

# **GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER ODYSSEUM**

## GARE NOUVELLE de MONTPELLIER ODYSSEUM

---

<b>1. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE.....</b>	<b>3</b>
1.1. FICHE SIGNALÉTIQUE .....	3
1.2. ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX .....	4
1.3. UN PROJET S'APPUYANT SUR LA POLITIQUE URBAINE DE L'AGGLOMÉRATION .....	6
1.4. UN PROJET AU CŒUR DE L'ÉCOCITÉ.....	7
1.5. PRÉSENTATION GÉNÉRALE .....	10
<b>2. LES ENJEUX.....</b>	<b>11</b>
2.1. À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE .....	11
2.2. À L'ÉCHELLE NATIONALE .....	11
2.3. À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET DU SITE .....	12
<b>3. LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL.....</b>	<b>13</b>
3.1. LES ORIENTATIONS .....	13
3.2. LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT .....	13
3.3. CONTRAINTES D'AMÉNAGEMENTS IDENTIFIÉES .....	16
<b>4. CONSISTANCE DES OPÉRATIONS .....</b>	<b>19</b>
CARACTÉRISTIQUES DU PEM.....	19
<b>5. ENGAGEMENTS DES PARTIES SUR LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL .....</b>	<b>22</b>
5.1. QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE DE LA GARE DE MONTPELLIER-ODYSSEUM.....	22
5.2. PROGRAMMES IMMOBILIERS .....	23

## 1. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE

---

### 1.1. Fiche signalétique

Gare	MONTPELLIER ODYSSEUM
Région / Département	LANGUEDOC-ROUSSILLON / HERAULT
Commune	MONTPELLIER (- LATTES)
Nature de l'intervention	Création d'une Gare Nouvelle / voyages longue distance à grande vitesse
Flux Voy/an à la Mise en service	1,5 millions de Voyageurs puis 5,2 en 2020, 8 en 2030, 10 en 2050
Maîtrise d'ouvrage	RFF
Date de mise en service	2017

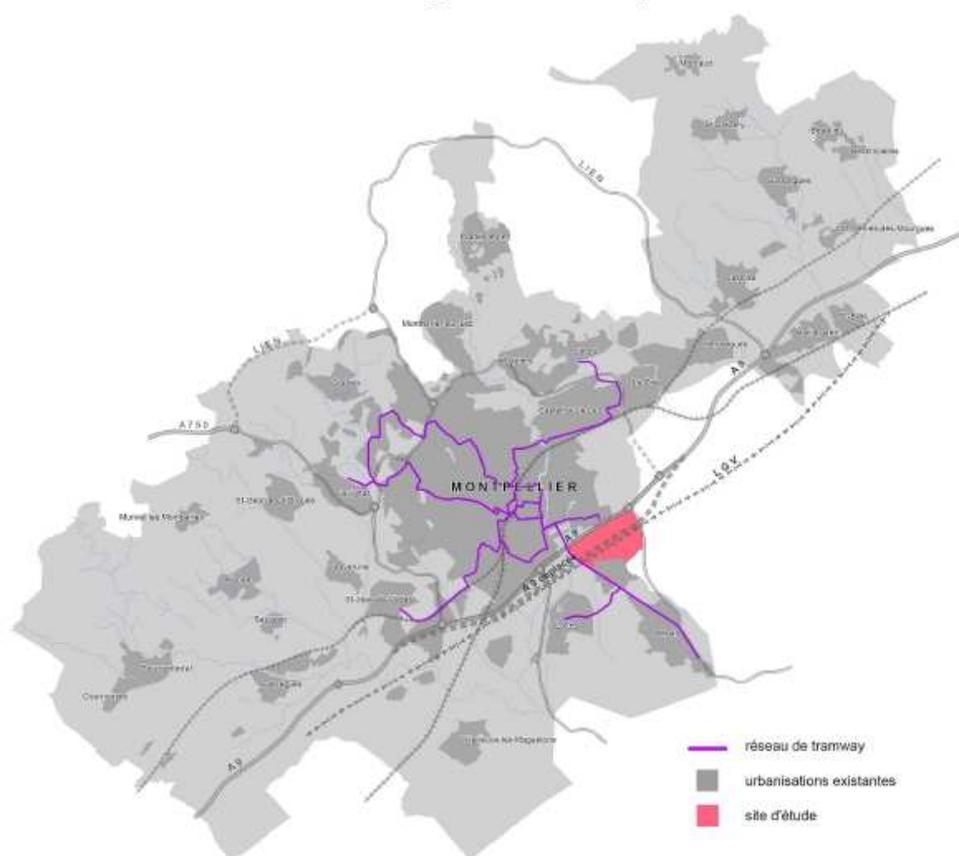
## 1.2. Éléments généraux

Le projet consiste en la réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM) comprenant la gare nouvelle de la ligne nouvelle du Contournement de Nîmes et Montpellier. Cette gare située sur la commune de Montpellier (Hérault) est désignée « Gare de Montpellier Odysseum».

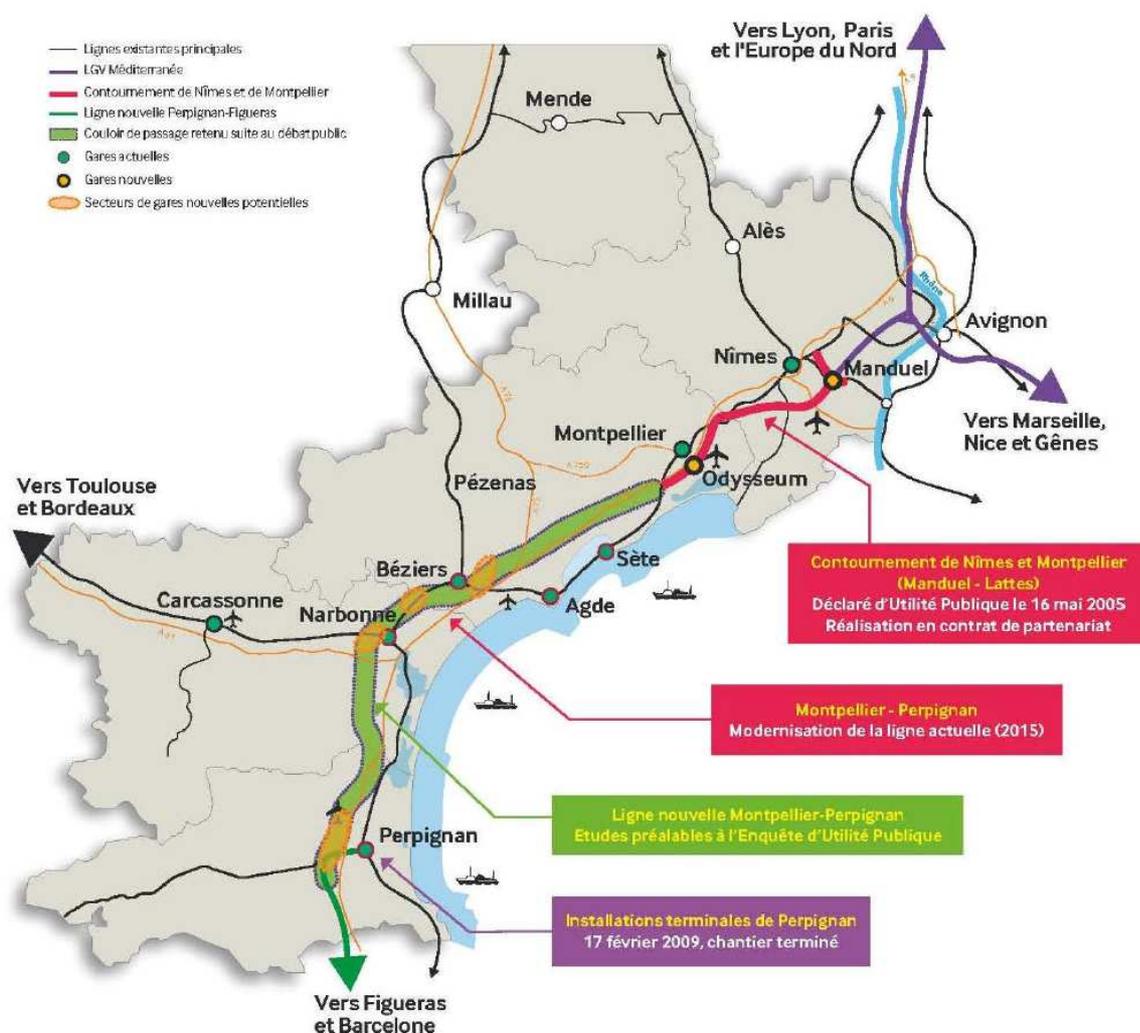
La gare nouvelle de Montpellier Odysseum se situe au sud -est du centre-ville montpelliérain, dans le quartier de Méjanelle-Pont Trinquat en cours d'aménagement et qui accueille déjà un lycée.

A proximité du nouvel Hôtel de Ville et du nouveau quartier Odysseum aménagé au nord de l'autoroute A9, le futur quartier de la gare comprendra des surfaces de bureaux, d'activités commerciales et ludiques et des équipements publics.

- Le site dans l'Agglomération de Montpellier -

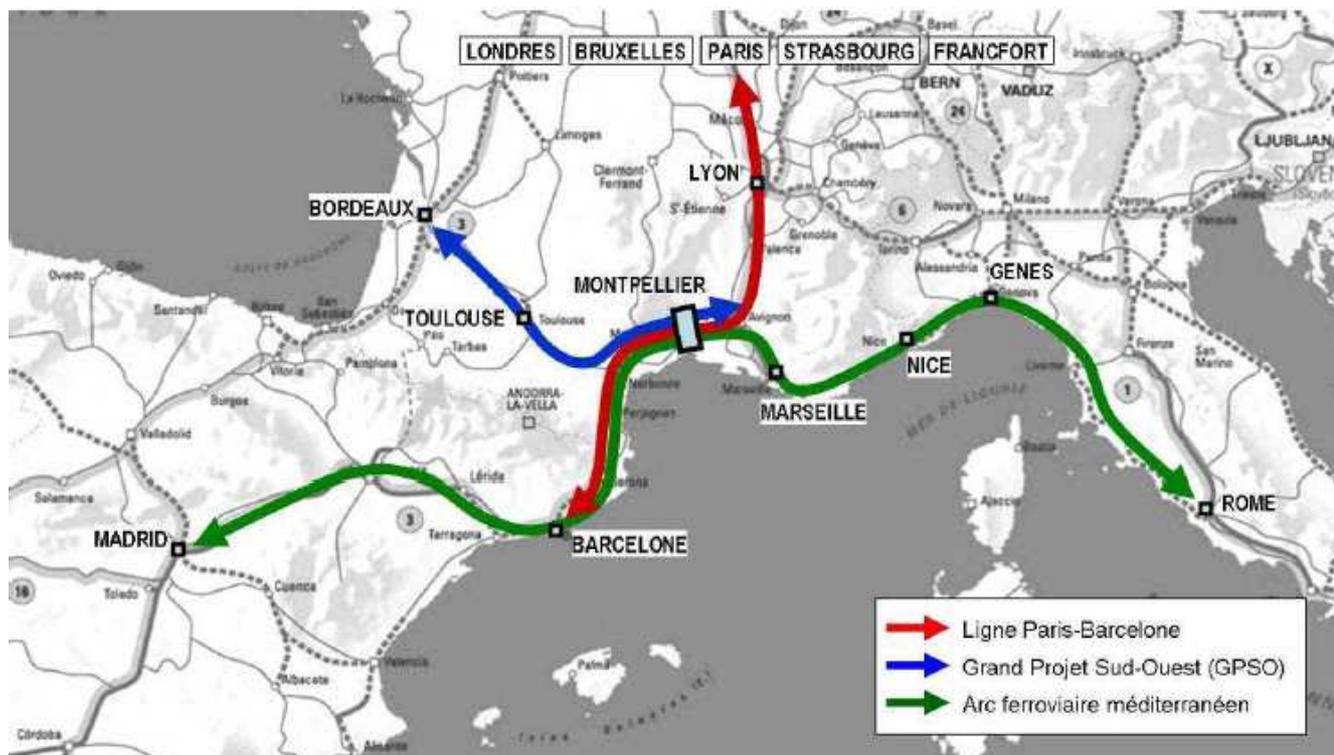


La gare participe au projet de ligne nouvelle mixte à grande vitesse de Contournement de Nîmes Montpellier, projet déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 16 mai 2005.



Les missions futures des trains à grande vitesse Ouest-Est du grand sud (Bordeaux, Toulouse, Marseille, PACA, Italie), complétant les missions existantes et futures Nord - Sud (Londres - Bruxelles- Paris – Francfort– Genève – Lyon - Barcelone - Madrid) généreront un trafic voyageurs, estimé à 1,5 millions de voyageurs par an en 2017 puis en 2020, à 5,2 millions (dès la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel) et au-delà de 6 millions à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

- Montpellier à l'articulation de trois axes ferroviaires stratégiques -



Les installations ferroviaires seront conçues pour organiser ultérieurement la correspondance de la ligne nouvelle avec les lignes TER aménagées, afin d'assurer les correspondances.

### 1.3. Un projet s'appuyant sur la politique urbaine de l'Agglomération

Dès 2006, l'Agglomération de Montpellier a souhaité écrire les bases d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur l'arrivée prochaine de la nouvelle gare, elle-même liée à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse du Contournement Nîmes Montpellier.

Des emprises ont été réservées au PLU de Montpellier et le Plan de Déplacements Urbains 2010 2020 intègre notamment une desserte de la gare nouvelle par deux lignes de tramway (L1 et L3). La ligne 1 sera prolongée dès la mise en service du terminal des voyageurs en 2017.

Le projet d'aménagement du Quartier gare TGV, conformément aux orientations inscrites au SCOT, a pour principaux objectifs de :

- créer un véritable pôle urbain d'échelle métropolitaine combinant activités, habitat, commerce et loisirs ;
- constituer le cœur d'un « hub » de dimension régional formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, étroitement connecté au Port de Sète ;
- réaliser et promouvoir un pôle d'affaires de niveau européen, anticipant l'évolution des besoins des entreprises et de leurs salariés et profitant de la desserte exceptionnelle par le TGV, le tramway et les grandes infrastructures routières ;
- relier le complexe Odysseum à la nouvelle gare TGV et créer les articulations nécessaires entre le nouveau quartier de la gare et les quartiers environnants (notamment ceux de Port Marianne sur Montpellier et ceux de Lattes);
- préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;
- intégrer les infrastructures dans leur environnement futur ;
- adopter une approche ambitieuse en matière de développement durable, en relation avec la démarche EcoCité.

#### 1.4. Un projet au cœur de l'EcoCité

Ainsi, la gare prendra place au cœur du projet global « De Montpellier à la mer » qui a été labellisé en 2010 « EcoCité » dans le cadre de la démarche nationale engagée par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

Ce projet consiste en particulier à étendre la centralité de Montpellier dans le prolongement de l'axe de développement vers la mer initié dès le projet Antigone au début des années 80.

Le territoire de l'EcoCité intègre des projets majeurs développés sur 4 communes (Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes et Pérols) soit 2 500 hectares, le long de l'axe de développement de Montpellier à la Mer :

- Castelnau-le-Lez et Montpellier : Millénaire/Eurêka, Quartier du Pôle Régional de gérontologie,
- Montpellier : axe Pompignane/IBM,
- Montpellier : axe Raymond Dugrand/Port Marianne,
- Montpellier et Lattes : quartier de la gare nouvelle Montpellier-Odysseum,
- Lattes et Pérols : coeur de l'EcoCité, avec la reconquête urbaine de la Route de la Mer.

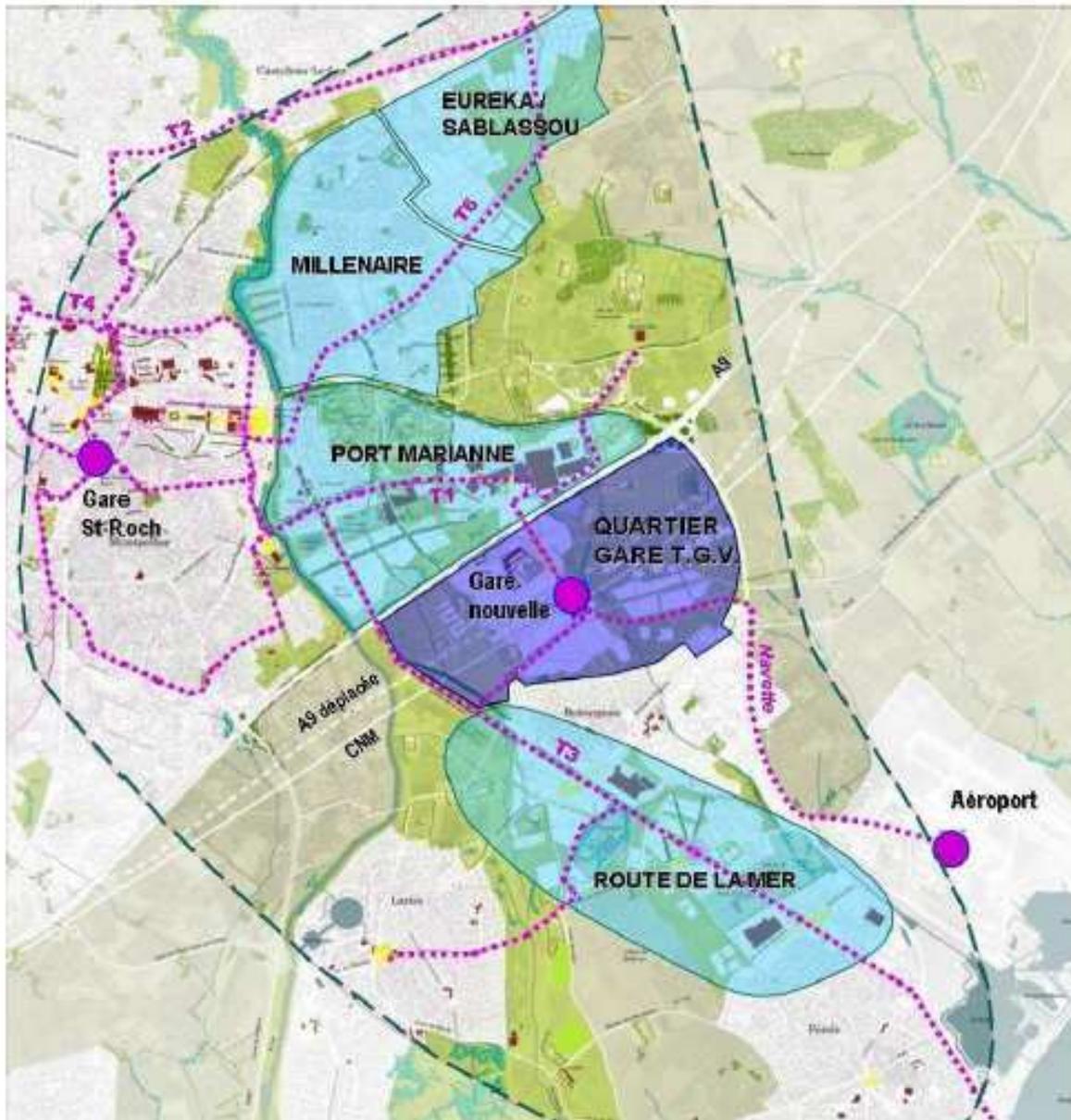
L'EcoCité a été pensée comme un « champ d'innovation urbaine » à travers les cinq principales thématiques affichées :

- La mixité urbaine, notamment à travers la reconquête et la transformation du commerce ;

- Le développement d'une mobilité facilitée et alternative à l'automobile ;
- La mise en place de dispositifs énergétiques performants dans l'optique de création de quartiers à énergie positive ;
- Le maintien et la valorisation de la biodiversité ;
- La gestion intégrée des risques hydrauliques.

De par sa position centrale et son objet, le projet du quartier gare et plus particulièrement la gare nouvelle a vocation à en devenir la figure de proue.

- Le territoire de l'EcoCité montpelliéraine -



- ..... réseau de tramway à terme
- — — — — périmètre de l'EcoCité

## 1.5. Présentation générale

Le **plan de voies** de la gare comprendra deux voies passantes pour les trains sans arrêt, encadrées par quatre voies desservies par quai central, dans une orientation globale Est/Ouest. Ainsi, le plan de voies réunira à terme, 8 voies dont 6 à quai.

L'**accès routier** est prévu par une voirie publique à créer se raccordant au réseau existant autoroutier et urbain, intégrant le plan d'aménagement viarie envisagé par l'agglomération de Montpellier ainsi que le déplacement de l'autoroute A9 (projet A9 bis), celui-ci s'accompagnant d'une étude de requalification du tracé actuel en boulevard urbain.

Plusieurs accès indépendants compléteront la desserte de la gare, fonction de la définition du projet urbain en cours d'étude.

Le circuit des prises en charges et déposes rapides des VP et taxis s'effectuera de part et d'autre du faisceau.

Le **PEM** disposera :

- de parcs de stationnement pour véhicules particuliers de part et d'autre des quais, côté sud et côté nord, accueillant les loueurs VP,
- de dessertes tramway, d'une gare routière pour autocars,
- de parcs deux roues et deux roues motorisées
- de voies dédiées aux taxis.

Le **bâtiment voyageur** (BV) regroupera les espaces de services aux voyageurs (ventes de billets, accueils, information-voyageurs intermodale), les services d'accompagnements au voyage (commerces et services à la personne), les locaux d'exploitation de la gare (équipes commerciales, escales).

L'ensemble de l'équipement sera aménagé en totale accessibilité à toutes les personnes atteintes d'un handicap.

## 2. LES ENJEUX

---

### 2.1. A l'échelle européenne

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que le développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi avec pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier participe pleinement à cette ambition et figure, à ce titre, dans le [projet de loi de programmation] au sein du programme prévisionnel de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020. Maillon essentiel du projet prioritaire n°3 des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T) définis par l'Union européenne, il répondra au besoin de capacité sur la section entre Nîmes et Montpellier tout en apportant un gain de près de 20 minutes pour les TAGV reliant directement Montpellier depuis la LGV Méditerranée. Il participe à la construction progressive de la continuité de la circulation à grande vitesse entre Paris, Nîmes, Montpellier, Perpignan, Barcelone et au-delà.

Le report de trafics de fret hors des centres villes sur la ligne nouvelle contribuera à la mise en œuvre concrète d'une politique durable des transports de personnes et de marchandises sur l'arc languedocien. En libérant de la capacité sur la ligne existante, la nouvelle infrastructure favorisera le report modal et le développement des liaisons régionales de voyageurs ; il servira ainsi les objectifs d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants, prioritaires dans la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

L'article 11 de la loi de programmation prévoit par ailleurs que le programme de 2000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, pourra porter sur une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan dans le prolongement du contournement de Nîmes et Montpellier, permettant la continuité du réseau ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne sur le territoire de la région Languedoc-Roussillon.

### 2.2. A l'échelle nationale

Les enjeux nationaux sont essentiellement liés à la durée des parcours entre les villes et plusieurs grandes métropoles desservies et au nombre de dessertes envisagées.

La gare nouvelle de Montpellier sera desservie dans les temps de parcours suivants depuis :

- le Nord : Paris (3h00), Lille (4h00), Lyon (1h20)
- le Sud : Barcelone (1h30) à terme avec LNMP
- l'Est : Marseille (1h00),

Le plan de voie de la gare permettra d'assurer des correspondances TAGV/TAGV; TAGV/TR et TR/TR.

### 2.3. A l'échelle régionale et du site

Outre le territoire de l'Aire Métropolitaine de Montpellier, la zone d'influence s'étend sur tout le territoire du Département de l'Hérault et de la Région.

A l'échelle régionale, les principaux enjeux sont liés au fort taux d'accroissement de la population et à l'intermodalité TAGV/TER

A l'échelle métropolitaine de Montpellier, ils sont liés

- Au fort accroissement de la population générant un développement urbain et de l'agglomération orienté côté mer Méditerranée décrit par le SCOT.
- A l'accroissement du transport ferroviaire local et interrégional, voire national et européen.
- A la réalisation d'un nouveau quartier porteur d'activités économiques et territoire d'une nouvelle centralité.

La gare nouvelle deviendra une porte d'entrée sur la ville, vitrine de l'aire urbaine.

L'équipement sera signifiant dans le tissu urbain et devra être parfaitement accessible pour tous.

### 3. LES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

---

#### 3.1. Les orientations

Les ambitions s'articulent autour des thèmes suivants:

- ✓ Une gare qui intègre plusieurs programmes de construction et de services en un même site pour constituer un pôle d'échanges optimisant l'inter modalité des transports
- ✓ Un équipement dont l'organisation spatiale permet son évolution dans le temps, en fonction de la demande des clients (Autorités Organisatrices des Transports, Transporteurs, Voyageurs,...),
- ✓ Un équipement moderne, développant des concepts innovants, accueillant les marques des transporteurs, offrant des services de qualité,
- ✓ Une construction bien en rapport avec son site d'accueil offrant une architecture représentative et de qualité,
- ✓ Un équipement facile à exploiter et à entretenir, offrant un bon niveau de sécurité pour les personnes et les biens,
- ✓ Une construction facilement accessible pour tous et respectueuse de son environnement tant en phase chantier qu'en phase exploitation,
- ✓ Des aménagements respectueux du programme et du budget d'investissement initial, réalisables dans les délais impartis

#### 3.2. Les objectifs d'aménagement

Le projet d'aménagement du pôle d'échange doit vérifier:

- ✓ la satisfaction des clients que sont les voyageurs, les transporteurs et les collectivités,
- ✓ l'utilisation optimisée et la valorisation des espaces,
- ✓ l'intégration des coûts d'exploitation dans une démarche de conception en coût global pour faciliter l'usage de l'équipement public, son exploitation et son entretien,
- ✓ l'inscription de l'opération dans une démarche de développement durable à partir des cibles de la haute qualité environnementale, sans recherche obligatoire de label.

### 3.2.1 Un objectif de satisfaction des clients

Le pôle d'échange multimodal (PEM) doit s'offrir aux voyageurs en créant de la valeur lors des déplacements. Cette démarche de recherche de confort doit être perceptible dans chacun des éléments constitutifs de l'accès au train

Le PEM doit permettre l'exercice des missions des transporteurs, notamment en favorisant leur approche clientèle voyageurs.

Le PEM doit traduire par des aménagements adaptés les demandes de services et d'information sur les transports que les collectivités locales auront exprimés.

L'aménagement des parvis, des accès aux modes de transports urbains, de tous les stationnements, de tous les cheminements, mais aussi de la desserte du site du PEM contribuent à l'image et la réussite du projet d'aménagement de gare nouvelle de Montpellier.

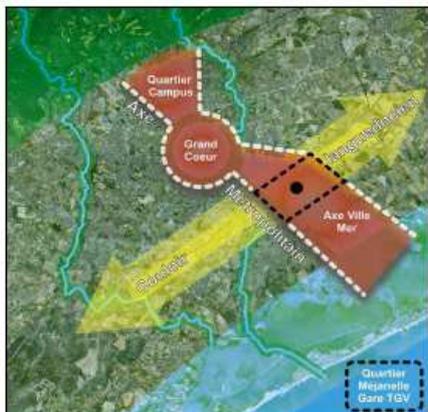
## UN SITE STRATÉGIQUE

Le principal espace urbanisable au sud de Montpellier :

- 300 ha aux portes de la ville.
- 3,7 Km d'est en ouest  
1,7 Km du nord au sud.

Un espace stratégique au croisement des deux lignes de force majeures du territoire :

- Axe urbain métropolitain : Quartier Campus / Grand Cœur / Axe Ville-Mer.
- Couloir languedocien contemporain.



### 3.2.2 Un objectif d'utilisation optimisée et de valorisation des espaces.

La gare de Montpellier TAGV proposera des surfaces bien dimensionnées et bien réparties entre :

- Les circulations desservant les différents modes de transport, y compris ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes, rampes,...
- Les espaces publics "passifs" (exemple : zones d'attente, salles d'attente,...),
- Les espaces de services dédiés au voyage dont l'accueil et la vente de billets par les transporteurs mais aussi les toilettes ou encore les services spécifiques aux voyageurs (ex: PMR),
- Les espaces dédiés aux commerces dont la restauration, la presse,...
- Les espaces dédiés à l'exploitant du pôle d'échanges

### 3.2.3 Un objectif d'exploitation « facile » et économique

La conception de la gare intégrera les coûts d'entretien et d'exploitation dans une démarche de conception en coût global pour satisfaire au mieux:

- Le confort des clients (Voyageurs et Transporteurs) par la maintenance aisée des équipements (éclairage, sonorisation et électromécanique notamment)
- Les besoins des Transporteurs liés à l'exploitation des trains
- Les besoins du gérant du site

### 3.2.4 Un objectif de s'inscrire dans une démarche de Développement Durable

L'obtention d'un label HQE (Haute Qualité Environnementale) pour la construction du PEM ne sera pas nécessairement recherchée. La démarche répond au souci de RFF de s'inscrire dans une démarche de Développement Durable mettant en œuvre les énergies renouvelables et le développement local.

Les enjeux sont majeurs :

- La préservation des ressources naturelles (énergie, eaux, matières),
- La préservation du patrimoine naturel par une parfaite insertion environnementale, le respect de l'écosystème et de la biodiversité,
- Le confort des clients (thermique, acoustique et qualité de l'air intérieur)
- L'aisance des déplacements et des correspondances des clients par tous les modes de transport
- L'accessibilité pour tous (notamment, toute personne atteinte d'un handicap)
- L'intégration du projet et sa qualité architecturale

### 3.3. Contraintes d'aménagements identifiées

#### 3.3.1 Contraintes du milieu naturel

##### 3.3.1.1 Climat (source : étude d'impact)

La zone d'étude, compte tenu de sa situation géographique proche du littoral, est soumise à un climat de type méditerranéen :

- Les précipitations y sont très faibles en été et ont un caractère orageux en automne. La région a subi quelques épisodes exceptionnels. A l'opposé, ce secteur connaît des périodes de forte sécheresse.
- La variation annuelle des températures présente des écarts thermiques limités. Montpellier, plus proche du littoral, bénéficie d'une certaine influence maritime, induisant de plus faibles amplitudes. En juillet, mois le plus chaud de l'année, les températures sont un peu plus élevées à Nîmes qu'à Montpellier. L'hiver est normalement doux dans la région, avec des gelées plus marquées sur Montpellier.
- Montpellier fait partie des villes les plus ensoleillées de France avec des durées cumulées supérieures à 2600 heures de soleil par an.
- La zone d'étude se situe entre deux couloirs parcourus par la Tramontane au Sud-ouest et le Mistral dans la vallée du Rhône. Cette situation d'interface contribue au calme de la zone : les vents ont en majorité une vitesse assez faible (inférieure à 5 m/s). Les coups de vents forts (vitesse supérieure à 8 m/s) sont, à Montpellier, dus en plus grande partie à la Tramontane (45%) et au Marin (33%).

##### 3.3.1.2 Géologie

Le site d'implantation de la future gare de Montpellier est caractérisé par des reliefs majoritairement calcaires avec une alternance de lits marneux,

Le secteur concerné par le projet se trouve dans une zone de sismicité 2 « sismicité faible comme le définit la réglementation sismique selon l'Arrêté du 26 octobre 2011 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique.

##### 3.3.1.3 Le contexte hydrogéologique et hydrologique

L'état initial (2011) du dossier loi sur l'eau du Contournement de Nîmes et Montpellier précise les spécificités hydrogéologique et hydrologiques du site d'implantation de la gare.

La zone d'étude est localisée sur les bassins versants du Lez d'une part et des étangs palavasiens d'autre part, couvert par le SAGE Lez, Mosson, étangs palavasiens. Le réseau hydrographique peu développé sur le secteur étudié présente un cours d'eau le Ru du Neg cat franchissant l'emprise de la gare.

#### 3.3.2 Contraintes du milieu urbain

##### 3.3.2.1 Contraintes paysagères et environnementales (sur sol)

- Maîtriser les interfaces et les paysages

Le site est localisé dans un secteur périurbain couvert par une ZAD dont une partie est prévu à urbaniser dans le cadre futur d'une ZAC. Il est également proche du château de la Mogère classé aux monuments historiques.

Le site situé en prolongement des pistes de l'aéroport de Montpellier est concerné par les règles de construction relatives au cône d'envol et celles résultant du projet d'allongement vers le nord de la piste principale

- L'environnement électromagnétique.

La présence, l'influence et l'encombrement de la ligne nouvelle et électrifiée en 25kV 50Hz. doivent être intégrés dans la définition du projet de la gare nouvelle.

### 3.3.2.2 Contraintes du sous-sol

. Des diagnostics archéologiques réalisés par l'INRAP dans le cadre des projets ferroviaire CNM et autoroutier A9b ( déplacement de l'autoroute A9 ) ont permis de reconnaître un site archéologique qui fera l'objet d'une prescription de fouille .

### 3.3.2.3 Urbanisme réglementaire

## Gare Nouvelle de Montpellier



Le Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier (SCOT) couvre le territoire l'agglomération de Montpellier.

SCOT, PLU et PDU peuvent être consultés auprès des services de la Communauté d'Agglomération de Montpellier

#### 3.3.2.4 Occupation du sol - Foncier

La plus grande partie du terrain d'assiette du projet appartient à la Communauté d'Agglomération et à la ville de Montpellier.

Au-delà des emprises déjà maîtrisées par RFF dans le cadre de la DUP du projet CNM, les emprises nécessaires à la gare nouvelle seront acquises par RFF.

#### 3.3.2.5 Voiries du projet

Le projet ferroviaire du Contournement de Nîmes et Montpellier intercepte différentes voiries dans le secteur de la gare nouvelle, voiries qui feront l'objet d'un rétablissement selon le plan d'aménagement viaire envisagé par l'agglomération de Montpellier. Ce plan d'aménagement prévoit la réalisation de nouvelles voiries qui pourront participer à la desserte de la gare nouvelle.

Le déplacement de l'autoroute A9 a été décidé et est en cours d'étude. Il s'accompagne d'une étude de requalification du tracé actuel dans sa partie urbaine en boulevard urbain.

Les franchissements couplés de l'A9 bis et du CNM, deux infrastructures linéaires majeures, seront traités dans la réflexion urbaine conduite par l'Agglomération montpelliéraine à laquelle participe RFF.

#### 3.3.2.6 Réseaux divers

La gare nouvelle sera reliée aux réseaux existants à proximité et à partir de ceux créés par l'Agglomération de Montpellier dans le cadre du projet de nouveau quartier.

## 4. CONSISTANCE DES OPERATIONS

---

Les typologies d'activités développées au sein du PEM découlent des missions stratégiques assignées au PEM. Ces missions sont ainsi assurées par le biais de services tels que :

### Les Services aux voyageurs au sens large :

- accueil et orientation des voyageurs (et non voyageurs) dans le PEM ;
- attentes des voyageurs et accompagnateurs ;
- information sur l'inter-modalité (desserte, horaires, conditions d'utilisation...) et les services associés, en situation normale et perturbée ;
- assistance, accompagnement aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- services complémentaires envisagés au moyen d'une conciergerie.

### Les Services à la ville (autres utilisateurs) :

Les flux entre les différents modes de transport génèrent une activité « multimodale » qui permet l'implantation de programmes qualitatifs. Afin de créer de la valeur lors des déplacements des voyageurs, accompagnants, passants, habitants du quartier, (...), des services et concepts innovants seront proposés aux utilisateurs du PEM.

### Les Services aux entreprises ferroviaires:

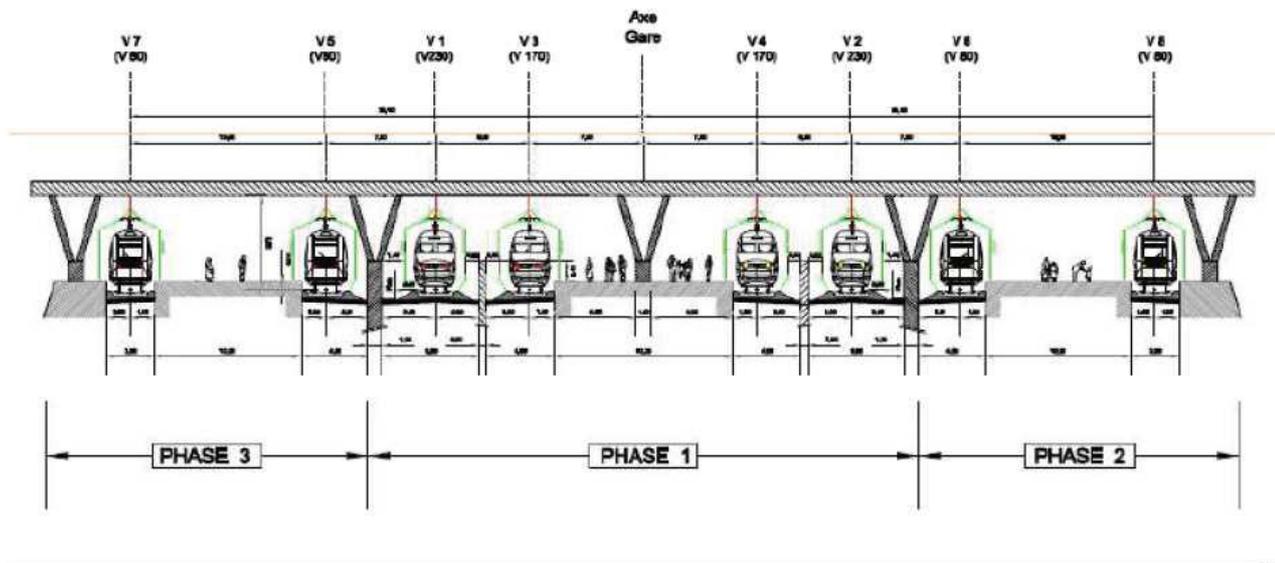
- attribution de surfaces de vente et d'exploitation ;
- prestations liées aux contrôles des billets et/ou titres spécifiques ;
- services à la préparation technique et commerciale des trains : avitaillement des trains (service de restauration), pré-conditionnement et/ou mises en eau des rames à quai ;
- information commerciale, événementiel des transporteurs...

## Caractéristiques du PEM

Le pôle d'échanges multimodal est constitué de plusieurs opérations :

- **La plateforme des voies ferroviaires (8 voies dont 6 à quai au droit de la gare Montpellier-Odyseum) :**
  - Deux voies passantes,
  - Deux voies à quai central de 400 m, réalisées à l'horizon 2017
  - Deux voies à quai central de 400 m, réalisées au nord à l'horizon 2020

- La réalisation supplémentaire de deux voies à quai central de 400 m, réalisées au sud, sera liée à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. A cette échéance, 8 voies dont 6 avec quai constitueront le plan de voies.



Profil en travers et phasage du projet

- **La dalle de franchissement des voies** réalisée sur la totalité de la largeur du plateau des 8 voies est destinée à recevoir :
  - Le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 10 000 m<sup>2</sup> incluant des espaces pour services et commerces liés à la gare et incluant les équipements électromécaniques et fixes d'accès aux quais ferroviaires,
  - Les parvis supérieurs d'accès au terminal
  - La desserte tramway venant du centre-ville,
  - Les interfaces des opérations tertiaires qui seront construites ultérieurement,
  - Les accès des services de secours,
  - Les liaisons de l'inter modalité et cheminements pour encaisser les dénivelés.
- **Les ouvrages d'accès au pôle d'échanges multimodal, constituant l'intermodalité**  
 Les fonctionnalités permises depuis les accès nord et sud, réparties à la fois au nord et au sud des voies sont :
  - la desserte éco-mobile (tramway), les accès piétons et vélos,
  - la desserte taxis,
  - la dépose-minute VL,
  - la desserte des parcs de stationnement VL (longue et courte durée), accueillant les loueurs, l'auto-partage,....
  - la desserte des bus urbains et interurbains

- **Les ouvrages de stationnement provisoire pour VL** de 1600 places réparties nécessairement de part et d'autre des voies ferrées :
  - 1200 places (stationnement de longue durée) au nord des voies CNM,
  - 400 places au sud (stationnement de courte durée), pour le fonctionnement de la dépose minute.
- **D'autres opérations :**
  - ✓ Le parc de stationnement de 2000 places dont la construction pourrait faire l'objet d'un montage d'opération spécifique, et qui sera conçu et géré de manière à optimiser le foisonnement avec les stationnements des programmes immobilier du futur quartier.
  - ✓ Les ouvrages d'aménagements complémentaires réalisés dans l'emprise sous maîtrise d'ouvrage de tiers dont les valorisations immobilières éventuelles.
  - ✓ Les aménagements ou renforcements des voiries d'accès à l'opération et de contournement viaire du pôle d'échanges multimodal hors l'emprise.
  - ✓ L'amenée des réseaux secondaires en bordure d'emprise, justifiant une participation foncière pour les surfaces affectées aux équipements publics de la gare.
  - ✓ Les équipements spécifiques au tramway (dalle support du tramway et renforcement dalle parking, station, voies et bande de roulement, équipements techniques du réseau tramway,...).
  - ✓ Les descentes de charges et réservations liées au développement des projets immobilier du quartier
  - ✓ Les ouvrages d'interface avec le projet A9bis sous MOA du concessionnaire autoroutier (franchissement de l'A9b, couverture éventuelle de l'A9b avec son étanchéité et sa protection,...).

Le PEM est dimensionné à partir des hypothèses de flux générés, à la fois par :

- l'offre globale de transports (TAGV, TR, tramway, bus, modes actifs, véhicules de location...),
- l'attractivité du pôle d'échanges multimodal.

Deux horizons de dimensionnement ont été pris en compte :

- **2020**, par l'offre liée à la mise en service complète du CNM avec 2 gares nouvelles, soit un flux global d'environ 5,2 millions de voyageurs/an pour les seuls TAGV.
- **2050**, pour prendre en compte l'évolution du trafic « voyageurs » projetée à 30 ans. A cette échéance, le flux global est évalué entre 8 et 10 millions de voyageurs/an pour les seuls TAGV.

## 5. ENGAGEMENTS DES PARTIES SUR LE POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

---

### 5.1. Qualité urbaine et architecturale de la gare de Montpellier-Odyseum

Le projet de gare nouvelle de Montpellier-Odyseum implique des prestations architecturales et de traitement des espaces publics de qualité.

Cette gare nouvelle se situera sur l'axe de développement urbain majeur de l'agglomération montpelliéraine et de son futur quartier destiné à constituer le cœur économique de la future métropole régionale. Le projet urbain global dans lequel la gare joue un rôle majeur a été retenu dans le cadre de la démarche EcoCité par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME, pour promouvoir les actions innovantes, démonstratives et exemplaires en matière de développement durable. Dans ce cadre, la conception et la réalisation de la gare nouvelle et du PEM concrétiseront le concept de PEM durable du 21<sup>ème</sup> siècle intimement inscrit dans le futur quartier urbain.

L'Etat et RFF prennent l'engagement d'associer les Collectivités territoriales dans la définition des choix d'insertion urbaine, d'aménagements et du traitement architectural du Projet.

L'Etat et RFF s'engagent à intégrer dans les cahiers des charges du PEM les prescriptions urbaines issues du dialogue compétitif mené par la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour la définition du projet urbain du quartier, sous réserve de leur compatibilité avec le programme et l'économie du PEM.

RFF associera les Collectivités territoriales d'une part, à l'élaboration des aspects fonctionnels (notamment relatifs à l'inter-modalité et aux interfaces urbaines), techniques et architecturaux du cahier des charges de la consultation et d'autre part, à la procédure conduisant au choix du titulaire du Contrat de partenariat de la gare.

La délimitation des volumes affectés au PEM sera établie en concertation avec la Communauté d'Agglomération de Montpellier et son aménageur afin d'optimiser les capacités constructives de programmes immobiliers urbains et d'espaces publics au plus près du terminal voyageurs, voire en contiguïté et sur la dalle ou le bâtiment voyageurs lui-même.

Une coordination sera mise en place entre les différents projets afin de minimiser les nuisances sur l'environnement direct du site et notamment les espaces naturels à proximité de la Mogère en phase de travaux et mutualiser, autant que possible, les installations et accès de chantier.

Pour le thème particulièrement sensible du paysage acoustique urbain, l'Etat, RFF et l'Agglomération de Montpellier conviennent de conduire une étude conjointe pour la modélisation des nuisances sonores cumulées affectant le futur quartier de la gare en considération de ses conséquences sonores apportées par les infrastructures ferroviaires (CNM et tramway) et routières (A9b et autres voiries urbaines) dans différentes hypothèses schématiques de configuration du quartiers, logements, bureaux, espaces et équipements publics...

## 5.2. Programmes immobiliers

Le pôle d'échanges multimodal prévoit, sur le domaine ferroviaire, l'aménagement éventuel de programmes immobiliers.

La programmation urbaine proposera des aménagements compatibles avec la gare en concertation avec les services compétents des Collectivités territoriales, notamment les services de l'aménagement. La réalisation du PEM et des programmes immobiliers pourra conduire à une division volumétrique établie avec l'Agglomération de Montpellier ou son aménageur comprenant des volumes spécifiques au PEM devant être affectés en pleine propriété à RFF.