



© Lisa Ricciotti

Nouvelle Gare Montpellier-Sud-de-France

Texte: Marc Mimram

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.

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 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 abrité au-dessus des voies de chemin de fer.



© Erieta Attali

UNE GARE MÉDITERRANÉENNE, D'OMBRES ET DE LUMIÈRES, VARIANT SELON LES HEURES, LES SAISONS, S'OUVRANT EN BALCON SUR LE PAYSAGE, ENTRE LE PIC SAINT-LOUP ET LES ÉTANGS DE LA GANDE-MOTTE.

Un voile de béton plissé protecteur

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. Nous avons voulu développer un lien entre structure et couverture qui permette de filtrer la lumière. Pour ce faire, nous mettons en œuvre 154 palmes de béton fibré ultra performant qui permettent de réaliser en une seule fois structure et couverture sans rapporter d'étanchéité ni de revêtement complémentaire. Les palmes sont préfabriquées et sont réalisées à inertie variable selon un origami à double courbure qui leur donne une résistance de forme et permet de constituer une portée de 18,40 m avec une épaisseur BFUP de 4 cm. Ces feuilles de béton incluent des réservations variables selon les orientations qui sont protégées par des rectangles de verre transparents. 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.

QUESTION À MARC MIMRAM, ARCHITECTE

Vous avez travaillé à de nombreux projets de ponts / passerelles / viaducs. Quel était l'enjeu principal de ce projet liant gare et pont ?

La gare de Montpellier est un pont habité lancé comme une plateforme au-dessus des voies de chemin de fer. En tant que telle, elle fabrique à la fois un lien et un lieu. Le lien est territorial puisqu'il lie le développement urbain au nord par la ligne de tramway avec la plateforme au sud vers la méditerranée. Le rêve de Montpellier rejoignant la mer résonne ici. Le pont est un lieu, c'est un lieu de transit, un lieu de résidence, un lieu protégé mais également ouvert par un large balcon sur l'horizon sous l'auvent de la couverture. Il ne s'agit pas simplement d'un lieu de passage mais d'une porte ouverte sur la ville depuis le rail, un lieu qui permette de définir une gare particulière, une gare de Montpellier, une gare méditerranéenne au sein d'un réseau territorial. Cette nouvelle gare est située sur la nouvelle ligne à grande vitesse du contournement Nîmes-Montpellier, qui est amenée à être prolongée jusqu'à Perpignan. C'est donc un projet d'envergure, destiné à faire transiter un important flux de voyageurs et visant à développer l'agglomération.



© Erieta Attali

Comment ces enjeux ont influencé vos choix architecturaux ?

La nouvelle gare de Montpellier sud de France est un lien sur la ligne à grande vitesse qui reliera un jour Nîmes, Montpellier, à Perpignan et à l'Espagne. Cette gare est ancrée dans son territoire et elle offre un magnifique balcon sur la géographie, des contreforts montagneux au nord jusqu'à la méditerranée au sud. Offrir cette géographie depuis l'horizon de la gare c'est une manière d'être à la fois dans un ancrage local et situer cette nouvelle gare comme un maillon d'un parcours à grande échelle, dans le grand arc sud qui s'ouvre jusqu'à l'Espagne. Etre là et nulle part ailleurs sous l'ombrière de la couverture pour se distinguer des gares du nord dessinées au XIXe siècle, sous les hautes verrières au-dessus des machines à vapeur.

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. 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 l'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. 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.

En quoi peut-on dire que cette gare est « méditerranéenne » ?

Nous avons voulu nous éloigner du modèle de la gare verrière pour travailler davantage sur l'ombre et le filtre de lumière que constitue la couverture.

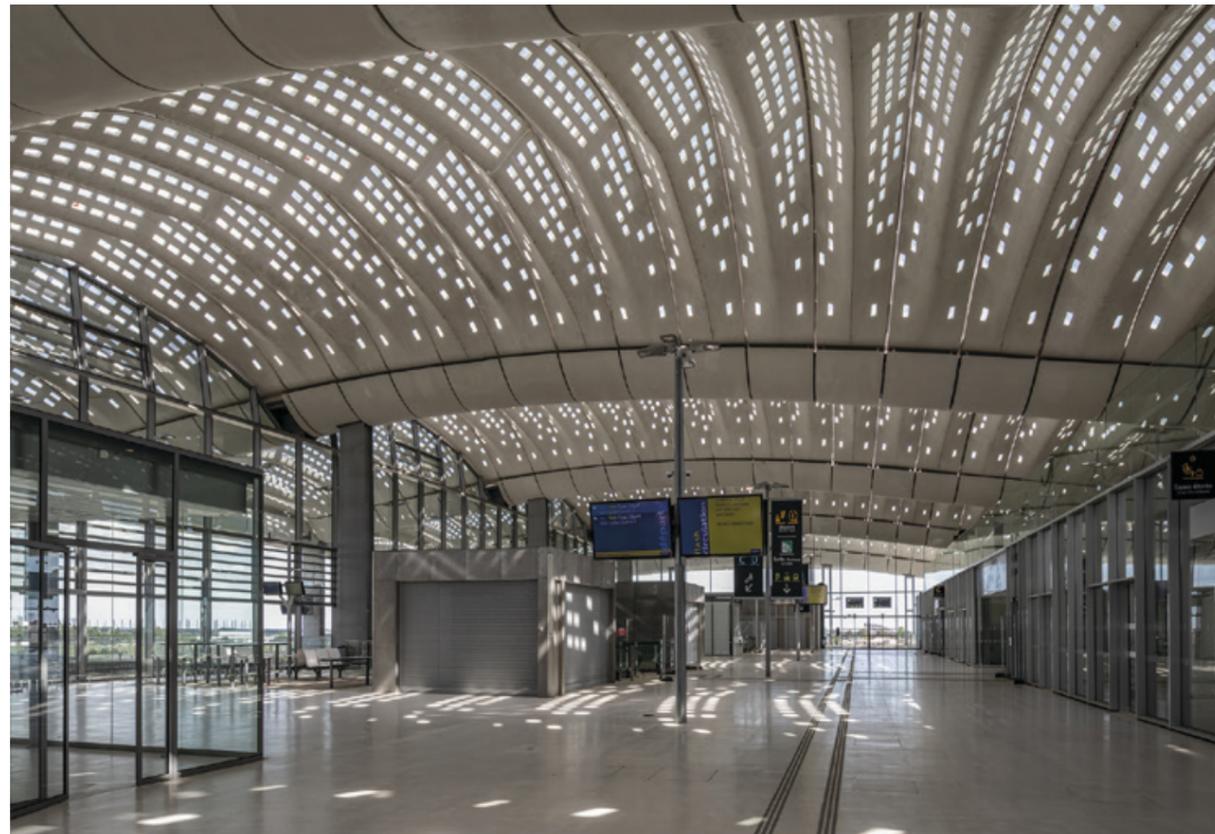
Cette vaste ombrière se prolonge à l'extérieur du bâtiment comme un large auvent qui intègre ainsi la dimension climatique de la gare. Le système de couverture devient un système structurel. Dans une situation très innovante, structure et couverture sont confondues par le système préfabriqué de palmes BFUP de très faible épaisseur (4 cm) sur une portée de 18.40 m, pour constituer un dais plissé de 100 m par 80 m. Ces palmes plissées sont associées pour permettre la ventilation naturelle de la gare et offrir des arrivées ponctuelles de lumière variant selon les orientations.

Ombre et lumière, climat et ventilation permettent de caractériser cette couverture comme une large feuille flottant au-dessus des voyageurs.

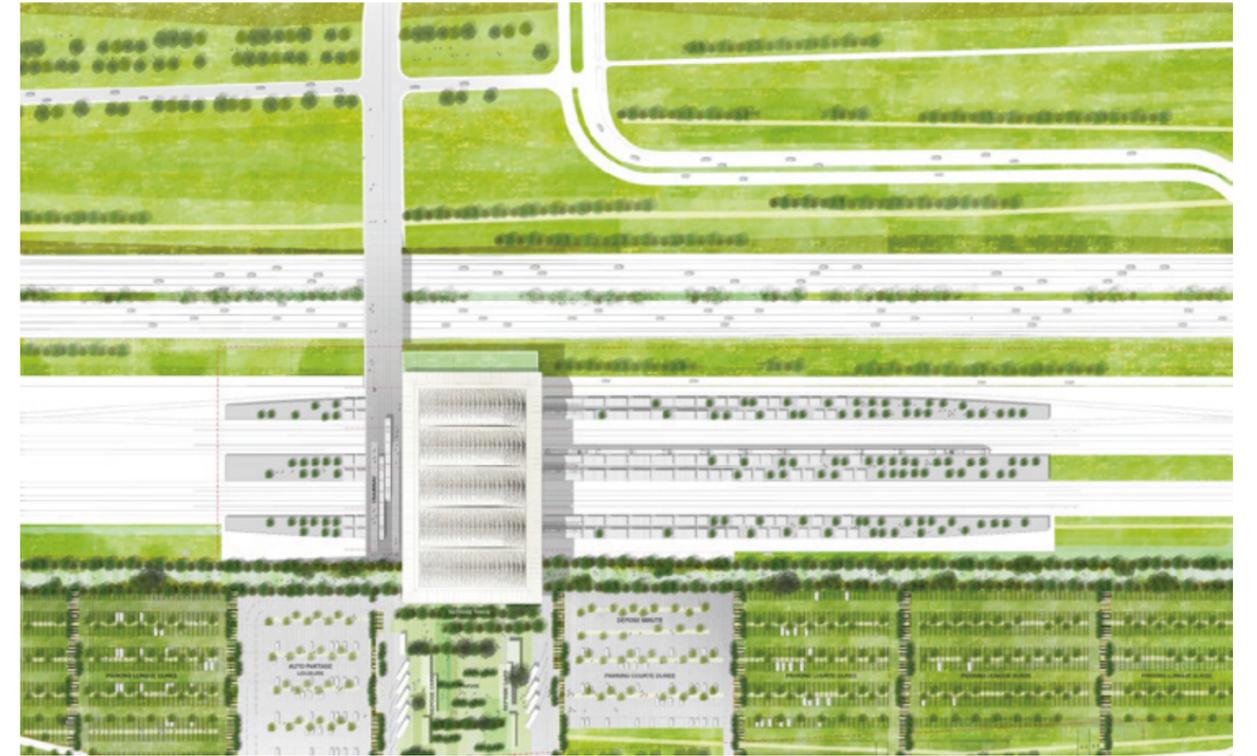
Cette gare préfigure un projet éco-quartier porté par Montpellier Agglomération « la ZAC Cambacérés » liant espaces verts,

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. La nouvelle gare que nous 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.



© Hisao Suzuki



© Marc Mimram architecte-ingénieur

quartier d'affaires et lieu de vie, dans une démarche écologique durable.

Comment est-ce que la Gare Montpellier Sud de France incarne ces enjeux ?

Pour la nouvelle gare de Montpellier Sud de France, nous avons porté une attention particulière au développement durable en façonnant la couverture comme un outil de plaisir mais également comme un outil technologique. La forme de la couverture permet d'offrir un climat agréable en toutes saisons en se comportant comme un vaste déflecteur accélérant les vents dominants en créant un micro climat sous la halle.

Les voyageurs seront protégés et accueillis dans les différentes séquences qui s'ouvrent sur le paysage depuis l'intérieur de la gare.

La gare est aussi une gare jardin, ombragée dans la plateforme basse qui la lie avec le parc de stationnement.

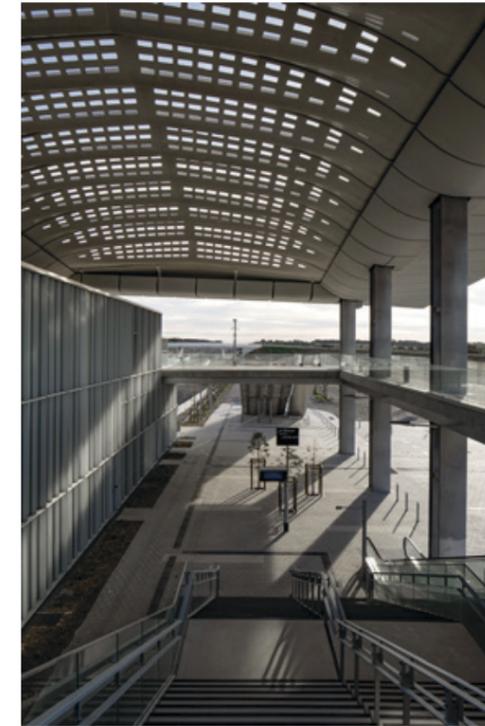
Le développement durable est ici pris en compte tant par l'économie de matière et d'énergie grise emprisonnée dans le bâtiment que par l'attention portée au confort climatique que réalise la couverture dans ses variations selon les saisons. Une écologie de la frugalité, généreuse, attentive au sens et aux plaisirs du lieu.

Une gare généreuse aujourd'hui et demain

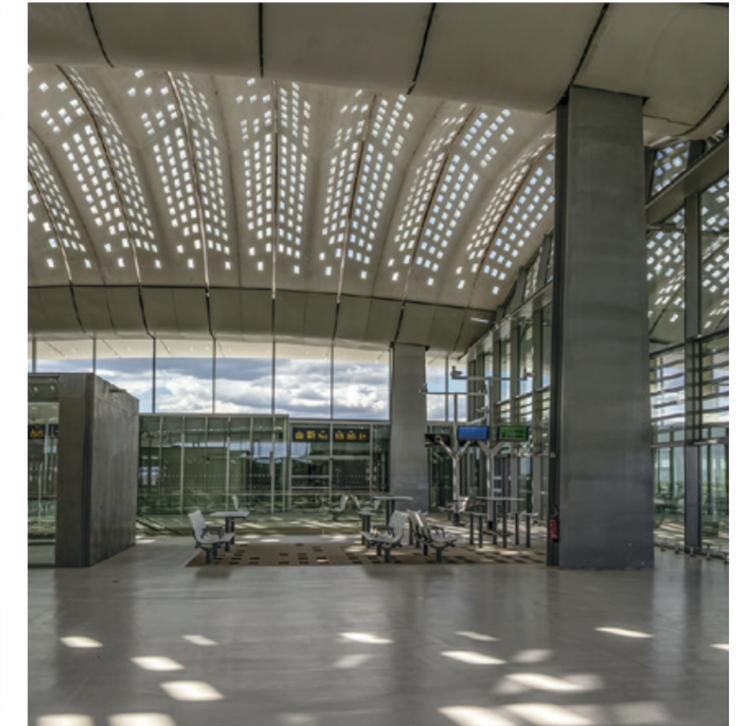
La gare de demain est attentive. Attentive au monde, à la géographie qui l'accueille, attentive aux gens qu'elle transporte, attentive à la ville qu'elle transforme. La gare de demain est généreuse, car elle est ouverte sur la ville pour laquelle elle rend des services qui dépassent très largement la 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 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.



© Hisao Suzuki



© Hisao Suzuki



© Hisao Suzuki

Échelle locale et échelle territoriale

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. À 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.

Maître d'ouvrage:

Réseau ferré de France

Lieu:

Quartier Odysseum à Montpellier (34)

Date:

2014 - 2018

Équipe:

Marc Mimram, Architecte mandataire
Emmanuel Nebout, Architecte
Icade, Fondeville, la Caisse des Dépôts
et consignations, Edifice Capital, Dif,
Engie Cofely, Lafarge, Egis et Ineo

Coût des travaux:

70 M€