

Février 2015.

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

Annexe 2

Projet de base

2.1 Note de présentation du parti architectural





CP – PEM – PARTIE 1 - OFFRE FINALE DE BASE

05 mai 2014

Groupement ICADE - FONDEVILLE

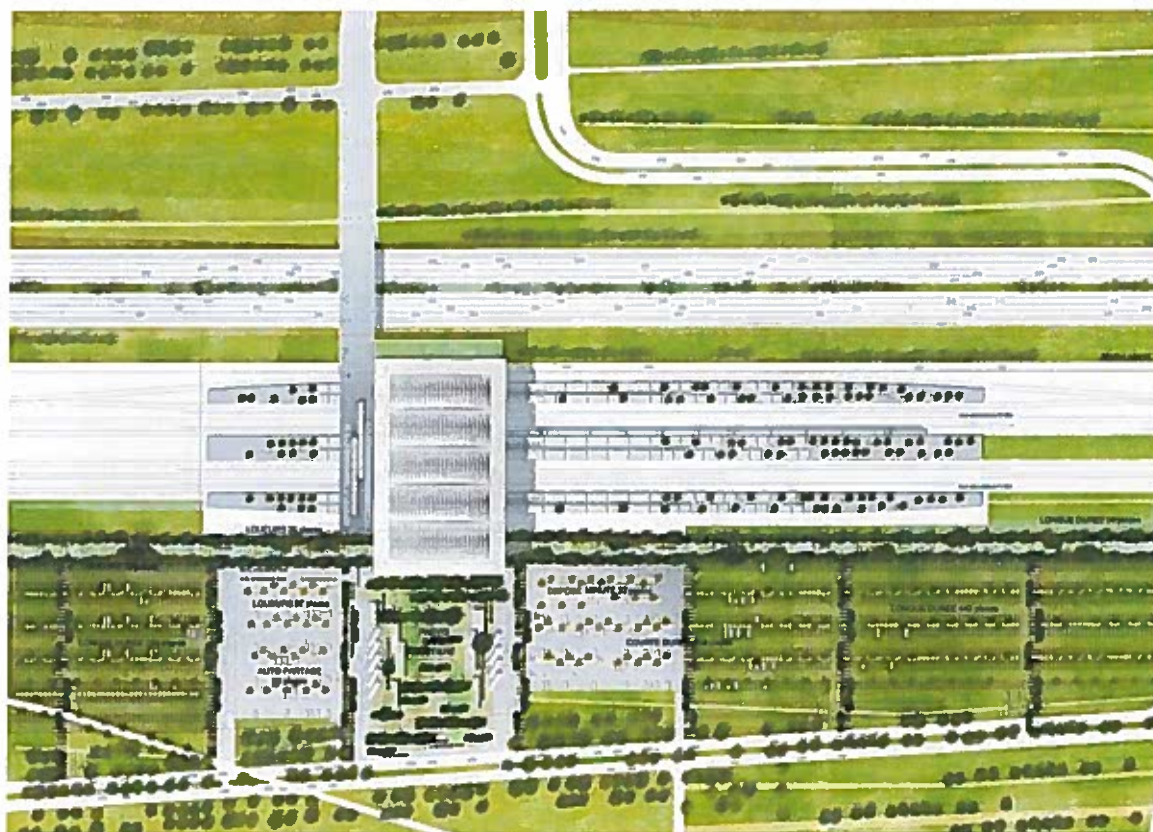
Section 2 : Mémoire technique

Sous section 2 : Chapitre Architectural

2.1 Note de présentation du parti architectural

SOMMAIRE

2	CHAPITRE ARCHITECTURAL	3
2.1	NOTE de présentation du parti architectural	3
2.1.1	Une gare méditerranéenne.....	6
2.1.2	Une gare-jardin	7
2.1.3	Une gare des sens	9
2.1.4	Une gare évolutive et adaptable	11
2.1.5	Une gare généreuse aujourd’hui et demain	15
2.1.6	Echelle locale et échelle territoriale.....	16
2.1.7	Entre travail et loisir	18
2.1.8	Entre culture et commerce	19
2.1.9	Entre ville et nature.....	20



Introduction : un projet stable et évolutif

Le périmètre du projet de la gare a été modifié entre les deux tours de la consultation.

L'ancrage au Nord semble devoir évoluer également.

Les accès principaux à la gare, tant par l'intermodalité des modes de transport que par la disposition des stationnements devraient se faire de manière prépondérante par le Sud.

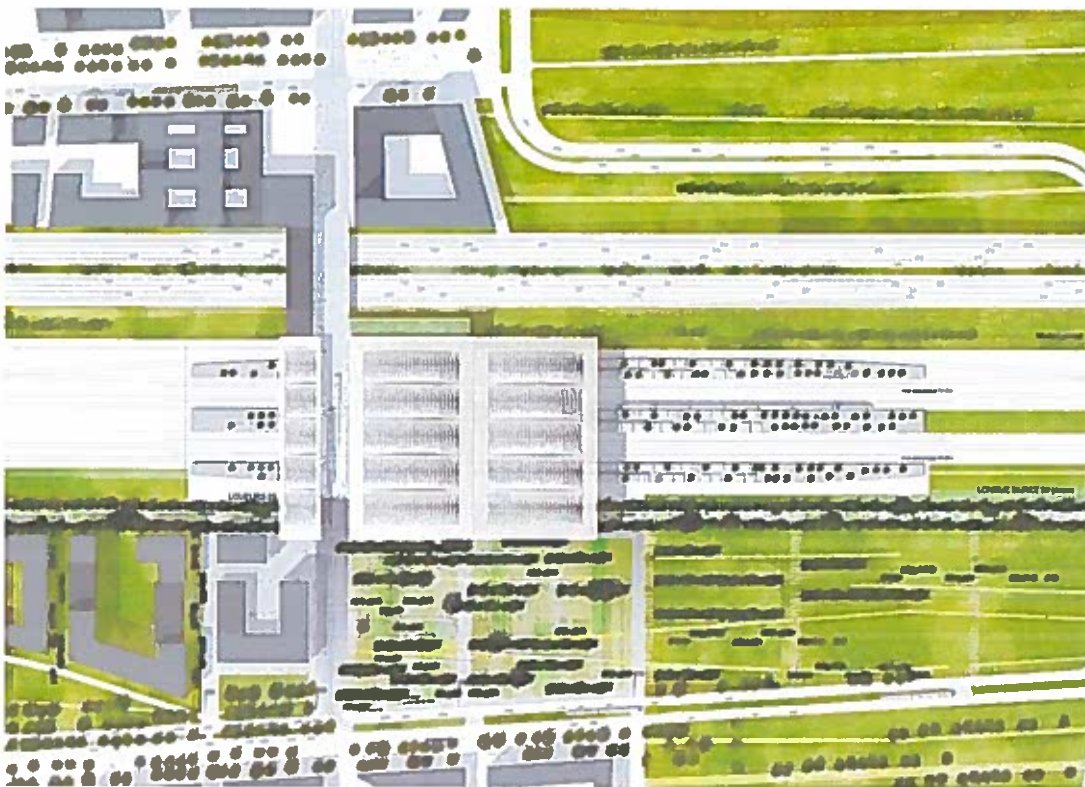
Le lien avec le tramway pourrait lui aussi être modifié spatialement si la gare devenait un terminus, temporellement si son installation devait être reportée, topographiquement si la rampe d'accès entre la plateforme (niveau 28.50 NGF) et le terrain naturel (niveau 19.00 NGF) devaient être revus.

Ces éléments qui laissent supposer que quelques composants du dispositif urbains initialement projetés peuvent évoluer, mettent en évidence la capacité de la gare à accueillir ces évolutions. Le projet proposé pour la gare montre ses capacités d'adaptation à un environnement urbain changeant et la force du dispositif urbain proposé.

La gare est une gare du Sud, méditerranéenne dans sa relation aux lumières, orientées vers le Sud dans les accès principaux qu'elle propose, ceux avec la gare multimodale et avec les parcs de stationnement.

Elle s'ouvre à l'Ouest vers le tramway, mais pas uniquement car son arrivée et son prolongement restent à préciser.

Elle se lie au Nord avec la ville en devenir mais le lien par un pont habité peut s'opérer à moyen terme en fonction des orientations urbaines ou des développements de la gare et de son trafic à l'horizon 2030.



La gare est évolutive, elle doit pouvoir répondre aux modifications du trafic ferroviaire en se développant à l'Est au dessus des voies, à l'Ouest en vis-à-vis de la façade sur le tramway.

La gare doit rester une gare-jardin, une gare des sens, une gare attentive et généreuse.

Le projet proposé montre cette attention et confirme les choix opérés en première phase de la consultation, en s'appuyant sur les fondements d'un dispositif architectural et constructif ouvert.

Ouvert aux évolutions technologiques, ouvert à la ville qui se transforme, ouvert sur la qualité de l'accueil aux voyageurs.

Le projet que nous vous proposons s'est développé à partir des principes fonctionnels, architecturaux et urbains de l'esquisse mais en s'adaptant aux nouvelles conditions urbaines, il s'est renforcé sans abandonner les dispositifs qui le fondent.

La nouvelle gare TGV de Montpellier donne l'occasion d'un redéveloppement urbain au Sud de l'agglomération qui, par le déplacement du centre de gravité de la ville, s'intègre au grand projet d'éco-cité.

La gare constituera demain une nouvelle polarité, forte dans ce dispositif urbain à long terme. Il nous faut saisir cette occasion pour développer un projet de gare spécifique, une gare méditerranéenne s'intégrant dans les projets urbains. Nous voulons aussi faire de cet espace public une gare jardin à la croisée de la ville nature qui se développe ici. **Nous voulons en faire une gare des sens, de l'émotion, fondée sur l'attention à l'ombre et à la lumière, au climat de Montpellier. Une gare dédiée au plaisir du lieu, à l'émotion des voyageurs.**

Privilégions ici la qualité des parcours, les horizons de l'attente, les plaisirs de la rencontre, pour faire de cette gare un lieu de partage des conditions techniques mais aussi des conditions sensibles.



2.1.1 Une gare méditerranéenne

La gare méditerranéenne est une gare attentive à la variation des lumières et du climat.

Il ne s'agit pas ici de limiter l'espace par un voile de verre mais bien au contraire de construire de l'ombre pour guider la lumière dense à travers un filtre opaque.

Nous souhaitons que le voyageur soit protégé, et que la structure de couverture soit au service de ce jeu des lumières.



Le plissé de la couverture permet à la fois ici de réaliser à grande portée, de construire une entrée lisible de la gare au Sud, sur le pôle multimodal et le jardin du parvis.

La double hauteur de la travée Sud marque l'accès, le lien avec le mail de l'allée Est-Ouest qui associe les différents parcs de stationnement.

Ce projet évoque les évolutions topographiques et urbaines qui pourront voir le jour à terme, par l'urbanisation, la construction de stationnements enterrés et les modifications liées à l'arrivée et au prolongement du tramway.

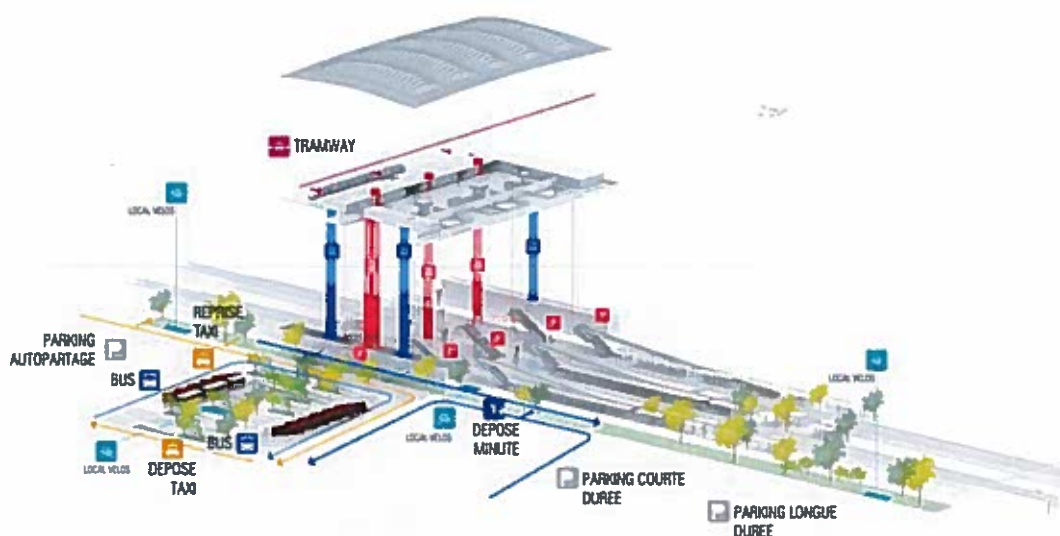
Le plissé de couverture unifie l'accueil sous la halle. Il magnifie l'entrée au Sud. Il marque l'accès sous le auvent du tramway à l'Ouest et se prolonge à l'Est pour ouvrir la gare en balcon ouvert et protégé au-dessus des voies de chemin de fer.

Cette feuille à double courbure est façonnée à partir d'une dentelle minérale qui lui donne à la fois son statut de structure et de filtre de lumière.

La grande portée libératrice permet d'imaginer une occupation évolutive de l'espace commercial tout en offrant des vues au lointain sur le parc Négues-Cats.

Ce filtre minéral est aussi un outil de **régulation du climat par sa forte inertie thermique**, sa forme évolutive prend sens tant sur les conditions de son inscription urbaine que dans la manière de gérer les vents dominants.

Ainsi, la grande structure de couverture prend son origine dans les plaisirs de la lumière filtrée, dans la raison du traitement climatique, dans l'ouverture sur le paysage en **s'inscrivant dans les caractéristiques éoliennes du lieu qui fondent le traitement bioclimatique de la halle des voyageurs.**



2.1.2 Une gare-jardin

Dans le développement qui prend place ici entre nature et ville, nous voulons que **l'attention portée aux conditions du lieu transforme le bâtiment en gare-jardin.**

Deux dispositifs permettent d'inscrire la gare dans ce grand paysage : Le parvis jardin au Sud et le traitement paysagé des quais.

Dès son ouverture, la gare s'ouvre sur un grand parvis au Sud dans lequel s'inscrit sur plusieurs niveaux le pôle d'échange multimodal.

Sous le auvent, se fait la reprise taxi mais aussi le lien vertical entre le parc de stationnement, la gare de bus et la gare TGV au travers de la travée sud qui inscrit la lumière naturelle au cœur du projet et se prolongera à terme jusque dans les profondeurs du parc de stationnement.

Ainsi le jardin se glisse depuis le parvis largement végétalisé dans les différentes strates de la gare multimodale.

Le Négues Cats en son parc constitue l'axe Nord-Sud du développement de la nature en ville dans ce nouveau quartier.

Pour limiter l'impact de la césure des voies de chemin de fer, nous proposons dans la largeur des quais d'inscrire des lignes végétales qui poussent la nature jusqu'à sur les quais. Ces lignes d'arbres trouvent leur place à la fois à la grande échelle du paysage, et dans la qualité d'ombrage qu'elles assurent sur les quais.



Puisque le TGV est long, profitons-en pour que, entre l'avent de couverture et le pont de la route de Vauguières, se développe un système végétal arboré qui offre un cadre étonnant et apaisant.



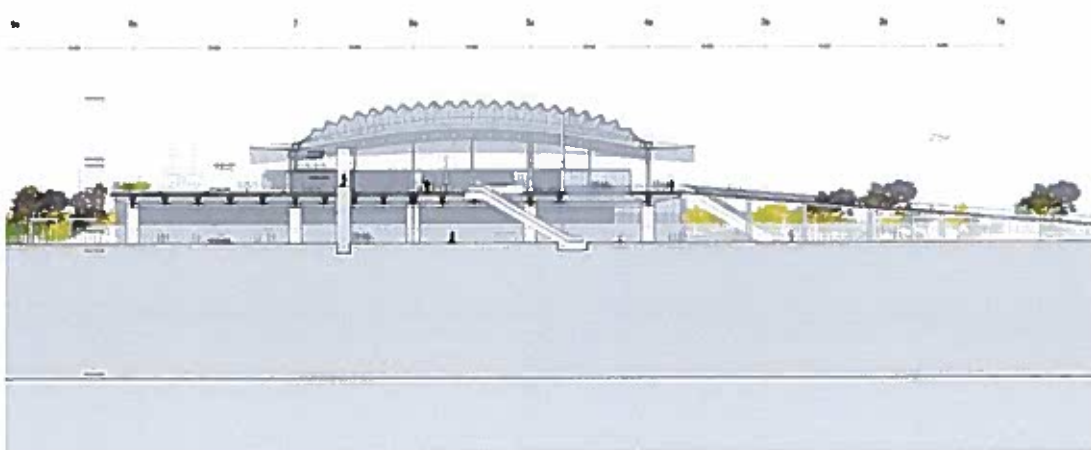
La trame verte évoquée par le projet à la grande échelle trouve ici sa résonance pour le plaisir des voyageurs sur le quai.

Ainsi la gare TGV de Montpellier se transforme en gare jardin, en s'inscrivant à toutes les échelles dans le projet paysagé et urbain proposé.

2.1.3 Une gare des sens

Le voyage est une parenthèse du temps que ponctuent la rencontre, l'attente, et le départ dont la gare façonne la mémoire.

Entre ici et ailleurs, entre local et global, entre ville et territoire, la gare est ce lieu d'émotions auxquelles nous voulons répondre.



Puisqu'il s'agit d'une gare multimodale, transformons-la en rencontre des parcours.

Puisqu'il s'agit d'inscrire le commerce en ville, installons-le dans une attention au service aux voyageurs.

Puisqu'il s'agit d'attendre, trouvons la place d'une lenteur attentive aux lumières, au climat et aux conditions des saisons.

Puisqu'il s'agit de quitter la gare rapidement, trouvons des connexions courtes mais toujours en relation avec une attention au paysage.

Puisqu'il s'agit d'inscrire la gare en ville, protégeons le voyageur du Nord au Sud sous les courbes douces de la couverture qui l'abritent et le protègent.

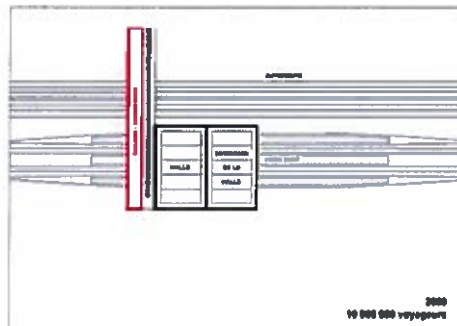
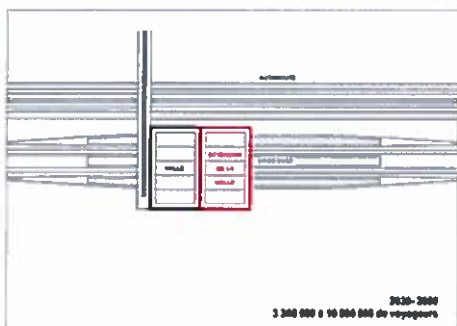
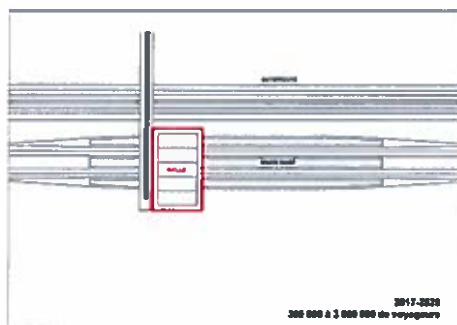


Nous voulons une gare des sens, attentive à ces émotions qu'offre le voyage, et dont la performance serait aussi sensible.



2.1.4 Une gare évolutive et adaptable

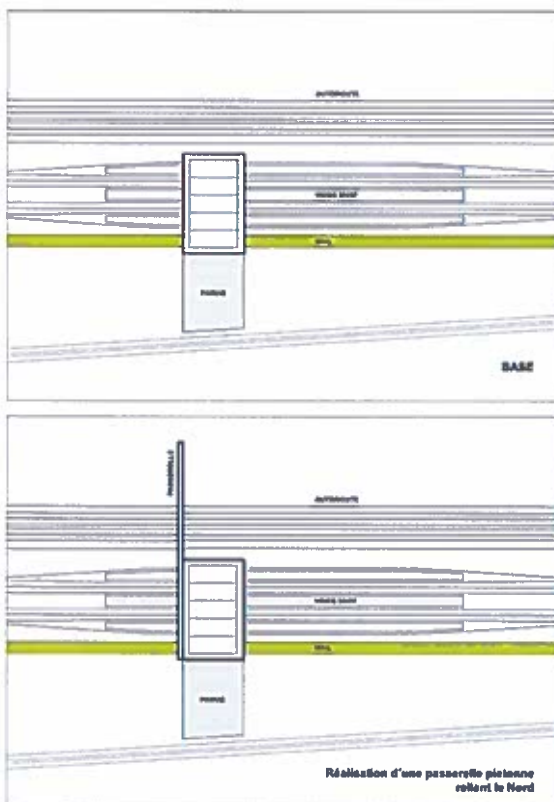
Tout ici va évoluer, la ville qui prend place, celle qui est projetée aujourd'hui et celle qui se fera demain, la gare qui prend place, celle des voyageurs, celle des 300 000 voyageurs en 2017, celle des 3 millions en 2020 et celle des 10 millions en 2050, celle des services et des commerces d'aujourd'hui et de demain, celle des services aux voyageurs qui évoluent au gré des technologies.

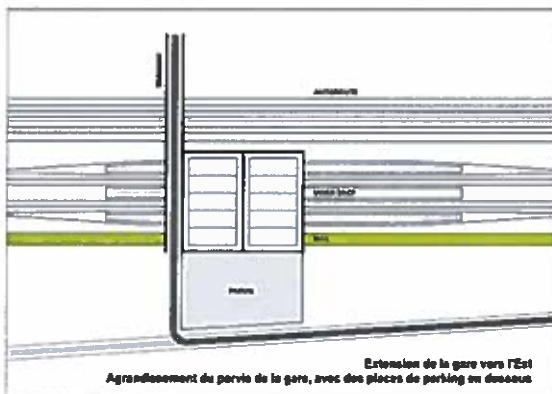
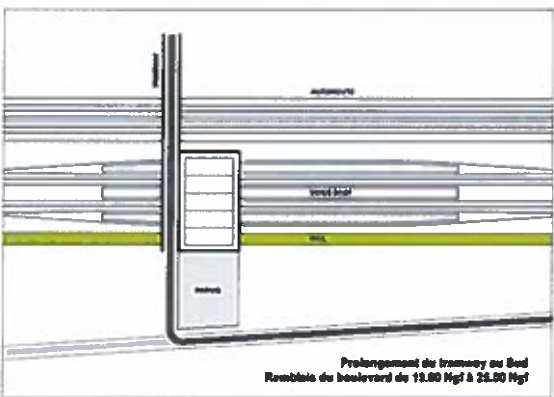
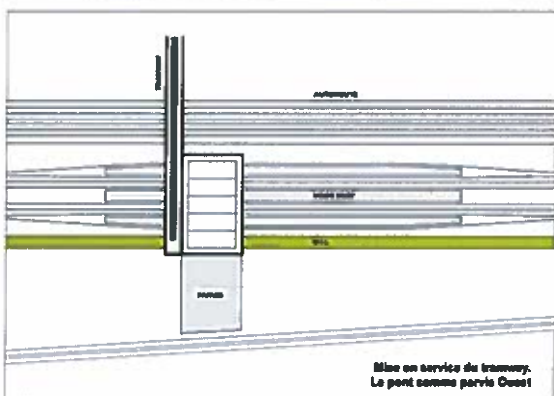
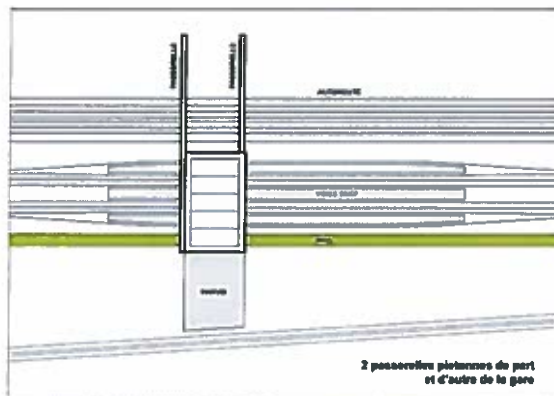


Tout doit pouvoir évoluer, se partager d'une manière différente et pourtant les fondements doivent rester là, ceux de la relation au paysage, au climat, aux voyageurs qui doivent trouver en grand nombre, ou peu nombreux les plaisirs du lieu et de l'accueil.

C'est pourquoi nous souhaitons que le grand auvent de la couverture soit un instrument au service de la modulation du climat, un filtre de lumière qui limite les contraintes d'usage au dessus de la plateforme ferroviaire, et garantisse aujourd'hui et demain une évolutivité complète des programmations :

- La gare de bus prend place sur le parvis-jardin de la plateforme multimodale au Sud.
- les services aux voyageurs se concentrent aujourd'hui mais se redéployeront demain selon l'évolution des technologies.
- les commerces se disposent sur les façades de la halle mais pourraient se multiplier sous les balcons ouverts et couverts sur les voies en se transformant au gré de la commercialisation.
- la gare de tramway, peut être aujourd'hui un terminus sous le grand auvent qui la protège ou devenir un arrêt dans la ligne prolongée.
- L'inscription du projet dans les développements urbains pourra se faire au Nord à travers bureaux, hôtels et commerces mais pourra trouver demain un prolongement à l'Ouest et au Sud en fonction des opportunités.
- le projet se fonde sur une topographie transformée par remblaiement mais si demain le tramway devait se transformer en viaduc les dispositifs urbains choisis pour la gare s'y adapteraient volontiers.









Ainsi la gare est forte de sa présence, des raisons et de la méthode qui lui donnent sens, adaptée aux services ferroviaires mais toujours attentive aux perspectives d'évolution du réseau et de l'urbanisation qui prendront place autour de la gare.

La nouvelle gare que nous vous proposons s'adresse aux plaisirs du lieu, aux plaisirs des voyageurs, à la continuité urbaine du projet qui se développe ici, avec l'infrastructure qui la fonde à l'échelle locale et territoriale.

Nous voulons faire de la nouvelle gare TGV de Montpellier un exemple d'urbanité, une gare jardin, une gare des sens, dont le caractère méditerranéen serait immédiatement perçu dans le jeu des lumières et des ombres, dans l'attention au climat, aux saisons, et au dialogue avec la nature dans laquelle elle prend place.

2.1.5 Une gare généreuse aujourd'hui et demain

La gare de demain est attentive. Attentive au monde, à la géographie qui l'accueille, attentive aux gens qu'elle transporte, attentive à la ville qu'elle transforme.

La gare de demain est généreuse, car elle est ouverte sur la ville pour laquelle elle rend des services qui dépassent très largement la fonction de transport. Elle constitue une nouvelle polarité dans la ville qui se projette, un attracteur urbain, un lieu de services économiques et culturels.

La gare que nous vous proposons offre une multitude de services ouverts sur la ville fondant son activité sur la valeur du temps, le rythme de la gare, celui de l'attente et de l'arrivée mais aussi sur l'ouverture du service public en ville, au-delà de la fonction du transport, mais grâce à lui.

Cette gare généreuse et intelligente offre une image de modernité s'adressant aux hommes dans leur environnement, entre ville et nature.

2.1.6 Echelle locale et échelle territoriale

Le train, le rail sont par essence territorialisés, à la grande échelle : gagner de la vitesse, gagner du temps. Mais cette vitesse qui aménage le territoire de l'infrastructure de manière globale permet également de joindre la dimension locale, au départ et à l'arrivée.

Une gare est alors ce lieu de rencontre entre l'absence de la distance parcourue et la présence du lieu, celui du départ et de l'arrivée.

Ici le local rencontre le global. Nous voulons faire de ce nouveau pôle d'échange multimodal une gare de Montpellier. Une gare qui ancre le parcours dans le territoire, qui inscrit la grande échelle dans la géographie du lieu.



Au long du parcours, la présence de Montpellier en transformation s'affiche, s'explique, se montre pour faire de la gare la première entrée de la ville pour les voyageurs.

Le parcours devient un lieu d'information, une ouverture sur la ville, sur l'agglomération avec laquelle la gare organise le lien à travers la plateforme multimodale, celle du tramway, des bus, des taxis, des voitures en partage.

Ici la grande vitesse du train retrouve les rythmes de la ville. La gare est le lieu de cette modification des rythmes : Depuis le TGV retrouver tramway et vélos, depuis le bus régional rejoindre d'autres modes de transport.

La gare est présente jour et nuit dans le paysage. Son entrée, ses entrées (Ouest et Sud) sont inscrites dans le lien structurel qui l'ordonne, à la grande échelle territoriale comme localement, dans ses ancrages en ville, au Sud sur le large parvis-jardin fortement arboré.

En pénétrant dans la gare le voyageur est happé par la lumière, la présence de l'ombre, le climat de tranquillité et d'apaisement de la grande toiture nervurée offerte aux variations des saisons sous un abri protecteur.



La gare bioclimatique et intelligente s'offre dès l'entrée. Les écrans ne sont plus découpés dans des machines envahissantes. Ils peuvent être reliés à la téléphonie mobile, permettre de faire des achats dédiés au transport mais au-delà devenir de vrais outils du loisir et du commerce en ligne.

La gare s'adapte à l'évolution des technologies, celles de l'information, de la culture et du commerce.

Le sol est conçu comme un vaste réseau de plancher technique inscrit dans le réseau des poutres de la structure de la dalle. Tout est déplaçable, tout peut y être branché, tout peut s'adapter.

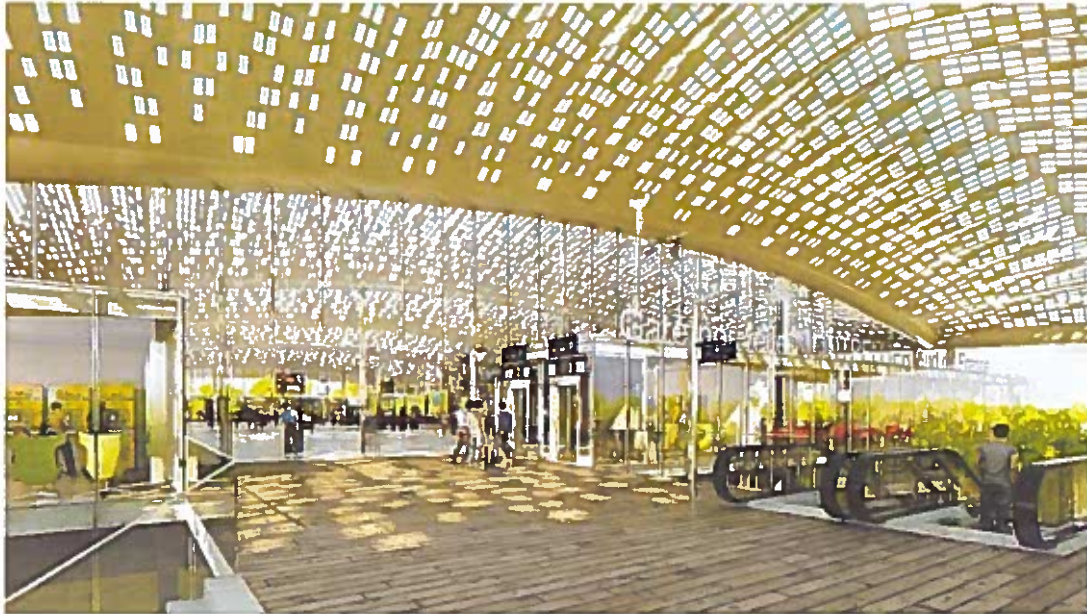
Une fois le filtre de l'information numérique, du service et celui des commerces franchit, l'ambiance est calme, ouverte vers les lieux d'attente, vers la fenêtre sur le parc, vers le balcon sur l'horizon entre la Mogère et le Mas de Brousse.

Le grand auvent protège et crée un toit dans l'accès direct aux voies.

A la périphérie, au dessus du hall, un long promenoir installe un rythme différent plus lent, celui de l'attente, des salons, mais aussi du travail nomade dans ces lieux qui peuvent devenir

des espaces de travail et de réunions adaptables : un nouveau service urbain sous l’abri de la gare.

Au sud, le voyageur est dans la rencontre des transports. Ceux de la gare routière, des voitures en partage, des parcs de stationnement, du tramway mais toujours dans le lien à l’univers végétal du grand jardin urbain, entre le parc de Négues Cats et la ville.



Dans cette nouvelle séquence des parcours, à travers la gare et en gare, Montpellier peut offrir une nouvelle idée du service public : un service public de transport qui se dépasse pour s’ouvrir sur la ville, sur la société et ses nouvelles pratiques.

2.1.7 Entre travail et loisir

Nous proposons une gare qui symbolise une nouvelle rencontre du travail et du loisir, qui soit un lieu de vie en dehors des simples horaires des trains.

Bien sur il y a le temps des vacances, des départs, des fins de semaines. L’accueil doit être ouvert et chaleureux, la signalétique claire et facile.

Mais il y a aussi le temps du travail et nous proposons que la gare soit une polarité pour les réunions, les bureaux en partage ; lors de l’attente des trains, en dehors aussi. Pour les voyageurs mais aussi pour les autres. Ce service existe déjà les aéroports pourquoi ne pas les adapter à la gare.

La mezzanine pourrait en être la préfiguration de ces espaces de travail nomade.



La gare est un lieu partagé entre le loisir et le travail, aux rythmes de ces activités différenciées et adaptées dans le temps.

2.1.8 Entre culture et commerce

Nous proposons de dépasser la tendance de la gare-centre commercial pour mixer les activités. Cela n'aurait aucune réalité économique de se mesurer au centre commercial de l'Odysseum. Il faut ici offrir d'autres services. **Etre plus mobile, plus adaptable, en fonction du moment des saisons, voir des heures du jour et de la nuit.**

La gare est un lieu d'échange, d'échange de mode de transport, elle peut devenir un lieu d'échanges culturels.



2.1.9 Entre ville et nature

Nous proposons de dépasser l'extraterritorialité de la gare pour s'ancrer ici sur le territoire de la ville qui se transforme et puiser ici une rencontre entre ville et nature.

Cela revêt deux dimensions, celle de l'horizon paysager dans lequel se situe la gare, entre le parc de Négues Cats et le vallon du Lez, mais aussi une **nouvelle dimension de l'échange avec l'agriculture urbaine.**

Puisque ici tout se transporte, pourquoi ne pas avoir ici les produits frais, ceux des circuits courts de l'agriculture de proximité, mais aussi ceux de l'alimentation adaptée aux demandes, voir aux horaires des voyageurs.

Par son implantation, par la transformation de l'espace agricole qu'elle opère, la nouvelle gare de Montpellier devrait offrir ces nouveaux services autour **d'une attention renouvelée entre nature et urbanité : La gare jardin y répond.**

Dans son environnement la nouvelle gare est non seulement attentive à la question énergétique classique mais nous souhaitons qu'elle s'ouvre sur les nouvelles pratiques urbaines : **un bâtiment dont toutes les énergies seraient positives.**