Fin 2013,
le Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch

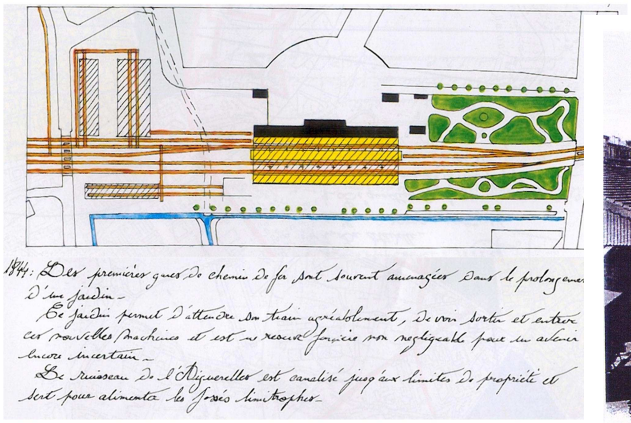
Fin 2013, au cœur des services ferroviaires régionaux de voyageurs et du Quartier Nouveau Saint-Roch de Montpellier, les habitants du Languedoc-Roussillon bénéficieront d'un véritable **Pôle d'Echange Multimodal**.

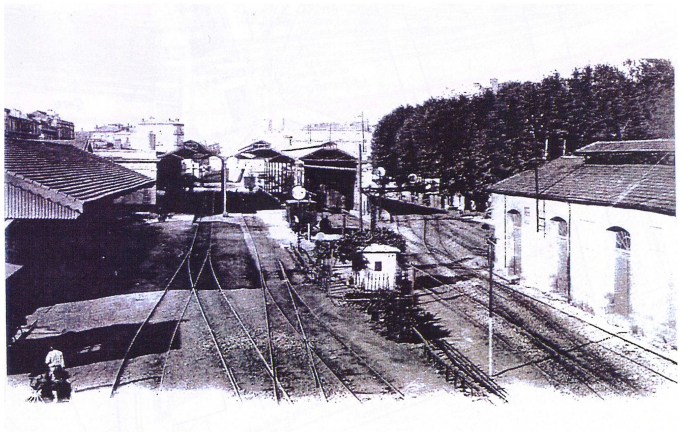
Son accessibilité aux différents modes de déplacement sera optimisée et totalement revisitée. Les circulations dans la gare seront facilitées et sécurisées, les échanges entre le monde ferroviaire et les autres modes de transport, notamment le tramway, seront plus lisibles et un nouveau parking de 2000 places laissant une large place aux modes doux permettra d'y accéder sans contraintes.

Pour accompagner le développement des dessertes ferroviaires et la croissance du trafic TER, **la gare devient un pôle d'activités et de services.** Ainsi l'on y trouvera bientôt des espaces d'accueil et d'attente confortables, des services adaptés à toute heure de la journée, des commerces de proximité pour le quartier, des locaux pour répondre aux nouveaux besoins de la gare.

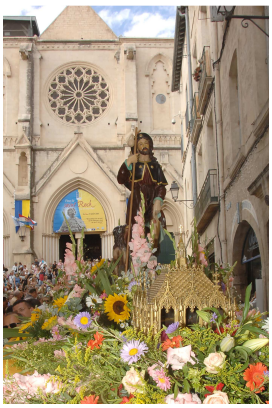
Ce Pôle d'Echange Multimodal fait partie intégrante du renouveau urbain du Quartier Nouveau Saint-Roch avec une liaison permettant un accès depuis tous les axes (est/ouest et nord/sud).

Son écriture architecturale puise son inspiration dans le patrimoine local et s'inscrit dans un traitement paysager renouant avec sa qualité originelle de « gare-jardin »





« 1884 : les premières gares de chemin de fer sont souvent aménagées dans le prolongement d'un jardin. Ce jardin permet d'attendre son train agréablement, de voir entrer et sortir ces nouvelles machines et constitue une réserve foncière non négligeable pour un avenir encore incertain. Le ruisseau de L'Aiguerelle est canalisé jusqu'aux limites de propriété et sert pour alimenter les fossés limitrophes»



Saint-Roch à Montpellier

A l'origine, une gare dans un jardin.

Demain, un jardin dans la gare : la lumière est traversante et l'ambiance méditerranéenne

Le Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch,

L'historique du projet.

La mise en service de la ligne TGV Méditerranée en juin 2001 conjuguée au fort développement de l'Agglomération de Montpellier ont accéléré les études et démarches des partenaires(*) pour parvenir à un projet de Pôle d'Echange Multimodal parfaitement intégré dans la rénovation urbaine du quartier de la gare :

- **Juillet 2002** : signature d'un protocole d'intentions générales.
- **Fin 2004** : signature d'une convention d'études d'avant projet du pôle d'échange.
- **Courant 2007** : réalisation d'études complémentaires d'insertion et de transparence urbaines en cohérence avec le projet de requalification urbaine du quartier de gare « ZAC Nouveau Saint-Roch » conduit par la Ville.
- **Début 2009** : Etudes de programmation détaillée du pôle d'échange permettant de définir de façon concertée les ambitions et les priorités du projet.

Les éléments fournis par cette dernière étude de programmation ont permis à Gares et Connexions / SNCF de réaliser les études de définition par étapes successives de validation technique, en mai et juin 2009.

Il est ressorti de ces études que le PEM Saint-Roch devait être à même de remplir les fonctions essentielles suivantes :

- constituer le pivot des services ferroviaires régionaux à l'échelle de l'aire montpelliéraine
- structurer, améliorer et mettre en synergie l'ensemble des modes de transports
- constituer un pôle d'activité et de service
- être un équipement public structurant intégré dans le projet de ZAC Nouveau St Roch dont la création a été approuvée le 24 juillet 2008.

(*) les partenaires du projet de Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch :

Les partenaires ont validé au cours du comité de pilotage du 23 juillet 2009 le dossier technique et financier ainsi que le calendrier prévisionnel de réalisation présentés par Gares et Connexions / SNCF et ont affirmé à cette occasion leur volonté de formaliser leur accord pour définir sur ces bases les conditions de réalisation du projet.

A cette occasion, il a été proposé à l'unanimité des présents que Réseau Ferré de France soit associé à cet accord.

Parallèlement Gares et Connexions, nouvelle branche de la SNCF en charge de la gestion et du développement des gares affirme à vitesse accélérée la **dimension intermodale et urbaine des gares en coopération avec l'ensemble des acteurs concernés** et la nécessité de les adapter à la très forte croissance du trafic.

Cette adaptation sera l'occasion de transformer les gares pour en faire des quartiers de ville à part entière où un équilibre est assuré entre espaces publics et services au public et aux voyageurs dans une conception d'ensemble harmonieuse et tout ceci dans un souci de promouvoir un développement économique et social durable.

Le contexte du projet de développement de la gare de Montpellier Saint-Roch.

La gare de Montpellier Saint-Roch desservie par le réseau de lignes à grande vitesse depuis 2001, située au cœur du réseau de tramway en pleine expansion développé par Montpellier Agglomération et bénéficiant d'une desserte ferroviaire régionale et longue distance de plus en plus dense, **n'est plus dimensionnée** pour accueillir dans des conditions satisfaisantes la clientèle ferroviaire toujours plus nombreuse des Services Régionaux de Voyageurs et des Grandes Lignes.

Par ailleurs, **la reconquête de l'important foncier ferroviaire disponible constitue un potentiel de renouvellement urbain unique** permettant, au-delà de la construction d'un nouveau quartier de centre ville, de conforter le positionnement de la gare comme nœud d'échanges privilégié entre les différents modes de transport.

► Différents projets de développement de transports à l'étude ou programmés ont eu une incidence sur le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) Saint-Roch :

Dans la prochaine décennie et dans un contexte général de développement ferroviaire, la place essentielle de la gare Montpellier Saint-Roch sera confortée par la création du Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch, porte régionale et point de convergence des transports collectifs urbains (tramway, bus ;..), interurbains, ferroviaires régionaux et nationaux (Services Régionaux de Voyageurs, Grandes Lignes,…)

- Le développement ferroviaire en Languedoc-Roussillon (cadencement programmé fin 2011, origine/terminus Lunel–Sète fin 2013, …) avec un objectif de la Région Languedoc-Roussillon de densifier l'offre Services Régionaux de Voyageurs à trois Services Régionaux de Voyageurs en heure de pointe dans l'aire urbaine de Montpellier,

- l'extension programmée du réseau de transports collectifs de Montpellier Agglomération : deux lignes de tramway déjà en service, complétées à l'horizon 2012 par la ligne 3 en cours de construction et dans un second temps par la desserte de proximité de la ligne 4, lignes qui une fois construites placeront la gare de Montpellier Saint-Roch au centre d'un réseau desservant en étoile la grande agglomération de Montpellier,

- la réorganisation de la desserte intermodale de la gare intégrant les cars (Services Départementaux et Régionaux de Voyageurs) et les taxis en cohérence avec le Plan des Déplacements Urbains (PDU) de l'Agglomération de Montpellier et les projets de développements de transports en commun à l'échelle du Département et de la Région,

- la mise en service du Contournement mixte (voyageurs et fret) à grande vitesse de Nîmes et de Montpellier (CNM) à l'horizon 2015 qui permettra de libérer des sillons sur l'artère littorale et de densifier la desserte Services Régionaux de Voyageurs dans l'aire urbaine de Montpellier,

- la construction de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) à l'horizon 2020 qui concrétisera définitivement le raccordement de la Région Languedoc-Roussillon au réseau européen de la grande vitesse et du fret international.

Les projections de fréquentation de la gare de Montpellier Saint-Roch réalisées sur la base des perspectives démographiques et des différents projets de développement de l'offre ferroviaire et de transports en commun tendent à montrer que **la construction d'une gare nouvelle dans l'aire urbaine de Montpellier** en complément du pôle d'échange Saint-Roch restera nécessaire au plus tard à l'échéance de la construction de la LNMP (2020).
L'intérêt et l'échéance de cette gare nouvelle sont également ressortis du débat public relatif à la LNMP qui s'est déroulé au printemps 2009.
Les modalités de réalisation de ce projet de gare sont en cours d'analyse dans le cadre des études du Contournement de Nîmes et Montpellier et de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

► La ZAC Nouveau Saint-Roch, un vaste projet de requalification urbaine du quartier de la gare

Certains éléments de cette ZAC font partie intégrante du projet en termes d'intermodalité des transports et d'intégration urbaine :

Les principaux objectifs de l'aménagement de la ZAC Nouveau Saint Roch par la ville de Montpellier sont les suivants :

- valoriser un site délaissé en centre ville en réalisant, dans les principes du développement durable, un quartier mixte à vocation dominante d'habitat collectif de qualité (de 1300 à 1500 logements), comportant également bureaux et commerces (30000 à 50000 m² de SHON), en reconfigurant son accessibilité,

- accueillir des équipements publics et privés,

- construire un parking souterrain de 2000 places permettant de couvrir l'ensemble des besoins de stationnement du secteur et notamment ceux générés par le pôle d'échange multimodal et la construction du Quartier Nouveau Saint-Roch.

La ville de Montpellier a concédé à la SERM, Société d'Aménagement de la Région Montpelliéraine, l'aménagement de la ZAC Nouveau Saint-Roch par délibération du Conseil municipal le 4 mai 2009.

Les différents périmètres du projet de PEM Saint–Roch et de ses interfaces

■ Le périmètre fonctionnel

Schéma du périmètre fonctionnel : Niveau N-1 du parking et liaison parking/gare

Le PEM dont le projet de niveau esquisse a été validé par le comité de pilotage du 23 juillet 2009 comprend notamment :

- le bâtiment voyageur
- le parvis Eco Mobile
- la rue des deux ponts, les parvis du Pont de Sète et du Pont de Lattes, le Pont de Sète

Le niveau N-1 du parking qui abritera les fonctions intermodales suivantes:

- la dépose minute équipée d'une sortie dédiée et d'équipements (notamment billettique) facilitant l'intermodalité,
- la dépose taxis,
- des capacités de stationnement vélo en complément des capacités possibles en périphérie immédiate de la gare,

Ce parking sera compatible avec une **billettique intermodale**.
Il sera conçu de façon à assurer une liaison directe piétonne avec la gare et une sortie voiture directe sur la voirie.

■ **Le périmètre opérationnel** et les différentes maîtrises d'ouvrage (MOA) intervenantes

Schéma de définition du périmètre opérationnel

L'opération de construction du PEM Saint-Roch concerne un ensemble de terrains et volumes dépendant du domaine public ferroviaire géré par la SNCF ou propriété de Réseau Ferré de France auquel sont associées trois parcelles de terrain appartenant au domaine public de la ville de Montpellier.

Les différents maîtres d'ouvrage intervenant sont :

- Gares et Connexions / SNCF pour le réaménagement du bâtiment voyageur à l'exception des quais,
- Réseau Ferré de France pour les quais et les infrastructures ferroviaires,
- La Ville de Montpellier pour la reconfiguration de la rue des Deux Ponts et le réaménagement des parvis du Pont de Sète, de la rue Jules Ferry et du Pont de Lattes.

Le réaménagement du parvis du Pont de Sète devra intégrer les besoins nécessaires à la desserte de la gare par les cars régionaux et à la gestion des situations ferroviaires perturbées.
Par ailleurs, le parking hors périmètre opérationnel est réalisé par la SERM, aménageur de la ZAC Nouveau Saint-Roch et aura une partie du niveau -1 dédié au PEM

■ Le périmètre urbain élargi

Il intégre à l'échelle du quartier les opérations en interaction avec le projet opérationnel et nécessitant une coordination entre les maîtres d'ouvrages concernés.

Schéma de définition du périmètre urbain I

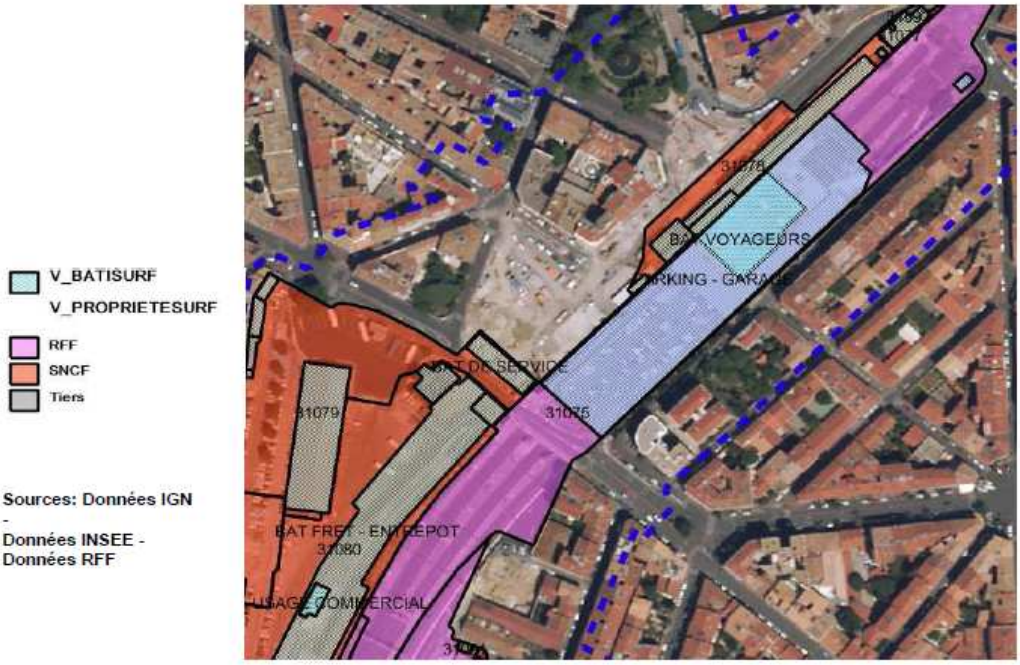
Il comprend notamment :

- L'ensemble des opérations participant aux libérations foncières : reconstitutions de bâtiments, déviations de réseaux,…

- Les opérations à réaliser par l'aménageur de la ZAC Nouveau Saint-Roch tel que notamment la construction du parking souterrain 2000 places et de l'îlot 1 à proximité de la gare.
La construction du parking souterrain est prioritaire tant du point de vue urbain qu'intermodal car elle conditionne l'accessibilité routière au PEM ainsi que certaines fonctions intermodales essentielles positionnées dans son premier niveau (dépose voyageurs, courte durée et longue durée, dépose taxi, stationnement vélo, …).

● Les opérations de construction de la ligne 3 du tramway voisines de la gare sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de Montpellier et de son mandataire TaM, projet déclaré d'utilité publique le 18 juin 2007 et dont la mise en service est prévue en 2012.

● Les voies d'accès à la gare et les zones de stationnement périphériques impactées par le projet urbain et qui conditionnent le fonctionnement de la gare.



Le planning prévisionnel des différentes opérations concourant au projet de PEM montre que les opérations « PEM » et « parking souterrain » devront être engagées concomitamment dans un environnement urbain très contraint et en préservant les meilleures conditions d'exploitation de la gare (notamment en terme d'accessibilité routière, piétonne, des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), de stationnement pendant la phase travaux,…).

D'autre part la réalisation de l'opération PEM programmée pour fin 2013 nécessite le lancement d'une première phase préparatoire dès octobre 2010 permettant de déplacer transitoirement les fonctions d'exploitation de la gare côté ouest à proximité du Pont de Sète et réaliser à partir de l'été 2011 les travaux de restructuration du bâtiment voyageur en limitant les impacts sur l'exploitation et l'accessibilité de la gare.

Le protocole d'accord financier
signé le 22 décembre 2009

L'article 6 du protocole d'accord financier pour l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch précise les dispositions financières générales adoptées par les partenaires **: la SNCF, la Région Languedoc-Roussillon, l'Etat et les collectivités territoriales.**

L'aménagement du PEM de Montpellier Saint-Roch est placé sous les maîtrises d'ouvrage de :

- Réseau Ferré de France pour les quais et les infrastructures ferroviaires
- Gares et Connexions/SNCF pour le réaménagement du bâtiment voyageur à l'exception des quais
- La Ville de Montpellier pour la reconfiguration de la rue des Deux Ponts et le réaménagement des parvis du Pont de Sète, de la rue Jules Ferry et du Pont de Lattes.

► Dispositions financières générales concernant les périmètres de maîtrise d'ouvrage Gares et Connexions et Ville de Montpellier :

Le montant total estimé de l'investissement à réaliser sur les périmètres de maîtrise d'ouvrage (MOA) Gares et Connexions et Ville de Montpellier s'établit à :

54,00 M€ HT

et se décompose comme suit :

51,00 M€ HT sur le périmètre de MOA Gares et Connexions sur la base du dossier de définition présenté par Gares et Connexions et validé par les partenaires le 23 juillet 2009,
3,00 M€ HT sur le périmètre de MOA Ville de Montpellier conformément aux estimations fournies par la ville de Montpellier.

Les partenaires ont adopté les dispositions suivantes pour assurer le plan de financement de cet investissement :

SNCF:	**17,00 M€**
REGION:	**17,00 M€**
ETAT :	**1,57 M€**
COLLECTIVITES TERRITORIALES	**18,00 M€**
Dont :	
● ***Montpellier Agglomération***	***6,00 M€***
● ***Ville de Montpellier***	***6,00 M€***
● ***Contrat départemental du territoire Montpellièrain***	***6,00 M€***

► Le périmètre de maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) :

Dans le cadre de la loi n°2005-102 du 11 février 20 05 pour l'égalité des droits et des chances et conformément à sa politique d'équipement en matière d'accès aux trains dans les gares existantes, RFF a programmé, sur son périmètre, la mise en conformité des escaliers du passage souterrain : pose de Bandes d'Eveil à la Vigilance (BEV), de doubles lisses, traitement des marches ainsi que la pose de BEV sur l'ensemble des quais.

La réalisation de ces travaux est prévue pour 2010/2011.

► Dispositions particulières concernant le financement de l'investissement et de la gestion des fonctions intermodales implantées dans le niveau N-1 du parking 2000 places:

La SNCF avait financé en 2007 à titre conservatoire la construction d'un viaduc permettant à la ligne 2 du tramway d'enjamber le périmètre du futur parking souterrain.
Au titre d'un accord technique et financier passé entre la SNCF propriétaire majoritaire du terrain d'assiette et la ville de Montpellier, c'est cette dernière qui assure la construction du parking souterrain 2000 places dans le cadre de la concession d'aménagement pour la réalisation de la ZAC Nouveau Saint-Roch confiée à la SERM.
La conception et la gestion de ce parking font l'objet de dispositions techniques et financières contractualisées entre la SNCF et la ville de Montpellier après avis des partenaires garantissant dans le niveau N-1 de l'ouvrage les fonctions intermodales suivantes :
- une zone de dépose voyageur de 250 places disposant en terme d'exploitation de 15 minutes de stationnement gratuit, d'équipements facilitant l'inter modalité (billettique notamment), d'une liaison piétonne directe avec la gare et d'une sortie dédiée sur la voierie,
- d'une dépose taxi,
- si nécessaire des capacités de stationnement vélo en complément des capacités possibles en périphérie de la gare.
Les fonctions du PEM et de la gare impactées en phase travaux par le chantier de construction du parking souterrain (gare routière, dépose voyageur,…) devront être repositionnées et réorganisées.

Le calendrier des travaux :

Lancement des procédures administratives et des études de projet	**Janvier 2010**
Début des travaux préparatoires	**Décembre 2010**
Début des travaux de construction	**Juin 2011**
Livraison	**Décembre 2013**

Contact presse SNCF : Martine Nougué
04 99 74 12 07 / 06 12 68 11 69

La Région s'engage

en faveur du Pôle d'Echanges Multimodal de Montpellier Saint-Roch en apportant 17 millions d'euros

Une première convention de financement d'un montant de 5,4 millions d'euros avec une participation de la Région de 1,7 million d'euros permettra de réaliser les études pour l'aménagement du pôle d'échange multimodal de Montpellier Saint-Roch, dans la perspective d'une mise en service de la nouvelle gare à l'automne 2013.

Irriguer le territoire régional : le TER au cœur du système régional de transport

La Région veut inscrire l'aménagement de la Gare de Montpellier Saint-Roch dans un système hiérarchisé de transports d'intérêt régional ferroviaires et par une large intermodalité (LGV, TER, routes, autoroutes, voies douces).

La Gare Montpellier Saint-Roch doit être un élément structurant du système ferroviaire de l'aire montpelliéraine : un pôle d'échanges multimodal TER dans un dispositif d'ensemble impulsé par la Région visant à faire du ferroviaire une pierre angulaire du développement durable du Languedoc-Roussillon.

La Région engage des projets pour offrir aux habitants un service de transport à la hauteur des besoins (contournement Nîmes-Montpellier, Ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan, Origine-Terminus et pôles d'échanges à Lunel et

Sète…) en cohérence avec la perspective de gares nouvelles : le pôle Montpellier Saint-Roch constituera un des pivots du transport régional.

✓ **des dessertes cadencées et rythmées** entre Sète-Montpellier-Lunel-Nîmes et vers Agde, Béziers et Narbonne

✓ **modernisation du réseau des gares :** des pôles d'échanges de proximité à Sète et à Lunel. La Région consacre un budget de 15,4 M€ en 2010 pour :

● faire de Lunel un point fort du réseau multimodal de desserte de proximité (Lunel/Vergèze/Sommières/La Grande Motte) ;

● mettre en relation la gare de Sète avec le port et positionner la gare sur le pendulaire métropolitain.

Améliorer les services TER aux usagers

Georges Frêche, Président de la Région Languedoc-Roussillon et Guillaume Pépy, Président de groupe SNCF ont pris l'engagement d'améliorer les transports collectifs de voyageurs et de faire du Languedoc-Roussillon une région pilote en matière de billettique.

Fort du succès de Kartatoo (carte permettant la réduction sur les tarifs des abonnements TER, tram, bus et car pour les salariés et les scolaires) initié par la Région en avril 2007, la Région et la SNCF ont décidé de mettre en place un titre de transport unique permettant de prendre la totalité des transports en commun du Languedoc-Roussillon, une première en région.

Une politique régionale cohérente et ambitieuse

La stratégie de la Région pour le transport de voyageurs vise à :

● créer un réseau de transports intégré, complémentaire et attractif à l'échelle du Languedoc-Roussillon,

● mettre à disposition des citoyens un réseau efficace, fiable et continu, permettant de passer d'un mode de transport à un autre le plus facilement possible.

Cette politique ambitieuse s'est concrétisée par :

● l'extension de KARTATOO à tout le Languedoc-Roussillon permettant aux usagers d'emprunter car, bus, tramway et TER pour des déplacements domicile/travail ou lieu d'études,
● la modernisation des gares du Languedoc-Roussillon (Nîmes, Perpignan, Lunel…),
● la régénération du réseau de voies,
● la mise en place de nouveaux matériels, plus performants et confortables,
● la prise en compte de l'accessibilité pour permettre à tous les usagers de se déplacer dans les meilleures conditions (aménagements des espaces publics, des quais, de la voirie…).

Ce programme complète les efforts engagés par la Région :

✓ **225 millions pour 46 Autorails de Grande Capacité,**
✓ **17 millions d'euros depuis 2004 pour la gare de Montpellier Saint Roch,**
✓ **50 millions d'euros pour moderniser les gares du Languedoc-Roussillon dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région,**
✓ **300 millions d'euros (71,5 % du coût total) pour le contournement Nîmes-Montpellier dans le cadre de la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse entre Nîmes et Perpignan,**
✓ **inscription de Montpellier-Perpignan dans les lignes prioritaires à lancer d'ici 2020.**

Contact presse :
Muriel PIN
04 67 22 93 87 /// 06 07 76 82 05
pin.muriel@cr-languedocroussillon.fr

Montpellier Agglomération investit 6 M€ pour l'extension et la modernisation du Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch

Pour Montpellier Agglomération, acteur majeur dans l'aménagement du territoire, la gare Montpellier Saint Roch est un pôle d'échange incontournable au titre de son Plan de Déplacements Urbains. Montpellier Agglomération s'est associée au projet d'extension et de modernisation de la gare Montpellier Saint Roch depuis 2003, aux côtés des nombreux partenaires financiers.

Très investie, Montpellier Agglomération signe aujourd'hui le protocole d'accord financier entre les différents partenaires pour ce projet d'extension et de modernisation du Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint Roch et apportera son soutien à hauteur de 6 M€.

La gare Montpellier Saint-Roch, un véritable pôle d'échange au cœur du réseau de transport de Montpellier Agglomération

Le réseau de transport de Montpellier Agglomération converge vers ce pôle d'échange multimodal facilitant ainsi les échanges avec la gare Montpellier Saint-Roch et l'ensemble du territoire.

Avec 2 lignes de tramway et bientôt 3, un véloparc et une vélostation TaM inaugurés en octobre 2008, la gare Saint-Roch est un axe stratégique pour les déplacements urbains dans Montpellier Agglomération.

L’intermodalité, enjeu du réseau de transports de Montpellier Agglomération

En tramway, en bus, ou à vélo, les transports développés par Montpellier Agglomération permettent de se déplacer en toute simplicité et rencontrent un succès croissant. Chaque année, plus de 67 millions de voyageurs utilisent les 29 lignes de bus et les deux lignes de tramway de TaM.

L’intermodalité entre les différents modes de transports contribue largement à cette hausse de fréquentation. Tarification intermodale TaM-TER mise en place en partenariat avec la Région Languedoc-Roussillon et TaM-Hérault Transports, Plan de Déplacements d’Entreprise, abonnement bus/tramway/voiture en auto-partage, parkings tramway et véloparcs : les différentes solutions développées par Montpellier Agglomération offrent aux usagers un large choix de formules, souples et adaptées, à des tarifs raisonnables, qui constituent une réelle alternative à la voiture individuelle et participent ainsi aux mesures pour la protection de l’environnement.

Contact presse :
Coralie TRIGUEROS – 04.67.13.61.63 / 06.64.80.86.36
c.trigueros@montpellier-agglo.com

La Ville de Montpellier co-financeur du projet d'extension et de modernisation de la gare Saint-Roch dans le cadre de son projet de renouvellement urbain

La Ville de Montpellier participera aux côtés de l'Etat, de SNCF, de la Région Languedoc-Roussillon, de l'Agglomération et du Département (dans le cadre du contrat d'Agglomération de Montpellier) à hauteur de 6 millions d'euros au financement de l'opération d'extension et de modernisation de la Gare Saint-Roch, futur Pôle d'Echanges Multimodal de Montpellier Saint-Roch dont le coût s'élèvera à 54 millions d'euros.

La croissance de la Ville de Montpellier ces trente dernières années s'est essentiellement traduite par la réalisation d'opérations nouvelles, mais aujourd'hui un certain nombre de sites, le long des voies ferrées, font l'objet de mutations propices à des opérations de renouvellement urbain.

Le projet urbain des 30 prochaines années se structure donc sur un axe de renouvellement urbain qui se décline du Nord au Sud par la requalification de l'entrée de ville de la route de Nîmes (avenue François Delmas), la mise en valeur de la Citadelle, la requalification du site de l'actuel Hôtel de Ville (ZAC Pagézy), l'Espace Du Guesclin, l'extension et la modernisation de la gare Saint-Roch, faisant partie de la ZAC Nouveau Saint Roch qui se déploie au sud, et, au-delà, le futur quartier de la Restanque.

Hier en limite de l'Ecusson et de la ville, **la gare Montpellier Saint-Roch se trouve aujourd'hui être un point central de la cité**. D'une part, elle se trouve au sein de la ZAC Nouveau Saint-Roch qui comprend la création d'environ 1 500 logements, de bureaux, de commerces et d'un parc public dénommé « René Dumont », d'environ 1, 2 Ha. D'autre part, elle est adjacente à de nombreuses actions de rénovation urbaine menée par la Ville dans le cadre de la Mission Grand Cœur (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat, Zones de Protection du Patrimoine Urbain et Paysager …). Le projet de gare se doit donc d'être à la hauteur de son environnement et jouer un rôle moteur dans le dynamisme et la qualité urbaine du centre-ville, qui doit rester le cœur battant d'une agglomération en plein développement.

Dans cette perspective, **le rôle de nœud intermodal du quartier de la gare sera renforcé par la création d'une 3ème, voire d'une 4ème ligne de tramway à terme,** ainsi qu'une augmentation des capacités de locations et de stationnement de vélos, le tout compris dans une zone piétonne de grande ampleur, probablement élargie dans les prochaines années. En outre, un parking de 2 000 places, avec dépose minute, sera réalisé dans le cadre de la ZAC Nouveau Saint-Roch, à proximité immédiate de la gare afin qu'elle conserve l'accessibilité indispensable aux liaisons à grandes vitesses et aux TER.

Le projet aujourd'hui arrêté par les partenaires est un grand pas en avant dans l'ouverture de la gare sur la Ville et dans son intégration urbaine.

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal présente en effet **une grande nef centrale qui favorisera les liaisons dans l'axe du projet de renouvellement urbain Nord-Sud :** du pont de Sète, et son nouveau parvis vers le pont de Lattes. Cette organisation va de pair avec l'amélioration des cheminements piétons du viaduc Fresnay (projet Espace Du Guesclin), et au delà du passage de l'Horloge jusqu'à l'Esplanade via la ZAC Pagézy.

La perméabilité des voies ferrées par la traversée de la gare sera également améliorée par la création de nouveaux accès sur le Pont de Lattes vers le quartier Méditerranée, sur la rue des Deux Ponts vers la place Carnot, sur le Pont de Sète vers la place de Strasbourg, ainsi que vers la ZAC Nouveau Saint-Roch par la création de nouveaux accès rue Jules Ferry.

Pour faciliter les accès et les liaisons piétonnes nord-sud et est-ouest, indispensables au projet de gare lui-même, l'opération comprend également **l'aménagement d'espaces publics par la Ville** : requalification des rues des Deux Ponts et du Pont de Sète, ainsi que création d'un nouveau parvis sur la rue Jules Ferry.

Tout en restant fidèle à son histoire, par le maintien de sa façade historique, et typique d'une architecture et d'une fonctionnalité de gare moderne, avec une grande halle dans laquelle de nombreux services aux voyageurs et aux citadins sont proposés, ce projet donnera une dimension urbaine de qualité à ce lieu de vie et participera grandement à l'amélioration du cadre de vie de ces anciens faubourgs.

Direction de la communication – contact presse : Sandrine LOCCI –
04 67 34 73 92 / 06 88 07 72 42
sandrine.locci@ville-montpellier.fr

À propos de Gares et Connexions

Pour accompagner la croissance du trafic et le développement des transports publics, et pour préparer l'ouverture à la concurrence prévue pour janvier 2010, **Gares & Connexions a vu le jour en avril 2009.** Dirigée par Sophie Boissard, cette entité est chargée d'assurer l'exploitation et le développement des 3 000 gares françaises en faisant émerger des services innovants et en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes.

Son ambition est de **rendre la gare plus ouverte sur la ville**, fonctionnelle et lisible, confortable et accessible, vivante et animée. Gares & Connexions entend faire progresser la qualité de service, développer et valoriser les gares avec la création de nouveaux espaces commerciaux, et contribuer au développement durable des villes et des territoires.

Gares & Connexions désigne une activité autonome et distincte des activités concurrentielles des transporteurs. Pilier du bon fonctionnement du nouveau marché ferroviaire, elle est la garante de l'équité entre tous les transporteurs, historiques ou nouveaux entrants. Interlocutrice privilégiée des partenaires locaux, Gares & Connexions met en place une stratégie de coopération renforcée, tant pour les projets de développement que pour la gestion au quotidien. Elle participe ainsi à toutes les étapes du projet d'aménagement, depuis les études en amont jusqu'aux travaux en site exploité, aux côtés des acteurs locaux.

Gares & Connexions conçoit des espaces qui doivent pouvoir s'adapter aux évolutions inévitables des besoins tout en étant économes en ressources environnementales, humaines et financières. Ainsi, elle met au point **trois « concepts de gares » pour les collectivités locales** s'adaptant à leurs priorités en termes d'urbanisme, de croissance du trafic des transports collectifs et de politique commerciale du quartier.

Gares & Connexions s'organise autour d'une direction de pilotage national, qui résulte du rapprochement de la Direction des Gares et de l'Escale (DDGE) et la Direction de l'Architecture de l'Aménagement et des Bâtiments (DAAB), deux directions déjà dédiées aux gares au sein de la SNCF. Ainsi que 2 filiales du groupe SNCF : groupe AREP et groupe A2C. Au niveau local, elle s'appuie sur 8 agences gares qui animent le réseau des établissements voyageurs et les accompagnent dans leurs missions. L'agence gares constitue tant pour Gares & Connexions que pour SNCF, le « cœur de la production » en matière de développement des gares.

Le fonctionnement de la branche est fondé sur l'autonomie de gestion et la séparation des comptes au sein de la SNCF. Les dépenses de fonctionnement et de développement de Gares & Connexions sont couvertes par 3 sources principales de revenus que sont :

- les redevances versées par les transporteurs en contrepartie de l'usage des gares et des services rendus ;
- les recettes procurées par les concessions commerciales, les parkings et la vente d'espaces publicitaires ;
- les revenus de la location de locaux dans les gares.

Dans les prochaines années, la politique d'investissement va s'intensifier, tant à travers les grands projets de sites s'intégrant dans des projets urbains ayant souvent une dimension capacitaire et intermodale, qu'à travers des programmes transversaux de mise aux normes, notamment en matière d'accessibilité et de systèmes d'informations (grand plan des petits travaux). Par ailleurs, Gares & Connexions s'efforcera de participer activement à l'émergence des projets de pôles d'échanges liés au Grand Paris.

Contacts presse :
Catherine Klein – catherine.klein@sncf.fr - 01 80 50 92 40
Clotilde Huet - clotilde.huet@tbwa-corporate.com - 01 49 09 66 54
Fabienne Constance – fabienne.constance@sncf.fr - 01 53 25 62 52

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

u
Ferré de France aménage la gare Montpellier Saint-Roch pour faciliter l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite.

Dans les gares Réseau Ferré de France est propriétaire des voies et des quais, c'est à ce titre qu'il réalise des aménagements et des équipements facilitant l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le quai représente pour tous le début et aussi la fin du voyage. C'est un lieu symbolique mais aussi fonctionnel pour le voyageur. A ce titre Réseau Ferré de France est partenaire du protocole d'accord pour l'aménagement du Pôle d'Echange Multimodal de Montpellier Saint-Roch.

Dans une première phase et dans un objectif d'efficacité, dès 2010, Réseau Ferré de France a prévu de contribuer aux aménagements de la gare Montpellier Saint Roch en finançant sur ses fonds propres 332 000 euros en vue de mettre en conformité les quais 1, 2 et 3 (pose de Bandes d'Eveil et de Vigilance) et les escaliers menant au passage souterrain (pose de bandes d'Eveil et de Vigilance (BEV), mise en place de double main-courante, mise en peinture des nez de marches au moyen de couleurs contrastées, mise en peinture des contremarches sur les premières et dernière marches de chaque volée d'escaliers).

En parallèle à ces travaux, Réseau Ferré de France étudie dès à présent la mise en œuvre d'aménagements plus ambitieux pour le nouveau pôle multimodal. Notamment par la poursuite de la mise en accessibilité des quais et le rehaussement de ceux qui ne sont pas aujourd'hui à la hauteur du plancher des trains ou encore la mise en place de bande de guidage destinées aux personnes non-voyantes.

Ces solutions indispensables à certains et utiles à tous, Réseau Ferré de France souhaite contribuer de manière significative à leur réalisation dans les plus courts termes. Cette volonté se conçoit dans le cadre d'une responsabilité sociétale basée sur une démarche collective associant les partenaires que sont les autorités organisatrices de transport (la SNCF et le Conseil Régional Languedoc-Roussillon), l'Etat et les collectivités territoriales et en concertation avec les voyageurs eux même et en particulier les associations représentant les personnes handicapées.

L'accessibilité de tous au Réseau Ferré de France dans des conditions égales est, pour Réseau Ferré de France, un enjeu de société majeur

Bandes d'Eveil et de Vigilance (BEV) sur un quai.

Contacts presse RFF:
Valérie Durand : 04 99 52 21 84