

Rapport de la garante

Concertation relative au projet de Gare Nouvelle de Montpellier

Rapport établi par Laura Michel

Introduction	2
Contexte et objectifs de la concertation.....	2
Le dispositif de concertation.....	2
La garante de la concertation.....	3
1. La concertation avec les collectivités territoriales.....	4
2. La concertation réglementaire à destination du public	5
Les moyens d’information et de consultation du public.....	6
La réunion et le forum publics.....	6
3. Le dispositif volontaire de l’atelier citoyen.....	9
La constitution du groupe de citoyens	9
Le fonctionnement de l’atelier.....	9
Atelier jour 1 – Présentation du projet.....	9
Atelier jour 2 - Echanges avec les experts et visite de la gare d’Avignon	10
Atelier jour 3 - Rédaction de l’avis citoyen.....	11
4. La concertation avec les représentants socio-économiques	12
5. La concertation avec les associations	13
L’atelier usagers du 13 mai	14
La réunion avec les associations du 4 juin	15
Conclusion.....	17

Introduction

Contexte et objectifs de la concertation

L'opportunité de la construction d'une gare nouvelle à Montpellier a été soumise au débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) du 3 mars 2009 au 3 juillet 2009. Deux localisations différentes ont été proposées au débat pour la potentielle gare de Montpellier : le site de Montpellier-Ouest au croisement de la ligne actuelle et du futur Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et le site Montpellier-Est (La Mogère). Le compte-rendu du débat public établi par le président de la Commission particulière du débat public (CPDP) du projet de LNMP et le bilan établi par le Président de la CNDP ont été publiés le 25 août 2009. Au vu de ces éléments, dans sa décision du 26 novembre 2009, le Conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF) a décidé de « de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier ». La localisation retenue pour le projet de Gare nouvelle de Montpellier soumis à la présente concertation est le site de Montpellier-Est (quartier de Méjanelle-Pont Trinquat, à proximité du château de la Mogère et du Lycée Pierre Mendès France).

La concertation a pour objectif d'informer le public et de lui donner la possibilité d'exprimer ses attentes à l'égard de la Gare Nouvelle. Ces éléments de la concertation seront pris en compte par les équipes et le Président de RFF pour effectuer un choix parmi les propositions des candidats en compétition (consultation) pour la réalisation de la gare, dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP).

Le dispositif de concertation

Le projet de la Gare nouvelle est soumis à l'obligation de concertation réglementaire prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation réglementaire s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013. Le maître d'ouvrage, RFF, a à ce titre mis en place différents moyens d'information et de consultation du public : communication presse, outils internet (site, réseaux sociaux), réunion publique, ateliers (usagers, socio-économiques), enquêtes usagers (sur site internet et via des urnes à disposition dans divers lieux publics), forum d'information, expositions, concours de dessin dans les écoles, enquête auprès des entreprises de taxi. Le maître d'ouvrage a en outre souhaité compléter cette démarche

obligatoire par un volet volontaire à travers l'organisation d'un atelier citoyen qui s'est réuni à trois reprises pour produire un avis sur le projet de gare nouvelle. Le présent rapport porte sur l'ensemble du dispositif de concertation, réglementaire et volontaire.

Par ailleurs, le projet de Gare Nouvelle de Montpellier est lié au grand projet urbain porté par Montpellier Agglomération - Oz Montpellier Nature Urbaine - dont la Gare Nouvelle constitue l'élément central et structurant. La bonne articulation entre la concertation menée par RFF sur le projet de gare et celle menée par Montpellier Agglomération sur le projet urbain (3 mai-3 juillet 2013) constitue donc un élément important pour la bonne information du public. Ce rapport prend en considération cette nécessaire articulation, mais ne porte en aucune façon sur la concertation menée par Montpellier Agglomération sur le projet Oz.

La garante de la concertation

Par lettre de mission du Président de RFF du 28 février 2013, j'ai été nommée garante de la concertation. J'ai signé un contrat de garante d'un an renouvelable avec le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) qui assure l'indemnisation de ma mission, dans les conditions prévues par la Commission nationale du débat public (CNDP) pour les membres de Commissions particulières du débat public (CPDP). Ma mission, telle que définie dans mon contrat, consiste à observer et analyser le déroulement de la concertation, favoriser l'expression des participants à la concertation et assurer un rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation (y compris RFF si nécessaire).

Universitaire en poste à Montpellier, je suis indépendante des intérêts en présence et suis tenue à un devoir de neutralité sur le fonds du projet. Ma mission porte exclusivement sur le processus de concertation.

Je n'ai pas participé à l'élaboration du dispositif de concertation, conçu et piloté par l'équipe projet de RFF et l'unité concertation, épaulés par le service de communication de la délégation régionale de RFF et un prestataire privé. De même, je n'ai pas animé les différentes réunions et ateliers. Dans le cas de l'atelier citoyen, la chargée de concertation de RFF et ses collaborateurs ont assuré l'animation des 3 journées d'atelier. Dans le cadre de la concertation réglementaire, cette mission a été confiée à une consultante.

En préalable à la phase de concertation, et durant celle-ci, j'ai pris contact avec différentes parties prenantes pour les rencontrer, me présenter, les informer du démarrage de la concertation et recueillir leurs attentes. Parmi celles contactées, j'ai pu effectivement rencontrer des représentants de RFF, de Montpellier Agglomération, du Conseil régional

Languedoc-Roussillon, des associations mobilisées sur les questions de transport (la FNAUT et l'association Mandarine), de la ville de Montpellier ainsi que le député EELV.

J'ai participé à l'ensemble des ateliers, forum, réunion publique, conférence de presse, visité l'exposition, consulté le site. J'ai également pris connaissance des résultats de l'enquête usagers et taxis, des messages exprimés sur le site ou les réseaux sociaux.

J'ai répondu aux messages que j'ai reçus ; lors des ateliers et réunions publiques, je suis intervenue, le cas échéant, pour permettre à un interlocuteur de développer son propos, et donner des éléments de synthèse en fin de réunion. Les différentes parties avaient la possibilité de me solliciter comme recours concernant des demandes relatives à la concertation. A cet effet, mes coordonnées ont été diffusées sur tous les supports de communication. Ce rôle de recours a été utilisé à plusieurs reprises par les associations, des membres de l'atelier citoyen, mais non par le grand public.

Enfin, le rôle de garant étant nouveau et peu connu des participants, il a été présenté systématiquement (par RFF ou moi-même) et j'ai apporté des éléments d'explication aux personnes me sollicitant sur ce point. Globalement, ce rôle n'a pas été discuté.

1. La concertation avec les collectivités territoriales

Je n'ai pas observé directement la concertation à destination des collectivités territoriales entreprise par RFF. En effet, cette concertation s'est déroulée à travers une série de rencontres bilatérales entre le maître d'ouvrage et les principales collectivités concernées. Il s'agit au premier rang des collectivités participant au financement du projet : Montpellier Agglomération, le Conseil Régional Languedoc-Roussillon et la communauté d'agglomération Nîmes Métropole. Il s'agit ensuite des villes de Montpellier et Lattes, ainsi que du Conseil Général de l'Hérault, dont les territoires respectifs sont concernés par le projet. J'ai en revanche pu rencontrer les représentants de certaines de ces collectivités et écouter leurs prises de parole durant la phase de concertation réglementaire.

La concertation avec Montpellier Agglomération a été soutenue, visible tout au long de la concertation volontaire et réglementaire. Les représentants de l'agglomération ont pris publiquement et à diverses reprises position en faveur du projet et ont approuvé par délibération le dispositif de concertation mis en place par RFF. La concertation avec l'agglomération s'est aussi traduite par une forte articulation entre la concertation sur le projet de Gare Nouvelle menée par RFF et la concertation sur le projet Oz menée par Montpellier Agglomération. Ainsi, un représentant de cette dernière a été systématiquement présent lors

des ateliers, forums et réunion publique. Ceci a permis d'apporter des réponses sur le sujet du projet urbain, distinct de la Gare Nouvelle, mais totalement lié à la réalisation de celle-ci. Les techniciens de l'agglomération (chef de projet urbain, Directeur général adjoint des services) ont ainsi répondu aux questions qui leur étaient adressées, y compris dans des contextes de débat houleux (avec les associations d'usagers notamment).

RFF a également mené un travail de concertation avec les représentants du Conseil Régional Languedoc Roussillon qui a affirmé son attachement à la réalisation du projet à diverses reprises. Le Conseil régional a par ailleurs été sollicité par RFF pour participer aux différents moments de la concertation. Cependant, les représentants de la Région n'étaient pas présents à toutes les réunions de concertation, notamment aux différents ateliers (citoyens, usagers, socio-professionnels, cf. supra). Ainsi, certaines questions concernant les choix propres du Conseil Régional n'ont pas toutes reçu de réponse précise. A titre d'information, signalons que des questions hors concertation sur la politique plus globale du Conseil Régional en matière de transport régional, ont été posées de façon récurrente.

Les villes de Lattes et Montpellier ont officiellement pris position en faveur du projet de gare nouvelle et le Conseil municipal de la ville de Montpellier a approuvé par délibération le dispositif de concertation. La ville de Montpellier a rappelé lors de notre entretien l'importance de cette gare pour le développement de la ville, la nécessaire complémentarité entre la gare nouvelle et la gare Saint Roch qui doit continuer à accueillir des TGV et le besoin de liaisons efficaces entre les deux gares. Dans le cadre de la concertation, la ville de Montpellier a été associée à la consultation en cours (bien qu'elle ne soit pas incluse dans la convention de financement) et présente lors de la conférence de presse de lancement de la concertation. Le Conseil général de l'Hérault à l'inverse n'y était pas représenté.

In fine, la concertation entre RFF et les collectivités territoriales s'est exprimée dans une prise de position commune entre la Ville, l'Agglomération et la Région sur le projet de gare et le choix du nom Montpellier Sud de France pour la gare nouvelle. Cette position commune est à souligner dans un contexte politique local délicat à l'approche des élections municipales.

2. La concertation réglementaire à destination du public

Divers moyens d'information et d'expression ont été mis à disposition du public pendant la période de concertation. Ils ont surtout été utilisés par les citoyens pour s'informer sur le projet. En revanche, l'expression spontanée du grand public a été relativement faible.

Les moyens d'information et de consultation du public

Le site dédié au projet de gare a été fréquenté par le public essentiellement pour s'informer (2124 visiteurs uniques, 15 messages seulement postés) et la présence de RFF sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter et Instagram) a joué un rôle de complément relativement marginal de ce dispositif. Les pics de fréquentation au moment de publications liées à la Gare nouvelle dans la presse locale montrent que les médias locaux, régulièrement contactés par RFF, ont contribué à l'information du public.

Le questionnaire d'enquête a été le principal outil utilisé par les citoyens pour s'exprimer. Disponible sur internet, lors des ateliers et réunion publique, distribué en gare, présent sur les lieux d'exposition, il a été rempli par un total de 598 personnes.

Une partie (environ 20%) des répondants s'est saisie de la question ouverte du questionnaire pour exprimer une opposition au projet de gare nouvelle, invoquant différents arguments, dont essentiellement sa localisation hors du centre historique de Montpellier, sa non connexion à la ligne actuelle et au réseau de transport TER, ainsi que son coût. Le reste des enquêtés (80%) a répondu à la question posée par la concertation, exposant ses attentes à l'égard de la gare nouvelle. La préoccupation centrale exprimée est celle de l'accessibilité de la gare nouvelle et son intermodalité : liaison rapide, régulière et sans arrêt par tram, notamment depuis la gare Saint-Roch, accès par l'autoroute A9 et parkings, localisation à proximité immédiate de la gare routière, liaison avec l'aéroport, accès piétons et vélos...Le reste des attentes porte sur l'architecture du bâtiment, son intégration dans l'environnement. Les questions de sécurité sont également évoquées.

La réunion et le forum publics

Une seule réunion publique a été organisée le 30 mai. Prévue initialement à 18h, elle a finalement été programmée à 17h de façon à ce que les acteurs institutionnels puissent être présents, en particulier le représentant de Montpellier Agglomération. Par ailleurs le lieu choisi pour cette réunion publique était le château de la Mogère. L'emplacement géographique de ce lieu de réunion présentait un intérêt certain, celui-ci étant situé à proximité immédiate de la future gare Montpellier Sud de France. Il était par ailleurs facilement accessible pour les riverains, directement concernés par le projet. En revanche, le château de la Mogère est éloigné du centre historique et peu facile d'accès sans voiture. Ces deux facteurs conjugués (horaire et lieu) n'étaient pas favorables au déplacement du grand public. J'ai donc adressé un courrier à RFF demandant à ce que l'horaire de la réunion soit

déplacé plus tard en soirée. Malheureusement, sollicités par RFF, les représentants de l'agglomération n'ont pas accepté de déplacer l'horaire de leur intervention.

De fait, la réunion publique n'a pas attiré le grand public au sens large. Toutefois étaient présents des riverains venus s'informer et/ou exprimer leurs inquiétudes face à l'ensemble des nouvelles infrastructures prévues (CNM, A9 et gare) ainsi que des acteurs engagés dans des mouvements associatifs, opposés à la réalisation de la gare. L'organisation de la salle autour d'une dizaine de tables accueillant le public, ainsi que l'animation avaient vocation à favoriser l'expression du public. Mais la présence de nombreux représentants institutionnels parlant successivement n'a pas permis d'éviter totalement les écueils du formalisme. Des réponses ont été apportées aux questions de la salle essentiellement à travers les exposés des acteurs institutionnels.

Plusieurs questions émanant d'opposants au projet ont porté sur l'opportunité du projet de gare, sa valeur « sociale » pour les citoyens de Montpellier, son coût et son mode de financement (PPP). Les réponses apportées par les représentants de RFF ont permis de revenir sur l'historique du projet préalablement discuté dans le cadre du débat public sur la LNMP, de confirmer le passage du fret sur la ligne du CNM et d'explicitier le choix du PPP. L'exposé général du Président de l'agglomération a insisté sur l'apport économique du projet pour l'agglomération, notamment en termes d'emplois sans répondre plus précisément aux questions plus politiques. Par la suite, de nouvelles questions ont porté sur l'opportunité de la gare, du moins à court terme, en invoquant une incertitude sur la réalité des futurs trafics.

La question des nuisances de la gare nouvelle pour son environnement, peu abordée dans les autres moments de la concertation, a été posée par des riverains présents à la réunion publique. Une première question a porté sur le bruit, lié aux futures infrastructures de transport (A9 et CNM). La chargée de projet RFF a précisé que bruit était aussi une contrainte pour la conception de la gare qui devrait être prise en compte à ce titre par l'équipe retenue pour sa réalisation. Une réponse a par ailleurs été apportée par le représentant de l'agglomération précisant que le projet urbain Oz Montpellier Nature Urbaine a été retenu en particulier parce qu'il apportait la réponse la plus convaincante à la question du traitement du bruit. Le bruit généré spécifiquement par l'équipement gare en lui-même, de même que d'autres nuisances potentielles comme les stationnements sauvages en l'absence d'urbanisation, ont été également abordées. RFF a indiqué que l'insertion de la Gare, et notamment de ses parkings, faisait partie des attentes auxquelles le dialogue compétitif devait répondre. Le président de l'agglomération a également rappelé que les premières

constructions seraient terminées lors de la mise en service de la gare, même si la réalisation de la totalité du projet Oz s'étalera sur une vingtaine d'années.

Les questions d'accessibilité de la gare nouvelle ont également été très présentes. Elles ont porté sur les accès à partir de l'A9 et A9 bis, mais également en TER, la gare n'étant pas située à l'interconnexion entre la ligne actuelle et le CNM. Sur cette question, présente durant toute la concertation, des éléments partiels d'information ont été apportés. D'une part la représentante du Conseil régional a rappelé l'attachement de sa collectivité à développer le transport régional et a affirmé que la gare nouvelle devait pouvoir accueillir des TER. Le directeur de projet de la gare nouvelle (RFF) a de son côté indiqué que la Gare nouvelle était un projet à long terme qui avait été pensé pour pouvoir effectivement recevoir des TER (mesures conservatoires). La question de savoir si la Région dirigerait une partie du trafic TER sur la gare nouvelle et financerait effectivement une augmentation de trafic de 30% des trains régionaux, rendue possible par les sillons libérés en gare Saint-Roch par les TGV passant par la nouvelle gare, n'a pas reçu de réponse précise de la part de la représentante de la Région.

A l'issue de ce temps de discussion, les représentants de l'atelier citoyen ayant rédigé l'avis citoyen ont été invités à venir le présenter à la tribune. Le président de l'agglomération et la conseillère régionale ont quitté la salle avant d'en prendre connaissance, leurs collaborateurs assistant pour leur part à l'intégralité de la réunion. Les citoyens ont expliqué la façon dont ils avaient été contactés et les raisons pour lesquelles ils avaient accepté de participer à l'atelier, puis ont présenté divers éléments clés de l'avis.

Si la réunion publique n'a pas permis, au vu de son format d'apporter des réponses détaillées sur toutes les questions, en revanche, l'espace forum organisé durant tout l'après-midi de 14h à 17h a permis aux personnes présentes, riverains notamment, de s'informer en détail sur le projet, de poser des questions précises (autour d'une maquette du quartier concerné) à la chargée de projet de RFF et à la chef du projet Oz de Montpellier Agglomération, présentes sur place. Les questions du bruit, de la possible détérioration de l'environnement liée à une fréquentation plus intense du site, des circuits d'eau, sources d'inquiétudes pour les riverains y ont été discutées, les représentantes de RFF et de Montpellier Agglomération apportant des réponses complémentaires.

3. Le dispositif volontaire de l'atelier citoyen

Afin de compléter le dispositif de concertation réglementaire destiné aux citoyens de l'agglomération de Montpellier, RFF a souhaité expérimenter un dispositif volontaire sous la forme d'un atelier citoyen de 40 personnes tirées au sort, qui s'est réuni 3 samedis entiers pour rédiger un avis collectif sur le projet de gare nouvelle, en répondant à la question posée par le président de RFF : « Que recommandez-vous pour que la gare nouvelle de Montpellier, en 2017, réponde aux besoins de tous ? ». Au final il apparaît que les 40 citoyens, reflétant la diversité sociologique et territoriale de l'agglomération, ont abordé et discuté en détail l'ensemble des arguments versés par ailleurs à la concertation. L'avis final présente les points de convergence au sein du groupe mais également les points de divergence qui ont fait débat.

La constitution du groupe de citoyens

Le recrutement des citoyens a été confié par RFF à un prestataire spécialisé dans le marketing. Les personnes ont été recrutées par téléphone ou dans la rue par une enquêtrice, de façon à ce que l'ensemble des communes de l'agglomération soit représenté et que le groupe reflète la diversité sociologique de l'agglomération (sexe, âge, catégories socio-professionnelles (CSP)). De plus, le principe de la présence de 4 personnes à mobilité réduite (avec divers types de handicaps) a été retenu. L'ensemble des 40 personnes recrutées a reçu une indemnisation financière pour sa participation aux 3 ateliers. Ce dernier point était décisif pour avoir une réelle diversité des participants notamment en termes d'âge et de CSP. Il n'y a pas eu de désistement en cours de concertation.

Le fonctionnement de l'atelier

L'atelier s'est déroulé sur 3 journées complètes. A ma demande un temps d'échange entre les citoyens et moi-même, sans la présence de représentants de RFF ni de ses prestataires, a été aménagé en fin de chaque journée.

Atelier jour 1 – Présentation du projet

Le premier samedi a essentiellement constitué une journée de découverte du projet et de son contexte. Les citoyens recrutés n'avaient en effet jamais participé à une expérience de concertation ; ils n'avaient pas suivi le débat public sur la LNMP et découvraient pour la plupart tant le projet de gare nouvelle que le projet urbain Oz Montpellier Nature Urbaine conçu autour du projet de la gare nouvelle.

La journée s'est organisée autour de la présentation de ces deux projets.

Une partie de la discussion a porté sur l'opportunité du projet de gare nouvelle. Les prévisions de trafics présentées par RFF ont été interrogées de même que la répartition de ces trafics entre la gare Saint Roch et la gare nouvelle, amenant à questionner le dimensionnement prévu de la gare nouvelle. Le coût de la gare, en partie financé par les collectivités territoriales, a été également discuté. De même la présentation par RFF du partenariat public-privé (PPP), retenu pour la réalisation de la gare, a suscité des interrogations sur le coût pour les contribuables et la qualité des services. RFF a apporté des réponses sur les différents points, en insistant sur le transfert des risques vers le partenaire privé permis par le PPP.

Alors que les citoyens étaient peu ou pas informés sur le projet de gare nouvelle, cette première journée leur a permis d'interroger l'historique du projet et son contexte (projet urbain).

Les citoyens ont accumulé beaucoup d'informations qui leur ont permis de se faire une idée précise du projet et de ses enjeux. Ils ont en revanche parfois éprouvé des difficultés à identifier clairement ce qui était précisément attendu d'eux.

Par ailleurs, un certain nombre d'interrogations se sont exprimées dans le temps d'échange que nous avons eu sans RFF. Pour certains se posait la question de savoir si tout était déjà décidé. Plus généralement beaucoup s'interrogeaient sur leur capacité à peser sur la décision. La justification économique du projet restait pour quelques uns un problème de même que l'absence de présentation du cahier des charges de la consultation.

Pour améliorer l'information sur ces derniers points, j'ai demandé à RFF de transmettre aux citoyens de l'atelier le dossier du débat public sur la LNMP qui présente les données socio-économiques et de prévoir l'intervention d'un expert sur ces questions lors du deuxième jour d'atelier, ce qui a été accepté. Concernant l'accès au cahier des charges, celui-ci étant confidentiel en raison du dialogue compétitif, RFF n'a pas autorisé les citoyens de l'atelier à y accéder. Une solution de compromis a cependant été trouvée : après avoir signé un engagement de confidentialité, j'ai été autorisée à le consulter.

Atelier jour 2 - Echanges avec les experts et visite de la gare d'Avignon

La seconde journée, organisée à Avignon, a permis aux citoyens de se saisir pleinement de leur rôle.

Dans un premier temps, les citoyens ont échangé par petits groupes avec des experts retenus en fonction des demandes exprimées par les citoyens lors du premier atelier. Ces

rencontres ont permis à l'ensemble des citoyens d'échanger sur des questions concrètes que pose la réalisation de la gare nouvelle (urbanisme, architecture, accessibilité) mais également de répondre à des interrogations sur leur rôle (concertation) ou la justification économique du projet, de se familiariser avec certaines problématiques lointaines (gare intelligente), de mieux appréhender des questions qui étaient apparues importantes pour nombre d'entre eux (sécurité).

Dans un deuxième temps, la visite de la gare d'Avignon avec des experts a été également très appréciée. Elle a permis aux citoyens de se rendre compte des questions concrètes qui se posaient pour l'aménagement d'une gare, à travers des points de vue très différents (gestion de la gare par le chef de gare ou pratique de la gare par une personne à mobilité réduite, PMR). La présence de plusieurs PMR au sein du groupe de citoyens et d'un intervenant PMR a eu pour conséquence une forte sensibilité de l'atelier aux questions d'accessibilité en général, et en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

A l'issue de cette journée et dans les jours qui ont suivi, les citoyens de l'atelier ont transmis à RFF des propositions pour la rédaction de l'avis, qui sont venues compléter les idées et propositions déjà émises (sous forme de fiches) à l'issue du premier jour d'atelier.

Atelier jour 3 - Rédaction de l'avis citoyen

L'équipe concertation a regroupé par thèmes les propositions émises par les citoyens lors des journées 1 et 2, et celles envoyées par mails entre les ateliers, dans un document de travail. Un plan détaillé a été élaboré sur cette base et envoyé aux citoyens une semaine avant le troisième jour d'atelier. Une proposition de rédaction sur la base du plan envoyé a constitué le document de travail de cette troisième journée d'atelier. Le texte a été relu collectivement : certains éléments ont été validés, complétés, remis en forme. D'autres au contraire, faisant débat, ont été soumis à un vote dont les résultats ont été intégrés au texte. Enfin des propositions nouvelles ont été émises et rédigées en séance.

Ce travail de rédaction collective, demandant un effort intense dans un temps limité, a été éprouvant pour les participants, peu habitués à ce type d'exercice. Des discussions animées ont eu lieu. Toutefois, l'objectif de produire l'avis a effectivement été atteint en respectant les différents points de vue.

Même si des phénomènes classiques de « leadership » dans les prises de parole ont été constatés, le travail en petits groupes a permis une expression large, y compris de positions minoritaires.

Au fil des trois journées de l'atelier, la dynamique de discussion s'est éloignée des questions d'opportunité pour se centrer sur l'objet de la commande faite par RFF aux citoyens (« Que recommandez-vous pour que la gare nouvelle de Montpellier, en 2017, réponde aux besoins de tous ? »). Toutefois, l'avis final rappelle en préambule les discussions initiales (opportunité, taille, trafic, coût de la gare, etc.). D'autant plus qu'une personne de l'atelier citoyen ayant assisté à l'atelier usagers a restitué en début de cette troisième journée la position hostile des associations d'usagers à l'égard de la gare et leurs arguments (gaspillage financier, état défectueux des gares et lignes existantes à rénover en priorité).

Au final, l'avis des citoyens est riche de ces trois journées de réflexion. On y retrouve les éléments qui ont traversé toute la concertation, dont certains ont été ici plus approfondis. La question de l'accessibilité y est ainsi centrale mais avec un accent particulier porté sur l'accès des personnes à mobilité réduite, problématique peu présente dans le reste de la concertation. On trouve également l'idée d'un bâtiment dont l'architecture doit exprimer l'identité de la ville et être respectueux de l'environnement et de la sécurité des biens et des personnes. Enfin, le souci d'associer les entreprises locales à ce projet tant dans sa construction que dans son fonctionnement est à noter.

La mise en œuvre de l'atelier citoyen n'a pas été sans poser de difficultés. D'une part, les citoyens ont parfois eu le sentiment, surtout la première journée, d'être submergés par une grande quantité d'information sur un domaine qu'ils connaissaient peu. Par ailleurs, ils ont aussi mis quelques temps à se saisir du rôle totalement nouveau pour eux que RFF leur demandait d'endosser. Enfin, la production de l'avis à partir de propositions écrites sur fiches (ou par mail) leur a demandé un effort important et d'un type nouveau pour certains.

Pourtant, alors que le grand public présente un faible niveau d'information et qu'il s'est globalement peu exprimé lors de la concertation réglementaire, l'atelier citoyen a permis à un groupe de 40 habitants de l'agglomération de consacrer du temps à s'informer, débattre et finalement construire un avis collectif à travers la délibération. La diversité du groupe a également permis l'expression d'une grande diversité de points de vue.

4. La concertation avec les représentants socio-économiques

Un atelier a été organisé à destination des acteurs socio-économiques le 23 mai 2013. Il est à noter que les citoyens de l'atelier avaient été informés de la tenue de cet atelier et invités à y participer s'ils le souhaitaient. Une seule personne était à la fois intéressée et disponible pour

le faire, mais des difficultés d'échange de mails avec RFF ne lui ont pas permis d'accéder aux informations (lieu et horaire) dans les temps. Aucun citoyen n'était donc présent à cet atelier.

Les acteurs présents étaient issus de la Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Montpellier (CCIT) et du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER). Etaient ainsi présents des représentants de chefs d'entreprise mais également de syndicats de salariés. En revanche les représentants du monde agricole n'étaient pas conviés à cet atelier, RFF considérant que le projet de Gare ne les concernait pas directement en tant qu'acteur économique et qu'ils étaient davantage concernés par la concertation menée par Montpellier Agglomération sur le projet urbain Montpellier Oz Nature urbaine.

Les acteurs présents ont facilement accepté le dispositif d'animation de la réunion, pour réfléchir sur le projet même de gare et exposer leurs attentes. La discussion a ainsi permis de dégager un certain nombre de demandes concernant les fonctionnalités de la gare. Les questions des retombées économiques pour la région ont largement occupé la discussion. De ce point de vue il est attendu que la gare favorise l'arrivée de nouvelles activités, reposant sur une main d'œuvre hautement qualifiée (quartier d'affaire), mais également qu'elle favorise le tourisme, et qu'elle offre des débouchés aux entreprises locales à travers le chantier et le fonctionnement du pôle d'échange multimodal (PEM) (construction, services, maintenance). L'idée d'une gare qui reflète l'identité de Montpellier est largement partagée. Enfin l'accessibilité de la gare et sa connexion avec les autres modalités de transports apparaît essentielle.

Sans remettre en cause l'opportunité du projet de gare ni sa localisation, les discussions collectives ont abordé des questions plus larges que les fonctionnalités de la gare. En particulier la discussion est revenue sur la rupture de charge impliquée pour les voyageurs TER devant prendre le Tram à leur arrivée à la gare Saint-Roch pour se rendre à la gare nouvelle. Dans la continuité immédiate de cette question, celle de l'interconnexion entre la ligne actuelle et la ligne nouvelle a également été discutée et notamment le point de savoir si à terme le raccordement de Saint Brès serait réalisé. Sur ce point, non acté dans le projet de gare et la concertation afférente, RFF a rappelé que la possibilité d'un tel raccordement dans le futur était techniquement possible, mais qu'aucun projet n'existait à ce jour.

5. La concertation avec les associations

Le travail de prise de contact en préalable des ateliers de concertation a été moins développé par l'équipe projet de RFF avec les associations qu'avec d'autres publics. Cela

s'explique en partie par le fait que l'interlocuteur historique des usagers du train est la SNCF et non RFF, même si la délégation régionale de RFF entretient des relations régulières avec les associations. Ceci a sans doute constitué une difficulté pour les échanges.

L'atelier usagers du 13 mai

Un atelier destiné aux usagers du train a été organisé le 13 mai en association avec la SNCF et la FNAUT. Il est à noter que les membres de l'atelier citoyen avaient été informés de la tenue de cet atelier et invités à y participer s'ils le souhaitaient, comme dans le cas de l'atelier socio-économique. Une personne membre de l'atelier citoyen a assisté à cette réunion et a rapporté ce qu'elle y avait entendu en début du 3^{ème} jour d'atelier citoyen.

Cet atelier s'est déroulé dans le cadre des réunions mensuelles organisées par la Direction régionale de la SNCF avec les représentants d'associations d'usagers. Ce format présentait l'avantage de garantir une forte présence des associations de la région, difficiles à réunir dans d'autres conditions. En revanche, à l'usage, il a présenté l'inconvénient de donner au projet de Gare nouvelle le statut d'un sujet de discussion parmi d'autres. Les associations n'étant pas spécifiquement venues pour s'exprimer sur ce sujet, ont rapidement souhaité aborder avec la SNCF des questions directement liées au transport régional.

La présentation du projet de Gare Nouvelle par Virginie Wagner, Chargée de projet RFF, a été suivie d'une discussion très vive avec la salle.

Lors de sa prise de parole, le représentant de la FNAUT a demandé qu'une réunion supplémentaire soit organisée avec les associations actives sur le territoire Montpelliérain, en particulier le Collectif transports Montpellier.

La discussion d'une heure environ est restée centrée sur l'opportunité du projet. Les associations présentes ont exprimé leur opposition à la réalisation du projet de gare - du moins dans l'immédiat - jugé inutile et coûteux au regard d'autres investissements qu'elles estiment prioritaires (rénovation voire réouverture de gares existantes et des lignes régionales). La question de la (non) connexion avec la ligne actuelle empruntée par les TER a également constitué un argument central contre le projet de gare nouvelle et sa localisation. Outre la date d'entrée en fonction (2017), la localisation et le mode de gestion du projet (Partenariat public privé) ont été discutés et contestés par certains représentants d'association. De même le projet urbain Oz Montpellier Nature urbaine a été la cible d'attaques de certains représentants d'associations. La Chef de projet présente pour répondre aux questions a été vivement

interrompue. Il a fallu attendre le retour au calme pour qu'elle puisse apporter les éléments d'information concernant le projet urbain.

Pour répondre en partie à ces questions, et suite à une demande que j'avais déjà formulée dans le prolongement de mes entretiens préliminaires à la concertation, RFF s'est engagé à produire les résultats des études en cours sur les prévisions de trafic dans son dossier d'enquête publique.

Malgré cela, les associations ont refusé de s'exprimer sur le projet de gare lui-même comme seul objet de la concertation. Après une heure d'échanges sur l'opportunité du projet, elles ont conclu la discussion avec RFF sur ce refus. Le reste de la réunion a été consacré à d'autres sujets que la Gare Nouvelle.

La réunion avec les associations du 4 juin

RFF a donné suite à la demande du représentant de la FNAUT, représentant également le Collectif Transports Montpellier, d'organiser une réunion à destination d'associations qui n'étaient pas représentées dans l'atelier usagers du 13 mai. Un atelier en sus du programme initial de la concertation a ainsi été organisé le 4 juin, à 20h (de manière à favoriser la participation du public).

Le public présent était composé d'une trentaine de personnes pour la plupart engagées dans le Collectif Transports Montpellier ou dans d'autres associations, et de représentants d'Europe Ecologie Les Verts.

Le débat a été particulièrement houleux, certaines personnes de la salle s'exprimant avec véhémence. Les représentants de RFF et de Montpellier agglomération ont très souvent été interrompus dans leurs prises de parole, parfois invectivés.

L'opposition de la salle s'est exprimée dès l'exposé des modalités d'animation de la réunion autour de questions définies par chaque table plutôt que d'un exposé classique de RFF à partir d'un diaporama présentant le projet.

Le débat est ensuite resté essentiellement focalisé sur des questions d'opportunité de la gare et du projet urbain qui lui est lié.

De nombreuses questions ont été posées concernant la justification du projet, contestant les arguments de RFF sur la saturation de la gare Saint-Roch, les prévisions de trafic futurs passant par la nouvelle gare et préconisant des solutions alternatives au projet de gare. Si les techniciens de RFF ont apporté des réponses détaillées, celles-ci n'ont pas convaincu l'auditoire et n'ont pas permis de dépasser les oppositions de points de vue.

Une grande partie des débats, sortant du sujet soumis à la concertation, ont par ailleurs porté sur l'opportunité de certains choix politiques d'investissement. Ainsi, les choix de la région en matière de transport, de même que le choix politique du projet urbain Oz ont été contestés. Le représentant de l'agglomération a cependant apporté un certain nombre d'explications.

En revanche, il n'a guère été possible d'engager les échanges sur les fonctionnalités de la gare. A noter cependant la discussion sur les liaisons entre la Gare nouvelle et les autres modalités de transport et l'attente exprimée d'une localisation de la gare routière à proximité immédiate de la gare nouvelle.

Si cette réunion n'a pas permis d'aborder l'objet même de la concertation, certains points sont à souligner.

D'une part, elle a révélé que le niveau d'information du public est très variable. Cela est d'autant plus vrai que tous les acteurs participant à la concertation sur la gare nouvelle n'ont pas participé au débat public sur la LNMP. Le rappel systématique d'informations clés sur l'historique et la justification du projet est ainsi nécessaire à une bonne information.

Par ailleurs la réunion a permis l'expression d'arguments discutant certes la justification du projet mais également indirectement certaines des caractéristiques de la nouvelle gare, sur lesquelles des informations complémentaires ont pu être apportées.

D'une part, la dénonciation d'une « gare ex-urbanisée » au cœur de l'argumentation des opposants pose en creux la question pour la future gare de sa connexion aux autres modes de transport et son accessibilité depuis l'ensemble de l'agglomération ; sur ce point l'agglomération a apporté des réponses même si elles ont été critiquées, en expliquant l'intégration de la gare dans le projet urbain Oz et l'extension de la ligne 1 du Tram jusqu'à la gare nouvelle.

Ensuite, la justification du projet de ligne et de gare est fondée sur les études socio-économiques produites à l'occasion du projet LNMP soumis au débat public en 2009. Ces études ont été contestées lors de l'atelier, notamment parce que trop anciennes : pour certains intervenants les prévisions de trafics sont surestimées au regard des évolutions actuelles du marché ferroviaire. Là encore RFF a apporté des réponses sur la production de ces études. Par ailleurs, comme noté précédemment, RFF s'est engagé à produire des études complémentaires pour l'enquête publique.

Enfin, la question du transport régional a été largement discutée. Les choix politiques de la Région en la matière ont été dénoncés par la salle. Il est clair que cette question n'entre pas

dans l'objet de la concertation et qu'il n'appartient pas à RFF d'y apporter de réponse. La connexion entre la ligne actuelle et la ligne nouvelle a également été débattue, des propositions de localisation alternative dont une « plateforme d'échange » à Saint-Jean de Védas étant proposées. Là encore la localisation de la gare n'entre pas dans l'objet de la concertation, mais elle a été évoquée dans les différents moments de la concertation et pose la question de l'accessibilité de la gare nouvelle par les voyageurs TER. Par ailleurs, de manière indirecte elle évoque la possibilité pour les TER d'arriver dans la Gare nouvelle. Sur ce point, RFF a indiqué que la réception de trains régionaux sera possible dans la gare nouvelle.

En résumé, l'atelier a confirmé qu'il existait une opposition au projet de gare nouvelle portée par des associations (FNAUT, Collectif Transports Montpellier), qui s'est saisie de la concertation pour réaffirmer ses positions et ses arguments contre la construction d'une gare nouvelle à Montpellier. Cette opposition active s'appuie sur un nombre limité de personnes. Elle ne mobilise pas le grand public mais s'est exprimée chez une minorité des répondants à l'enquête (20%) qui a utilisé les arguments des associations pour répondre à la question ouverte du questionnaire.

Conclusion

Du 6 mai au 6 juin 2013 un dispositif de concertation réglementaire sur le projet de gare nouvelle Montpellier Sud de France, ciblé sur une pluralité de publics, a été proposé par Réseau ferré de France. Une offre en direction du grand public (site web, réseaux sociaux, enquête, réunion et forum publics, expositions, concours dessin...) a été relayée par la presse locale. Cette offre a été complétée par une concertation plus ciblée en direction des usagers, des acteurs socio-économiques et des collectivités territoriales concernées par le projet.

Si les acteurs institutionnels et les groupes organisés se sont bien saisis de la concertation pour exprimer leurs positions, ce constat est moins vrai pour le grand public qui a certes, pour partie, utilisé les moyens d'information (le site en particulier) mais s'est peu exprimé.

Le dispositif volontaire mis en place à travers l'atelier citoyen a donné par contraste les moyens à des citoyens non mobilisés sur le projet de s'informer en détail, de débattre et de construire un avis sur le projet de gare nouvelle. L'atelier n'a pas vocation à être représentatif au sens statistique du terme de la population de l'agglomération, ni à se substituer à d'autres formes d'expression. La diversité sociologique du groupe a toutefois permis de verser à la concertation une grande diversité d'arguments et de points de vue, via les débats qui ont

animé l'atelier citoyen. Ainsi, l'atelier a apporté une forme d'expression complémentaire du public.

Au final, la concertation a permis à des publics très différents de s'exprimer. On retrouve cependant un certain nombre d'attentes transversales.

L'idée de construire une gare qui, dans son architecture exprime l'identité de Montpellier et respecte son environnement, est récurrente. Les attentes en termes de retombées économiques pour les entreprises et les emplois locaux sont également très présentes.

Surtout, la question de l'accessibilité de la gare occupe une place centrale pour tous les publics concertés (liaison tram, A9, vélos, piétons, parkings, accès futurs des TER...). La gare doit être facilement et rapidement accessible par tous les moyens de mobilité et par tout le monde, y compris les personnes à mobilité réduite. Dans cette perspective la connexion de la gare nouvelle au réseau de transport ferroviaire régional est posée par de nombreux acteurs pour l'avenir. Les réponses à cette dernière question restent à préciser, notamment de la part des acteurs institutionnels comme le Conseil Régional.

Enfin, l'opportunité et la localisation de la gare ne faisaient pas partie du périmètre de la concertation puisque la question des gares nouvelles et de leur localisation faisait expressément l'objet du débat public diligenté au printemps 2009 par la Commission nationale du débat public sur la LNMP. Pourtant ces questions ont été présentes tout au long de la concertation, que ce soit pour approuver ou au contraire contester le projet de gare nouvelle.

Ainsi, les collectivités territoriales ont toutes rappelé leur soutien au projet, présenté comme central pour le développement tant de la Région que de l'Agglomération et de la ville de Montpellier. A l'inverse, des opposants au projet de gare comme la représentation régionale de la FNAUT, ont saisi la concertation pour réaffirmer leurs arguments contre la gare nouvelle dont ils estiment la réalisation si ce n'est inutile, du moins très prématurée, au vu du coût de réalisation de la gare et des trafics prévus. Sur ce point, les nouvelles études de prévision des trafics que RFF s'est engagé à fournir pour l'enquête publique devront apporter une information actualisée.

Fait à Montpellier le 30 juin 2013