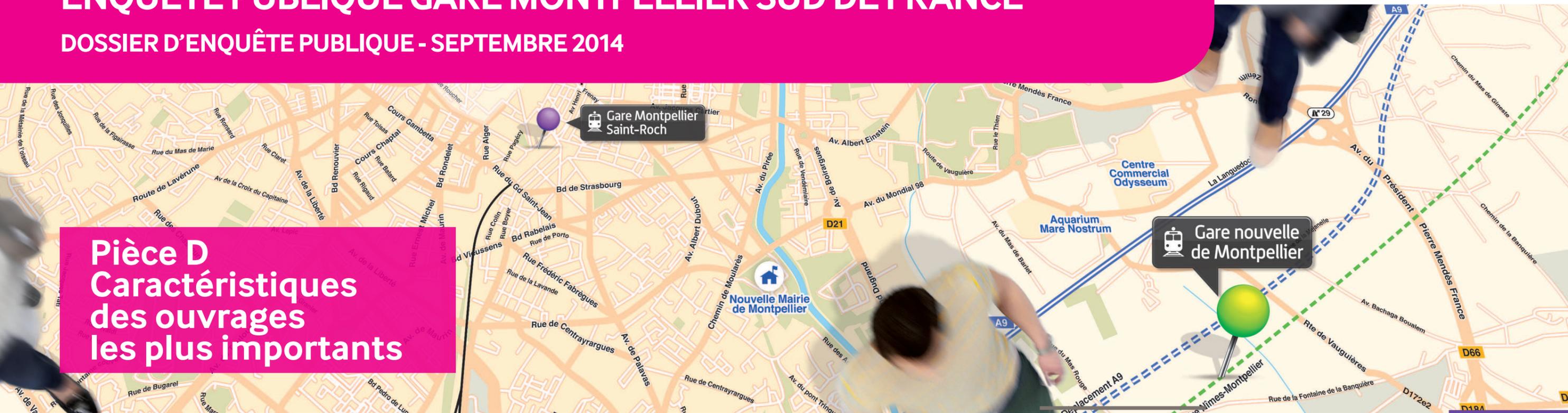


ENQUÊTE PUBLIQUE GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE
DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE - SEPTEMBRE 2014

Pièce D
Caractéristiques
des ouvrages
les plus importants



Le présent dossier d'enquête publique concerne l'enquête d'utilité publique du projet d'aménagement de la Gare Nouvelle de Montpellier située dans l'Hérault (34). L'objet de cette pièce D « Caractéristiques des ouvrages les plus importants » est de présenter, conformément à la législation en vigueur, les caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants.

Le projet de la gare nouvelle de Montpellier consiste en la réalisation d'un bâtiment venant s'annexer au projet ferroviaire CNM en superstructure par rapport aux faisceaux de voies. L'avantage de ce parti d'aménagement est une économie d'emprises foncières étant donné que les deux projets sont imbriqués et permettent d'éviter une inutile consommation d'espace au sol.

Pour répondre au besoin d'une gare intégrée au cœur du projet Oz, la gare nouvelle sera vraisemblablement une gare-pont, qui dialoguera avec l'extérieur, et notamment avec la coulée verte qui constituera le grand parc public du Nègue-Cats. Ce sera une gare pensée pour faciliter les échanges avec la ville et pour être un véritable lieu d'inter-modalité avec des parkings pour être accessible en voitures, des liaisons avec les transports collectifs (notamment le tramway) et des espaces réservés aux modes doux de déplacements : piétons et vélos.

Le bâtiment-voyageurs (BV) sera conçu au-dessus des voies de circulation et le parking transitoire de 1 600 places sera conjoint au bâtiment-voyageurs au sud du site d'implantation. À terme, cet espace de stationnement devrait évoluer vers un parking définitif de 3 000 places en ouvrage.

A noter que la Gare Nouvelle de Montpellier sera réalisée dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé avec RFF, par le biais duquel la conception, la réalisation, la maintenance et le financement de cet équipement, seront confiés à un opérateur de la sphère privée, sur une longue durée. La procédure qui permettra de désigner le titulaire de ce PPP a été initiée par RFF à l'automne 2012 et le dialogue compétitif entre RFF et les différents candidats est actuellement en cours. Le déroulement de cette procédure doit permettre de signer le contrat de partenariat au printemps 2014.

Dans cette perspective, les caractéristiques techniques des ouvrages réalisés présentés ci-après s'appuient sur un niveau de détail de conception de la gare qui sera amené à être précisé.

Les caractéristiques des ouvrages les plus importants dans le cadre du projet de la Gare nouvelle Montpellier Sud de France concernent les ouvrages suivants :

- la réalisation d'un **bâtiment-voyageurs** en superstructure au dessus de voies de circulation du contournement Nîmes Montpellier (CNM),
- la réalisation d'une **zone de stationnement** conjoint au bâtiment-voyageurs.

1. LE BATIMENT-VOYAGEURS

Le bâtiment-voyageurs (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 et bénéficiera notamment d'un travail approfondi sur l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les contraintes de rampes et de circulations verticales seront limitées au maximum.

D'une surface d'environ 4 à 5 000 m², il sera conçu en superstructure au dessus du plan des voies, à l'image de plusieurs gares nouvelles mises en service récemment.

Le plan de voies sera surmonté de la dalle de franchissement des voies réalisée sur la totalité de la largeur du plateau des 8 voies et destinée à recevoir :

- le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 4 à 5 000 m² 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.

En raison des contraintes liées aux servitudes de dégagement aérien, la hauteur maximum autorisée pour la gare nouvelle est 54 NGF.

La côte altimétrique des voies ferrées est fixée à 20,2 NGF environ. La côte altimétrique du niveau supérieur sera située entre 27,2 NGF et 29 NGF afin de tenir compte :

- d'une hauteur minimale de 7 m de tirant d'air entre les rails et la sous-face de dalle de la gare,
- de l'épaisseur de la dalle,
- de la côte altimétrique du projet urbain.

Ainsi, le bâtiment-voyageurs s'organisera entre les côtes 29 NGF et 54 NGF et sera optimisé de façon à densifier au maximum l'espace disponible.

2. LA ZONE DE STATIONNEMENT

Le stationnement constitue une part importante de l'inter-modalité envisagée dans le cadre du Pôle d'Echange Multimodal et l'organisation du stationnement est planifiée en deux phases.

L'inter modalité motorisée s'exerce au sud du bâtiment-voyageurs, la localisation au sud des parkings constitue un site d'implantation privilégié qui permette de favoriser l'inter-modalité via cet accès pour les véhicules bus, véhicules particuliers, ..).

Les équipements de l'inter-modalité compris dans le projet de la gare nouvelle seront réalisés en fonction de l'offre de transport et de la montée en charge de l'équipement :

- dès la mise en service de la gare en 2017, d'un parking transitoire, comptant dans un premier temps, des ouvrages de stationnement pour véhicules légers offrant 1 600 places notamment 800 places pour le stationnement longue durée et 500 places pour les stationnements de courte durée,
- 400 places vélos seront également réalisées,
- à l'horizon 2050, d'un parking définitif de 3 000 places, en ouvrage, remplaçant le précédent. Les 3000 places sont nécessaires à horizon 2050 mais l'évolution de l'offre se fera à partir de 2030.

