

Déclaration de projet du Pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch

Restructuration de la gare Montpellier Saint-Roch et réalisation d'un pôle d'échanges multimodal

La Directrice Générale de SNCF- Gares & Connexions,

Vu l'article L.126-1 et R.126-1 à 3 du Code de l'Environnement ;

Vu le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du Code de l'Environnement ;

Vu l'avis délibéré de l'autorité environnementale en date du 23 février 2011 ;

Vu la décision n°E11000119/34 du 3 mai 2011 du Tribunal Administratif de Montpellier portant désignation du commissaire enquêteur pour l'enquête publique du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2011-I-1170 du 20 mai 2011 portant ouverture de l'enquête publique préalable à déclaration de projet et autorisation de travaux pour le projet de restructuration de la gare Montpellier Saint-Roch et réalisation d'un pôle d'échanges multimodal ;

Vu le dossier constitué pour l'enquête publique relative au projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch et qui s'est déroulée du 6 juin 2011 au 8 juillet 2011 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 27 juillet 2011 donnant un avis favorable à la réalisation du projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch, assorti de recommandations et remarques.

Considérant les éléments suivants :

I. Intérêt général du projet

1. Présentation du projet

a) Constat et contexte du projet :

La gare Montpellier Saint-Roch est aujourd'hui saturée et ne permet plus d'accueillir de manière satisfaisante le nombre de voyageurs en augmentation, dans la perspective notamment du développement des services ferroviaires régionaux et à grande vitesse :

- TER à 1€,
- Cadencement programmé permettant 3 TER/h/sens,
- Origine-terminus Lunel / Sète,
- Contournement de Nîmes / Montpellier,
- Ligne nouvelle Montpellier / Perpignan.

La gare Montpellier Saint-Roch constitue le nœud intermodal des transports urbains et des modes doux qui connaissent un fort développement :

- 2 lignes de tramway existantes, construction des lignes 3 et 4 pour 2012, projet de ligne 5,
- Vélostation et consignes à vélos,
- Futur parking souterrain abritant des fonctions de dépose minute,
- Modification du plan de circulation réduisant les flux en centre-ville,
- Services d'intermodalité.

La gare Montpellier Saint Roch s'inscrit dans un vaste projet de développement urbain. Elle figure au périmètre de l'opération de Zone d'Aménagement Concertée ZAC Quartier Nouveau Saint-Roch créée le 4 février 2008 et dont le dossier de réalisation a été approuvé le 4 octobre 2010. L'aménagement d'environ 15 ha permettra la réalisation d'un nouveau quartier avec la construction d'environ 1 500 logements, de commerces et de bureaux s'articulant autour d'un parc d'environ 1,2 ha. Il sera parfaitement bien desservi par quatre lignes de tramway et un parking public souterrain, Cette opération vise à faciliter les échanges entre le centre historique et les quartiers situés de part et d'autre de la ligne de chemin de fer.

SNCF-Gares & Connexions, en partenariat avec les collectivités locales, l'Etat et Réseau Ferré de France, a conçu un projet qui, d'une part, constituera un pôle d'échanges multimodal, et, d'autre part, proposera un espace de vie et de services en centre-ville.

Le projet du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch a fait l'objet d'un protocole d'accord, signé en janvier 2010, associant l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, la Ville de Montpellier, Réseau Ferré de France et la SNCF.

La livraison du PEM est prévue au troisième trimestre 2014.

b) Description du projet :

Le projet du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch consiste à transformer la gare ferroviaire actuelle sur elle-même, sans extension de son emprise foncière, mais avec une forte augmentation des espaces de circulation, de services et de commerces, associée à une nouvelle image architecturale.

Des trémies sont découpées dans la dalle supérieure pour permettre d'éclairer naturellement les quais, de mieux les ventiler et de doubler les circulations verticales d'accès aux quais.

Une halle longitudinale de 200 mètres environ permet au niveau supérieur un parcours direct entre le pont de Sète et le pont de Lattes. Elle dessert comme une rue intérieure les espaces de la gare : liaisons verticales vers les quais, services et commerces du pôle. Couverte par une membrane translucide ETFE, son ambiance climatique est régulée en exploitant les apports solaires et la ventilation naturelle.

Les services et commerces desservis par cette halle sont abrités dans des volumes modulaires à structure métallique, à façade vitrée habillée de clins en bois et aux toitures végétalisées récupérant les eaux de pluie.

2. Adéquation du projet aux objectifs d'intérêt général

Le projet du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch vise à répondre simultanément aux objectifs d'intérêt général suivants :

- Favoriser le développement des transports collectifs pour limiter l'usage de la voiture émettrice de CO2,
- Aménager une gare dimensionnée à l'échelle des flux associés au développement des projets ferroviaires,
- Mettre en connexion sur un même site tous les modes de transports et proposer des services d'intermodalité en faveur des usages suivants :
 - transports collectifs avec les trains (Grandes Lignes et régionaux), tramway, cars régionaux, bus urbains,
 - véhicules particuliers avec le parking souterrain, les loueurs de voitures et les taxis,
 - modes doux avec le vélo (location, consigne à vélos et arceaux) et les accès piétons,
 - prise en charge par le GIHP pour les personnes à mobilité réduite.
- Fluidifier la circulation des voyageurs au sein de la gare et favoriser l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, en doublant les accès aux quais par trois types de liaisons verticales : escaliers, escalators et ascenseurs,
- Faciliter les accès à la gare en créant trois nouveaux points d'accès depuis l'extérieur,
- Promouvoir l'écomobilité en complémentarité avec les actions menées par la Ville de Montpellier et la Communauté d'Agglomération pour le développement d'une consigne à vélos, de l'offre de location de vélos et d'emplacements spécialisés pour les deux-roues,
- Contribuer à la requalification urbaine en réduisant la coupure constituée par la voie ferrée et améliorer les liaisons inter-quartiers,
- Accompagner le développement économique associé à la création du nouveau quartier Saint-Roch : la Zone d'Aménagement Concertée vise à créer 1 500 logements, des commerces et des bureaux et a pour ambition de devenir un quartier d'affaires important pour la Ville de Montpellier. Le pôle d'échanges multimodal proposera une offre complémentaire de commerces et de services. Il facilitera la desserte de ce quartier d'affaires et les déplacements d'ordre professionnel,
- Proposer une conception architecturale respectueuse de l'environnement :
 - intégration paysagère du bâtiment avec un apport de végétation dans un environnement où le minéral domine.
 - architecture éco-responsable avec des toitures végétalisées contribuant à la gestion rationnelle des eaux de pluie, au confort hygrométrique et thermique du bâtiment.
 - utilisation de procédés innovants avec une couverture en coussins d'ETFE gonflés à l'air et permettant d'éviter le recours au chauffage en hiver et à la climatisation en été.
- Prendre en compte dans l'architecture les exigences en matière de secours et de sécurité incendie, ainsi que de sûreté et sécurité publique.

Le pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch offrira ainsi un niveau d'équipements digne de la huitième ville de France.

3. Adéquation du projet aux dispositions réglementaires

Le projet ne nécessite pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le projet n'est pas soumis à un dossier « Loi sur l'eau » suivant l'avis remis au titre de la MISE du 9 mars 2011.

Le projet a donné lieu le 20 juillet 2010 à une actualisation de la déclaration au titre des Installations Classées Pour la Protection de l'Environnement (ICPE) pour le déplacement de deux groupes frigorifiques.

Le projet fait l'objet d'une demande de permis de construire avec démolition, déposée le 29 juillet 2010 sous le numéro 03417210V0238.

Dans le cadre de l'instruction du permis de construire, les avis émis sont :

- Le projet, comprenant des travaux sur une partie d'immeuble inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (28/12/1984), a été soumis à l'examen du Préfet de Région, pour lequel la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) a remis le 24 novembre 2010 un accord sur travaux.
- Le projet, portant sur un établissement recevant du public (ERP), a été examiné par la sous-commission départementale de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP, qui a émis dans sa séance du 26 août 2010 un avis favorable avec prescriptions.
- La Commission d'arrondissement de Montpellier pour l'accessibilité des personnes handicapées a émis dans sa séance du 3 mai 2011 un avis favorable à la réalisation du projet.

Conformément à l'article L. 300-2 et R. 300-1 du Code de l'Urbanisme, la concertation publique préalable s'est déroulée en septembre-octobre 2010 et a donné lieu à un bilan de la concertation figurant au dossier d'enquête publique.

Les remarques exprimées par le public n'ont démontré aucune réticence par rapport au projet. Le projet du PEM Montpellier Saint-Roch apparaît au contraire comme bien accepté par la population qui a manifesté son intérêt pour les concepts développés par la SNCF en matière, d'une part, d'amélioration du service rendu aux usagers des transports collectifs et, d'autre part, d'architecture éco-responsable facilitant l'intégration urbaine de la gare Montpellier Saint-Roch.

Conformément aux articles L.122-1 et suivants, et R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement, une étude d'impact a été réalisée en août 2010 et figure à la demande de permis de construire et au dossier d'enquête publique.

Conformément à la circulaire du premier Ministre Raffarin du 5 octobre 2004, le projet a fait l'objet d'une concertation inter-administrative. Les différents avis des services et collectivités locales consultés ont donné lieu à la rédaction d'un mémoire de réponses par la SNCF Gares & Connexions, versé au dossier d'enquête publique.

Conformément aux articles L.122-1 et L.122-7 du Code de l'Environnement, au décret du 30 avril 2009 et à la circulaire du 3 septembre 2009, l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable s'est exprimée sur le projet en date du 23 février 2011 et a émis un avis favorable avec recommandations.

Conformément aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement, le projet a été soumis à enquête publique de type Bouchardeau du 6 juin 2011 au 8 juillet 2011. Les observations et questions du public et du commissaire enquêteur ont donné lieu à la rédaction d'un mémoire de réponses par la SNCF Gares & Connexions.

Une étude acoustique a été effectuée en avril 2011 conformément à la réglementation en vigueur en matière de bruit des infrastructures terrestres et de points noirs bruit, ainsi que de bruit de voisinage au regard des infrastructures routières. Elle a été soumise à la consultation du public dans le cadre de l'enquête publique.

II. Conclusions de l'enquête publique et conditions de la poursuite du projet par SNCF-Gares & Connexions

L'enquête publique s'est déroulée du 6 juin 2011 au 8 juillet 2011, conformément à l'arrêté préfectoral du 20 mai 2011 portant ouverture de l'enquête publique.

Le dossier et le registre d'enquête ont été mis à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de Montpellier durant toute la durée de l'enquête. Trois permanences ont été assurées par le commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif de Montpellier.

En date du 27 juillet 2011, le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable à la réalisation du projet du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch assorti de deux recommandations et de deux remarques :

- **« Recommandation 1 : Pendant la phase chantier, mettre en place une organisation bien structurée avec une représentation des habitants proches et des riverains. Création d'une démarche qualité environnementale capable de fixer des objectifs quantitatifs en matière de niveaux sonores et de pollution avec présentation des résultats obtenus, des contrôles et un suivi. »**

Pendant la durée des travaux, une communication sera réalisée :

- D'une part, au niveau institutionnel avec l'ensemble des partenaires et maîtres d'ouvrage des chantiers connexes au projet du PEM Montpellier Saint-Roch.
- D'autre part, la SNCF Gares & Connexions instaurera une concertation et une information à l'attention des usagers et des riverains. Elle mettra notamment en place, avec le concours de la Ville, un comité de suivi associant les associations de riverains, de commerçants et les comités de quartiers.

D'une manière générale, la SNCF Gares & Connexions s'engage dans une démarche qualité et environnementale qu'elle applique au travers des chartes figurant aux marchés de travaux passés avec les entreprises. En matière de nuisances sonores, les seuils acceptables seront identifiés et feront l'objet de constat. Des alertes seront fixées avec objectivation et des mesures concrètes seront appliquées. Un reporting sera dressé à l'attention du comité de suivi.

- **« Recommandation 2 : Prévoir dans le programme de la future gare du TGV la possibilité de recevoir une partie du trafic régional en complément du PEM afin de faciliter les correspondances entre les lignes classiques et les lignes à grande vitesse. »**

Le projet de la gare nouvelle TGV de Montpellier Odysseum qui fait partie du projet de contournement Nîmes Montpellier en LGV, est sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France, comme toutes gares nouvelles conformément à la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire et au courrier du Ministère de l'Ecologie, de

l'Energie du Développement Durable et de la Mer du 3 décembre 2009 portant sur le partage des rôles entre RFF et la SNCF.

Il est donc pris note de cette recommandation qui doit être traitée dans les études et procédures du projet de contournement Nîmes Montpellier en LGV sous maîtrise d'ouvrage de RFF.

- « **Remarque 1 : Dans le cadre de la requalification du pont de Sète, assurer une bonne continuité architecturale et urbaine dans ce secteur qui est très minéral.** »

Le projet d'aménagement du parvis du pont de Sète est placé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Montpellier dans le cadre du protocole partenarial signé en janvier 2010. Ses fonctionnalités ont été définies avec la SNCF Gares & Connexions en cohérence avec les besoins du projet du PEM. Les architectes de la SNCF et de la Ville veilleront à assurer la cohérence de la conception des différents aménagements.

- « **Remarque 2 : Lancer rapidement l'opération immobilière avec la couverture des voies côté pont de Lattes car l'aspect architectural du PEM est lié à cette opération.** »

Le projet de couverture des voies ferrées côté pont de Lattes est porté par la Ville de Montpellier et donne lieu actuellement à des études de faisabilité.

Décide :

Article 1^{er} : Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'Environnement, le projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal Montpellier Saint-Roch.

Article 2 : La présente décision sera affichée à l'Hôtel de Ville de Montpellier, publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Hérault et consultable sur le site internet de la SNCF Gares & Connexions (<http://www.gares-connexions.fr>).

Fait à Paris, le 23 août 2011

La Directrice Générale de Gares & Connexions

Madame Sophie BOISSARD

