

ARCHITECTURE
URBANISME
DESIGN
ARTS PLASTIQUES
REVUE
BIMESTRIELLE
AVRIL-MAI 2/2002
CIAUD BRUXELLES
BUREAU DE DÉPÔT
BRUXELLES X
9,79 EURO



GARES

BRUXELLES, LEUVEN,
GAND, ANVERS,
LIÈGE, AVIGNON,...



098 AREP + DESVIGNE & DALNOKY
**PAYSAGES DE
L'INTERMODALITÉ
TGV MEDITERRANÉE //FRANCE**



03

01 Gare de Valence TGV. 02 Gare d'Avignon TGV. 03 Gare d'Aix-en-Provence TGV
Photos: 01-03: P. Charpiot. © SNCF AP-AREP.

Vingt ans après l'ouverture de la première voie TGV plaçant Lyon à moins de deux heures de Paris, trois nouvelles gares ont été ouvertes en juin 2001 sur la ligne Paris-Marseille: celles de Valence, Avignon et Aix-en-Provence. Le TGV, qui peut aussi rouler sur des voies classiques, a engendré depuis la construction des lignes vers le Sud-Ouest et le Nord un nouveau rapport au temps. Le passage de la ligne à la toile a induit l'interconnexion entre le TGV et d'autres moyens de transport. L'articulation avec les aéroports, les grands axes routiers où se croisent bus et automobiles, et le réseau des chemins de fer régionaux et interurbains, a conduit à imaginer une nouvelle génération de gares.

Pour permettre au TGV d'atteindre son meilleur temps de parcours, la gare ne doit pas être implantée n'importe où. Pour s'imposer comme interface utile, elle doit se situer au croisement des réseaux de flux, au cœur d'un bassin de population significatif, au sein d'une zone susceptible de concerner un maximum de voyageurs et d'acteurs économiques. L'implantation des trois nouvelles gares a été pensée à l'échelle du territoire.

Chacune des trois gares vise les mêmes objectifs, mais emprunte des chemins différents pour les atteindre. En commun, l'immersion dans le monde méditerranéen, une implantation en dehors des agglomérations, le soin porté au site et au paysage, le souci d'un repérage aisé, la lisibilité de l'intermodalité, le croisement souple des flux, la clarté des fonctions, conférant aux voyageurs un sentiment de confort et de sécurité. Particulière, en revanche, l'identité de chaque site et de chaque gare, exprimée par des solutions architecturales et paysagères différentes. La conception paysagère tisse les liens avec la nature environnante et accompagne les lignes de force de la gare, évitant ainsi l'antagonisme entre la fonctionnalité d'un nouvel équipement et le contexte existant. Elle a été confiée aux paysagistes Michel Desvigne et Christine Dalnoki, qui ont travaillé, dès la conception, en étroite collaboration avec l'agence Arep, auteur de projet.

BRIGITTE LIBOIS

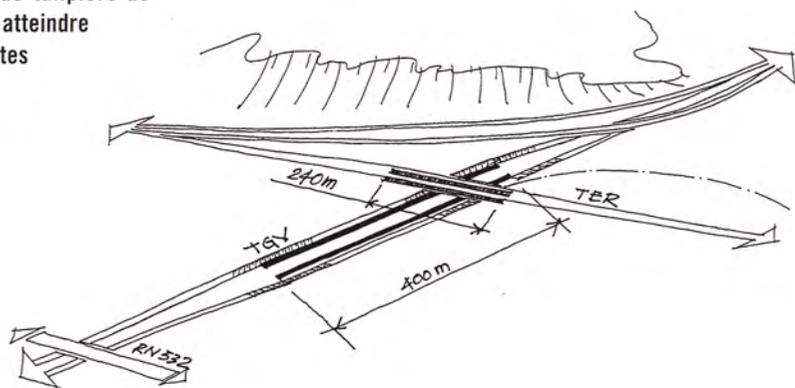
VALENCE TGV // Maîtrise de l'ouvrage: RFF

Réseau Ferré de France (propriétaire de l'infrastructure ferroviaire), SNCF (Direction des Gares), Département de la Drôme pour l'accès à la gare de Valence TGV. **Maîtrise d'ouvrage déléguée:** LN5 (SNCF). **Maîtrise d'œuvre:** Agence d'études des gares (SNCF), AREP. : bureau d'études pluridisciplinaires filiale du Groupe SNCF **Architectes:** Jean-Marie Dutilleul, Étienne Tricaud, Marcel Bajard, Pierre Saboya. **Direction des travaux:** Jean-Pierre Lequeux. **Paysagistes:** Desvigne et Dalnoky. **Bureau d'études structure:** NG AH. **Bureau d'études technique:** SGTE. **Bureau d'études synthèse:** OTH.

Au cœur du triangle des villes de Valence, Romans et Tain l'Hermitage, en zone mi-agricole, mi-industrielle, le site est à l'intersection du TER (Train Express Régional) Valence Grenoble et de la route nationale RN 532 Valence Romans. La gare, littéralement posée au centre du nœud de communication, sera l'articulation obligée entre les sillons rhodanien et alpin. À cette latitude, les trafics voyageurs vers le Nord et vers le Sud sont équilibrés. En vue de diminuer l'impact sur le paysage, l'instance de concertation intercommunale a décidé le creusement de la plaine dans le sens nord-sud pour faire passer les quatre voies TGV.

Tel un pont, la gare s'installe au-dessus des quais TGV, qui passent à moins 7 mètres, et relie, par un long pan central incliné à 3%, les zones de parking au niveau du sol naturel et le TER, au nord, qui circule approximativement d'est en ouest. Que le voyageur descende du car, du train régional ou de sa voiture, il saisit immédiatement l'organisation du bâtiment. Celui-ci, dont l'organisation permet une vue plongeante sur les voies TGV, est, en effet, entièrement vitré dans sa partie hors sol, avec panorama sur les arbres alentour, le Vercors et les collines de l'Ardèche au loin. L'ensemble des services (accueil, vente de billets, information, réservation, attente) est situé dans la partie centrale, au-dessus des voies TGV sans arrêt.

Le projet paysager guide le voyageur vers ce pôle intermodal. Sur plus de 8 hectares, des rangées d'arbres fruitiers, culture dominante de la vallée du Rhône, bordent, de part et d'autre, la gare et les voies et couvrent un parking de 800 places. Au-delà, deux séries de tulipiers de Virginie, qui pourront, avec le temps, atteindre 30 m de hauteur, marquent les limites extrêmes du site. B.L.



01

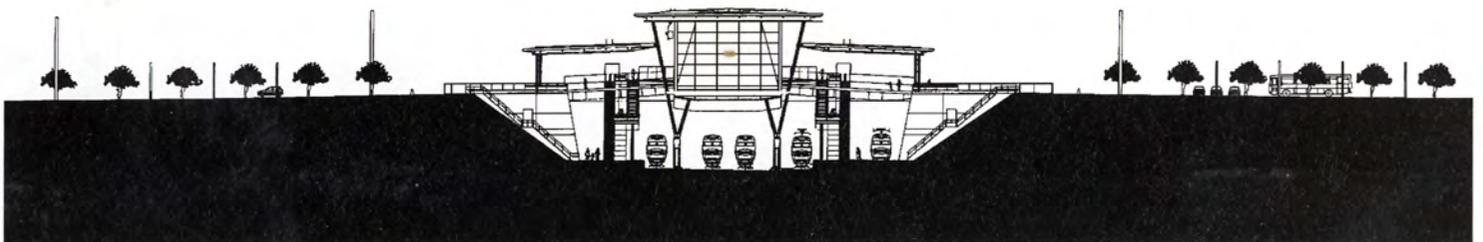
100





02

01 Couverture de la toiture en bacs aluminium. Structure primaire en acier peint de teinte rouge. Au niveau du TGV, murs en béton sablé et panneaux acoustiques en CCV (Composite Ciment Verre). 02 Sol du hall incliné à 3%, en jatoba non traité, collé sur dalle chauffante. Plafonds en panneaux acoustiques habillés d'okoumé vernis mat. Photos: 01-02: S. Lucas. © SNCF AP-AREP.



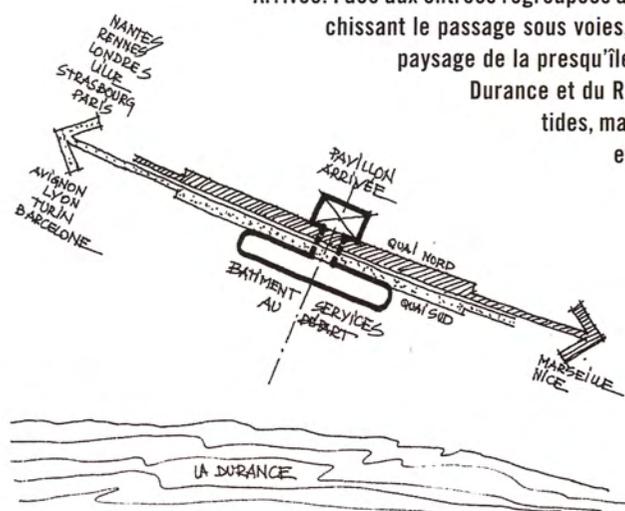
FACADE SUD

AVIGNON TGV //

Maîtrise de l'ouvrage: RFF Réseau Ferré de France (propriétaire de l'infrastructure ferroviaire), SNCF (Direction des Gares). **Maîtrise d'ouvrage déléguée:** LN5 (SNCF). **Maîtrise d'œuvre:** Agence d'études des gares (SNCF), AREP. **Architectes:** Jean-Marie Dutilleul, Étienne Tricaud, Marcel Bajard, François Bonnefille. **Direction des travaux:** Pierre Alliot. **Paysagistes:** Desvigne et Dalnoky. **Bureau d'études structure:** RFR. **Bureau d'études technique:** SERETE. **Bureau d'études synthèse:** INGEROP.

Contrairement à Valence, ici le trafic n'est pas équilibré. Ce différentiel de trafic et les rigueurs du climat – le mistral et la chaleur parfois étouffante de l'été – sont à l'origine de la conception de la gare composée de deux ensembles d'inégales importances de part et d'autre des voies. En effet, vu l'impossibilité d'assurer le contrôle thermique d'une halle, ouverte aux deux extrémités pour laisser passer les trains, vu la longueur des rames et la nécessité d'abriter les voyageurs du soleil et du vent, la solution adoptée a été de laisser les quais à l'air libre et de les flanquer sur toute leur longueur d'un Pavillon Départ. Ce bâtiment, dévolu à l'arrivée des voyageurs en provenance

du Midi et à ceux en partance vers le Nord, accueille 80% du trafic. Par sa forme allongée, il permet l'attente au plus près de la place réservée. La face sud couverte de panneaux de composite ciment verre isolant, de texture et de couleur pierre, forme une voûte brisée avec la façade nord en verre clair, qui coupe du vent, mais laisse la vue vers la ville. Effilée aux deux extrémités, cette halle de 400 m de long, voûtée et courbe tant en plan qu'en élévation, est une allusion évidente à la vitesse et au profil du TGV. Le dessin, d'une grande complexité, met en œuvre une double courbure du côté de la verrière, des scansion, des rythmes qui brouillent la perception des distances. En direction du sud-est, le trafic de départ est de 20% environ. Ce bâtiment, plus modeste, porte le nom de Pavillon Arrivée. Face aux entrées regroupées au centre du Pavillon Départ, une allée, doublée d'un chemin d'eau rafraîchissant le passage sous voies, assure la jonction entre les deux pavillons. La gare s'immerge dans le paysage de la presqu'île de la Courtine, à quelques centaines de mètres de la confluence de la Durance et du Rhône, avec des traces de têtes de platanes (allées conduisant aux bastides, maisons de maîtres liées notamment à l'exploitation des domaines viticoles) et des alignements est-ouest de cyprès. Reprenant ces très beaux étirements, les paysagistes les confortent et leur ajoutent des plantations de tulipiers, de pins parasols, d'amandiers et restituent le foisonnement méditerranéen qu'ils réinventent au contemporain. B.L.



01

102

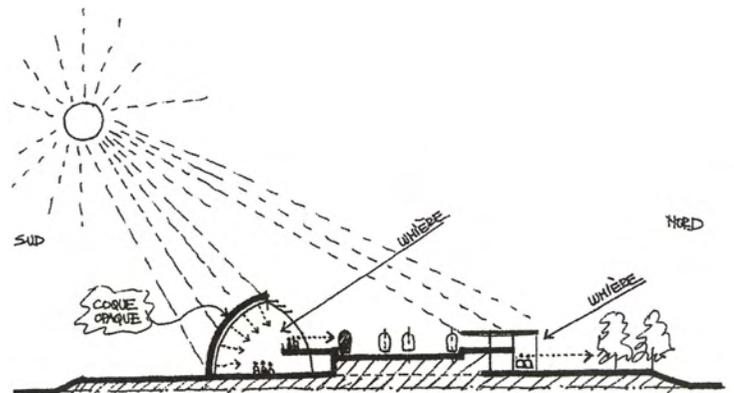
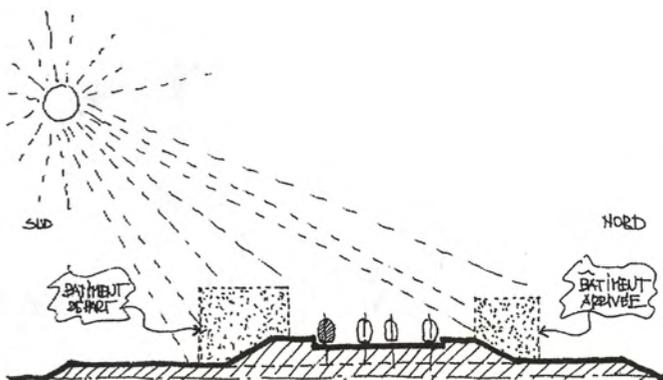




02

01 Pavillon Départ: coque en composite ciment verre isolant. 02 Pavillon Départ: niveau inférieur avec les accès et services. Sol industriel coulé blanc. Paroi intérieure de la façade sud en tissu d'acier galvanisé sur laine de roche, recouvert de lattes d'épicéa laqué blanc.

Photos: 01-02: D. Boy de la Tour. © SNCF AP-AREP.



LE CONCEPT INITIAL

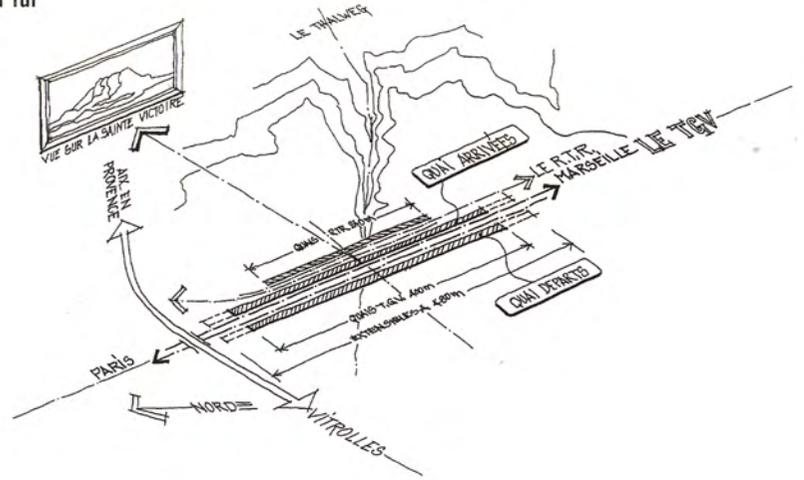
AIX-EN-PROVENCE TGV //

Maîtrise de l'ouvrage: RFF Réseau Ferré de France (propriétaire de l'infrastructure ferroviaire), SNCF (Direction des Gares). **Maîtrise d'ouvrage déléguée:** LN5 (SNCF). **Maîtrise d'œuvre:** Agence d'études des gares (SNCF), AREP. **Architectes:** Jean-Marie Dutilleul, Étienne Tricaud, Marcel Bajard, Érice Dussiot. **Direction des travaux:** Gérard Planchenault. **Paysagistes:** Desvigne et Dalnoky. **Bureau d'études structure:** ARCORA. **Bureau d'études technique:** Trouvin/BETEREM. **Bureau d'études synthèse:** OTH.

Le site est exceptionnel, sur le plateau d'Arbois, au-dessus de l'étang de Berre, face à la Montagne Sainte-Victoire. Autour, ce ne sont que garrigues, chênes verts, affleurements de roche claire. La réponse architecturale est avant tout un hommage au site, une immense toiture qui ondule d'est en ouest, une longue vague de métal portée par deux rangées de piliers, dont la taille croît et décroît avec le rayon de courbure de la couverture, tel un double alignement d'arbres aux membrures en acier. Les façades, toute de verre, s'ouvrent sur la nature généreuse. Le confort est assuré en hiver par un chauffage au sol à basse température et des radiateurs en façade. En été,

la façade ouest est protégée par un arsenal de panneaux de bois, mobiles, réglés à la demande suivant l'ensoleillement.

Les voies TGV passent sous ce grand vaisseau, sur une plate-forme au niveau du terrain naturel, et l'accès à la halle se fait de plain-pied. La lecture des espaces est immédiate, comme l'identification des services et le repérage des circulations. Le caractère exceptionnel du site poussait à ne pas l'encombrer. La RD 9 à double sens passe sous les voies du TGV. L'accès à la gare elle-même se fait par une rocade ovale qui distribue les flux jusqu'au parking et aux stationnements rapides. Des micocouliers de Provence, plus résistants aux maladies que les platanes, longent les quais des chênes verts et blancs sur les parkings et dessinent des bosquets et des moutonnements végétaux, qui, au fur et à mesure de leur croissance, vont relier les sols à la nature environnante. B.L.



01

104

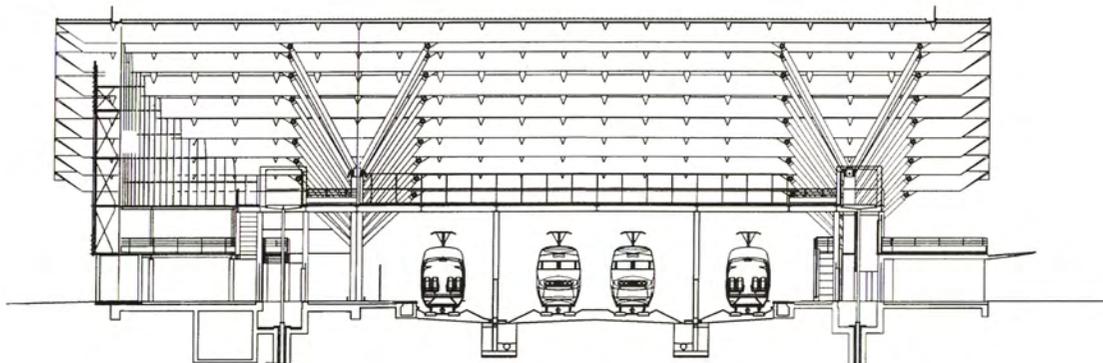




02

01 Façade ouest: couverture en bacs aluminium, façade vitrée couverte par une persienne en aluminium thermolaqué et ventelles orientables en red cedar.

02 Vue de la salle. Colonnes en iroko lamellé-collé non traité et bracons en acier moulé peint. Sol en pierre de Montcaume, évoquant celle de cassis traditionnellement utilisée dans la région. Photos: 01-02: M. Denacé. © SNCF AP-AREP.



COUPE TRANSVERSAL