Guide des projets urbains

NOVEMBRE 2016 • 200 €

64 PROJETS

2016

www.projetsurbains.com

INNOVAPRESSE GROUPE

Nouveau Saint-Roch, une opportunité de 15 ha en plein cœur de ville

Profitant des friches ferroviaires et du projet de restructuration de la gare SNCF Saint Roch, cette opération de renouvellement urbain est destinée à proposer 1 200 à 1 300 nouveaux logements, 30.000 à 50.000 m² de bureaux, commerces et hôtels autour d'un parc public de 1,2 ha. Il intègre le pôle d'échange multimodal Saint-Roch et son parking public de 800 places.

Dernier espace majeur en hyper-centre, le quartier Nouveau Saint-Roch a pour vocation de redynamiser et requalifier le quartier de la gare. Il exprime une polarité du centre gare à l'échelle métropolitaine, marquée par des programmes immobiliers à l'architecture remarquable.

Axonométrie du projet © Brenac et Gonzalez

Amélioration, reconquête et requalification du quartier de la gare Saint-Roch et des quartiers environnants.

SITUATION

Le quartier du Nouveau Saint-Roch est situé en plein centre-ville de Montpellier à proximité de la place de la Comédie et du centre historique, sur les fiches ferroviaires de l'ancienne gare de marchandises. Il occupe un site de 15 ha à la croisée des 4 lignes de tramway de Montpellier et intègre la gare centrale de Montpellier restructurée en totalité en 2014 en pôle d'échange multimodal.

ATOUTS DU SITE ET OBSTACLES À LEVER

La Zac du Nouveau Saint-Roch bénéficie d'atouts liés à sa centralité :

- situation en plein centre-ville, proche des équipements publics culturels majeurs,
- nœud d'échanges privilégiés entre les différents modes de transports en commun renforcés et interconnectés,
- dernière opportunité foncière d'envergure en hyper centre-ville,
- forte demande de logements en centre-ville.

Mais elle doit faire face aux obstacles liés à la destination ferroviaire passée et actuelle du site :

- la libération progressive des installations ferroviaires,
- l'interface avec le domaine public ferroviaire en activité,
- la complexité des programmes en bordure de voies
- le coût des reconstitutions ferroviaires.

ENJEUX

Le secteur gare et son environnement constitue le dernier espace vide majeur à l'échelle de la Ville, dernier lieu offrant un tel potentiel en centre-ville. Il a pour vocation d'accueillir une composition urbaine très structurante, marquant une polarité de centre gare à l'échelle de la Métropole.

La création d'un nouveau quartier sur les emprises ferroviaires libérées préfigure le redéploiement de l'hyper centre et de son attractivité.

Ce pôle central remarquable, au sein duquel différents réseaux et modes de déplacement sont inter connectés, s'appuie d'une part sur des programmes immobiliers exceptionnels et d'autre part sur un parc public paysager généreux.

Le Nouveau Saint-Roch sera un élément fédérateur et structurant pour l'amélioration, la reconquête et la requalification des quartiers environnants.

Cinq grands enjeux structurants :

- requalification des friches ferroviaires (emprises de la SNCF, SNCF Réseaux),
- intégration du nouveau pôle d'échanges de la Gare Saint Roch : connexion des différents réseaux de transport (tram, bus, cars) et modes de déplacement (zones piétonnes),
- amélioration, reconquête et requalification du quartier de la gare et des quartiers environnants,
- mixité fonctionnelle et sociale,
- mobilité.

PROGRAMME

Le projet intègre et s'articule d'une part, autour de la gare restructurée et de quatre lignes de tramway constituant le pôle d'échange multimodal de Montpellier, et d'autre part, autour du parc paysager baptisé René Dumont, d'une surface de plus d'un hectare. L'opération propose un habitat exclusivement collectif, intégrant une mixité sociale et générationnelle, mais aussi des bureaux et des commerces en socle des lots 3 et 4.

Espaces et équipements publics : la gare et les 4 lignes de tramway, visent à répondre, à l'échelle de la métropole, à l'accroissement prévisible de la clientèle ferro-

Parc René Dumont © Michel Desvigne

viaire (TER et TGV) et à conforter ce pôle central comme nœud d'échanges privilégiés entre les différents modes de transports. La gare est accompagnée d'un parking public en superstructure de 800 places qui lui est directement relié. L'ensemble constitue le pôle d'échange multimodal Montpellier Saint-Roch.

Le parc René Dumont » poumon vert » de l'hyper-centre offrira aux habitants du quartier, et plus largement du centre-ville, un espace de détente et de respiration aux portes du cœur historique. Il assurera également une fonction de rétention hydraulique.

Pôle habitat : 1 200 à 1 300 logements. Programmes en cours de lancement intégrant près de 30 % de logements sociaux, 15 % de logements en accession aidée, 15 % de logements en accession intermédiaire, une résidence étudiants ainsi qu'un Ehpad. La centralité de l'opération est affirmée par un épannelage variant de R+6 à R+16 pour le bâtiment Totem.

Pôle commerces : le projet intègre un pôle commercial de plus de 6 000 m² à proximité de la gare, en socle des lots 3 et 4. Ce programme comprend des petites et moyennes surfaces dont un supermarché de 1 500 m² de surface de vente.

Pôle activités-bureaux : la polarité tertiaire du Nouveau Saint-Roch est positionnée principalement le long des voies SNCF et complétée d'une implantation en proue face à la gare, au sein du lot 3. Le programme tertiaire représente globalement entre 20 000 et 30 000 m² de SDP.

ZOOM SUR... LE PARC RENÉ DUMONT

Avec une surface de 1,2 ha, le parc René Dumont complètera une ossature d'espaces publics.

La vision d'ensemble : la proposition paysagère du parc est structurée autour d'un corridor visuel, une vallée, échelle pertinente dans le contexte du projet Saint-Roch. Des masses arborées ou végétales constituent une lisière forte et donnent l'illusion d'un paysage forestier plus vaste, cohérent avec l'échelle et les hauteurs des bâtiments du quartier. Le projet offre une pelouse de 5 000 m² à proximité immédiate du centre-ville et de la gare Saint-Roch ; une clairière dans le tissu urbain est bordée de très grands arbres qui cadrent et démultiplient les points de vues sur la ville.

Sculpter la clairière du parc : le projet arase le talus existant pour obtenir une pente régulière du terrain, le rendant accessible à tous les usagers. Cette pente longe la voie parallèle au parc, puis plonge pour offrir un bassin de stockage nécessaire à la gestion des eaux pluviales du quartier. L'assiette du parc est volontairement creusée du nord et au sud sous la forme d'un vallon, afin d'agrandir visuellement la surface du parc, d'offrir deux nouvelles orientations est/ouest en pente vers le centre du vallon, et de faciliter le recueillement des eaux pluviales.

Offrir un cadre à la pelouse : de part et d'autre du vallon engazonné, une masse végétale arborée est créée pour fermer visuellement le parc, tenir la clairière et l'isoler des futurs chantiers riverains. Ces arbres de haute tige sont implantés d'une part sur les lisières de la pelouse, et d'autre part sur une large promenade minérale. Ces cheminements offrent un cadre au parc et forment une transition de nature différente entre le cœur du jardin et le quartier Nouveau Saint-Roch.

Créer un jardin creux dans le vallon : l'ouvrage hydraulique d'une capacité de 2 400 m³ se love dans le creux du vallon. Un fossé de pierre récolte les eaux d'irrigation de la pelouse. Le jardin creux est de nature minéral. Il s'agit d'un vaste pierrier de roches calcaires résistant à la montée des eaux. La géométrie des talus qui forment ce jardin creux est parfaitement régulière et densément plantée d'une strate herbacée et arbustive basse.

Perspective de la Tour Totem © Brenac & Gonzalez

ZOOM SUR... LE LOT 3-4

Avec l'hôtel et le parking Saint-Roch, l'îlot 3-4 vise à constituer une polarité urbaine autour de la gare Saint Roch. L'îlot, qui jouxte la ville historique, est une des portes principales de la Zac, côté gare. Son dispositif urbain, constitué d'une strate basse et d'une émergence à R+16, le relie à un quartier et le projette dans le paysage lointain. Ensemble immobilier complexe, cet îlot représente environ 25 500 m² de SDP globale.

Le parti imaginé pour le lot 3 et son totem par l'atelier d'architecture Brenac & Gonzalez est issu d'une réflexion autour de l'idée de « méditerranéité », le climat, le vivre dedans / dehors, d'une part, et de la confrontation ville haute / ville basse d'autre part. Le volume se compose de trois bâtiments, organisés en deux strates principales : la ville basse structurée et minérale (le socle) et la ville haute aux formes arrondies (le bâtiment totem). Le bâtiment signal, affecté à des logements, émerge du socle à partir du R+3, en offrant une succession de couches érodées en terrasses arrondies. Les deux autres bâtiments, l'un affecté à du logement et l'autre affecté à des bureaux, dialoguent avec le bâtiment signal par l'unité du socle et une « contamination formelle » des façades intérieures de l'îlot. Le socle est consacré en quasi-totalité aux commerces. Ceux-ci développent de larges façades vitrées ouvertes, qui vont activer l'espace public.

MONTAGE DE L'OPÉRATION

L'opération a été initiée en 2003 par la Ville de Montpellier. Les conditions d'acquisition du foncier SNCF/RFF et de déplacement et reconstitution des installations ferroviaires ont été conclues en 2008 par la signature d'un protocole d'accord avec la SNCF et RFF.

L'équipe d'architectes-urbanistes Paul Chemetov et Emmanuel Nebout a été choisie à l'issue d'un concours, la maîtrise d'œuvre des espaces publics étant assurée par une équipe composée des mêmes architectes, associés à Michel Desvigne pour le Parc Public et Egis pour les VRD. L'opération d'aménagement de la Zac est menée par la Serm dans le cadre de la concession d'aménagement Nouveau Saint-Roch depuis 2009.

La restructuration de la gare en pôle d'échange multimodal a été menée par Gare & Connexion dans le cadre d'un protocole spécifique avec les collectivités et l'Etat.

ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

L'opération est entrée en phase opérationnelle active depuis 2010 avec la commercialisation des premiers programmes rue Colin (logements, un EHPAD et un premier lot de bureaux).

Les travaux de restructuration de la gare SNCF, démarrés en 2012, se sont achevés en 2014.

Côté Ouest du faisceau de voies SNCF, des programmes emblématiques ont été lancés parallèlement à la rénovation de la Gare :

Le Lot 1 : programme hôtelier de 180 chambres (un hôtel 3 étoiles et un hôtel 4 étoiles) implanté face à la gare. Projet développé par Linkcity et conçu par Manuelle Gautrand,

Le lot 2 : un parking silo de 800 places dédié majoritairement aux usagers de la gare, équipement public de la Zac réalisé par la Serm dans le cadre de la concession d'aménagement

Les lots 3 et 4 : ensemble immobilier complexe multifonctionnel comprenant logements libres, sociaux et abordables, bureaux et commerces. Projet confié à deux groupements de promoteurs et à deux équipes d'architectes : Groupements Roxim-Pitch Promotion associé aux architectes Paul Chemetov et Emmanuel Nebout et

Perspective du complexe hotelier et logemenrts © Manuelle Gautrand

Vinci Immobilier / Pragma / Arcade associé aux architectes Bernac & Gonzalez et MDR.

CALENDRIER

Autorisations administratives et procédures opérationnelles : Dossier de réalisation et programme de l'équipement public approuvé fin juillet 2010, autorisation Loi sur l'Eau obtenue. DUP obtenue en 2014

Portage du foncier : le foncier est maitrisé à 95 % par protocole signé par la Ville, SNCF et RFF (SNCF Réseaux). Il est prévu d'acquérir les dernières emprises d'ici à fin 2016.

Conception : La conception des espaces publics est en voie d'achèvement, les études de niveau PRO étant en cours sur les derniers secteurs à aménager dans la continuité de la commercialisation.

Commercialisation : la commercialisation du macro lot 3 et 4 a été menée en 2016 et se poursuit par la commercialisation des lots 7 et 8 en 2017-2018.

Travaux : le parking public est en service depuis 2015. Les travaux de voirie et réseaux structurant sont en cours. Les premiers travaux du parc public sont prévus dès fin en 2016.

SERM
Etoile Richter - 45, place Ernest Granier
CS 29502 – 34960 Montpellier Cedex 2
www.serm-montpellier.fr
Frédéric Doste, directeur opérationnel
Tél. : 04 67 13 63 16 – Mob : 06 72 75 40 40
E-mail : frederic.doste@serm-montpellier.fr

QUI FAIT QUOI ?

- Les décideurs politiques : Stéphanie Jannin, adjointe au maire de Montpellier déléguée à l'urbanisme et à l'aménagement durable, concédant de la Zac.
- Les responsables techniques : Ville de Montpellier (Rémy Ailleret, DGAS, et Sylvie Mahot, direction aménagement programmation) et la Serm (Christophe Perez, directeur général, Cédric Tel-Boïma, directeur de l'aménagement, de la construction et du renouvellement urbain, et Frédéric Doste, directeur opérationnel).
- Les concepteurs : pour la Zac : AUA Paul Chemetov / Atelier Emmanuel Nebout. Pour le parc public : Michel Desvigne.
- L'aménageur : Serm.
- Les investisseurs-financeurs : Ville de Montpellier, collectivité concédante (financement des espaces publics). Pour l'hôtel : Valotel et la Caisse des dépôts. Pour le pôle commercial : Banimmo.

A QUEL COÛT ?

L'opération Nouveau Saint-Roch a été confiée à la Serm dans le cadre d'une concession d'aménagement. Le bilan financier s'élève à 63 M€ HT, équilibrés en dépenses-recettes, dont environ 20 M€ HT de participation de la ville pour le financement des équipements publics de la Zac (parking public, parc, espaces publics).

SDP FUTURE ET VENTILATION

La Zac du Nouveau Saint-Roch vise à réaliser 110 000 à 120 000 m² majoritairement de logements et intégrant une mixité fonctionnelle marquée par une offre importante de bureaux, de commerces ainsi que des équipements publics, en particulier un parc public paysager de plus d'un hectare.

La surface de cette opération se répartit comme suit :

- 1 200 à 1300 logements,
- 30 000 m² de programmes tertiaires,
- 800 places de stationnement dans un parking connecté à la gare,
- Un parc public de 12 000 m² (Parc René Dumont),
- Gare SNCF – Pôle d'échange multimodal.