ESPACES ET TRANSPORTS

L'ESCALIER

LA NOUVELLE PROMENADE DU GUESCLIN

PROJET PRÉSENTÉ PAR **LILIAN DELFAU** SOUS LA DIRECTION DE **PATRICK BUFFARD**

PFE 2016 - ART ET ARCHITECTURE - ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MONTPELLIER

PFE 2016

ENSAM

École nationale
supérieure d'architecture
Montpellier

ESPACES ET TRANSPORTS

L'ESCALIER

LA NOUVELLE PROMENADE DU GUESCLIN

REMERCIEMENTS

Je tiens en premier lieu à remercier mes deux grands-pères pour l'amour de l'architecture et des rails qu'ils m'ont donné. Viennent mes deux grands-mères pour m'avoir inculqué deux valeurs qui m'auront permis de mener à bien ce projet : soit l'écoute d'autrui et la persévérance. Je tiens également à remercier les professeurs de l'ENSAM qui se sont tous rendus disponibles lorsque j'ai cherché leur assistance ou leurs conseils. Enfin, je tiens à remercier plus particulièrement Patrick Buffard, pour son tutorat critique, mais juste, qui m'aura permis d'aboutir au mieux ce projet.

Je tiens enfin à remercier ceux qui ont pu m'aider, et surtout me soutenir : Ma mère, mon père, Clara, mon frère, mes amis, mes bibous, et Marline.

SOMMAIRE

00 AVANT-PROPOS
Quand l'homme mute au rythme des transports

01 CONTEXTES
Le contexte historique
- *Montpellier et ses voies ferrées*

Le contexte urbain
- *Lieux et réseaux*
- *Une ville, deux niveaux*
- *L'avenue Henri Frenay*

Les acteurs du lieu
- *Accès et acteurs*
- *Un quartier, des habitants*
- *Le projet Polygone 2*

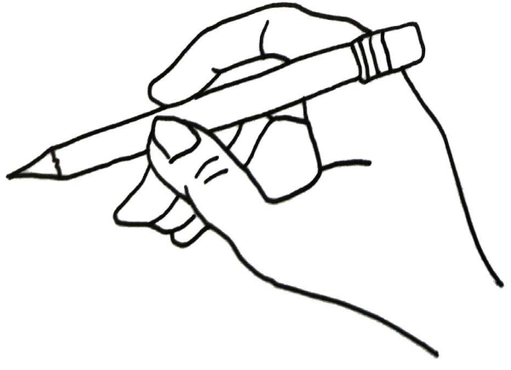
02 THÉMATIQUES ET STRATÉGIES
L'axe Gare/Polygone
- *Faire exister une promenade Henri Frenay*

Connecter les espaces
- *Lier voie haute et ville basse*

Connecter les acteurs
- *Un quartier, une urbanité*
- *La rencontre par la culture*

03 LE PROJET ARCHITECTURAL
Un projet urbain
- *Lier ville et volume*

Les parcours
- *Du tramway à la rue*
- *De place en place*
- *D'espace en espace*



« Ce qui concerne l'architecture va bien au-delà de l'action de l'architecte »

Alvaro Siza

AU MILIEU DU XXÈME SIÈCLE, L'AUTOMOBILE COMMENCE À SUPPLANTER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN

Où que l'on aille, et ce quelque soit le pays que l'on traverse, l'histoire des villes qui le parsèment est étroitement liée à celle de l'évolution des modes de transports. Peu après la révolution industrielle, l'apparition de nouvelles méthodes de transport a entraîné une plus grande concurrence entre les marchands, qui perdirent alors leur monopoles. Le trajet devenait plus simple, la productivité devenait primordiale, et le temps, lui, devenait de l'argent. En dehors des rares voyages d'agrément, **l'homme se mit à vivre le déplacement comme une perte de temps, un moment volé au travail ou à la détente, qu'il fallait s'efforcer de comprimer.**

La conquête de la vitesse s'érigea en idéologie, et tout devait être mise en oeuvre pour que le temps passé à se déplacer devienne le plus court possible. Les villes se sont vues fracturées, recousues, et disloquées. Les gares en venaient même à remplacer nos églises comme les symboles de la ville du XIXe siècle.

Il y a eu dislocation de la pratique de l'espace de la ville, perçue alors comme un espace temps avant tout, mesuré en minutes et non plus en mètres.

Mais quelle est la situation aujourd'hui ? Les nouvelles technologies, notamment le TGV, permettent des transports ultra-rapides et confortables, la généralisation de nouveaux moyens de communication informatique et télématique rend également possible non seulement de continuer à travailler ou à se distraire dans ses déplacements, mais également d'optimiser l'usage des moyens de transports. Le déplacement en devient plus agréable, plus convivial. Comme le dit Jean-Marie Duthilleul :

« On ne vit plus le déplacement comme une peine, un temps perdu, mais comme un temps de vie à part entière »

D'ores et déjà, on observe le retour en force des tramways. Les circulations douces sont désormais considérées comme des priorités. Pas une ville ne développe en France un projet de quartier sans pistes cyclables. On redécouvre le charme des passages urbains que l'on emprunte seulement à pied. Les routes, rues et ruelles ne sont plus considérées uniquement comme des espaces utilitaires qui doivent être conçus comme tels.

On redécouvre les tramways, on redécouvre le plaisir du vélo en ville, on redécouvre les berges des fleuves en enlevant les autoroutes. Et puis on se dote d'appareils comme le smartphone, comme celui que vous avez entre les mains, qui permettent de se distraire en circulant, de vivre en circulant, parce que l'on peut téléphoner, discuter, jouer, etc. Et ceci nous amène à penser que la ville de demain peut être une ville recomposée, autour d'une vie en mouvement.

LES FAÇADES DES GARES, MONUMENTALES, DEVIENNENT LES NOUVELLES PORTES D'ENTRÉES DES VILLES

Nous redonnons du temps au parcours, à la ville, à la notion de vie en collectivité. Les gares elles-mêmes deviennent de vastes lieux de la convivialité où se concentrent commerces, services, lieux de distraction et de détente.

Alors pourquoi circuler ? Pourquoi partir à travers le monde, la campagne ou la ville ?

« Tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne savoir pas demeurer en repos, dans une chambre » - Pensées (1670), fragment 139, Blaise Pascal

L'Homme a ce besoin d'entrer en relation avec d'autres lieux, d'autres paysages, avec d'autres êtres ou choses faites de main d'homme, que ce soit librement, ou pour assurer sa propre survie. Si les hommes choisissent de circuler, dans les campagnes et dans les villes, c'est sans doute que ce mouvement permanent répond à une nécessité absolue : celle d'entrer en relation avec autre que soi.

Cette attention à la seule efficacité des trajets nous a fait perdre la richesse de la ville, identifiant nos sociétés urbaines à ce triste et célèbre slogan du XXe siècle : « métro, boulot, dodo ».

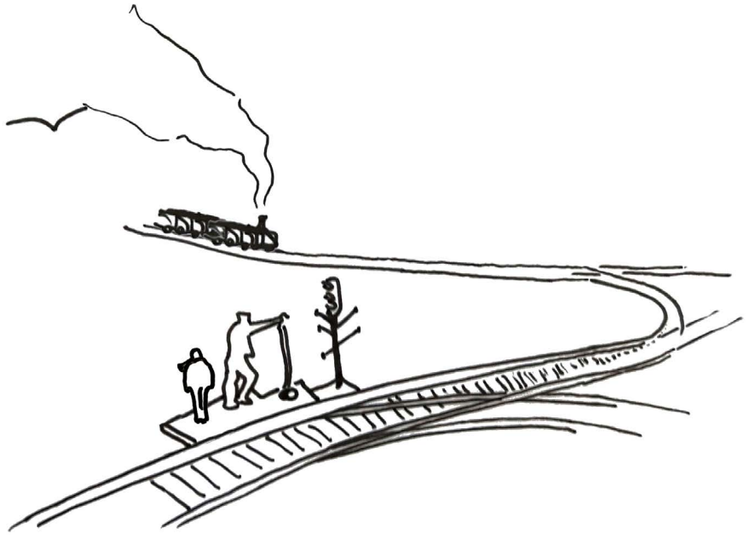
C'est ainsi que furent mis en place tous ces espaces peuplés de foules en mouvement qui sont bien souvent des "impensés" de la ville, sortes d'injures à ceux qui sont bien obligés d'y passer. C'est encore dans cette idéologie majoritaire que nous vivons, en tous cas c'est elle qui a contribué à façonner une grande partie des agglomérations que nous pratiquons aujourd'hui à travers le monde.

Le temps de circulation entre zones étant destiné à être très court, il s'effectue dans des tubes spécialisés appelés « transports », c'est-à-dire des moyens de se rendre d'un endroit dénommé « origine » à un endroit dénommé « destination » sans souci particulier de la qualité du trajet, si ce n'est son efficacité.

Cette attention à la seule efficacité des trajets a, en fait, fait perdre la richesse de la ville, le subtil amalgame entre les endroits où l'on circule et les endroits où l'on s'arrête.

Ces transports doux que nous favorisons redonnent à nos villes, à nos friches, à nos quartiers leur « urbanité ». Celle-ci se doit de toucher chacun des habitants de la cité, **quelque soit son âge, quelque soit le temps que son rythme de vie lui laisse accorder à**

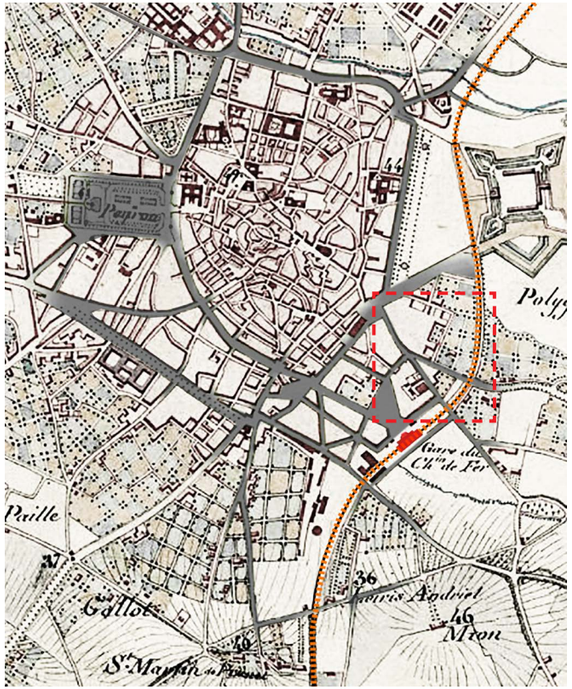
Il est du devoir de l'architecte contemporain de permettre aux espaces de ville, de la friche de gare au centre-ville, de retrouver cette urbanité qui naît de la rencontre, de l'échange, du bonheur de partager.
Il est temps de ré-instaurer le sentiment de découverte comme vecteur essentiel d'urbanité.

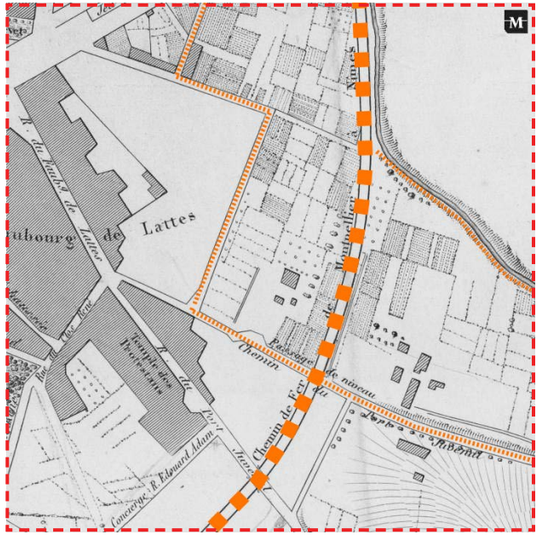


« Ils sont bien pressés, dit le petit prince. Que cherchent-ils?
– L'homme de la locomotive l'ignore lui-même, dit l'aiguilleur.
Et gronda, en sens inverse, un second [train] illuminé.
– Ils reviennent déjà ? demanda le petit prince…
– Ce ne sont pas les mêmes, dit l'aiguilleur. C'est un échange.
– Ils n'étaient pas contents, là où ils étaient?
– On n'est jamais content là où l'on est, dit l'aiguilleur. »

Le Petit Prince à l'aiguilleur, Saint-Exupéry

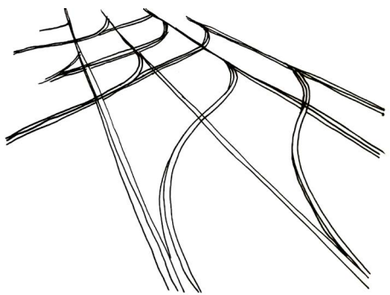
MONTPELLIER ET SES VOIES FERRES





L'apparition du chemin de fer divise les domaines agricoles qui se traversent plus difficilement

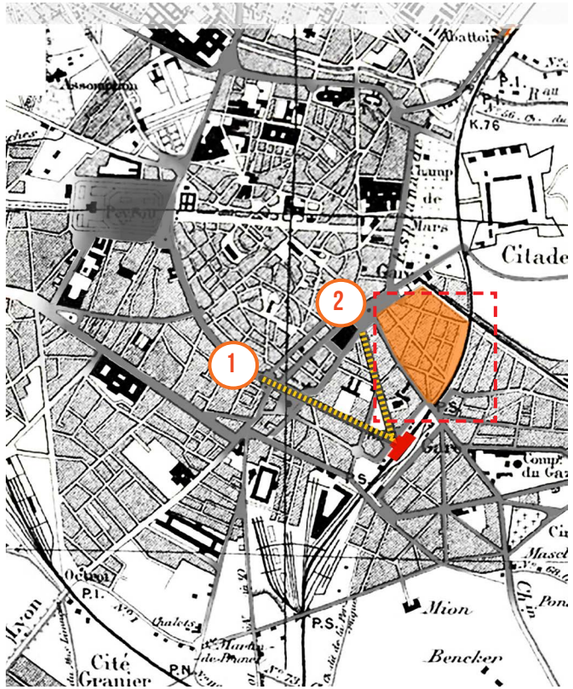
L'enclos Boussairolles apparaît.

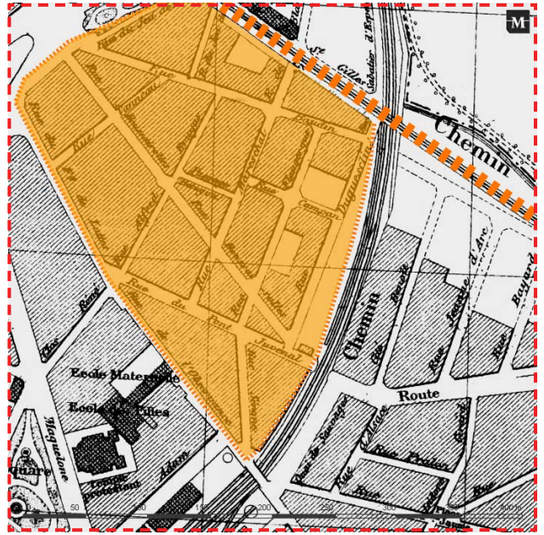


<u>La gare s'installe en périphérie du tissu urbain :</u>

1839 : Apparition de la ligne Sète-Montpellier
1841 : Développement du quartier (Nord) de la gare
1844 : Ligne Montpellier – Nîmes

Les voies délimitent une frontière Sud et Est.





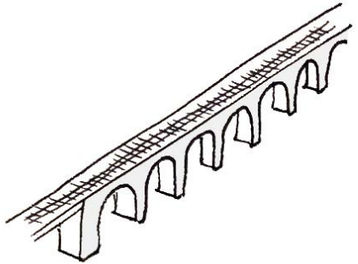
La construction du viaduc devant accueillir la ligne Montpellier – Palavas vient limiter l'accès à l'Est.

Boussairolles devient un quartier résidentiel.

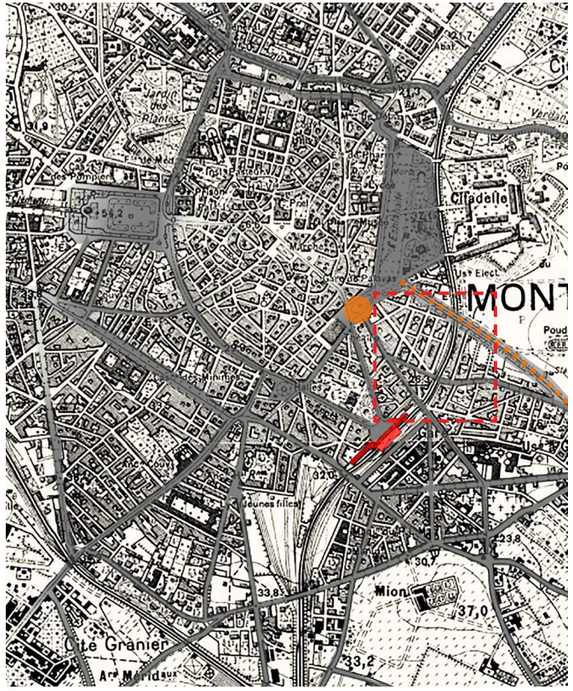
<u>La ville se développe et vient se connecter à la gare :</u>

1846 : Percement de la rue de la République (1)
1857-1862 : Création du square Planchon et percement de la rue Maguelone (2)
1872 : Développement des ponts et quartiers au Sud de la gare

Le dynamisme de la gare structure le tissu urbain.



MONTPELLIER ET SES VOIES FERRES



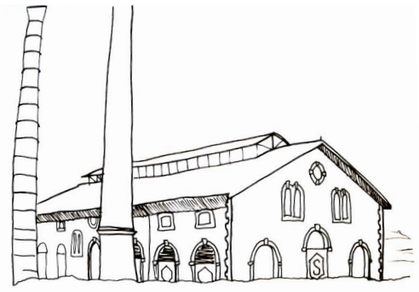
L'usage du train se démocratise suite à l'essor des réseaux ferrés :

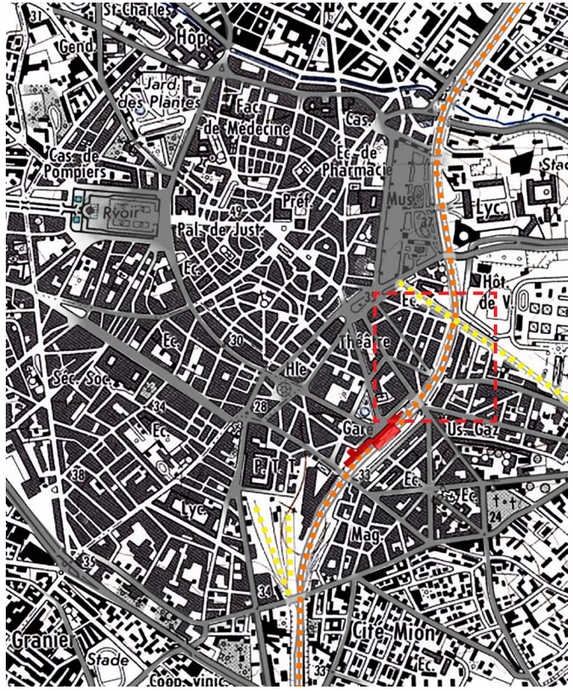
1877 : Achèvement du viaduc et ouverture de la ligne permettant l'accès à Palavas
1897 : Premiers réseaux de tramways électriques
1907 : La Comédie, place de rassemblement régionale

La gare devient la porte d'entrée de la ville.

Le quartier se modernise et s'embellit, et l'usine à gaz située plus au Sud en devient le premier employeur.

Le quartier développe une identité forte.





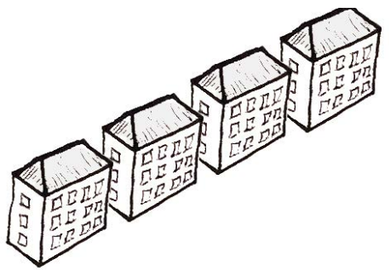
Avec l'augmentation de la croissance économique et démographique de la ville, l'automobile se développe :

1949 : Les tramways sont remplacés par les bus.
1962 : Arrivée des rapatriés d'Algérie
1970 : Baisse de fréquentation des gares. La ligne Montpellier - Palavas ferme.

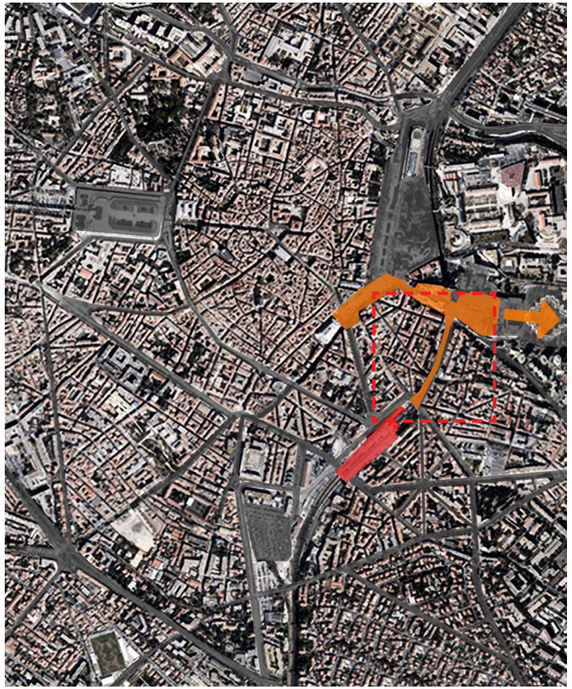
Les parkings remplacent la gare comme porte d'entrée.

Quatre dortoirs sont bâtis pour les employés SNCF

Alignés de façon régulière, aux gabarits identiques, et entourés de végétation, ils permettront d'assurer la transition entre les voies ferrées et le lotissement.



MONTPELLIER ET SES VOIES FERRES



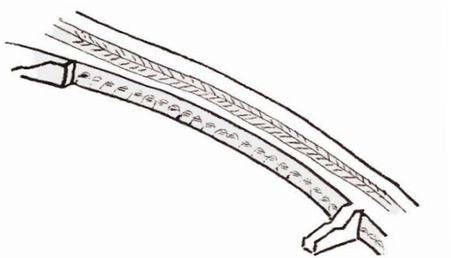
L'avenue Henri Frenay voit le jour afin de fluidifier la circulation Est / Centre-ville.

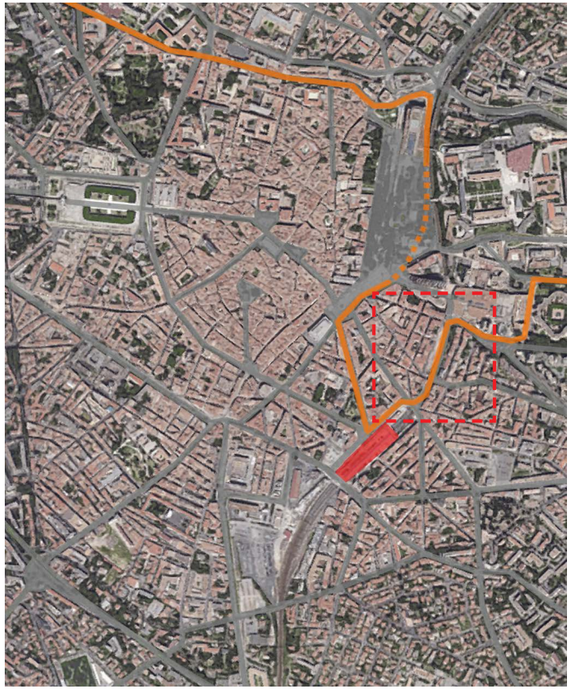
Une dalle au dessous impensé et un mur de béton de 7 mètres de hauteur viennent enfermer le quartier.

<u>On utilise la dalle comme nouveau moyen de franchir les voies et d'agrandir le centre-ville. :</u>

1962-1975 : Nouvel Hôtel de ville et polygone
1977 : La voie de bus Henri Frenay est batie sur les voies
1978-1983 : Le quartier Antigone est créé sur les anciens terrains militaires. Près d'Arènes s'agrandit.

L'accès de la ville depuis l'extérieur est privilégié.





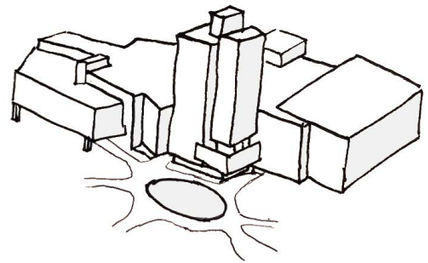
Le Polygone profite du renouveau du coeur de ville. La SNCF modernise son réseau, ses transports, et inaugure la nouvelle gare de Montpellier.

Le Polygone et la Gare redeviennent des centralités.

<u>Les transports «doux» permettent à la ville de se développer sur elle-même :</u>

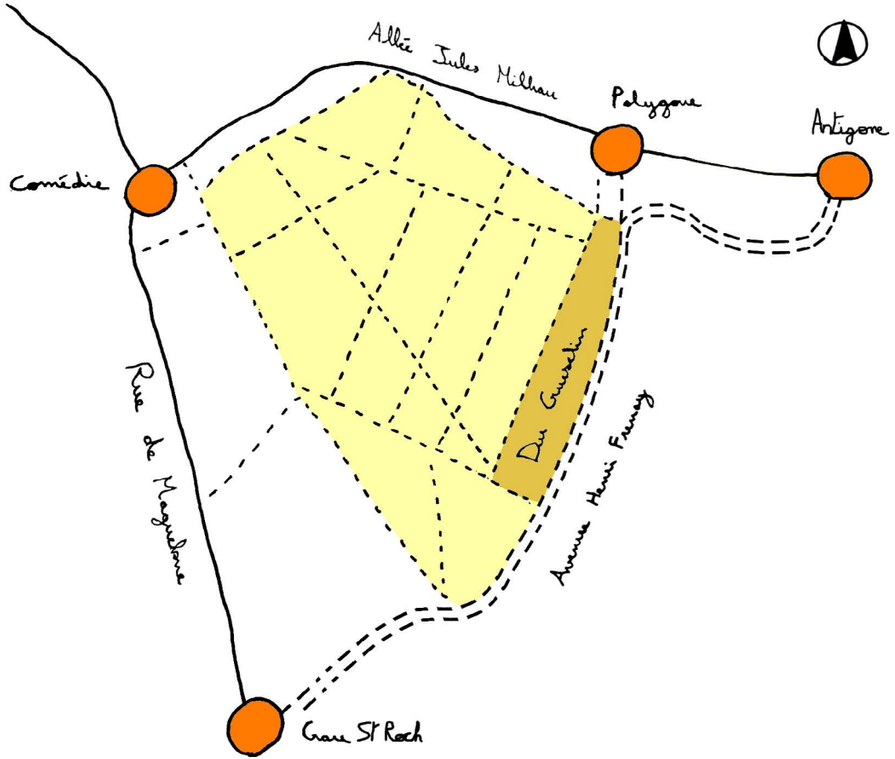
1986 : Des parkings sont bâtis autour de l'Ecusson et la place de la Comédie est rendue piétonne.
1990-1998 : Port Marianne vient prolonger Antigone.
2000 : La ligne 1 du tramway est mise en service.

La périphérie se rapproche du centre-ville.



LIEUX ET RESEAUX

Le quartier de Boussairolles, dans lequel se trouve la Rue Du Guesclin, est donc situé entre 3 des lieux les plus emblématiques de la ville de Montpellier, la Comédie, la Gare, et le Polygone.



Chacun de ces lieux possède un parking et une station de tramway à proximité.
Le quartier (en jaune) est délimité par la rue de Verdun au Sud-Ouest, et la rue Michelet au Nord.

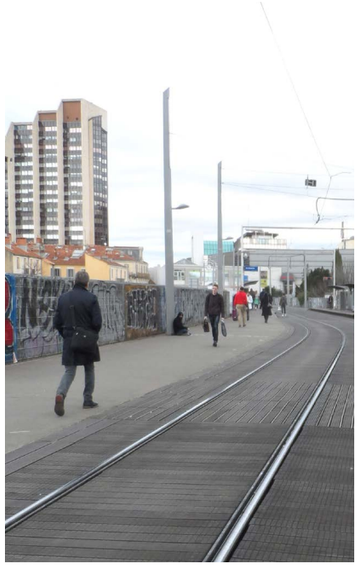
Cette emplacement idéal dans le tissu urbain permet également au quartier de Boussairolles de se retrouver au cœur de 3 des axes les plus parcourus de Montpellier, à savoir :

- L'axe Comédie / Polygone / Antigone, ou Allée Jules Milhau.

Axe piéton fortement fréquenté qui franchit les voies ferrées grâce à une dalle (Alt. 34m)

- L'axe Comédie / Gare, ou Rue de Maguelone

Axe partagé par le piéton et le tramway là aussi fortement fréquenté (Alt. 26m)

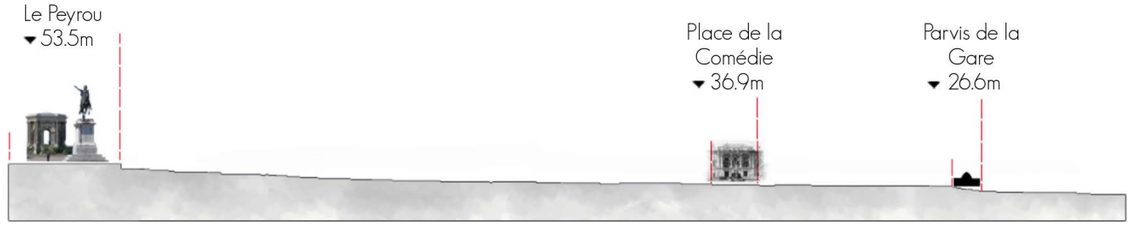


- L'axe Gare / Polygone, ou Avenue Henri Frenay

Axe partagé par le piéton et le tramway, à la fréquentation piétonne moyenne. (Alt. 33m)

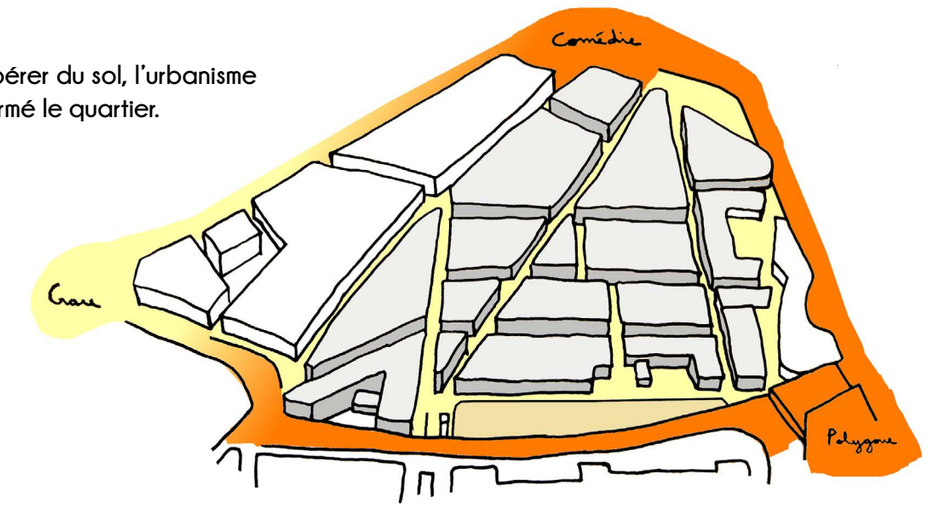
UNE VILLE, DEUX NIVEAUX

La ville de Montpellier possède un topographie naturelle importante.

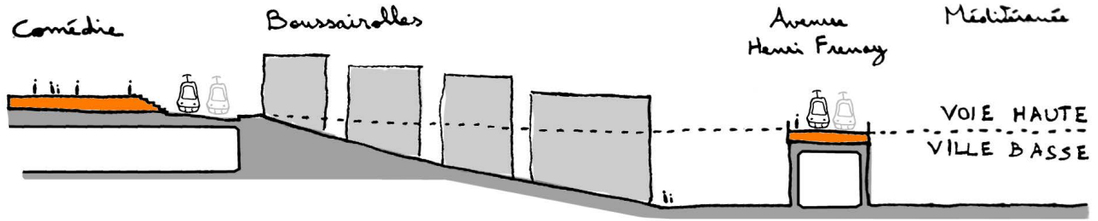


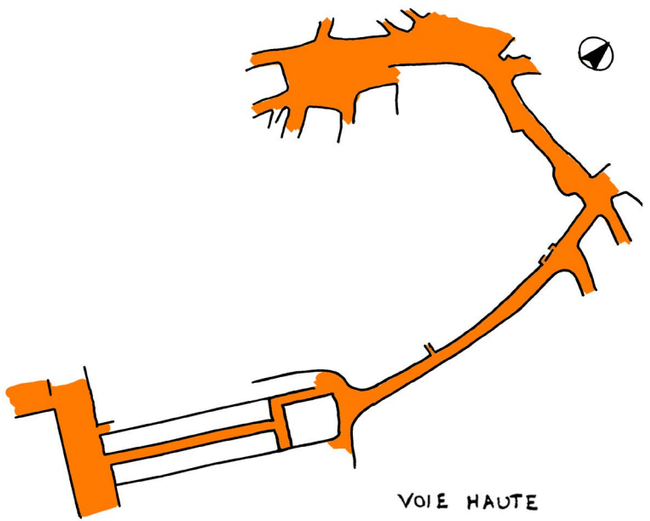
L'urbanisme de dalle a pour principe de séparer les flux de circulation sur plusieurs niveaux. Mis en place à Montpellier dans les années 70 afin de franchir les voies, il a permis aux résidents et passants d'Antigone de se rapprocher de la Comédie et du centre-ville. Cependant, ce choix n'est pas sans conséquence puisqu'il a spatialement isolé Boussairolles de ces nouveaux axes de circulation.

En voulant se libérer du sol, l'urbanisme de dalle a enfermé le quartier.



Petit à petit, le piéton a vu la dalle et les infrastructures qu'il parcourait former une **«voie haute»**, qui elle-même s'est mise à dessiner une **«ville basse»** ...

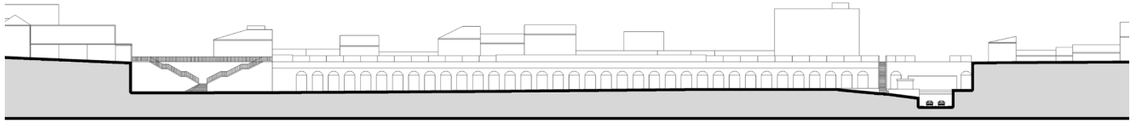




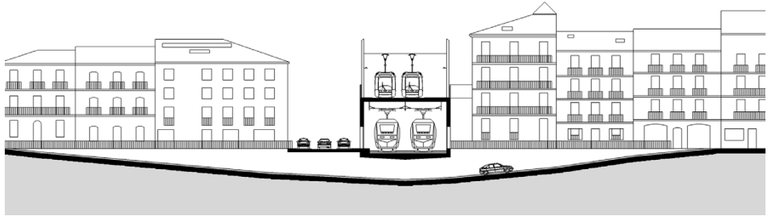
L'AVENUE HENRI FRENAY

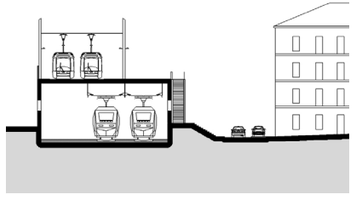
Les infrastructures utilisées pour «rapprocher» Antigone et l'automobile du centre-ville dans les années 70 restent aujourd'hui autant de franchissement difficiles d'accès, et génèrent une ville sur deux niveaux.

L'avenue Henri Frenay fait partie intégrante de cette «voie haute», et a la cractéristique d'opposer à la «ville basse» une frontalité imposante avec ses 7 mètres de hauteur et ses près de 200 mètres de

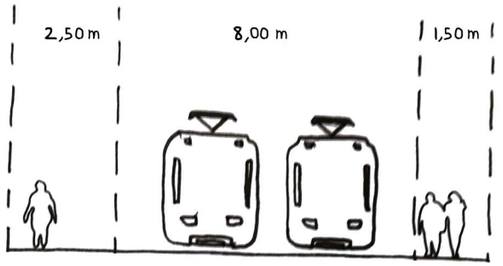


Elle peut être ralliée depuis Du Guesclin de par deux importants escaliers disposés à ses extrémités. Elle permet le passage de la voiture au Sud au niveau de l'avenue du Pont Juvénal.

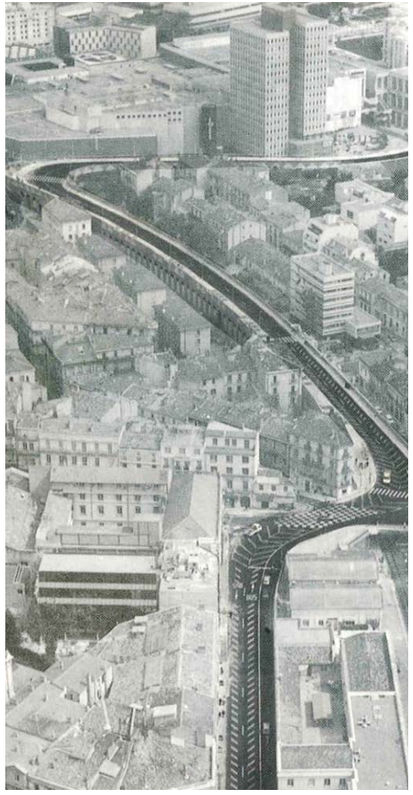




Malheureusement, la circulation piétonne sur l'avenue, hérité des voies de bus, n'a pas été améliorée par l'arrivée du tramway. Ainsi, entre les deux escaliers donnant sur la rue Du Guesclin, le piéton ne dispose que de 2,50m de trottoir en moyenne sur 170m de long.



Le trottoir de droite (Sud) est par ailleurs souvent impraticable. Ainsi, les tramways s'imposent toujours au piéton dans la ville (parvis de la gare, quais de sauvages, avenue Henri Frenay) et ne lui permettent pas de s'approprier ces espaces.

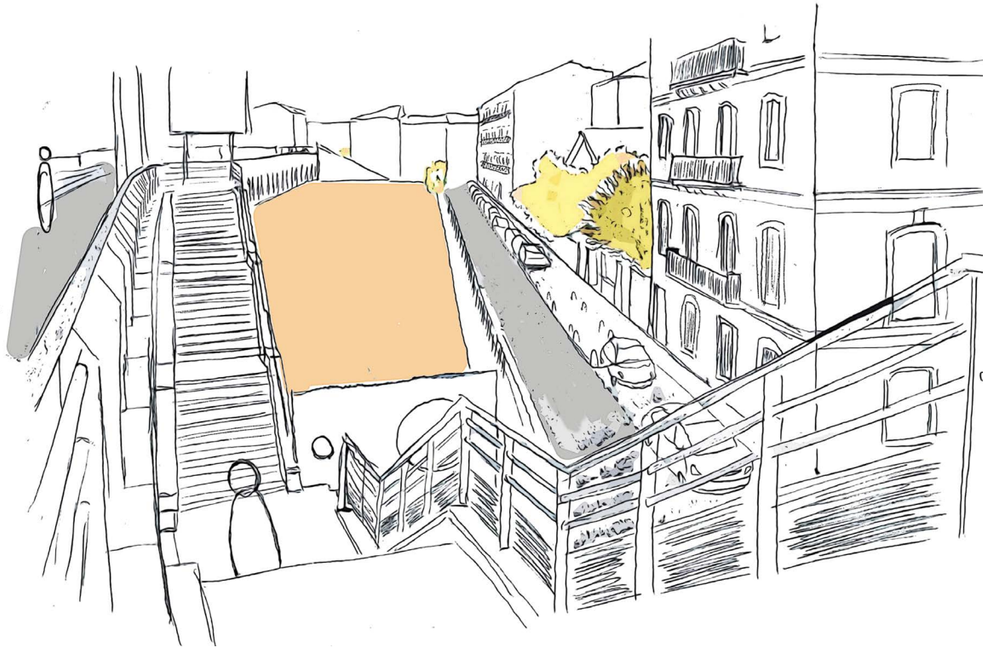


L'AVENUE HENRI FRENAY BATIE EN 1977

ACCES ET ACTEURS

ACTEURS DE VOIE

Qui circule sur cette «voie haute» Henri Frenay, par où, pourquoi, et que penser de la qualité des espaces ?



Les escaliers de la rue Cité Benoit

Fréquentation du lieu : Faible (3 personnes par minute)
Qui passent ? Quasi uniquement des personnes jeunes au pas accéléré
Où se rendent les passants en général ? A la Comédie, A l'arrêt Du Guesclin

Passante : «*Je coupe par le quartier pour aller à l'arrêt, c'est plus court et les escaliers ne me font pas peur.*»

A la sortie du passage de l'horloge

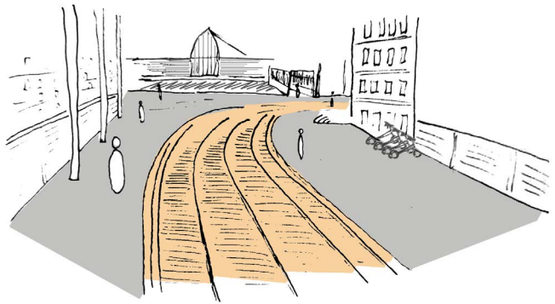
Fréquentation du lieu :
Assez forte (18 personnes par minute)
Qui passent ?
Essentiellement des personnes jeunes, au pas pressé, certaines les bras chargés de sac de course.
Où se rendent les passants en général ?
Au Polygone, à la Gare, à la Comédie

Ahmed, 27 ans : «*Je rejoins des amis au Polygone, c'est plus rapide de chez moi (Quartier Saint françois). Le trajet ne me dérange pas, j'ai mes écouteurs.*»

Voyageur, avec bagages à la main : «*J'ai rendez-vous à Antigone chez une amie. C'est le chemin le plus court je crois. Les vibrations au sol des valises sont juste insupportables par contre.*»

Face au Quai sauvage

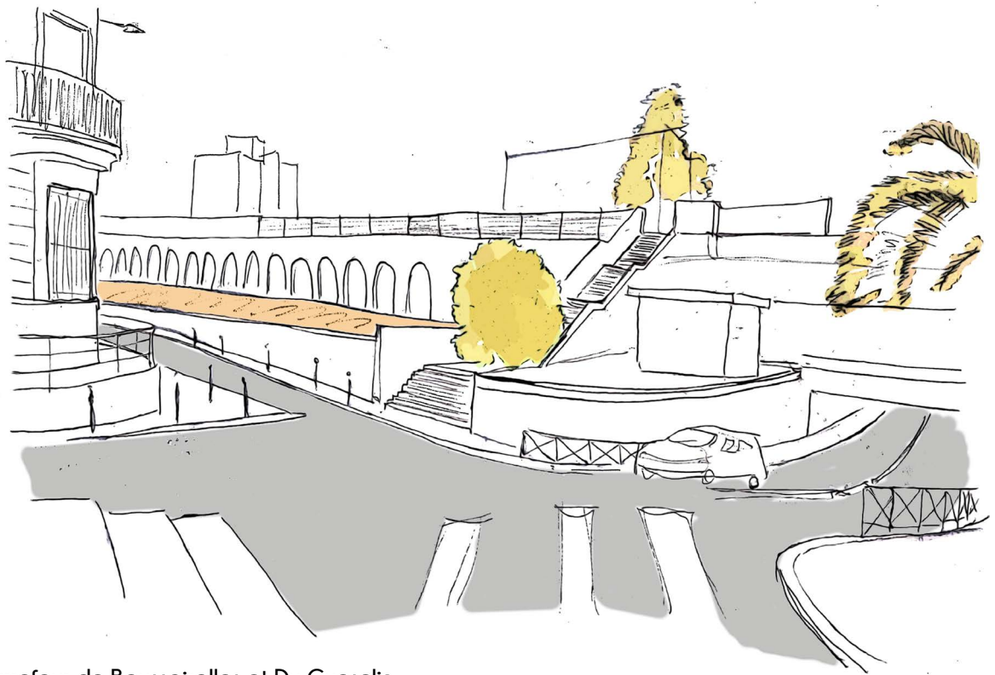
Fréquentation du lieu :
Moyenne (12 personnes par minute)
Qui passent ?
Des personnes jeunes, voire très jeunes, beaucoup de groupes, quelques personnes âgées
Où se rendent les passants en général ?
Au Polygone, à la Gare, à Saint François



Sandrine, 18 ans : «*J'habite en dessous (Méditéranée), mais là je marche pour rejoindre la ligne 2, c'est plus rapide de passer par là après mes courses. Il faut parfois un peu zigzaguer entre les trams mais on y arrive.*»

ACCES ET ACTEURS

ACTEURS DE QUARTIER



Au carrefour de Boussairolles et Du Guesclin

Fréquentation du lieu : moyenne (13 personnes par minute)
Qui passent ? Une grande mixité de personne, de tout âge.
Où se rendent les passants ? A la Comédie, A Méditéranée

Commerçant : «*Il y a de moins en moins de monde en journée et de plus en plus le soir. Nos petits commerces (alimentaires) marchent de moins en moins bien, et les gens ne trouvent pas beaucoup d'intérêt à passer ici, en dehors des soirées et des bars qui ont le mérite de sauver les épiceries de nuit mais embêtent les résidents.*»

Au terminus de la Rue Campan

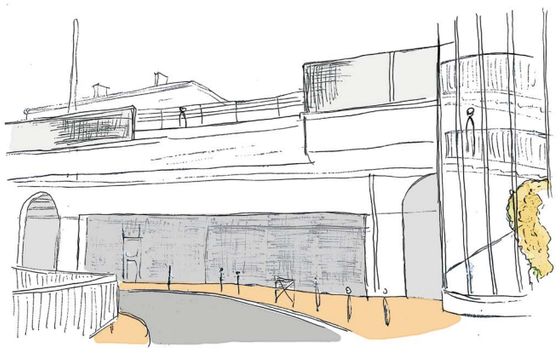
Fréquentation du lieu :
Très faible (moins de 1 personne par minute)
Qui passent ?
Les résidents, ici des personnes âgées
Où se rendent les passants en général ?
A la Comédie, A Boussairolles

Henry, résident, 80 ans : «*Je reviens de la Comédie. J'habite le quartier depuis tout petit, et ça va faire bientôt 2 ans que je me demande si je vais bien finir mes jours ici. Les rues ont toujours été bruyantes, mais pas comme aujourd'hui. Depuis que le Polygone (et l'élaboration de la voie de bus) est là, on se sent un peu isolés. La démolition des dortoirs a supprimé les squats mais n'a rien arrangé et a rendu le quartier bien triste.*»

Tunnel côté Méditéranée

Fréquentation du lieu :
Faible (4 personnes par minute)
Qui passent ?
Des personnes de tout âge, aux pas variés
Où se rendent les passants en général ?
A la Gare, à Saint François

«Je vais récupérer ma voiture au parking de la gare, il est assez beau et surtout pratique quand on vient du Sud. On ne fait pas de gros détours. Le trajet qui y amène n'est pas spécialement agréable par contre, un peu terne tout du long.»



LA PLAZA COMEDIE ?

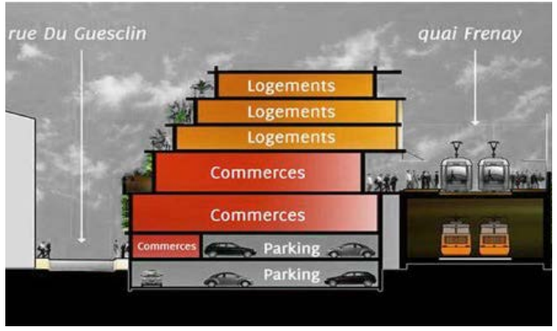
Il permet au quartier de retrouver une urbanité, mais n'assure pas une connexion fluide entre «voie haute» et «ville basse», et ne propose de rejoindre la rue Du Guesclin qu'à travers de fins escaliers et escalators.

Le quartier Boussairolles ne peut alors pas devenir un espace de transition entre la place de la Comédie, si prisée, et un axe liant un Polygone revigoré à une gare en plein développement.

Le projet d'architecture retenu à l'heure actuelle pour Du Guesclin est un projet regroupant commerces et logements sur 6 niveaux et nommé la «Plaza Comédie».

Pensé en 2009, à un moment où le centre-ville voyait sa fréquentation baisser au profit des structures en périphérie, ce projet ne prend pas en compte les aménagements commerciaux récents menés par la gare SNCF, et l'augmentation du trafic piéton dans ce secteur.

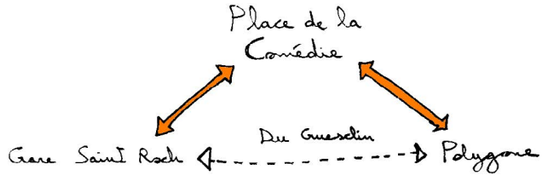
Il rate ainsi l'occasion d'enfin proposer au lieu une véritable avenue et cette «place» qu'il porte pourtant dans son nom.



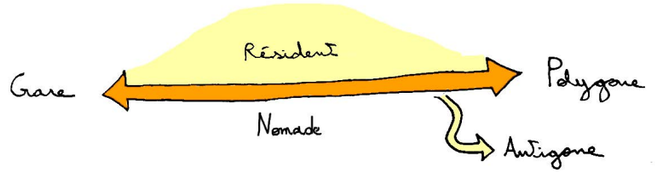
EN BREF

Le site de Du Guesclin, c'est :

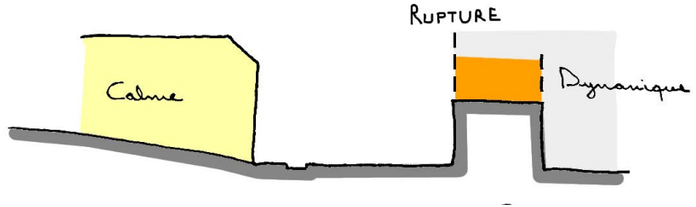
- Un emplacement idéal entre **2 axes de circulation et 3 des lieux les plus emblématiques** et les plus fréquentés de Montpellier.



- Un site bordé par un axe de circulation **dynamique et nomade,** desservant une gare et un centre commercial en plein essor.

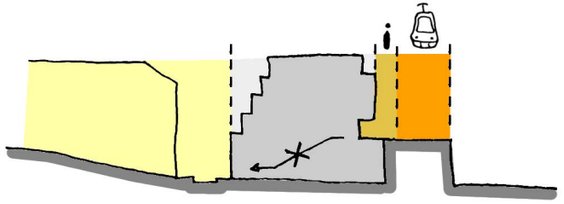


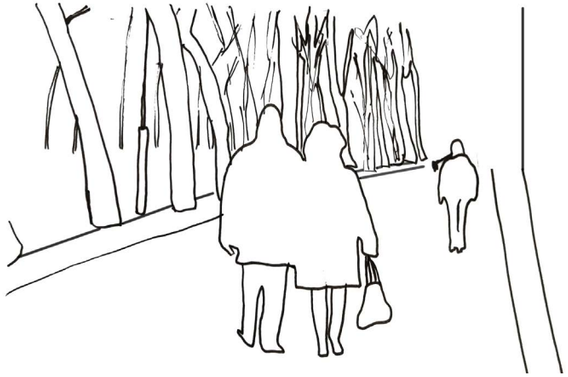
- Une déconnexion physique, pratique et spatiale entre deux entités et axes forts.



- La limite Sud-Est d'un quartier de Bousairolles **enclavé par un urbanisme de dalle.**

- Un projet retenu qui ne sert pas le piéton et ne joue pas le rôle d'espace de transition entre une voie haute et une ville basse.





« La conception architecturale est problématique, car essentiellement relationnelle. Le lieu y dépend des choses, les choses en dépendent, et ce rapport est en devenir : il faut concevoir le croître ensemble »

Augustin Berque

CREER UNE PROMENADE HENRI FRENAY

La promenade constitue une forme urbaine spécifique de circulation. Elle propose d'élargir un flux rectiligne pour le laisser être traversé par d'autres.

Sous l'effet du passant, du promeneur, du touriste, du flâneur, elle doit accueillir l'idée de pause, l'idée de mouvement. Elle doit refuser un rôle de couloir pour celui d'espace déambulatoire.

La promenade publique devient alors une forme d'urbanité mobile, qui questionne l'altérité.

C'est un espace qui doit devenir vecteur de socialisation, d'interaction, d'affichage des différences, et de prise de parole.

Le Moll de la Fusta, à Barcelone, fut un des premiers projets urbains à combiner les voies de circulation, stationnements et esplanades existantes. Objectifs ?

- Faire oublier l'obstacle.

- Offrir des espaces interactifs

- Créer des points végétalisés, laissant l'ombre nous rafraîchir par temps d'été.

Ouvrir et couvrir l'espace, et ainsi générer pauses et discussions par temps de pluie.

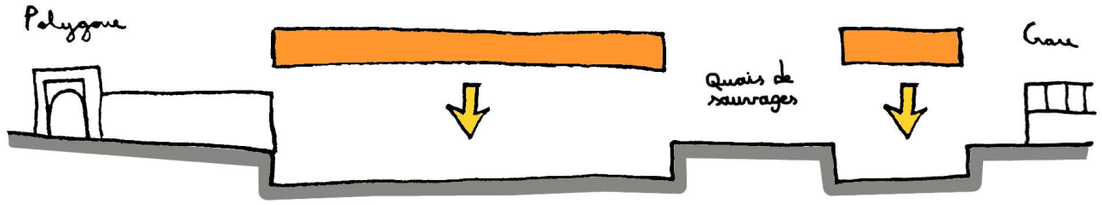
LA PROMENADE : LA RAMBLA NOVA DE TARRAGONE

Le professeur Jean Rieucau, auteur d'un ouvrage sur la Rambla nova, confère à cette promenade quatre rôles majeurs dont ceux :

- de révélateur identitaire *(retrouver les façades de Boussairolles)*
- d'attracteur d'interactions sociales *(lier les flux et les parcours)*
- d'intermédiaire de la mondialisation *(valoriser une sortie de gare nomade)*
- de figure organisatrice de l'urbanité *(identifier le site comme espace de transition)*

FAIRE EXISTER UNE PROMENADE HENRI FRENAY

Le parvis de la nef de la nouvelle gare, située sur la voie haute, ne permet au voyageur et passant de joindre le Polygone qu'en passant par une passerelle et une avenue favorisant le tramway sur le piéton. Ces espaces se doivent d'être élargis et requalifiés afin qu'ils puissent relier nos deux niveaux de ville.



Une avenue à créer / Un vide à combler

DU GUESCLIN

Des voies à franchir

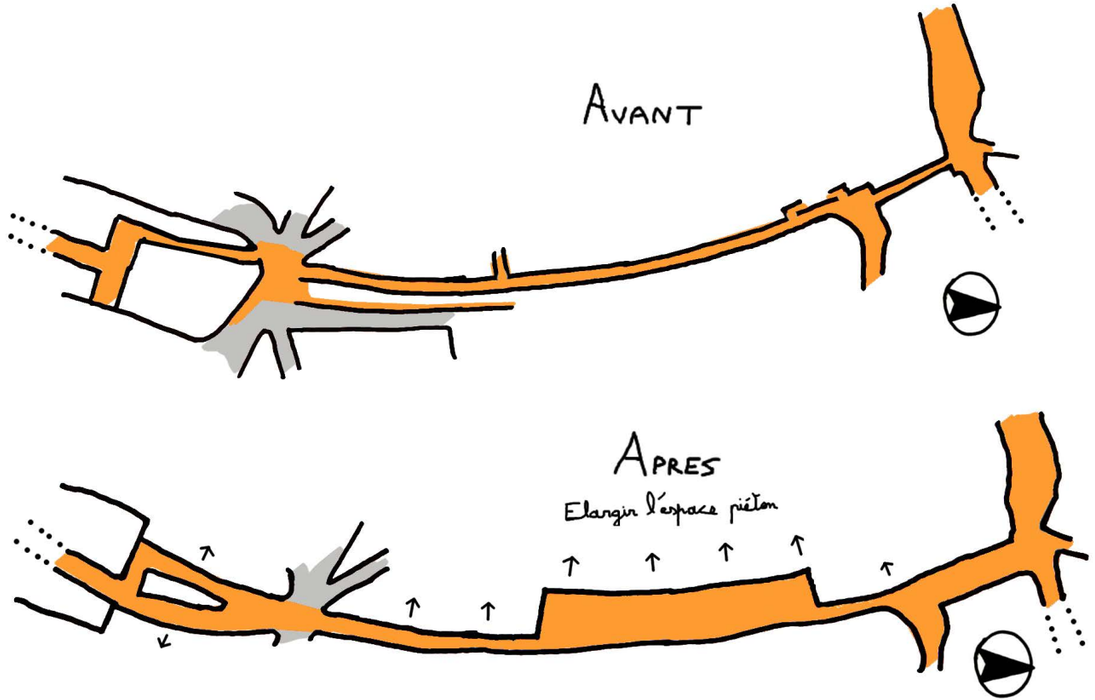
LA GARE SAINT ROCH

Utiliser la dalle pour couvrir les voies, pour élargir une avenue, tout en acceptant de lui donner un dessous, un sens, et une connexion avec la ville basse.

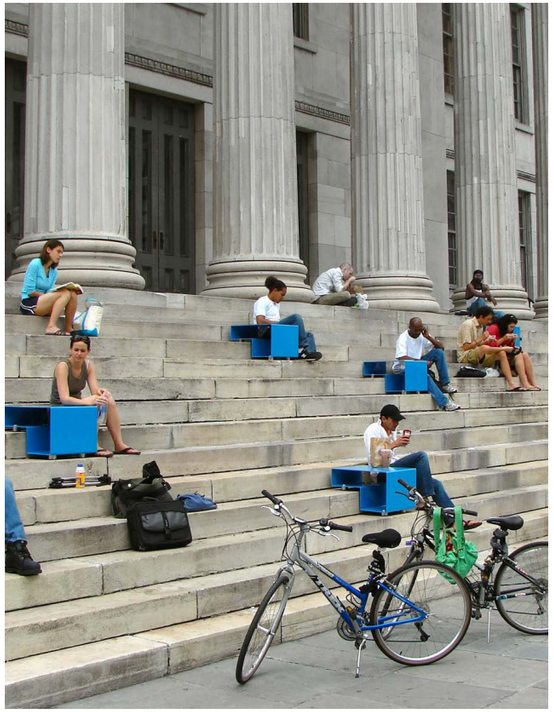
DU COULOIR A L'AVENUE

Il est donc nécessaire d'élargir et prolonger le passage actuel pour lui permettre de devenir avenue. Il faut alors :

- Proposer de s'éloigner des voies de tramway en élargissant l'espace piéton de cette voie haute (en orange sur les cartes).
- **Refuser de perdre définitivement le contact avec la rue ou les voies, formateurs de l'identité du lieu.**
- Architecturer des espaces ouverts, des espaces couverts, et générer la discussion par temps de pluie.

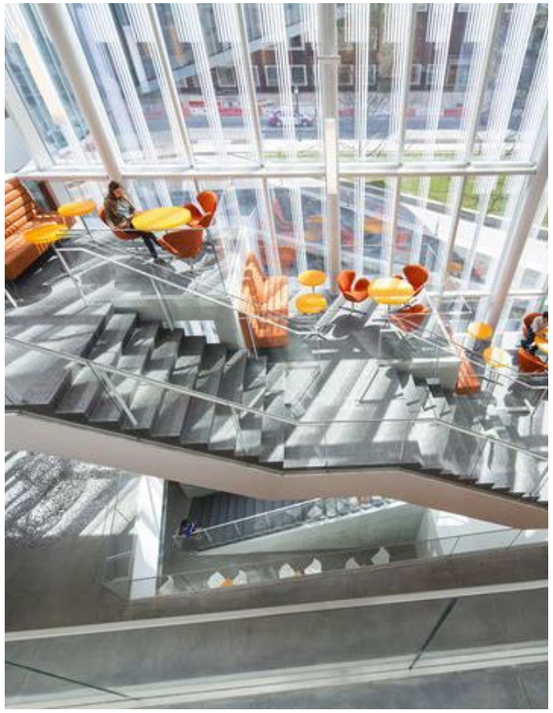


LIER VOIE HAUTE ET VILLE BASSE



Contrairement aux bancs publics, les escaliers ne sont pas identifiés dans l'imaginaire public comme un lieu de pause, et pourtant ...

Qui ne s'est pas assis quelques minutes sur des marches qui traînaient là, attendant une amie, dévorant un sandwich avant un proche rendez-vous ?



L'escalier possède deux fonctions majeures : celle de franchissement, et celle plus oubliée d'espace public interactif.

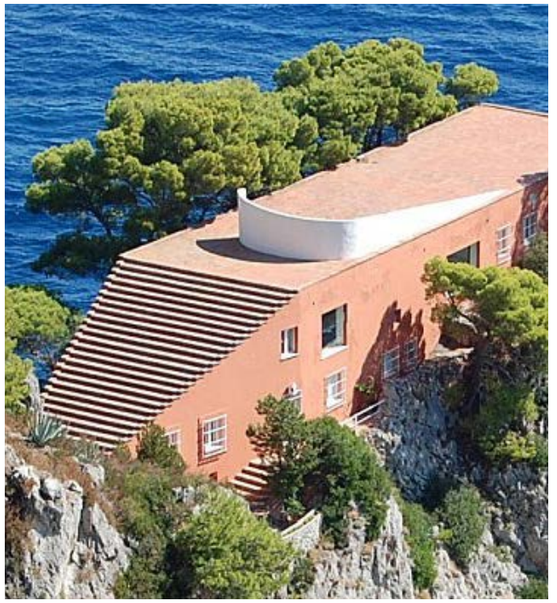
Le mobilier occasionnellement greffé aux marches par des artistes rencontrent un succès systématique., mettant en valeur l'escalier comme vecteur d'invitation, d'échange.

L'ESCALIER : LIEU DE PASSAGE ET DE RENCONTRE

L'escalier possède cette formidable capacité a accueillir toute sorte de greffe et de fonctions. De De la villa Malaparte de Adalberto Libera, à la Scala Tower de l'agence Big, les architectes ont su lui faire incarner de rôle de :

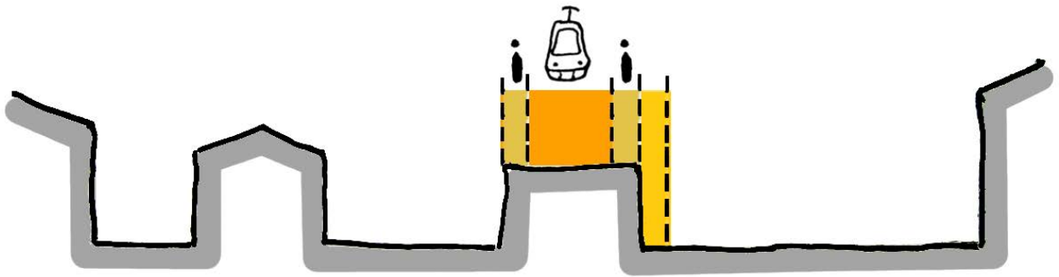
- fenêtre, qui viendra éclairer un dessous.
- assise, qui viendra valoriser un dessus.
- table, appelant à la pause.
- scène, appelant au mouvement.

Ces usages variés prennent tout leur sens dans la perspective d'un axe nomade, et d'un site implanté au cœur de multiples parcours, se devant d'accueillir un projet fort, intégré, et public.

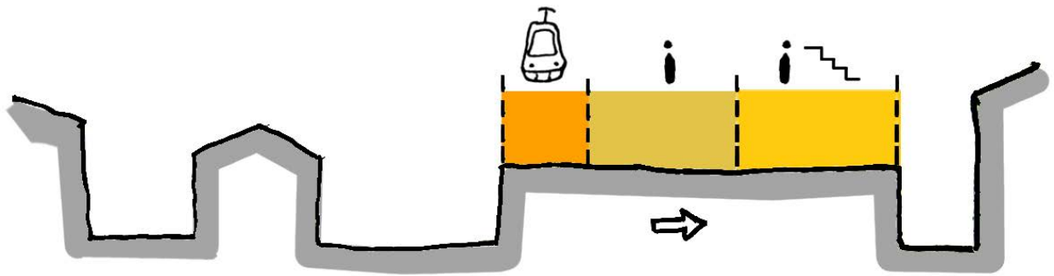


LIER VOIE HAUTE ET VILLE BASSE

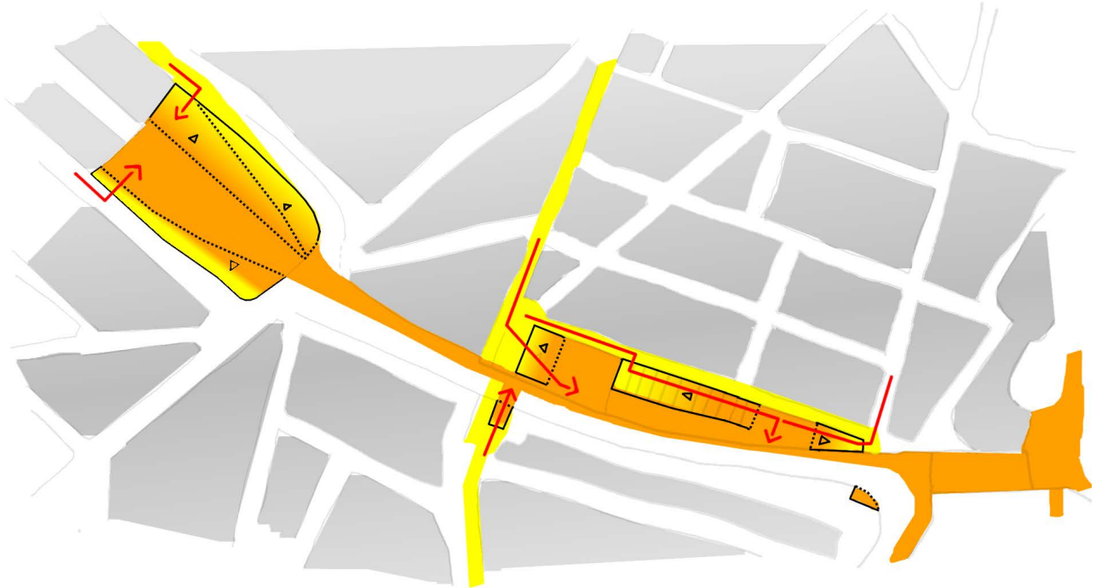
Les accès liant cette voie haute, si importante quant aux flux qu'elle est susceptible d'accueillir, à notre ville basse, ne peuvent se contenter d'une qualité de passage et d'usage médiocre. Les escaliers existants sont d'une largeur très faible (<1,40m), et ne connectent à aucun espace intermédiaire.



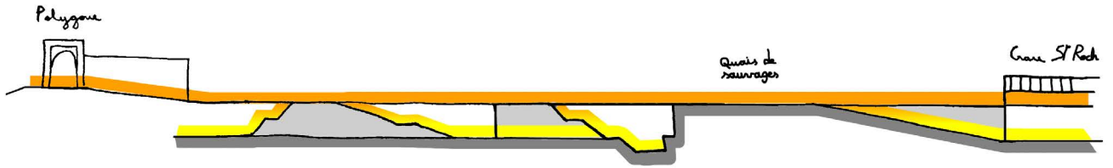
La voie piétonne présente à l'Est ne dessert qu'un seul escalier tout à fait accessible sans cette dernière, et ampute le piéton d'une longueur de 1m, qui serait la bienvenue côté Ouest, notamment près du Quai de sauvages.



Il faut offrir au piéton une promenade et des accès larges, confortables. Ils doivent de plus permettre les usages évoqués plus haut, afin de nourrir l'interaction entre le lieu et celui qui le pratique.



En usant de la dalle et de l'escalier, on bâtit un projet qui connecte une voie haute à une ville basse.



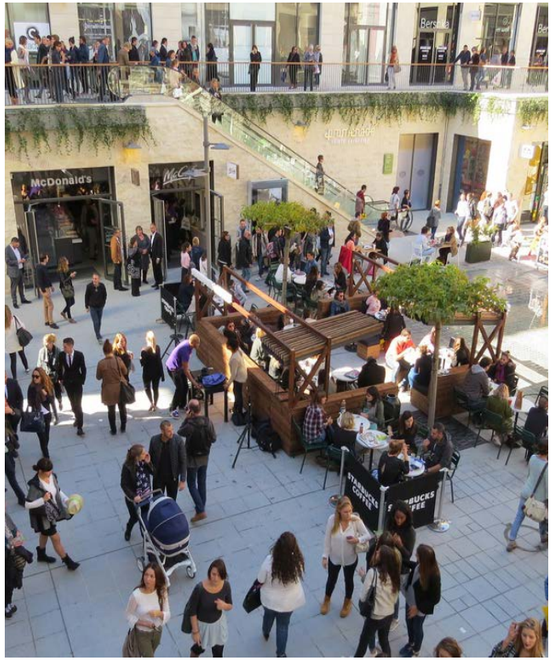
Mais si l'escalier est un lieu de vie, un véritable espace public,
Si le site doit accueillir une promenade, et lier une voie à une ville,
Alors l'escalier peut et doit servir de place publique, créateur d'usage et d'urbanité.

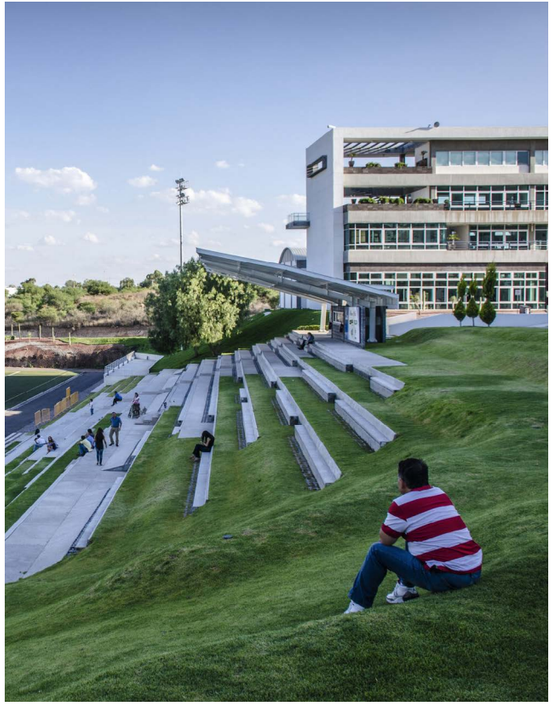
UN QUARTIER, UNE URBANITÉ

Il faut arrêter de penser la ville comme civilité, un « habiter sans heurt », mais comme une urbanité, un « habiter ensemble ».

Comment favoriser l'interaction lorsque les acteurs d'un lieu se situent sur des niveaux différents ?

Il faut faire de l'espace de transition un espace public, un lien actif, viable, et enviable.





Il faut faire en sorte que la rencontre du passant montpelliérain, du voyageur entre deux trains, et du résident en contrebas, soit rendue possible, quel que soit leur parcours, quel que soit leur âge.

THÉÂTRALISER LE PARCOURS

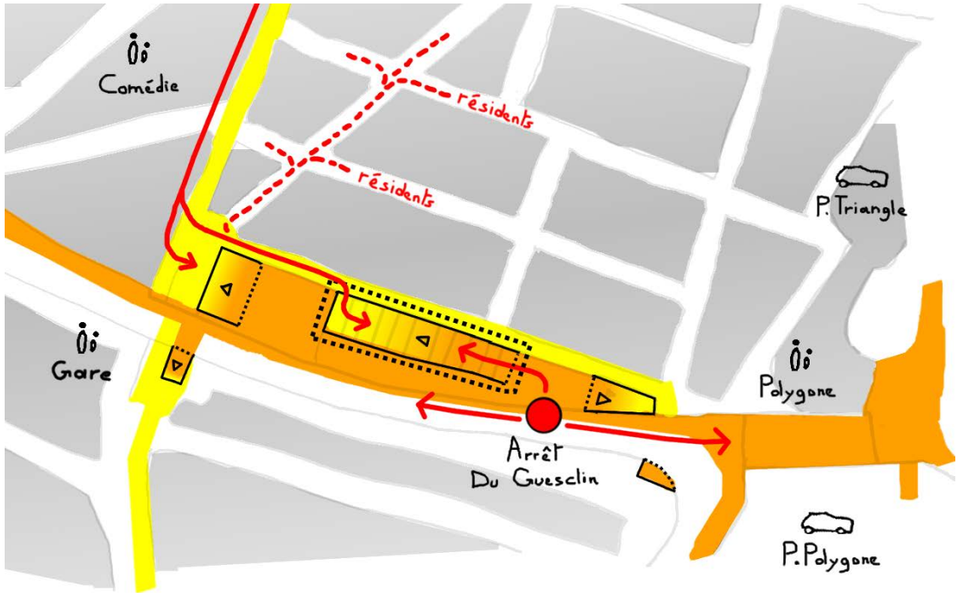
L'édifice formé par les murs soutenant la voie haute, cachant une voie ferrée, doit pouvoir disparaître derrière un autre auquel nous pouvons attacher un rôle structurant à l'échelle du quartier et de la ville.

Un édifice qui ne doit pas être perçu comme une rupture, mais comme un lieu de transition se devant de :

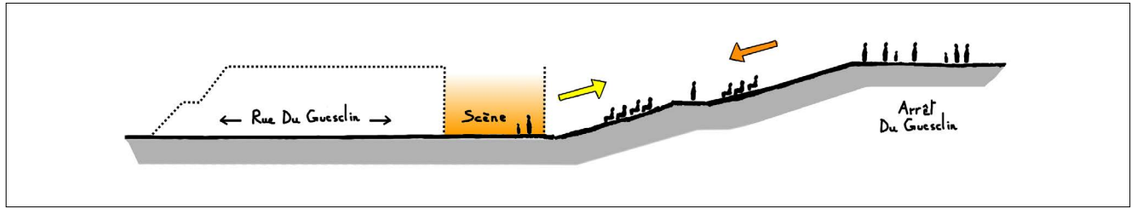
- favoriser les échanges entre les pratiquants des commerces, des transports, et du quartier.
- accueillir des rassemblements populaires, voire denses, et variés.
- mettre en valeur le site et les connexions qu'il opère.
- encourager une mixité sociale et culturelle, si chère à la ville de Montpellier.

UN QUARTIER, UNE URBANITÉ

Les escaliers font office de connexions entre voie haute et ville basse, et desservent les parkings proches, les arrêts de tramway, et les flux principaux des rues environnantes. Un cœur de projet se dessine.

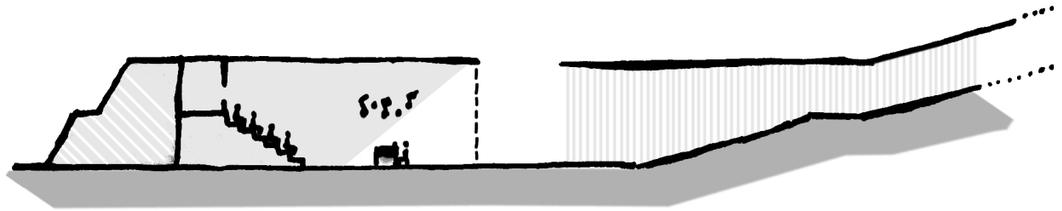


On décale l'arrêt de tramway vers le Polygone, on propose une nouvelle entrée de ville sur une place qui se prolonge en amphithéâtre, capable de connecter la ville basse et la voie haute.

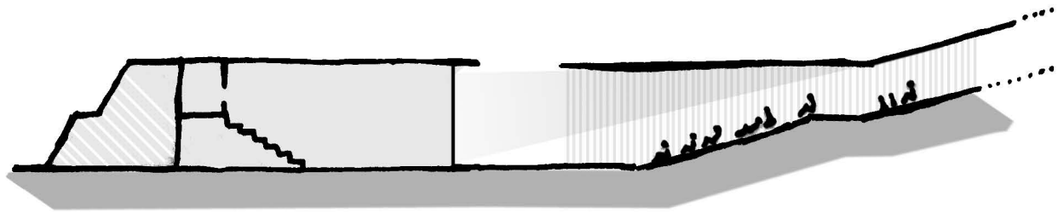


L'AMPHITHÉÂTRE COMME ENTRÉE DE SITE

Cet escalier monumental amène à une place qui servira l'entrée des volumes que contient notre édifice. Une place qui fait office de scène à un amphithéâtre public. Celle-ci ne sera pas adossée à un mur, mais à un second amphithéâtre. Elle devient ainsi un espace partagé, au cœur des attentions.



Un amphithéâtre fait alors face à un autre. On peut alors imaginer une immense variété d'usages.



Tantôt spectacle fermé, tantôt ouvert. De la salle de cinéma à celle de concert, l'escalier devient lieu, un lieu au centre des attentions et des parcours.

LA RENCONTRE PAR LA CULTURE

L'idée de proposer un espace adaptable et culturel, pouvant se transformer en immense salle de cinéma publique et accessible n'est pas innocente. Elle nous vient de l'histoire même de la ville.

En effet, dans le Montpellier d'après-guerre, on traînait sa chaise, dans le quartier des Aubes, jusque sur la place, où étaient projetés en plein air les films de l'époque. Plusieurs décennies plus tard, la métropole perpétuait la tradition du « cinéma sous les étoiles » avec « La métropole fait son cinéma ».

Cette opération publique fut un grand succès intergénérationnel, et s'avère parfaitement approprié à cet espace central, facilement accessible aux voyageurs, aux résidents, et aux passants.

CREER UN PÔLE INTERGÉNÉRATIONNEL

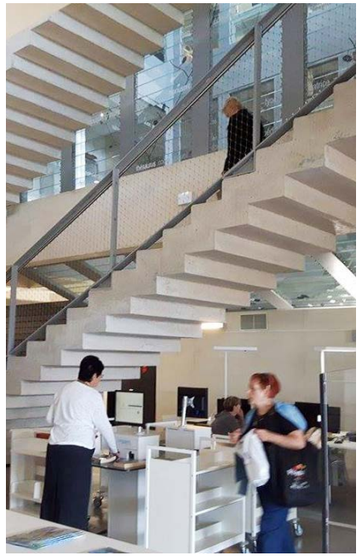
L'urbanisme de dalle a eu pour conséquence d'accentuer les séparations entre les différents niveaux de la ville. Le paradoxe de cette voie, bâtie pour relier les hommes, c'est qu'elle exclue, elle, qui a été pensée pour créer des solidarités. Mais celles-ci ne sont pas pour autant perdues.

Il faut alors les régénérer en faisant appel aux forces vives caractéristiques de la ville de Montpellier :

Sa jeunesse et ses retraités

Une ludothèque et un Espace Pour Tous, qui inciteraient les plus jeunes à partager des activités avec d'autres enfants comme avec les personnes âgées.

Sa population étudiante



Une médiathèque, qui offrirait un accès à la culture proche du centre-ville, et un espace de lecture unique.

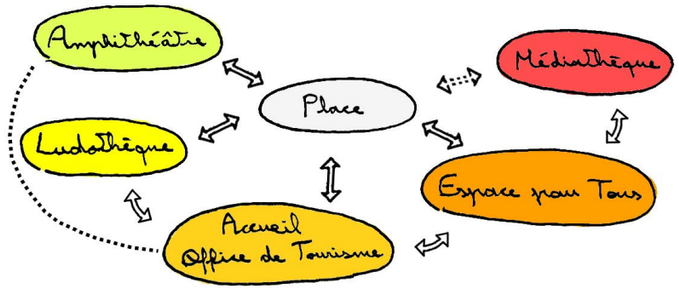
Ses touristes et voyageurs

Un office de tourisme, qui permettrait aux voyageurs dès leur sortie de gare de découvrir la ville de Montpellier depuis cette nouvelle promenade.

PROPOSER UNE NOUVELLE ENTRÉE AU COEUR DE VILLE

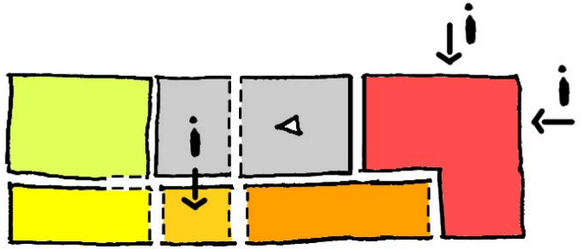
Attribuer à des catégories clés de la population de tels espaces de vie va permettre de démultiplier les interactions entre les pratiquants de la voie haute, de la ville basse, et bientôt du lieu.

Chaque voyageur, artiste, étudiant, résident, ou simple curieux, qui décidera de se rendre sur place dans un objectif précis, sera instantanément invité à découvrir des espaces aux usages proches, complémentaires.



Ces espaces s'organiseront autour d'une place valorisée et servie par un amphithéâtre extérieur et une large ouverture sur la rue Du Guesclin.

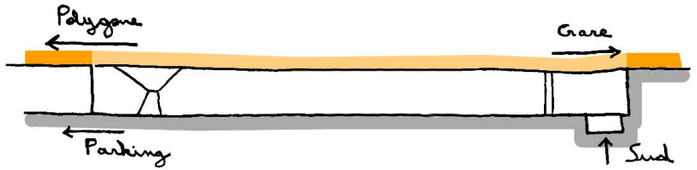
Ces espaces communiqueront entre eux et seront accessibles depuis la promenade et toiture par les escaliers, les ascenseurs, et la rue.



EN BREF

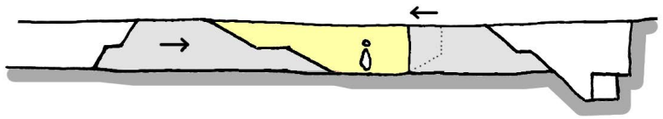
Pour permettre au projet de (re)trouver une urbanité, il est nécessaire de :

- Permettre à une promenade de voir le jour en bâtissant un édifice venant élargir la voie haute.

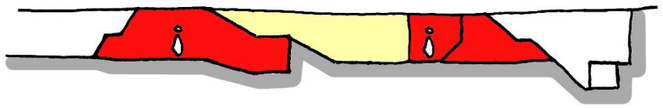


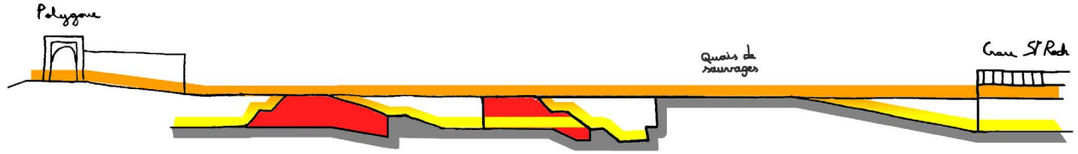
- Permettre à cette voie de se connecter à la ville à travers des accès favorisant l'interaction.

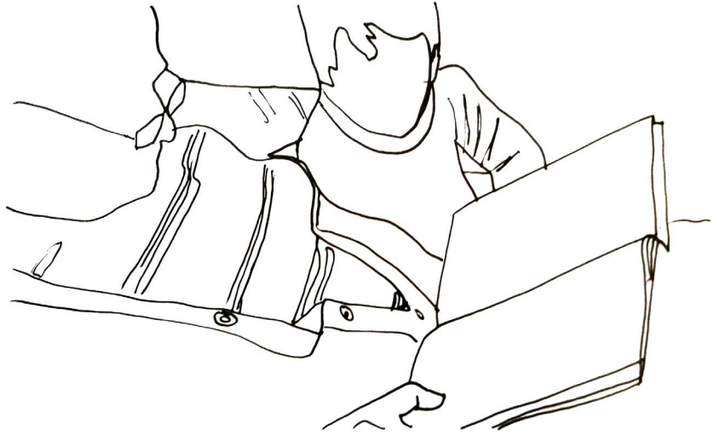
- Utiliser l'escalier comme un lieu de transition ET de rencontre. Lui donner un rôle structurant et social, celui d'amphithéâtre.



- Organiser des espaces culturels et intergénérationnels pour faire vivre un nouveau cœur de rue, de promenade, et de ville ...





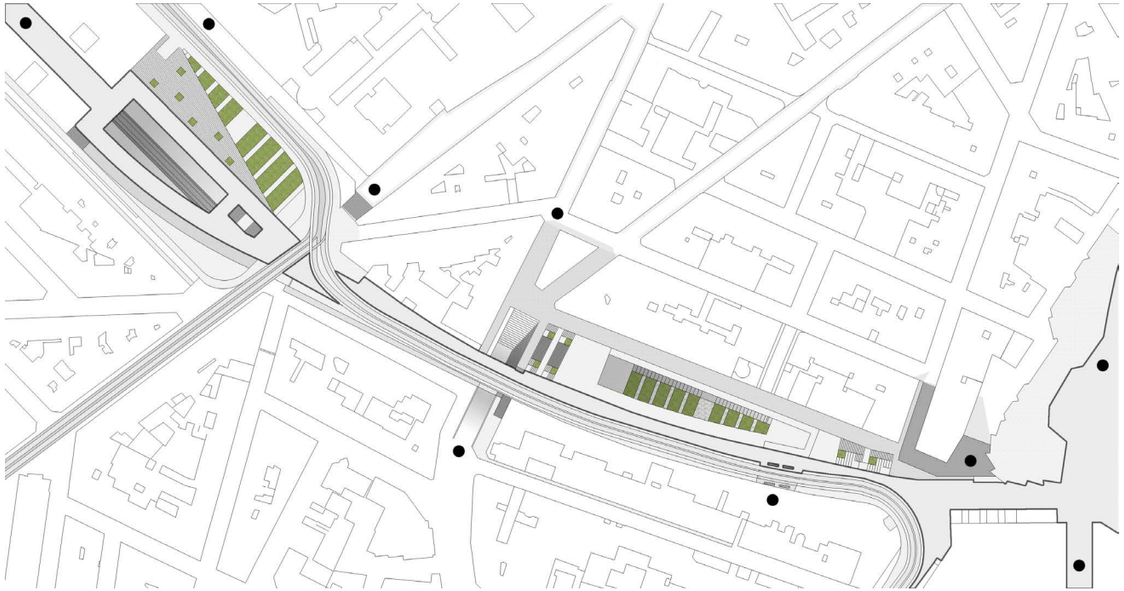


« Nous devons écouter l'enfant que nous avons été un jour, et qui continue d'exister en nous. Cet enfant sait ce que sont les instants magiques. Nous pouvons étouffer ses pleurs, mais nous ne pouvons faire taire sa voix. »

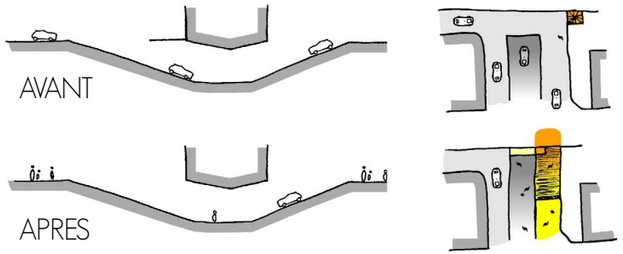
Paulo Coelho.

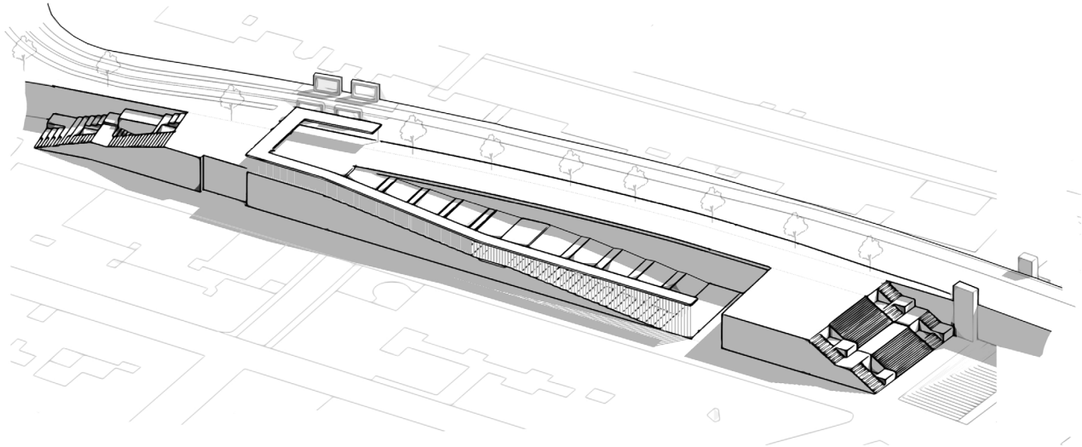
LIER VILLE ET VOLUME

En suivant les analyses et principes énoncés, en développant les outils abordés, on parvient à créer un projet urbain capable de lier efficacement les différents point d'accès au site.

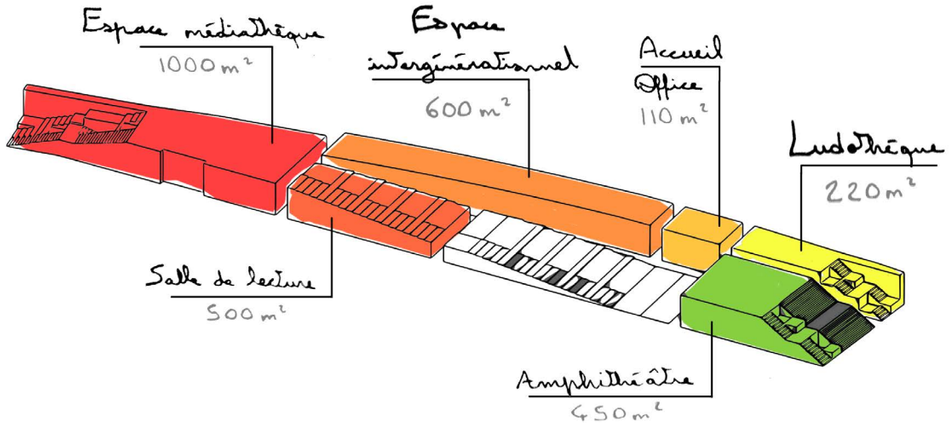


Le projet disposera en partie basse et en partie haute d'une station de vélo afin de valoriser les transports doux auquel il fait la part belle. Dans cette même optique, l'accès à la Rue Du Guesclin depuis Méditéranée, complexe pour le piéton, limitera l'accès du quartier aux résidents afin d'éviter le flux automobile dense actuel.





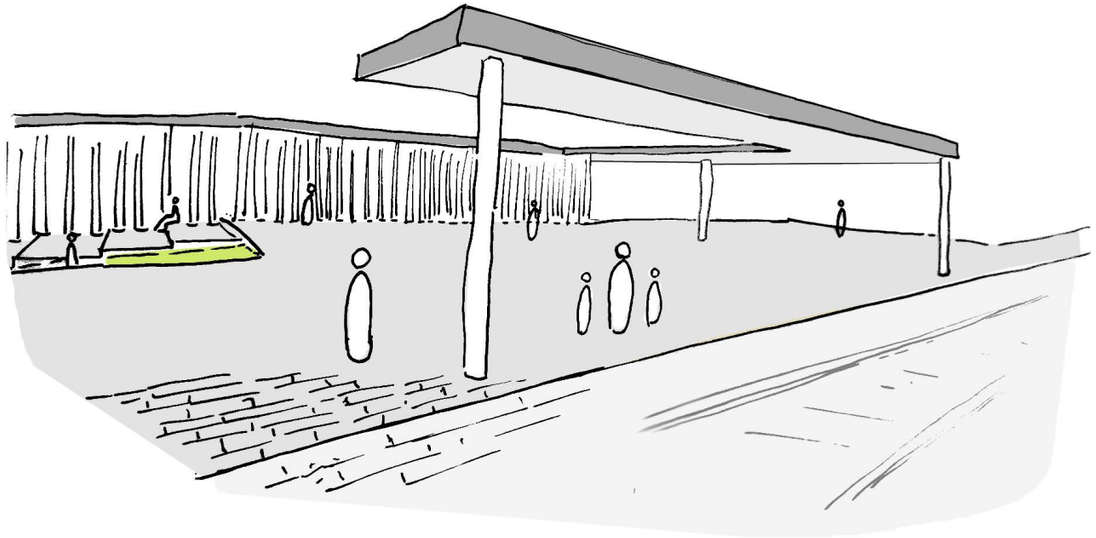
L'édifice bâti afin de lier voie haute et ville basse élargit grandement l'avenue Henri Frenay, qui devient alors une véritable promenade. L'escalier, dense, rassembleur, identifiable, donne son nom au lieu.



Les espaces disposent de surface confortables, à l'échelle du quartier, et de la ville.

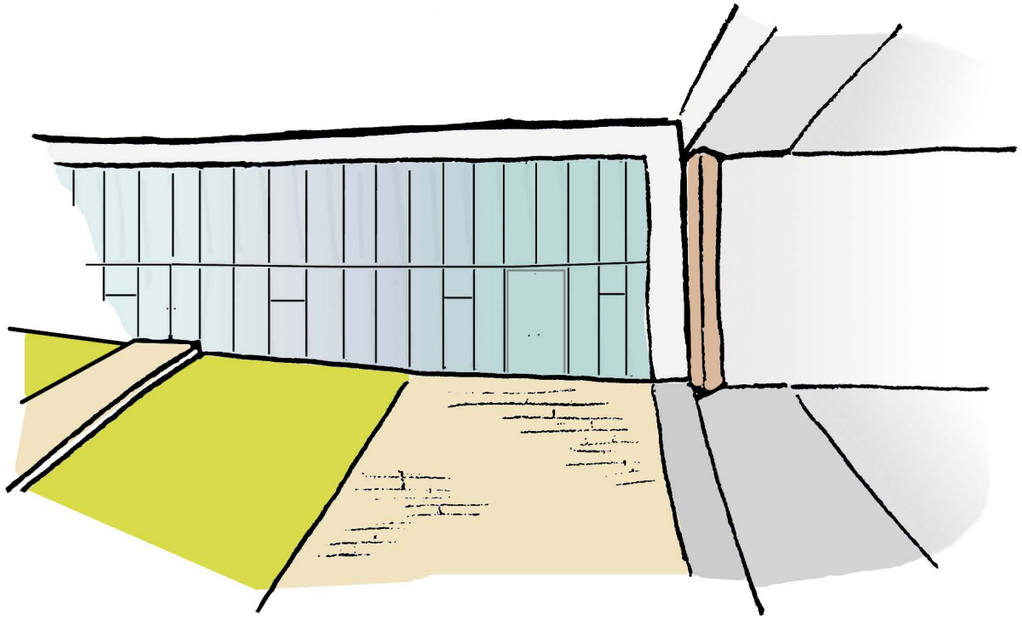
« DU TRAMWAY A LA RUE »

« Je sors du tramway, j'ai rendez-vous chez un ami près d'ici. Je suis en avance.
Il pleut, mais heureusement une couverture m'abrite. Elle semble se diriger vers de larges escaliers que je ne connais pas »



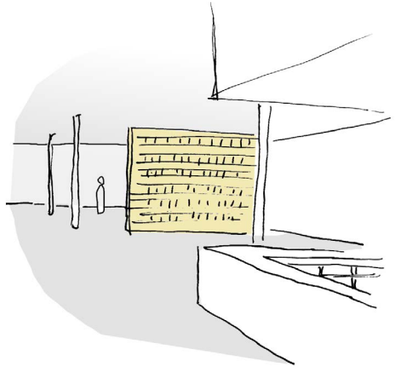
L'ŒIL DU VOYAGEUR

« Un amphithéâtre s'ouvre à moi, et je m'aperçois que les stores ne sont pas fermés, je devine un intérieur qui attise ma curiosité. Un accueil se dessine. En descendant les marches, j'y pénètre »

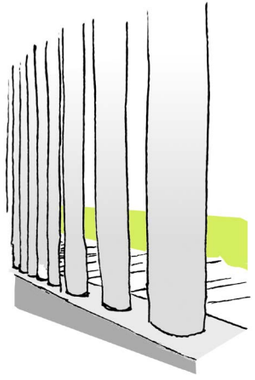


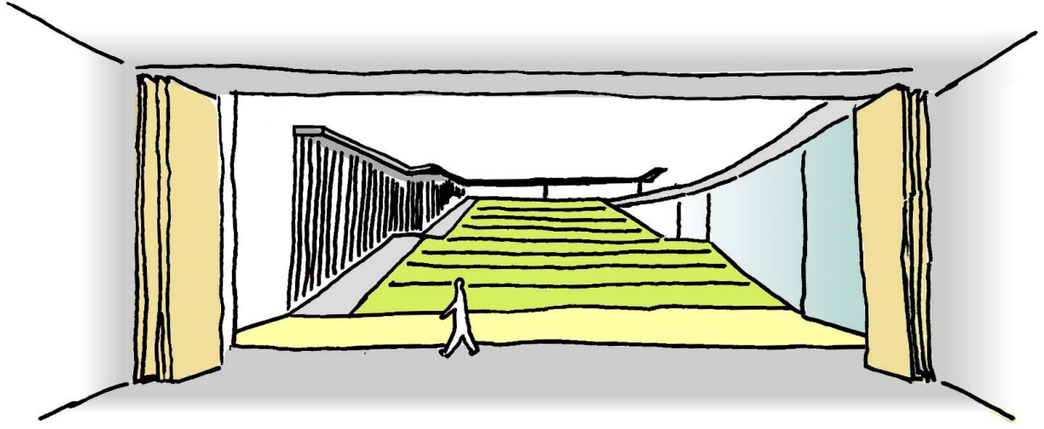
« DU TRAMWAY A LA RUE »

« L'espace est assez large, et la banque d'accueil est entouré d'étagères, annonciatrices du rôle de ce lieu. Je demande si je peux voir l'amphithéâtre intérieur et on me répond aimablement que oui. »



« L'amphithéâtre s'ouvre sur les grands escaliers entourés de verdure que j'ai parcouru. Les poteaux soutenant la couverture qui m'a abrité font office de filtre puisqu'ils m'ont caché un la façade la moins élégante du voisinage. »





L'ŒIL DU VOYAGEUR

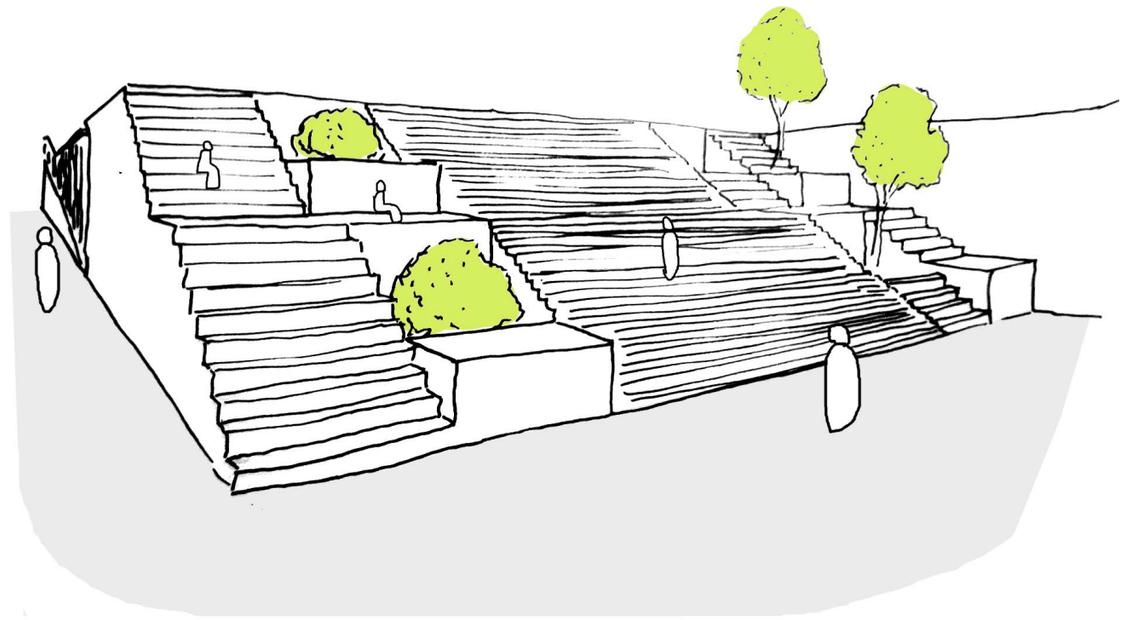
« Les poteaux laissent deviner le jardin depuis la rue. « Ils ne filtrent pas les vues du promeneur sur les façades historiques du quartier, si typiques de Montpellier. » »

« DE PLACE EN PLACE »

« J'ai rendez-vous au pied de l'escalier avec mon grand-père. C'est son premier jour au nouvel Espace pour Tous. Il aimerait que je l'accompagne. Depuis la Comédie, je coupe par la rue de Verdun puis la rue Aristide Olivier. »

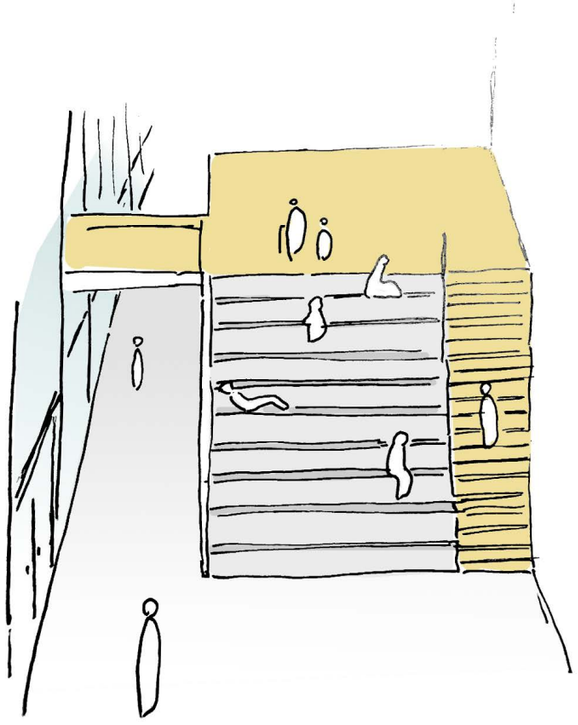
L'ŒIL DU RÉSIDENT

« Tiens ? Elle semble désormais entièrement piétonne. Des pavés apparaissent, et remplacent un asphalte vieillissant. Au bout de la rue, je retrouve cet escalier qui rejoint la voie du tramway. Les gens s'assoient, se reposent. Bon, il est temps de le rejoindre, je m'y essaierai à mon tour plus tard. »



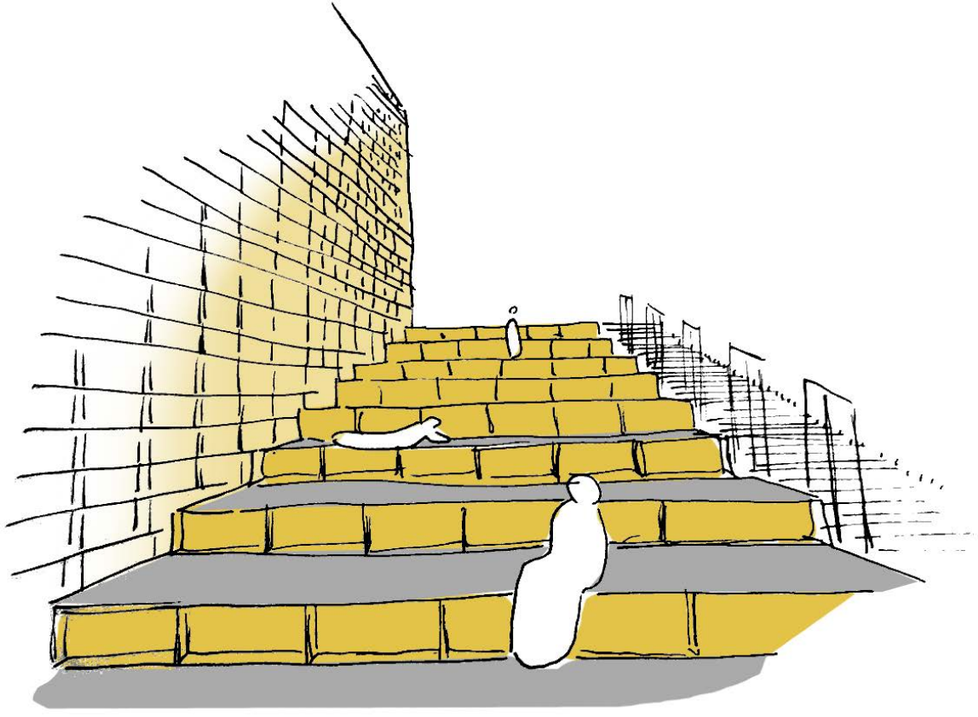
« DE PLACE EN PLACE »

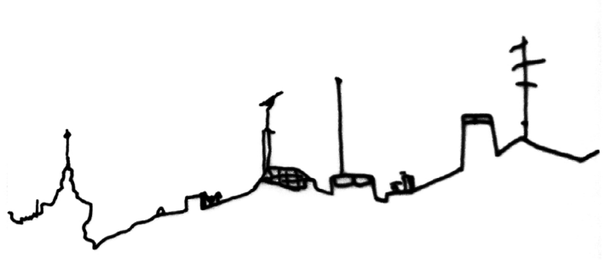
« Des escaliers, encore et toujours des escaliers. Mais il faut leur reconnaître qu'ils sont confortables. Mon petit frère pourrait les voir depuis la vitre mais il est trop occupé à jouer avec ses amis à la ludothèque. Quant à moi, direction la médiathèque, j'ai du travail ! »



L'ŒIL DE L'ÉTUDIANT

« Je présente ma carte pour accéder aux salles de lecture. J'aime à y travailler. Cette lumière douce et zénithale, jamais directe mais suffisamment puissante. Ces murs d'étagères qui ferment des espaces où il fait bon de s'asseoir ou de se coucher pour se laisser aller à la lecture. Moi qui habite l'écusson, me voilà près d'une médiathèque, accessible par le tram', à pied et en vélo qui plus est. »





« Les immeubles bâtis le long des voies de chemin de fer ont mauvaise mine parce qu'ils dorment mal. »

Gilbert Cesbron

ESPACES ET TRANSPORTS

L'ESCALIER

LA NOUVELLE PROMENADE DU GUESCLIN