

EMERGENCE d'une OPERATION de POLE D'ECHANGE

Montpellier-ODYSSSEUM

23 octobre 2012

DGP/GN/RL

Parce que les motivations des acteurs sont différentes

- **Améliorer l'offre ferroviaire**

(saturation du réseau, nouvelle infrastructure linéaire,...)

- **Accompagner le développement local**

- **Améliorer la mobilité à l'échelle territoriale**

- **Contribuer à qualifier un territoire ou un quartier**

(Liège Guillemain, Bordeaux St-Jean, Montpellier-ODYSSEUM,...)

Quels acteurs porteront l'opération ?

- **Mettre en place une conduite coordonnée des premières études pour valoriser au mieux l'opération**
- **Contractualiser une première convention partenariale avec les acteurs principaux pour définir l'ambition et exprimer les besoins**

Cas particulier de la gare urbaine

Un pôle d'échange « bien dans son site ».

- **Ligne Nouvelle « urbaine »**
- **Gare nouvelle urbaine avec transfert des fonctionnalités**
- **Opération d'aménagement urbain, emblématique du dynamisme local donc portée par la collectivité**

Le PE doit bénéficier d'une approche intégrée de la gare dans un tissu urbain, valorisant toutes les interfaces de la ville et de ses mobilités

Un acte fondateur pour exprimer les intentions, définir et partager les objectifs.

Un engagement des acteurs pour le financement de l'opération.

- **Une première convention d'études pour synthétiser les besoins:**
 - **Programmation du Pôle d'Echange**
 - **Programmation urbaine et Accessibilité du quartier**
- **Une convention de financement et de réalisation**
 - **Cartographie financière**
 - **Programmes d'opération**
 - **Planning de réalisation**

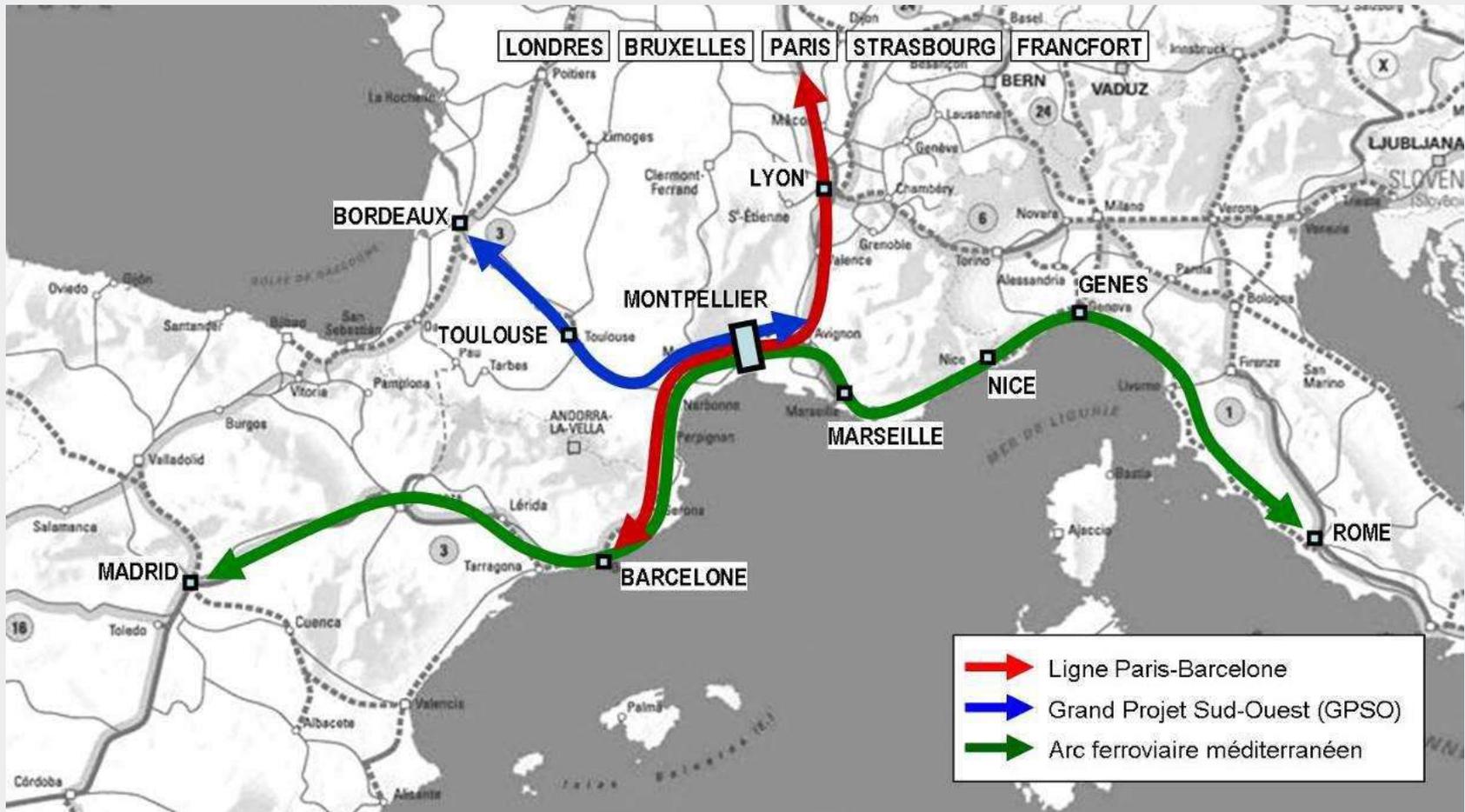
- **Une démarche en rupture**
- **Un contexte favorable**
- **Une opération structurante**

Pôle ODYSSEUM: une démarche en rupture

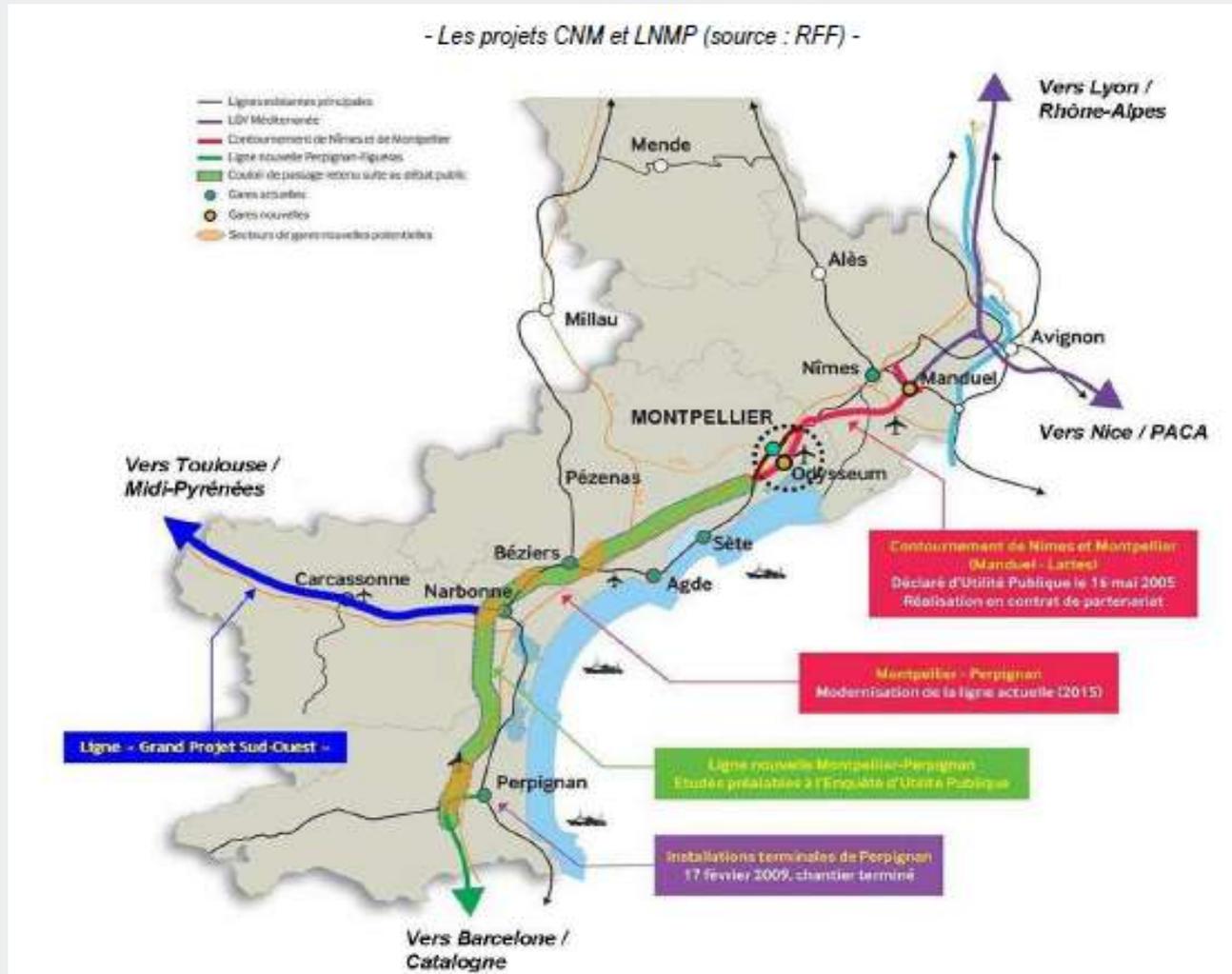
Les intentions de RFF

- Une opération partenariale Etat/RFF/Collectivités Locales dont l'intérêt est partagé.
- Une opération qui intègre plusieurs programmes de services pour constituer un pôle d'échanges:
 - Plateforme de services ferroviaires
 - Inter modalité des transports
 - Opérations de développement urbain (Tram, programmes immobiliers,...)
- Un équipement moderne, développant des concepts innovants, accueillant les marques des transporteurs, entièrement accessible à tous.
- Un équipement en rapport avec son site d'accueil, architecturé, facile à exploiter et respectueux de son environnement

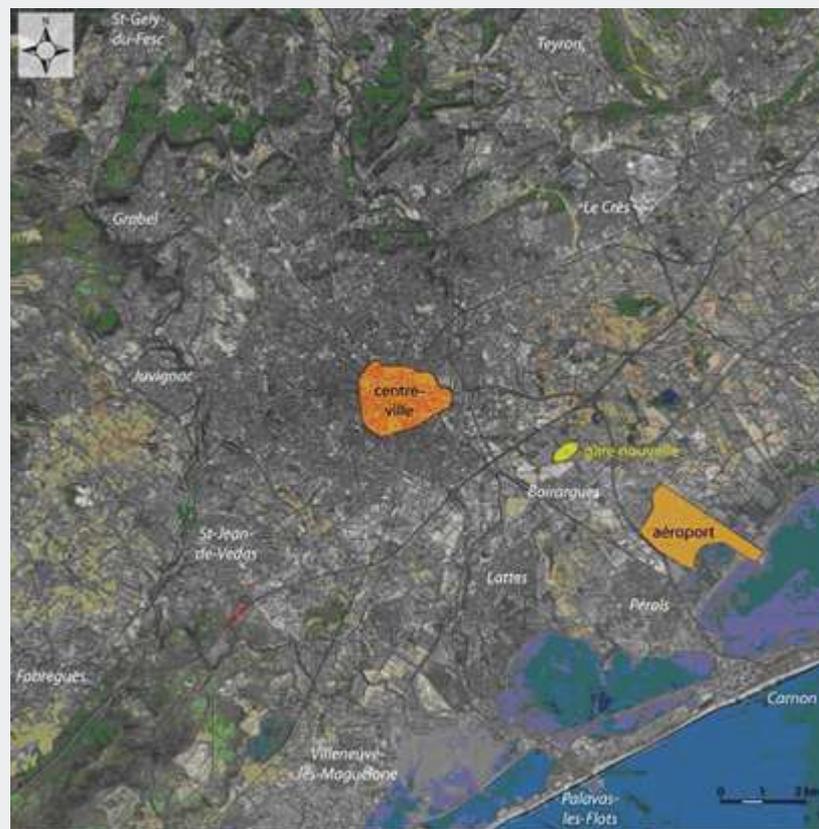
Un contexte ferroviaire favorable



Une ligne nouvelle pour améliorer l'offre



Le développement de la ville vers la mer

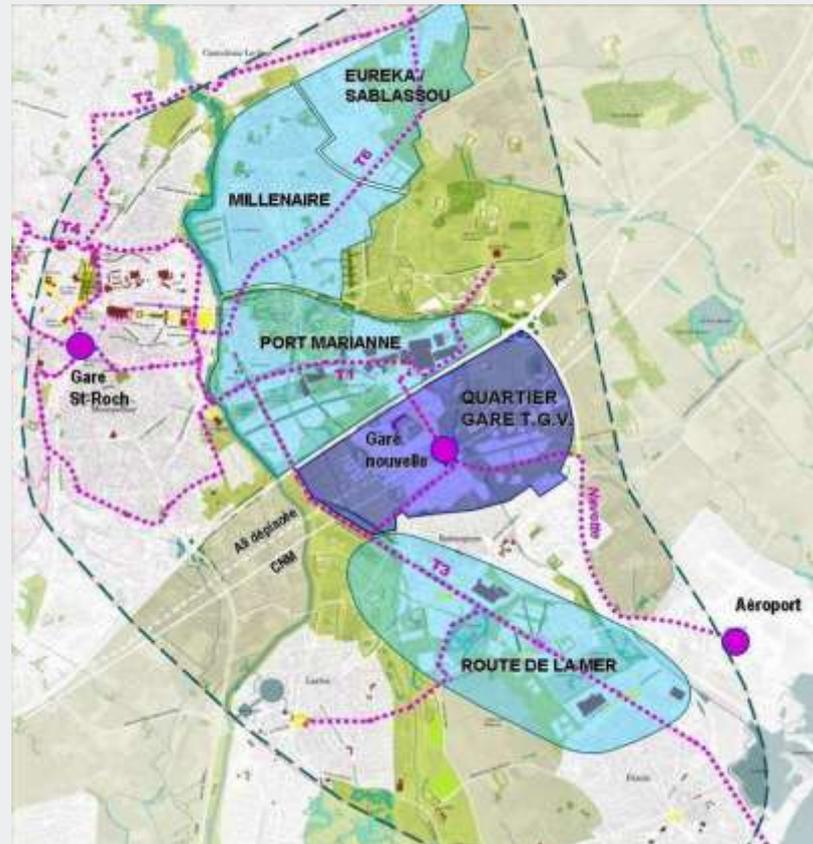


Une opération au cœur de l'ECOCITE

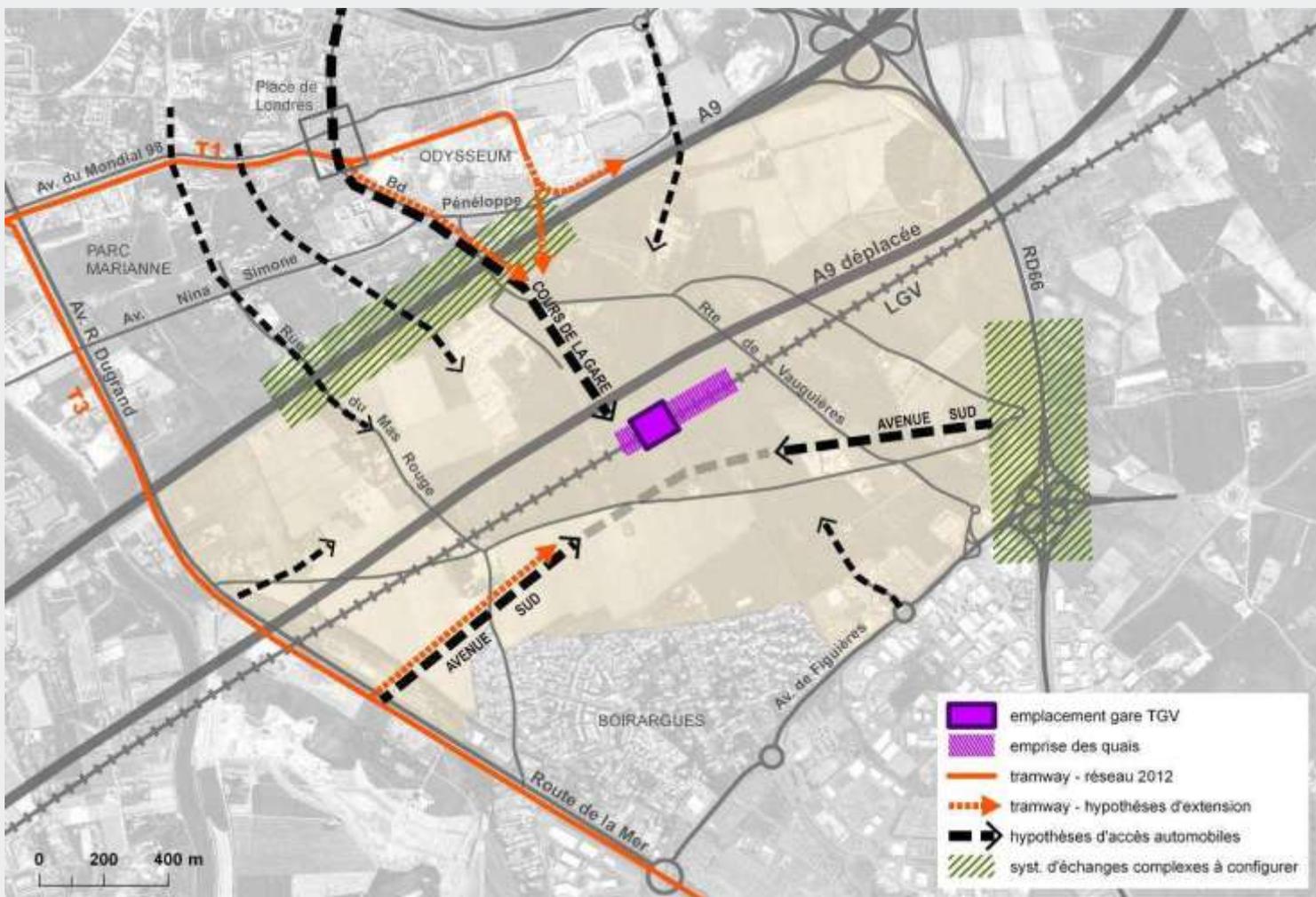
Un Pôle d'Echange très urbain

- **Un lieu de vie et une nouvelle centralité urbaine voulue par l'Agglomération de Montpellier à l'échelle européenne (SCOT et PDU), à très haute valeur ajoutée.**
- **Un site de convergence des transports urbains (tramway), favorisant son accessibilité à l'échelle métropolitaine mais aussi à l'échelle d'un maillage de cheminements pour la mobilité douce.**
- **Un équipement structurant de la ville moderne, indissociable des accès routiers, de l'aéroport (2km), des activités urbaines.**
- **Un équipement respectueux de son environnement**

Une opération structurante de la ville



Un quartier bien desservi



Programme du Pôle d'Echange ODYSSEUM

FLUX DE VOYAGEURS ANNUEL (CNM seul)	6,2 M Voyageurs/an
FLUX JOURNALIER MOYEN	24 500 Voyageurs/jour
Flux heure de pointe	2 800 Voyageurs/heure

LES SURFACES UTILES

- du Bâtiment Gare	10 000 m ²
dont 8 700 m ² accessibles au Public	
- de l'inter modalité des transports	65 000 m ²
prenant en compte une part modale forte des transports en commun	

Une VALORISATION IMMOBILIERE et COMMERCIALE en rapport avec le projet urbain

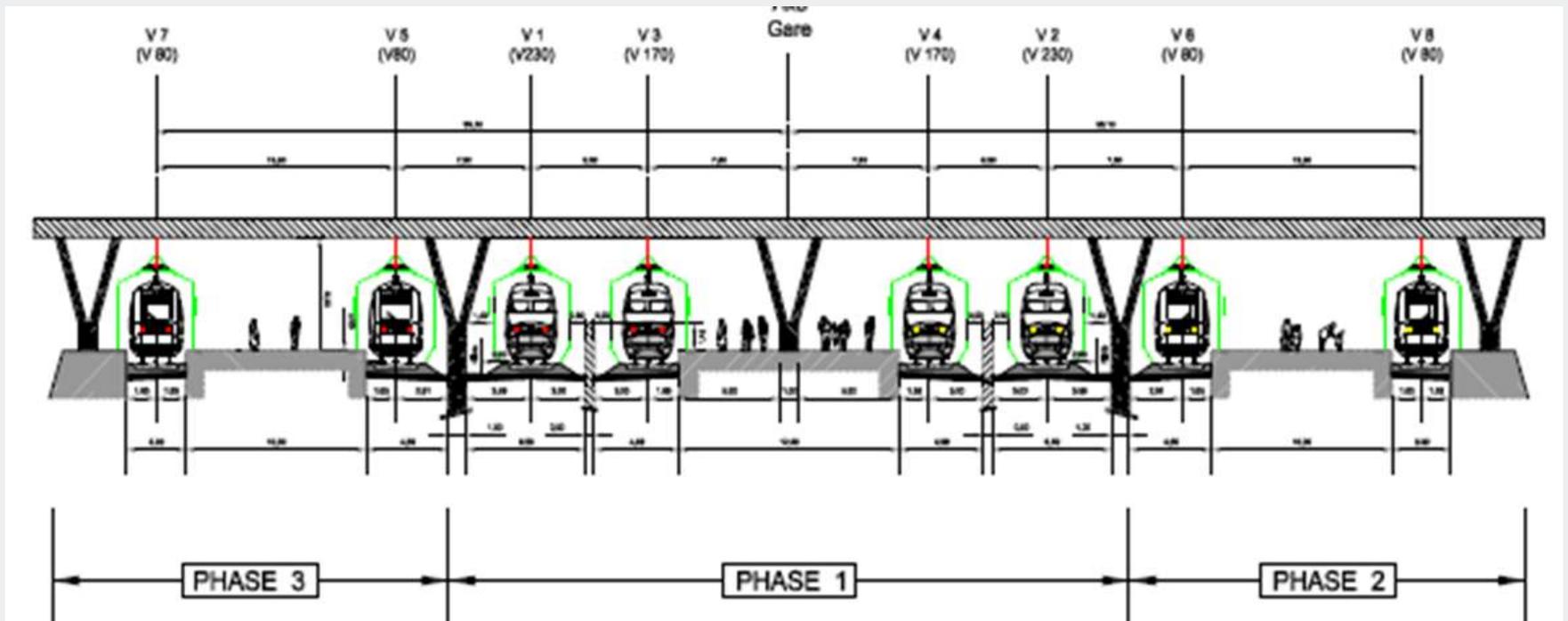
La desserte ferroviaire

- Evolution prévisionnelle du trafic voyageurs global d'ici 2050 dans les deux gares de Montpellier (source : RFF- mai 2011) -

Horizon		SITUATION ACTUELLE	ETAPE 1	ETAPE 2	ETAPE 3	SITUATION A LONG TERME
			Offre CNM / PEM Montpellier	Offre CNM / PEM Mtp et Nimes	Offre LNMP	
		2011	2016	2020	2025	2050
Offre gare St-Roch	Nb de lignes TAGV	22 A/R	33 A/R	11 A/R	13 A/R	13 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	6,7	6,9	7,2	6,8	6,8
Offre gare nouvelle	Nb de lignes TAGV	-	11 A/R	33 A/R	50 A/R	50 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	-	1,6	4,8	6,2	10,0
TOTAL	Nb de lignes TAGV	22 A/R	44 A/R	44 A/R	63 A/R	63 A/R
	Nb de voyageurs (en M)	6,7	8,5	12,0	13,0	16,8

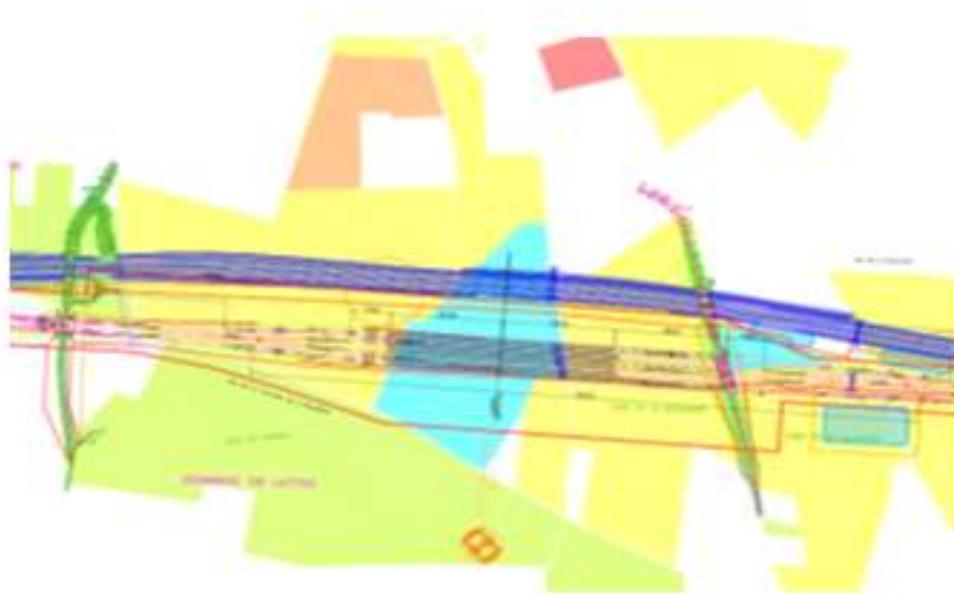
L'infrastructure bien dimensionnée

Programme ferroviaire



La maîtrise foncière partenariale

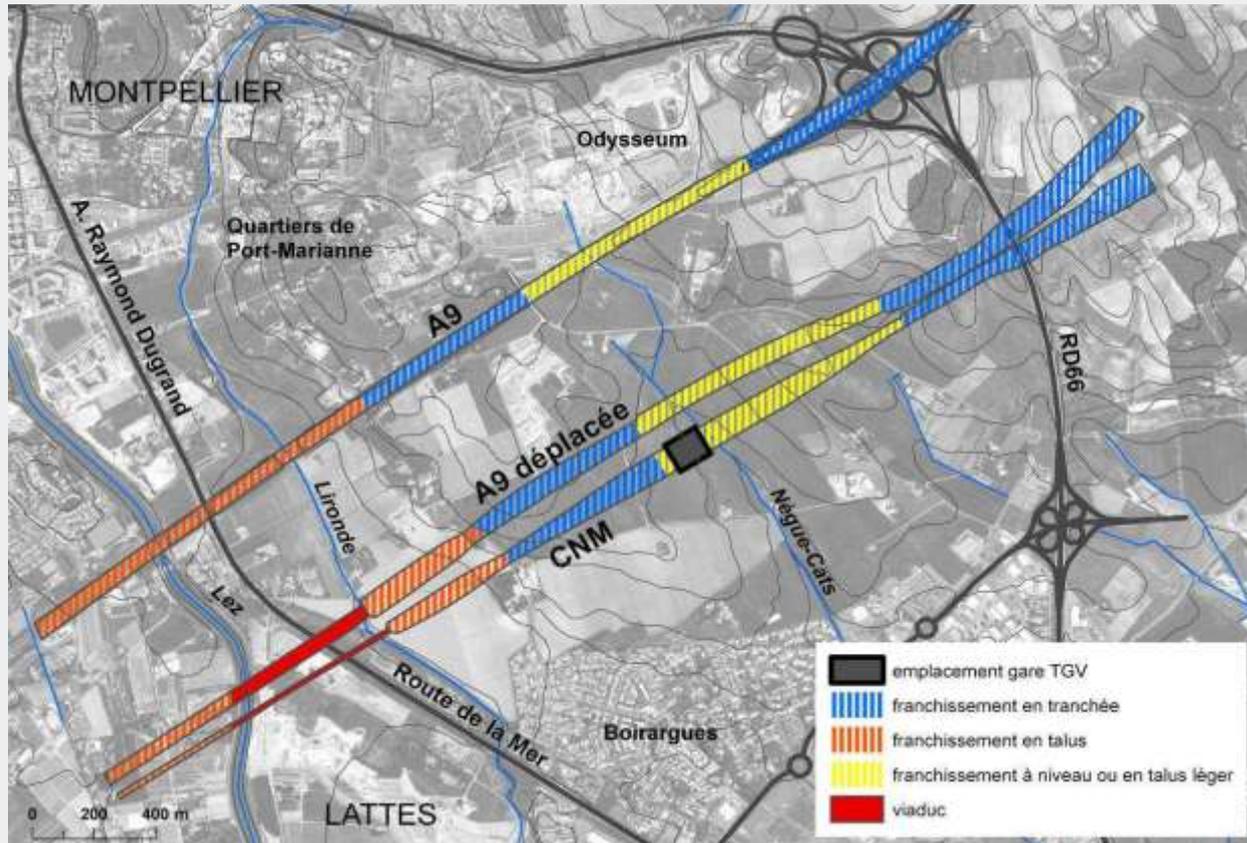
Insertion Gare + CNM



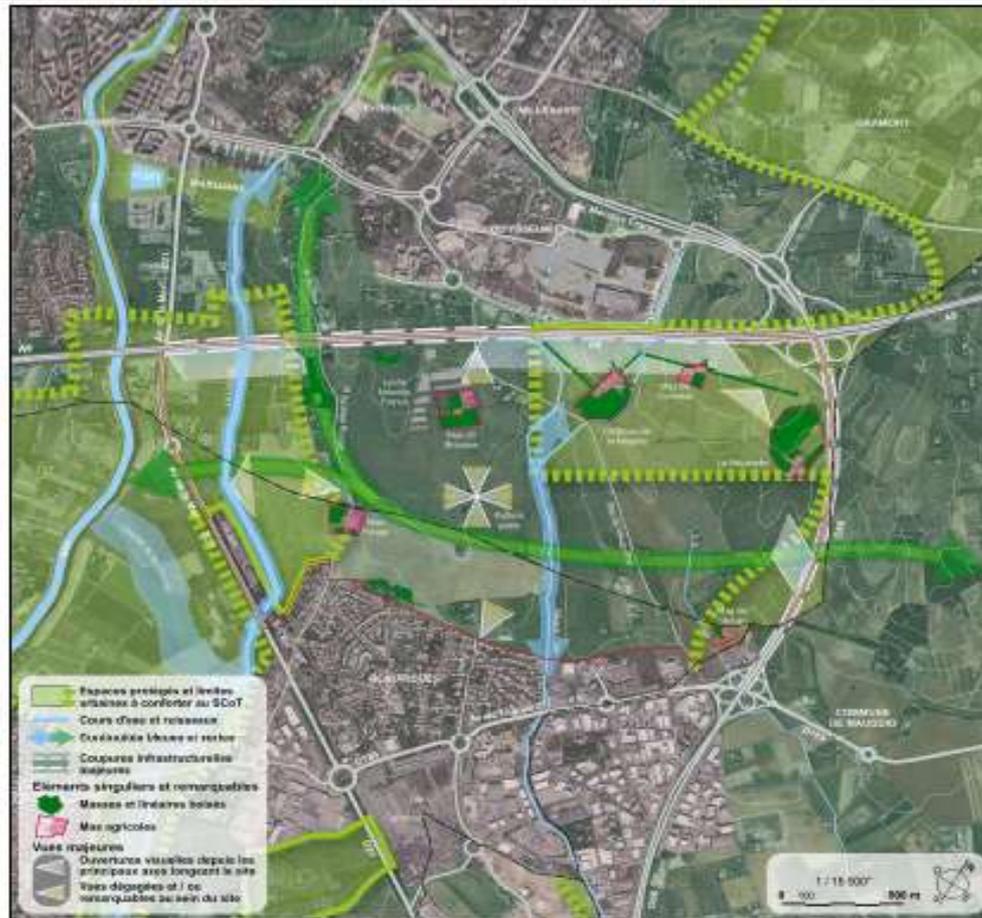
RFF-DGP-Gares nouvelles
juin 2011

7

L'insertion



L'impact environnemental



Château de la Mogère

Mas de Comollet



Ambiances rurales



Lyoès Pierre Mendès France

Des ambiances rurales de grande qualité aux portes de la ville :

- Les coteaux de la Méjanelle, véritable condensé des paysages emblématiques montpelliérains - 3 mas remarquables.
- Vallée et coteau de La Lironde.
- ▶ Une richesse paysagère et topographique sanctifiée au SCoT.

Des continuités naturelles altérées par les grandes infrastructures.

Des articulations paysagères et visuelles à rechercher avec l'environnement :

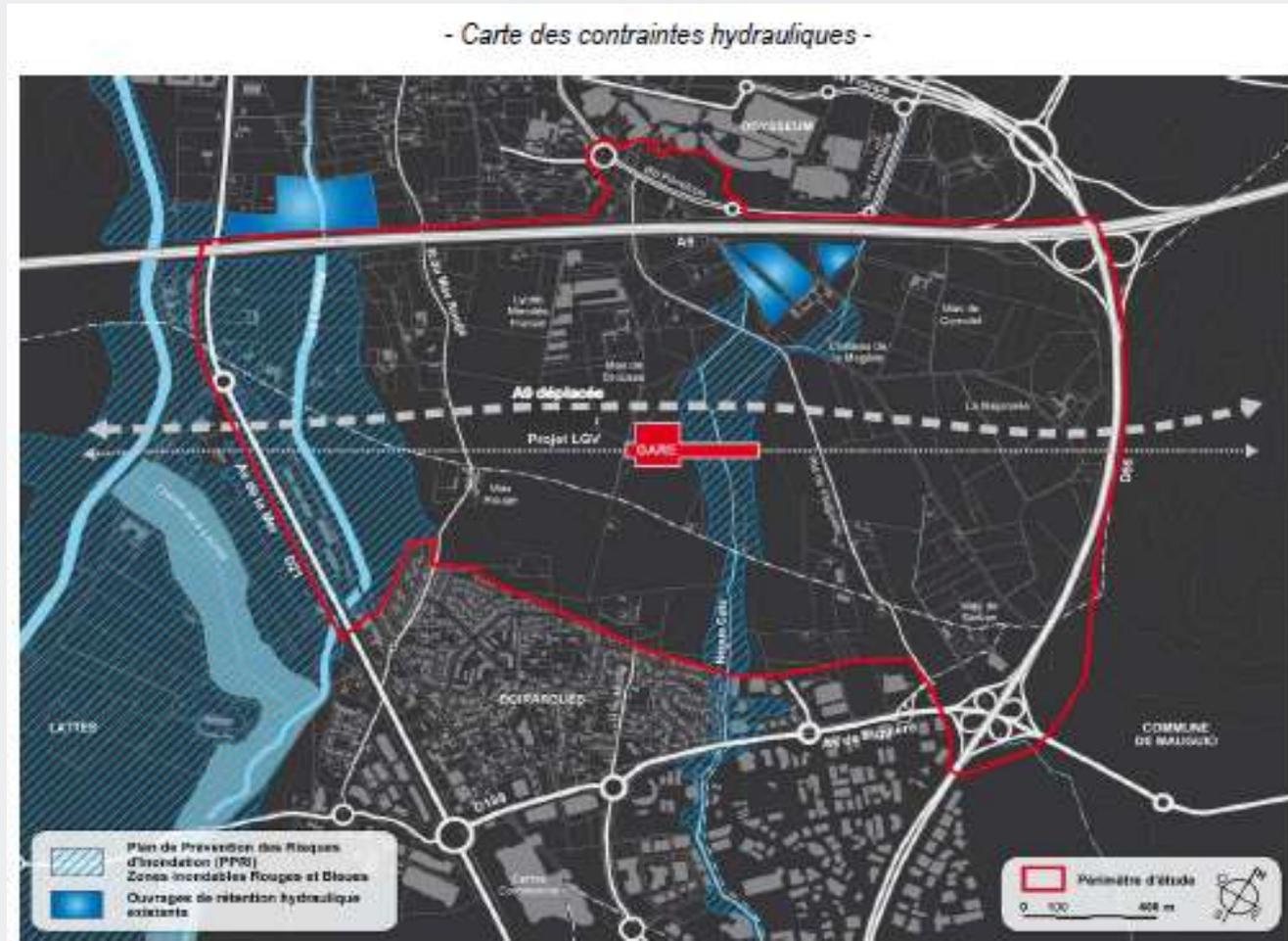
- Odysseum au nord.
- Boirargues au sud.
- Route de la Mer à l'ouest.

L'inscription du PE dans les intentions urbaines



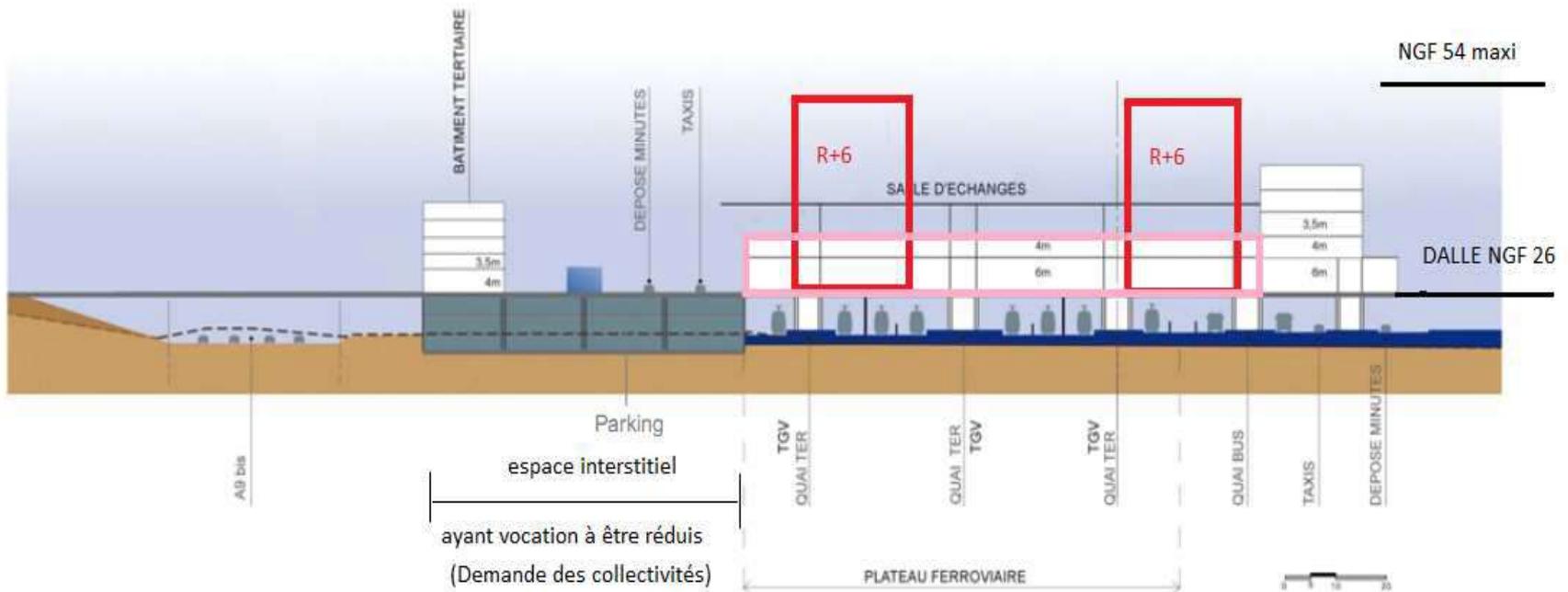
Proposition d'aménagement urbain: Lauréat KCAP

Contraintes Hydrauliques, entre autres...



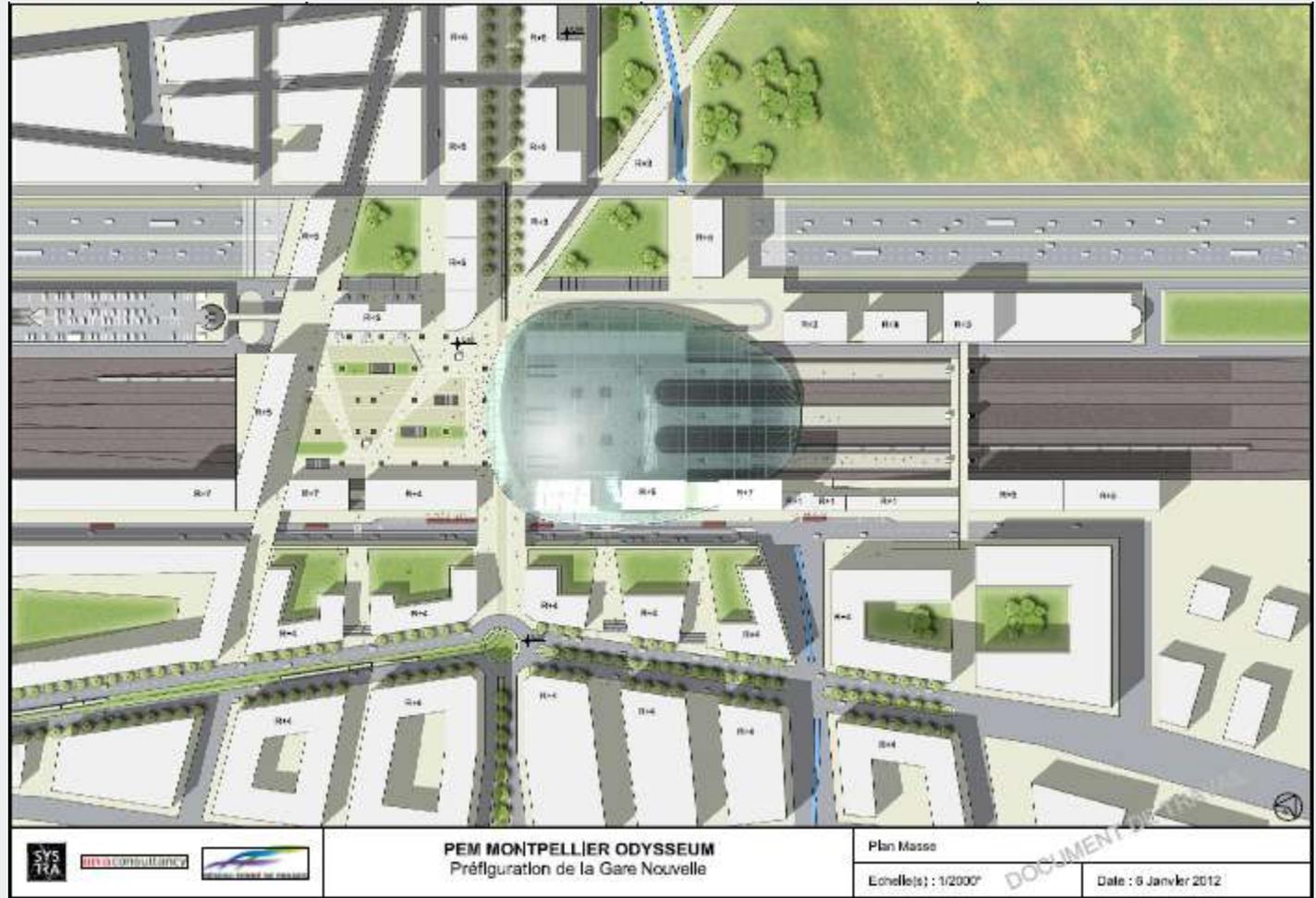
Une articulation de plusieurs maîtrises d'ouvrage

Coupe transversale sur les infrastructures



Pôle d'échange Montpellier ODYSSEUM

Schéma organisation



Schématisation des programmes



