

## La nouvelle gare de Lorient privilégie le matériau bois



PEM de Lorient Bretagne Sud (mai 2017)

Avec le prolongement de la ligne TGV vers la Bretagne et la métamorphose du quartier de son ancienne gare, la ville de Lorient s'est dotée d'une nouvelle gare dont le bois est le matériau principal. Elle est désormais un lien entre quartiers et offre une accessibilité performante aux transports. Au sud, le bâtiment principal fédère deux espaces mitoyens, l'un dévolu aux services en gare dans sa partie est, l'autre à l'ouest à usage tertiaire. Le bois, matériau privilégié dans la conception a été choisi pour ses qualités environnementales, sa durabilité et l'ambiance chaleureuses qu'il crée. Sa mise en œuvre dans une charpente fine et racée décrit un espace public noble, lisible, accueillant et sécurisant. La gare fait écho à un environnement maritime très présent, notamment pour les voyageurs venant de Paris en train, qui ont une vue préalable sur les chantiers navals depuis le pont surplombant l'estuaire du Scorff avant leur arrivée.



**La halle** Le nouveau bâtiment voyageurs, vaste halle en bois au pied de laquelle accoste le TGV, fait écho à la fluidité des formes navales et des coques de bateaux et reprend la silhouette des thoniers de l'île de Groix. La halle se prolonge d'un auvent soutenu par une pièce maîtresse en trident dont la mise en œuvre a nécessité des interventions audacieuses. Cette pièce de charpente en bois de Douglas lamellé collé de plus de 12 mètres de haut supporte les quatre demi portiques et la toiture de l'entrée principale avec 20

[Visualiser l'article](#)

mètres de porte-à-faux, créant un vaste porche qui devient l'expression même de l'accueil, de l'échange et de l'intermodalité de transport à la gare de Lorient. La toiture cintrée en double courbure – cinquième façade, exposée à la vue depuis les « immeubles phares » de la ZAC Odyssée – accompagne la souplesse de la forme du bâtiment. **Les façades** – La façade sud est constituée de panneaux à ossature bois intégrant l'isolation thermique. L'étanchéité est assurée par un film pare-pluie dont le ton rouge perçu à travers leur claustra protecteur, évoque la palette des couleurs de la reconstruction de Lorient. Ce claustra de BFUP donne au bâtiment toute sa cohérence et sa présence face au parvis. Il devient brise-soleil face aux ouvertures liées aux diverses fonctions de l'immeuble : le hall principal, les commerces de proximité, les bureaux de la gare et les plateaux dévolus à des activités tertiaires. – La façade nord, prolongée en coupe-vent face au porche d'entrée et entièrement vitrée procure une vision panoramique des quais et des trains depuis le hall mais également une vision en profondeur vers le quartier de Kerantrech depuis la gare et le centre-ville. Elle prend le relais de l'auvent linéaire de la gare routière. – La façade est principalement pour fonction de permettre la fermeture de la gare à certains horaires et d'offrir une protection aux intempéries. Un simple paravent de verre, supporté par des mats haubanés a donc été mis en œuvre entre la halle et l'auvent.



**La passerelle** Longue de 60m et large de 7m, constituée de deux tronçons situés à 7m au-dessus des voies, la passerelle – nouvelle liaison piétonne urbaine entre le centre-ville et le quartier Nord de Kerantrech – a le double rôle de franchissement des voies et de desserte des quais. Elle débouche directement dans le hall, participant ainsi au fonctionnement de **La gare** Le principe constructif retenu pour les franchissements en structure bois – des poutres réduites à 40cm complétées par de fins tirants métalliques en triangulation – contribue à la transparence et à la légèreté de la structure. Les parcours sont protégés, les cheminements sont lisibles, et le panorama offert sur l'ensemble de la gare et de la ville, sécurise les voyageurs à la fois vus et spectateurs. **Le parvis** Les parvis nord et sud privilégient les modes doux, piétons et vélos, et accueillent chacun dépose-minute, taxis et parkings vélos. La nouvelle gare routière interurbaine, latérale au hall voyageurs, se développe comme un ruban depuis la gare routière existante cours de Chazelles jusqu'à l'auvent du bâtiment voyageur. Elle sert également de galerie de liaison entre cars, bus et trains.



www.woodsuffer.com

Pays : France

Dynamisme : 0



[Visualiser l'article](#)



Maîtrise d'ouvrage : SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau, Lorient Agglomération Maîtrise d'œuvre : SNCF Gares & Connexions, AREP Architectes : Etienne Tricaud – François Bonnefille – Olivier Boissonnet AREP et SNCF Gares & Connexions Bureau d'études structure et façades : H.D.A. Hugh Dutton et associés – Mitsu Charpente bois et structures métalliques : Mathis et Baudin Châteauneuf Façades : A.C.M.L. Fondations et structures béton : S.R.B. Coût des travaux : Nouveau Bâtiment Voyageurs : 9 750 k€ HT Passerelle Gare routière interurbaine et accès Nord : 12 059 k€ HT Bâtiment tertiaire : 2 390 k€ HT