

Février 2015

Contrat de Partenariat pour la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal Montpellier – Sud de France

Annexe 2

Projet de base

3 Chapitre urbain – notices

3.1 Note de présentation de l'insertion urbaine

3.2 Note de présentation du parti général sur les espaces extérieurs

3.3 Traitement des interfaces_V1





CP – PEM – PARTIE 1 - OFFRE FINALE DE BASE

02 octobre 2014

Groupement ICADE - FONDEVILLE

Section 2 : Mémoire technique Initial
Sous section 3 : Chapitre Urbain

SOMMAIRE

3.	chapitre urbain.....	3
3.1	Note de presentation sur l'insertion urbaine	3
	S'inscrire dans le projet urbain	3
	Une unité urbaine au-dessus de l'infrastructure	4
	Une gare généreuse aujourd'hui et demain	5
3.2	Note de présentation du parti général sur les espaces extérieurs	6
	Le parvis jardin	6
	Le parc de stationnement jardin au Sud de la gare.....	7
	Le mail ou « jardins des liaisons »	8
	Le parvis ouest	8
	Le talus planté au nord.....	8
	La plantation des quais	9
3.3	TRAITEMENT DES INTERFACES.....	10
3.3.1	AVEC L'AMENAGEUR DU QUARTIER	10
	La limite du périmètre du Pôle.....	10
	Les conditions de réalisation des équipements publics de la ZAC pour le fonctionnement du Pôle (consistance et calendrier de réalisation)	10
	Organisation mise en place pour coordonner les études et travaux du Pôle avec ceux de la ZAC....	12
3.3.2	AVEC LES AUTRES MAITRES D'OUVRAGES PRESENTS SUR SITE.....	13

3. CHAPITRE URBAIN

3.1 NOTE DE PRESENTATION SUR L'INSERTION URBAINE

Introduction

La gare constituera demain une nouvelle polarité, forte dans ce dispositif urbain à long terme. Il nous faut saisir cette occasion pour développer un projet de gare spécifique, une gare méditerranéenne s'intégrant dans le projet urbain qui s'ouvre aujourd'hui. Nous voulons aussi faire de cet espace public une gare jardin à la croisée de la ville nature qui se développe ici. **Nous voulons en faire une gare des sens, de l'émotion, fondée sur l'attention à l'ombre et à la lumière, au climat de Montpellier. Une gare dédiée au plaisir du lieu, à l'émotion des voyageurs.**

Privilégions ici la qualité des parcours, les horizons de l'attente, les plaisirs de la rencontre, pour faire de cette gare un lieu de partage des conditions techniques mais aussi des conditions sensibles.

S'inscrire dans le projet urbain

Le projet urbain qui s'ouvre au Sud de l'Agglomération de Montpellier, se fonde sur la place de la nature en ville et sur la présence d'infrastructures fortes, celle de la déviation de l'autoroute A9, celle du faisceau ferroviaire, que la nouvelle gare devra franchir et desservir.

Le projet se fonde sur les services rendus par cette infrastructure, montrant à quel point elle s'intègre dans une vision positive du bien public partagé, grâce à la place donnée à l'espace public, à son statut généreux en ville, à la croisée de tous les modes de transport doux, automobiles, bus, taxis, tramways et trains, qui font de cette polarité de transports non seulement un lieu d'échanges mais un lieu de partage de l'espace public digne, généreux, ouvert sur la ville qui se construit ici.

Le projet urbain se fonde sur cette nouvelle polarité qui déplace le centre de gravité de la ville vers le Sud, entre Pic Saint Loup et la mer.

Cette attraction par la cote méditerranéenne se fait dans une vision nouvelle, celle d'une ville paysage, qui répond à la ville historique dense. Le Lez est la condition géographique du développement de cette partie de l'agglomération. Le parc du Nègue-cats en constitue le référent paysagé, la gare constitue le lien central de cette relation entre urbanité et paysage, entre ville et nature.

C'est bien cette vision de la place de la nature en ville qui constitue la racine du projet, tant à l'échelle urbaine que dans les qualités construites de l'ouvrage, sensibles de l'attention portée aux parcours des voyageurs.

Une unité urbaine au-dessus de l'infrastructure

Pour franchir le grand paysage de l'infrastructure, la gare doit pouvoir à terme se transformer en un lien qui façonne naturellement l'association urbaine entre le Nord et le Sud au dessus du faisceau infrastructurel.

Sa liaison au Nord renforcera demain son attractivité, l'aménagement au Sud façonnera un espace public au plus proche des voies et constituera un pôle multimodal ouvert sur le paysage.

LA GARE DU NORD

Compte tenu des développements récents, le projet de la gare s'est centré sur son territoire. Lorsqu'une urbanisation prendra place, la liaison avec la gare devra assurer son accroche urbaine depuis la rive Nord pour inscrire celle-ci dans la continuité des parcours, dans la continuité des tissus urbains.

A terme, lorsque la gare s'étendra, elle pourra le faire à l'Est, mais également à l'Ouest en constituant ainsi un front bâti, un pont habité qui pourrait naturellement trouver son ancrage dans l'urbanisation au Nord à proximité immédiate de la nouvelle gare.

LA GARE DU SUD

L'accès au Sud est celui qui se fait au plus proche des voies de chemins de fer. C'est ici naturellement que la connexion des différents modes de transport prend place

Dans la topographie nouvelle liée à la présence du tramway, s'installent les parcs de stationnement en accès direct avec l'espace public, mais aussi la dépose minute, les stations de taxis et la gare routière qui à travers un jardin met le voyageur en liaison directe avec l'espace ferroviaire, en regard direct avec le parc Nègue-cats.

Tout ici converge pour que les parcours soient réduits, agréables, **assimilant la connexion à une promenade plutôt qu'à un flux**. Entre service et nature, la gare multimodale constitue un espace public qui relie sur plusieurs niveaux les différents modes de transport, et façonne l'espace de connexion en jardin parcouru à couvert par les voyageurs.

Cette infrastructure transversale, lien fort dans le paysage marque la présence de la gare à toutes les échelles de lecture, et structure le franchissement de l'autoroute comme des voies ferrées, par une unité construite remarquable.

Une gare généreuse aujourd'hui et demain

Le projet constitue une réponse pour s'abstraire de la césure de l'infrastructure routière et découvrir la méditerranée pour laquelle cette nouvelle gare constitue une porte d'accès.

La gare de demain est attentive. Attentive au monde, à la géographie qui l'accueille, attentive aux gens qu'elle transporte, attentive à la ville qu'elle transforme.

La gare de demain est généreuse, car elle est ouverte sur le territoire qu'elle habite et qu'elle transforme pour lequel elle rend des services qui dépassent très largement la fonction de transport. Elle constitue une nouvelle polarité dans la ville qui se projette, un attracteur urbain, un lieu de services économiques et culturels.

La gare que nous vous proposons offre une multitude de services ouverts sur la ville fondant son activité sur la valeur du temps, le rythme de la gare, celui de l'attente et de l'arrivée mais aussi sur **l'ouverture du service public en ville**, au-delà de la fonction du transport, mais grâce à lui.

Cette gare généreuse et intelligente offre une image de modernité s'adressant aux hommes dans leur environnement, entre ville et nature.

3.2 NOTE DE PRESENTATION DU PARTI GENERAL SUR LES ESPACES EXTERIEURS

Le traitement des espaces extérieurs s'appuie sur une volonté urbaine forte : la création au sud des voies d'un parvis et d'un parking planté dont l'ambition est d'inscrire les accès principaux de la gare dans la continuité paysagère du parc du Nègue-Cats. C'est une attention aujourd'hui pour la gare côté mer méditerranée et c'est une respiration demain dans la ville constituée.

Mais le traitement des espaces extérieurs s'étend également aux espaces publics assurant la transition entre les différents modes de transport : bus, véhicules particuliers, tramway, taxi...

Il s'agit du mail piéton sud et de tout le dispositif de dépose et de stationnement courte et longue durée qui s'inscrit dans une structure paysagère cohérente. Mais également du parvis ouest occupé par la station de tramway.

Ainsi, outre le service public rendu à la ville, la gare offre par ses espaces publics une transition de la ville vers la mer, de la gare vers le parvis jardin.

Le parvis jardin

Le parvis sud est un jardin en pente douce entre 19,00 m et 22 m NGF. Il est installé face à la gare et permet de passer un premier échelon des 10 m qui séparent le sol naturel du plancher de la gare. Il accueille la gare routière et la dépose taxi.

Le parvis sud est conçu comme un bois construit par une série de bouquet d'arbres dans lesquels sont inscrits les abris bus de la gare routière. Le bois comme les abris offrent de l'ombre à cette séquence d'entrée vers la gare nouvelle. Le sol est celui d'un sous-bois, il est végétalisé et recoupé par quelques cheminements minéraux. Les arbres du bois, de type pins parasol et chênes vert, sont adaptés au climat lagunaire montpelliérain.

Entre la desserte sud (19 m NGF) et l'accès à la gare (22 m NGF), il constitue une respiration plantée, ombrée qui articule les différents modes de transport et permet aux voyageurs d'attendre en dehors du hall de gare mais aussi de marquer une distance, une pause avant de rentrer dans la gare. C'est un moment de temporisation entre le quotidien et le moment du départ. Le statut de sédentaire et celui de voyageur.

C'est le plaisir d'une ville parc que de disposer de respirations végétales en dehors des rythmes urbains. Le jardin sud inscrit dans une topographie particulière marque un temps d'arrêt avant le voyage.

Le traitement de sol privilégie le partage et la fluidité de l'espace public, le traitement de la place, l'aménagement de pentes douces pour rétablir une continuité de sol ont pour objet d'offrir une très grande continuité entre les différents modes de transport.

Cette attention permettra demain, dans la ville constituée, d'oublier les ruptures de niveau et de limiter les seuils entre la ville et la gare.

Le parc de stationnement jardin au Sud de la gare

Les parkings qui s'inscrivent sur le périmètre sud du PEM sont envisagés comme le prolongement de ce jardin, terre-pleins plantés, parcours piétons, noues plantées... sont autant de supports pour planter des arbres de hautes tiges et recevoir des strates végétales basses qui permettent d'inscrire le parc de stationnement dans un paysage.

Les poches de parkings longue et courte durée s'inscrivent sur le tracé des futurs bâtiments de la ZAC. Une trame plantée correspondant à la trame viaire à venir peut être envisagée dès 2017. Cette trame plantée constitue des clairières de stationnement et viennent en négatif de la volumétrie des futurs bâtiments.

Le jardin se compose d'essences locales. Il évoque aussi l'histoire hydrologique et géographique de ce site entre Cévennes et méditerranée ou longtemps mer et Rhône se sont épanchés.

Mais c'est également un jardin structuré qui puise sa thématique dans l'univers du rail. Outre les talus plantés à la manière des prairies méditerranéennes et les cheminements, il y a trois ordres végétaux principaux : les arbres de hautes tiges inscrits sur une trame large, les arbres ou cépées de moyenne taille regroupés en « Wagons végétaux » inscrits sur des lignes de plantations basses, parallèles aux voies ferrées et qui constituent la troisième catégorie végétale.

Le parking est inscrit dans un léger devers entre le terrain naturel à 19,00 m NGF et le niveau d'accès à la gare à 22,00 m NGF. Le traitement des eaux pluviales est assuré par des noues plantées assurant la phytoremédiation. Ces noues sont transversales et sont accompagnées de cheminements qui se connectent au mail piéton Est Ouest.

La partie du parking inscrite dans le prolongement du parc du Nègue-cats est traitée en parking engazonné drainant pour assurer une très grande perméabilité du sol et une continuité végétale favorable à l'impact visuel et environnemental du parking. Il s'agit par ailleurs de la partie du parking accueillant les places longue durée qui peut être exploitée au rythme de la montée en puissance de la gare.

A l'ouest du parvis, on trouve le même dispositif de parking engazonné. Le parking enrobé est réduit aux deux premières alvéoles à l'ouest et à l'est du parvis, face à la gare.

L'ensemble des aires de stationnement disposent également d'une strate de sujets hauts portant ombre sur les emplacements véhicules. Ils constituent eux aussi des « wagons végétaux ». Il s'agit là encore de chêne vert et de pin parasol.

Le jardin est aussi associé à la démarche durable proposée pour la gare. En effet son arrosage exploite autant que possible les eaux de pluie récupérées sur la toiture de la gare et accumulées dans un bassin de stockage.

De bas en haut, du Sud au Nord mais également d'est en ouest, le jardin propose des cheminements, des assises notamment à proximité des « Wagons végétaux ». Les cheminements sont adaptés aux personnes à mobilité réduite et permettent à tous les publics de circuler librement.

Le mail ou « jardins des liaisons »

Le mail ou « jardin des liaisons », irrigue les différentes poches de parking développées au sud de la gare. Si il recueille tous les parcours vers ou depuis la gare, il est néanmoins largement planté. Des espèces de milieu sec (Buis, amélanchiers, genévriers, lavande et thym) occupent le sol. Chênes vert ou pin sont plantés de manière discontinue pour former des « wagons végétaux ». Ils s'inscrivent dans une logique longitudinale aux voies.

C'est l'élément structurant de ce parc de stationnement. Il s'étire d'Est en Ouest et se glisse sous la toiture pour constituer, dans la travée la plus au sud, l'entrée principale de la gare. Il accueille ici ascenseurs, escaliers et escalators qui permettent aux voyageurs de remonter depuis les parkings et le parvis vers le niveau haut de la gare.

Ce mail planté, humide, constitue un îlot de fraîcheur et d'ombre pour le public de la gare et pour les bureaux du bâtiment sud.

Le mail comme les parkings s'inscrivent dans la pente entre le niveau 19,00 m NGF et le niveau 22,00 m NGF. Les noues et cheminements transversaux et longitudinaux installent des paliers successifs entre les différentes poches de parking.

La nouvelle gare TGV de Montpellier est ancrée dans l'image de gare jardin.

Le parvis ouest

La station de tramway inscrite sur le parvis Ouest est un élément fort de cette gare multimodale. Sol et toit de la gare TGV se prolonge pour l'accueillir.

Le sol n'est donc pas conçu comme une voirie mais comme un sol continu de l'intérieur vers l'extérieur. Un sol partagé entre les différentes mobilités.

Ce travail sur le sol est indispensable pour éviter la juxtaposition d'un pont avec une gare et installer dès maintenant la notion d'espace public partagé, de place couverte piétonne, cyclable et réservée aux circulations douces et au tramway qui prolonge la High-street dont le postulat est de faire des infrastructures viaires des espaces praticables, « marchables » plutôt que des axes infranchissables.

Ce traitement de l'espace public a une autre vertu. Il efface les limites, se libère de la notion de façade qui au sens classique du terme donne une orientation stricte là où l'espace de la gare doit être ouvert à tous les parcours pour assurer pleinement son rôle de pôle d'échange.

Le talus planté au nord

Au nord, le dispositif acoustique proposé est un merlon planté. Il s'inscrit dans l'épaisseur du bâtiment nord et vient faire écran à l'autoroute. Il est de 5 m au plus près de la gare et de 3 m au droit des quais. Ce merlon planté en terrasses est de type prairie méditerranéenne. Il accueille également dans la pente des bassins de traitement des eaux grises de la gare.

La plantation des quais

Dans la partie des quais inscrit dans le parc du Nègue-cats, nous proposons de planter quelques sujets qui viendront se substituer aux abris en dur. Ils permettent d'assurer que le parc n'est pas interrompu par la gare et offrent de l'ombre au public.

3.3 TRAITEMENT DES INTERFACES

3.3.1 AVEC L'AMENAGEUR DU QUARTIER

La limite du périmètre du Pôle

Le projet exploite la totalité du périmètre proposé. Au nord pour implanter une partie des services de la gare et les dispositifs de protection acoustique, au sud, à l'est et à l'ouest pour implanter les besoins en termes de parking.

Ce périmètre intègre la gare et l'ensemble de ses services et commerces, les quais, les parkings, la gare de bus et le pont à destination du tramway. Il permet également de supporter de nombreuses possibilités d'évolution de la gare.

La limite nord dialogue avec l'autoroute et le marché de travaux des voies. Ici le groupement propose d'installer une partie des locaux de la gare. L'accès à ces locaux est prévu par la piste longeant les voies dont il faudra adapter le tracé. La plateforme pour le poste PAI prévu dans le marché OCVA pourra aisément s'articuler avec le bâtiment nord afin de constituer un ensemble cohérent.

Le talus acoustique s'implante entre le mur GEFRA et la piste de circulation au nord du plan de voies. Sur une épaisseur de 13 m au-delà de la piste d'accès.

A l'ouest du pont de tramway, le périmètre permet d'envisager une extension de la gare. Celle-ci prendrait appui sur les trames d'OCVA laissé libre (files 9 et 10) et permettrait de construire un bâtiment pont de 18 à 20 m d'épaisseur ou de trouver là un hall secondaire pour la gare.

Au sud du périmètre, nous trouvons le bas de la pente du parvis et du parking incliné. Un raccord en remblai est à prévoir jusqu'au mail de desserte sud dont il faudra prévoir une préfiguration pour desservir le PEM et ses stationnements. En effet, si nous nous trouvons l'entrée du PEM sur la rue de la fontaine de la Banquière conformément au plan de phasage des voiries, nous prenons également l'hypothèse d'une desserte sud longeant le parc de stationnement entre l'entrée du PEM et le pont de la route de la Vauguières.

Cette route, permet desservir l'ensemble des poches de stationnement.

Les conditions de réalisation des équipements publics de la ZAC pour le fonctionnement du Pôle (consistance et calendrier de réalisation)

Le périmètre du PEM se superpose avec le sud du périmètre de la ZAC OZ 1. Outre les accès et les réseaux, le pôle est parfaitement autonome vis-à-vis de la ZAC lors de la livraison.

Le projet proposé pour la nouvelle gare TGV de Montpellier s'inscrit parfaitement dans le scénario à long terme proposé par le projet OZ. Néanmoins la gare doit être opérante à court terme et s'adapter à la mise en œuvre du projet urbain dans ses différentes temporalités.

Aussi, dans la durée du contrat, il existe des interfaces avec la ZAC sur l'emprise PEM et notamment :

- Les travaux de remblais
- Les voiries
- Les travaux pour la création du Parc Nègue-cats
- L'urbanisation
- La mise en œuvre du tramway

Les travaux de remblai

L'un des enjeux essentiel pour la gare en attendant la ville est de proposer une topographie qui puisse s'adapter au projet urbain futur sans le contraindre.

Aussi, le projet proposé installe un nivellement et une stratification compatible avec les niveaux imaginés dans le cadre du projet OZ.

Les niveaux développés dans le bâtiment gare : 16 m NGF, 19 m NGF, 22 m NGF et 28,50 m NGF permettent d'inscrire 1, 2 ou 3 niveaux de parking qui peuvent accompagner l'évolution futur de la ville et la topographie alentour.

Ainsi, le parking inscrit aujourd'hui entre 19 et 22 m NGF pourrait demain accueillir un premier niveau de sous-sol. Ou encore être recouvert de 1 puis 2 niveaux de parking jusqu'à englober la gare de bus et permettre au sol de la ville de se soulever pour suivre le profil en long du tramway, depuis le nord jusqu'au mail sud. De 28,50 m NGF sur la station gare à 25 m NGF sur le mail sud.

Le parking et la gare de bus constitueraient alors le socle du parvis, le support d'une urbanisation future.

Les travaux pour la création du parc

Le parking définitif vient s'implanter au sud de la gare. Son emprise et son découpage s'inscrit dans la trame viaire du projet OZ, sur trois des alvéoles du parking provisoire et or emprise du parc Nègue-cats.

Il abrite 1.500 places sur trois niveaux. Nous prenons l'hypothèse qu'il se prolonge dans l'emprise du parc du Nègue-cats comme cela est largement esquissé pour constituer globalement le besoin de stationnement définitif c'est à dire 3.000 places.

Cependant nous distinguons bien aujourd'hui deux zones distinctes dans le parc de stationnement de l'offre de base qui peuvent être indépendante en termes d'accès. Cela permet de conduire des travaux sur l'emprise du Nègue-cats indépendamment du fonctionnement du PEM.

Les voiries

Le parking réalisé au sud de l'emprise définie pour le PEM est accessible depuis la rue de la fontaine de la Banquière et les points d'entrée dans le parc de stationnement respectent le découpage viaire du projet urbain. L'hypothèse d'un parking sur un glacis entre 19 m NGF et 22 m NGF, n'est pas incompatible avec la création du mail sud surélevé à 22 m NGF ou 25 m NGF. Cela conduirait à accompagner ce remblai par la construction d'un ou deux niveaux de parking.

L'urbanisation

La construction au nord de la gare ou de bâtiments pont en franchissement de l'autoroute ou des voies ferrées est parfaitement compatible avec le projet. En effet, nous libérons à l'ouest deux files d'appuis dues par OC VIA pour venir étendre la gare, installer un bâtiment écran et ainsi amorcer le plan urbain entre nord et sud.

Sur la parcelle située à l'est du parvis, l'urbanisation peut être rapide et permettre de créer des programmes complémentaires de la gare. Une offre hôtelière ou un pôle tertiaire pourrait prendre place au voisinage immédiat de la gare sans perturber le fonctionnement du pôle et en intégrant en son socle une offre de stationnement.

Le plan masse proposé ici et l'implantation des fonctionnalités permettent au projet urbain d'être amorcé selon les hypothèses existantes au rythme des opportunités urbaines et de la montée en puissance de la gare.

La mise en œuvre du tramway

Différentes hypothèses sont envisagées pour le tramway. Dans le cas de son prolongement vers le sud, il faudrait créer une rampe jusqu'au mail sud ou alors construire un viaduc. Le projet de gare le permet en libérant cette zone de toute emprise construite. Cet ouvrage pourrait s'accommoder d'un parvis en contrebas ou d'un parvis en pente selon le même profil.

Dans le second cas, une partie des fonctions du parking sud se glisserait sous cet ouvrage.

La connexion au nord avec un pont en franchissement de l'A9b se fait aisément et sans interférer avec le fonctionnement du PEM. Une culée peut prendre place en limite de dalle pont et sur le talus entre les voies ferrées et l'autoroute.

Organisation mise en place pour coordonner les études et travaux du Pôle avec ceux de la ZAC

Cf. note 4.10 note traitant de la gestion des interfaces.

3.3.2 AVEC LES AUTRES MAITRES D'OUVRAGES PRESENTS SUR SITE

RFF – OCVIA

Les travaux pour la construction de la gare sont étroitement liés à ceux des voies et des appuis. La halle de gare proposée dans le cadre de l'offre finale conduit à modifier la position des files d'appuis.

En effet, le dimensionnement précis de la halle au regard de la fréquentation annoncée et des évolutions attendues, nous a conduit à revoir le pas des files d'appuis transversalement aux voies. Nous proposons à partir de la file 7 qui reste fixe, et jusqu'à la file 1 de passer à un entraxe de 18 m. **Entre la file 8 et 9 l'entraxe proposé est de 9 m pour réussir à livrer une voie de tramway de 22,5 m comme l'exige le programme. Le pas de la file 9 à 10 est également de 18 m.** Ces files pourront accueillir une extension ouest de la gare. De même qu'à l'ouest, l'implantation proposée entre les files 7 et 4 permet d'étendre ou de doubler la halle entre les files 4 et 1.

Ces appuis futurs ont nécessité de dimensionner la rampe du quai central en considérant que les poteaux peuvent s'implanter demain sans modifier le fonctionnement.

D'autres travaux que ceux des appuis de la dalle pont conduisent à des interfaces avec la mission d'OCVIA. Et notamment :

- La réalisation des bâtiments nord et sud dont les fondations viennent en limite du plan de voie ou de la piste nord qui sert également d'accès au bâtiment nord
- La fondation des murs écran acoustique

Et il y a également des travaux d'OCVIA qui assurent la connectivité du PEM

- La réalisation du pont de la Vauguière
- La réalisation de la piste au nord des voies et du bâtiment PAI

Qui nécessiteront un dialogue pour assurer une bonne cohérence entre les différents ouvrages de voirie et notre lot VRD.

Nous pourrions également étudier avec OCVIA et son maître d'ouvrage comment optimiser les terrassements et/ou talus envisagés :

- Talus nord de protection acoustique
- Remblai sud support du parking

La mise en œuvre des réseaux est également un point essentiel du bon fonctionnement de la gare et des études conjointes qu'il faudra mener. A titre d'exemple :

- réseaux de récupération des eaux pluviales de toiture
- réseaux concessionnaires
- réseaux de quais
- caténaires

Devront faire l'objet d'étude pour passer au-dessous, au-dessus ou le long du plan de voie.

SAAM (Société d'aménagement de l'agglomération de Montpellier) et SERM

L'accès sud est essentiel à la phase travaux du PEM et à la mise en service de celui-ci au terme des travaux. Aussi il faudra être vigilant sur l'adaptation de la rue fontaine de la banquière par la SAAM et de son adaptation pour connecter et desservir les stationnements d'une part et la gare routière d'autre part.

En effet, la viabilisation (réseaux et voiries...), les terrassements et remblais sont des éléments déterminant de la mise en service de la gare et de support d'inter modalité : bus et voiture.

CAM (Communauté d'agglomération de Montpellier)

La mise en place du tramway par la CAM sur la dalle pont que nous réalisons fera également l'objet d'un dialogue avec la CAM et l'exploitant pour assurer une coordination sur :

- la position des quais que nous proposons d'installer en quinconce
- le tracé
- la conception et la position des locaux techniques et locaux de services afférents
- le traitement des aspects vibratoires
- les revêtements de sol
- la signalétique
- les réseaux de voirie et de signalisation
- franchissement de l'autoroute et réalisation des appuis de ce franchissement et de la connexion avec la dalle pont de la gare

Il y sera aussi essentiel de travailler sur la connectivité et le partage des données et des informations pour faire de cette gare une plateforme multimodale performante.

L'autre point fort des interfaces avec la CAM consiste à s'inscrire parfaitement dans le règlement de ZAC, puisqu'en effet, le périmètre du PEM est inscrit dans le périmètre de la ZAC OZ 1.

Il faudra également s'adapter à son calendrier de réalisation.

ASF (Autoroute sud de France)

Il y aura également des points de vigilance sur les interfaces avec les ouvrages réalisés par ASF et notamment :

- Position et nature des séparations entre l'autoroute et le domaine SNCF (GEFRA notamment)
- Réalisation du talus de protection acoustique au nord du plan de voie

Département de l'Hérault et Région Languedoc Roussillon

L'inter modalité est aussi un des enjeux forts de la gare. Il faudra travailler en concertation avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH), Hérault transport et les organes du TER et de la Région du Languedoc Roussillon pour concevoir et adapter la gare routière. Répondre de façon exacte aux besoins en termes d'aménagement et de locaux pour assurer une représentation forte et une intégration réussie des services de transport locaux indispensable à l'inter modalité et à l'ancrage sur le territoire de Montpellier.

Cette approche pourra aussi être conduite avec les services de bus de ville et de transport vers l'aéroport.

Le volet touristique regarde là aussi la ville, la région, le département. L'accueil des touristes ou vacanciers en gare est un axe qu'il faudra privilégier dans la réflexion sur les concessions et les emplacements des kiosques ou commerces.

Pour chaque opérateurs ou acteurs sur le site, nous nous efforcerons de tenir un listing précis des interfaces afin d'identifier en amont les points de vigilance et permettre aux différents interlocuteurs de travailler en harmonie avec le projet pour la nouvelle gare TGV de Montpellier Sud de France.