelques achats avant de descendre sur le quai pour le départ du train. Ce rythme autorise que le parcours entre la borne d'achat du billet et le quai soit plus long que les flux à l'arrivée.

L'accès au quai se fait après avoir traversé plusieurs filtres permettant la prise de billets, l'achat de biens ou de denrées, l'attente dans des lieux confortables permettant de travailler, de converser...

Ils sont pris en charge depuis l'accès sud ou les accès ouest et disposent dès leur entrée dans la gare d'une vue panoramique sur les accès aux quais, les commerces, les points d'information et les guichets. Depuis le sud, l'implantation des locaux suit le principe de la marche en avant.

Les voyageurs à l'arrivée :

Les sorties s'effectuent sur deux fronts distincts, l'un dans la galerie Est en haut des escaliers et l'autre directement dans le hall. Les flux d'entrée dans le hall de gare sont ainsi répartis tout le long de la façade ce qui permet de fluidifier les accès dans le cas d'arrivée de plusieurs rames.

En sortant des escaliers mécaniques et en entrant dans la halle, les voyageurs en quête de sorties et de correspondances identifient clairement la travée nord-sud ou galerie qui s'étire le long de la façade ouest et relie les 3 points d'entrée-sortie de la gare qui leur permet de repérer les principales directions : au sud les taxis, les parcs de stationnement, la connexion avec les bus, face à eux le départ des tramways.

En sortant du train et en arrivant dans le hall les voyageurs doivent être d'une grande efficacité, ils doivent être capables de trouver l'information qu'ils recherchent immédiatement (station de taxi, de bus, de tram, horaires,...), et doivent être au plus près de ces modes de transports.

En sortant des escalators, la prise d'information via les points d'information flash, la signalisation, et la vision en face du tramway permet de s'orienter rapidement. L'inter-modalité est de ce fait rapide et claire.

4.1.3.2 La gare de bus

2017

La gare de bus est implantée face à la gare et en contrebas autour d'un parvis commun à la gare TGV et à la gare routière. Cette position pour la gare de bus est emblématique de notre approche de la gare multimodale mais offre également une grande lisibilité des transports en commun de la région et du département.

Les échanges d'un mode à l'autre sont d'une très grande efficacité. La travée sud de la toiture est celle de l'accès à la gare mais également du transfert modal entre le train et le bus. Le passage du train au bus est aussi performant que la correspondance d'un train à l'autre.

La couverture de la gare très généreuse, recentre tous les flux : train, taxi, bus mais également tramway.

La billetterie bus est dans la halle. Elle s'inscrit sur le parcours des voyageurs à l'arrivée à gauche de la sortie sud qui conduit vers la gare routière.

Les locaux de détente à l'attention des conducteurs de bus se situent dans le bâtiment Gare au sud au niveau 22 m NGF.



La gare de bus étire ses différentes offres autour du parvis plantée : TER, bus interurbains et tourisme. Les arrivées se font au plus près de la gare. Tandis que les départs se positionnent en retrait à l'est et à l'ouest. Ceux-ci profitent d'abris disposés de façon aléatoire dans le bosquet qui occupe le parvis.

2030

La gare de bus peut prendre place dans le socle du parvis sud incliné entre 25 et 28,50 m NGF. Elle sera toujours connectée avec la même efficacité à la gare TGV au travers de la travée sud de la gare qui reste une faille, un jardin de liaisons verticales entre les différents niveaux de parking (19, 22 et 25 m NGF), la gare de routière à 22 m NGF et la gare TGV à 28,50 m NGF.

4.1.3.3 Le tramway

La station de tramway peut prendre place à l'ouest de la gare sur la dalle pont que nous créons dans le cadre de l'offre. Celle-ci s'inscrit entre les files 7 et 8 et s'aligne au nord comme au sud au bâtiment gare. La toiture de la Gare dépasse largement de la halle pour couvrir une partie du pont en prolongement de la High-Street et créer un auvent généreux à l'accueil du tramway. Les locaux techniques (ERDF et signalétique) sont intégrés au bâtiment sud. Le local détente et sanitaires destiné au conducteur du tramway est inclus dans le bâtiment de services aux voyageurs situé entre le pont du tramway et la halle de gare.

4.1.3.4 Les taxis

Les voyageurs arrivants en taxi à la gare sont souvent dans des transferts rapides. La dépose taxi se positionne sur le parvis sud. Elle fonctionne avec la gare de bus. Les voyageurs traversent le parvis pour se rendre à la gare.

Les reprises de taxis sont implantées à 22 m NGF entre la gare de bus et la gare TGV au pied des escalators et escaliers conduisant au hall de gare. Le stockage des véhicules s'étire dans l'épaisseur du parking ouest et les attentes clients se font le long du mail piéton ou jardin des liaisons à l'abri de la toiture.

4.1.3.5 L'autopartage

L'aire de stationnement destiné aux voitures en partages est positionnée à l'ouest du parvis. Elle est, comme tous les modes éco-responsables, privilégiée à proximité immédiate de la gare.

Dans la réalisation du parking définitif, le parking auto partage se placera face à la gare sur l'un des trois niveaux du parking enterré qui se positionnera sous le parvis.

4.1.3.6 La location

La location de voiture est une fonction indispensable pour une gare multimodale notamment parce que cette gare est aussi une destination de vacances.

Le parking loueurs est très proche du parvis. Il se trouve à l'ouest dans la première alvéole au voisinage des places d'autopartage.

Si les locaux loueurs sont implantés au nord de la halle en 2017, nous imaginons qu'ils pourraient à terme occuper les étages du parking définitif pour être au plus près des véhicules tout en restant très proche des circulations verticales menant vers la gare.

4.1.3.1 Le stationnement courte durée

Les 500 places du parking courte-durée à l'horizon 2017 est prévu dans les alvéoles les plus proches du parvis et de la gare. Principalement à l'est. Il s'accompagne d'une zone dépose minute située le long du mail jusqu'en limite du parvis qui permet aux voyageurs au départ de s'approcher de la façade sud qui accueille les accès gare.

Dans la réalisation du parking définitif, le parking courte-durée et la dépose se placeront face à la gare sur l'un des trois niveaux du parking enterré qui se positionnera sous le parvis.

4.1.3.2 Le stationnement longue durée

Les 800 places du parking longue-durée à l'horizon 2017 sont développées dans la partie du périmètre du PEM inscrit dans le prolongement du parc du Nègue-cats. Nous imaginons qu'il correspond à couvrir les besoins de la gare au rythme de son évolution. C'est un outil d'ajustement à la fréquentation de la gare. Il est conçu en parking engazonné.

Cette conception permet une grande souplesse d'adaptation à l'évolution de la gare et du contexte urbain.

A l'horizon 2030, cette partie du parking pourrait permettre de satisfaire la moitié des besoins de stationnement à terme soit 1.500 places dans un parking définitif de 2 à 3 niveau recouvert d'une dalle plantée.

Ce parking se connectera aisément à celui que nous proposons de déployer face à la gare qui complète par ailleurs les besoins en développant à nouveau 1.500 places tout en abritant la gare routière.

Ces 3 niveaux de stationnements (16.00 NGF, 19.00 NGF et 22.00 NGF) formeront un socle sur lequel pourront prendre place le parvis et l'urbanisation future.

4.1.3.3 Le stationnement vélo

Les parcs à vélos sont implantés sur le mail sud au plus proche de la gare. Ils sont de deux types : racks libres et locaux fermés.

4.1.4 Le service aux voyageurs

La répartition des services aux voyageurs dans la gare suit la logique des flux : marche en avant pour les voyageurs au départ notamment. Pour autant, l'organisation spatiale est panoptique. Les services sont implantés à la périphérie du hall de la gare pour assurer une plus grande visibilité depuis le volume centrale.

Les services sont des volumes repérables en façade intérieure du hall. L'accueil et les guichets (train et bus) sont implantés entre le parvis sud, le pont du tramway et la halle, là où le besoin de connectivité (bus, tramway, principaux parking) est le plus important.

4.1.4.1 L'accueil, les guichets

Les services de billetteries se trouvent sur le parcours des flux entrant ouest et sud. Ils occupent l'angle sud-ouest. Ce positionnement sur les flux entrant principaux permet une marche en avant pour les voyageurs qui, après avoir obtenu informations et/ou billets, peuvent profiter des espaces d'attente et de la halle. La salle d'attente est attenante au hall. Sa position en

promontoire sur les quais lui donne un statut de vigie et permet d'être au plus proche des accès tout en étant très repérable depuis le hall de gare.

Les bureaux contigus à la vente des billets sont positionnés derrière les guichets et sont éclairés par la façade ouest. Le bâtiment des services aux voyageurs est également en lien direct avec le back office situé dans le bâtiment sud sous la dalle pont. Des circulations verticales permettent au personnel d'y accéder facilement. Ce lien direct avec les étages inférieurs permet également l'accès à la zone des convoyeurs installée niveau 22.00 m NGF.

4.1.4.2 Zone multiservices et sanitaires

La zone multiservice et les sanitaires sont quand eux regroupés au nord, également en marge du volume et donc hors des zones de flux principaux. Cette implantation, tout comme les guichets, est adaptée à l'usage de ces programmes, dans un rythme lent.

4.1.4.3 Les salles d'attente

Les zones d'attente dispersées occupent la façade est. Ces espaces disposent de vues sur les quais et au-delà sur le parc. Les voyageurs peuvent contrôler l'arrivée des trains autant de visu que sur les panneaux d'affichage installés à proximité. Elles fonctionnent comme dans une aéroport, à l'écart des flux, après les zones de chalandise et dispose d'un accès rapide aux portes d'embarquement.

La salle d'attente fermée, d'une surface de 160 m² se situe à l'angle nord-est du hall de gare. Les usagers ont une vision de tous les quais et disposent là encore d'une large vue dégagée vers le parc du Negue-Cats.

Il s'agit également d'îlots de chaleur autour desquels se développe sociabilité et convivialité.

4.1.4.4 Les commerces

Les commerces et restaurants sont distingués en deux familles :

Une première famille de petites surfaces de 20 à 30m² situées dans le hall de gare à proximité des zones d'attente. Ils offrent les services ordinaires d'une gare (journaux, restauration rapide...), mais également des services nouveaux tels que shopping wall, concept-store ou office du tourisme.

Ces commerces adaptables à la demande, peuvent aussi se densifier si le trafic l'exige, se déplacer, les réseaux étant desservie via une grille de caniveaux techniques. Ces commerces intègrent enfin les dispositifs permettant de créer des zones de confort par radiation, en été comme en hiver.

Une seconde famille localisée au nord à l'ouest et au sud du hall, offrant de grandes surfaces, pour des services plus pérennes tel que brasserie, commerce de culture et loisirs,...

Les commerces sont donc de plusieurs types : sédentaires, interchangeableables et ambulants.



- LES COMMERCE SÉDENTAIRES

Les commerces sédentaires s'adressent à la gare avant tout mais peuvent également intéresser la ville.

Ils s'implantent à la limite de l'espace public et du hall de gare au nord, à l'ouest et au sud de la gare. Il s'agit de surfaces plus importantes, qui permettent d'accueillir les loueurs (au nord), une brasserie et un vendeur de journaux (à l'ouest), une restauration au sud...

- LES COMMERCE INTERCHANGEABLES

Ce sont des kiosques dont la structure légère est propre à les rendre amovibles d'une part et à accueillir différents types de commerces d'autre part : journaux et livres, restauration rapide...

Ce dispositif est rendu possible grâce au plancher technique du hall et son innervation qui permet à ces kiosques de se positionner en n'importe quel point du hall.

Cela permet également d'adapter l'offre en augmentant la capacité des kiosques ou tout simplement leur nombre.

Ils sont positionnés librement dans le volume de la halle au cœur des parcours. Constituent des bornes repérables, des espaces de confort et des îlots de chaleur l'hiver. Ils deviennent lieux de sociabilité et de partage.

- LES COMMERCE AMBULANTS

Ces emprises commerciales profitent également du plancher technique. Ils sont conçus comme des stalles, s'adaptent à la demande, aux saisons, aux événements culturels et sportifs.

Ce sont des supports pour communiquer sur l'actualité locale, parler de Montpellier de son activité économique, sportive, agricole et culturelle bien spécifique.

4.1.4.5 Les espaces tertiaires

Les services de l'exploitation de la gare, les bureaux sont implantés au sud au niveau 25 m NGF. A l'ouest, ces locaux sont à l'aplomb de la zone de billetterie, reliés par un noyau composé d'un ascenseur et d'un escalier et à l'est, connectés au bureau du chef de gare et au COE situé à 28,50 m NGF au niveau du hall.

A cet emplacement, le chef de gare a une vision et une position privilégiée.

Les services de transport de fond sont également dans le bâtiment sud à l'aplomb de la zone billetterie mais disposent d'un accès sécurisé, hors des flux des usagers.

4.1.4.6 La maintenance

Les locaux de maintenance sont implantés dans le bâtiment nord accessible depuis la piste au nord du plan de voies. Ils sont également connectés au niveau hall de gare.

4.1.4.1 Les locaux techniques

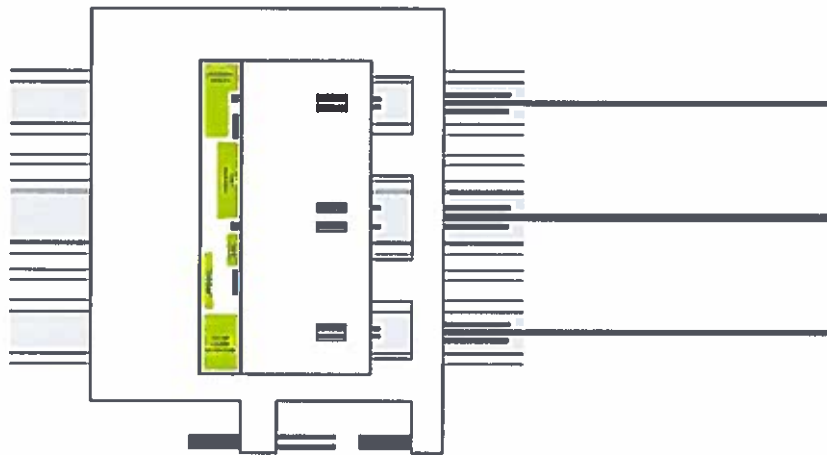
Les locaux techniques sont répartis au nord et au sud selon la pertinence des branchements et des circuits.

4.1.4.2 La zone sous douane

L'espace qui sera alloué à la zone sous douane se situe au niveau +32.00 m NGF, en balcon sur le hall de la gare. Cet espace de 800 m² environ occupe le plancher haut des commerces et services situés à l'ouest. Cet espace est donc préconstruit.

En 2017 et avant l'arrivée de la douane, cette mezzanine en dehors du flux des voyageurs, accueille le salon grands voyageurs, une partie de la brasserie ainsi que des espaces de travail à distance ou collaboratif, des espaces de réunion.

L'accès à cette mezzanine, se fait par 2 accès principaux mais également par les ascenseurs d'accès aux quais.



Lors de la mise en place de la zone sous douane, il faudra réserver 300 m² de la mezzanine à une partie du programme douane dont le fonctionnement proposé s'étire en cursive au nord pour redescendre dans le hall de gare et se connecter sur les escalators d'accès à la voie 8.

Depuis la mezzanine, les voyageurs à destination de Londres pourront également accéder à la voie 8 par l'ascenseur déjà en place en 2017.

Le reste du programme de la mezzanine pourra continuer de fonctionner.

Nous envisageons également une implantation de la zone sous douane à l'ouest du pont du tramway ou de la High Street dans une travée de la gare indépendante du hall principal mais néanmoins connectée aux quais.

4.1.4.3 La gare urbaine inventive

Les gares de demain sont des lieux multifonctionnels. L'univers de la gare s'ouvre sur la ville, c'est un lieu de transition, de rencontre autant que d'invention. C'est un espace public en ville, un espace public devenu majeur parce qu'il est lieu de passage obligé sur le chemin du travail, des loisirs... Outre l'intermodalité plus ou moins large : du vélo au tramway en passant par la voiture et le bus, une multitude de services viennent se greffer sur la gare. C'est un espace public qui offre et offrira une grande variété de fonctionnalités propres à agrémenter l'attente sur place mais aussi à offrir des services sur les parcours des usagers et même à s'ouvrir à des fonctions plus large au service de la ville.

En effet, certaines des fonctions de la gare peuvent profiter à d'autres activités dans la ville. Son parking par exemple peut devenir support d'autres usages dans la ville de demain. Son volume exceptionnel, le hall de gare lui-même, peut devenir le support de rites urbains ou de manifestations. Nous le verrons.

En effet, la gare au cœur des mobilités urbaines se nourrit des évolutions des modes de vies et des nouvelles interfaces proposées aux habitants et aux passagers.

La gare, à Montpellier comme ailleurs, la gare dans la ville métropolitaine multipolaire est un lieu de passage et de transfert ou l'on peut imaginer une interaction qui ne se limite pas au transport et aux activités proposés par les boutiques liées aux achats de dernière minute : déposer ses enfants à la crèche, faire ou charger ses courses, travailler, s'informer, louer une voiture... sont autant de possibilités nécessaires à la gare pour constituer l'urbanité attendue ici et activer une nouvelle polarité urbaine.

4.1.4.4 Gare et consommation

La gare peut notamment devenir un espace de consommation ou d'approvisionnement à part entière. En effet les commerces implantés ici peuvent étendre leur zone de chalandise bien au-delà des limites de la gare puisqu'ils profitent d'une desserte performante et de la présence d'aires de stationnement.

Si grâce à ces dispositifs physiques, l'accueil de clients extérieurs à la gare est envisageable, il faut aussi considérer l'évolution des modes de consommation et notamment la montée en puissance de l'e-commerce dont les applications peuvent permettre plusieurs scénarios et notamment pour les voyageurs en transit de faire des courses depuis le train ou depuis la gare de départ pour en gare d'arrivée n'avoir qu'à charger son véhicule avant de quitter le parking de la gare.

Ce dispositif proche du drive-in peut facilement prendre place dans les parkings proposés autour de la gare et reste ouvert à des clients extérieurs.

C'est un mode de consommation éco-responsable puisqu'il permet la mutualisation des déplacements : le trajet en voiture domicile-gare permet de combiner approvisionnement et déplacement.

Ce mode de distribution est ouvert aux producteurs locaux et autres réseaux d'AMAP parfaitement en prise avec le commerce sur internet, les produits sont frais et les circuits courts sont réactivés.

Le panier de fruits et légumes peut donc attendre le voyageur sur un comptoir mais peut aussi s'inviter dans le hall ou sur la place nord. Leur dimensionnement permet d'accueillir commerçants ambulants et récoltants locaux qui trouvent ici une véritable plateforme de diffusion. La gare prend alors son rôle de vitrine de la région en commençant par ses produits, son terroir et ses savoirs faire.

C'est un commerce interchangeable au gré des saisons et des rythmes urbains qui s'invite dans la gare : salon des AMAP, foire du vin, salon de l'automobile... ce fonctionnement peut s'étendre à la saison culturelle la gare devient l'avant-poste des événements locaux : festival Sonorités, Cinemed...

4.1.4.5 Gare et Marchandise

Cette utilisation de la gare comme une plateforme d'échange ne doit bien sûr pas prendre le pas sur sa fonction première, mais pour autant cette gare en ville se doit d'être inventive et la notion de pôle d'échange peut s'entendre bien au-delà du seul transport de passagers.

Nous pourrions par exemple imaginer que le fret ne soit pas déconnecté de la gare et déterritorialisé. Nous pourrions imaginer que les wagons de marchandises trouvent ici un point d'arrêt pour distribuer les commerces de la ville en devenir. Nous pourrions imaginer un mode de conditionnement adapté entre le wagon et la palette qui permettrait la nuit de faire de la gare un point de distribution essentielle pour la ville alentour.

Nous pourrions également entrevoir là un point de départ pour la production locale qui ferait de la nouvelle gare de Montpellier une gare innovante en terme de logistique et de distribution mais également en terme de développement durable.

Si les fraises, les tomates d'Espagne et les vins du Languedoc doivent transiter par la gare, pourquoi ne pas imaginer que les voyageurs y aurait accès.

4.1.4.6 Gare et rythme urbain

Toutes ces réflexions s'appuie sur une évolution bien réelle des modes de consommation et de déplacement, mais sont également induit par notre approche du temps, celui passé à se déplacer, à attendre les correspondances et les départs.

La gare s'inscrit dans cette temporalité particulière de l'attente, du temps d'arrêt entre deux modes de transport. Ce temps si précieux que chacun de nous s'efforce d'occuper. Ici le voyageur est otage des horaires, il peut profiter de ce temps, faire une pause ou mettre à profit ce temps, le rentabiliser.

La gare doit permettre les deux comportements.

Le travail sur l'ombre et la lumière au moyen de la toiture invite à cette pause, cette parenthèse urbaine entre deux modes de transport. Le moment de l'attente se transforme en temps d'apaisement, de calme et de sérénité. La lumière du sud, puissante, est filtrée ou révélée par le grand tamis de BFUP.

Dans ce grand volume où se côtoient vitesse et lenteur, dans cet espace rythmé par le cadencement des trains, ce grand tamis redonne à lire de manière accentué la course du soleil, le passage du temps et le rythme des saisons.

Par ailleurs, les différents services proposés sont autant de moyen d'occuper le temps d'attente, consommer, s'informer, travailler... mais aussi tout simplement échanger, rencontrer dans les différents espaces de convivialité qui s'offre au public, espace d'attente, braseros, stalles ou kiosques.

4.1.4.7 Gare et travail

C'est à ce besoin d'occupation et de rentabilité du temps d'attente que s'adressent les espaces de travail éphémères envisagés dans le volume de la gare. Ils permettent de s'isoler pour travailler, se connecter à son espace de travail recevoir son courriel, mais aussi de tenir des réunions de travail à plusieurs : différents acteurs d'un projet, géographiquement éloignés, s'y retrouvent pour une réunion de travail, des collègues d'une même société tous deux en déplacement peuvent s'y retrouver au croisement d'itinéraires distincts, un homme d'affaire en transit entre l'aéroport et la gare y rencontre un client local.

Ces espaces de co-working ou de travail collaboratif à la croisée des chemins deviennent essentiels dans notre société extrêmement mobile. Et nous imaginons qu'un espace d'affaires (« business center ») répondant à ces différents besoins pourrait facilement occuper la mezzanine, elle est en marge des flux et peut fonctionner en attendant que la zone sous douane ne soit activée.

4.1.4.8 Gare et communication –Gare et loisir

La gare est aussi une porte de la ville, une porte d'accès au Sud-Est de la France, à la méditerranée mais aussi à tous les plaisirs de l'arrière-pays, des Cévennes.

Cette gare du sud entre ville et mer devient la meilleure vitrine de Montpellier, de l'Hérault, du Languedoc-Roussillon. C'est un nouveau support pour communiquer sur l'image de Montpellier, informer les passagers, les touristes...

Un office du tourisme pourrait même s'implanter au rez-de-chaussée des bâtiments occupant la place nord ou même au cœur du dispositif intermodal sur la mezzanine du hall de gare en attendant que la zone sous douane ne rentre en fonction.

4.1.5 La gare adaptable

4.1.5.1 Adaptation au contexte urbain

Le projet pour la gare s'inscrit dans un projet urbain en devenir. C'est un projet à long terme dont le phasage est complexe et aléatoire. Si l'arrivée de la gare représente une étape décisive en terme de déclenchement opérationnel, les phases à venir sont plus incertaines. La force de notre proposition c'est de pouvoir s'adapter à l'évolution des besoins et des contraintes urbaines, financières et politiques.

Le projet développé pour la Gare Odysseum est en capacité de conserver son dispositif urbain et fonctionnel quelle que soit l'évolution du projet urbain alentour. Le projet de gare se nourrit de son environnement urbain en gestation autant que la gare influence le dispositif urbain alentour.

4.1.5.2 Mise en place du projet OZ : une période transitoire

Notre projet tire parti du projet OZ, il s'inscrit dans le paysage urbain proposé, vient dans son prolongement au sud. Il accepte les formes urbaines attendues. Il assume la nouvelle topographie et propose de l'habiter.

Néanmoins la ville ne vient pas en un jour et le projet pour la gare doit être en mesure d'exister aujourd'hui en terrain vierge comme demain dans la ville.

Ce sont ses qualités de gare jardin qui permettent au projet proposé d'assurer cette transition de la campagne à la ville entre 2017 et 2040. Elles s'appuient sur le parvis sud, sur le traitement des espaces publics autour de la gare et la légèreté de la toiture. Cet abri c'est d'abord une gare paysage puis une grande place couverte au cœur du dispositif urbain.

Le projet assume donc pleinement la caractère transitoire de sa position correspondant à la temporalité du projet urbain mais aussi à la montée en puissance de la gare elle-même, de son accessibilité et de son rôle de catalyseur au cœur d'une ville en devenir autant au nord qu'au sud.

4.1.5.3 Un projet urbain sur le terrain naturel

Si notre projet pour la gare peut s'inscrire dans le projet urbain, nous pensons que la gare Odysseum ne peut pas se retrouver hors-sol si l'adaptation topographique envisagée devait se faire sur un très long terme.

La gare doit donc également pouvoir fonctionner au sol, sur le terrain naturel et sans cette topographie artificielle proposée dans le cadre du projet OZ.

Alors comme la gare de Bâle, la gare Odysseum est un pont habité. La façade sud se pose au sol devant un large parvis.

Dans ce cas, notre projet accepte aussi de voir le tramway se prolonger en viaduc pour atteindre au sud pour redescendre sur le niveau naturel.

4.1.5.4 Adaptabilité des fonctions : la gare multicarte

La gare de Montpellier Odysseum doit pouvoir satisfaire l'évolution de la fréquentation, des usages, doit pouvoir répondre à de nouveaux besoins, doit être une gare évolutive.

La gare doit donc proposer une grande capacité d'adaptation aux besoins fonctionnels pour accueillir la montée en charge de la gare, l'augmentation du trafic et l'amplification du programme.