

**Gare Montpellier  
Sud de France**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE  
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



**Les recommandations  
de l'atelier citoyen**

## 04 / PRÉSENTATION

---

### 06 / LA GARE

#### 06 / UNE GARE « NATURE », OUVERTE, LUMINEUSE, COLORÉE...

Allure générale, Climat sonore & confort thermique, Éclairage naturel, Aménagements intérieurs, Espaces extérieurs

#### 08 / ...OÙ L'ON SE SENT BIEN

#### 09 / UNE ŒUVRE D'ART UTILE, ÉCOLOGIQUE & ÉVOLUTIVE !

Une œuvre d'art « utile », Écoconception, énergie & développement durable, Une gare évolutive et flexible

#### 10 / UNE GARE SÛRE ET FACILE À ENTRETENIR

Sûreté des biens et des personnes, Contraintes d'exploitation et maintenance

#### 10 / UNE GARE « HUMAINE », À L'ÉCOUTE DE SES USAGERS

---

## 11 / SES ABORDS : COMMENT LA REPÉRER, Y ALLER, S'ORIENTER À L'INTÉRIEUR

### 11 / UNE GARE QUI ÉVOQUE L'IDENTITÉ DE MONTPELLIER...

#### 11 / ...TRÈS CONNECTÉE AU QUARTIER ET AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

Le quartier gare, Intermodalité

#### 12 / ...OÙ L'ON SE REPÈRE FACILEMENT

Cheminements & circulation voyageurs, Informations voyageurs & signalétique

#### 13 / UNE GARE ACCESSIBLE À TOUS

---

## 14 / UNE GARE MULTI-USAGES : À LA FOIS GARE ET LIEU DE VIE

### 14 / POUR PRENDRE UN TRAIN

Stationner, Déposer/Venir chercher quelqu'un, Prendre un billet, Prendre un train

### 14 / POUR Y PASSER DU TEMPS

Faire des achats, Attendre un train, Se renseigner, Se restaurer, Se divertir, Se cultiver

---

## 16 / COMPLÉMENTS

---

### 18 / ANNEXES

#### 18 / LA LETTRE DE MISSION DONNÉE AUX CITOYENS PAR LE PRÉSIDENT DE RFF

#### 19 / LA GARANTE

#### 20 / LE PROGRAMME

#### 21 / LES INTERVENANTS

#### 22 / LES PARTICIPANTS DE L'ATELIER CITOYEN



## Les recommandations de l'atelier citoyen

*Une gare « nature », ouverte, lumineuse, colorée, où l'on se sent bien, quel que soit son âge, pour y passer du temps (services, commerces) ou pour prendre vite son train, où l'on se repère facilement, accessible à tous, une œuvre d'art écologique « sans frime », capable d'évoluer, qui évoque l'identité de Montpellier, une gare sûre et à l'écoute de ses usagers, facile à entretenir et très connectée au quartier, aux autres modes de transport et à l'aéroport.*



# PRÉSENTATION



Nous sommes habitants de l'agglomération de Montpellier et de ses environs. Nous avons été contactés par téléphone, quand l'organisme chargé par RFF de constituer le groupe a tiré au sort notre nom dans l'annuaire, ou une enquêtrice nous a sélectionnés au hasard dans notre ville. Les critères de composition du groupe ont été définis par RFF : commune de résidence, âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle pour retrouver dans le groupe **la diversité démographique de l'agglomération** montpelliéraine.

Chaque personne contactée a reçu une information minimale et devait s'engager à participer **aux trois journées d'atelier**. Aucun d'entre nous n'a de lien avec les différents acteurs locaux et aucun n'avait participé à **une expérience de démocratie participative**. Notre participation est bénévole et indemnisée pour couvrir les frais occasionnés (forfait). Notre groupe est composé de femmes et d'hommes, de 17 à 81 ans, issus d'univers socioprofessionnels divers.

Nos principales **motivations pour participer** étaient : l'envie d'être informés sur le sujet ; la volonté d'échanger avec les autres et d'alimenter notre réflexion ; la possibilité de donner notre avis et de formuler des recommandations.

Au départ, nous avons douté de l'utilité de cet atelier craignant que ce soit une opération de marketing, de publicité visant à **donner bonne conscience à RFF**, à la communauté d'agglomération de Montpellier et à la Région, voire une simple contrainte légale. Nous redoutions que notre avis puisse justifier un investissement important et une future augmentation d'impôts.

Depuis l'ouverture de la concertation publique, nous avons eu connaissance, *via* les réseaux sociaux et l'atelier de représentants des usagers du TER, **d'avis négatifs du public** (inutilité, gaspillage, gabegie...). Ces questions, notamment l'opportunité de cette gare, sa taille, son coût, son emplacement, les choix d'aménagement faits dans le quartier, la date programmée pour sa mise en service, le choix de sa réalisation en PPP (partenariat public-privé), le déplacement de l'autoroute et sa proximité avec la gare ont aussi fait l'objet de débats au début de l'atelier citoyen.

Cet avis citoyen ne se prononce pas sur ces questions. Le but de notre atelier était de réfléchir ensemble à la question :

***Que recommandez-vous pour que la gare Montpellier Sud de France, en 2017, réponde aux besoins de tous ?***

Différents temps d'information, de rencontres et d'échanges nous ont permis d'approfondir et de clarifier nos points de vue afin d'aboutir à la rédaction de l'avis présenté dans ce document. Nous soulignons que des moyens nombreux ont été mis en œuvre : rencontres avec des consultants, visite de la gare d'Avignon...

Nous souhaitons que notre avis soit lu de façon sérieuse et approfondie. Nous le saurons lorsque nous recevrons **un retour argumenté de la part de RFF**. Nous nous sommes beaucoup investis et espérons que nos recommandations seront prises en compte. Nous voulons vérifier la réalisation de nos propositions dans le projet lauréat avant l'engagement du chantier. Nous attendons que le budget alloué corresponde aux ressources et soit respecté.



# LA GARE

## UNE GARE « NATURE », OUVERTE, LUMINEUSE, COLORÉE...

### ALLURE GÉNÉRALE

Afin que la gare Montpellier Sud de France réponde aux besoins de tous, nous pensons qu'il faut accorder un soin particulier à son allure générale. Pour cela, nous avons dégagé différents éléments structurants :

La végétalisation doit faire partie intégrante de la gare. La **présence de la nature est un impératif** qui doit être traité à l'intérieur (pour 35 d'entre nous), à l'extérieur du bâtiment (pour 39) et même en façade (pour 6). Nous alertons tout de même sur le fait, qu'à l'usage, les végétaux sont difficiles à entretenir, en particulier dans la région. Ainsi, en ce qui concerne la végétalisation à l'extérieur de la gare, 35 d'entre nous recommandent la pose de **végétaux persistants**, provenant de la région et nous sommes 5 à 6 personnes favorables à l'utilisation de végétaux normaux, y compris du gazon. 12 d'entre nous préfèrent en revanche ne pas utiliser de gazon ou avoir recours à du gazon artificiel. La solution du gazon dit « intelligent » (*Zoysia tenuifolia*) convainc 16 d'entre nous ;

afin que la gare Montpellier Sud de France soit un lieu agréable et vivant, nous préconisons qu'elle soit **ouverte de tous côtés** sur les quartiers de la ville. Nous souhaitons un parti-pris architectural qui dépasse la fonction initiale d'une gare, pour en faire un lieu de vie ;

la gare Montpellier Sud de France devra aussi être **spacieuse, structurée et claire**. RFF nous a indiqué qu'elle devrait être composée de deux niveaux, séparant par exemple les voies ferrées (situées au niveau inférieur) et l'accès aux commerces (situés à l'étage). Nous souhaitons cependant alerter les concepteurs sur la juste mesure d'un tel projet. Pour ne pas basculer dans le gigantisme, nous pensons que la **taille globale de la construction** ne doit pas dépasser la hauteur d'un bâtiment de quatre étages ;

concernant la couleur dans la gare, certains d'entre nous estiment qu'elle doit avant tout contribuer à créer « une ambiance intérieure ». Pour se faire, nous attirons l'attention sur l'importance de la couleur et de la **présence d'espaces colorés**. Parmi nous, 18 sont pour l'utilisation de couleurs plutôt douces dans la gare alors que 7 sont pour l'utilisation de couleurs vives.

Nous sommes 18 à penser nécessaire de réserver un espace à des **événements artistiques** qui colorent une partie de l'intérieur de la gare, en changeant régulièrement (*street art*, fresque...). Enfin, 4 personnes sont contre la présence de couleurs au sein de la gare. En ce qui concerne l'extérieur, 26 d'entre nous souhaitent de la couleur sur le bâtiment, dont 13 à condition qu'elle s'intègre bien. 5 sont favorables à beaucoup de couleurs et pour 9 personnes, ce qui importe n'est pas la couleur, mais **l'intégration au sein du quartier OZ**.

Pour répondre aux exigences de conception oscillant entre gare « type » et gare personnalisée, une personne propose de combiner un extérieur personnalisé avec un intérieur « classique ».

« Une gare qui redonne  
le sourire aux parisiens ! »

### CLIMAT SONORE & CONFORT THERMIQUE

Le manque de confort acoustique et thermique au sein des gares est un problème récurrent. Nous avons dégagé plusieurs pistes pour le résoudre :

- utiliser en priorité et pour l'ensemble du bâtiment gare, des **matériaux absorbant** le bruit ;
- mettre en place des **amortisseurs de bruit** au sol ;
- utiliser les parkings comme **murs antibruit** ;
- créer des **sas d'entrée** thermiques.



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)

## ÉCLAIRAGE NATUREL

En ce qui concerne l'éclairage de la gare, nous préconisons un éclairage naturel. Nous souhaitons une gare ouverte vers l'extérieur, ce qui participe à **la transparence et à la luminosité naturelle**. Si la création d'un toit vitré semble une excellente solution pour certains d'entre nous, d'autres citoyens attirent l'attention sur la nécessité de protections solaires adaptées au climat de la région. Un éclairage naturel assuré par des vitres autonettoyantes, facilement remplaçables, et **traitées contre la chaleur** (effet de serre). Éventuellement utiliser un autre matériau laissant passer la lumière naturelle et répondant aux mêmes critères.

## AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

Pour que la gare Montpellier Sud de France soit une gare lumineuse et chaleureuse, un intérêt particulier doit être porté aux matériaux utilisés à l'intérieur de celle-ci. Nous recommandons de limiter l'emploi du béton, sombre et froid, au profit de **matériaux plus chauds** tels que le verre ou le bois. Cependant, certains d'entre nous alertent sur les inconvénients du bois lorsqu'il est utilisé en lattes au sol, car il rend les déplacements particulièrement bruyants et gênants pour les personnes en fauteuil roulant (vibrations).



**Quais en bois bruyants  
et inadaptés pour les PMR**

*Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen  
(gare d'Avignon, 13 avril 2013)*

Nous proposons **un revêtement spécifique** pour les quais, composé de déchets recyclables (par exemple des pneus usagés) amortissant le bruit, la chaleur, antidérapant et adapté aux roulements (valises, poussettes, fauteuils...). Nous alertons sur le fait que ce revêtement doit être différent de ceux utilisés dans les aires de jeux qui ne permettent pas le glissement des fauteuils.

**« Il ne se passe rien dans  
une gare : c'est un lieu froid »**

## ESPACES EXTÉRIEURS

Si l'on souhaite faire de la gare Montpellier Sud de France un lieu de vie agréable et convivial, il est indispensable de concevoir les espaces extérieurs dans ce sens. Pour cela, nous avons mis en exergue quelques éléments :

- l prévoir **des espaces couverts extérieurs** en cas d'attente ;
- l créer **une grande place** devant la gare avec des assises ;
- l une terrasse partagée avec les snacks et restaurants de la gare offrant un espace pique-nique gratuit (24 sont pour dont 5 à condition que l'accès soit réservé aux voyageurs munis d'un billet) ;
- l la mise à disposition de simples **tables de pique-nique** est controversée : 12 d'entre nous sont contre et 4 sont pour à condition qu'elles soient propres, entretenues et sûres.

## ...OÙ L'ON SE SENT BIEN

Le sentiment à l'intérieur de la gare est pour nous une dimension importante à prendre en considération dans la conception de la gare Montpellier Sud de France. Ce que l'on peut attendre de ce projet est une gare qui soit à la fois un lieu de ville, au cœur d'un nouveau quartier, et un lieu de vie, convivial et accueillant, où il fait bon vivre. En ce sens, nous préconisons un travail sur l'espace pour **favoriser la rencontre** ; et ce par exemple par le biais d'un point de convergence, de rencontre au sein de la gare.

**« Une gare est un lieu d'émotion,  
de rencontre et de convivialité »**



## UNE ŒUVRE D'ART UTILE, ÉCOLOGIQUE & ÉVOLUTIVE !

Une œuvre architecturale est une œuvre d'art, l'identité actuelle de Montpellier s'est forgée autour de la construction de bâtiments confiée à des architectes de renom, auteurs d'œuvres d'art reconnues comme telles dans le monde entier.

### UNE ŒUVRE D'ART « UTILE »

Nous sommes sensibles au fait que la gare Montpellier Sud de France soit une œuvre d'art et nous considérons qu'il est primordial que l'on y trouve du confort. L'aménagement doit être à la fois beau et utile, et ce pas seulement pour les voyageurs. Il faut donc concevoir **une gare « sans frime »**, qui réponde aux besoins de tous, sans pour autant en négliger l'aspect.

« *Un projet qui fait économiser du temps et de la pollution* »

### ÉCOCONCEPTION, ÉNERGIE & DÉVELOPPEMENT DURABLE

Nous pensons que la gare Montpellier Sud de France doit être conçue pour être et rester exemplaire en matière de développement durable et d'écoconception. Nous préconisons **une gare « écologique »** dont le fonctionnement repose sur des énergies renouvelables ou au moins « propres ». Il nous semble possible que la gare soit autonome, **produise sa propre énergie** et de travailler sur un **stockage chaud/froid** écologique pour limiter l'énergie à consommer et diminuer les coûts de maintenance.

De nombreuses actions sont possibles et nous avons dégagé certaines pistes par exemple :

- l récupérer l'énergie produite par le **freinage des trains** ;
- l filtrer **les eaux usées** générées par la gare, par un système de bassin écologique et végétal (sans odeur) ;
- l installer **des panneaux solaires** pourrait permettre, entre autres, d'éclairer les parkings ;
- l utiliser la **géothermie** ;

l construire « **un puits canadien** » qui utilise l'inertie thermique du sol pour pré-traiter l'air ventilant des bâtiments. L'air ainsi obtenu est « meilleur », plus chaud en hiver et plus froid en été ; en complément des autres systèmes de régulation de la température ;

l concernant la ventilation de la gare, il nous paraît important d'insister sur la nécessité de **laisser l'air circuler** et de favoriser un sentiment de respiration à l'intérieur de la gare. Certains d'entre nous soulignent aussi l'importance d'éviter les courants d'air qui peuvent être désagréables, surtout dans les espaces d'attente.

« *Une bulle d'oxygène au soleil* »

### UNE GARE ÉVOLUTIVE ET FLEXIBLE

La dimension de la gare Montpellier Sud de France a été établie en calculant les trafics prévisibles en 2050. Or, nous estimons d'une part que ces résultats paraissent surestimés et d'autre part que ce trafic sera très progressif d'où le risque qu'elle soit relativement vide les premières années de sa mise en service. Nous souhaitons donc que la conception de la gare la rende **capable d'évoluer et de s'adapter** aux différents changements.

l la gare doit s'adapter aux évolutions à long terme : prévoir une extension de la capacité d'accueil et anticiper **des changements profonds** dans l'organisation des mobilités par exemple l'expansion du « *low cost* » ;

l nous souhaitons alerter sur la nécessité de **planifier l'évolution de la gare** et des travaux ;

l la gare Montpellier Sud de France doit être pensée comme un lieu de vie et de ville. En ce sens, nous préconisons qu'elle puisse accueillir des événements (15 pour) et ainsi qu'elle contribue à la « place de la culture dans le quartier ». Différents types d'événements peuvent être envisagés, tels que des **expositions** (12 pour), des **projections de films** ou événements *high-tech* (2 pour), des **salons thématiques** (12 pour). En ce qui concerne les **concerts**, nos avis divergent : 11 d'entre nous sont favorables à cette idée, 25 alertent sur la gêne occasionnée par ce type d'évènement et 4 estiment qu'une gare n'est pas un lieu fait pour donner des concerts.

« *Une gare culturelle* »

# UNE GARE SÛRE ET FACILE À ENTREtenir

## SÛRETÉ DES BIENS ET DES PERSONNES

La sécurité doit être un élément central dans l'organisation de cette gare. Pour procurer aux usagers un sentiment de sécurité, nous avons identifié différents leviers :

- le **traitement de la lumière** doit procurer un véritable sentiment de sécurité sans créer de coins sombres ;
- l'architecture doit être **pensée pour la sécurité des foules**, par exemple en assurant une visibilité de toute la gare, en respectant les principes « d'ordre et de centralisation ». Nous voulons plusieurs voies d'accès aux quais afin de limiter l'engorgement, et des accès modulables que l'on puisse fermer ;
- nous pensons que la gare Montpellier Sud de France doit disposer de **vigiles**, d'un système de vidéo-surveillance, d'un poste de secours et de défibrillateurs ;
- enfin, nous tenons à rappeler que la sûreté des personnes recouvre aussi la **protection en cas d'intempéries** ; en ce qui concerne la région, il faut faire attention au Cévenol et aux grandes eaux. La conception de la gare ne doit pas ajouter des difficultés à traiter globalement l'ensemble des intempéries que la région peut subir et au contraire elle doit si possible contribuer à en diminuer les effets négatifs. Nous tenons à rappeler que ce problème est récurrent, pour exemple les inondations consécutives aux intempéries (mauvaises expériences récentes sur la nouvelle ligne de tramway et le parking Gambetta). **La question de l'eau** nous semble mal appréhendée par les experts aujourd'hui et doit faire l'objet du plus grand soin.

## CONTRAINTES D'EXPLOITATION ET MAINTENANCE

Afin d'assurer et de faciliter l'entretien et la maintenance de la future deuxième gare de Montpellier, nous recommandons une **coordination de l'ensemble des corps de métiers dès la conception** et à chaque étape de la réalisation du projet.



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)

Les contraintes d'exploitation doivent dicter les conceptions en privilégiant **systématiquement une solution simple et durable** : choisir une végétation adaptée au climat.

## UNE GARE « HUMAINE », À L'ÉCOUTE DE SES USAGERS

Nous souhaitons que la gare Montpellier Sud de France soit une gare « humaine ». Par cela, nous entendons :

- **plus de personnel**. Pour que cette gare soit un point de vie, nous préconisons du personnel d'accueil et du personnel « aidant », à l'écoute des utilisateurs, qui soit là pour les orienter ;
- **adapter les technologies**. Le développement systématique du recours à des machines et au numérique ne doit jamais remplacer la présence et les contacts humains, mais simplement les compléter ou offrir une alternative, pas un accès exclusif ;
- **moins de marketing**. La future deuxième gare de Montpellier ne doit pas ressembler à un centre commercial. En ce sens, il faut veiller à ce qu'elle ne soit pas envahie à outrance de panneaux publicitaires et de commerces.

*« Une gare à échelle humaine où l'on se sent bien, qui puisse être un point de vie et un nouveau centre de ville »*

# SES ABORDS : COMMENT LA REPÉRER, Y ALLER, S'ORIENTER À L'INTÉRIEUR

## UNE GARE QUI ÉVOQUE L'IDENTITÉ DE MONTPELLIER...

En tant que « nouvelle porte urbaine », la future deuxième gare de Montpellier symbolise les **premières images que les voyageurs auront de la ville**, avant d'en franchir le seuil. À ce titre, il nous semble essentiel qu'elle reflète, sous différents aspects, l'identité et l'histoire de Montpellier.

38 participants proposent de reprendre et de décliner le **principe de la lumière bleue**, déjà utilisée pour éclairer le quartier port Marianne, la place de la Comédie ou encore les Arceaux (une seule personne n'aime pas).

De plus, il faut souligner que nous n'avons pas forcément la même conception de la « gare idéale » que dans d'autres villes ou régions. Par exemple, la gare de Lyon à Paris inspire à certains d'entre nous une sensation d'étouffement, d'enfermement. Pour la gare Montpellier Sud de France, le **besoin de sortir et de profiter du soleil** doit donc être un principe dominant. Nous ne sommes pas opposés à la création d'espace d'attente et de boutiques à l'intérieur de la gare, mais pas plus.

« *Ça c'est le Sud!* »

## ...TRÈS CONNECTÉE AU QUARTIER ET AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT

### LE QUARTIER GARE

15 d'entre nous souhaitent que la gare Montpellier Sud de France soit conçue **en adéquation avec le projet urbain** dans lequel elle s'insère quand 5 participants sont contre cette idée, 8 sont pour que la gare se démarque **du quartier OZ** et 11 sont pour que ce soit le quartier OZ qui s'adapte à la gare. Nous souhaitons une gare et donc un quartier **à échelle humaine**, symbolisant la qualité de vie à Montpellier.

Plus qu'un pôle d'échanges, nous voulons une gare au cœur de la ville. En ce sens, nous recommandons que la gare Montpellier Sud de France donne **la priorité au bien-être des usagers du train** tout en conciliant celui de la population alentour ; grâce notamment à la création d'**espaces publics attractifs et animés**. Nous préconisons une gare moderne et ouverte sur l'extérieur, par exemple par le biais de grandes baies vitrées et d'un parvis confortable et abrité.

Certains d'entre nous craignent que le projet urbain soit en retard par rapport au projet de transport. La gare serait alors **relativement isolée dans un premier temps**, sans tramway et sans ZAC ; contrairement à notre souhait d'une gare au cœur d'un quartier vivant.

« *Comment donner l'image d'une gare accueillante dans un contexte urbain en construction ?* »

## INTERMODALITÉ

De notre point de vue, l'intermodalité est une condition primordiale si l'on souhaite que la gare Montpellier Sud de France réponde aux besoins de tous. En ce sens, elle doit être conçue comme un **carrefour de transports collectifs**.

Nous préconisons une gare étroitement liée avec le territoire, et ce par la mise à disposition de différents moyens de transport tels que **vélos, taxis, bus...** Il est indispensable que tous ces modes soient **connectés entre eux** et que les conditions favorables au fonctionnement du système soient assurées par la création de parkings, abris à vélos, pistes cyclables et espaces réservés aux piétons.

## ...OÙ L'ON SE REPÈRE FACILEMENT

### CHEMINEMENTS & CIRCULATIONS VOYAGEURS

Afin de faciliter la circulation au sein de la future deuxième gare de Montpellier, nous avons dégagé plusieurs pistes de réflexion :

- Pour simplifier le cheminement, nous proposons de **limiter les grands espaces** et les longues distances à parcourir avec les valises ;
- Nous sommes favorables à l'idée de pouvoir déterminer à l'avance son **parcours en gare** et préparer son trajet y compris en utilisant les smartphones mais pas seulement ;
- Afin d'éviter la confrontation entre l'efficacité des transports et le désordre d'un lieu de vie, nous proposons de **séparer les services et le fonctionnement de la gare**. Le principe directeur doit être l'équilibre entre multifonctionnalités efficaces et différenciation des lieux ; en gardant à l'esprit qu'« une gare reste une gare ». Ainsi, nous recommandons que les espaces dédiés au ferroviaire soient visibles et accessibles vis-à-vis des espaces commerciaux, ainsi que la création d'un espace réservé au trafic des voyageurs.

« Une gare reste une gare »

## INFORMATIONS VOYAGEURS & SIGNALÉTIQUE

La signalétique est une condition essentielle pour faciliter le repérage et le cheminement en gare. Afin que la gare de Montpellier soit exemplaire en la matière nous proposons :

- d'assurer les fonctionnalités « gare » **le plus tôt possible**, autrement dit dès la descente de voiture, du tramway, du bus...
- de réaliser un **travail de scénographie** afin d'aider le public à se repérer dans les différents espaces. Nous considérons que la signalétique doit contribuer à rendre le voyageur autonome afin qu'il vive le départ sans stress. Pour cela, plusieurs mesures peuvent être combinées :
  - utiliser les **couleurs comme repère** en affectant, par exemple, un code couleur à chaque train en fonction de son origine et de sa destination. Ce code couleur doit être présent sur l'ensemble du parcours que devra effectuer le voyageur en gare (du tableau d'affichage au quai correspondant);
  - adopter la méthode dite du « **petit poucet** ».



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)

I d'accroître la **circulation de l'information** par une diffusion multicanaux en temps réel. À cet effet, nous proposons :

- de **multiplier les supports** d'information numériques (écrans, téléphones, bornes interactives) mais pas uniquement (personnel « aidant » qui circule en gare, guide « se repérer en gare pour les nuls »);

- de **multiplier les sources** d'information : visuelles, sonores, au sol, sur les murs, au plafond;

I que la **fluidité de l'information inter-transports** soit assurée en gare : mettre à disposition du voyageur les horaires des trains en correspondance, des avions, du tramway, des bus...

« Une gare informante »

## UNE GARE ACCESSIBLE À TOUS

Afin que la gare Montpellier Sud de France soit exemplaire en matière d'accueil des personnes en situation de handicap, plusieurs principes doivent être respectés :

I donner la priorité au **confort des personnes à mobilité réduite** : nous recommandons de veiller à une largeur de quai suffisante et d'éviter les lattes de bois au sol ;

I **adapter les supports et les sources d'information** : communication sonore, marquage au sol...

I **assurer l'accessibilité en gare**, dès l'abord et en particulier dans les arrêts ou stationnement des autres modes de transport ;

I **apporter du soin aux accès aux handicapés**, en particulier aux finitions (finir les rampes d'accès au bon endroit par exemple) ;

I **adapter l'architecture**, en supprimant notamment les **escaliers** et en remplaçant les **escalators** par des tapis roulants ;

I concilier la nécessité de **ne pas stigmatiser** les personnes en situation de handicap tout en mettant en place **des services et des solutions adaptées** : créer des espaces d'attente et d'accueil réservés, avec du personnel qualifié pour intervenir auprès des PMR.



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)

### Parole d'expert

« Toute personne gênée temporairement ou définitivement dans ses déplacements entre dans la catégorie des personnes à mobilité réduite (PMR) telle qu'elle est définie par l'OMS\*. Dans une gare TGV, 90 % des personnes ont une valise, donc 90 % sont des PMR. »

Thierry Jammes, intervenant

\*Organisation Mondiale de la Santé

# UNE GARE MULTI-USAGES : À LA FOIS GARE ET LIEU DE VIE

## POUR PRENDRE UN TRAIN

### STATIONNER, DÉPOSER/VENIR CHERCHER QUELQU'UN

Une des conditions essentielles pour que la gare Montpellier Sud de France réponde aux besoins de tous, repose sur l'existence de **zones de stationnement adaptées**. Afin d'assurer la qualité des parkings associés à ce projet, nous préconisons :

- | le **signallement des places libres** par un système de code couleur ;
- | la possibilité de **payer par carte bancaire** directement aux bornes de sortie ;
- | sécuriser le lien entre le ticket et la **plaque d'immatriculation**, en cas de perte ou de vol ;
- | distinguer parking **courte durée**, parking moyenne et longue durée ;
- | assurer un **dépose-minute proche** ;
- | créer **une option** pour inclure le prix du parking dans le **billet de train** ;
- | construire le parking en souterrain afin de **ne pas dénaturer le site**, en cherchant à ne pas augmenter trop les coûts.



**Zones de parkings voiture  
et bus et dépose minute trop éloignées**



Cette photo et sa légende sont issues de l'atelier citoyen (gare d'Avignon, 13 avril 2013)

## PRENDRE UN BILLET, PRENDRE UN TRAIN

Pour faciliter l'achat de billets en gare, nous préconisons d'**augmenter le nombre de guichets disponibles** afin de diminuer l'attente des voyageurs. Nous souhaitons pouvoir utiliser **tous types de paiements** (pièces, billets, CB et à venir) sur les automates.

En ce qui concerne l'accès aux trains, nous recommandons de **multiplier les voies d'accès aux quais** pour limiter l'engorgement et de s'assurer que l'éclairage des quais est suffisant sur toute leur longueur.

## POUR Y PASSER DU TEMPS

### FAIRE DES ACHATS

Afin de créer une zone de vie autour et au sein de la gare Montpellier Sud de France nous sommes sensibles à l'installation de différents commerces. Nous attirons l'attention des décideurs sur l'intérêt d'autoriser l'ouverture de ces commerces **après 19h** ainsi que **le week-end**. Toujours dans l'idée de créer un espace attractif et vivant, nous voudrions **des commerces de proximité** tels qu'une parapharmacie ou un mini-market.

Conformément à notre souhait d'une gare reflétant l'identité de la ville, nous préconisons que les voyageurs puissent y trouver **des produits locaux**, et des produits siglés Montpellier (comme des tee-shirts, des casquettes, etc). Nous considérons aussi qu'il est indispensable que la future gare de Montpellier se compose **d'entrepreneurs locaux** et favorise **l'embauche des personnes de la région**.

Nous souhaitons alerter sur le fait que, si les commerces sont importants, ils ne doivent cependant pas prendre le dessus sur le côté fonctionnel de la gare. Il est donc essentiel de **différencier la zone commerciale, de la zone de voyage** : « Une gare reste une gare ». Une personne devant prendre un train doit avoir un accès direct aux quais. Certains commerces sont utiles (bars, buralistes, snacks, cybercafés, hôtels) mais d'autres n'ont pas leur place dans une gare ; en particulier les magasins de vêtements et les pubs.

*« On vient pour voyager,  
pas pour consommer »*

## **ATTENDRE UN TRAIN, SE RENSEIGNER, SE RESTAURER, SE DIVERTIR, SE CULTIVER**

Pour rendre plus agréable le temps passé en gare de Montpellier Sud de France, nous pensons que différents services doivent être assurés :

- | présence de points d'eau à plusieurs endroits dans la gare ;
- | des WC nombreux et gratuits ;
- | beaucoup de poubelles à disposition ;
- | accéder au wifi gratuitement ;
- | créer des consignes ;
- | garantir la présence d'une infirmière sur place ;
- | proposer des bornes interactives avec des renseignements sur la ville et les hôtels, mettre à disposition du voyageur un centre d'information complet sur la région ;

| des services adaptés aux âges :

- **Pour les enfants** : prévoir des zones de jeux, des espaces de change avec des couches en libre-service et des WC et lavabos adaptés à leur taille
- **Pour les séniors** : installer des bancs pour s'asseoir

| des salles différenciées en fonction des usages : salle de pause, salle de jeux, salle de travail (où recharger son ordinateur et son téléphone) ;

| mettre des douches à disposition des voyageurs avec ou sans services associés (serviettes...) ;

| proposer des activités de loisirs, telles que du yoga ;

| mettre à disposition des vélos permettant de brancher des appareils électriques rechargeables (téléphone portable) en pédalant.

Nous souhaitons attirer l'attention sur la nécessité de prioriser certains services tels que les WC, points d'eau et consignes.

*« Il faut des espaces  
d'attente, des bornes  
interactives, des espaces  
ludiques pour les enfants,  
mais bien délimités et  
balisés, pour ne pas gêner  
l'utilisateur qui veut aller vite  
et prendre son train. »*

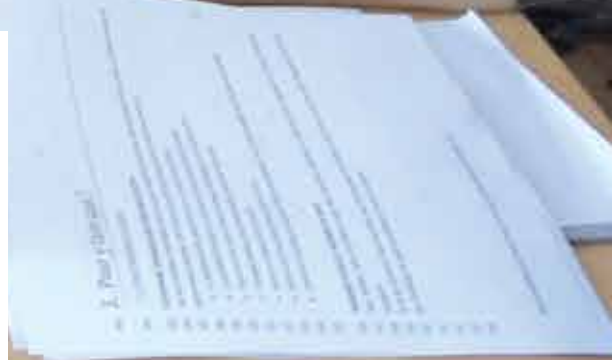
# NOS COMPLÉMENTS

Jusqu'ici nous avons tenté de répondre à la question qui nous a été posée par le Président de Réseau Ferré de France. Nous tenons cependant à signaler les éléments ci-dessous, pour les **porter à la connaissance des interlocuteurs** directement concernés :

- | développer le **trafic TER** ;
- | accueillir de **nouvelles entreprises** ;
- | assurer la **mixité habitats/commerces** du quartier autour de la gare, pour ne pas créer des « zones fantômes » ;
- | assurer la **connexion entre la gare Montpellier Sud de France et la gare Saint Roch**, par des liaisons simples et rapides : en différenciant par exemple certaines lignes de tramway (à destination de la gare Saint-Roch ou à destination la gare nouvelle) ;
- | faire en sorte que le **tramway** arrive à l'intérieur de la gare ;
- | créer une **application mobile** pour aider à l'orientation au sein de la gare ;
- | assurer des **places de stationnement** d'une largeur de 2,5 m ;
- | créer des **toilettes spécifiques** pour animaux, à l'extérieur.







# LA LETTRE DE MISSION DONNÉE AUX CITOYENS PAR LE PRÉSIDENT DE RFF



Le Président

Paris, le 11 MARS 2013

Aux membres de l'atelier citoyen de la  
gare nouvelle de Montpellier

Madame, Monsieur,

Vous avez été chois(i)e par tirage au sort et vous avez accepté de faire partie de l'Atelier Citoyen sur le projet de la gare nouvelle de Montpellier. Je vous en remercie.

En tant que président de Réseau ferré de France, je souhaite conduire une concertation tournée vers l'échange et l'aide à la décision pour enrichir ce projet. Dans cette perspective, je souhaite recueillir auprès de vous tous avis et propositions permettant d'enrichir la conception du projet.

Le projet de la gare nouvelle de Montpellier est une construction neuve sur une ligne nouvelle dont les mises en service sont prévues en 2017. Il s'inscrit dans l'opération ambuleuse d'aménagement « Oz Montpellier Nature Urbaine » portée par l'Agglomération montpellieraine.

Réseau ferré de France a choisi de réaliser cette gare dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP), dont la consultation est en cours. Pendant cette période, toute diffusion des propositions des candidats en lice est strictement interdite. Le projet architectural et les illustrations qui en découlent sont pourtant les éléments les plus accessibles pour les échanges avec le public, mais ceux-ci ne seront disponibles qu'à l'issue de la consultation PPP.

J'ai donc choisi de mettre en place une concertation volontaire prenant la forme d'un atelier de 40 citoyens invités à formuler des recommandations à mon attention ainsi qu'à celle des candidats au contrat de partenariat.

L'organisation de cet atelier citoyen permettra de partager avec vous les particularités de l'opération et la genèse du projet. Cet atelier vous permettra in fine de nous donner votre avis.

Cette démarche de concertation volontaire complète la concertation réglementaire qui vise à renforcer l'information de la population et sa participation à la définition de projet ayant des incidences sociales et économiques sur son territoire; concertation qui se tiendra en mai-juin 2013.

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courants. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
Établissement public national à caractère industriel et commercial  
52 avenue de France - 75004 Paris Cedex 13  
Tél. 33 (0)1 53 96 30 00 - Fax 33 (0)1 53 96 36 00  
e33 Paris 3444 040 737 - SIRET 412 280 737 00010 - NAF 5221Z  
www.rff.fr

Pour veiller au bon déroulement de la concertation, j'ai voulu qu'un tiers garant soit nommé, afin de faire respecter les règles et d'intervenir auprès de chacun et ce, chaque fois que nécessaire. Ainsi, j'ai chargé Laura Michel, maître de conférences en Science politique à l'Université Montpellier 1, de cette mission.

J'atteste de mon vif intérêt et mon attachement à cette démarche en vous sollicitant trois journées, pour réfléchir, débattre et construire vos opinions. Pour cela, j'ai demandé à l'équipe en charge du projet, ainsi qu'à l'unité concertation de Réseau ferré de France de vous accueillir et accompagner en vous proposant un programme avec des visites, des rencontres, des temps d'échange et de discussion, afin d'enrichir votre avis sur le projet.

La première journée, le samedi 16 mars, sera consacrée à la présentation du projet, à la formation du groupe ainsi qu'à une visite du site de la future gare.

La deuxième journée, le samedi 13 avril, se déroulera dans une gare récente et sera l'occasion de rencontrer des intervenants travaillant sur différentes thématiques liées à la construction ou à l'exploitation d'une gare.

Enfin, la troisième journée, le samedi 25 mai, vous permettra de faire la synthèse des journées précédentes et de rédiger vos recommandations.

Celles-ci seront rendues publiques et intégrées au bilan de la concertation réglementaire organisée en mai-juin prochains. Elles seront la traduction des points de vue et des points d'attention que vous aurez exprimés. Votre avis va compter ! Lors de l'annonce du projet-lauréat, vous pourrez apprécier la façon dont vos recommandations auront été prises en compte.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jacques RAPOPORT

# LA GARANTE



Laura Michel est docteur et Maître de conférences en science politique à l'Université de Montpellier. Elle est spécialisée dans l'analyse des politiques publiques et s'intéresse en particulier au rôle des acteurs non publics dans la gouvernance : acteurs économiques, ONG, citoyens. Elle a plus particulièrement travaillé sur les controverses environnementales liées aux projets industriels ou d'aménagement qui ont ouvert la voie à de nouvelles pratiques plus participatives dans l'action publique. Ses travaux actuels portent sur les politiques de développement durable à l'échelle européenne et locale, et les dispositifs participatifs qui leur sont liés.

## LE RÔLE DE LA GARANTE

**La garante est une personne neutre et indépendante des parties prenantes du débat. Sa mission comprend trois types d'interventions :**

- observation et analyse du déroulement de la concertation, pour vérifier que le cadre prévu (qualité de l'information, dispositif, objectifs, durée, restitutions, etc.) est respecté par tous et recadrer si nécessaire,
- facilitation des échanges entre les participants à la concertation,
- rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation et par le public.

**Elle veille tout particulièrement :**

- au respect de l'information et de la consultation du public,
- au respect et à la mise en application des principes de la Charte de la conduite de la concertation de RFF,
- au bon usage des outils d'information et de communication prévus par la Charte de la conduite de la concertation de RFF,
- à la qualité de l'articulation entre les différentes phases de concertation et de participation du public.

## COMMENT JOINDRE LA GARANTE ?

Madame Laura MICHEL  
Maître de conférences en science politique  
Université Montpellier 1 - CEPEL (CNRS-UMR 5112)  
39, rue de l'Université  
34 060 MONTPELLIER cedex 2

[laura.michel@univ-montp1.fr](mailto:laura.michel@univ-montp1.fr)

# LE PROGRAMME

*L'objectif général de cet atelier de trois jours est d'accompagner les citoyens dans la mission qui leur a été confiée par le Président de Réseau ferré de France : formuler des recommandations pour que la gare Montpellier Sud de France réponde aux besoins de tous. Dans ce but, le programme est composé de rencontres, d'échanges et de visites pour enrichir et approfondir les débats entre participants et les inviter à construire leurs opinions.*

## SAMEDI 16 MARS 2013

**Le projet d'une nouvelle gare à Montpellier : diagnostic des connaissances disponibles et besoins pour répondre au mandat confié par le Président de RFF**

### Matinée

#### Accueil des participants

#### Présentations : apprendre à mieux se connaître

- L'équipe projet
- L'équipe d'animation
- Les participants

#### Le mandat : préciser la mission confiée par le Président de RFF

#### Le projet : comprendre le projet et le contexte dans lequel il s'insère

- Le projet urbain
- Le projet de gare
- Échanges avec les intervenants

### Après-midi

#### Visite du futur site d'implantation de la gare : s'approprier le site et son environnement pour mesurer les contraintes liées au projet

#### Retour sur la visite et bilan des connaissances acquises

- Liste de questions/réactions/avis

#### Contacts et thèmes proposés pour le jour 2

- Priorités par personnes et par groupe

**Bilan :** fiche d'évaluation.

**15 minutes d'échanges entre la garante et les citoyens sans RFF.**

## SAMEDI 13 AVRIL 2013

**S'informer, se former, débattre et construire l'avis. La journée s'est déroulée à Avignon.**

### Matinée

**Accueil des participants et départ pour Avignon**  
Le mandat (rappel) et présentation des objectifs de la journée

#### Arrivée à Avignon

#### Échanges dynamiques en sous-groupes avec 7 intervenants : explorer les principaux thèmes identifiés la première journée par les citoyens

- Conception de l'espace public gare
- Sécurité publique
- Insertion urbaine
- Accessibilité des personnes
- Parking
- Études socio-économiques
- Utilité d'un avis citoyen
- Ville intelligente

### Après-midi

#### Visites de la gare d'Avignon TGV en sous-groupes avec 4 intervenants : s'approprier et discuter de l'environnement et du fonctionnement d'une gare

- Visite centrée sur l'accessibilité
- Visite centrée sur les matériaux
- Visite centrée sur l'exploitation

#### Retour à Montpellier

**Synthèse et mise en commun des acquis de la journée ;**

**Bilan :** fiche d'évaluation.

**15 minutes d'échanges entre la garante et les citoyens sans RFF.**

# LES INTERVENANTS

**Véra BROËZ** – Architecte DPLG - Directrice de l'urbanisme - Groupe-6

**Christelle CHICHIGNOUD** – Docteur en géopolitique - Consultante - ASCONIT Consultants

**Patrick FLEURANCE** – Directeur Sud-Est - EFFIA Concessions - EFFIA Stationnement

**Pierre-Yves GUIHENEUF** – Garant de concertation, médiateur, animateur, formateur et chargé de cours dans le domaine de la concertation et de la médiation. Co-animateur de l'Institut de la concertation, réseau national de praticiens et chercheurs de la concertation.

**Thierry JAMMES** – Administrateur - Fédération des Aveugles et Handicapés Visuels de France (FAF). Administrateur de la Fédération, président de la commission accessibilité du CNPSAA (comité national pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes) qui regroupe les 25 principales associations de personnes déficientes visuelles, membre de l'Observatoire interministériel de l'accessibilité placé sous la haute autorité du Premier ministre, et expert mobilité pour l'Institut de la vision.

**Eang Ang ONG** – IBM (Ville intelligente)

**Nicolas NAZARI** – Chef de gare voyageurs Avignon Gares & Connexions

**Alain ANDRIEU** – Directeur des gares Provence Gares & Connexions

**Raymond LERICHE** – Responsable projet Gares & Connexions

**Laure GÉNAUDEAU** – Chef de Projet – Service Aménagement, Montpellier Agglomération

**Yves NURIT** – Directeur général adjoint des services, Montpellier Agglomération

**KFH** – Coordination & Édition du document

**CORALYS** – Logistique des trois journées d'atelier citoyen.

**Avec les regards d'Emmanuel GRADT** – Formateur « la parole debout » (jour 1) **et d'Olivier LENY** – Journaliste, Midi libre (interview jour 2)

## SAMEDI 25 MAI 2013

**Synthétiser les résultats des deux précédentes journées et formuler les recommandations.**

### **Matinée**

#### **Accueil des participants**

- Présentation des objectifs de la journée,
- Rappel des journées précédentes,
- Organisation de la production (maquette réalisée par l'agence, supervision de la garante sur la conformité des contenus) et de la remise officielle de l'avis citoyen à RFF lors de la réunion publique le jeudi 30 mai à 17h

#### **Prendre connaissance de l'avis provisoire**

Lecture « active » : identifier les parties à retravailler collectivement, soit parce qu'elles ne sont pas partagées, soit parce qu'elles doivent être précisées.

#### **Approfondir, hiérarchiser et structurer les recommandations**

- Mettre en commun les idées/recommandations, synthétiser et structurer le contenu
- Dégager les éléments faisant consensus des points sur lesquels des avis divergent (vote)

### **Après-midi**

**Approfondir et valider** la rédaction finale de l'avis

**Identifier des volontaires** pour présenter l'avis lors de la réunion publique

**Bilan** : fiche d'évaluation.

**15 minutes d'échanges entre la garante et les citoyens sans RFF.**

## RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

### **ÉQUIPE PROJET ET INTERVENANTS**

**Virginie WAGNER** – Chargée de projet Gares Nouvelles

**Roland LEGRAND** – Architecte DPLG - Chef de mission Gares Nouvelles

**Bruno BEAUCHET** – Responsable d'études générales et socio-économiques, mission ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

### **ÉQUIPE D'ANIMATION ET DE CONCERTATION**

**Aline GUÉRIN** – Experte concertation

**Laure MICHEL** – Chargée de concertation

**Jules MOUTHON BOUGEOIS** – Stagiaire (jour 1)

**Anne Lise GIBBE** – Chargée de mission territoire et concertation, mission ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (jour 1)

**Marie Paule HENNUYER** – Chargée des études, de la concertation et de la communication, mission ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges (jour 2)

**Céline CUCHET** – Chargée de concertation, mission ligne nouvelle Paris-Normandie (jour 3)

### **COMMUNICATION ET RELATIONS PRESSE**

**Valérie DURAND** – Responsable communication (jour 1 et jour 2)

# LES PARTICIPANTS DE L'



Rachid Abdelouahad



Frédéric Achard



Georges Aloy



Joris Barrat



Françoise Barre



Jeanine Coqterre



Monique Corcelle



Pascale Csovari



Clément Décès



Olivier Delsoin



Pierre Gonat



Frantz Gooris



Maxime Grisvard



Ghislaine Harlaux



Laure Jaume



Paule Magnac



Eric Minard



Geneviève Molina



Benjamin Nadol



Carla Provenzale

# ATELIER CITOYEN



Sandrine Bastide



Faycel Belhadj



Anne-Marie Calligher



Jack Caron



Gilbert Catel



Martin Derouet



Myriam Duparant



Jacques Dupont



Jacqueline Gautier



Françoise Ghidalia



Yolande Kleinclaus



Laila Ladouari



Rudy Lamott



Régine Leclerc



Laetitia Lopez



Ludovic Rousset



Stéphanie Tessiedre



Joce Vandebek



Joel Vuillaume



Ghislain Wilcenty

Le projet de gare nouvelle Montpellier Sud de France  
est financé par :

