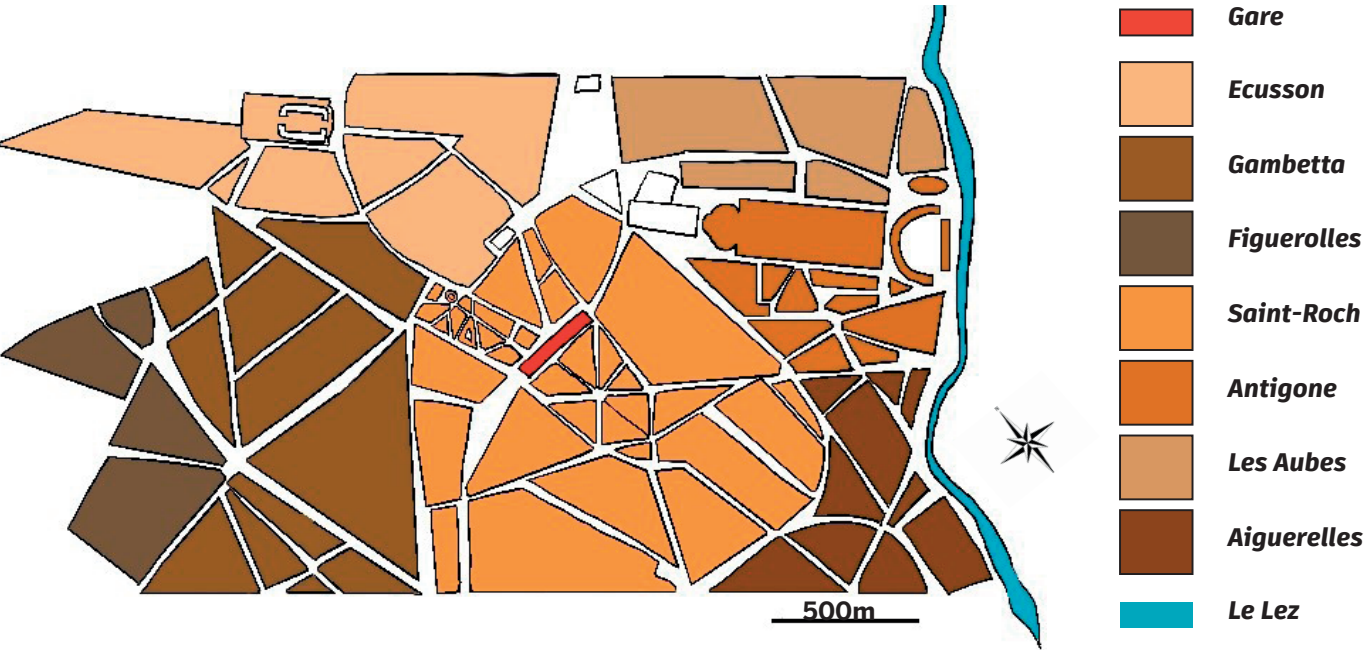




AVANT – PROJET

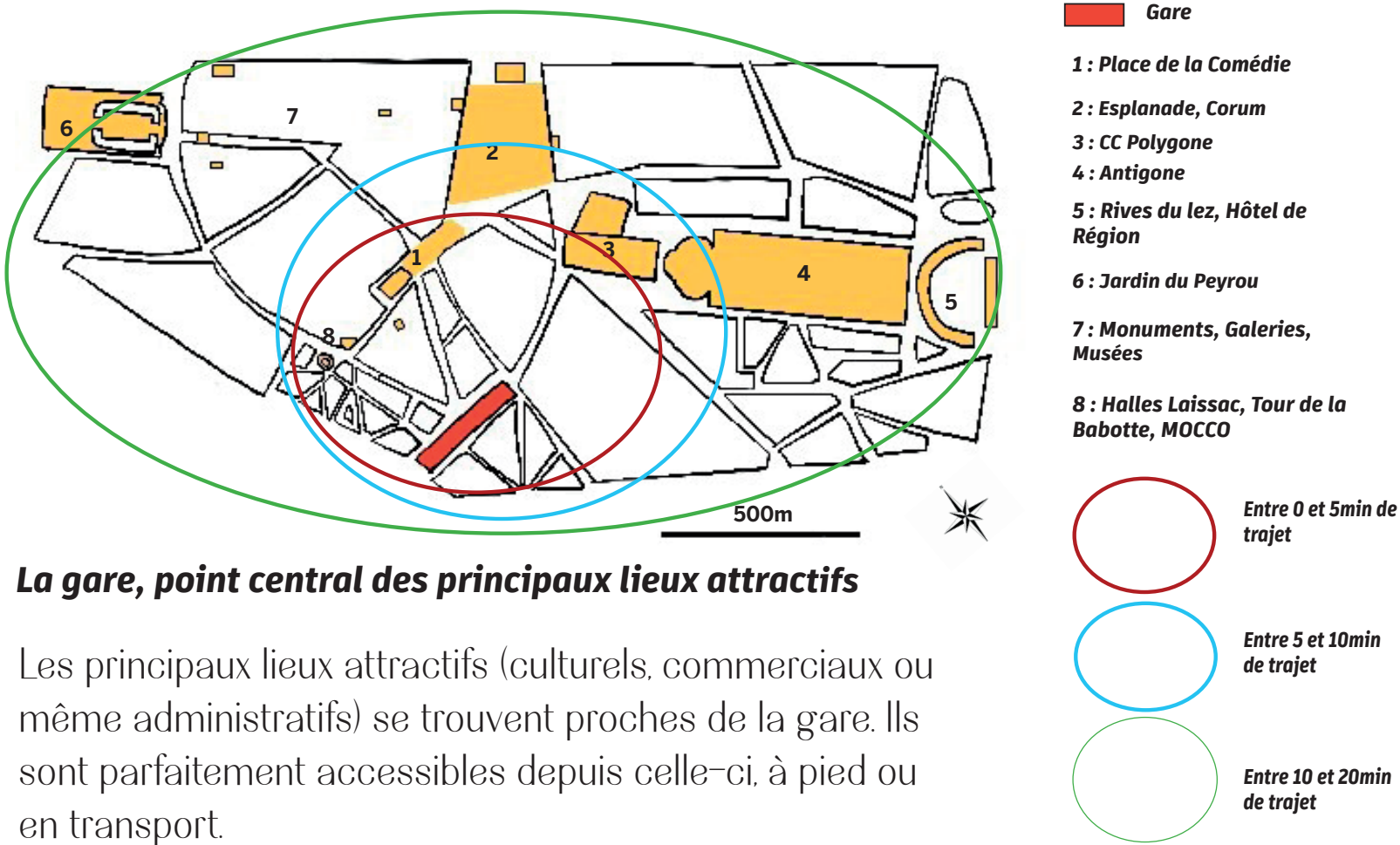


SITUATION : LA GARE AU COEUR DE LA VILLE



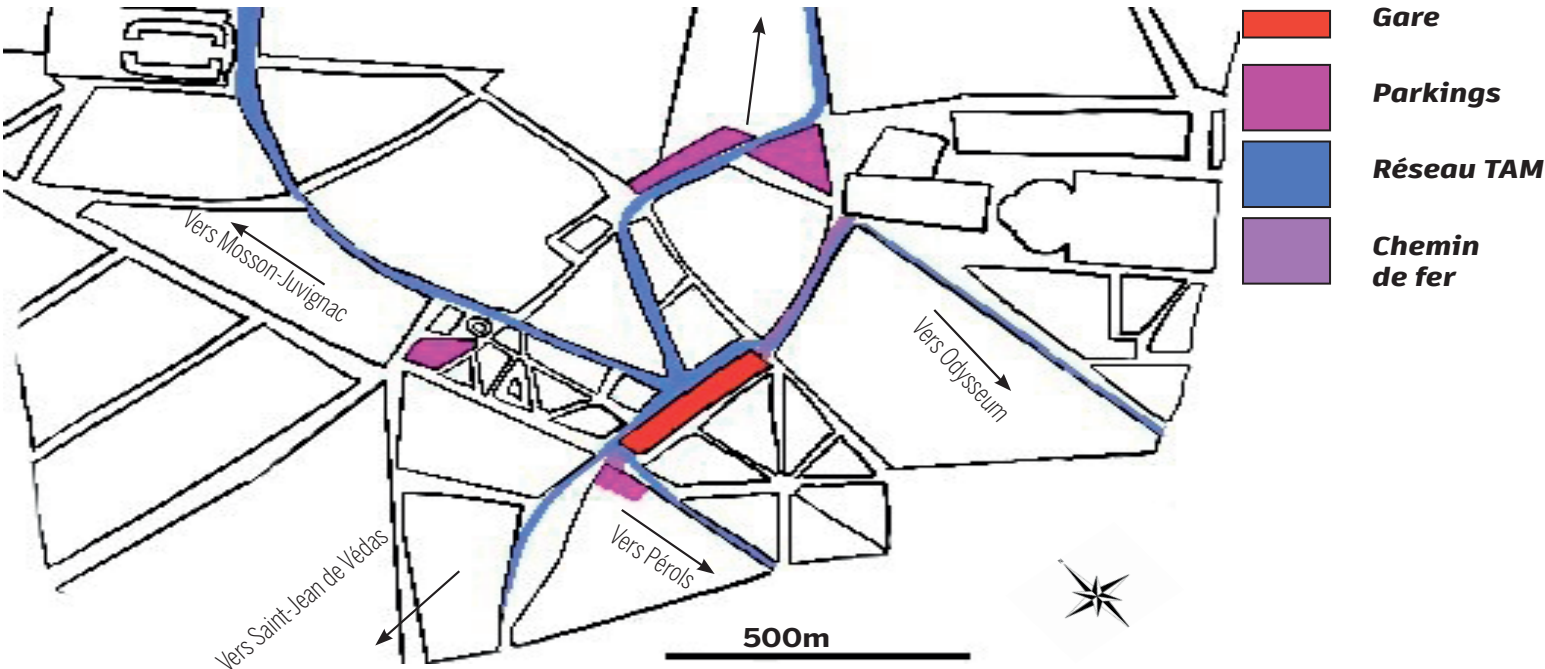
La gare, point central des principaux quartiers

La gare se trouve en plein coeur de ville et est entourée des principaux quartiers et lieux d'activités.



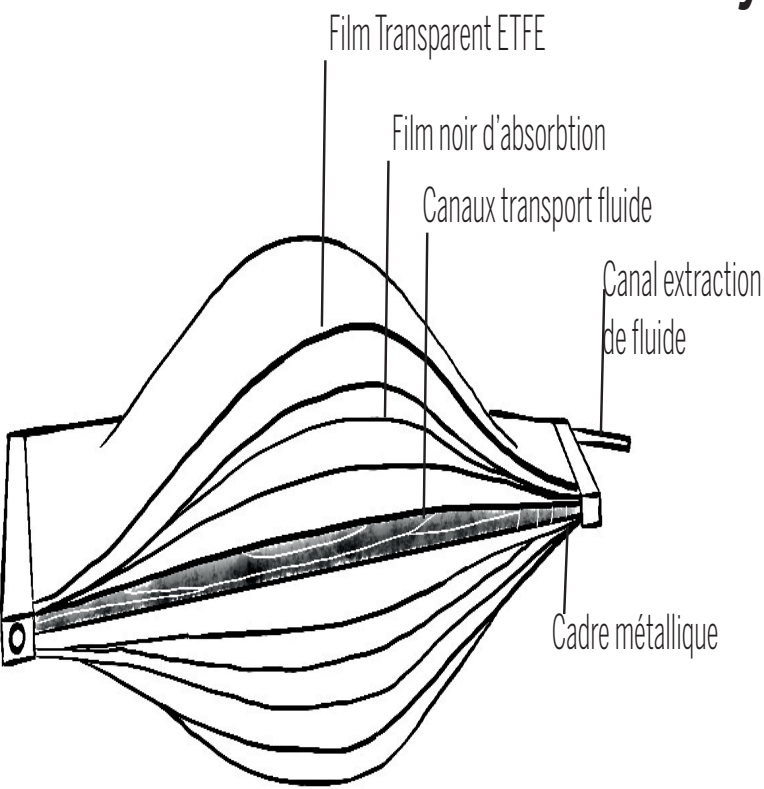
La gare, point central des principaux lieux attractifs

Les principaux lieux attractifs (culturels, commerciaux ou même administratifs) se trouvent proches de la gare. Ils sont parfaitement accessibles depuis celle-ci, à pied ou en transport.

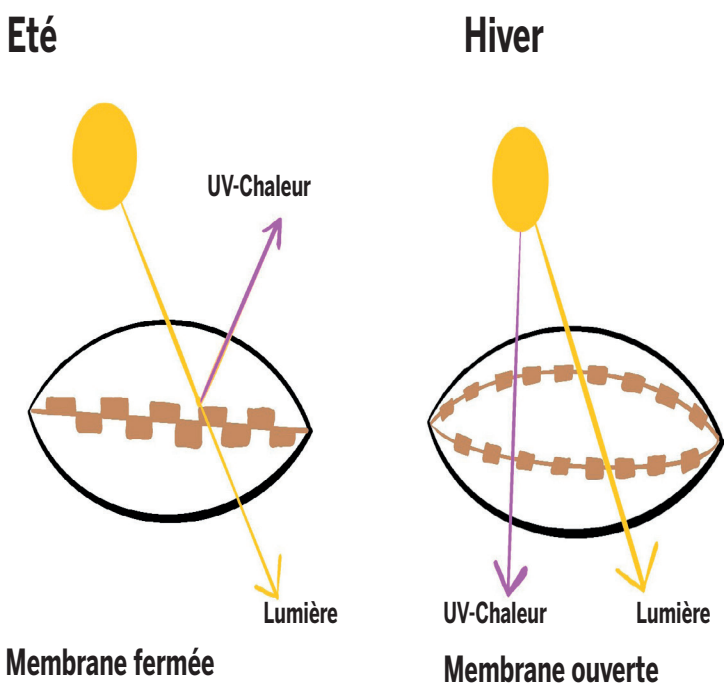


La gare, point central de la multi-modalité

Tous les moyens de transport se rejoignent à la gare, tantôt sortit du train nous avons accès à toutes les lignes de tramway/bus dont la gare est un arrêt obligatoire. Nous pouvons arriver en voiture et accéder à une mobilité douce.



Ethylène Tétrafuoroéthylène (ETFE)

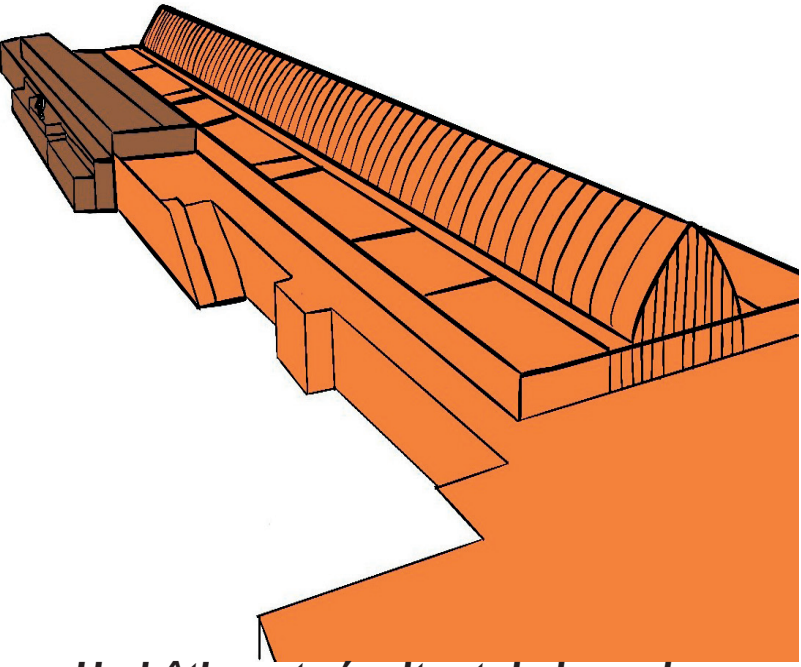


La Gare de Montpellier Saint-Roch bénéficie d'un ensoleillement constant. Cela est favorable pour la vie de la gare et le confort de l'usager. Cependant, en période caniculaire cela peut vite poser problème. La grande NEF n'a alors pas été faite au hasard. L'ETFE permet des économies d'énergies été comme hiver. L'hiver cela permet de chauffer naturellement et l'été de limiter la chaleur en stoppant son entrée.

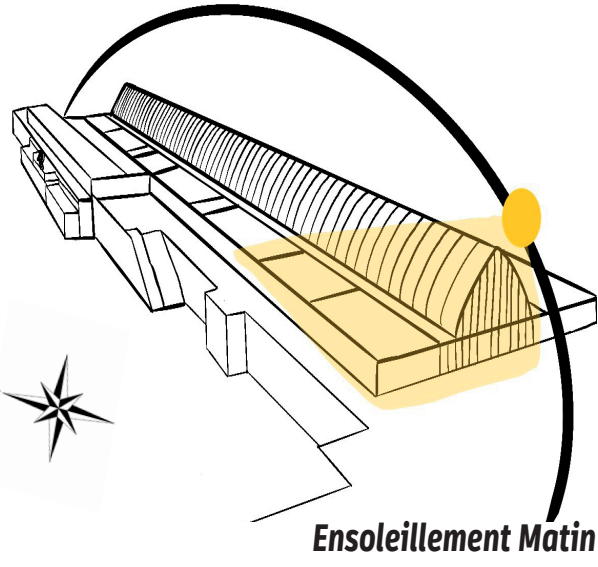
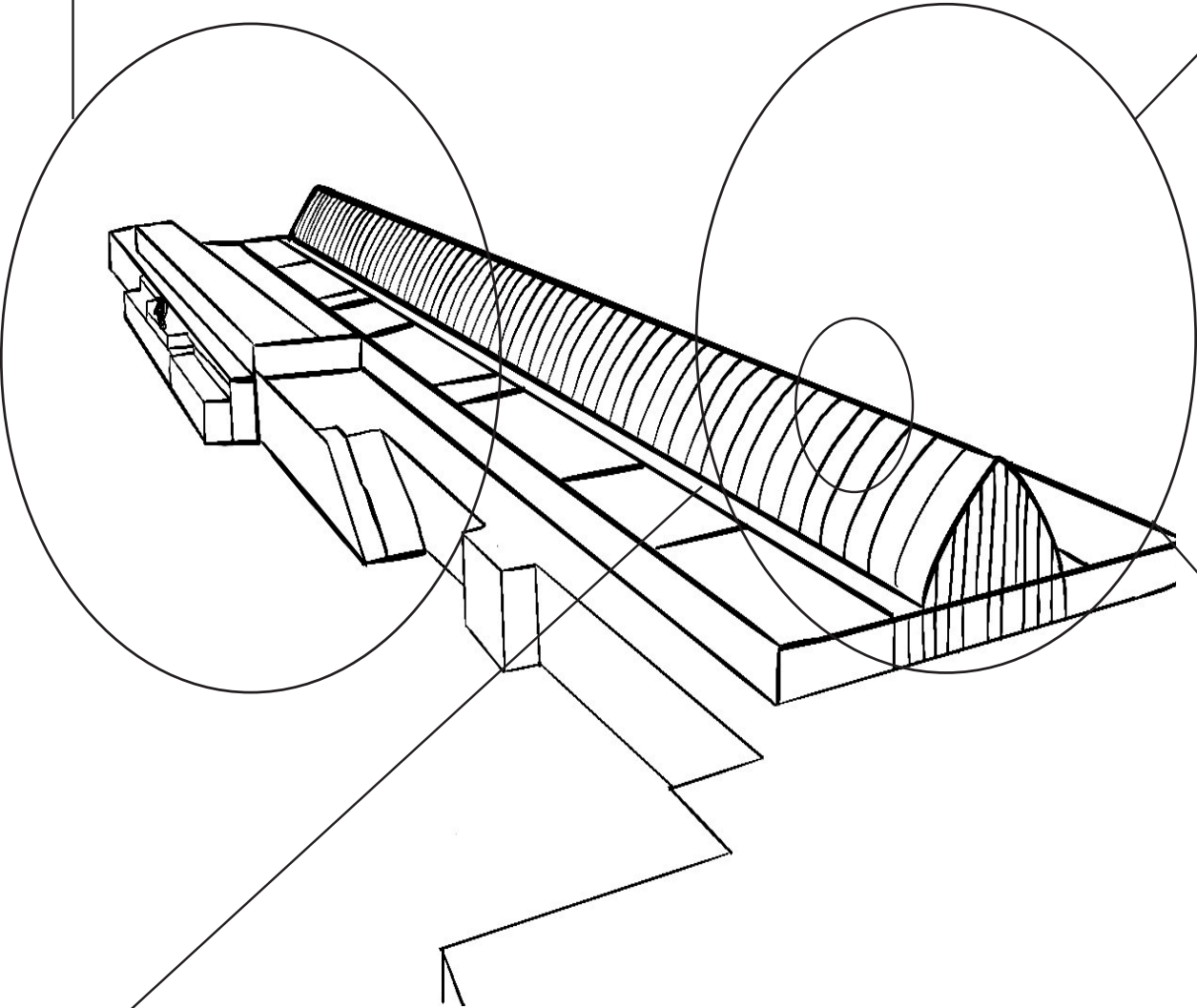
URBAN JUNGLE Bâtiment

UNE GARE AU SERVICE DE LA SOCIÉTÉ, ÉVOLUE SELON LES BESOINS

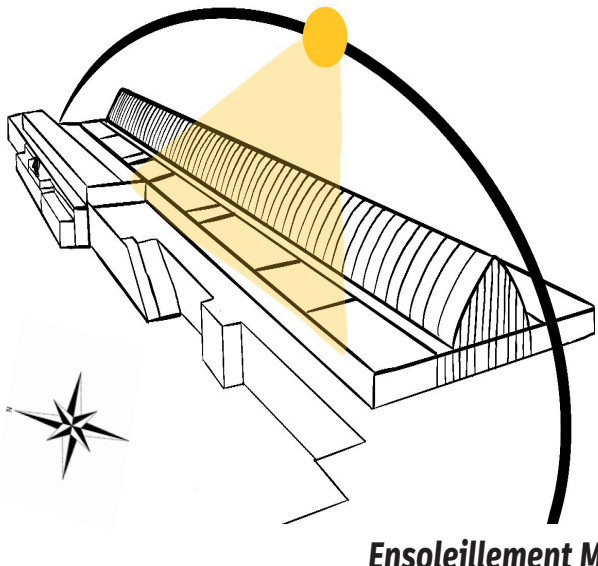
La partie marron est la façade et le hall historique de la gare datant de 1844. La partie orange résulte du réaménagement de 2016. Ajouter une partie complète (deux parvis, une nef centrale et des terrasses) répond à la croissance du réseau ferroviare et l'afflux de voyageurs de plus en plus nombreux.



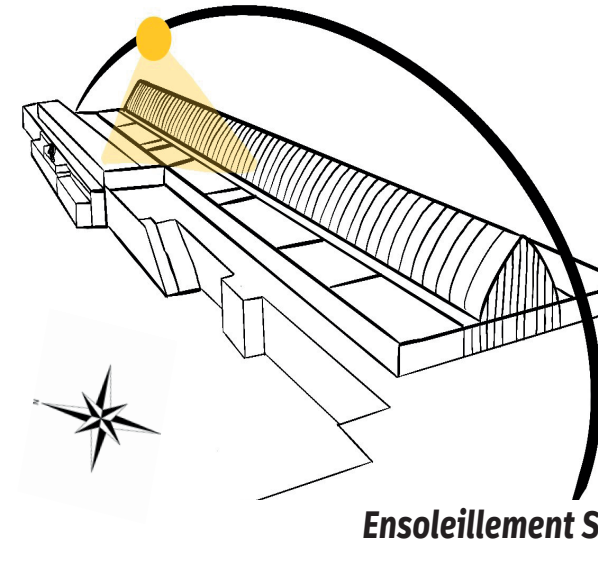
Un bâtiment résultant de la croissance



Ensoleillement Matin

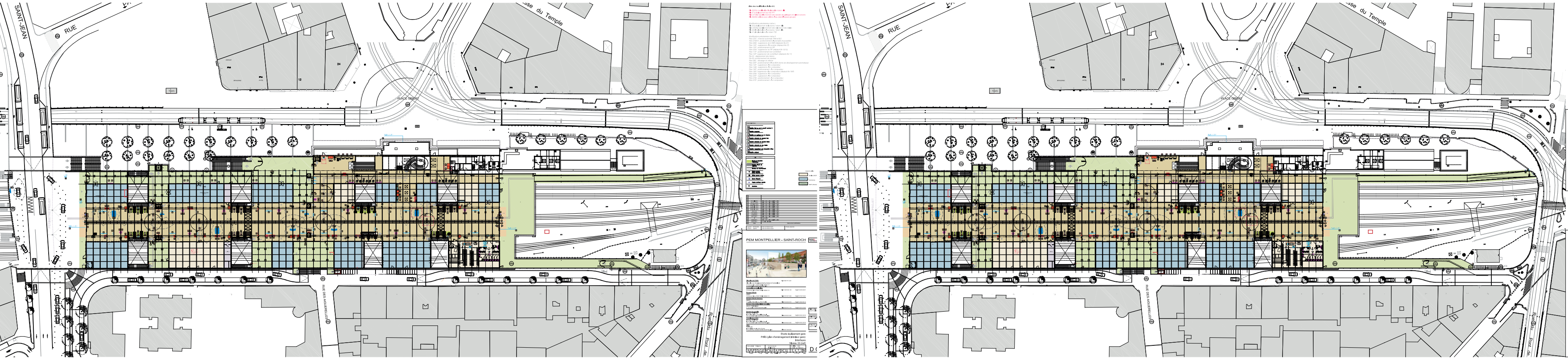


Ensoleillement Midi



Ensoleillement Soir

PLANS DE L'EXISTANT:



URBAN JUNGLE

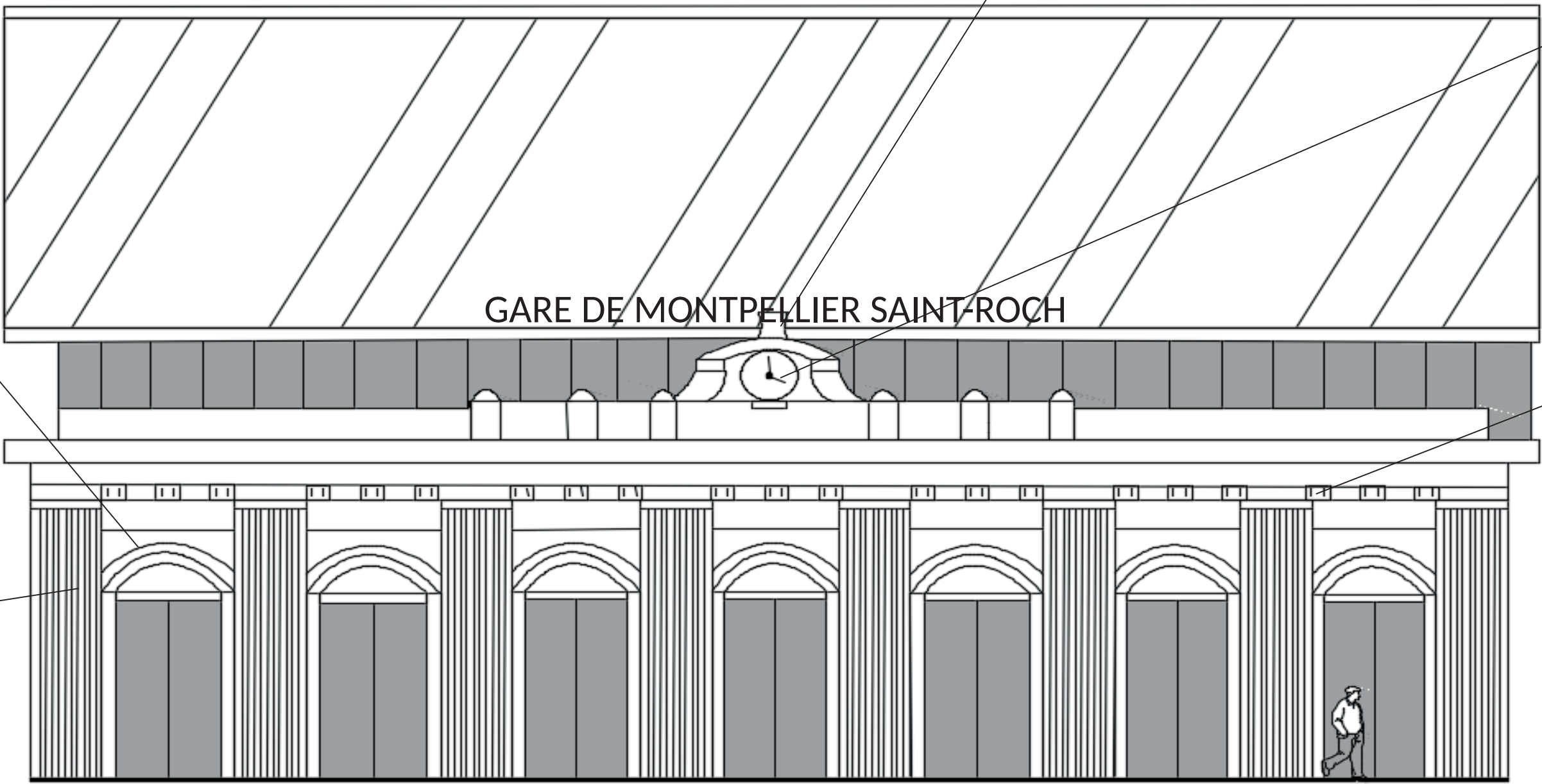
Bâtiment

Entre modernité et traditionnel : façades et signes du temps

On retrouve ici les voûtes néo-classiques. Ce qui est intéressant est que le bâtî n'a absolument pas été modifié. Les portes automatiques sont alors adaptées et se fondent dans l'existant. Ce procédé nous informe que la façade est classée et qu'il est impossible d'y toucher.

Les colonnes de pierres blanches sont sûrement le symbole emblématique du style de l'époque. Elles apportent du cachet au bâtiment et sont généralement appréciées par les gens.

Façade Nord 1/100

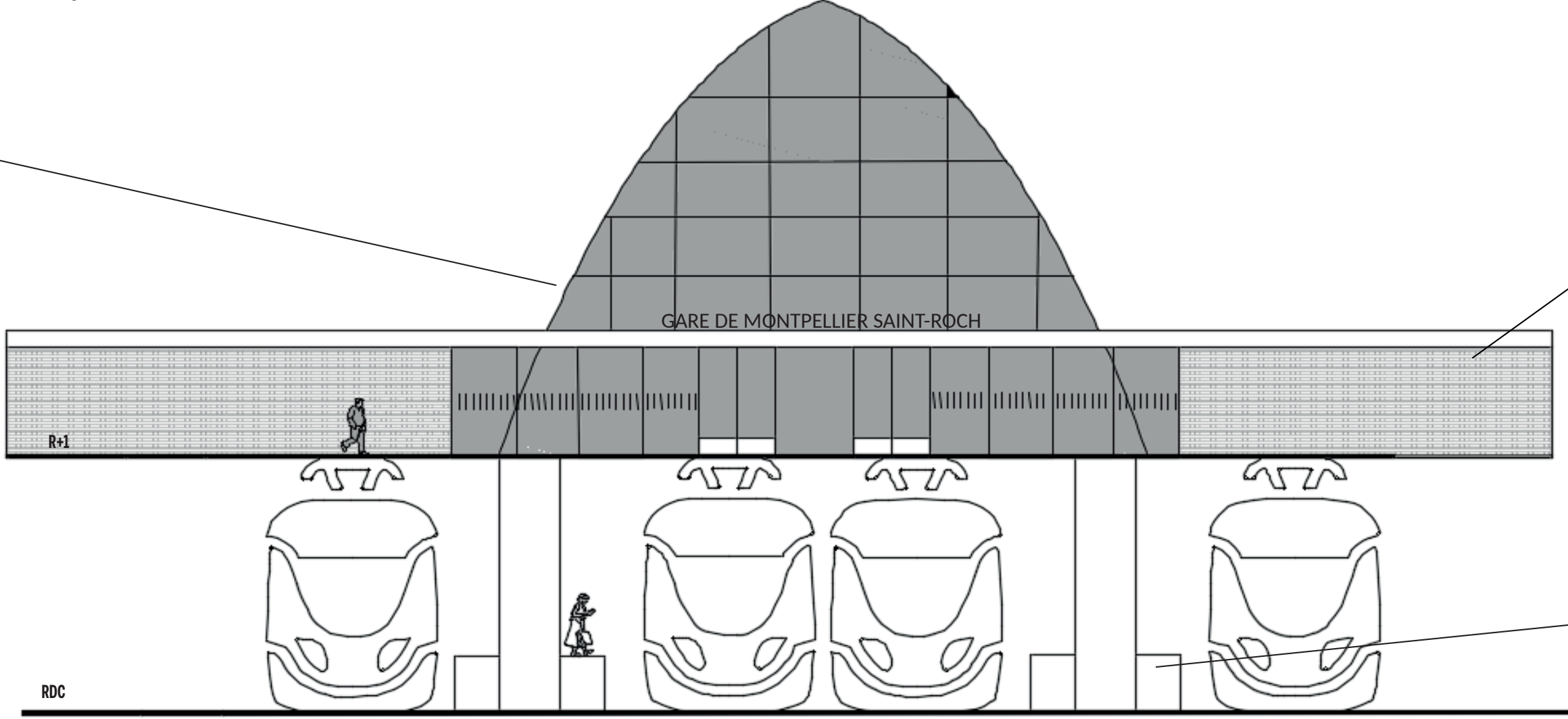


Ornement représentant la puissance (emblème de la ville). montre comment la gare a durant des années été le reflet du pouvoir en place. Totalement publique auparavant, les symboles de pouvoirs sur les façades permettaient de montrer au peuple, touristes et étrangers que le pouvoir était là.

L'horloge est le symbole le plus emblématique (après les rails) pour caractériser une gare. En effet elle participe à la normalisation et la société du temps. La consommation du temps qui s'est installée peu à peu. C'est aussi un système national sur un même temps donné des gestions du trafic qu'il soit à Montpellier ou Paris, l'heure restera la même.

Les ornements sont caractéristiques du style architectural de 1844. Le style néo-classique reprenant alors les codes de l'architecture greco-romaine. Ce style est surtout utilisé à des fins politiques, la gare appartenant autrefois à l'Etat, la façade est témoin du passé de celle-ci.

Façade Ouest 1/100

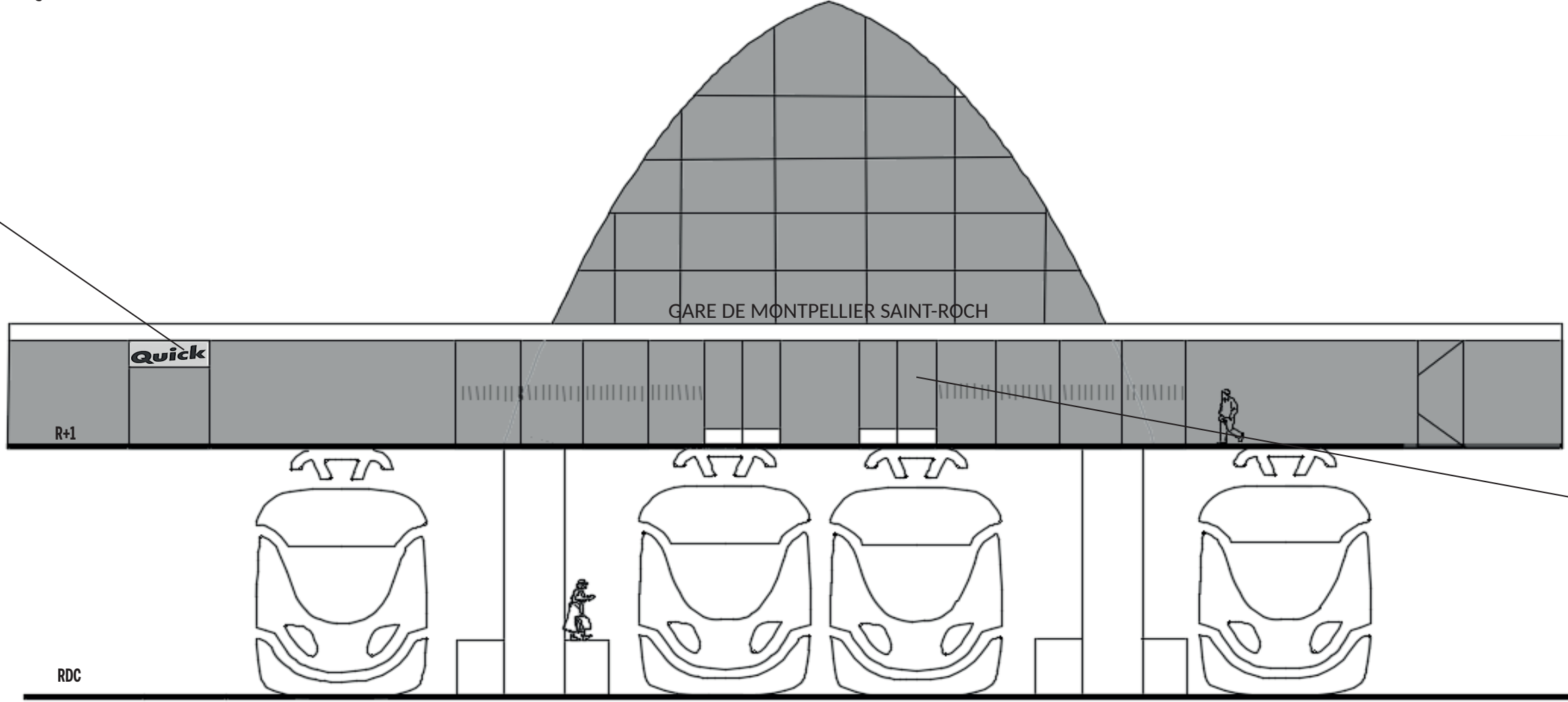


La NEF constituée en ETFE s'inscrivant donc dans le mouvement écologique des gares. Mais elle a de par sa forme une symbolique plus poétique. Elle correspond à une coque de bateau retournée en hommage au littoral méditerranéen. Cela montre l'importance des gares et leur intégration au sein des territoires. La gare est l'image d'une identité locale. De plus, l'utilisation du métal se rapporte aux matériaux basiques dans l'histoire architecturale des gares. mélangé à l'ETFE on obtient un résultat flottant et plus léger.

L'ajout du bardage en bois rapporte un aspect plus chaleureux à la gare. souvent un lieu vaste et impersonnel. Le bois va contribuer à cet effet de bien être qu'il peut procurer.

Quais

Façade Est 1/100



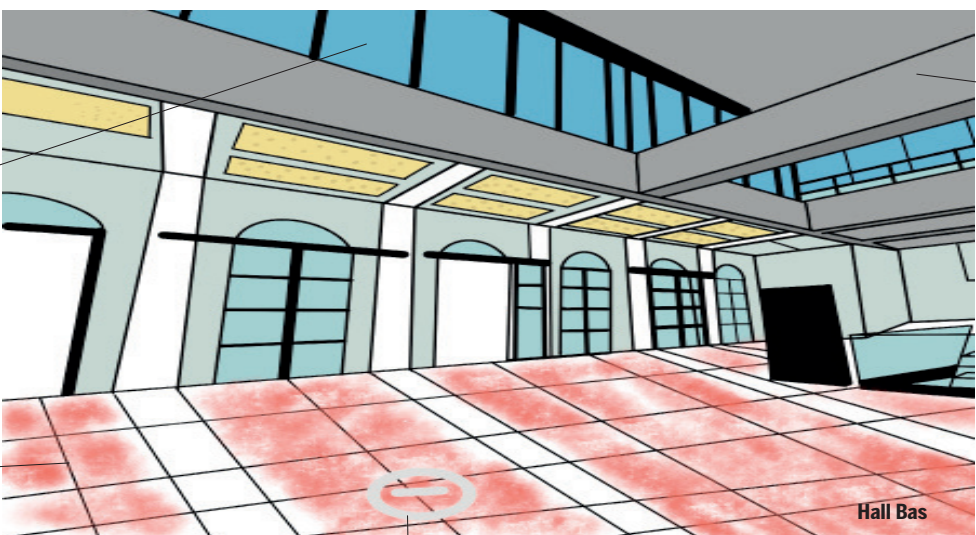
Les gares se sont peu à peu transformées en espaces commerciaux. Les enseignes sont présentes dès la façade invitant tous types d'usagers à entrer pour consommer.

Les portes automatiques sont ici classiques puisque nous n'avons pas la contrainte de la façade classée que nous ne pouvons pas toucher.

Intérieur:

La façade vitrée vient apporter de la lumière et de la vie au sein de ce hall petit et sombre. Elle apporte une touche de modernité à l'ancien tout en gardant un des matériaux historiques qu'est le verre.

Le carrelage est granité. Ce style de carrelage était autrefois utilisé dans les lieux d'exercice de la puissance et du pouvoir comme par exemple certaines salles de Versailles.



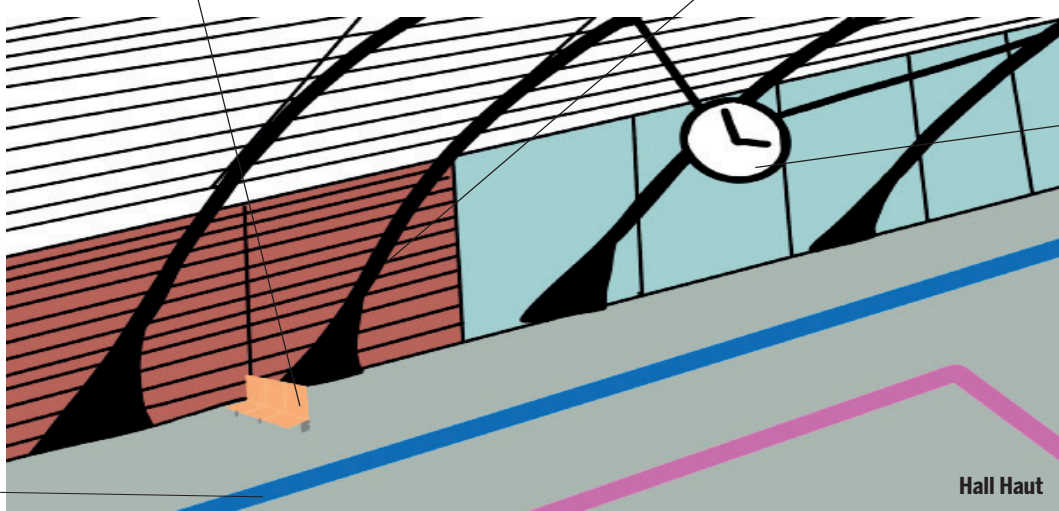
Ceci est un marquage de position permanent instauré durant la crise sanitaire. Il est aujourd'hui là comme témoin d'un moment de l'histoire. Cela montre que la gare est au cœur de la société, elle peut la faire évoluer comme elle peut la subir.

Ces grosses poutres de béton sont les vestiges de l'ancien avant que l'on ouvre le haut. Cependant elles sont porteuses et donc nécessaires malgré le fait que cela vienne alourdir l'ambiance.

Il faut savoir que le mobiliier des gares est standardisé, il s'agit du même partout en France. Il y a donc une interconnexion dans l'agencement des gares françaises réalisé par AREP Architecture.

La structure métallique de la NEF est sans rappeler celle des marquises. Les marquises étant très importantes dans l'histoire des gare, il s'agit d'un rappel.

Ces marquages colorés sont des guides vers les quais pour les voyageurs. Grâce à ça nous déterminons que la principale zone d'activité est le hall haut.



L'horloge est le symbole le plus emblématique (après les rails) pour caractériser une gare. En effet elle participe à la normalisation et la société du temps. La consommation du temps qui s'est installée peu à peu. C'est aussi un système national sur un même temps donné des gestions du trafic qu'il soit à Montpellier ou Paris, l'heure restera la même.

Un lieu au coeur et au service de la société : étude des usages/usagers

URBAN JUNGLE

Pratique du bâtiment

CROQUIS DE ZONAGE NEF, l'espace principal pour les usagers

- Hall, espace ouvert

Parvis

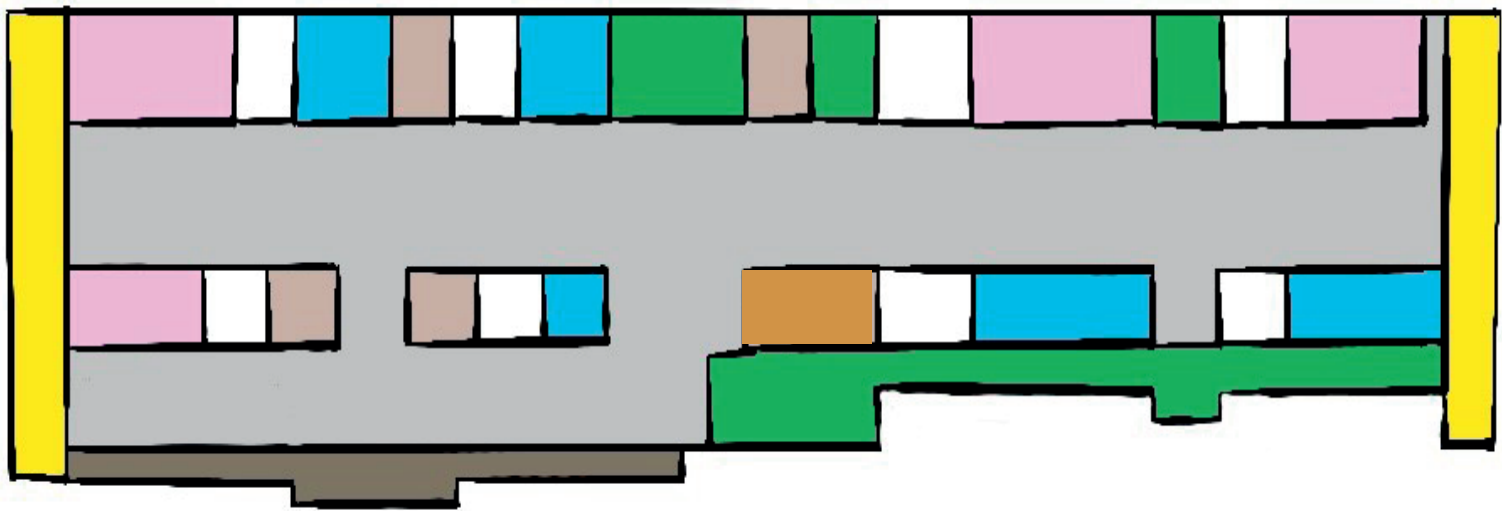
Services SNCF

Commerces alimentaires

Commerces de mode et souvenirs
- Terrasses

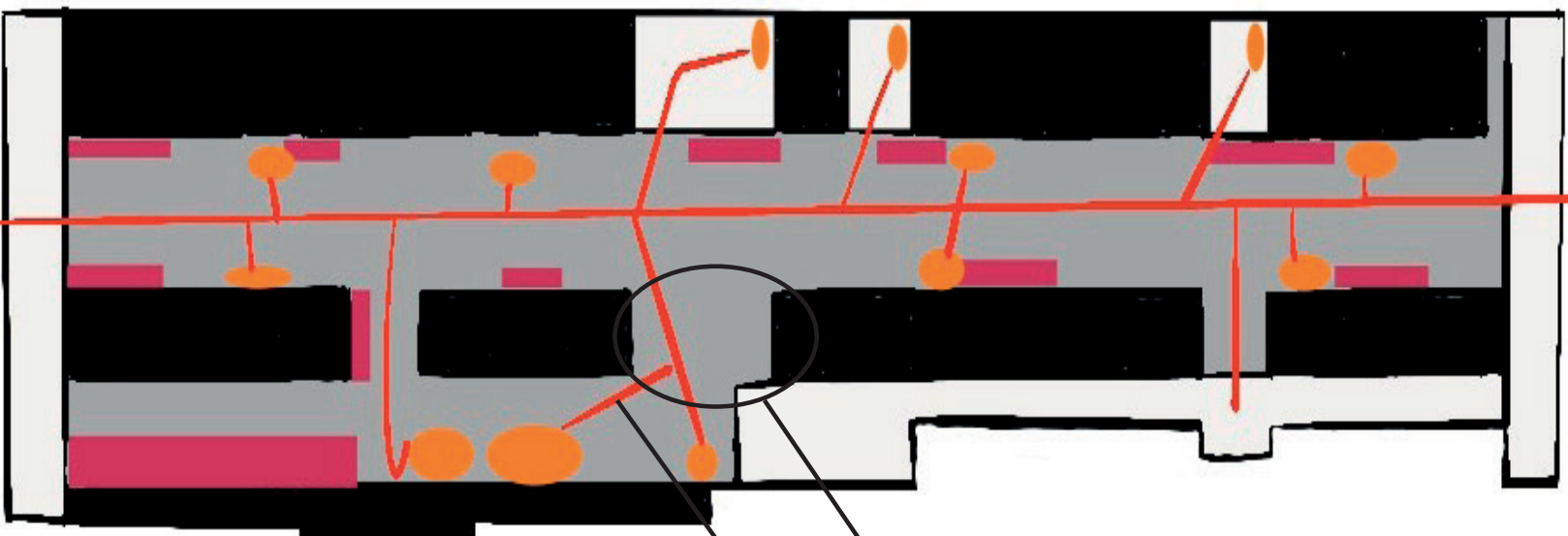
Façade historique

Relay Tabac/Presse



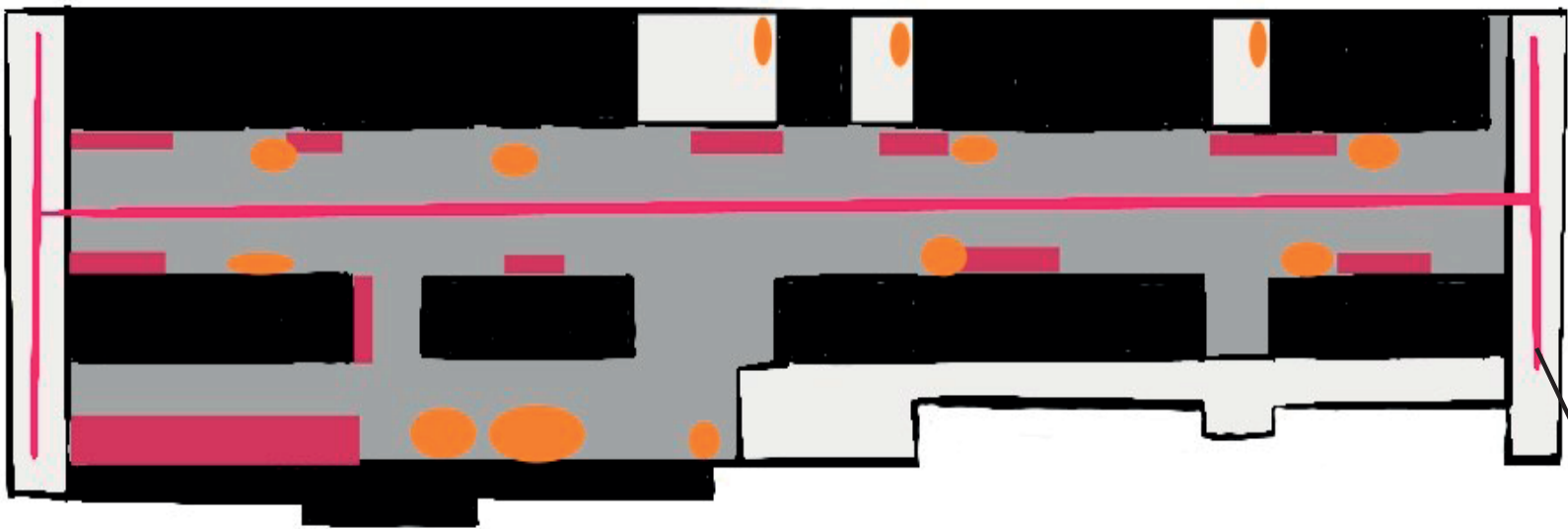
L'aménagement de la NEF au R+1 montre bien que celle-ci est devenue le coeur de la gare, l'espace clef. Tout y fait pour l'usager, nous retrouvons les services SNCF tels que la billetterie, la prise en charge PMR, la bulle information, les wc... Puis nous retrouvons aussi les espaces commerciaux externes afin d'occuper les usagers durant leur temps d'attente. Enfin, les extérieurs permettant aux voyageurs de prendre l'air entre deux trains. Mon projet s'axera donc sur le R+1, c'est à dire comment revaloriser l'expérience voyageur durant le temps d'attente par le réaménagement des espaces, est-il nécessaire d'avoir deux commerces de mode ?

Croquis des flux d'usagers



Flux de passage

Espace vide pour la gestion du flux



- Espaces avec mobilier d'attente
- Accès au RDC

Flux stagnant, regroupement et files d'attentes

Comme montré, la NEF est le principal espace de vie de la Gare. Cela impose donc des flux. Nous avons d'un côté des flux traversants, lorsqu'un train entre en gare les gens ont tendance à monter au R+1 pour redescendre vers la sortie. A savoir qu'à l'arrivée ou au départ d'un TGV ce sont entre 200 et 500 voyageurs qui vont se trouver en gare au même moment. Mais ces voyageurs souvent se retrouvent à devoir attendre. Cela crée donc un flux stagnant dans le milieu de la NEF puisque c'est là où se trouvent les principaux services ainsi que sur les parvis.

TYPOLOGIE D'USAGERS

VOYAGEURS

- Occasionnels :
- Touristes
 - Longs trajets
 - Clients TGV
 - Tous types d'âge (jeunes, familles, personnes âgées)
 - Toutes classes sociales
 - Temps d'attente plus long en gare (incidents non concernés)

- Quotidiens :
- Locaux
 - Cours trajets
 - Clients TER
 - Personnes actives (étudiants/salariés)
 - Toutes classes sociales
 - Temps d'attente moins long en gare (incidents non concernés)

PERSONNEL

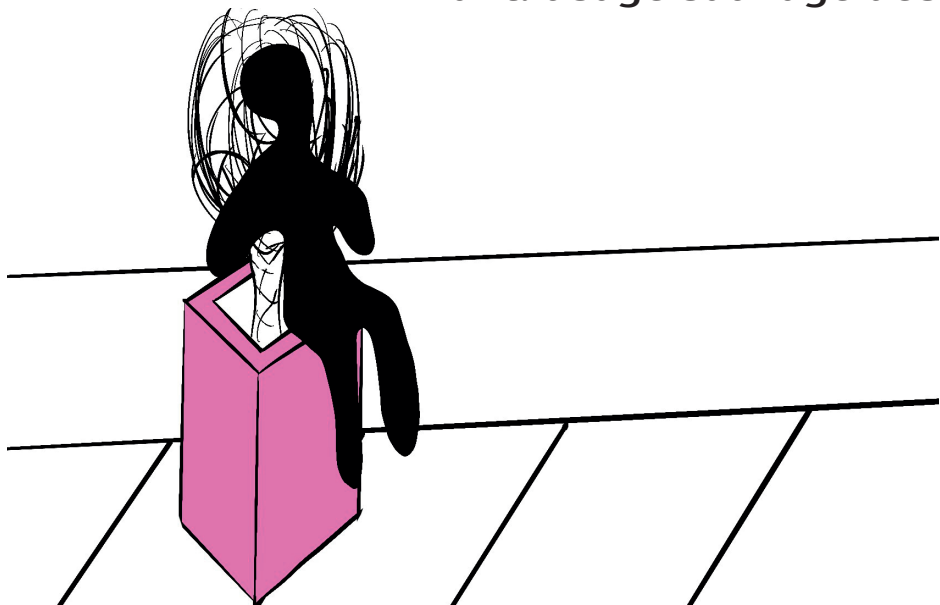
- SNCF, commerçants, agents externes :
- Locaux
 - Utilisent pour la majorité le train pour se rendre au travail
 - Sont l'image de la gare
 - La gare est leur lieu de travail
 - Utilisation différente de la gare (accès aux parties privées)

TIERS

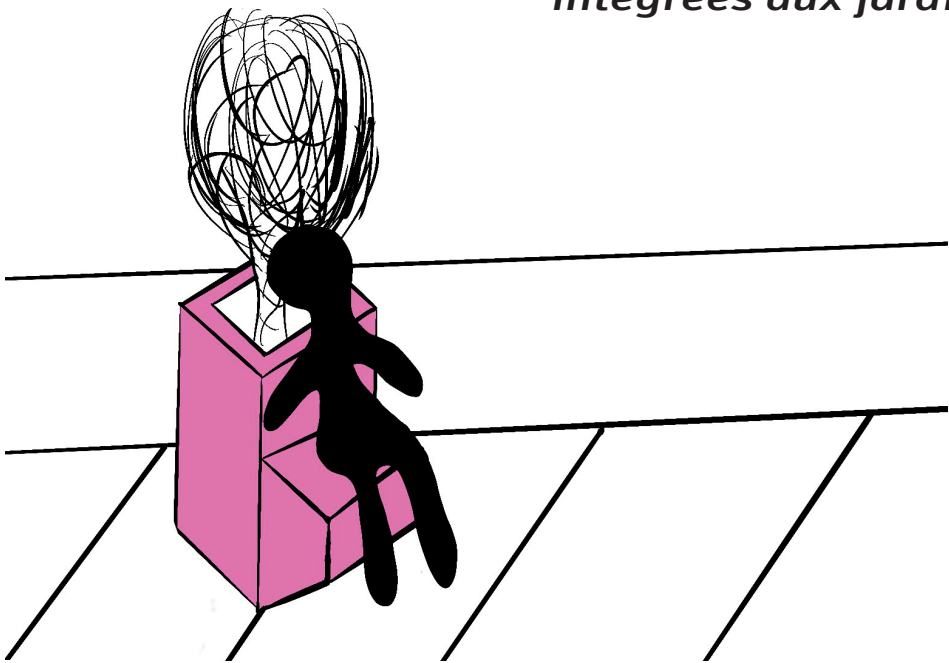
- Habitants de la ville :
- Locaux
 - Traversent la gare pour se rendre d'un point A à un point B sans utiliser le train
 - Peuvent profiter des commerces de gare
 - N'ont pas accès aux quais puisqu'ils n'ont pas de billets
 - Démontrent que la gare est une partie intégrante dans une ville

INFLUENT SUR L'AMENAGEMENT DE LA GARE

Avant: usage sauvage des jardinières



Après: création d'assises intégrées aux jardinières



LES USAGERS PRINCIPAUX ACTEURS DU LIEU:

SONDAGE EN GARE

Selon vous, qu'est-ce qu'une gare ?



- Réponses relatives aux passages et flux
- Réponses relatives aux transports
- Réponses relatives aux commerces en gare

Qu'est-ce que vous aimez lorsque vous êtes dans une gare ?



- Réponses relatives aux informations en gare
- Réponses relatives à l'insécurité et la fréquentation en gare
- Réponses relatives aux sensations comme le froid

Qu'est-ce que vous aimez lorsque vous êtes dans une gare ?



- Réponses relatives aux loisirs en gare
- Réponses relatives aux occupations en gare
- Réponses relatives à l'attente en gare

Sans limites, que mettriez-vous dans la gare de vos rêves ?



- Réponses relatives à des installations d'ordre ludique
- Réponses relatives à des installations pour s'asseoir
- Réponses relatives à des installations techniques en gare

Comment verriez-vous la gare du futur ?



- Réponses relatives à de la transparence
- Réponses relatives au confort
- Réponses relatives au numérique

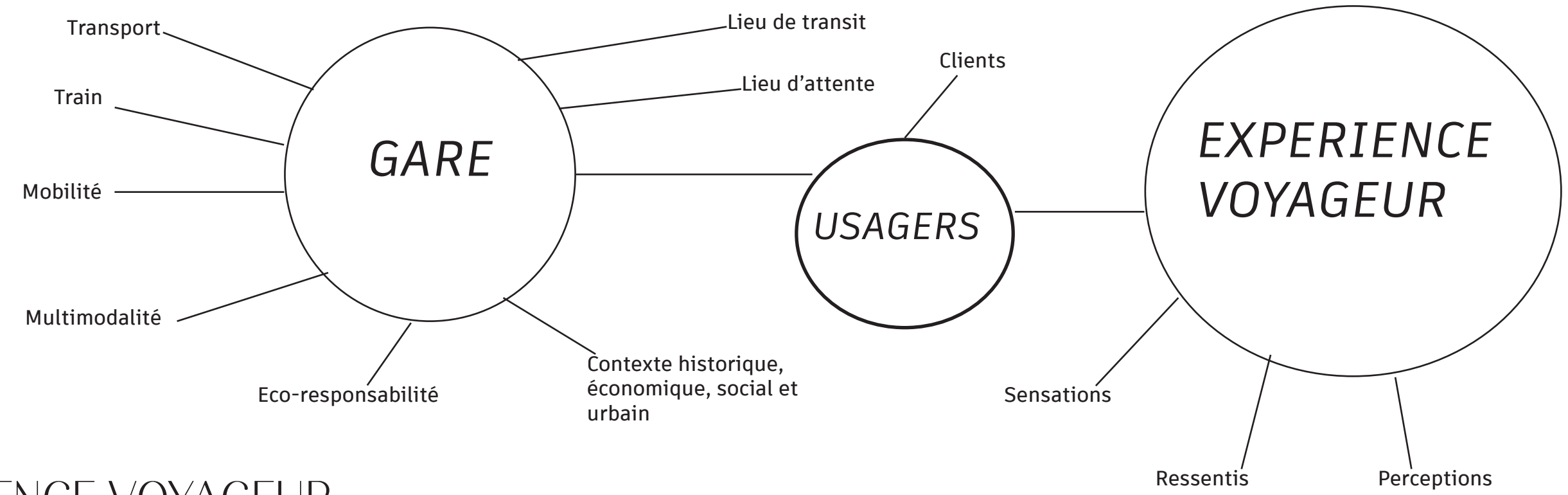


COMMENT REVALORISER L'EXPERIENCE VOYAGEUR GRÂCE AU VEGETAL ?

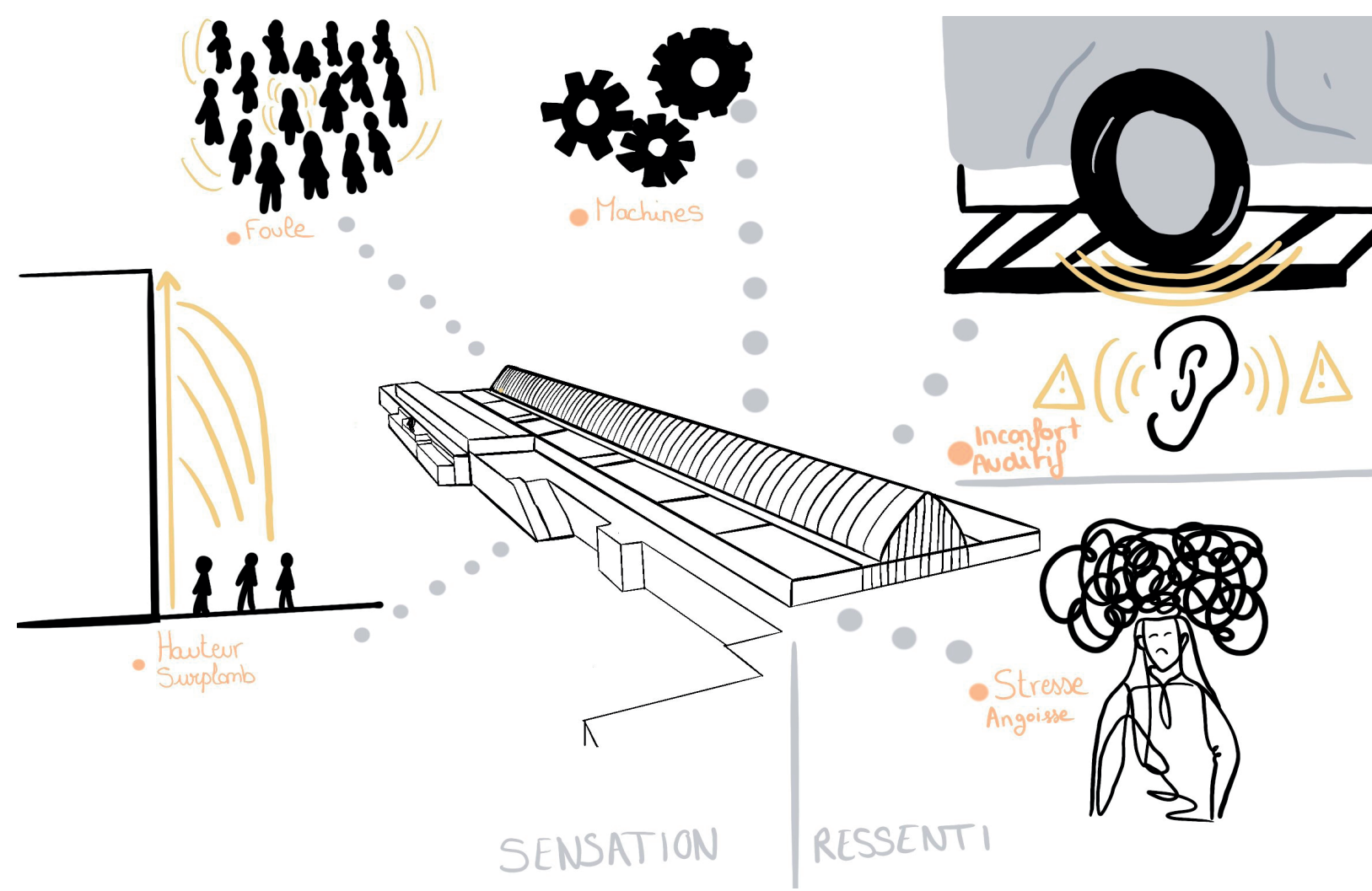
URBAN JUNGLE Concept

Parti pris : entre compréhension du lieu et des enjeux

La gare est un lieu de vie et de transit rassemblant de nombreux usagers. Les usagers deviennent aujourd'hui des clients, leur bien-être est très important. Le train étant un moyen de transport doux, nous devons leur donner envie aux usagers de le prendre plus fréquemment dans la lignée de la transition écologique. Cela ne passe pas seulement par les opérations commerciales mais surtout par la requalification des espaces.

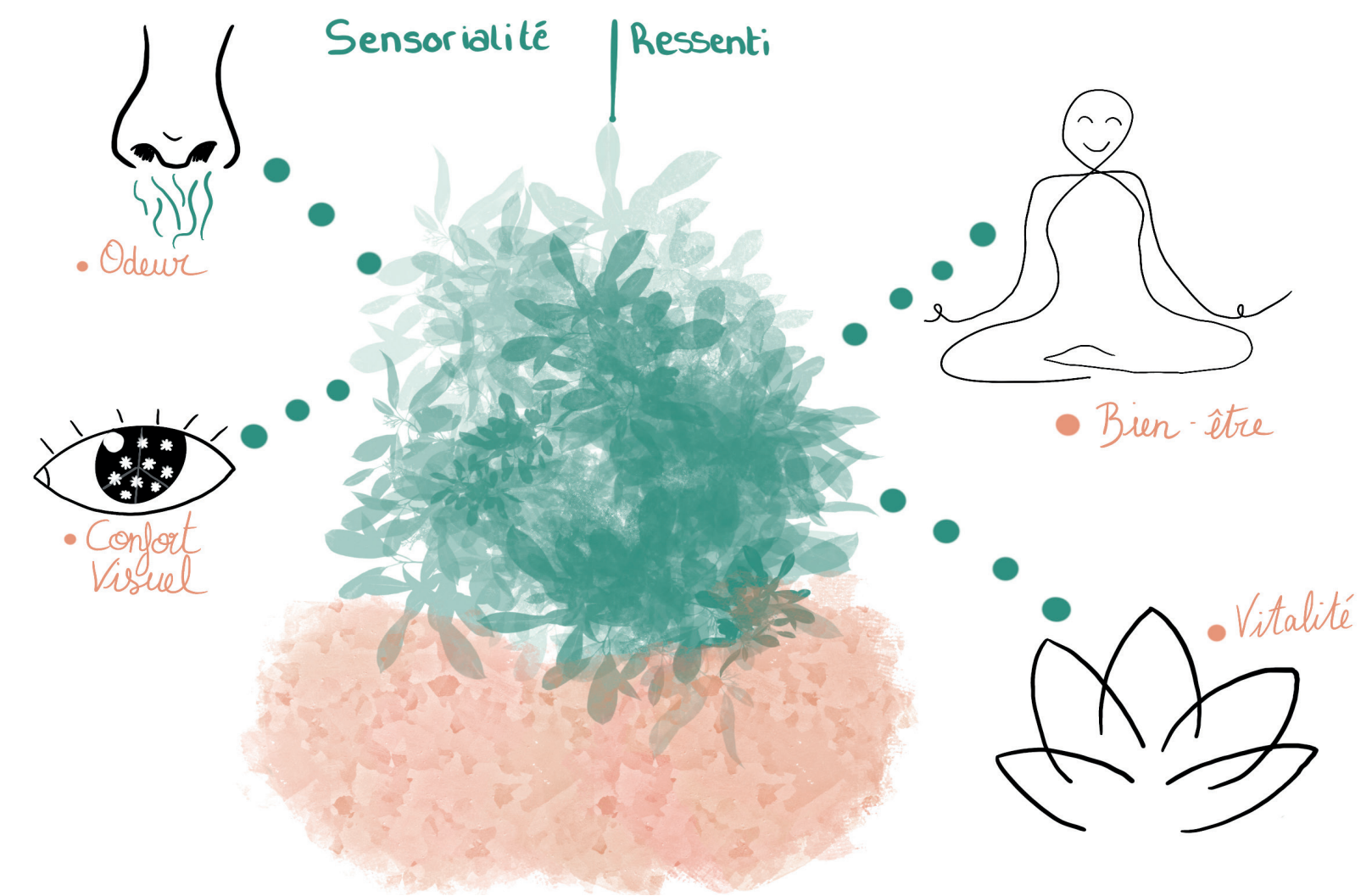


LA NECESSITE DE LA REVALORISATION DE L'EXPERIENCE VOYAGEUR

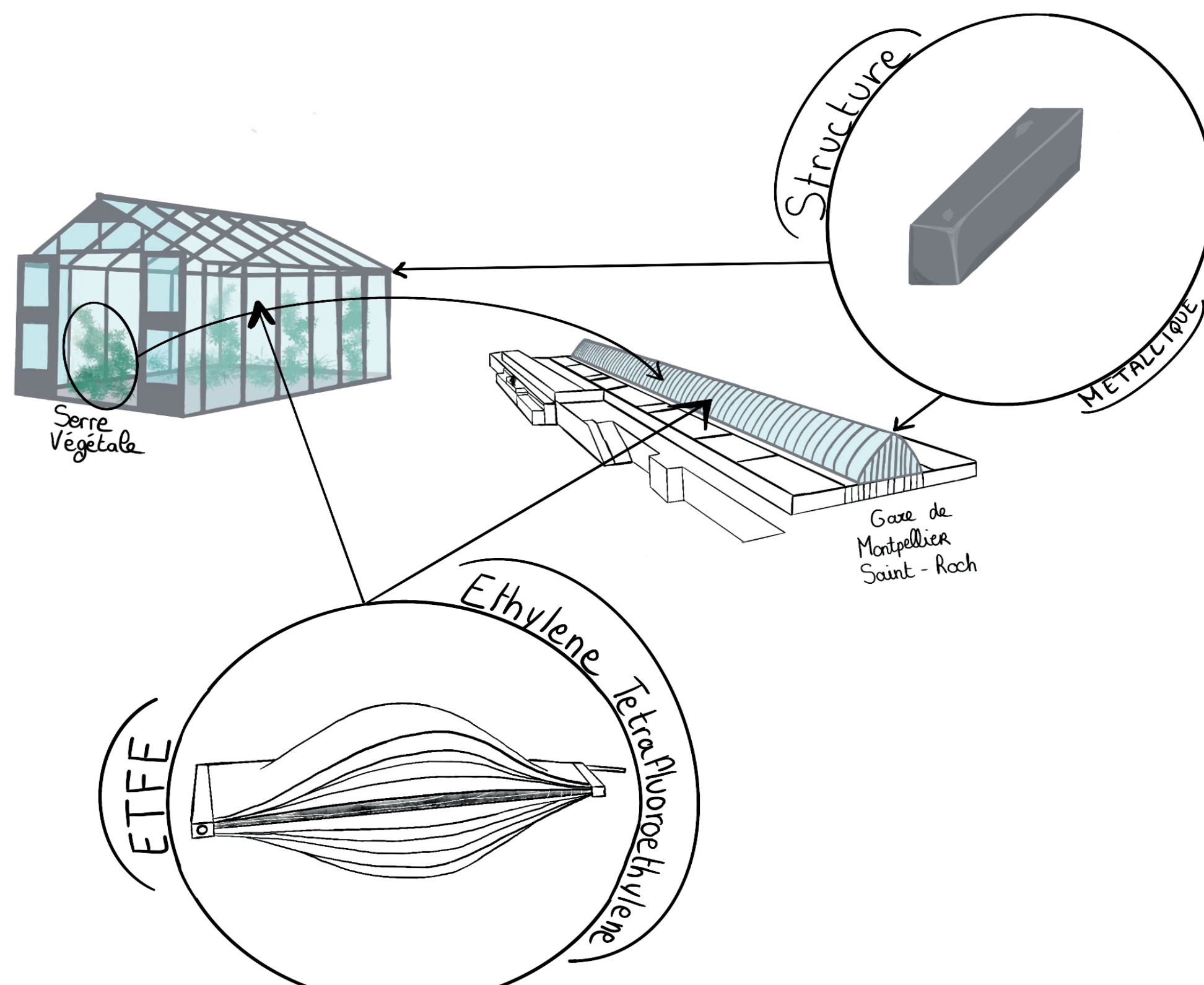


Les gares sont des lieux anxiogènes dans lesquels les usagers se sentent rarement bien. Cela s'explique par l'ambiance présente très froide et bruyante. La machine imposante peut aussi effrayer. Les usagers peuvent alors se sentir stressés et anxieux, ce qui ne valorise en aucun cas leur expérience.

Le végétal a de nombreux bienfaits sur les usagers et notamment au niveau du confort et du bien-être. Les sensations et ressentis qu'il induit sont de parfaites réponses aux problèmes ressentis en gare.

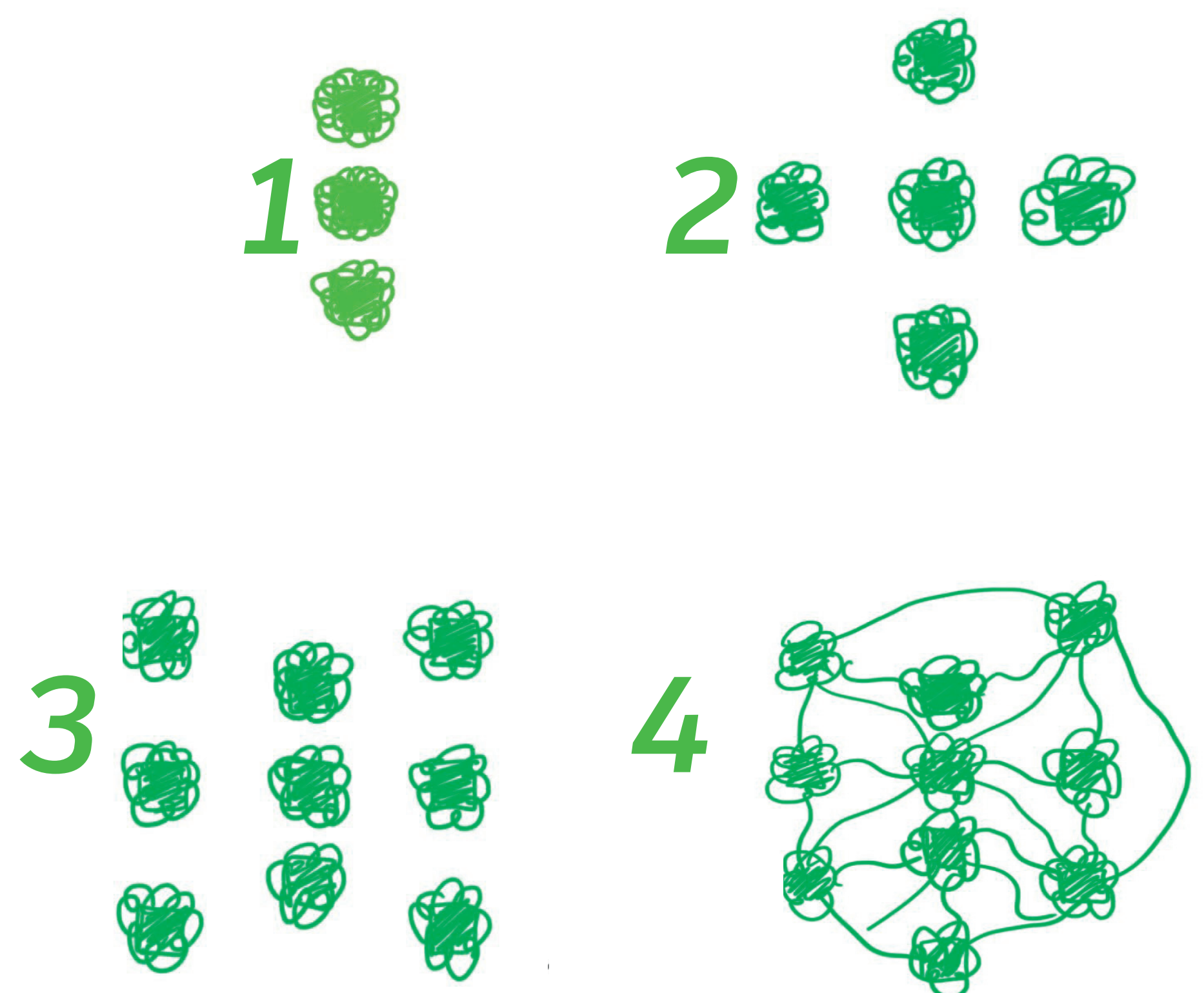


POURQUOI LE VEGETAL ?



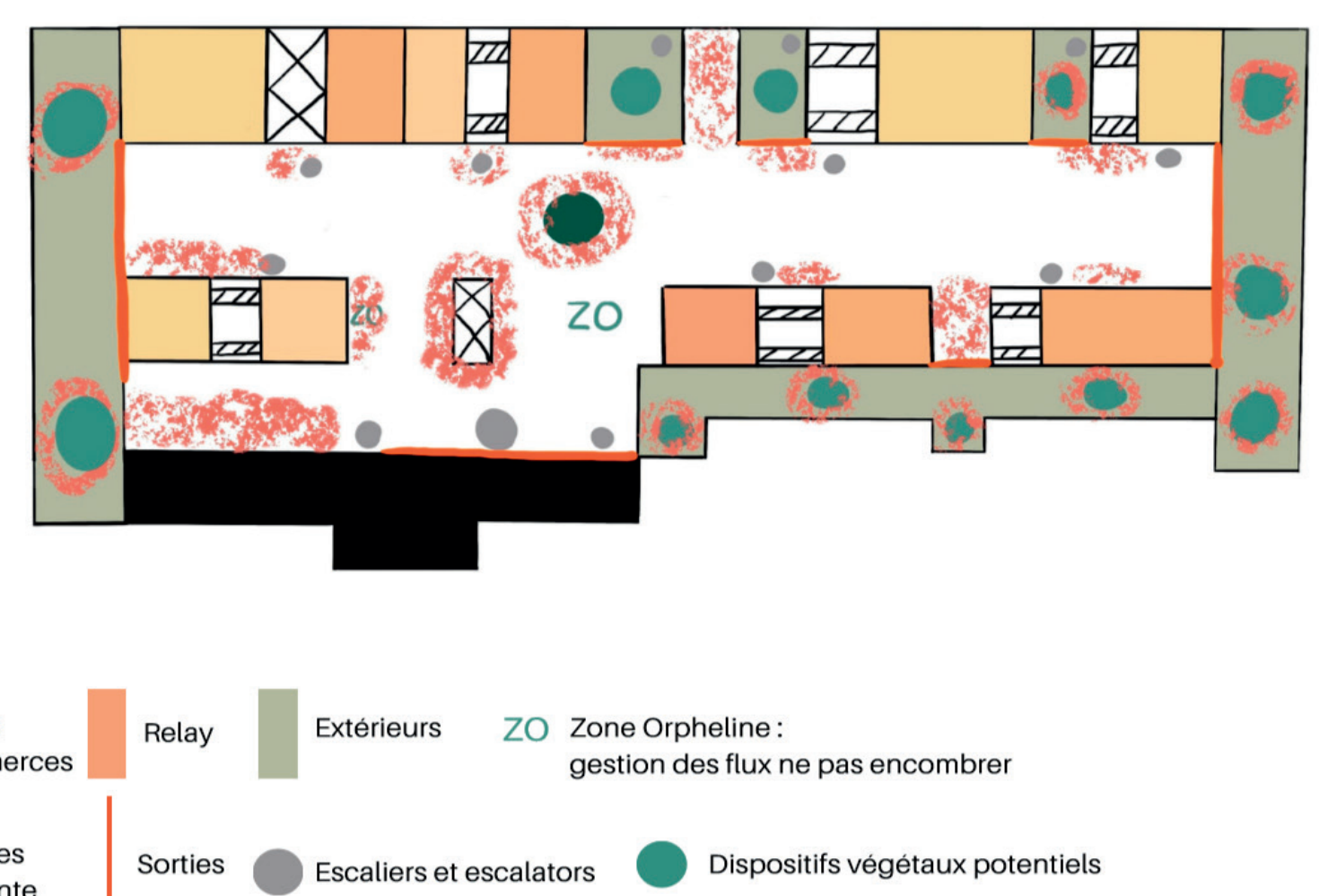
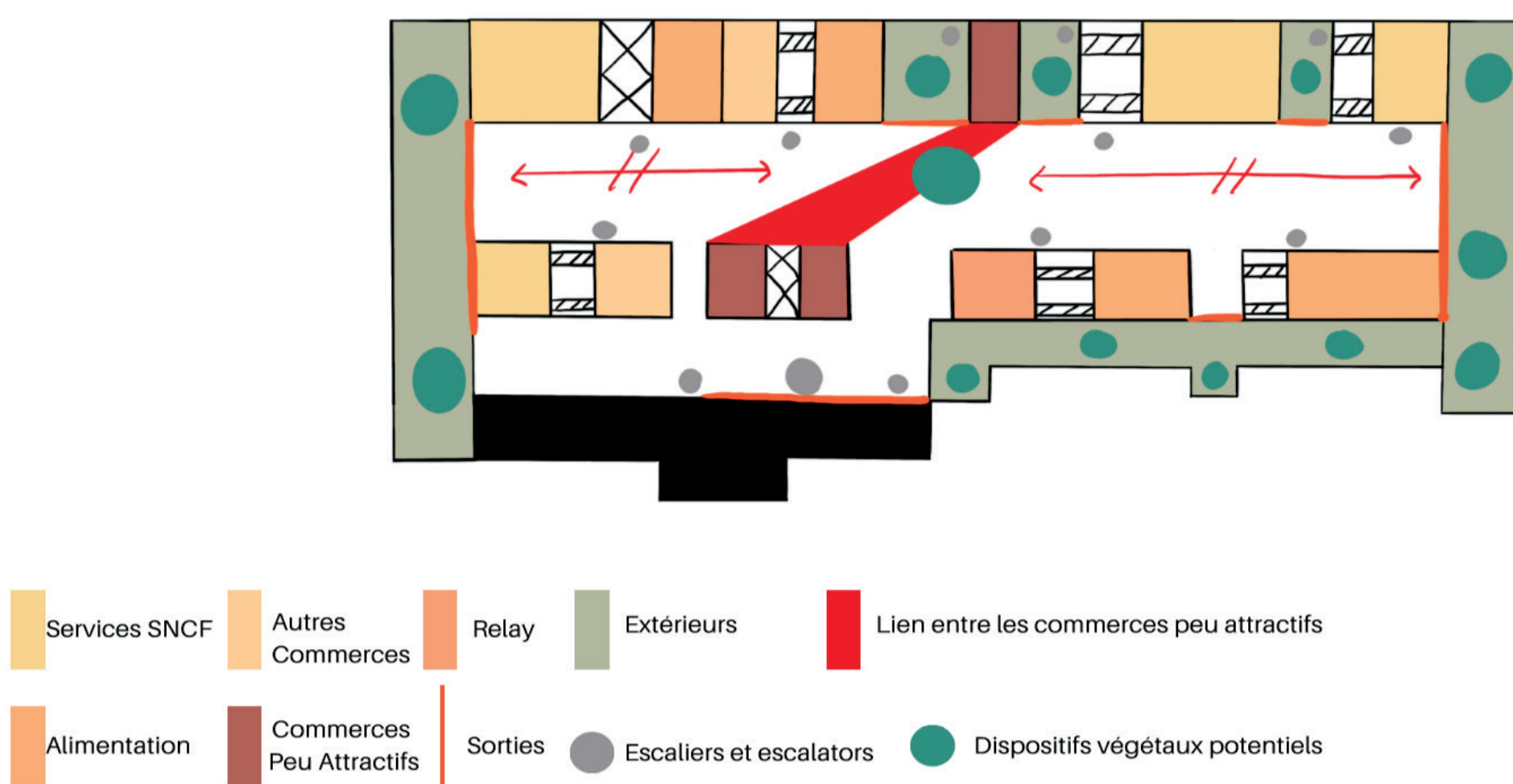
En étudiant la structure architecturale de la gare, nous pouvons remarquer que sa structure ainsi que les matériaux utilisés sont similaires à ceux d'une serre. L'unique différence entre les deux ? L'une abrite du végétal et l'autre des trains. Il serait alors intéressant au vu des bienfaits du végétal et de cette similarité architecturale d'intégrer de la verdure en gare.

PRINCIPE DE PROLIFERATION



Le principe est celui de la prolifération végétale au sein de la gare avec la création de points d'arrêt afin de requalifier les espaces de la gare.

DES ESPACES A REDEFINIR



Nous remarquons à l'aide de ces croquis qu'il y a bien un lien à faire entre intérieur et extérieur. De nombreux accès sont présents mais peu mis en avant. De plus, nous pouvons créer des points de repères végétaux afin de combler le grand espace vide qu'est la NEE. Aussi, nous pouvons récupérer deux espaces commerciaux non nécessaires afin de créer de nouveaux types d'espaces.

Esquisse de projet et mise en pratique du concept végétal

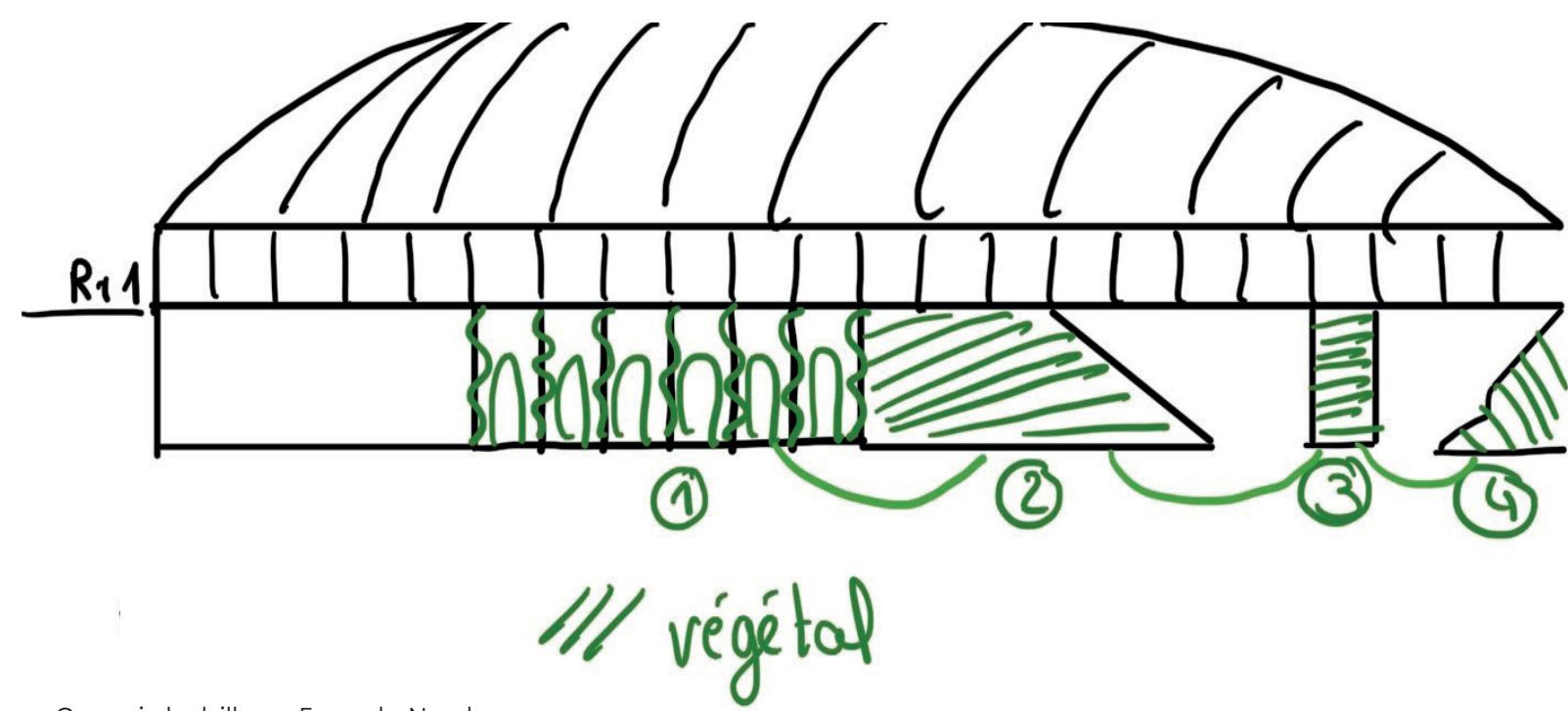
URBAN JUNGLE

Concept

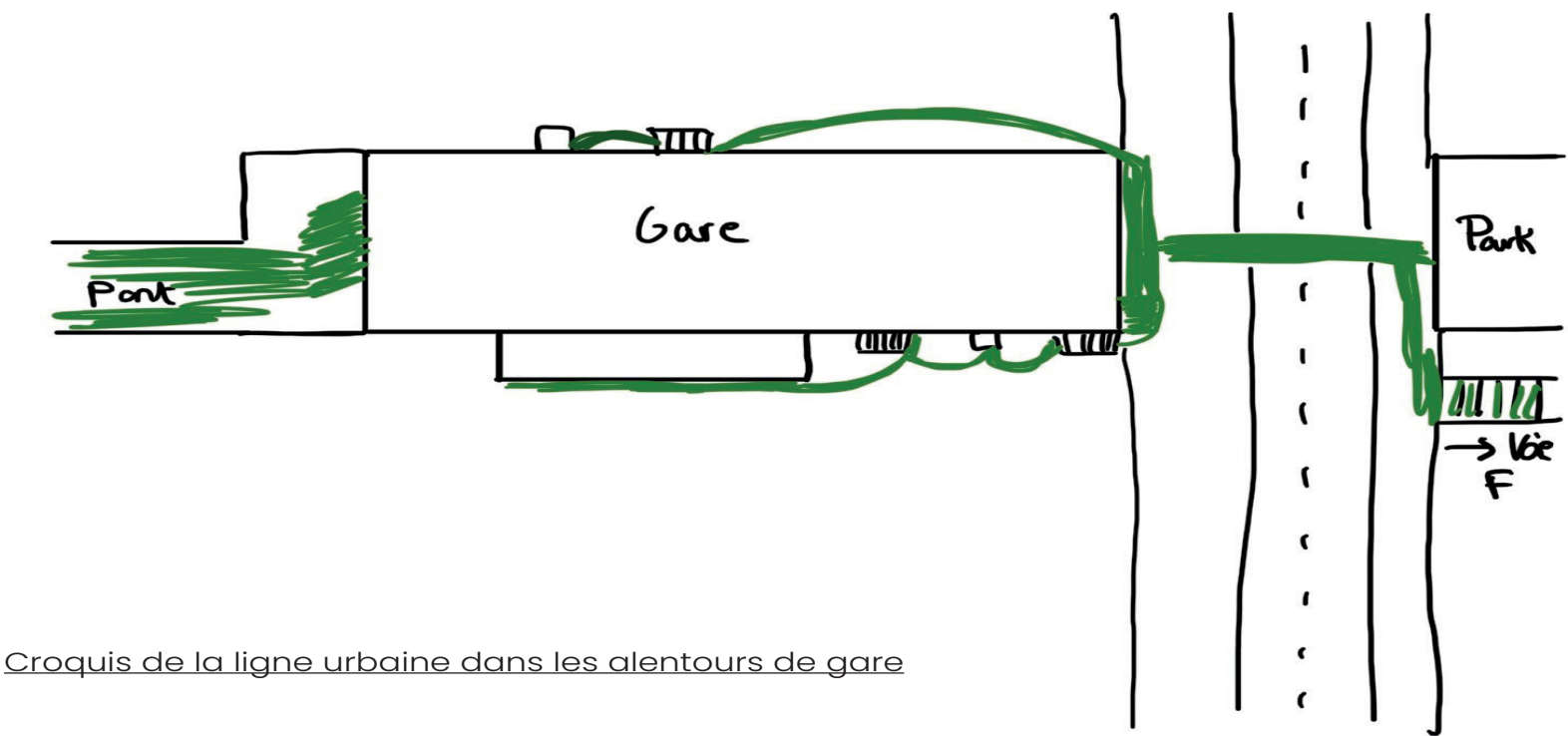
COMMENT ?

L'idée ici est d'investir la gare tant par l'intérieur qu'urbainement. Une ligne végétale de signalisation investirait l'espace afin de créer un chemin vers les différents accès. Ces accès seraient habillés afin d'être mis en avant et d'informer l'usager que c'est ici qu'il doit aller.

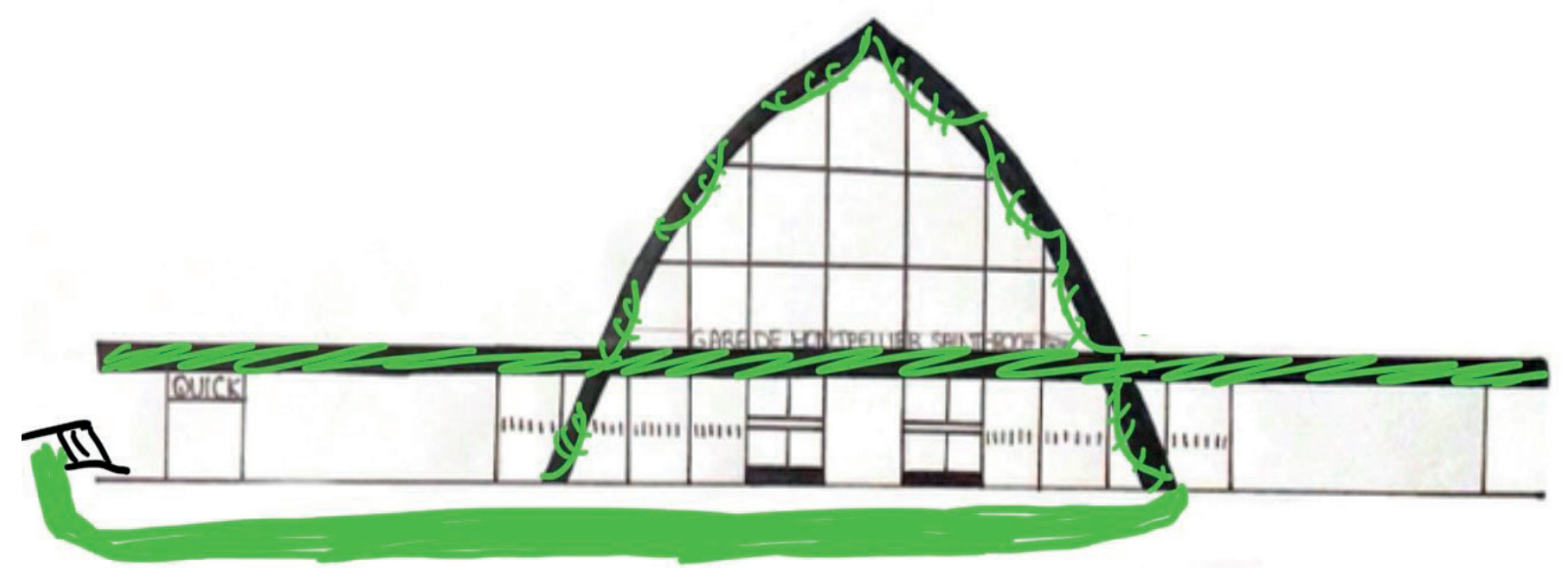
HABILLAGE VEGETAL



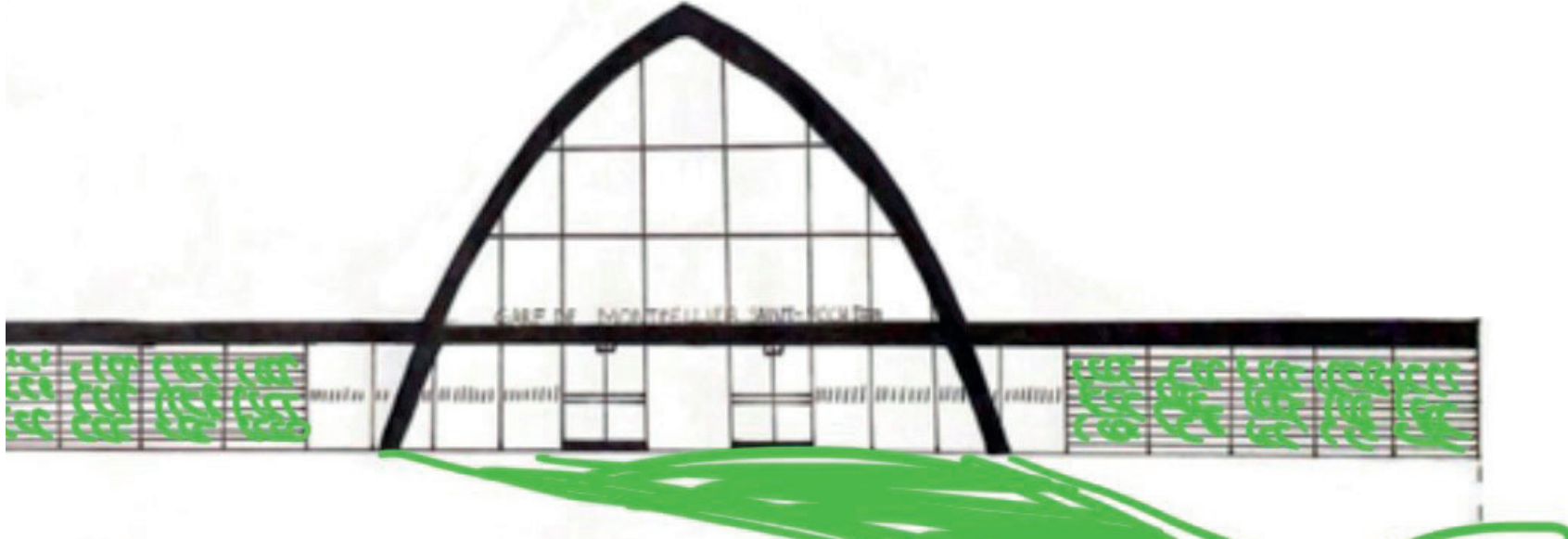
Croquis habillage Façade Nord



Croquis de la ligne urbaine dans les alentours de gare

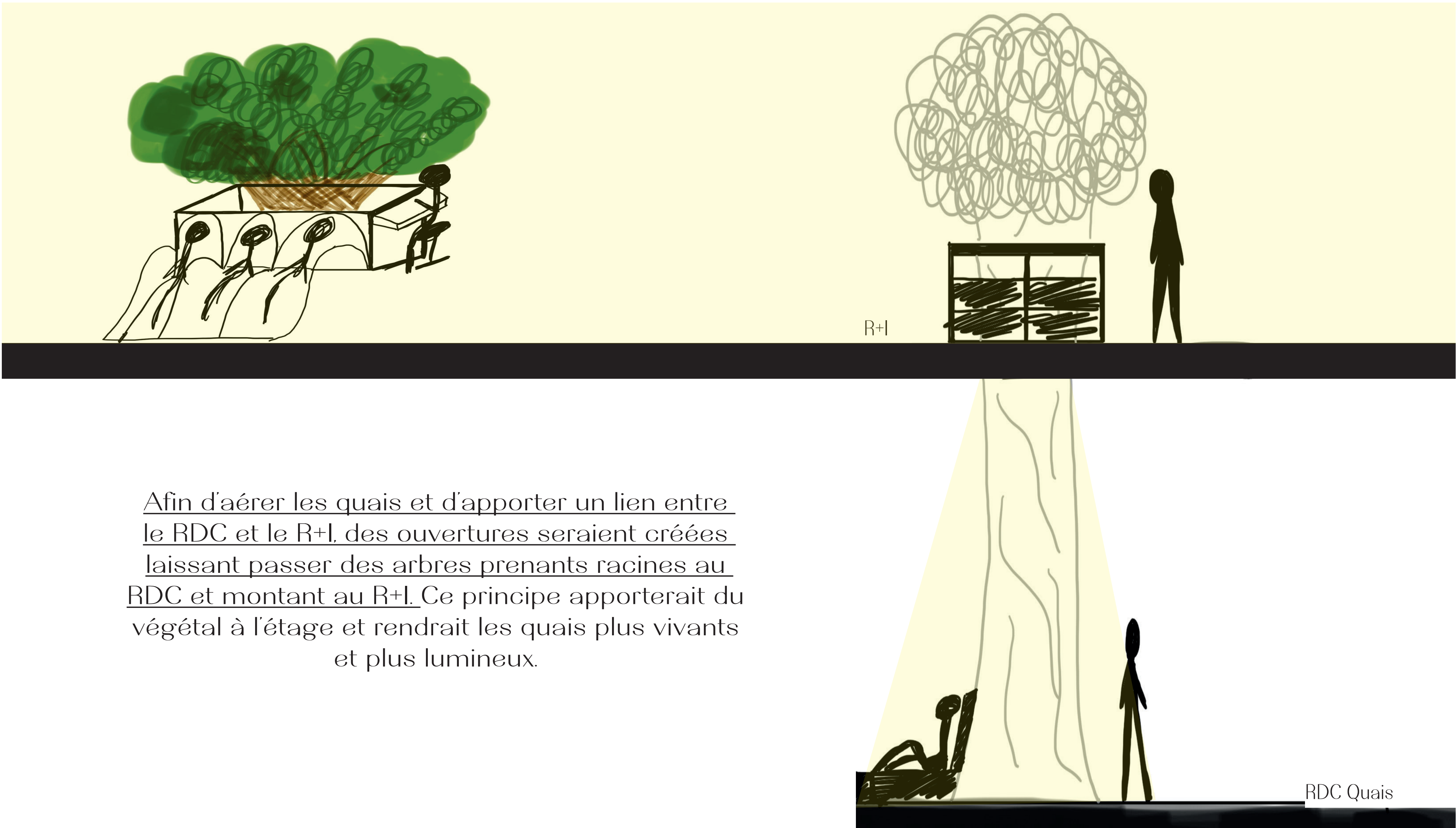


Croquis habillage Façade Est




Croquis habillage Façade Ouest


OUVERTURES: CREATION DE LIEN ENTRE LES ETAGES



Afin d'aérer les quais et d'apporter un lien entre le RDC et le R+1, des ouvertures seraient créées laissant passer des arbres prenant racines au RDC et montant au R+1. Ce principe apporterait du végétal à l'étage et rendrait les quais plus vivants et plus lumineux.

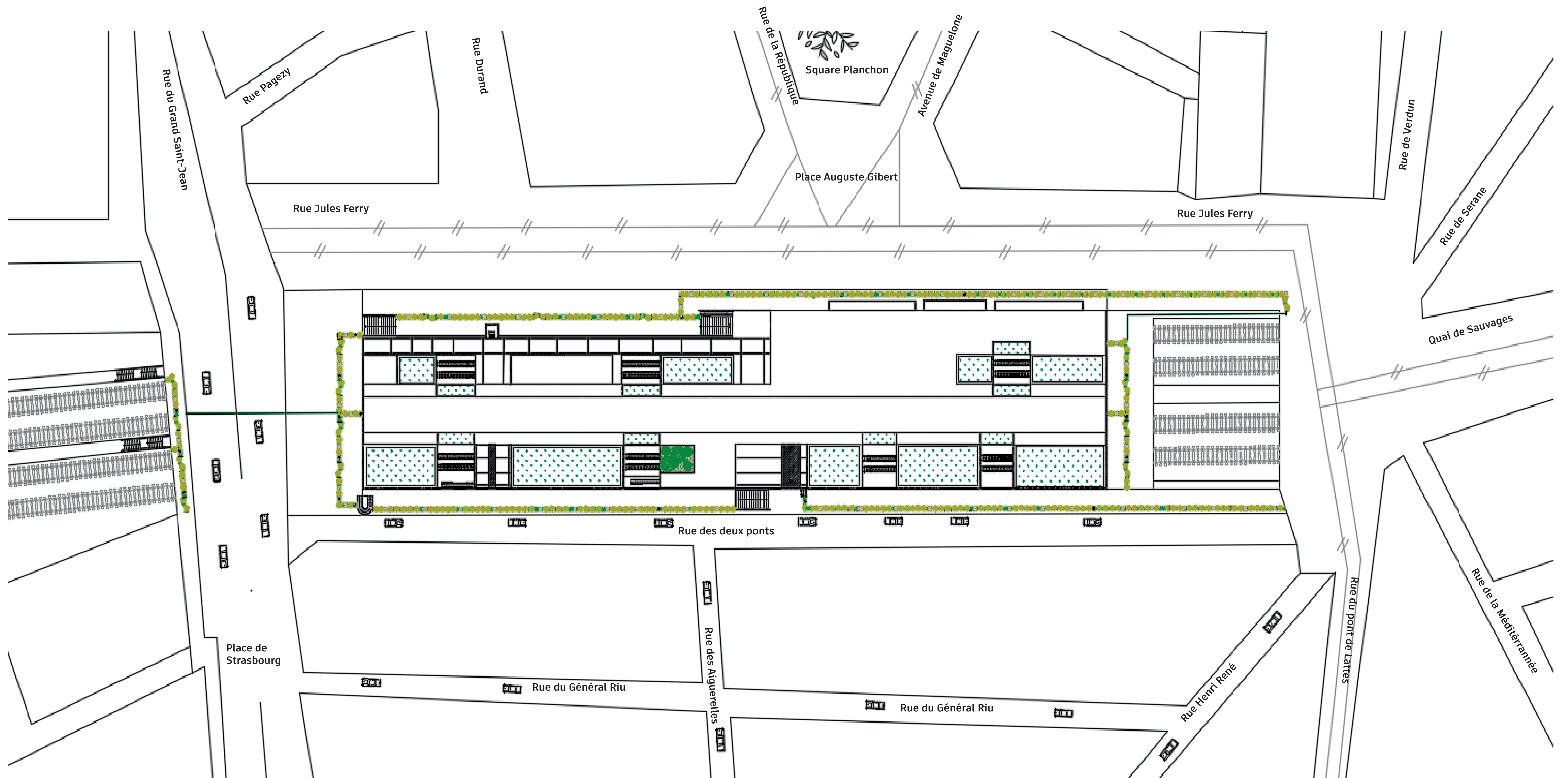


PROJET



URBAN JUNGLE

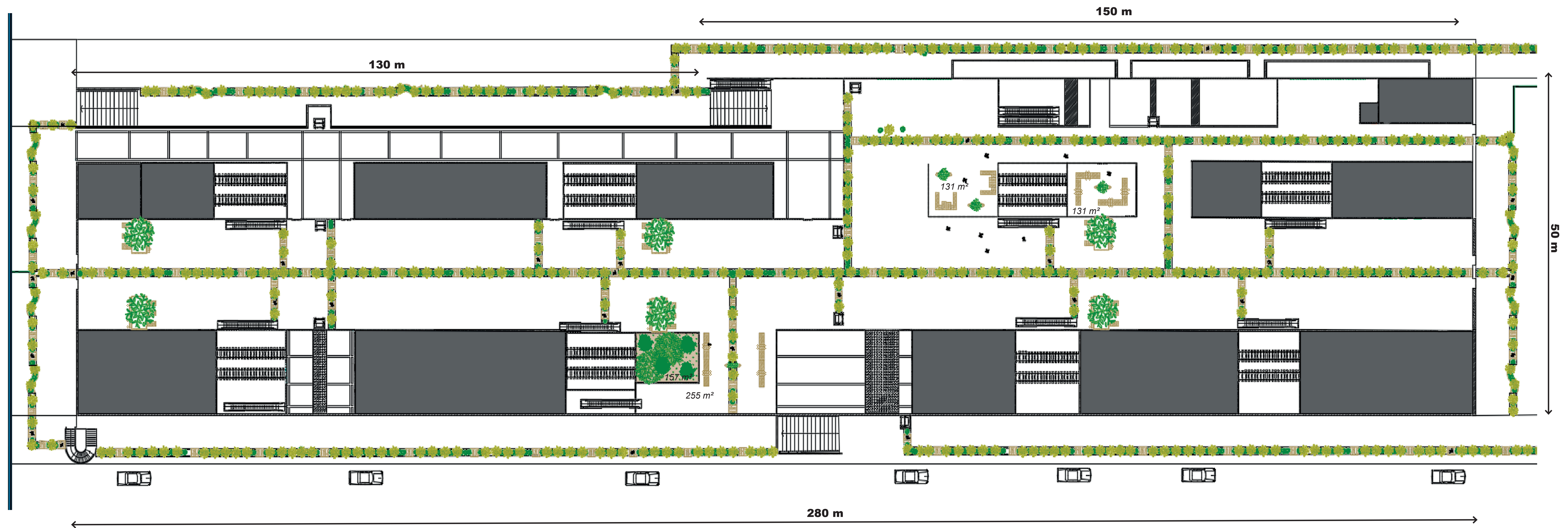
PLAN MASSE



40m

URBAN JUNGLE

PLAN INTERIEUR



Non concerné

Superficie totale NEF : environ 5000 m²

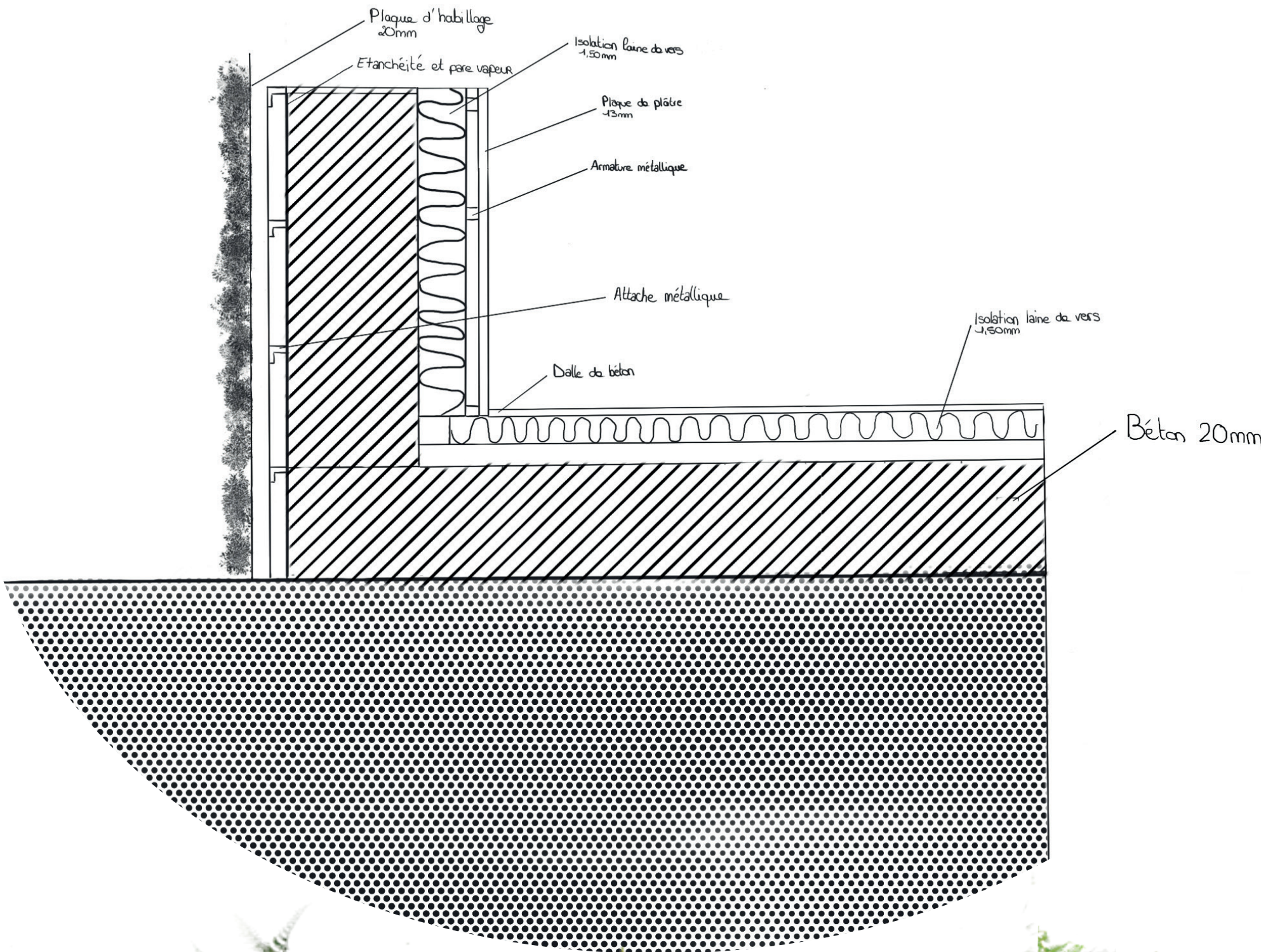
40m

DETAIL TECHNIQUE DE L'HABILLEMENT I/100

Les façades sont habillées afin de repérer urbainement la gare et ses accès.

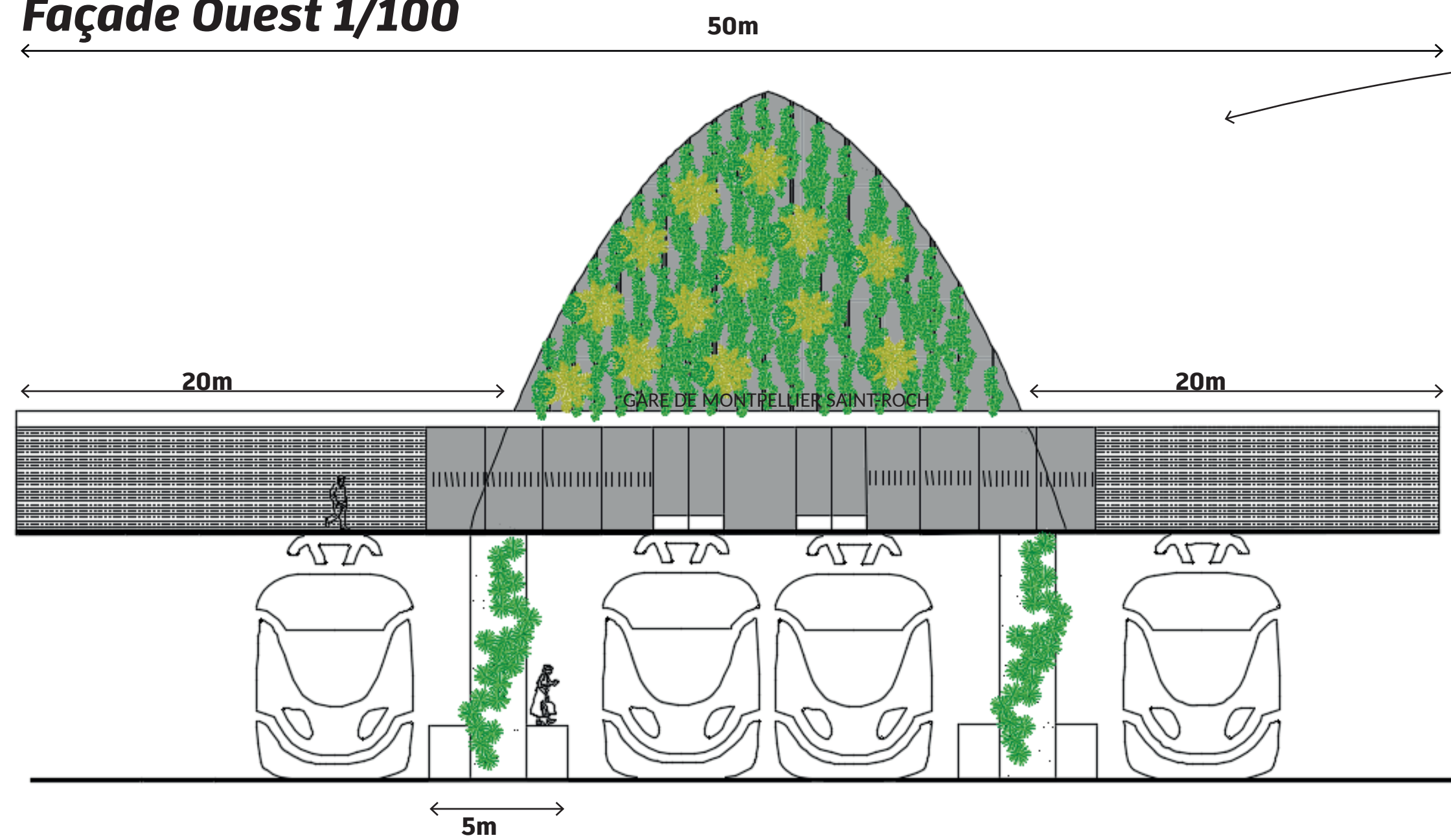
URBAN
JUNGLE

Habillage des
façades et des
points d'accès

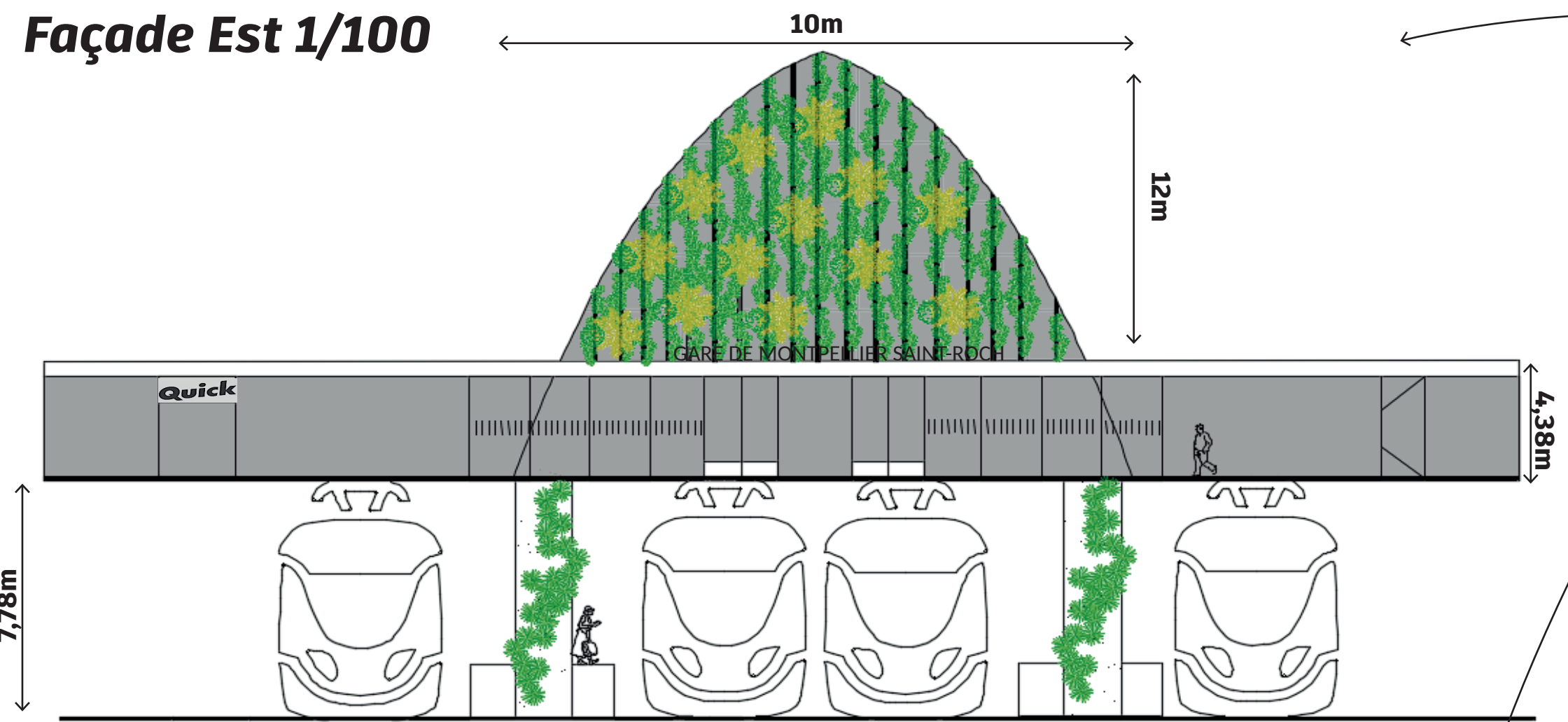


DES ACCES VISIBLES

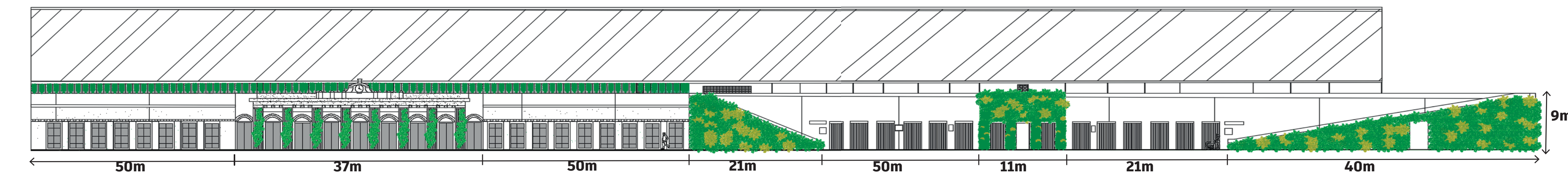
Façade Ouest 1/100



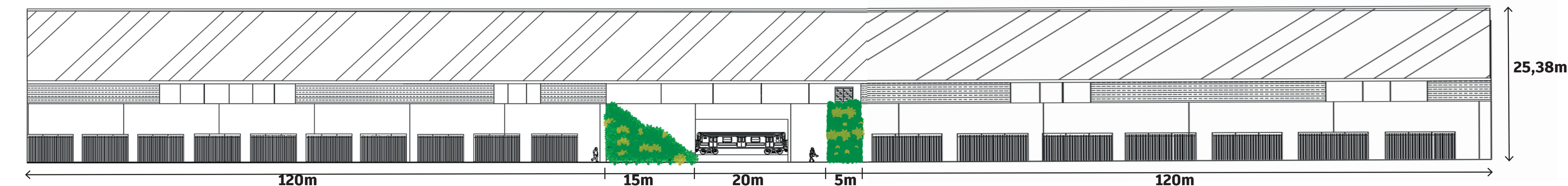
Façade Est 1/100



Façade Nord 1/300

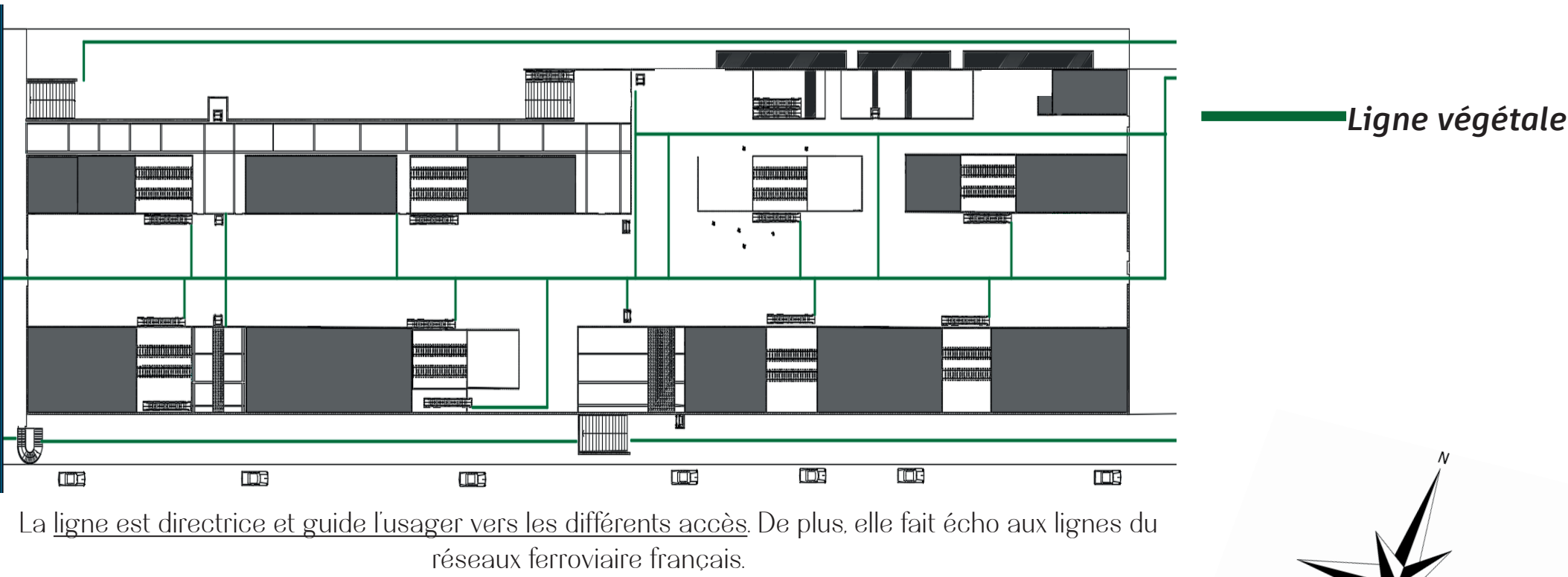


Façade Sud 1/300

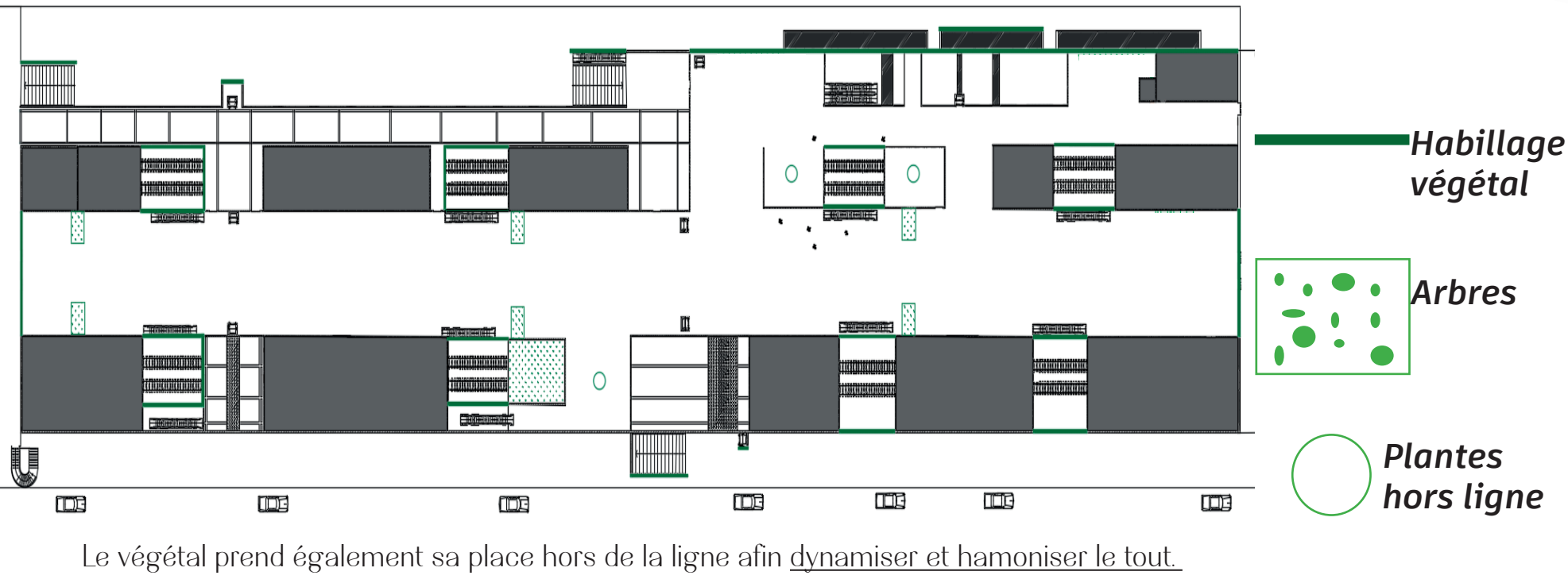


Plans de repérage des apports végétaux 1/500

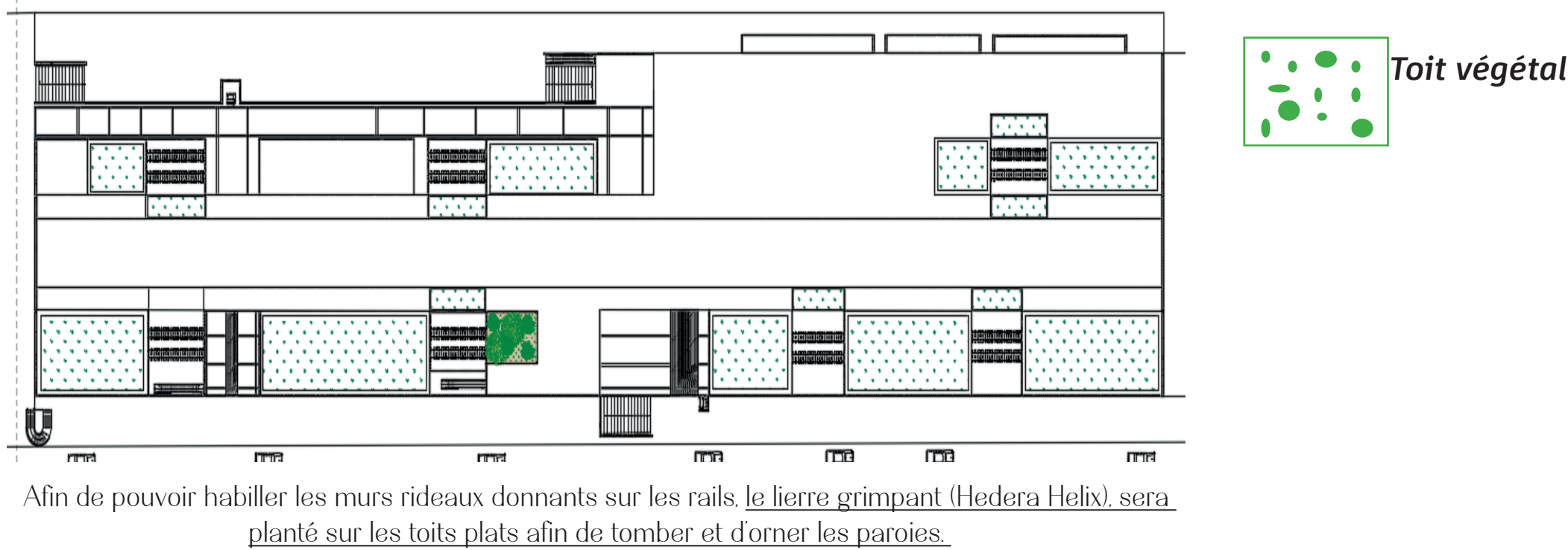
La ligne végétale :



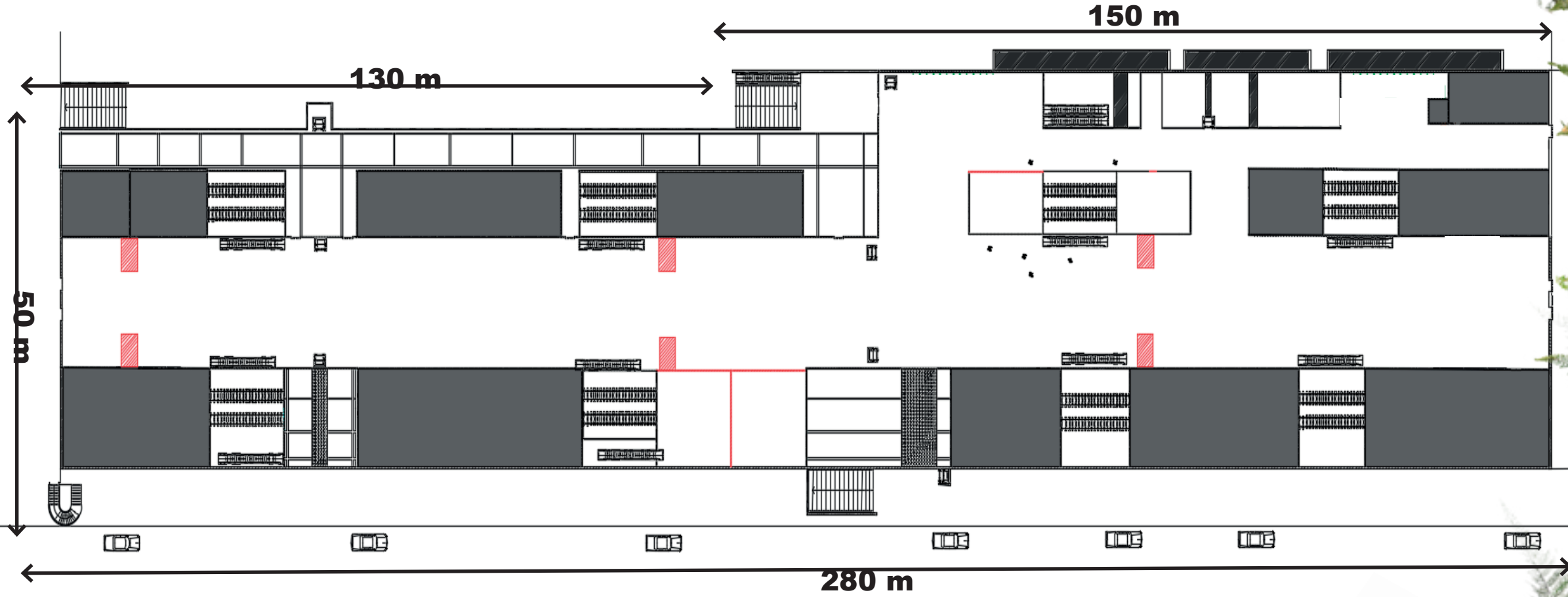
Végétaux hors ligne



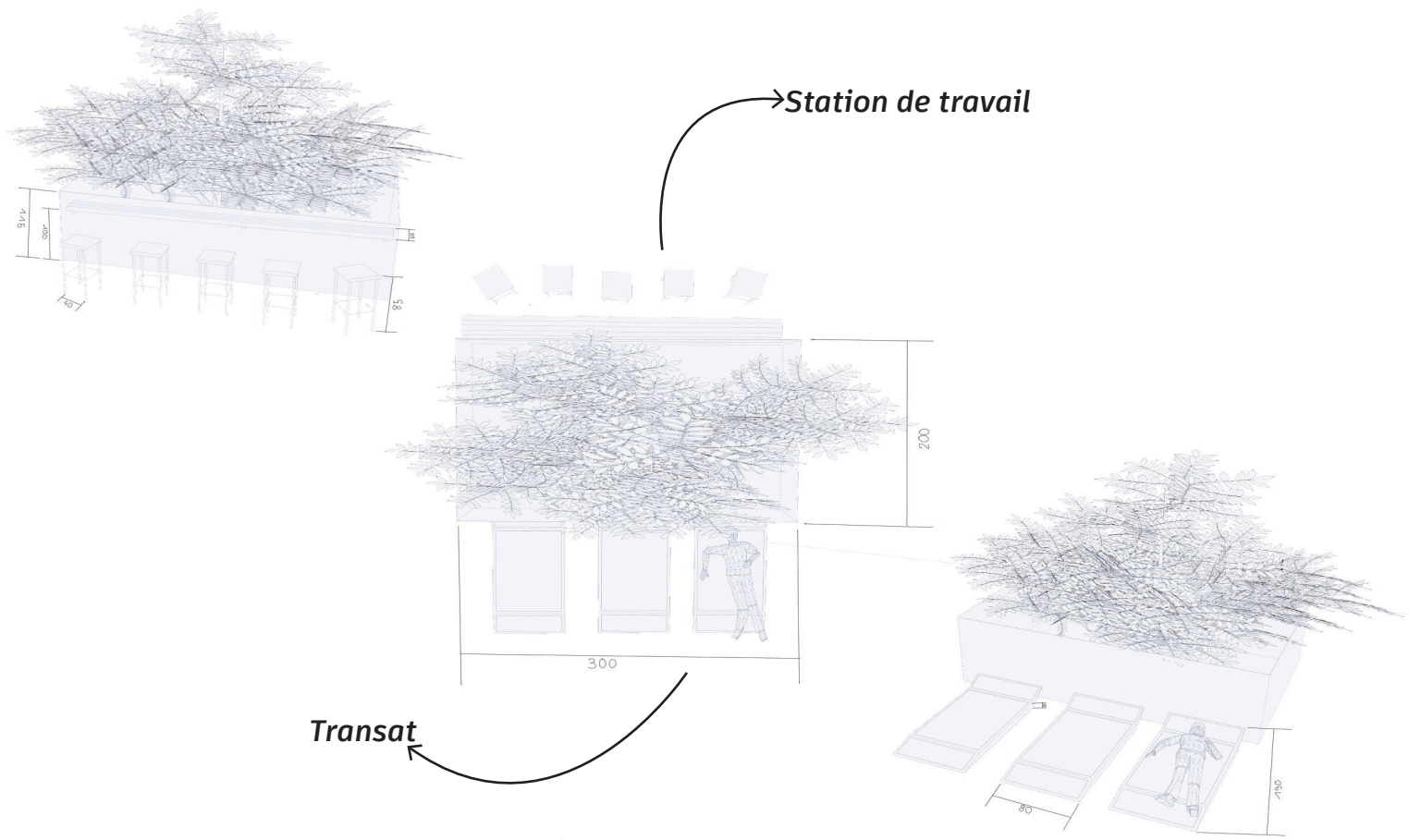
La végétation en toiture



Plan de repérage des démolitions (ouvertures de dalles et récupération d'espaces) 1/300:



Des ouvertures de dalles sont créées tout au long de la NEF afin de créer du rythme le long de la ligne végétale. Ces ouvertures permettent aussi de créer du lien entre le B+1 et le RDC. Trois espaces commerciaux sont ici récupérés afin de créer des espaces de pause le long de la ligne et revaloriser l'attente en y dédiant des espaces spécifiques.



Les ouvertures de dalles de 6m² laissent passer la cime d'un arbre prenant racine au RDC. Ces ouvertures sont habillées d'un mobilier sur mesure se répétant également sur chaque ouverture. Il s'agit d'un double dispositif permettant à la fois de se détendre et à la fois de travailler. Les stations de travail sont importantes en gare, il fallait donc en intégrer ici.

Pont de Sète

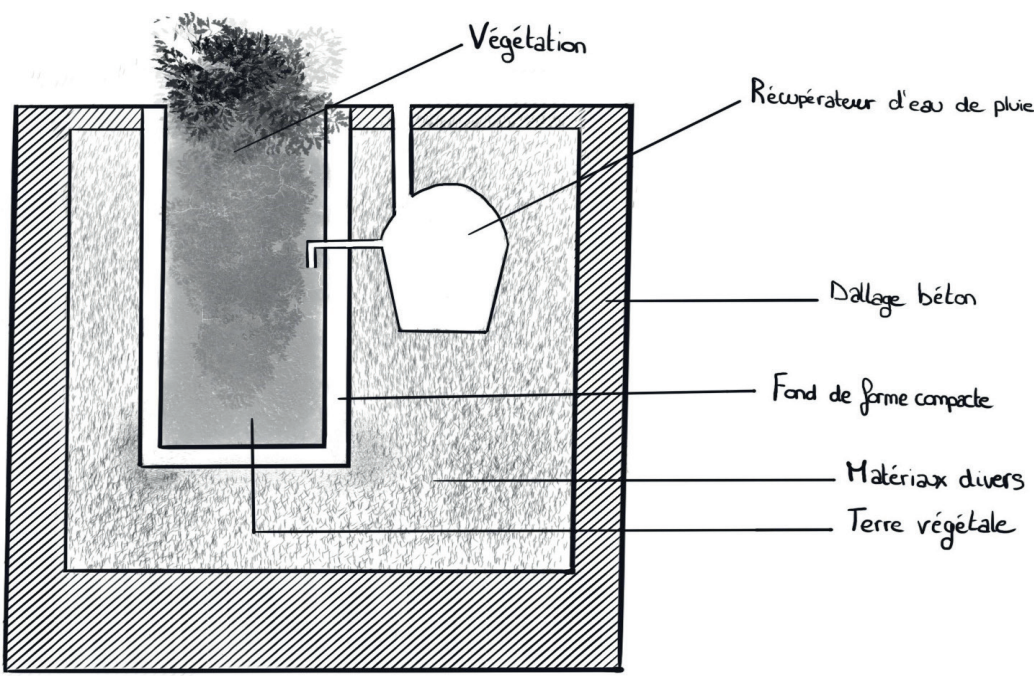


Pont de Lattes

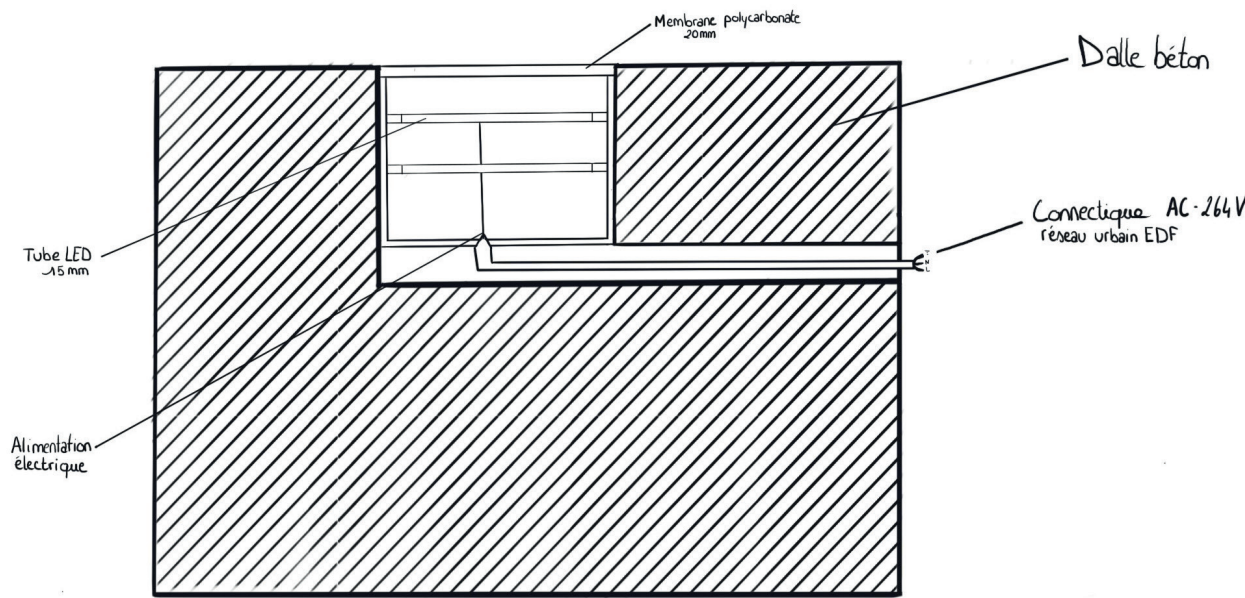


Sur le pont de Sète, la ligne est adaptée afin de traverser la chaussée. Nous gardons une ligne verte, cependant sur la voirie, il s'agit d'une ligne LED afin que les véhicules puissent circuler dessus.

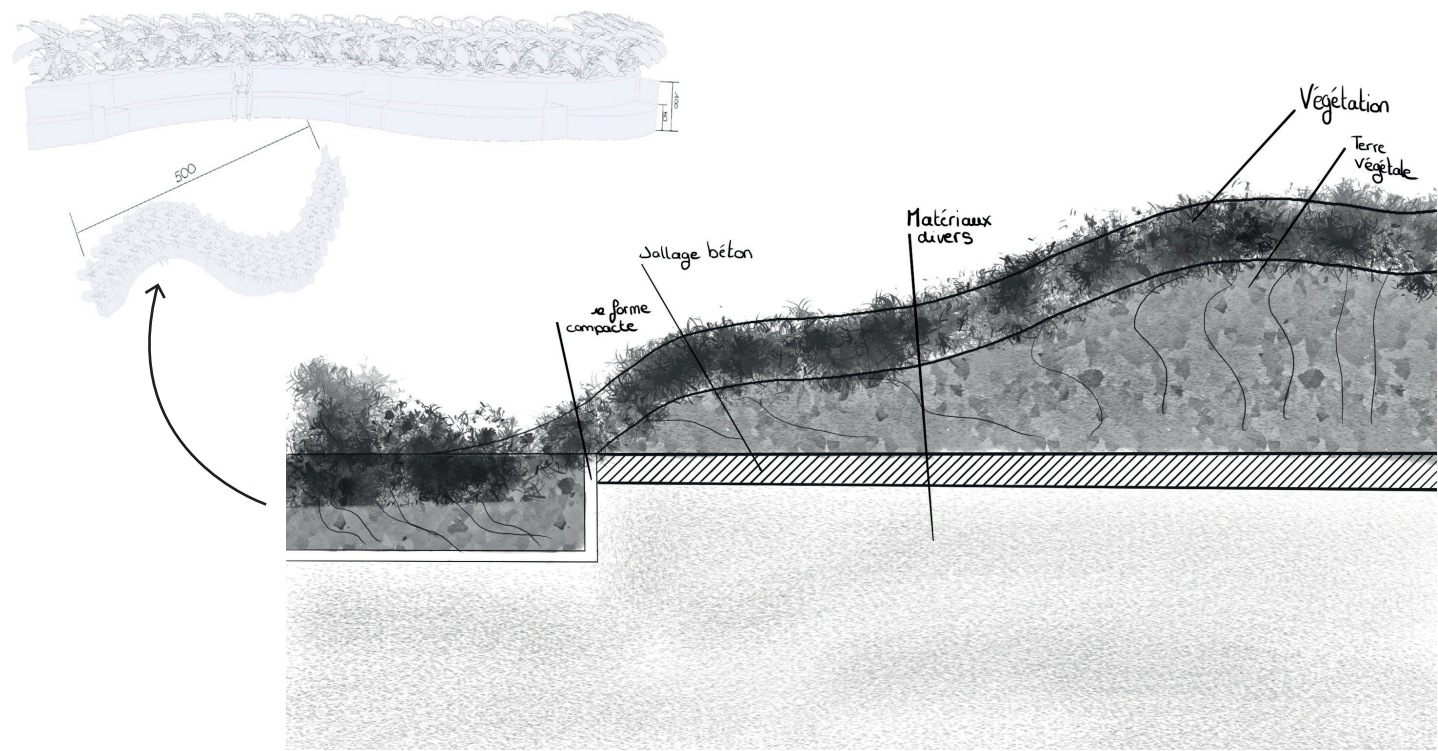
Détails techniques de la ligne 1/50



Détail technique de la végétation de la ligne.



Détail technique du LED de la végétation

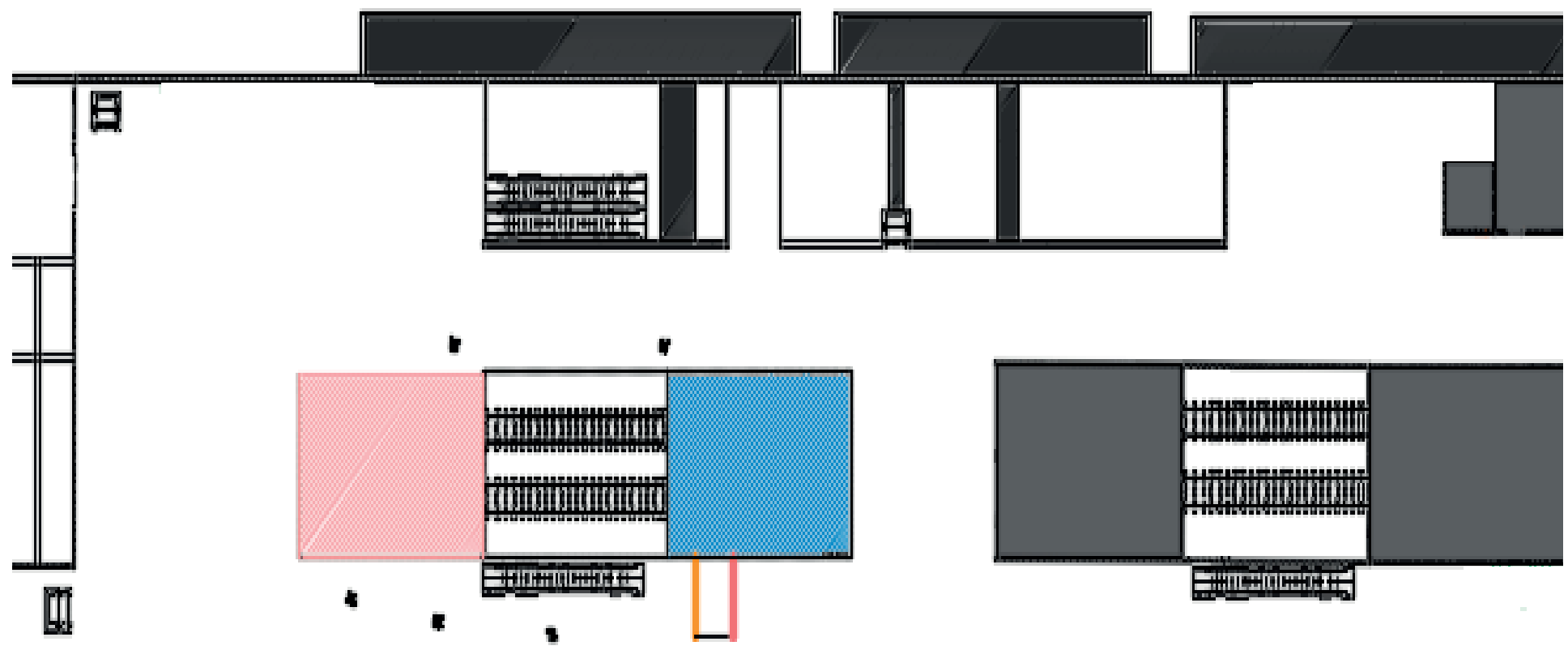


Détail technique du mobilier jardinière.

A
M
B
I
A
N
C
E
S

Espace jeux

Espace calme



Les thèmes des espaces s'inspirent de ceux que l'on peut retrouver dans les TGV Inoui.

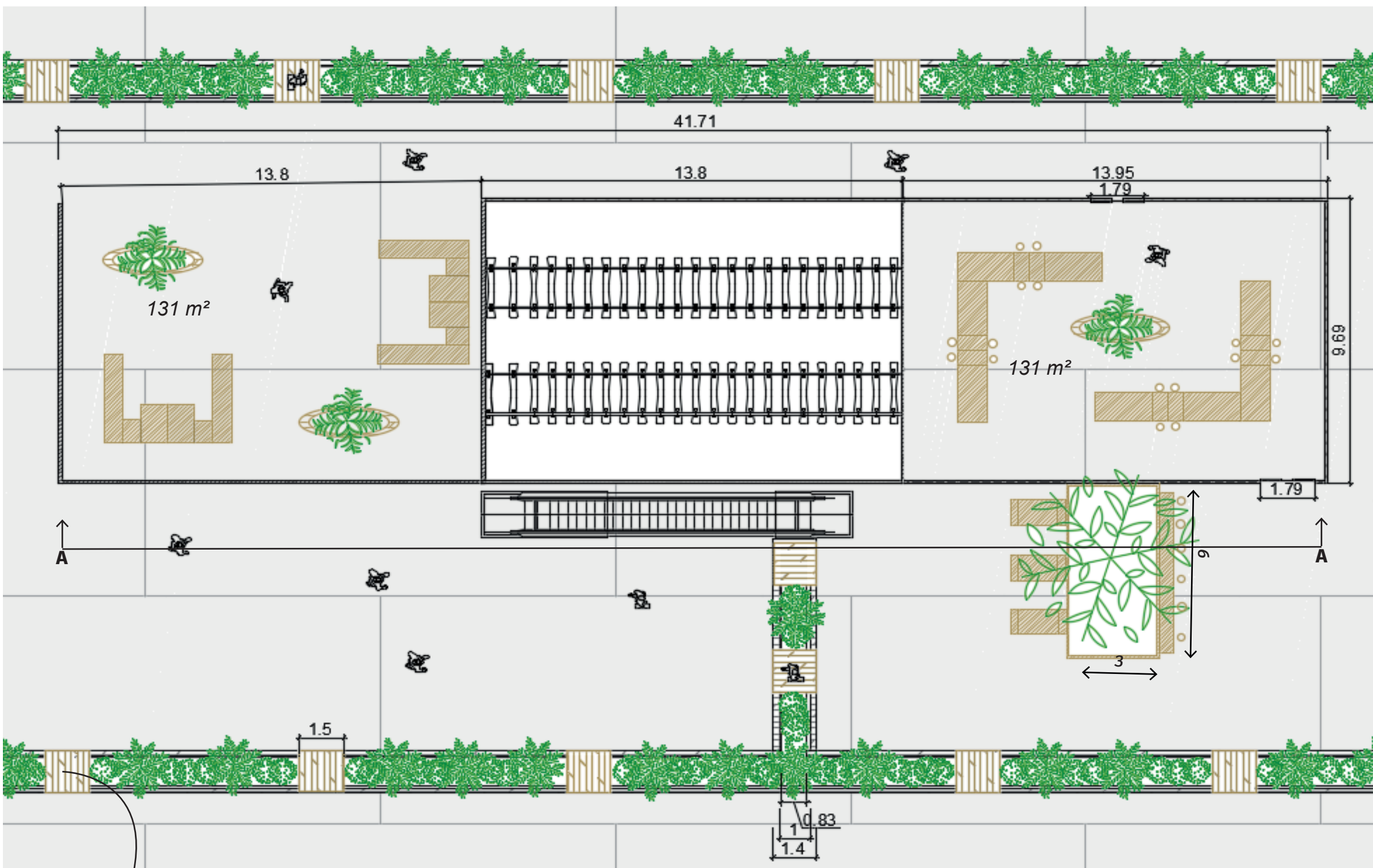
URBAN
JUNGLE
Aménagement

Espace jeux

Espace calme



Vue depuis la
NEF



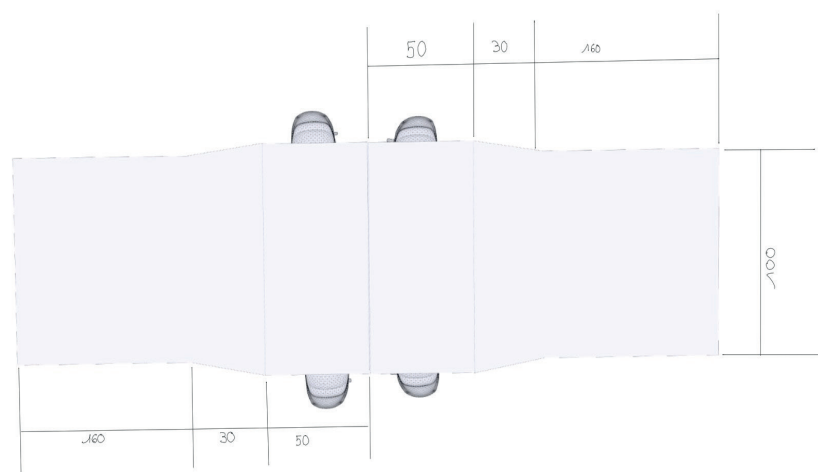
Des passerelles sont créées sur la ligne afin que celle-ci puissent être traversée par les usagers.
Leur largeur est adaptée aux personnes à mobilité réduite.

Tout comme l'aménagement autour des ouvertures de dalle, le mobilier présent dans l'espace calme joue sur la dualité détente/travail.

Mobilier

Transat

Station de travail

Assises et allonges

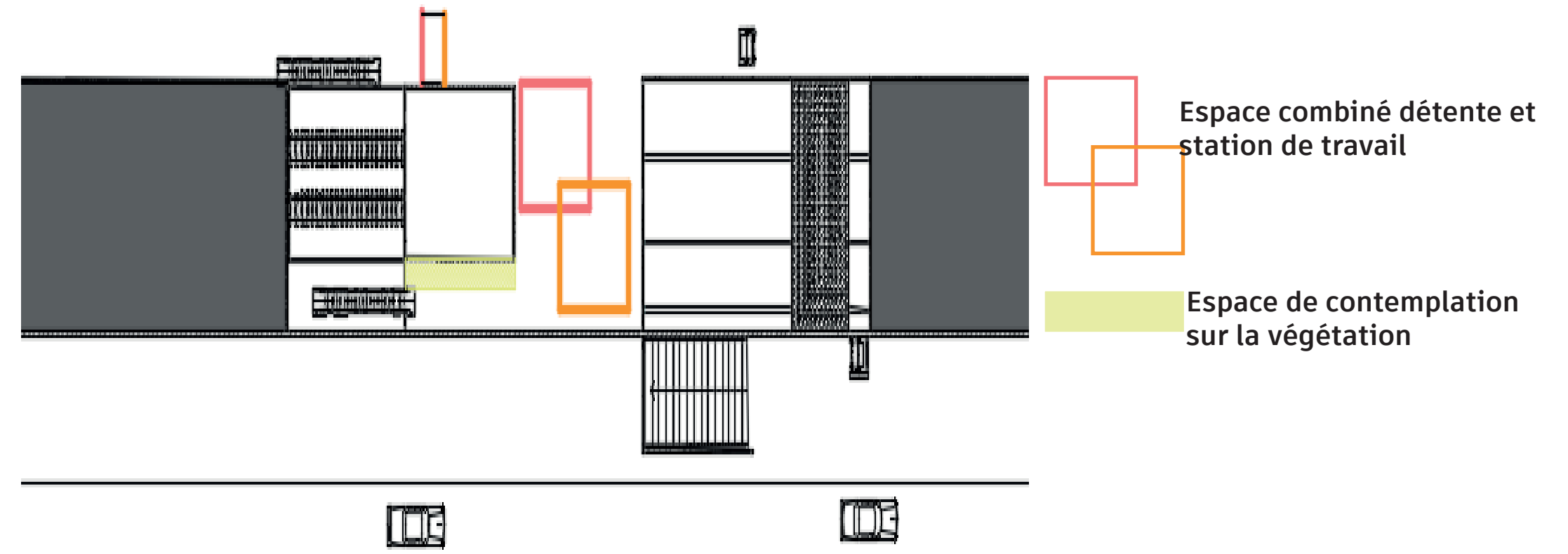
Jeux pour enfants

coupe AA 1/100

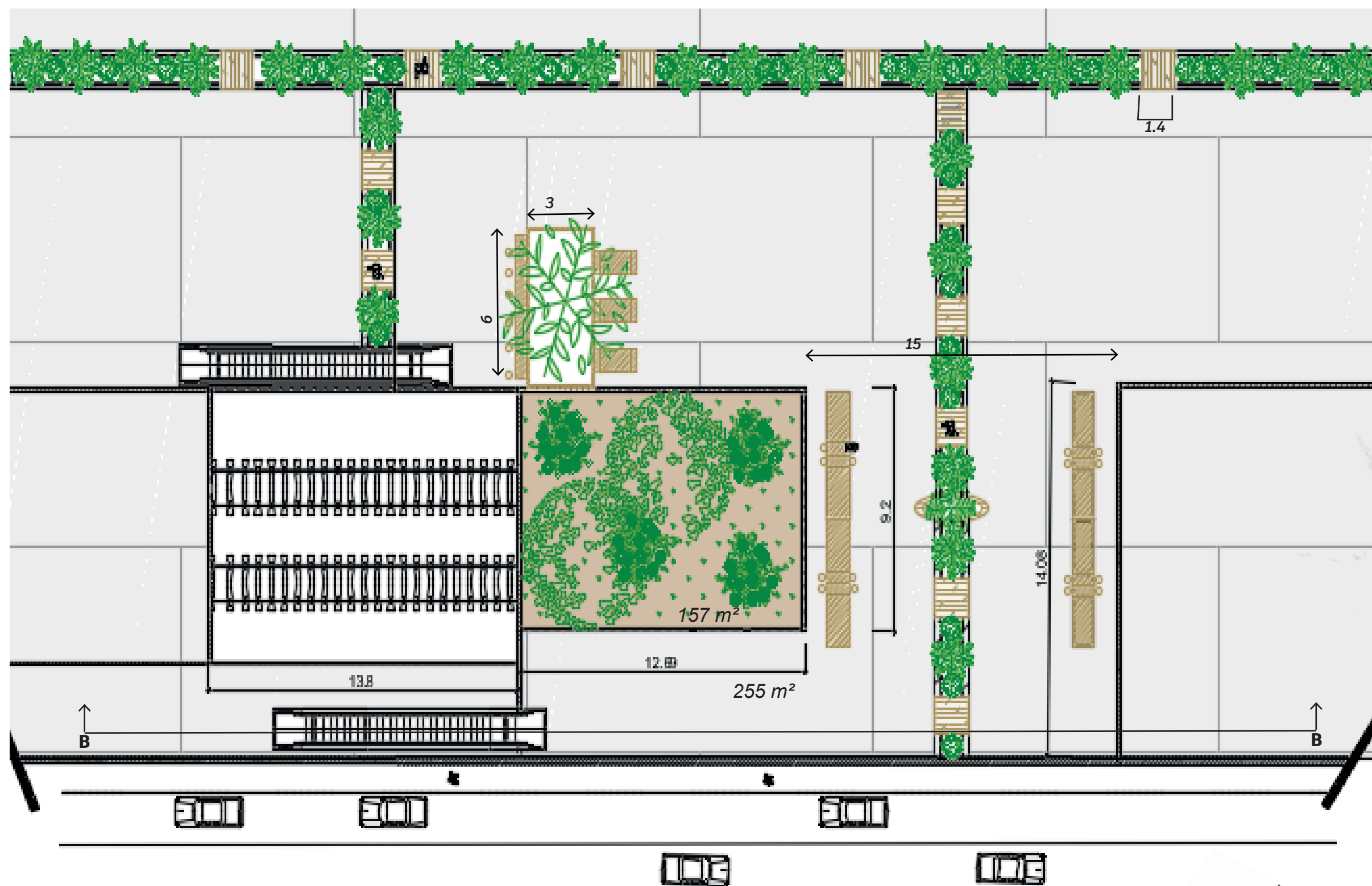
0.57
3.88
0.88
7.78
3.68

URBAN JUNGLE Aménagement

Plan de repérage des ambiances des espaces 1/300



Plan d'aménagement 1/100



Le mobilier est le même que dans l'espace calme afin d'harmoniser l'ensemble, perpétuer l'effet de rythme et respecter le mobilier standardisé dans les gares.

Vue depuis la NEF



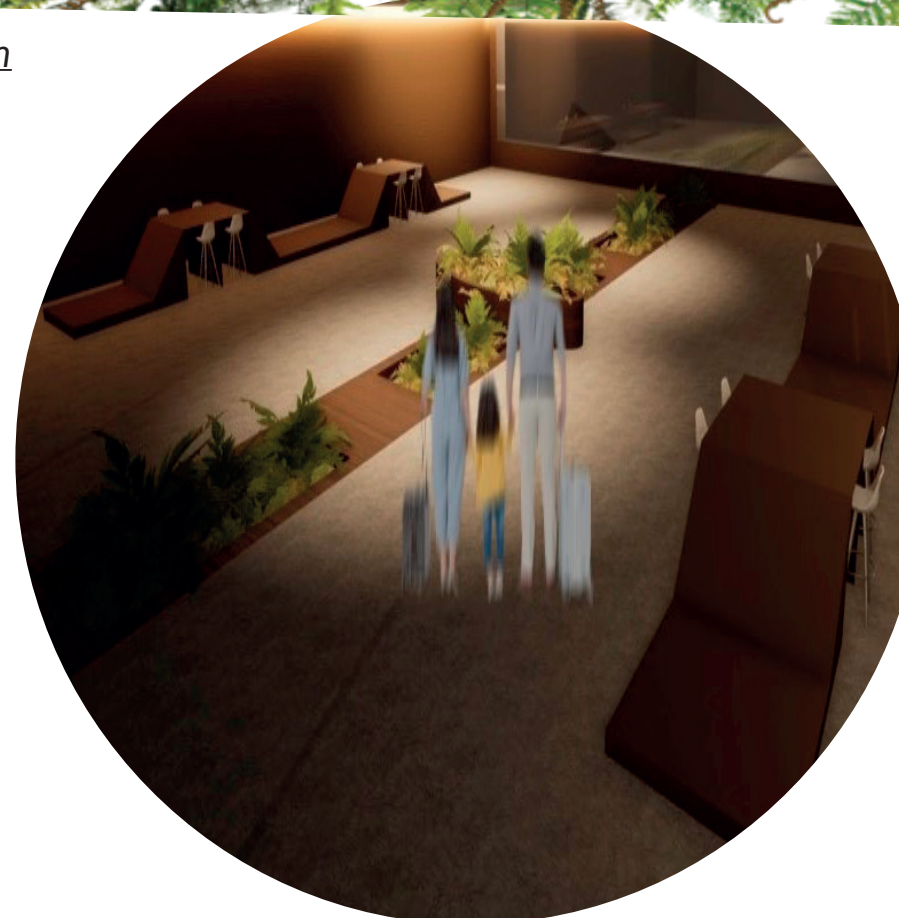
Vue depuis la NEF



Espace combiné



Espace combiné



Espace contemplation



Coupe BB' 1/100

