

# ENQUÊTE PUBLIQUE GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE - SEPTEMBRE 2014

Pièce I - Annexes

Annexe 5  
Bilan de la  
concertation



**BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE  
DU 6 MAI AU 6 JUIN 2013**



[www.gare2-montpellier.com](http://www.gare2-montpellier.com)

Septembre 2013

#### Les partenaires du projet

Avec de gauche à droite : **Christophe Morales**, Vice-Président de Montpellier Agglomération, **Michel Stombhoff**, secrétaire général aux affaires régionales à la Préfecture de la région Languedoc-Roussillon, **Cyril Meunier**, Maire de Lattes et Vice-Président de Montpellier Agglomération, **Jean-Pierre Moure**, Président de Montpellier Agglomération, **Serge Fleurence**, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire de Montpellier, **Christian Petit**, Directeur Régional de Réseau Ferré de France, **Robert Navarro**, 1<sup>er</sup> Vice-Président du Conseil Régional du Languedoc-Roussillon, **Hélène Mandroux**, Maire de Montpellier.



## PRÉAMBULE

### I. UNE CONCERTATION PARTENARIALE POUR UN PROJET DE TERRITOIRE

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <b>1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE p8</b>                  | <b>2. LE PROJET DE GARE NOUVELLE p10</b>              | <b>3. UN TRAVAIL PARTENARIAL APPROFONDI p20</b>                           |
| 1.1 L'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme p8     | 2.1 Le projet depuis 1989 p10                         | 3.1 Analyser le contexte pour co-construire le dispositif p20             |
| 1.2 L'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme p8     | 2.2 Un projet de territoire p12                       | 3.2 Un périmètre de concertation territorial et institutionnel élargi p22 |
| 1.3 La charte pour la conduite de la concertation p9 | 2.3 Un projet réalisé en Partenariat Public-Privé p14 | 3.3 Deux concertations complémentaires : gare nouvelle et quartier Oz p23 |
| 1.4 La garante de la concertation p9                 | 2.4 Des modalités de concertation innovantes p14      | 3.4 Une gouvernance de projet adaptée p24                                 |

### II. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION : DESCRIPTION ET ANALYSE

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <b>INFORMATION &amp; DIALOGUE</b>                                      | <b>CONSULTATION</b>   | <b>CO-CONSTRUCTION p44</b>   |
| 1. Lancer la concertation et inviter à participer p28                  | 4. Une enquête diffusée largement p36   | 8. Les courriers : un mode d'expression peu utilisé p43                      |
| 2. Une présence web active et interactive p31                          | 5. Une « action taxis » pour associer les usagers professionnels p38          | 9. Un dispositif innovant de participation du public : l'atelier citoyen p44 |
| 3. Un « forum gare nouvelle » riche en échanges avec les habitants p34 | 6. Un concours de dessin pour impliquer les générations futures p40           | 10. Un atelier de co-construction avec les acteurs économiques p46           |
|  | 7. Expositions et « info-voyageurs » pour informer et recueillir les avis p42 | 11. Deux réunions de travail avec les associations d'usagers p48             |

### III. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <b>1. MISE EN PERSPECTIVE p52</b>                        | <b>2. DES MODALITÉS DE CONCERTATION APPRÉCIÉES CAR PERSONNALISÉES p56</b>    | <b>3. PERSPECTIVES ET ÉTAPES À VENIR p57</b>       |
| 1.1 Des inquiétudes et des attentes autour du projet p52 | 2.1 De nouveaux outils pour une concertation plus humaine et plus ciblée p56 | 3.1 Un projet porteur de dynamisme territorial p57 |
| 1.2 Des recommandations citoyennes constructives p54     | 2.2 Une concertation évolutive p56   | 3.2 Vers une concertation continue p57             |

# Préambule

Le projet de création d'une deuxième gare à Montpellier fait suite au débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) de 2009, au cours duquel l'opportunité de la réalisation d'une gare à Montpellier, sur le contournement de Nîmes et de Montpellier, a été débattue et entérinée.

Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, en pilote les études et la concertation. La convention de financement de cette gare nouvelle a été conclue le 25 avril 2012, entre l'Etat, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, le Conseil régional Languedoc-Roussillon, les agglomérations de Montpellier et de Nîmes, et Réseau Ferré de France. Cette convention, fondée sur un budget de 135 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2011, a fait l'objet de délibérations de chaque collectivité territoriale en mars et avril 2012, et d'approbation par les Conseils d'administration de l'AFIFT et de RFF. Par ailleurs, la ville de Montpellier, de part sa délibération du 6 mai 2013, et le Conseil général de l'Hérault, dans son courrier du 29 mai 2013, ont exprimé leur souhait de voir ce projet se réaliser.

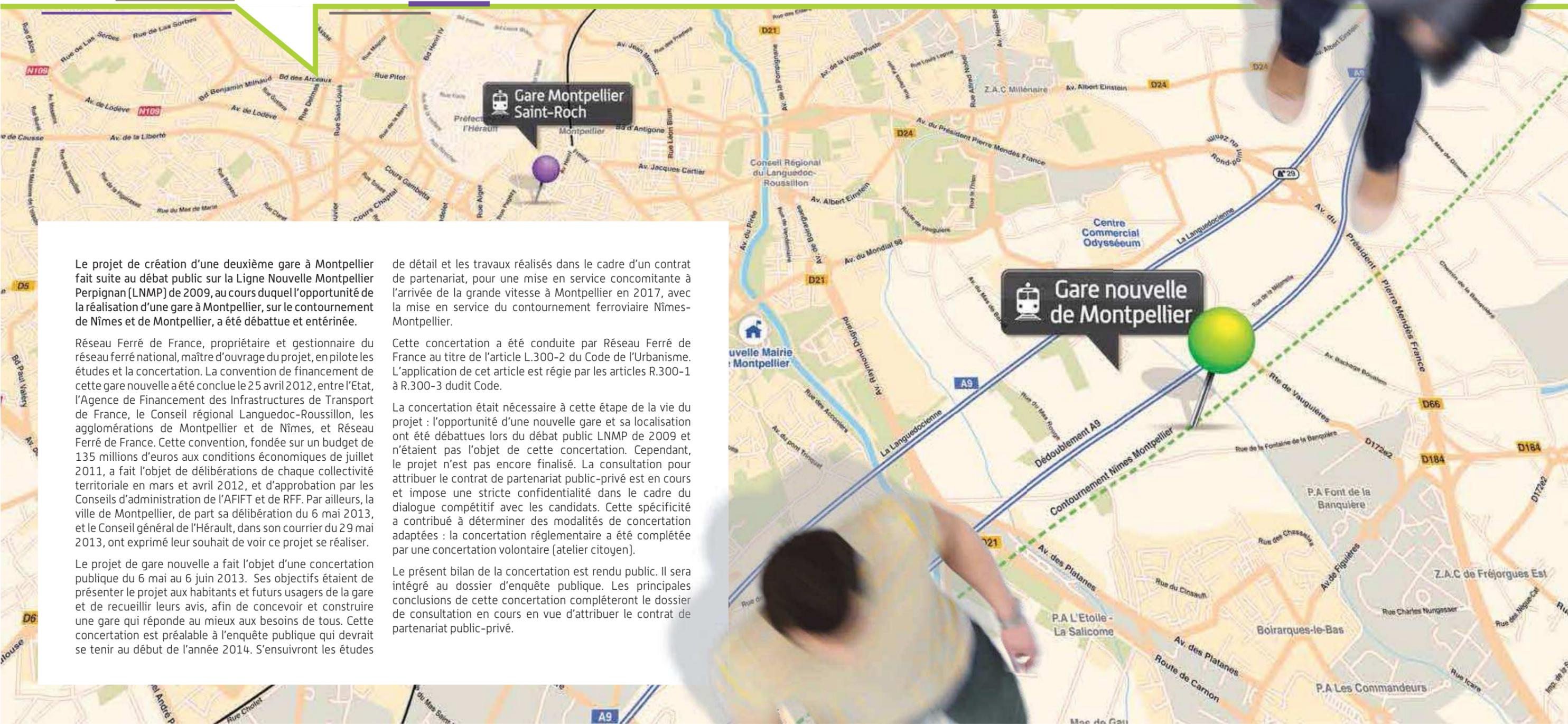
Le projet de gare nouvelle a fait l'objet d'une concertation publique du 6 mai au 6 juin 2013. Ses objectifs étaient de présenter le projet aux habitants et futurs usagers de la gare et de recueillir leurs avis, afin de concevoir et construire une gare qui réponde au mieux aux besoins de tous. Cette concertation est préalable à l'enquête publique qui devrait se tenir au début de l'année 2014. S'ensuivront les études

de détail et les travaux réalisés dans le cadre d'un contrat de partenariat, pour une mise en service concomitante à l'arrivée de la grande vitesse à Montpellier en 2017, avec la mise en service du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

Cette concertation a été conduite par Réseau Ferré de France au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. L'application de cet article est régie par les articles R.300-1 à R.300-3 dudit Code.

La concertation était nécessaire à cette étape de la vie du projet : l'opportunité d'une nouvelle gare et sa localisation ont été débattues lors du débat public LNMP de 2009 et n'étaient pas l'objet de cette concertation. Cependant, le projet n'est pas encore finalisé. La consultation pour attribuer le contrat de partenariat public-privé est en cours et impose une stricte confidentialité dans le cadre du dialogue compétitif avec les candidats. Cette spécificité a contribué à déterminer des modalités de concertation adaptées : la concertation réglementaire a été complétée par une concertation volontaire (atelier citoyen).

Le présent bilan de la concertation est rendu public. Il sera intégré au dossier d'enquête publique. Les principales conclusions de cette concertation compléteront le dossier de consultation en cours en vue d'attribuer le contrat de partenariat public-privé.





GARE MONTPELLIER-SUD DE FRANCE

# I. UNE CONCERTATION PARTENARIALE POUR UN PROJET DE TERRITOIRE

*Cette première partie présente le cadre réglementaire et l'objet de la concertation : le projet de gare nouvelle. Elle présente également la méthode partenariale, choisie par le maître d'ouvrage, pour définir le dispositif de concertation.*

## 1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE p8

- 1.1 L'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme p8
- 1.2 L'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme p8
- 1.3 La charte pour la conduite de la concertation p9
- 1.4 La garante de la concertation p9

## 2. LE PROJET DE GARE NOUVELLE p10

- 2.1 Le projet depuis 1989 p10
- 2.2 Un projet de territoire p12
- 2.3 Un projet réalisé en Partenariat Public-Privé p14
- 2.4 Des modalités de concertation innovantes p14

## 3. UN TRAVAIL PARTENARIAL APPROFONDI p20

- 3.1 Analyser le contexte pour co-construire le dispositif p20
- 3.2 Un périmètre de concertation territorial et institutionnel élargi p22
- 3.3 Deux concertations complémentaires : gare nouvelle et quartier Oz p23
- 3.4 Une gouvernance de projet adaptée p24

# 1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'organisation d'une concertation publique doit répondre à la réglementation en vigueur, en l'occurrence le Code de l'Urbanisme. De surcroît, Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage soucieux de transparence, a établi une charte de la concertation afin de mettre en place des modalités toujours plus ouvertes au dialogue et innovantes, avec notamment la nomination d'un garant de la concertation.

## 1.1 L'ARTICLE L. 300-2 DU CODE DE L'URBANISME

Le paragraphe I de l'article L.300-2 concerne les communes. Les paragraphes II et III indiquent que les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et les autres acteurs publics ayant l'initiative d'opérations d'aménagements sont tenus aux mêmes obligations que les communes.

Réseau Ferré de France doit donc organiser « une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant toute élaboration ou révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, toute création, à son initiative, d'une zone d'aménagement concerté ou toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune ».

À l'issue de la procédure, Réseau Ferré de France rédige le bilan de la concertation approuvé par le Conseil d'administration, qui a délégué cette compétence au Président de l'établissement, puis le transmet aux collectivités concernées pour le rendre public.

## 1.2 L'ARTICLE R. 300-1 DU CODE DE L'URBANISME

Cet article indique que les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques, qui sont soumises aux obligations prévues par l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, sont les suivantes :

**Paragraphe 4 :** « la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros ».

C'est donc à ce titre que cette réglementation s'applique au projet de gare nouvelle de Montpellier.

## 1.3 LA CHARTE POUR LA CONDUITE DE LA CONCERTATION

Depuis mai 2011, Réseau Ferré de France s'est doté d'une charte s'appliquant aux concertations réglementaires et volontaires. Pour chaque programme ou opération ferroviaire sur des infrastructures existantes ou nouvelles dont RFF est le maître d'ouvrage, cette charte établit les règles d'un dialogue ouvert et constructif. Cette charte ne se substitue pas aux procédures réglementaires de consultation administrative et de consultation du public.

Cette démarche volontaire comporte 6 engagements :

- Promouvoir une concertation ouverte auprès des différents publics concernés.
- Favoriser une concertation tournée vers l'échange et l'aide à la décision.
- Adapter la concertation à la conception et à la réalisation progressive d'un programme ou d'une opération ferroviaire.
- Respecter les conditions d'un dialogue constructif.
- Rendre compte de la concertation.
- Solliciter l'intervention d'un garant de la concertation.

Réseau Ferré de France privilégie ainsi une concertation continue, à toutes les étapes du projet et avec l'ensemble des acteurs concernés, afin d'enrichir l'élaboration et la réalisation de ses projets et activités. Le site [www.rff.fr](http://www.rff.fr) rend compte des différentes démarches de concertation menées par RFF.

## 1.4 LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Conformément à l'engagement de la charte de la concertation de RFF, la concertation sur la gare nouvelle de Montpellier est organisée sous l'égide d'un garant : Laura Michel, Maître de Conférences en sciences politiques à l'Université Montpellier 1, spécialisée dans l'analyse des politiques publiques et dans le rôle des acteurs non publics dans la gouvernance, a été nommée.

Personnalité indépendante, chargée de veiller au bon déroulement de la concertation, afin de favoriser l'expression du public, Laura Michel se tient à la disposition des citoyens pour toute question relative à la concertation.

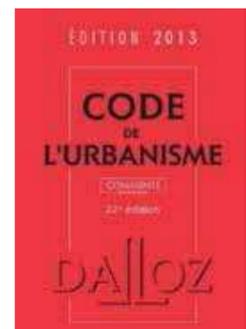
La garante a assisté à l'ensemble des réunions et ateliers de concertation organisés et a été étroitement associée au déroulement général du dispositif. Elle est intervenue lorsqu'elle le jugeait nécessaire, notamment pour veiller au respect des échanges et synthétiser l'expression du public. A chaque réunion, le public a été invité à contacter la garante par mail, à l'adresse [laura.michel@univ-montp1.fr](mailto:laura.michel@univ-montp1.fr), pour toute remarque ou interrogation sur la concertation.

La garante établit et publie son rapport de la concertation.

RETROUVEZ LA CHARTE DE CONCERTATION DE RFF EN ANNEXE 1.



RETROUVEZ LA LETTRE DE MISSION DE LA GARANTE EN ANNEXE 1.



Une concertation réglementaire au titre des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme

RETROUVEZ LA DÉCISION DU PRÉSIDENT DE RFF D'OUVRIRE LA CONCERTATION L.300-2 EN ANNEXE 1



Pour plus d'informations, consulter le site [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

## 2. LE PROJET DE GARE NOUVELLE

La concertation publique organisée par Réseau Ferré de France du 6 mai au 6 juin 2013 concerne le projet de gare nouvelle de Montpellier, qui doit être réalisé en 2017 concomitamment à la mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier.

Riche d'une longue histoire, et face à un calendrier contraint, ce projet a bénéficié d'un dispositif de concertation innovant, associant des modalités réglementaires à une concertation volontaire, prenant la forme d'un atelier citoyen.

### 2.1 Le projet depuis 1989

La volonté de construire une ligne à grande vitesse en Languedoc-Roussillon date de janvier 1989 avec la décision du Conseil des Ministres d'étudier la prolongation du TGV Sud Est vers l'Espagne et l'Italie. Finalement, seule la branche vers Marseille est réalisée, le tronçon Nîmes-Montpellier étant abandonné.

Au début des années 2000 émerge l'idée de réaliser une ligne mixte sur le tronçon entre Nîmes et Montpellier avec une composante voyageurs et une composante transport de marchandises. C'est le projet du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM), qui a été déclaré d'utilité publique en mai 2005, et dont l'accord de financement a été signé fin 2009.

En 2009 également, s'ouvre le débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, une ligne mixte (voyageurs/marchandises), intégrant une réflexion sur les gares nouvelles entre Nîmes et Perpignan. Pour alimenter ce débat, une étude menée par EGIS Rail sur la capacité de l'exploitation de la LNMP a été réalisée. Cette étude a mis en évidence la nécessité de réaliser de nouvelles infrastructures en continuité du CNM pour accueillir le trafic de trains à grande vitesse. Permettant ainsi de faire circuler plus de trains régionaux sur le réseau existant. **Deux sites pour la gare nouvelle de Montpellier étaient alors proposés au débat** : le site de Montpellier Est, au sein du futur quartier OZ, identifié dès 1995, réservé au titre du PIG (Programme d'Intérêt Général) et inscrit au PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Montpellier ; le site de Montpellier Ouest, à l'intersection du CNM et de la ligne existante, sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, à proximité de l'A9.



Lors du débat public, les échanges, notamment sur les gares nouvelles, dont celle de Montpellier, ont été riches : **12 réunions publiques sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ont été organisées**, rassemblant 3 500 participants, dont une réunion publique thématique sur les gares nouvelles s'est tenue à Béziers, à laquelle près de 500 personnes ont participé ; les documents d'information ont été largement diffusés : **1 million de Synthèses du Dossier du maître d'ouvrage (DMO) distribué** dans les boîtes aux lettres ; le site Internet, présentant l'ensemble des outils d'information (DMO, résultats d'études, etc.) a reçu 18 000 connexions, avec 373 000 documents téléchargés ; 1988 questions et 669 avis ont été recueillis, ainsi que 83 cahiers d'acteurs ; 600 articles de presse ont relaté le débat.

Les conclusions du débat public ont fait émerger la **nécessité de réaliser une gare nouvelle à Montpellier**. Si des débats ont eu lieu, sur la localisation de la gare nouvelle, avec des partisans du site de Montpellier Ouest, le cahier d'acteurs de Montpellier Agglomération présentait les atouts d'une gare nouvelle **située au cœur du projet urbain en cours d'élaboration**, confirmés par une délibération de la Communauté d'agglomération le 23 mars 2009.

A l'issue de ce processus participatif ouvert, les enseignements tirés du débat dans le compte-rendu de la CNDP sont :

« **La création d'une gare ne s'impose techniquement qu'à Montpellier : Montpellier est le seul site où il est impératif de construire une gare nouvelle, parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet.** »

De même, la localisation de la gare nouvelle a été précisée lors de ce débat :

« **Le site Est, localisé aux abords de la Mogère sur la Commune de Montpellier, présente l'avantage de s'inscrire au cœur du projet urbain de la métropole montpelliéraine porté par le Schéma de Cohérence Territoriale.** »

A l'issue de ce débat public, RFF a engagé une réflexion technique afin de mener à bien la réalisation du projet de 2<sup>ème</sup> gare à Montpellier. **En avril 2012, un accord a été conclu** entre l'ensemble des co-financeurs sur le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier et les gares nouvelles de Montpellier et Nîmes, suivi en juillet 2012 par le décret approuvant le contrat de partenariat public-privé pour le CNM.

À PROPOS DU DÉBAT PUBLIC SUR LA LNMP, RETROUVEZ EN ANNEXE 1 :

I LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE,

I LE COMPTE-RENDU DE LA CNDP,

I LE CAHIER D'ACTEURS DE MONTPELLIER AGGLOMÉRATION

### Les dates clés des grands projets ferroviaires en Languedoc-Roussillon

**1989** : Début des premières études et des concertations pour le prolongement de la ligne TGV Sud Est.

**1990/1991** : Mission QUERRIEN aboutissant à une proposition de tracé pour une ligne nouvelle grande vitesse dans les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon.

**1<sup>er</sup> avril 1992** : Approbation du décret du schéma directeur des lignes à grande vitesse.

**31 mai 1994** : Déclaration d'Utilité Publique de la LGV Méditerranée.

**9 mai 1995** : Approbation de l'avant-projet sommaire de la LGV Languedoc-Roussillon.

**Septembre 1995** : Décision gouvernementale de ne pas réaliser la LGV Méditerranée au-delà de Manduel.

**1999-2000** : Qualification de projet d'intérêt général de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

**13 mars 2000** : Décision ministérielle de

relance des projets ferroviaires sur l'axe Languedoc-Roussillon, conduite des études APS du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) avec une vocation fret (mixité de la ligne).

**Mai 2005** : Déclaration d'Utilité Publique du CNM.

**17 mars 2006** : Lancement des études préalables en vue d'un débat public à la demande du Ministre des Transports.

**2006** : Débat public VRAL (Vallée du Rhône Arc Languedocien) rappelant dans ses conclusions la saisine en vue d'un débat public sur le projet Montpellier-Perpignan.

**2007-2008** : Pré-études fonctionnelles de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

**4 août 2008** : Saisine de la CNDP par RFF.

**3 septembre 2008** : Décision de la CNDP actant la tenue d'un débat public.

**Février 2009** : Fin des travaux de connexions de la section internationale de

Perpignan-Figueras.

**Mars-juin 2009** : Débat public LNMP.

**26 novembre 2009** : Décision du maître d'ouvrage suite au débat public : le projet LNMP est opportun, la mixité a convaincu le plus grand nombre, deux gares nouvelles seront réalisées à Montpellier et à Nîmes (Manduel) et les autres gares nouvelles entre Montpellier et Perpignan seront étudiées pour le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

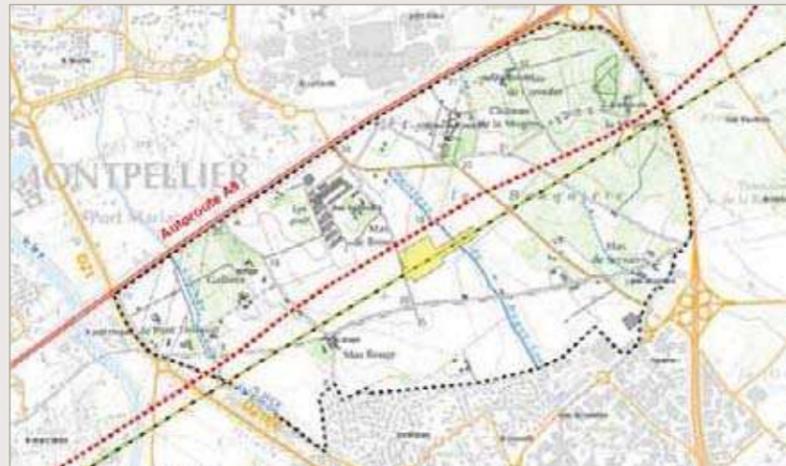
**2010-2013** : Phase d'études et de concertation publique à l'enquête publique sur la base de conventions de financement partenariale entre RFF, l'État, la Région et les collectivités territoriales concernées (Conseil général de l'Aude, Conseil général des Pyrénées-Orientales, Montpellier Agglomération, Hérault Méditerranée, Béziers Méditerranée, Le grand Narbonne, Carcassonne Agglomération, Perpignan Méditerranée).

## 2.2 UN PROJET DE TERRITOIRE

La création de la gare nouvelle s'inscrit dans le cadre du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier. Son nom, « Montpellier – Sud de France », révélé le 6 mai 2013 lors du lancement de la concertation, symbolise son ancrage dans le territoire régional.

### → DES AMÉNAGEMENTS ÉVOLUTIFS

Le secteur choisi pour la gare nouvelle est au Sud de Montpellier, au cœur du futur quartier « OZ Montpellier Nature urbaine », sur le site Méjanelle/Pont Trinquat à 500 mètres au sud du quartier commercial et ludique d'Odysseum et de l'autoroute A9, axe structurant de ce secteur.



La gare nouvelle proposera, à terme, 8 voies de lignes à grande vitesse sous une dalle de franchissement. Véritable trait d'union de la ville à la ville, au-dessus des infrastructures ferroviaires, ce sera une gare-pont.

A l'intérieur du bâtiment, 1500 m<sup>2</sup> seront consacrés aux commerces. Des services nouveaux seront proposés aux voyageurs. Les travaux débuteront début 2015 pour une livraison fin 2017, concomitante à la livraison du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

L'équipement proposé sera évolutif, pour répondre aux augmentations de trafic prévisionnelles (estimations de fréquentation reprises de la convention de financement d'avril 2012) :

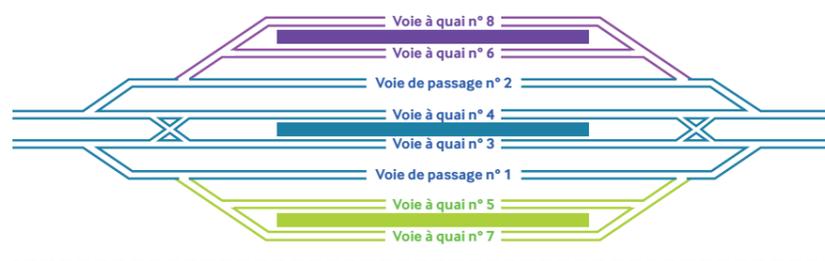
HORIZONS PROJETS	TRAFIC HORS TER (M. VOY./AN)	NOMBRE DE TRAINS AR /JOUR
2017	1,5	11
2020 avec la gare nouvelle de Nîmes	4,8	33
Horizon Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan	6,1	50
2050	± 10	50

Ainsi, seules 4 voies, dont 2 voies passantes à quai, seront construites dans un premier temps, à l'ouverture de la gare en 2017.

PLAN DE VOIES DE LA GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

**Lignes et quais**  
Phase 1  
Phase 2  
Phase 3

**Infrastructures accès secours**  
Voirie d'accès (hors périmètre)



## Une gare, plusieurs usages

### Un outil industriel

- Destiné à plusieurs typologies d'utilisateurs (voyageurs, occupants, transporteurs, exploitant,...) ;
- Offrant des services adaptés, sûrs et innovants ;
- Dont l'organisation spatiale s'adapte aux évolutions ultérieures ;
- S'intégrant dans un contexte urbain fort et répondant aux enjeux de mobilité.

### Une plateforme d'échanges et de services

- Maillon de la mobilité ;
- Carrefour de tous les transports du territoire ;
- Lieu de correspondance avec les autres modes de transport, rassemblé et efficace ;
- Lieu de relation aux autres infrastructures ;
- Espace très accessible à tous ;
- Espace intelligent.

### Un bâtiment durable

- Participant de la démarche « écoconception » ;
- Maîtrise de l'impact écologique pendant le chantier et pendant l'exploitation ;
- Lieu d'expression de l'innovation technologique (bâtiments bioclimatiques).

### Un équipement lisible et compréhensible

- Nouvelle porte urbaine de Montpellier ;
- Équipement urbain ;
- Reconnaissable d'emblée comme une gare ;
- Lieu d'expression de la modernité industrielle ;
- Espaces du terminal et de l'intermodalité prévisibles.

### Un lieu à vivre

- Un espace très urbain, au cœur de la ville du futur ;
- Espace d'échanges, ouvert sur la ville et perméable à la dynamique du quartier ;
- Continuité « de la ville au train » confortable et facile d'usage ;
- Articulation de toutes les échelles du territoire.

### → UN FINANCEMENT PARTAGÉ

Le coût total du projet est de 135 M€ (aux conditions économiques de juillet 2011), dont le financement est réparti comme suit :

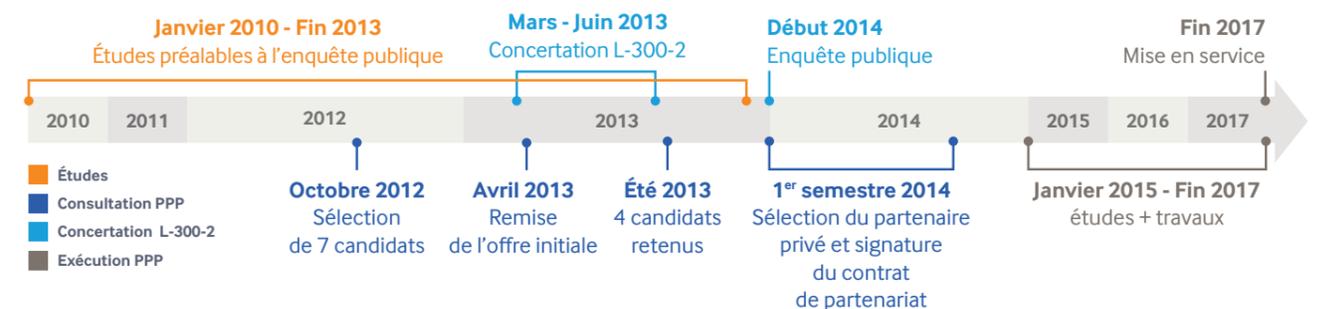
L'État contribue à hauteur de 45M€, Réseau Ferré de France 45M€ et les collectivités territoriales 45 M€ (Conseil régional du Languedoc-Roussillon, 32,175M€, Montpellier Agglomération, 11,825M€ et Nîmes Métropole, 1M€).



### → UN CALENDRIER CONTRAINT

La consultation pour attribuer le contrat de partenariat public-privé (PPP) et la concertation publique sont simultanées.

Réseau Ferré de France a lancé la consultation pour le PPP pendant l'été 2012 dans l'objectif de signer le contrat de partenariat avec le titulaire au 1<sup>er</sup> semestre 2014 et permettre la mise en service de la gare fin 2017, en même temps que le Contournement Nîmes-Montpellier.



## 2.3 UN PROJET RÉALISÉ EN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Le doublement de l'A9 et le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) sont actuellement en cours de réalisation à Montpellier. Ces deux projets se situent sur le même territoire que le projet de gare nouvelle. La nécessité de coordination et les échéances communes imposent au projet de construction de la gare nouvelle un calendrier très serré.

Ainsi, face à ce contexte particulier, Réseau Ferré de France, qui par ailleurs utilise de manière équilibrée l'ensemble des outils de commande publique à sa disposition, a fait le choix étudié, après une évaluation préalable, d'assujettir la réalisation de cet ouvrage ferroviaire à un partenariat public-privé (PPP). La réalisation en Partenariat Public Privé permet de confier à un groupement privé à la fois la conception, la réalisation et l'entretien de la gare, avec un contrat global et forfaitaire. Le partenaire privé est responsabilisé de la performance du bâtiment. Le partenaire privé prend un certain nombre d'engagements (respect du calendrier, du programme, respect d'objectifs de performance...) à la signature du contrat. En aucun cas, il ne peut se prévaloir d'une quelconque rémunération supplémentaire, mettant à contribution les citoyens.

### LES ATOUTS DU PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ (PPP) DANS LE CADRE DE LA GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

- Un programme défini et stable,
- La capacité d'innovation du secteur privé (gain sur les coûts et les délais),
- La transparence sur les coûts,
- La préservation de la valeur patrimoniale grâce à une maintenance sur le long terme,
- La performance commerciale,
- Les retards sur le chantier à la charge du partenaire privé et non de la collectivité.

## 2.4 DES MODALITÉS DE CONCERTATION INNOVANTES

Face à un objet de concertation spécifique (opportunité et localisation débattue lors du débat public LNMP de 2009, projet architectural non encore défini car en consultation PPP) et en s'appuyant sur les résultats de l'étude de contexte réalisée en amont (cf page 18), Réseau Ferré de France a souhaité organiser une concertation riche et innovante. Celle-ci comporte un volet volontaire prenant la forme d'un atelier citoyen ainsi qu'un volet réglementaire d'information et de participation large du public.

La démarche globale repose sur un lien fort entre ces deux types de concertation. En effet, la concertation volontaire prépare et alimente la concertation réglementaire. Les publics concernés par chaque phase sont différents : la concertation volontaire vise un public restreint, formé en vue de développer une expertise citoyenne, tandis que la concertation réglementaire concerne un public large qui sera consulté sur le projet. Les deux phases enrichissent le projet en permettant à toutes les parties prenantes de construire une réflexion et faire part de leurs avis.

### → LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

1. Informer les parties prenantes et les habitants sur le projet
2. Susciter l'expression et recueillir les avis et points de vue
3. Faire émerger les informations de terrain et enrichir le projet

#### Des objectifs soumis aux spécificités du projet :

1. Respecter les règles de confidentialité induites par le dialogue compétitif avec les architectes en compétition.
2. Respecter les contraintes calendaires du projet de gare (Obtention de la Déclaration de projet), en lien avec la mise en service du CNM.

Ces objectifs ont été réalisés à travers :

...pour informer et dialoguer	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Le lancement institutionnel de la concertation pour informer sur la localisation du projet</li> <li>→ Un plan média pour inviter à participer</li> <li>→ Une présence web assurant une information et un dialogue continu, jouant le rôle d'interface avec l'atelier citoyen (dispositif de concertation volontaire)</li> <li>→ Un « forum gare nouvelle » afin d'informer les habitants et de répondre à leurs questions, via une permanence et une réunion publique</li> </ul>
...pour recueillir les avis	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Une enquête (administration d'un questionnaire en gare Saint-Roch et sur internet) pour recueillir les avis des usagers</li> <li>→ Une « action taxis » pour associer les usagers professionnels</li> <li>→ Un concours de dessin pour impliquer les générations futures</li> <li>→ Une exposition pour informer et susciter l'expression (mise à disposition d'une urne et du questionnaire usagers)</li> </ul>
...pour co-construire le projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Les courriers pour permettre aux citoyens de faire parvenir leurs remarques et avis</li> <li>→ Un atelier citoyen pour recueillir les recommandations des habitants et faire émerger leur vision d'un projet réussi</li> <li>→ Un atelier participatif avec les acteurs socio-professionnels et économiques pour recueillir les attentes du public cible</li> <li>→ Deux réunions avec les associations d'usagers pour approfondir le projet</li> </ul>

DÉCOUVREZ LE DISPOSITIF COMPLET DE LA CONCERTATION ET SES RÉSULTATS EN PARTIE 2



## → UNE CONCERTATION VOLONTAIRE INNOVANTE POUR CO-CONSTRUIRE LE PROJET

Pour associer de manière approfondie les futurs utilisateurs de la gare nouvelle, Réseau Ferré de France a décidé de mettre en place une concertation volontaire, sous la forme d'un atelier citoyen, chargé de faire **ses propres recommandations pour que la future gare réponde aux besoins de tous**. Ce dispositif, mis en place entre mars et mai 2013, symbolise l'affirmation par RFF de sa volonté d'une **démarche participative approfondie avec les citoyens** dans leur diversité : ainsi, 40 citoyens choisis au hasard ont constitué l'atelier citoyen.

L'enjeu de cet atelier citoyen était de concrétiser l'apport des habitants à un projet, alors même que des obligations de confidentialité restreignaient la diffusion d'informations sur la consultation en cours.

Concrètement, cet atelier citoyen s'est inscrit dans la concertation réglementaire ouverte à tous dans un souci de transparence et d'échange voulu par le maître d'ouvrage, et renforcé par la présence de la garante lors de tous les rendez-vous.

**Les 40 membres de l'atelier citoyen ont été invités à tous les rendez-vous de la concertation réglementaire** (ateliers de concertation, réunion publique), auxquels certains ont effectivement pu participer.

Enfin, une information réciproque régulière a été assurée : les membres de l'atelier étaient informés des premiers résultats de la concertation réglementaire en cours (comptes-rendus de réunions, observations des internautes, etc.) et le dispositif de l'atelier citoyen a été relayé dans les outils d'information de la concertation en cours (documents édités, site Internet, dossier de presse, etc.).

## → UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE LARGE ET DIVERSIFIÉE POUR PARTAGER, ÉCHANGER, RECUEILLIR LES IDÉES ET AVIS

En accord avec la Charte pour la conduite de la concertation et en tant qu'« opération d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique » (application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme), le projet de gare nouvelle Montpellier –Sud de France doit faire l'objet d'une concertation avec les acteurs et populations.

**Cette concertation réglementaire a pour objectif d'informer et de faire participer le public le plus largement possible, pour contribuer à la définition du projet et aider à la décision.** Il s'agit également de recueillir leurs avis sur le travail effectué par l'atelier citoyen.

La concertation réglementaire a fait l'objet d'une consultation des collectivités concernées : l'agglomération tout d'abord, compétente en matière d'aménagement et d'urbanisme et les communes, en particulier Montpellier, qui accueillera la future gare sur son territoire, et Lattes, très proche, la gare nouvelle se trouvant à la lisière de son territoire communal.



RETROUVEZ LE COURRIER DU PRÉSIDENT DE RFF AUX PARTICIPANTS DE L'ATELIER CITOYEN EN ANNEXE 1.

## → LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE DÉMARCHE VOLONTAIRE ET RÉGLEMENTAIRE

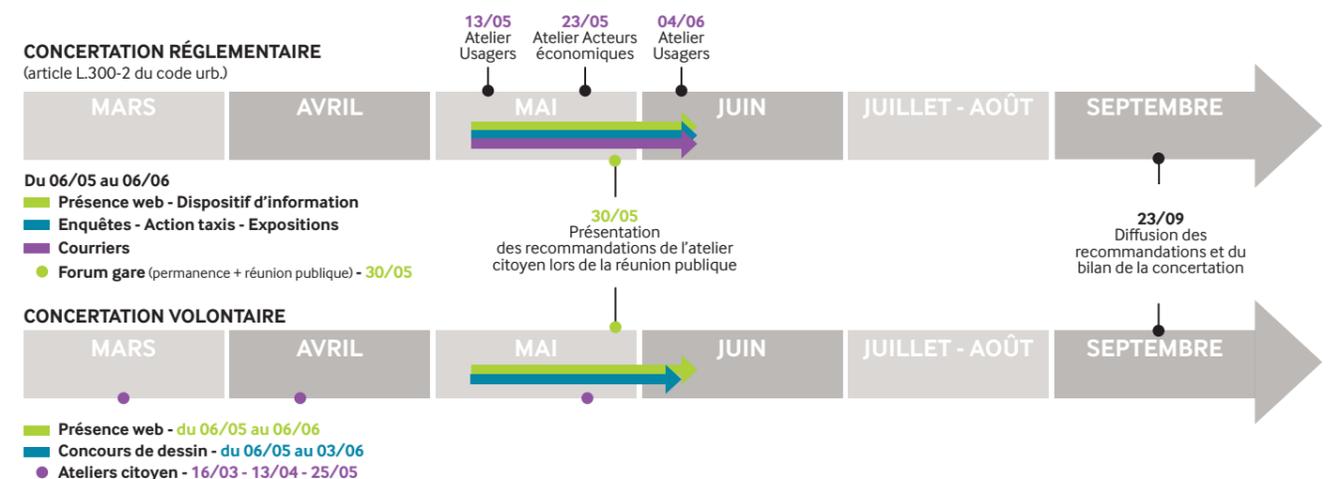
La concertation volontaire, menée en complément de la concertation réglementaire, illustre le souhait de RFF **d'associer la population dans la réflexion sur les attentes concernant le projet d'une deuxième gare à Montpellier**.

Cette concertation volontaire joue un rôle essentiel dans l'appropriation et la compréhension du projet. En effet, la confidentialité imposée concernant le projet architectural, les particularités de calendrier et la genèse du projet ont pu être présentées et expliquées lors de l'atelier citoyen. Ces éléments ont constitué le socle qui a permis aux participants de formuler leurs recommandations.

Le recours à cette modalité de concertation innovante répond à la volonté du maître d'ouvrage d'associer étroitement un public aux réflexions sur le projet et de le faire travailler différemment, en valorisant la construction d'un avis collectif issu de nombreux échanges.

Cette démarche de concertation volontaire s'accorde avec les attentes de la réglementation 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. Elle appuie et renforce la concertation réglementaire.

Le lien entre les deux types de concertation (volontaire et réglementaire) atteste de la volonté de RFF de mettre en place une démarche participative avec différents acteurs et témoignage de la transparence sur le projet, malgré la procédure de consultation en cours.



## La composition et le recrutement de l'atelier citoyen

Quarante citoyens ont été sélectionnés, au hasard et de manière aléatoire, en tenant compte de trois critères :

### → GÉOGRAPHIQUE

Les 31 communes de l'agglomération montpelliéraine, ainsi que Mauguio et Palavas-les-Flots, et Saint-Mathieu-de-Trévières sont représentées dans l'atelier citoyen : 1 habitant de chaque commune + 10 habitants de Montpellier.

### → SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Sexe, âge, CSP, afin de refléter la diversité de l'agglomération de Montpellier.

### → MOBILITÉ RÉDUITE

Afin de refléter la diversité des usagers des gares : 3 personnes à mobilité réduite (PMR), dont 2 personnes à handicap moteur et 1 personne à handicap visuel.

Les participants ont été recrutés de deux manières :

Par téléphone, via un questionnaire : 20 à 30% du recrutement ;

Sur site (principalement dans la rue, les sorties de magasins, de centres commerciaux, et d'hôpitaux, afin de prendre plus facilement en compte les différents critères (l'avantage de la rue est de visualiser directement les profils de personnes recherchées : sexe, âge, commune de résidence) : 70 à 80 % du recrutement.

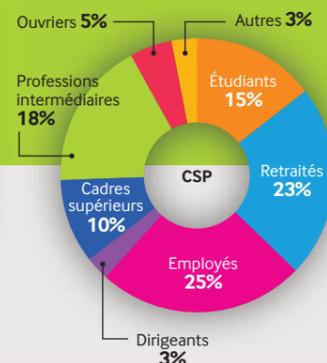
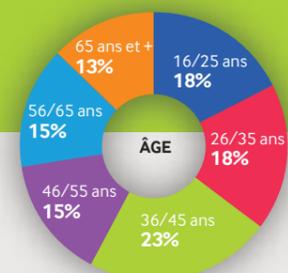
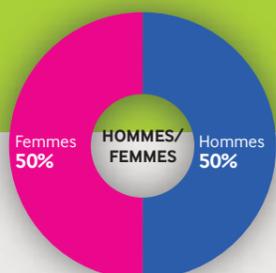
Cette double méthode, tirage au sort, puis recrutement sur site, a permis de constituer un groupe diversifié, à l'image des habitants du territoire, futurs usagers de la gare nouvelle.

Pour recruter 40 personnes, environ 400 personnes ont été contactées (taux de retour de 10%). Toutes les personnes recrutées ont ensuite reçu confirmation par courrier, par mail, par téléphone et ont été suivies et accompagnées tout au long des étapes de ces réunions citoyennes, du recrutement à l'accueil.

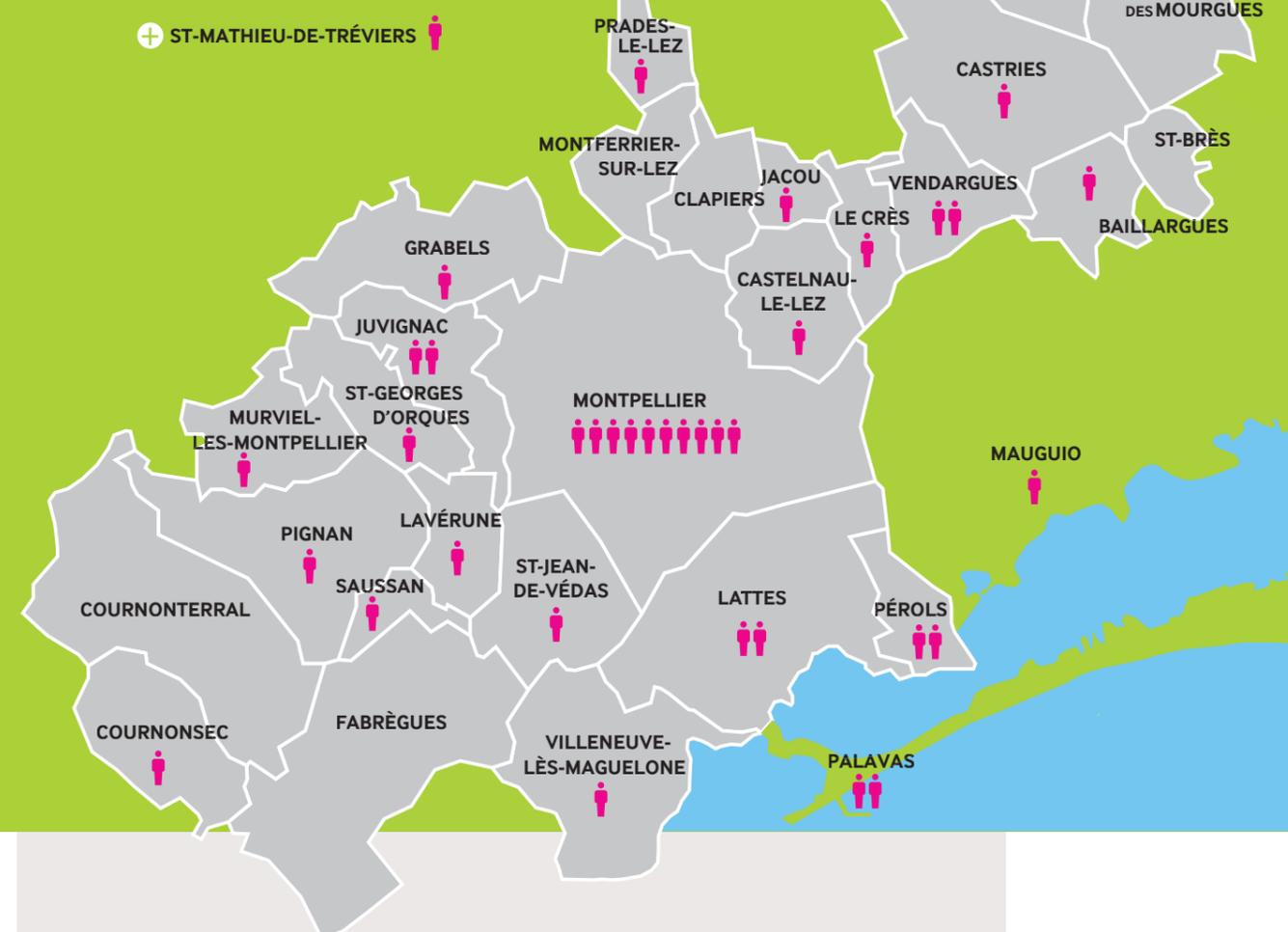
Les membres de l'atelier citoyen ont été indemnisés pour prendre en charge les frais (forfait de 250 euros pour les 3 journées).

L'objectif était de construire une expertise citoyenne grâce à une grande diversité de profils, issus de la population de l'agglomération montpelliéraine, directement concernée par le projet de gare nouvelle.

### RÉPARTITION SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE



### PROVENANCE GÉOGRAPHIQUE DES 40 MEMBRES DE L'ATELIER CITOYEN



# 3. UN TRAVAIL PARTENARIAL APPROFONDI

La réalisation du projet de gare nouvelle et l'organisation de la concertation publique sont menées par Réseau Ferré de France de manière partenariale, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés : partenaires institutionnels, collectivités territoriales, acteurs socio-économiques, ceci aussi bien dans la définition des modalités de concertation que dans la gouvernance du projet.

## 3.1 ANALYSER LE CONTEXTE POUR CO-CONSTRUIRE LE DISPOSITIF

### → UNE MÉTHODOLOGIE ÉPROUVÉE

Une étude de contexte territorial du projet a été réalisée en décembre 2012 et janvier 2013 afin de déterminer et d'analyser la perception du projet par les principaux acteurs et partenaires locaux. Cette étude a permis de définir précisément les modalités de la concertation.

Par ailleurs, une étude de l'opinion sur le web a été réalisée, afin d'étudier la perception des internautes sur le projet et d'enrichir l'analyse de contexte. Cette analyse des articles et conversations liés au projet de gare nouvelle a été réalisée dans le cadre plus large des projets urbains et ferroviaires connexes : pour cela, outre les dénominations du projet, les requêtes pour effectuer les recherches ont été élargies aux projets suivants : Ecocité, quartier OZ, LNMP et CNM. L'analyse a alors été effectuée sur 54 documents parus entre septembre 2011 et décembre 2012, sur des sites d'actualité, des sites institutionnels, des blogs, des forums, etc. La méthodologie est la suivante : définition des requêtes, identification des sources, qualification des sources, analyse des éléments. Les enseignements portent sur 4 critères : volume des sources et des conversations, tonalité des articles, acteurs cités, thématiques abordées.



#### ANALYSE DU CONTEXTE :

#### 16 entretiens ont été réalisés auprès des représentants de :

- La Préfecture de Région et la Préfecture de l'Hérault
- La Région Languedoc-Roussillon
- Les collectivités territoriales : le Conseil général de l'Hérault, Montpellier Agglomération (2 entretiens : élus et services), Nîmes Métropole et la Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier
- Les communes concernées : la Ville de Montpellier (2 entretiens : élus et services) et la Ville de Lattes
- Les associations d'usagers : la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)
- Les riverains : le Collectif du Mas Rouge, le Château de la Mogère
- Les médias : Midi Libre
- L'opérateur ferroviaire : projet LNMP

## Les enseignements de l'étude de contexte sur la perception du projet

Un projet de gare nouvelle... attendu bien que méconnu du grand public

#### I Une bonne nouvelle... à partager.

Une nouvelle gare qui traduit l'arrivée de la grande vitesse en Languedoc-Roussillon et qui nous connecte à l'Europe. Montpellier deviendra le seul hub d'Europe ou en moins de 15 minutes on trouvera deux gares et un aéroport ! Toutefois, ce projet de gare nouvelle est encore méconnu.

« Il n'y a pas encore eu suffisamment de communication... Seuls les futurs riverains y prêtent attention. »\*

#### I L'opportunité de répondre à un défi d'urbanisme et d'architecture d'envergure.

La gare nouvelle devra s'intégrer dans son environnement sans le dénaturer tout en respectant les codes urbains existants du centre-ville.

« Je suis content que RFF ait décidé de lancer un appel d'offre international, c'est une nécessité si l'on veut jouer dans la cour des grands. »\*

#### → Valoriser les bénéfices apportés par le projet auprès des montpelliérains.

Un projet de gare nouvelle... au cœur d'un projet urbain global

#### I De Montpellier à la mer

Cette gare nouvelle s'inscrit dans le développement de la ville de Montpellier vers la mer. Ce projet devrait créer une polarité supplémentaire à la ville.

« Avec ce projet, on va au-delà de l'autoroute qui était devenue une sorte de frontière naturelle. »\*

#### I Point névralgique du quartier OZ.

La gare nouvelle sera située au centre du nouveau quartier OZ.

« Le quartier OZ sera un quartier innovant, il faut retrouver cette innovation sur la gare : on investit dans une gare innovante du 21<sup>ème</sup> siècle, en accord avec notre développement urbain « smart grid » et notre positionnement de ville laboratoire. »

#### I Un risque de confusion des citoyens face à la multiplication des projets.

En plus de l'A9 déplacée et du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, la rénovation de la gare Saint-Roch peut jeter le trouble sur la compréhension des citoyens : deux chantiers gare simultanés. « Il faudra bien expliquer à quoi sert chaque gare et que ce n'est pas de l'argent dépensé pour rien. »\*

#### → Face aux nombreux projets concomitants, il est important que les maîtres d'ouvrage travaillent ensemble.

Un projet de gare nouvelle... qui fait face à de nombreuses contraintes

#### I Une gare nouvelle qui devra être reliée au centre-ville, tout en étant complémentaire de Saint-Roch en termes d'usages.

Il est nécessaire d'expliquer l'utilité et la complémentarité des deux gares. En termes d'accessibilité, s'il est évident que les habitants de l'agglomération accéderont plus facilement à la gare nouvelle, il faut gérer au mieux la relation entre la gare Saint-Roch et la gare nouvelle pour les habitants du centre-ville.

« La réussite du projet est étroitement liée à la complémentarité avec St-Roch et l'interconnexion TGV-TER. »\*

#### I L'impact sur l'environnement

Il faut prendre en considération le fait que la zone est inondable, mais également soigner l'intégration esthétique de la gare dans le paysage péri-urbain. Il faut valoriser le projet de « gare pont » dans un souci d'intégration environnementale.

« Comment peut-on parler de poumon vert lorsque l'on crée un quartier entre deux autoroutes et une ligne TGV ? »\*

#### → Apporter des réponses et démontrer l'utilité et la complémentarité de la gare nouvelle.

\*Citations « anonymisées » recueillies lors des entretiens de l'étude de contexte.



## 3.2 UN PÉRIMÈTRE DE CONCERTATION TERRITORIAL ET INSTITUTIONNEL ÉLARGI

### → LES TERRITOIRES

La gare nouvelle sera située au cœur du futur quartier OZ Montpellier Nature Urbaine, réalisé par l'Agglomération de Montpellier. Ce projet a fait l'objet, du 3 mai au 3 juillet 2013, d'une concertation publique portée par son maître d'ouvrage. Montpellier Agglomération a délibéré sur la concertation de la gare nouvelle de Montpellier en Conseil d'agglomération le 11 avril 2013, et une démarche collaborative a été mise en place afin de coordonner l'organisation des deux concertations (cf ci-contre).

La ville de Montpellier, qui accueillera la gare nouvelle sur son territoire, a été également associée à la concertation : rencontre lors de l'étude de contexte, rendez-vous réguliers de suivi de projet avec la maîtrise d'ouvrage, invitation et prise de parole au lancement de la concertation le 6 mai 2013 ; exposition dans le hall de l'hôtel de ville. Bien que non obligatoire, une délibération a été émise par le conseil municipal le 6 mai 2013.

La ville de Lattes a également été associée : rencontre lors de l'étude de contexte, rendez-vous réguliers de suivi de projet avec la maîtrise d'ouvrage, invitation au lancement de la concertation le 6 mai 2013 ; exposition à l'espace Lattara, diffusion des informations sur le projet et la concertation.

Par ailleurs, les critères définis pour composer l'atelier citoyen tenaient compte de la commune de résidence (en plus des critères d'âge, de sexe et de CSP) pour assurer une diversité cohérente avec les différences de situations selon les origines géographiques des usagers de la future gare. L'ensemble des 31 communes de l'agglomération de Montpellier, ainsi que les communes de Mauguio, Palavas-les-Flots et Saint-Mathieu-de-Trévières, de par leur proximité avec la gare nouvelle, étaient représentées dans l'atelier citoyen.

### → LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Les co-financeurs (Etat, Région Languedoc-Roussillon, Montpellier Agglomération et Nîmes Métropole) ont été étroitement associés à l'organisation de la concertation : rendez-vous bilatéraux lors de l'étude de contexte, rendez-vous réguliers de suivi de projet avec la maîtrise d'ouvrage, interventions lors des ateliers de concertation et/ou de la réunion publique d'échanges.

D'autres acteurs institutionnels ont également été associés : le Conseil général de l'Hérault (rendez-vous bilatéraux), la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Conseil Economique Social et Environnemental Régional (co-organisation d'un atelier de concertation à destination des acteurs économiques).

RETROUVEZ LES DÉLIBÉRATIONS DE MONTPELLIER AGGLOMÉRATION ET DE LA VILLE DE MONTPELLIER EN ANNEXE 1.



## 3.3 DEUX CONCERTATIONS COMPLÉMENTAIRES : GARE NOUVELLE ET QUARTIER OZ

Le projet de la gare nouvelle de Montpellier s'inscrit dans un vaste projet d'aménagement urbain intitulé « OZ Montpellier Nature Urbaine » porté par Montpellier Agglomération. La gare nouvelle sera au cœur de ce projet et en sera l'embryon. Le projet OZ va transformer 350 hectares sur les territoires des villes de Montpellier et de Lattes, entre l'A9 actuelle et Boirargues, en un lieu de vie innovant alliant la nature, l'humain et l'économie, afin d'offrir aux citoyens une nouvelle vision de la ville où le mieux vivre ensemble et l'écologie priment. Outre la gare nouvelle, OZ accueillera la nouvelle école du groupe Sup de Co, un pôle d'affaires, des quartiers aux ambiances diverses et de nombreux espaces verts.

Dans ce contexte, Réseau Ferré de France et Montpellier Agglomération ont étroitement collaboré, afin de faciliter la lisibilité de la concertation en présentant de manière concertée le projet urbain et le projet gare nouvelle. Les deux concertations, celle sur la gare nouvelle portée par RFF et celle sur le projet OZ portée par Montpellier Agglomération, ont eu lieu en parallèle, avec une participation croisée de chacun à la concertation partenaire.

Ainsi, l'agglomération de Montpellier était présente à l'atelier citoyen (le 16 mars) et à la réunion publique d'échanges (le 30 mai) sur la gare nouvelle, et RFF a participé (le 21 mai) à l'atelier de concertation et à la réunion publique d'échanges sur le projet OZ Montpellier Nature Urbaine, dont les temps forts de la concertation se sont tenus du 2 mai au 2 juillet 2013, avec, outre ces deux rendez-vous, deux expositions : une à l'Opéra Comédie et une à l'Hôtel d'Agglomération. Ces deux expositions présentaient au public des informations sur le projet et la concertation gare nouvelle, tout comme les expositions gare nouvelle présentaient des informations sur le projet OZ.



## Le calendrier des rendez-vous pour présenter et partager le dispositif de concertation

**Le 13 février 2013 : le Conseil régional Languedoc-Roussillon**

Ordre du jour : suivi du projet, dont présentation du dispositif de concertation  
**Le 13 mars 2013 : la Fédération Régionale des Travaux Public Languedoc-Roussillon**  
 Ordre du jour : présentation du dispositif de concertation

**Le 25 mars 2013 : la Ville de Lattes**  
 Ordre du jour : présentation du dispositif de concertation

**Le 5 avril 2013 : la Ville de Montpellier**

Ordre du jour : présentation du dispositif de concertation

**Le 17 avril 2013 : le Conseil général de l'Hérault**

Ordre du jour : suivi du projet, dont présentation du dispositif de concertation

**19 avril 2013 : Comité de Coordination Technique A9 CNM/gare nouvelle, en présence de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), Oc'Via, Autoroute du Sud de la France (ASF), Montpellier Agglomération, Conseil général 34, Ville de Montpellier, RFF**

Ordre du jour : suivi du projet, dont présentation du dispositif de concertation.

### 3.4 UNE GOUVERNANCE DE PROJET ADAPTÉE

Différentes structures de l'État (administrations centrales, services déconcentrés sous l'autorité des préfets) et des collectivités (Région Languedoc-Roussillon, agglomérations de Montpellier et Nîmes), co-financeurs de l'opération, participent à la réalisation de ce projet.

La gouvernance du projet s'organise autour de différentes instances de management qui ont pour objectif d'informer, coordonner, piloter et décider. Elles associent les différents acteurs des projets. Ces instances sont complétées par un dispositif de concertation qui réunit plus largement les acteurs concernés par le projet. Elles s'articulent entre elles de manière à organiser la subsidiarité dans la gouvernance du projet et traiter les sujets au bon niveau, avec les bons interlocuteurs.

#### Ces instances de gouvernance projet se situent à plusieurs niveaux :

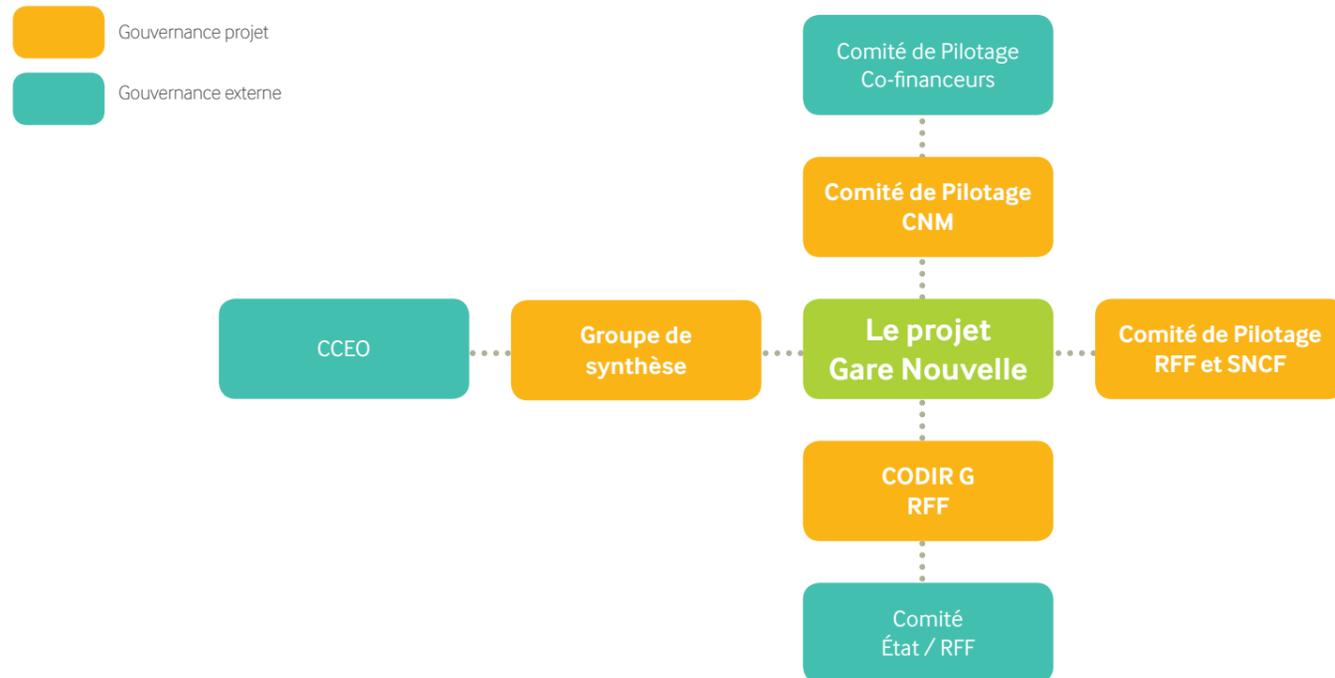
- Le suivi du projet est assuré par le groupe de synthèse lors des revues régulières, où les décisions relatives à la bonne mise en œuvre du projet sont prises.
- La coordination entre RFF et SNCF Gares & Connexions est assurée par un comité de pilotage bimestriel, regroupant le directeur du développement de SNCF Gares & Connexions, ses équipes et la direction de projet de RFF.
- Au niveau de la Direction des Grands projets, des Comités de pilotage (COFIL) du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM) sont programmés à un rythme bimensuel, pour s'assurer du respect des objectifs, notamment des coûts et délais, de la maîtrise des risques, de la bonne gestion des moyens.
- Au niveau du comité exécutif de RFF, un Comité direction générale (CODIR G) se réunit autant que de besoin.

#### D'autres instances de gouvernance externes veillent à la bonne réalisation du projet :

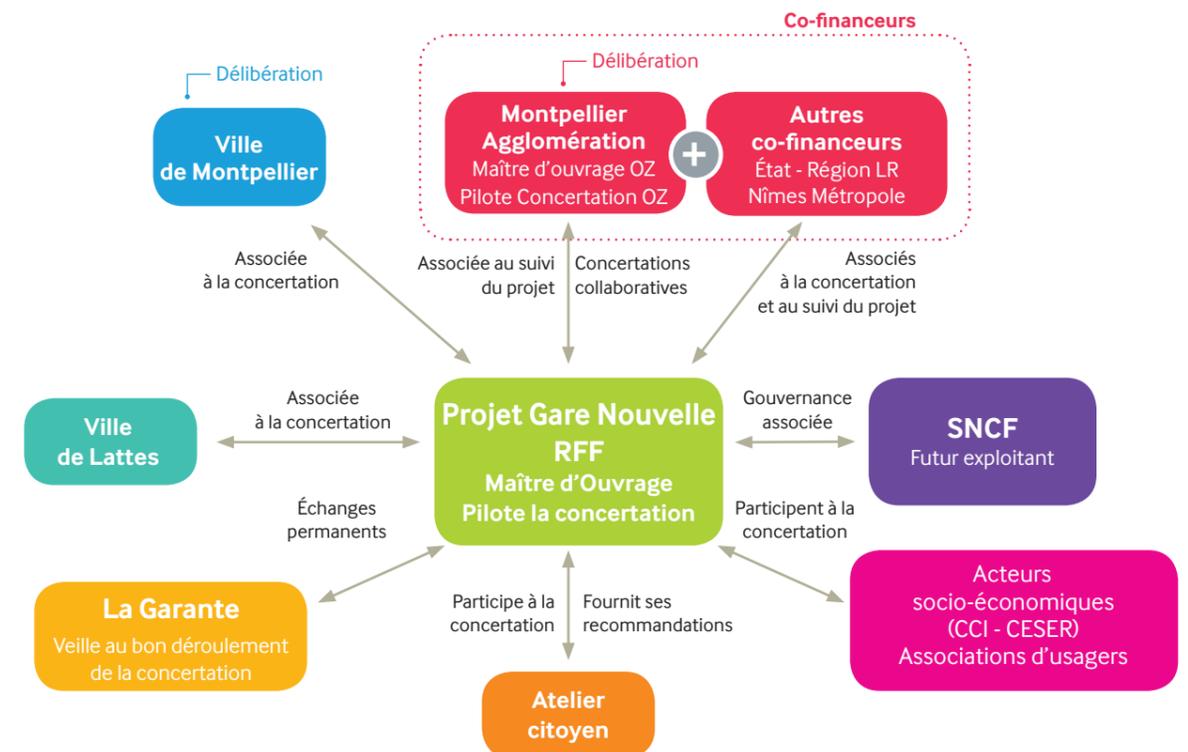
- La CCEO (Commission Consultative d'Évaluation des Offres) : elle a pour objet de fournir des avis consultatifs au Président du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France, dans le cadre de la procédure de consultation menée en application des dispositions de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariats, modifiée et engagée pour l'attribution du contrat de partenariat. La CCEO travaille en collaboration avec le Groupe de synthèse.
- Le Comité État/RFF : il a vocation à traiter les sujets majeurs pour l'avancement du projet, nécessitant un calage entre les autorités de tutelle et RFF. Il permet de valider avec les tutelles les orientations et les grandes étapes du projet, d'informer l'État sur les difficultés et les points bloquants. Il se réunit autant que de besoin et est en relation étroite avec la Direction générale de RFF.
- Le COPIL Co-financeurs : il est organisé dans le cadre du COPIL CNM.

Par ailleurs, le projet faisant l'objet d'un financement européen au titre des montages innovants, il est proposé que se tienne régulièrement, et au moins annuellement, une réunion d'avancement avec l'Agence Européenne. L'ordre du jour permettra d'aborder les différents aspects du projet (avancement physique, avancement financier, maîtrise des risques). Cette réunion se tiendra au siège de RFF, de façon à aborder l'ensemble des projets financés dans le cadre du réseau de transport transeuropéen (RTE-T).

#### UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE



#### UN DISPOSITIF DE CONCERTATION ÉLABORÉ ET MENÉ EN PARTENARIAT AVEC TOUS LES ACTEURS



RESEAU FERRÉ DE FRANCE

Gare nouvelle de Montpellier  
GRAND PROJET FERROVIAIRE  
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE

2017, UNE 2<sup>ÈME</sup> GARE  
SUD DE MONTPELLIER



GARE MONTPELLIER-SUD DE FRANCE

# II. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION : DESCRIPTION ET ANALYSE

*Tout au long de la concertation, RFF a mené des actions de trois types : dialogue, consultation et co-construction. Ce dispositif est ici détaillé dans son organisation et dans les enseignements que RFF a pu en tirer. L'ensemble des actions menées lors de la concertation sur le projet de gare nouvelle est ici présenté de manière qualitative et quantitative.*

### DIALOGUE

1. Lancer la concertation et inviter à participer **p28**
2. Une présence web active et interactive **p31**
3. Un « forum gare nouvelle » riche en échanges avec les habitants **p34**
4. Une enquête diffusée largement **p36**
5. Une « action taxis » pour associer les usagers professionnels **p38**
6. Un concours de dessin pour impliquer les générations futures **p40**

7. Expositions et « info-voyageurs » pour informer et recueillir les avis **p42**
8. Les courriers : un mode d'expression peu utilisé **p43**

### CO-CONSTRUCTION

9. Un dispositif innovant de participation du public : l'atelier citoyen **p44**
10. Un atelier de co-construction avec les acteurs économiques **p46**
11. Deux réunions de travail avec les association d'usagers **p48**

### CONSULTATION

### DIALOGUE :

Echanges entre RFF et les personnes ou institutions sur un projet, en vue de partager des infos et des idées.

### CONSULTATION :

Recueillir l'avis des acteurs des territoires et des publics sur un sujet donné. Il s'agit, sur la base d'une information, de susciter l'expression d'un point de vue ou d'une position.

### CO-CONSTRUCTION :

Echange entre RFF et des personnes ou institutions sur un projet en vue, si possible de progresser et d'enrichir le projet. La co-construction porte un objectif de partage et de production en commun.

# 1. LANCER LA CONCERTATION ET INVITER À PARTICIPER

## 1.1 UN ÉVÉNEMENT INSTITUTIONNEL DE LANCEMENT POUR MARQUER LE TERRITOIRE

Le 6 mai 2013, Réseau Ferré de France a lancé officiellement la concertation pour le projet de gare nouvelle à Montpellier. Cet événement a réuni l'ensemble des partenaires institutionnels, ainsi que les acteurs socioprofessionnels, autour d'un lancer de ballon éphémère, à l'emplacement exact de la future gare.

**Ce lancer de ballon fut précédé d'une conférence de presse, en présence d'une vingtaine de journalistes des principaux médias locaux, mais aussi nationaux et spécialisés, qui ont pu poser leurs questions aux partenaires en tribune :**

- | Hélène Mandroux, Maire de Montpellier
- | Jean-Pierre Moure, Président de Montpellier Agglomération
- | Robert Navarro, 1er Vice-Président de la Région Languedoc-Roussillon, délégué aux transports et à l'intermodalité, Sénateur
- | Christian Petit, Directeur régional de RFF
- | Michel Stoumboff, Secrétaire général aux affaires régionales, Préfecture de Région

Un panneau 4 x 3 mètres a également été implanté à proximité, afin de marquer jusqu'au chantier de réalisation, l'emplacement de la future gare. A cette occasion, le nom de la gare « Montpellier Sud de France » a été dévoilé.

## 1.2 UN PLAN MEDIA D'ENVERGURE POUR INVITER À PARTICIPER

Pour annoncer la concertation, informer sur ses modalités et inviter le public à participer, Réseau Ferré de France a mis en place un large plan média, touchant l'ensemble des cibles concernées.

### AFFICHAGE

#### Réseau Médiaffiche

- | 15 faces aéroport + 10 faces centre commercial Odysseum + 10 faces extérieures gares Montpellier/Béziers/Sète/Agde
- | 2 semaines : du 7/05 au 22/05

#### Réseau Médiatransports

- | 28 faces (2m2) en gares de Montpellier, Béziers, Agde et Sète.
- | 1 semaine : du 20/05 au 26/05



### ENCARTS PRESSE ÉCRITE

#### Midi Libre

- | 2 parutions Grand 6 – Montpellier Agglo
- | Lundi 06/05 + mardi 28/05

#### La Gazette

- | 2 parutions : ½ page (une pour la concertation, une pour le concours de dessin)
- | Jeudi 16/05 + 23/05

#### 20 minutes

- | 1 parution : ½ page
- | Lundi 27/05

#### Direct Matin

- | 1 parution : ½ page
- | Jeudi 30 mai

#### Lettre M

- | 1 parution : 1 page
- | Mercredi 22/05

#### Objectif LR

- | 1 parution : 1 page
- | date : Mai 2013

### BANNIÈRES WEB

#### Objectif LR

- | format 250 x 250
- | date : le 6 mai

#### Midi Libre

- | Grand format
- | dates : les 6-7 mai et 28-29 mai.

## 1.3 UN LIVRET D'INFORMATION LARGEMENT DIFFUSÉ

Afin d'apporter une information claire et de faire connaître le projet au grand public (habitants, riverains, usagers) concernant la future gare, Réseau Ferré de France a distribué lors de tous les événements de la concertation un livret format A5 de 12 pages : « **Tout savoir sur la gare nouvelle de Montpellier** », diffusé à 5.000 exemplaires. Egalement mis en ligne sur le site [www.gare2-montpellier.com](http://www.gare2-montpellier.com) et sur les sites partenaires ce dépliant, sous forme de questions /réponses, informait les lecteurs sur l'emplacement de la gare, son financement et son calendrier de réalisation.



## 1.4 Relations Presse

Pour informer les citoyens tout au long de la concertation, via les médias, Réseau Ferré de France a conduit un travail de relation avec la presse.

**Trois communiqués de presse ont été publiés :**

- | Un lors du lancement de la concertation, le 6 mai.
- | Un à la fin de la concertation formelle, le 7 juin ;
- | Un pour annoncer les gagnants du concours de dessin, le 10 juin.

Un dossier de presse a été diffusé lors de la conférence de presse de lancement du 6 mai et les journalistes ont été invités à la réunion publique d'échanges le 30 mai.

Par ailleurs, un journaliste du Midi Libre, Olivier Leny, a été convié à assister aux échanges de la deuxième journée de l'atelier citoyen, qui s'est déroulée dans la gare Avignon TGV, le samedi 13 avril.

Les articles parus dans la presse depuis fin avril font la distinction entre les deux projets de gares nouvelles liés à la ligne à grande vitesse du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier :

- | La gare nouvelle Montpellier-Sud de France,
- | La gare nouvelle de Manduel.

**Plus précisément, sur les 21 articles parus, on dénombre :**

- | 15 articles concernant la gare nouvelle de Montpellier,
- | 4 articles concernant la gare nouvelle de Manduel,
- | 1 article évoquant les deux gares nouvelles,
- | 1 article touchant au projet d'aménagement territorial de Nature Urbaine OZ, citant le projet de gare.

Les articles traitant de la gare nouvelle Montpellier Sud de France évoquent en grande majorité les événements médiatiques ayant impliqué le grand public dans le projet.

**Sur les 15 articles concernés, 6 parlent de la concertation gare nouvelle, de son lancement et de son échéance. Parmi ceux-ci :**

- 1- 6 articles précisent les modalités de l'atelier citoyen, la sélection de ses membres, et évoquent les recommandations formulées pour enrichir le cahier des charges.
- 2- On note 3 articles qui soumettent un calendrier des dates clés relatives au projet, notamment la réunion publique et la permanence.
- 3- Moins présente, l'annonce des 4 expositions d'information n'apparaît que dans 2 articles, et les autres modalités (questionnaire en gare, concours de dessins) ne sont évoquées que dans 2 articles.

Concernant le projet, la presse dévoile les éléments chiffrés en vue d'informer le grand public. Un des thèmes les plus représentés au travers des publications presses est celui du financement, qui est invoqué dans 8 articles, en traitant non seulement du PPP mais aussi des budgets investis par chacune des institutions concernées.

5 articles se font l'écho des opportunités qui justifient d'implanter une gare nouvelle à « Odysseum » (nom encore très souvent utilisé) au regard de Saint-Roch en centre-ville : on peut y lire les raisons de leur complémentarité et les prévisions de répartition du trafic ferroviaire dans le temps. En parallèle, 3 articles évoquent les enjeux économiques locaux à développer autour d'une telle gare. A ce propos, 2 articles formulent le besoin d'une ligne Montpellier-Perpignan-Barcelone.

Afin de contextualiser le projet de cette gare nouvelle à Montpellier, 4 articles décrivent la future gare (superficie, caractéristiques générales). Directement liés à ce thème, 3 articles mentionnent que le concours architectural est lancé, et que les premières esquisses du groupe lauréat seront disponibles dans un an. Dans la même logique, 4 articles évoquent l'ancrage du projet dans le futur quartier OZ, en formulant les grandes intentions urbaines de ce projet d'aménagement.

Enfin, 4 coupures de presse font état de la toute récente appellation Montpellier - Sud de France de cette gare TGV, et des réactions qu'un tel nom implique.

### 21 articles sur la gare nouvelle de Montpellier

LA GAZETTE DE MONTPELLIER :  
5 ARTICLES

- | 16 mai 2013 : « Sur le grill "La nouvelle gare pourra accueillir l'Eurostar". »
- | 23 mai 2013 : « Pole Position. »
- | 30 mai 2013 : « TGV : la guerre de la gare », « Je ne mettrai un centime ni dans la gare ni dans les routes », « On ne demande pas de sous au Conseil général ! »
- | 30 mai 2013 : « Ça va se passer »

MIDI LIBRE : 4 ARTICLES

- | 22 mai 2013 : « Quelle gare Odysseum ? Le calendrier : objectif 2017 »
- | 06 mai 2013 : « Montpellier : donnez votre avis pour la nouvelle gare ! » [Midi Libre.net]
- | 07 mai 2013 : « Nouvelle gare à Montpellier : le temps de la concertation »
- | 08 mai 2013 : « Manduel »

L'HÉRAULT DU JOUR : 4 ARTICLES

- | 05 mai 2013 : « OZ et ODE : la ville de demain s'expose à l'Opéra Comédie »
- | 07 mai 2013 : « La gare nouvelle sera dédiée au trafic longue distance », « Repères », « Un forum le 30 mai à la Mogère »

L'INDÉPENDANT CATALAN : 3 ARTICLES

- | 07 mai 2013 : « Montpellier : concertation lancée pour la future gare TGV », « Horizon 2020 ? », « Concertation »

LA LETTRE M : 2 ARTICLES

- | 21 mai 13 : « La Gare TGV de Montpellier en pole position »
- | 21 mai 13 : « Gare à Sud de France »

7OFFICIEL

- | 14 mai 13 : « 135 »

L'ACCENT DU SUD  
(JOURNAL DE LA RÉGION LR)

- | Mai 13 : « Montpellier – Sud de France dévoilé »

WWW.MONTPELLIER-JOURNAL.FR

- | 3 juin 13 : « Nouvelle gare TGV de Montpellier : un cadeau aux promoteurs ? »

# 2. UNE PRÉSENCE WEB ACTIVE ET INTERACTIVE

## LE DISPOSITIF

→ **Le dispositif de communication web sur la concertation de la gare nouvelle de Montpellier s'est décliné en plusieurs volets :**

- | Création d'un site web dédié à la concertation, présentant les modalités de participation : [www.gare2-montpellier.com](http://www.gare2-montpellier.com)
- | Mise à jour régulière du site projet, présentant les caractéristiques du projet de gare nouvelle : [www.contournement-nimes-montpellier.com](http://www.contournement-nimes-montpellier.com)
- | Création d'un compte sur les réseaux sociaux suivants : Facebook / Twitter / Instagram

→ **Cette présence web volontaire et intensive avait pour objectif d'encourager l'échange et le partage avec les citoyens et de :**

- | Susciter l'intérêt en ouvrant le dialogue,
- | Informer sur les différents événements : forum, concours, etc.
- | Demander l'avis du public : mise en ligne du questionnaire usagers,
- | Tenir compte des remarques des internautes dans le déroulement de la concertation,
- | Assurer une interface entre le grand public et les participants à l'atelier citoyen (transmission de l'ensemble des avis postés sur le web)

**La gestion des réseaux sociaux avec :**

- | L'engagement de répondre à un commentaire ou une question dans les 2 heures : des disponibilités ont été prises pour apporter les réponses les plus rapides et les meilleures possibles.
- | Une sauvegarde de tous les messages et commentaires du public sur les différents comptes a été assurée.
- | Une note d'information indiquant la durée d'ouverture des comptes restreinte à la durée de la concertation a été publiée.

Réactivité, crédibilité et respect des internautes ont ainsi été assurés.



## LES ENSEIGNEMENTS

### Plus de 2000 visiteurs sur le site Internet

Le site dédié à la concertation publique de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France a connu une fréquentation relativement forte pendant toute la durée de l'opération, enregistrant **2124 visiteurs uniques**, dont 491 depuis des terminaux mobiles. Avec seulement 35% de taux de rebond (pourcentage d'internautes quittant le site après n'avoir consulté qu'une seule page – moyenne d'un site grand public : 30 à 60%). De plus, le site a généré chaque semaine environ 70% de nouveaux visiteurs, avec un pic lors des événements (le lancement le 6 mai, le Forum gare nouvelle le 30 mai).

Les visiteurs ont vu en moyenne 4 pages, et ont passé environ 3 minutes sur le site Internet. Ils se sont connectés sur le site, pour la majorité, en saisissant l'adresse URL, ce qui nous permet d'en déduire qu'il y a eu une réelle complémentarité entre les canaux de communication classiques, qui annonçaient le site Internet, et web.

	Nb visiteurs uniques	Nb visites	Nb page/visite
du 6 au 12 mai	654	822	4,13
du 13 au 19 mai	347	541	4,53
du 20 au 26 mai	313	396	4,32
du 27 mai au 2 juin	653	746	3,23
du 3 au 6 juin	157	212	3,95
<b>TOTAL</b>	<b>2124</b>	<b>2717</b>	<b>4,03 moyenne</b>

Présentation de l'audience par semaine (source Google Analytics).

### Au total, 10 395 pages ont été visitées, avec le top 3 des pages les plus vues :

- Page d'accueil : 2732, soit 26%
- Présentation de la gare nouvelle : 1497, soit 14%
- Présentation de la concertation : 820, soit 8%

Enfin, 42% des internautes étaient originaires du Languedoc-Roussillon, parmi lesquels 87% se sont connectés depuis Montpellier.

Le site permettait aux visiteurs, durant toute la période de la concertation publique, de laisser un commentaire sur la page « Vos Questions », en réaction aux 5 questions/réponses présentée. 15 commentaires ont été postés et 10 d'entre eux ont nécessité une réponse de la part de RFF.

### Ces commentaires abordaient principalement 4 thématiques :

- Les accès et la connexion entre les 2 gares
- La localisation de la gare
- L'intermodalité (TER/TGV),
- L'opportunité du projet (inutilité, impact sur l'environnement et coût)

À noter, une question sur le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

**Le site Internet a ainsi été un moyen complémentaire pour atteindre un public, essentiellement local. Il a également permis de relayer très efficacement l'enquête usagers, avec 518 questionnaires remplis en ligne, soit 25% des visiteurs (cf. partie enquête usagers).**

### Ouvrir largement la concertation : Facebook

La page Facebook gare2-montpellier a été créée pour plusieurs raisons :

- Il s'agit du 1<sup>er</sup> réseau social en termes de nombre d'abonnés.
- Il permet un partage d'informations, de photos et de vidéos.
- Il est adapté aux événements.

Dans le cadre de la concertation publique de la gare nouvelle de Montpellier, la page Facebook a permis d'atteindre un public relais. On note seulement 2% de redirection vers le site www.gare2-montpellier.com. Cette page a permis de recruter **33 « fans »**, et de toucher potentiellement les « amis » de ces fans, soit plus de **7000 personnes**.

Durant toute la période de la concertation publique, RFF a publié 177 messages sur cette page, en touchant en moyenne 10 personnes à chaque publication. Ce qui porte le nombre total de vus à 1655.

À noter : un pic de fréquentation les 13 mai (réunion de présentation avec les associations d'usagers) et 30 mai (« Forum gare nouvelle »).

	Nombre partages	Nombre réponses	Nombre likes	Nombre vues Facebook
du 6 au 12 mai	2	1	5	0
du 13 au 19 mai	8	0	6	112
du 20 au 26 mai	3	1	8	426
du 27 mai au 2 juin	1	0	1	1037
du 3 au 6 juin	1	0	0	80
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>1655</b>

Portée des publications - Source Facebook



Le profil des visiteurs est jeune, majoritairement dans la tranche 25/34 ans, et essentiellement montpelliérain (55%), avec quelques lyonnais (25%).

Les internautes n'ont pas utilisé ce canal pour s'exprimer mais plutôt pour partager les articles. Un seul commentaire a été posté, portant sur le projet LNMP, et non la gare nouvelle de Montpellier : « et pour quand la grande vitesse vers Perpignan et Barcelone ? »

**Ce média a permis de toucher un public essentiellement jeune, local, qui a relayé les vidéos et photos auprès des membres de leurs réseaux, sans l'utiliser comme un espace d'expression.**

*« Faudra-t-il descendre du TER à St-Roch, prendre le tram, puis prendre le TGV ? Ce serait une perte d'une demi-heure ! »*

*« Utilisateur assidu de la ligne TGV Montpellier-Paris, et habitant du Nord de Montpellier, j'avais peur (égoïstement certes), que cette nouvelle gare TGV se traduise surtout par un allongement de la durée du voyage. Finalement, on gagne 20 minutes sur le trajet TGV, j'imagine qu'on en perd environ 12 entre cette nouvelle gare et St-Roch. Ouf ! »*



### Twitter, plutôt pour les médias et les institutionnels

Le compte Twitter @gare2\_mtp a été plus suivi que la page Fan Facebook.

Twitter est un réseau social sous forme de micro-blogging, qui attire de nombreux adeptes tous les jours.

Les followers ou abonnés au compte sont de divers horizons : journalistes, professionnels, agences de communication, personnalités politique et citoyens. Les followers se sont abonnés tout au long de la période, avec un pic les jours d'événements grâce au live-tweet.

Les utilisateurs de Twitter se sont abonnés à @gare2\_mtp progressivement. A la clôture du compte, 180 followers ont été atteints. Ce chiffre est relativement satisfaisant pour un projet local.

	Nb visiteurs uniques	Nb visites	nb page/visite
du 06 au 12 mai	98	24	29
du 13 au 19 mai	32	5	3
du 20 au 26 mai	20	4	6
du 27 mai au 02 juin	22	5	6
du 03 au 06 juin	8	0	1
<b>TOTAL</b>	<b>180</b>	<b>38</b>	<b>45</b>

Statistiques compte Twitter - Source Twitter

Le compte a permis essentiellement aux personnes d'être redirigées vers le site www.gare2-montpellier.com.

Les utilisateurs de Twitter ne se sont pas exprimés sur le compte @gare2\_mtp à l'exception d'un commentaire, saluant l'initiative du concours de dessin, mais à portée ironique sur la localisation de la gare nouvelle.



A noter : Les partenaires du projet ont été acteurs de la concertation en retweetant systématiquement les informations twittées par RFF.

**Le compte Twitter @gare2\_mtp a permis de partager des informations avec le public et les journalistes de manière plus large ; cela grâce à la recherche par mots clés et l'utilisation de hashtags comme : #garenouvelle #montpellier #suddefrance ou encore #concours #dessins. Ce média est un bon moyen pour partager des informations en direct d'un événement car il permet de toucher rapidement un nombre important de personnes avec une viralité forte. À noter que les utilisateurs Twitter sont de plus en plus nombreux chaque jour (près de 10 millions d'utilisateurs en France, les utilisateurs montpelliérains étant dans le top 10).**

### Instagram pour capter la concertation

Instagram est un réseau social permettant le partage de photos en y associant des mots-clés, de la même manière que sur Twitter, grâce au symbole dièse (#). Ainsi, les abonnés peuvent découvrir des photos reliées à un thème particulier.

Le compte Instagram @gare2\_mtp a permis de diffuser des photos prises notamment pendant les ateliers, réunions, ... et de les partager en simultanément sur les comptes Twitter et Facebook de la concertation.

Pendant toute la durée de la concertation publique, RFF a partagé 133 photos.

	Nb abonnés	Nb visuels partagés	Nb like
du 06 au 12 mai	13	18	64
du 13 au 19 mai	3	24	93
du 20 au 26 mai	3	37	129
du 27 mai au 02 juin	6	47	89
du 03 au 06 juin	0	7	68
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>133</b>	<b>443</b>

Statistiques compte Instagram - Source Instagram

Les messages portant sur le concours de dessins ont concentré 20% de « like » par les utilisateurs. Les interactions ont été importantes lors du partage de photos en direct d'un événement. Pas de commentaire, si ce n'est une demande de renseignement sur le concours de dessin.

**Ce compte Instagram a permis de partager avec les utilisateurs les photos des différents ateliers notamment. Les mêmes hashtags que sur Twitter ont été utilisés pour faciliter le partage entre les deux comptes.**

### A retenir :

- Cette présence sur internet et sur les réseaux sociaux (sollicités par les élus locaux lors des entretiens sur les modalités de la concertation) a permis d'informer le grand public au-delà des réunions et de relayer et partager l'information sur le projet et la concertation.
- La mise en ligne du formulaire de l'enquête a permis de récolter **518 questionnaires**, de recueillir l'avis des citoyens et d'en faire part de leur avis aux équipes de Réseau ferré de France comme aux participants à l'atelier citoyen.
- RFF a pu toucher plus de 2300 personnes (réponses enquêtes usagers, abonnés, etc.). Ces résultats positifs démontrent que le web est un moyen essentiel pour compléter le dialogue et recueillir l'avis des citoyens (71 résultats par les urnes, contre 518 par internet).

# 3. UN « FORUM GARE NOUVELLE » RICHE EN ÉCHANGES AVEC LES HABITANTS

## Programme de la réunion publique :

- I Introduction par l'animatrice et rappel du dispositif de concertation
- I Vidéo d'animation sur les bénéfices du projet de gare nouvelle (disponible sur [www.gare2-montpellier.com](http://www.gare2-montpellier.com))
- I Questions, réactions, propositions du public
- I Table ronde des co-financeurs, avec :
  - Anne Yvonne Le Dain  
Vice-Présidente de la Région Languedoc-Roussillon
  - Jean-Pierre Moure  
Président de Montpellier Agglomération
  - Virginie Wagner  
Chef de projet Gare nouvelle, RFF
  - Claude Lieberman  
Chef de la mission financement du CNM, RFF
  - Pascal Bidan  
Directeur de projet gare nouvelle, RFF
- I Questions, réactions, propositions du public
- I Remise de l'avis de l'atelier citoyen à RFF + synthèse par trois participants
- I Intervention de Laura Michel, garante de la concertation
- I Conclusion de Pascal Bidan

LE COMPTE-RENDU COMPLET DE LA RÉUNION PUBLIQUE EST PRÉSENTÉ EN ANNEXE 4 ET LES RECOMMANDATIONS DE L'ATELIER CITOYEN EN ANNEXE 5

## LE DISPOSITIF

Afin de faire connaître le projet, d'expliquer les procédures et de recueillir l'avis des proches habitants, et futurs usagers de la gare nouvelle, Réseau Ferré de France a organisé, au Château de la Mogère, le jeudi 30 mai 2013, un « Forum gare nouvelle » composé de deux temps d'échanges :

### → Une permanence

De 12h à 17h, les citoyens désireux de donner leur avis ou d'obtenir des informations précises ont pu s'entretenir en direct avec des chefs de projets RFF, et des représentants des projets connexes en cours (OZ) au cours d'une permanence libre, ouverte à tous. Une maquette physique du projet OZ, intégrant la gare nouvelle, une vidéo et 3 panneaux d'expositions, ainsi que la distribution du livret « Tout savoir sur la gare nouvelle », permettaient d'illustrer les échanges.

### → Une réunion publique

A la suite de cette permanence, à 17h, une réunion publique a réuni plus de 150 personnes, pour échanger et débattre autour du projet de création de la gare nouvelle.



## LES ENSEIGNEMENTS

Au cours de la réunion publique, 12 questions ont été posées par les participants aux intervenants, dans un climat serein d'écoute et d'échanges. Elles concernaient principalement 5 thèmes :

### L'intermodalité (4 questions)

1 question sur le lien entre la gare nouvelle et la rocade urbaine.

1 question sur les accès et le stationnement pour les voitures dans la gare.

1 question sur la notion de « gare intelligente », en lien avec l'intermodalité.

1 question sur les liaisons entre les deux gares (Saint-Roch et gare nouvelle).

L'intermodalité est au cœur du projet de gare nouvelle. Elle fait partie du futur hub montpellierain avec l'A9, l'aéroport et la gare Saint-Roch. Son intégration au centre du quartier OZ devra offrir des caractéristiques optimales d'accès. Il y a une volonté de connecter la gare nouvelle à l'ensemble du réseau via le prolongement de la ligne 1 du tramway mais aussi aux bus et aux véhicules particuliers grâce à de nombreux parkings et dépose-minute. À terme un échangeur avec la rocade urbaine viendra compléter ce dispositif.

« Il faut réunir les conditions d'un aéroport qui n'est pas loin, d'une gare TGV qui fonctionne en binôme avec la gare Saint-Roch, d'une liaison tram, de moyens autoroutiers, routiers, dont le futur contournement Ouest, ce qui permettra d'assurer toute la lecture autour de cet axe qui représente le quartier OZ Nature Urbaine. »

Jean-Pierre Moure,  
Président de Montpellier Agglomération.

### L'environnement (3 questions)

2 questions sur le problème de la nuisance sonore (faisceau étroit avec l'A9, CNM, gare nouvelle).

1 question sur le rapport entre poumon vert et urbanisation.

Le passage des trains de fret sur la nouvelle ligne est un point fondamental en matière d'environnement car cela augmentera la capacité à prendre en charge les camions sur les trains plutôt que de les voir circuler sur l'autoroute. En terme de protections phoniques, le bruit sera traité dans la gare mais aussi en extérieur. Pour le bruit extérieur, les protections traiteront à la fois les nuisances émanant des trains à grande vitesse et celles de l'autoroute. De plus, les constructions environnantes joueront un rôle de protection acoustique des bruits induits par la gare et également des bruits extérieurs dans la gare.

« L'Etat a exigé que les constructeurs, qui réalisent l'autoroute et la ligne à grande vitesse, travaillent ensemble pour réduire l'effet cumulé de ces deux infrastructures. Cela ne sert à rien de traiter le bruit émis par des trains si à côté on ne traite pas le bruit émis par l'autoroute. »

Pascal Bidan, Directeur de projet gare nouvelle, RFF.

### Le financement (2 questions)

1 question sur l'exploitation de la gare, et sa rentabilité en fonction du nombre de trains qu'elle accueillera.

1 question sur le phasage des travaux et l'évolution du projet.

Le financement de la gare nouvelle est acté. Cette gare est un effet de levier important pour l'économie qui ne se mesurera pas au bout du 6 mois mais sur des décennies. C'est une valeur ajoutée qui conforte les entreprises à venir s'installer à proximité dans le quartier OZ.

« C'est parce que nous avons mis les gares et parce que ces gares vont accueillir des TGV, et pas seulement des trains de fret, que la ligne est devenue finançable sans augmentation de la participation qui était prévue pour les collectivités territoriales. »

Claude Liebermann, Chef de la mission

financement du CNM, RFF

« La gare Saint-Roch, c'est le quotidien, la vie, la vie économique ; la pulsation journalière constante ; la gare TGV, c'est l'articulation de la capitale régionale, et donc de toute la région, avec le reste du monde... Et le reste du monde, c'est l'Europe. »

Anne-Yvonne Le Dain,  
Vice-Présidente de la Région Languedoc-Roussillon.

### Le fret (2 questions)

2 questions sur le transport de marchandises.

La ligne nouvelle accueillera des trains de fret permettant ainsi de réduire la présence des camions sur le réseau routier de l'agglomération. Cependant, les trains de fret ne s'arrêteront pas dans la gare nouvelle.

### L'opportunité de construire une 2<sup>ème</sup> gare à Montpellier (1 question)

1 question sur la justification économique et sociale de construire cette gare nouvelle.

La gare nouvelle sera une gare intelligente qui répond aux besoins des usagers et les anticipe. Sa présence justifie la création d'un pôle d'affaires qui va drainer des bénéficiaires économiques sur la région mais aussi des emplois et des logements qui seront accessibles au plus grand nombre.

« Qu'est-ce qu'une gare intelligente ? C'est une gare facile, une gare lisible, une gare adaptée à tous types d'usages. »

Virginie Wagner, Chef de projet Gare nouvelle, RFF.

## Des contacts directs et variés lors de la permanence.

Une centaine de personnes, pour la plupart riverains de la future gare, ont été reçues lors de la permanence de l'après-midi. Les modalités de construction, les aménagements prévus, les impacts du chantier, de la gare nouvelle et également des projets connexes, sur le quotidien et l'environnement, les accès à la gare et la nouvelle organisation du quartier ont été les principales thématiques abordées. La présence de la maquette physique du futur quartier OZ, avec la gare nouvelle en son centre, a guidé les échanges.

# 4. UNE ENQUÊTE DIFFUSÉE LARGEMENT

« Pratique, avec des informations simples, précises et ciblées. »

« Facilement accessible par tous les modes de transport. »

« Que cette nouvelle gare tant attendue soit digne d'une capitale régionale, de l'audace ! »

« La plus proche possible et la mieux connectée. »

## LE DISPOSITIF

Tout au long de la concertation, Réseau Ferré de France a souhaité impliquer au maximum les futurs utilisateurs de la gare Montpellier-Sud de France. Pour répondre à cet objectif, une enquête, comportant 4 questions à choix multiples et une question ouverte, a été diffusée largement : à chaque événement organisé, lors de deux journées d'animation en gare Saint-Roch (les 28 et 29 mai), dans les 4 lieux d'exposition (à l'Hôtel d'Agglomération, à la Mairie de Montpellier, à la Chambre de Commerce et d'Industrie et à l'espace Lattara à Lattes) et sur le site Internet du projet.

Cet outil a ainsi permis de répondre à deux objectifs :

- Une enquête quantitative sur 4 thèmes majeurs (les 4 questions à choix multiples) : utilisation du train / adhésion au projet / objectifs de la gare nouvelle / priorités de réalisation ;
- Un mode d'expression qualitatif (la question ouverte), permettant aux citoyens de s'exprimer de manière libre sur la gare, comme peut le permettre un registre.

Au total 589 personnes ont répondu aux questionnaires usagers : 518 réponses via le site [www.gare2-montpellier.fr](http://www.gare2-montpellier.fr) et 71 via les expositions, l'animation en gare Saint-Roch et les réunions de concertation.

### ATTENTION :

La question ouverte sur le questionnaire disponible sur le site diffère de la version papier : en effet, pour répondre à la demande d'un internaute, celle-ci a été changée et est devenue « Quel commentaire souhaiteriez-vous apporter sur le projet de la gare nouvelle de Montpellier ? » Par ailleurs, le formulaire Internet ne permettait pas de cocher plusieurs réponses, à l'inverse de la version papier.

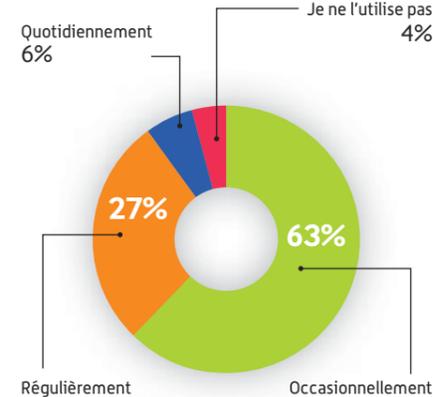
LES RÉSULTATS COMPLETS DE L'ENQUÊTE USAGERS SONT PRÉSENTÉS EN ANNEXE 6.



## LES ENSEIGNEMENTS

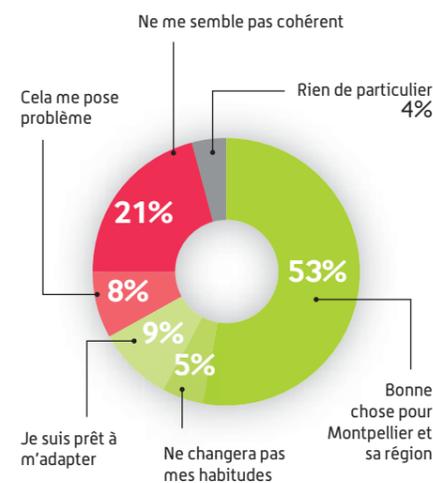
### Les personnes ayant répondu prennent le train occasionnellement

Seulement 4% des interrogés n'utilisent jamais le train, cela dénote l'intérêt d'une gare au-delà du simple équipement de transport. En revanche, 96% des participants prennent le train, ce qui démontre l'importance d'une gare dans le quotidien des citoyens qui ont répondu. Si la majorité, 63%, ont une utilisation occasionnelle, 33% en ont une fréquentation habituelle (27% régulièrement et 6% quotidiennement).



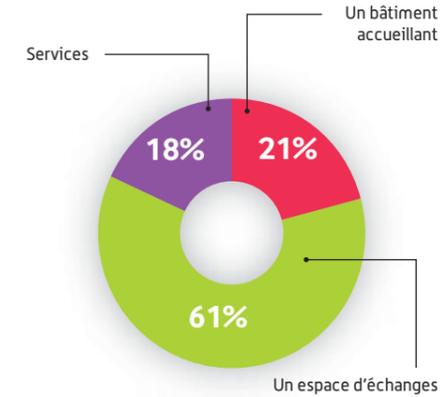
### La nouvelle gare : une bonne chose pour Montpellier et sa région

67% des interrogés ont une réaction positive vis-à-vis du projet de création de gare nouvelle. 29% sont plus mesurés, notamment pour les 21% qui s'interrogent sur l'opportunité du projet.



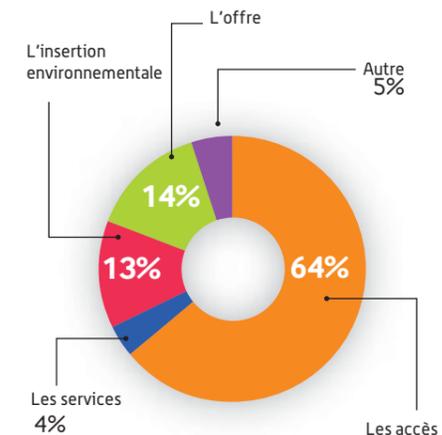
### Cette gare nouvelle doit être un espace d'échanges

La priorité est massivement donnée à la fonctionnalité de la gare (61%). C'est un bâtiment qui doit être un espace d'échanges, donnant accès aux autres modes de transport. Si l'architecture du bâtiment récolte un nombre intéressant d'avis favorables (21%), la présence de services n'est pas au centre des premières préoccupations (18%).



### L'accent doit être mis en priorité sur les accès

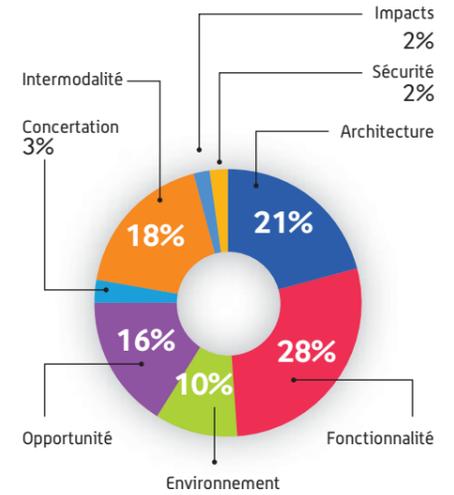
Pour une large majorité, on doit pouvoir se rendre à la gare nouvelle facilement et par tous les modes de transport (64%\*), ainsi qu'y trouver une offre de transports conséquente (14%). L'insertion environnementale est quand même une préoccupation importante pour 13% des sondés. Mais là encore, les services ne sont pas une priorité (4%).



\* Les difficultés de circulation à Montpellier ne sont sans doute pas sans conséquence.

### Quel conseil donneriez-vous au constructeur pour réaliser la gare de demain ? Des avis partagés

Lorsque les interrogés répondent librement, les services prennent une part prépondérante (28%) : toutes ces remarques sur les services demandent un certain niveau de confort et de fonctionnalités pour l'usage de la gare nouvelle. Beaucoup d'idées sur l'architecture (21%) de la gare, où 71 interrogés font part de leurs attentes sur l'allure générale de la gare. L'intermodalité, qui est une notion déjà majeure dans les questions dites fermées, recouvre ici aussi une importance notable (18%). C'est donc très clairement le point qui catalyse la majorité des attentes de la population : l'accès à la gare doit être facile et celle-ci doit être interconnectée avec le reste de la ville. Enfin, 16% des réponses critiquent l'opportunité du projet, sa localisation et son financement qui est une notion déjà prédominante dans les questions dites fermées, recouvre ici aussi une importance notable.



## A retenir

Les usagers désirent une gare fonctionnelle. Les accès doivent être faciles et directs pour tous. Il est important que l'usage de la gare soit simple grâce à la signalétique, et agréable de par la présence de commerces et de commodités (sièges, prises électriques, escalators, etc.) en nombre.

L'importance de la facilité d'utilisation se traduit également par l'importance de l'intermodalité dans les propos des usagers. En tant que cœur du hub montpellierain, on doit pouvoir y accéder ou rejoindre les autres quartiers de la ville en toute fluidité, peu importe le moyen de transport. Des parkings doivent être construits à proximité et des places réservées pour les usagers de la gare.

L'autre préoccupation des usagers concerne l'architecture de la gare. La majorité s'accorde sur la nécessité de faire un bâtiment moderne et respectueux de l'environnement. Certains souhaitent un bâtiment d'envergure, symbole de la région, d'autres demandent de la simplicité.

Par ailleurs, l'opportunité du projet est discutée, notamment concernant son implantation géographique, son financement et la cohérence vis-à-vis de la gare Saint-Roch. D'autres se félicitent du projet et demandent sa réalisation au plus vite.

Dans l'ensemble des réponses libres recueillies, la majorité des usagers pose un regard positif et même enthousiaste sur le projet et manifestent leur attente de la réalisation du projet.

# 5. UNE « ACTION TAXIS » POUR ASSOCIER LES USAGERS PROFESSIONNELS

« Accès à la gare par une zone non-embouteillée (...) ne pouvant représenter un raccourci pour les particuliers. »

« Il faut rajouter des emplacements « taxis réservés » pour les taxis qui sont commandés par leur clientèle, comme cela se fait à l'aéroport. »

« Nous consulter ! »

« Une station de taxis devant l'entrée de la gare pour que les personnes âgées et à mobilité réduite puissent prendre le taxi dans de bonnes conditions. »

## LE DISPOSITIF

Les chauffeurs de taxi sont des acteurs clés mobilisés lors de la concertation. Leurs avis sont précieux étant donné leur fréquentation régulière de la gare, en tant qu'utilisateurs professionnels de ses accès.

Afin de recueillir leurs attentes en ce qui concerne la gare nouvelle, Réseau Ferré de France a envoyé aux compagnies de taxis du territoire montpelliérain et aux taxis indépendants un courrier accompagné d'un questionnaire spécifique, un envoi groupé par email d'informations et des exemplaires du livret « Tout savoir que la gare nouvelle », pour leur propre information, mais aussi pour l'information de leurs passagers.

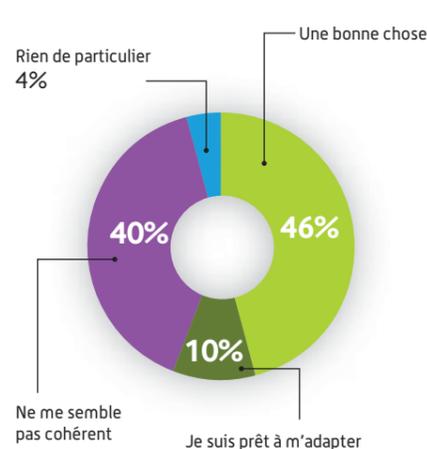
En tout, le dispositif a touché 67 entreprises de taxis, ce qui représente environ 190 véhicules. Pour les grosses entreprises (50 et 75 véhicules), Réseau Ferré de France a fait parvenir 1 livret et 1 questionnaire par véhicule ; les questionnaires ont été récoltés sur place. Pour les plus petites entreprises (d'un taxi en général), RFF a envoyé 3 livrets, 1 questionnaire et 1 enveloppe timbrée pour le retour.

## LES ENSEIGNEMENTS

Au total, 52 questionnaires ont été retournés à RFF.

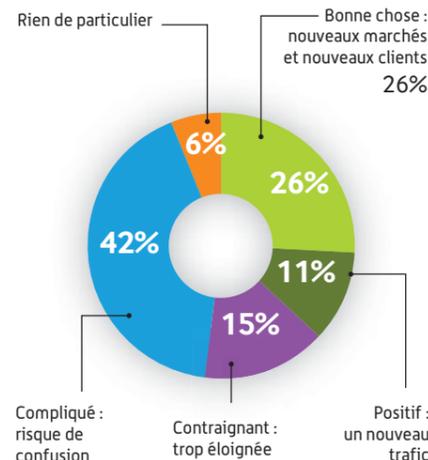
### La construction d'une gare nouvelle au Sud de Montpellier est une bonne chose

En tant que citoyen, 46 % des sondés ont un avis favorable à l'évocation du projet de gare nouvelle, mais 40 % estiment que cela n'est pas cohérent avec la gare Saint-Roch.



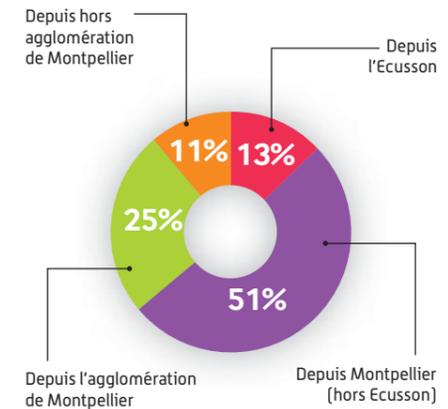
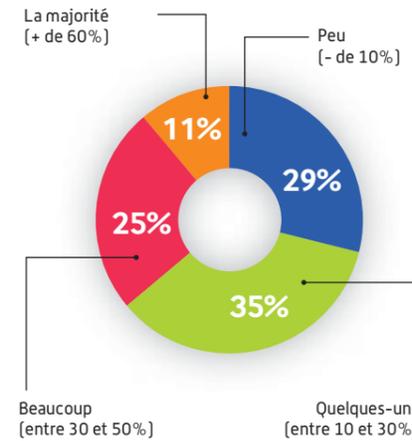
### D'un point de vue professionnel, il pourrait y avoir un risque de confusion entre les deux gares

En tant que professionnel, 29 chauffeurs de taxis ayant répondu au questionnaire dénoncent les contraintes et les problèmes de gestion que cette nouvelle gare va impliquer pour leur profession (57%). Néanmoins, ils sont 37% à se féliciter de l'effet positif que la gare nouvelle va avoir sur leur activité, le projet étant alors source de développement économique.



### 30 à 50% des clients des taxis vont à la gare

En règle générale, les compagnies de taxis sondées font entre 10% et 30% de leurs courses par jour en direction de la gare. 35% d'entre eux y vont même fréquemment : beaucoup pour 25% et la majorité de leurs clients pour 11%.

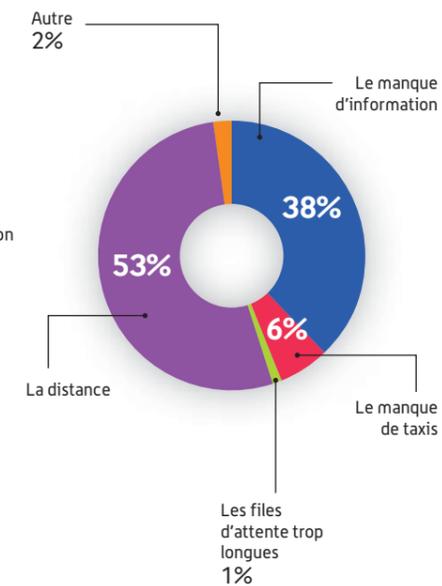
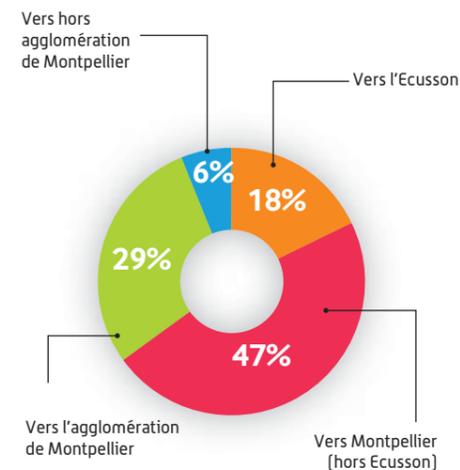


### Gare Saint-Roch, une distance trop importante pour prendre son taxi

Les chauffeurs de taxis reçoivent beaucoup de critiques concernant la distance qui sépare la station de taxis et la gare Saint-Roch (53%). Cette distance induit donc l'absence de taxis devant la gare (6%) et le manque d'information pouvant guider les clients vers cette station (38%). L'utilisation des taxis en gare Saint-Roch n'est pas facilitée, c'est l'un des problèmes de la gare actuelle.

### Au départ de la gare Saint-Roch, des trajets taxi dans Montpellier ville

La majorité des courses depuis la gare Saint-Roch se font dans Montpellier intra-muros (65%), 35% des trajets se font en direction des villes de l'agglomération et en dehors.

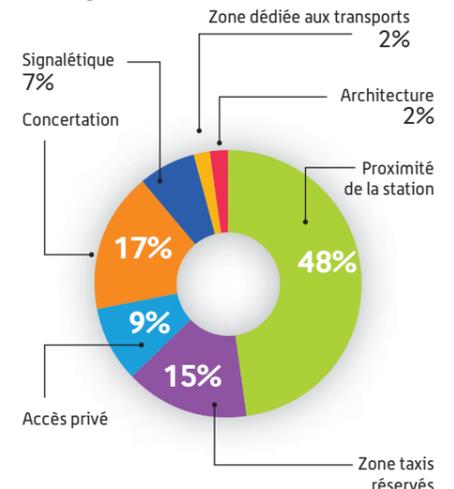


### En direction de la gare Saint-Roch : des trajets de taxi depuis Montpellier ville

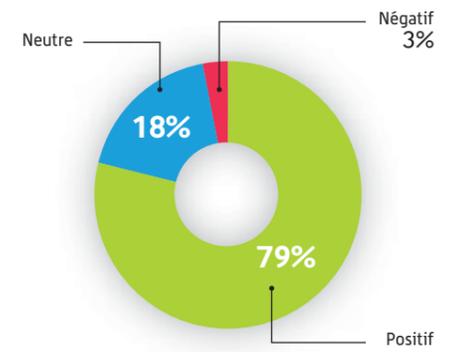
En direction de la gare Saint-Roch, la majorité des courses, 64%, partent depuis Montpellier intra-muros, 36% se font depuis des villes de l'agglomération et en dehors.

### Gare nouvelle : des stations taxis plus proches demandées

Les taxis du territoire montpelliérain ne veulent pas que la situation actuelle à Saint-Roch se reproduise pour la gare Montpellier – Sud de France : 48% d'entre eux souhaitent que la station soit proche de l'entrée de la gare. La station taxi devra aussi comprendre une zone pour les taxis ayant été réservés à l'avance par les clients (15%) et un accès privé du reste des voitures pour maintenir une fluidité du circuit. La station devra aussi être facilement identifiable par les clients (7%). 17% d'entre eux souhaitent que la concertation se poursuive et qu'ils puissent continuer à dialoguer avec le maître d'ouvrage.



La tonalité des réponses aux questions ouvertes traduit cette volonté des chauffeurs de taxis d'être partie prenante de la concertation. 79% des commentaires sont positifs et constructifs.



## A retenir

En faisant appel aux chauffeurs de taxis, Réseau Ferré de France s'est rapproché d'une catégorie socio-professionnelle extrêmement exigeante car la gare est un pivot de leur travail. Ils considèrent la gare nouvelle comme une bonne chose pour Montpellier, mais craignent les contraintes que cela risque de créer pour leur travail.

Néanmoins, ces craintes ne doivent pas être perçues négativement tant les réponses aux questions ouvertes sont nombreuses (34 questionnaires sur 52) et pleines d'enseignements pour le maître d'ouvrage : il est important que la station de taxis soit proche de l'entrée de la gare nouvelle et qu'une zone soit prévue pour les taxis réservés à l'avance par les clients. 7 d'entre eux expriment le souhait de prolonger le dialogue avec le maître d'ouvrage.

# 6. UN CONCOURS DE DESSIN POUR IMPLIQUER LES GÉNÉRATIONS FUTURES



## LE DISPOSITIF

La création de la gare Montpellier – Sud de France étant un projet d'avenir, il était intéressant de faire participer les jeunes générations. RFF a donc lancé un concours de dessin demandant aux enfants de 6 à 15 ans d'imaginer leur gare de demain : « **Dessine la 2<sup>ème</sup> gare de Montpellier.** » Il a été annoncé dans l'ensemble des documents d'information de la concertation et une annonce-presse spécifique a été diffusée dans la Gazette de Montpellier le 16 mai. Des courriers d'information ont également été distribués dans les écoles de Montpellier.

Pour garantir l'équité du concours, ce dernier était séparé en deux catégories distinctes : les **6 - 10 ans** (primaire) et les **11 – 15 ans** (collège), et ouvert à tous, du 6 mai au 3 juin (le règlement, déposé chez huissier, était disponible sur demande et mis en ligne sur le site de la concertation).

Le jury, composé d'un instituteur, d'un architecte, de la chef de projet gare nouvelle de RFF, et de deux agents de RFF, a fait son choix le mardi 4 juin. Les 3 dessins gagnants pour chaque catégorie, annoncés par voie de presse le vendredi 7 juin, ont été mis en ligne. Les dessins sont rendus publics et remis au concepteur /constructeur de la gare nouvelle.

RETROUVEZ  
LE RÉGLEMENT  
DU CONCOURS  
EN ANNEXE 1



## LES ENSEIGNEMENTS

6 dessins ont été choisis parmi les œuvres de 23 jeunes talents, pour leur pertinence par rapport au thème, la qualité artistique, l'originalité et l'imagination de leur dessin.

### Catégorie « primaire »

→ **Thomas DAVID**, 8 ans, de Rians (83) remporte un ipad-mini, grâce à son dessin qui présentait les qualités suivantes :

- Le souci du détail
- Le traitement dans la page
- La mise en perspective
- Le soin apporté au dessin et à la présentation
- La représentation des accès aux quais
- L'espace de détente pour les voyageurs
- Le soleil



→ **Jade MESSIoud**, 9 ans, de Montpellier (34) remporte un ipod-touch, grâce à son dessin qui présentait les qualités suivantes :

- L'imagination : la gare baleine et son aquarium
- Le soin apporté au dessin et à la présentation
- La représentation des accès aux quais.



→ **Antonin GENAUDEAU**, 9 ans, de Montpellier (34) remporte un ipod-nano, grâce à son dessin qui présentait les qualités suivantes :

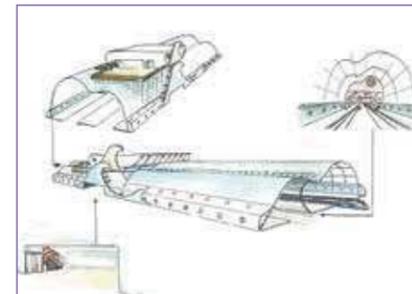
- La mise en perspective
- Les explications
- Le souci du détail
- Le souci de l'accueil des voyageurs et des accès
- L'exposition d'art contemporain dans la gare
- L'insertion dans le contexte urbain
- La compréhension des différents types de trains



### Catégorie « collège »

→ **Théo Paolo NAVARRO**, 14 ans, de Mauguio (34) remporte un ipad-mini, grâce à son dessin qui présentait les qualités suivantes :

- Son réalisme qui pourrait vraiment inspirer les architectes
- Le souci du détail
- Son traitement dans la page
- La mise en perspective
- Le soin apporté au dessin et à la présentation
- L'idée de la vague bien traitée et le bleu correspondant aux recommandations de l'atelier citoyen
- La réflexion sur les accès
- La réflexion sur les espaces d'attente et de détente
- L'utilisation de différents matériaux
- L'intégration possible dans le bâti du quartier OZ



→ **Romain MEGOU**, 14 ans, de Gigean (34) remporte un ipod-touch, grâce à son dessin qui présentait les qualités suivantes :

- L'imagination
- La prise en compte des aspects intermodaux (Avion/voiture/fer/tram/vélo/piétons)
- L'attention pour les personnes à mobilité réduite
- Le souci du détail
- Le traitement dans la page
- L'attention aux questions environnementales (poubelle de tri)
- Le soin apporté au dessin et à la présentation
- Le traitement des espaces verts
- L'intégration dans le contexte urbain
- Les services de proximité



→ **Jeanne RAULT**, 11 ans, de Paris (75) remporte un ipod-nano, grâce à son dessin qui présentait les qualités suivantes :

- L'attention aux questions environnementales
- La prise en compte des aspects intermodaux (avion/voiture/fer/mer)
- Le souci du détail
- Le traitement dans la page
- La mise en perspective
- Le soin apporté au dessin et à la présentation
- L'imagination



# 7. EXPOSITIONS ET « INFO-VOYAGEURS » POUR INFORMER ET RECUEILLIR LES AVIS



## LE DISPOSITIF

Afin d'informer le grand public de la réalisation d'une deuxième gare à Montpellier, de lui présenter les grandes lignes du projet et de recueillir son avis, **une exposition** a été organisée dans quatre lieux différents entre le 6 mai et le 6 juin 2013 à l'**Hôtel d'Agglomération**, à la **Mairie de Montpellier**, à la **Chambre de Commerce et d'Industrie** et à l'espace **Lattara** à Lattes.

Cette exposition était constituée de :

- 3 panneaux de présentation du projet : les bénéfices du projet, la localisation (avec un plan de situation) et le dispositif de concertation ;
- La diffusion en libre-service du livret « Tout savoir sur la gare nouvelle » ;
- L'enquête usagers, mise à disposition ;
- Une urne aux couleurs du projet pour recueillir les questionnaires.

En complément, le **mardi 28** et le **mercredi 29 mai**, toute la journée, en permanence, une information des voyageurs a été mise en place en **gare Saint-Roch**. Constituée de deux présentoirs (l'un au rez-de-chaussée, l'autre au 1<sup>er</sup> étage) présentant des affiches, les livrets « Tout savoir sur la gare nouvelle de Montpellier » et les questionnaires (avec stylos et urne), elle a permis de porter à la connaissance des usagers du train à Montpellier la réalisation prochaine d'une deuxième gare et de recueillir leur avis.

## LES ENSEIGNEMENTS

71 questionnaires ont été récoltés dans les expositions et lors de l'animation en gare Saint-Roch. Soit 6% de retour sur les 1200 questionnaires mis à disposition.

Ce résultat démontre que les citoyens ont privilégié les actions de consultation directes : web, forum (permanence et réunion publique).



RETROUVEZ LA SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE P 34-35 ET LES RÉSULTATS COMPLETS EN ANNEXE 5

# 8. LES COURRIERS : UN MODE D'EXPRESSION PEU UTILISÉ

## LE DISPOSITIF

Tout au long de la concertation, les citoyens avaient la possibilité de faire parvenir leurs remarques et avis sur le projet par courrier à l'adresse suivante :

**Réseau Ferré de France – Direction Régionale Languedoc-Roussillon**  
185, rue Léon Blum BP 9252  
34043 MONTPELLIER Cedex 6

Cependant, il faut souligner que ce mode d'expression est peu à peu délaissé par les citoyens qui privilégient un rapport plus direct.

## LES ENSEIGNEMENTS

**RFF a reçu deux courriers officiels pendant la période de concertation :**

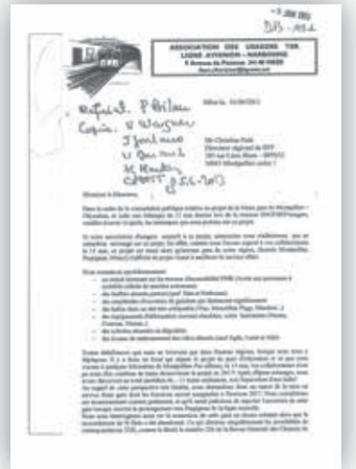
→ Un courrier du Conseil général de l'Hérault daté du 29 mai 2013 :

Ce courrier fait suite à la réunion de maîtrise d'ouvrage du 17 avril, entre RFF et le Conseil général, et présente les remarques de ce dernier sur les fonctionnalités de la gare. Concernant l'urbanisme, il est demandé que **le pôle d'échanges s'intègre parfaitement au tissu urbain environnant**. Concernant la mobilité, il est noté que les enjeux résident dans la **structuration, la sécurisation et la continuité des itinéraires à différentes échelles**, tant dans le cadre du projet gare que dans le tissu environnant. Il est rappelé que la volonté du département est de **développer l'intermodalité et de renforcer la priorisation des transports en commun, et notamment des modes doux, en accord avec le PDU** (plan de déplacements urbains) de l'agglomération de Montpellier. Enfin, concernant les routes, il est indiqué que le Département sera très attentif aux répercussions du développement lié à la gare nouvelle et au quartier OZ, face notamment à sa réflexion prospective sur la RD 66, la capacité d'accès au futur pôle d'échanges multimodal étant un élément prépondérant quant aux performances et à l'attractivité du projet.

→ Un courrier de l'association des usagers TER – Ligne Avignon/Narbonne daté du 1<sup>er</sup> juin 2013 :

Si l'association exprime son **soutien au projet**, elle précise qu'elle n'adhère pas au calendrier envisagé, considérant que les efforts doivent être mis tout d'abord sur **l'amélioration du service offert** (accès PMR, absence de buffets, restriction des horaires d'ouverture des guichets, mauvais état des haltes, équipements d'information obsolètes, toilettes dégradées, absence de stationnement pour les vélos). Par ailleurs, le faible nombre de trains (11) qui circuleront à l'ouverture de la gare nouvelle limite l'intérêt de cette gare et justifie un report du projet à la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, a fortiori en période de crise. La connexion au réseau existant est également remise en cause, tout comme l'augmentation possible du nombre de TER induite par le projet.

CES 2 COURRIERS SONT PRÉSENTÉS EN ANNEXE 7



# 9. UN DISPOSITIF INNOVANT DE PARTICIPATION DU PUBLIC : L'ATELIER CITOYEN

## Les intervenants extérieurs consultés par les citoyens

- I Conception de l'espace public gare**  
Roland Legrand, Chef de mission gares nouvelles - RFF
- I Sécurité publique**  
Christelle Chichignoud, Docteur en géopolitique - ASCONIT Consultants
- I Insertion urbaine**  
Véra Broez, Architecte-Urbaniste - Groupe 6
- I Accessibilité des personnes**  
Thierry Jammes - Fédération des Aveugles et Handicapés Visuels de France (FAF)
- I Parking**  
Patrick Fleurance - Effia
- I Etudes socio-économiques**  
Bruno Beauchet, Responsable des études socio-économiques - RFF Direction régionale
- I Concertation**  
Pierre-Yves Guiheneuf - Co-Animateur de l'Institut de la concertation
- I Ville intelligente**  
Eang Ang Ong - IBM

## La garante

- I Laura MICHEL – UM1**  
présente aux trois journées d'atelier citoyen

## LE DISPOSITIF

L'atelier citoyen s'est réuni trois samedis, entre mars et mai 2013. L'objectif fixé par le Président de RFF aux 40 citoyens était de produire un avis prenant la forme de recommandations, répondant à la question : « **Que recommandez-vous pour que la gare nouvelle de Montpellier, en 2017, réponde aux besoins de tous ?** » (cf. lettre du Président annexe 1). Trois journées de travail ont été conçues pour éclairer les citoyens sur le contexte et l'ensemble des enjeux du projet et les aider à produire des recommandations issues de réflexions collectives sur le projet de gare nouvelle.

### → Le samedi 16 mars 2013, Montpellier

Objectif : S'informer sur le projet d'une gare nouvelle à Montpellier : présentation du projet et formation du groupe.

**I** Interventions de Virginie Wagner (Chef de projet - RFF), Laure Génaudeau (Chef de projet OZ - Montpellier Agglomération) et Yves Nurit (Directeur adjoint des services - Montpellier Agglomération).

**I** Visite du site de la future gare.

### → Le samedi 13 avril 2013 - Avignon

Objectif : Se former, débattre et construire l'avis : échanges avec des intervenants extérieurs pour explorer les thématiques identifiées par les citoyens lors de la première journée et visite d'une gare récente (Avignon TGV).

### → Le samedi 25 mai 2013, RFF - Montpellier

Objectif : formulation et validation des recommandations du groupe à l'attention du Président de RFF. Ces recommandations seront rendues publiques et transmises aux candidats dans le cadre de la consultation PPP.

LES COMPTES-RENDUS DES 3 JOURNÉES DE L'ATELIER CITOYEN ET LES RECOMMANDATIONS, SONT PRÉSENTÉS EN ANNEXE 5.

## LES ENSEIGNEMENTS

Lors de la réunion publique du 30 mai, les recommandations de l'atelier citoyen ont été rendues publiques et ont été remises au maître d'ouvrage.

Afin de répondre à la mission qui leur a été confiée, les participants à cet atelier ont souhaité attirer l'attention du Président de Réseau Ferré de France sur plusieurs points :

### Le parti architectural de la gare

Tout d'abord, ils préconisent « d'accorder un soin particulier à l'allure générale » du bâtiment tout comme au confort intérieur.

Afin qu'elle soit un endroit où l'on se sent bien, une gare doit être un lieu « nature », ouvert, lumineux et coloré.

→ Les participants attendent de ce projet que la gare Montpellier-Sud de France soit « à la fois un lieu de ville, au cœur d'un nouveau quartier, et un lieu de vie, convivial et accueillant. »

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

S'ils se déclarent « sensibles au fait que la gare Montpellier-Sud de France soit une œuvre d'art », leur priorité est qu'elle soit fonctionnelle, écologique et évolutive. Exemple en termes de développement durable et d'éco-conception, son architecture doit intégrer le fait qu'elle soit plus qu'une gare, en jouant par exemple le rôle d'espace de culture au sein du futur quartier.

De plus, les citoyens attirent l'attention sur la nécessité que la gare soit un lieu propre où les voyageurs se sentent en sécurité.

Ils préconisent une gare « humaine » et à l'écoute de ses usagers où l'architecture et la technologie ne priment pas sur les contacts humains.

### La repérer, y aller, s'orienter à l'intérieur

« En tant que « nouvelle porte urbaine », la future deuxième gare de Montpellier symbolise les premières images de la ville ».

A ce titre, il semble essentiel aux participants à l'atelier citoyen « qu'elle reflète, sous différents aspects, l'identité et l'histoire de Montpellier. »

Ils recommandent que la gare soit intégrée au tissu urbain qui l'entoure et de ce fait qu'elle soit très connectée au quartier et aux autres modes de transport.

Afin que la gare Montpellier Sud de France réponde aux besoins de tous, les citoyens insistent sur la nécessité qu'elle soit facile d'accès et d'utilisation. L'utilisateur doit pouvoir s'y repérer facilement grâce à une signalétique claire et une information continue à destination des voyageurs.

Enfin et surtout, la gare nouvelle doit être « exemplaire en matière d'accueil des personnes en situation de handicap. »

### Une gare multi-usages

Les participants à l'atelier citoyen ont identifié comme condition essentielle « l'existence de zones de stationnement adaptées et de qualité (code couleur, parking sécurisé, de courte et longue durée).

De plus, ils proposent un ensemble de mesures visant à faciliter l'achat de billets en gare (multiplier les bornes, permettre l'utilisation de tous moyens de paiements...) et l'accès aux quais.

Enfin, les citoyens se sont penchés sur la question du temps passé en gare. S'ils se sont prononcés en faveur de l'installation de différents services et commerces, « reflétant l'identité de la ville » (au travers de « produits siglés Montpellier » par exemple), ils insistent sur la prépondérance du côté fonctionnel de la gare.

→ Pour concilier ces deux aspects, ils recommandent de « différencier la zone commerciale de la zone de voyage, et ainsi de respecter le principe : une gare reste une gare. »

« 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'usager qui veut aller vite et prendre son train. »



Les membres de l'atelier citoyens ont été invités à suivre et à participer à l'ensemble du dispositif de la concertation L.300-2 :

- Ateliers et réunion publique.
- Questionnaire usagers

# 10. UN ATELIER DE CO-CONSTRUCTION AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

## Les participants

- I Jean-Louis BOUSCAREN – CESER LR
- I Christian CORNEE – CCI
- I Nicolas DEPOIX – CESER LR
- I Daniele LACUBE – VP FCE – CCI
- I Stéphanie PAPIN – CESER LR
- I Philippe PINVIN – CESER LR
- I Pascal ROUSSON – CESER LR
- I Bernard SALA – CCI
- I Claude STRONK – CCI

## Les intervenants

- I Philippe BOULET – Montpellier Agglomération
- I Roland LEGRAND – RFF
- I Virginie WAGNER – RFF

## La garante

- I Laura MICHEL – UM1

## LE DISPOSITIF

Réseau Ferré de France a veillé à mobiliser les acteurs socioprofessionnels pour leur expliquer en détails le projet et recueillir leurs recommandations, afin d'avoir la vision prospective des acteurs économiques.

Le jeudi 23 mai, un atelier de concertation sur un mode participatif (travail interactif avec paper-board et post-it) a été organisé en collaboration avec le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) et la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), dans les locaux de la CCI.

A la suite d'un tour de table, les participants sont amenés à répondre à la question : « *Quelles opportunités économiques va offrir la gare nouvelle au territoire ?* », en inscrivant leurs propositions sur des post-it. Puis, après la détermination des 3 opportunités prioritaires par un vote avec gommettes, il leur est demandé de proposer des solutions pour : « *Comment penser et construire la gare nouvelle pour répondre à ces opportunités prioritaires ?* ».



LE COMPTE-RENDU  
COMPLET DE L'ATELIER  
EST PRÉSENTÉ  
EN ANNEXE 4

## LES ENSEIGNEMENTS

Dans un premier temps, les 9 participants, après avoir répondu au questionnaire usagers (6 questions sur les attentes et le ressenti des usagers vis-à-vis du projet de gare nouvelle), ont fait part de leurs interrogations à l'équipe RFF. En tant qu'utilisateurs réguliers de la gare Saint-Roch, les acteurs socioprofessionnels s'interrogent sur l'opportunité de la gare, et notamment son utilité, face à la gare Saint-Roch, en cours de modernisation.

→ Leurs interrogations concernaient également la programmation du projet (3 questions), la coexistence des deux gares (4 questions) et l'intégration du projet (3 questions).

« *Quelle sera la durée des travaux ?* »

« *Les deux gares de Montpellier ne seront-elles pas en concurrence ?* »

« *Comment cette gare s'insérera dans le nouveau quartier ?* »

Les acteurs socio-professionnels se sont prononcés sur plusieurs thèmes :

### Le développement économique et l'intégration du tissu économique local

La création de la gare doit avoir un impact bénéfique sur les entreprises locales. Sa construction doit être faite en association avec le tissu économique local ; elle doit traduire les savoir-faire des entreprises locales en réservant, par exemple, une partie des travaux aux TPE et PME locales.

→ Il y a une demande forte de développer un centre d'affaires complet autour de la gare, avec la création d'un incubateur d'entreprises d'innovation dans les secteurs d'activités en lien avec les pôles de compétitivité du Languedoc-Roussillon (médecine et bio-santé, environnement et énergie verte, TIC, agriculture).

« *La réalisation de cette gare nouvelle permettra d'associer le tissu économique local et d'assurer ainsi son développement.* »

### L'accessibilité et l'irrigation du territoire

→ La gare Montpellier – Sud de France doit permettre une accessibilité optimale de l'ensemble du territoire grâce à un système efficace d'interconnexions entre tous les types de transport : bus, vélo, autolib', TER, tram, avion, navettes entre gare Saint-Roch et gare nouvelle et un flux d'informations ininterrompu dans le but de réduire les temps d'attente. Cette hyper-accessibilité renvoie au fonctionnement d'un hub, optimisant chacun des modes de transports.

« *Les cheminements vélos et piétons doivent être exemplaires* »

### L'attractivité et l'image de la région

→ Cette gare nouvelle doit être une vitrine, une porte d'entrée sur le territoire. Son architecture devra être d'envergure exceptionnelle et de grande qualité esthétique, qui plongera le voyageur, dès son arrivée sur le territoire, dans la dynamique économique de l'agglomération de Montpellier. Une architecture ouverte sur la mer, permettant un lien fort avec la Méditerranée en arrière-plan. Un lieu de vie agréable et mixte où l'accent serait mis sur l'environnement.

« *Assez du béton ! Vive le beau, l'aéré, le bois, le verre, le végétal* »



### Synthèse du questionnaire usagers rempli par les 9 participants (Retrouvez les questions et résultats complets en annexe 6) :

→ Les acteurs économiques présents étant, pour la plupart, **des utilisateurs réguliers du train** via la gare Saint-Roch, ils s'interrogent sur l'opportunité d'une deuxième gare et sur les perturbations induites sur leurs habitudes de transport. Néanmoins, ils se félicitent de l'arrivée de la grande vitesse pour Montpellier et l'ensemble de son territoire.

→ Les avis sont partagés de manière assez équilibrée sur l'usage principal que devra avoir la gare Montpellier – Sud de France : à la fois **un bâtiment accueillant et un lieu de vie**, elle devra avant tout être **un espace d'échanges**.

→ **L'accessibilité pour l'ensemble des transports et la qualité de l'offre TGV et TER** sont au cœur des attentes, ainsi que **l'insertion environnementale**.

→ Ces résultats sont comparables aux résultats globaux de l'enquête usagers (voir ci-après). Si la fréquence d'utilisation est moins élevée pour le grand public, il n'en demeure pas moins que **la majorité des sondés ont une réaction positive** à l'évocation du projet de création d'une gare nouvelle : 43% des acteurs socioprofessionnels et 53% du grand public pensent que c'est une bonne chose. Une différence majeure est à noter sur la présence des services dans la gare : 24% du grand public souhaitent que la gare soit un espace agréable et confortable, contre 6% seulement des acteurs socioprofessionnels.

« *Faire que la gare soit un lieu de vie facile d'utilisation.* »

« *Il faut qu'il y ait un bon équilibre entre les trains desservant la gare Saint-Roch et la nouvelle gare.* »

« *L'arrêt-minute pour les voitures doit être étudié et réétudié 100 fois.* »

# 11. DEUX RÉUNIONS DE TRAVAIL AVEC LES ASSOCIATIONS D'USAGERS



## LE DISPOSITIF

Dans sa démarche de concertation et de dialogue, Réseau Ferré de France a porté une attention particulière à recueillir les attentes des usagers. **Deux réunions avec des associations d'usagers** ont eu lieu à Montpellier au cours de la concertation : le lundi 13 mai 2013, à la Direction Régionale de la SNCF de 18h à 20h, et le mardi 4 juin dans les locaux de la direction régionale de RFF, de 20h à 23h.

### → Le 13 mai,

RFF intervenait dans le cadre de la réunion mensuelle de la SNCF avec les associations d'usagers : 1h a été consacrée à la gare nouvelle. Virginie Wagner, chef de projet gare nouvelle (RFF), a présenté le projet, accompagnée par Laure Génaudeau, Chef de projet OZ (Montpellier Agglomération) pour compléter les informations sur l'environnement du projet. Laura Michel, garante de la concertation, était présente.

La présentation (concernant les objectifs de la gare, de la concertation et de l'historique du projet) a été interrompue lors de l'exposition du Partenariat Public-Privé pour laisser la place à des échanges sur l'opportunité même du projet, remise en cause par la majorité des personnes présentes.

**Les représentants des associations ont alors demandé une nouvelle réunion, celle-là, entièrement consacrée au projet de la gare Montpellier – Sud de France. RFF a répondu positivement à cette demande.**

Par ailleurs, les membres de l'atelier citoyen ont été invités à suivre cet atelier. Était présente, à ce titre :

Paule Magnac, membre de l'atelier citoyen

### → Le 4 juin, 2<sup>ème</sup> réunion à la demande des usagers,

RFF a donc à nouveau convié les associations d'usagers des transports de l'Hérault pour un atelier de concertation sur le thème « Comment penser et construire la gare nouvelle pour qu'elle réponde aux besoins de tous les usagers ? ». L'objectif était de travailler avec les participants de manière interactive et constructive, avec une méthode d'animation participative, *via paperboard et post-it*, pour favoriser l'expression de tous. Il s'agissait de recueillir les attentes et recommandations des représentants des usagers pour concevoir une gare nouvelle qui réponde aux besoins de tous, avec un maximum de propositions concrètes, afin d'enrichir le cahier des charges qui sera transmis au futur titulaire du contrat de partenariat public-privé, chargé de concevoir et de construire la gare nouvelle de Montpellier.

LES COMPTES-RENDUS COMPLETS DE CES 2 RÉUNIONS SONT PRÉSENTÉS EN ANNEXE 4.



## Les intervenants présents pour échanger avec les représentants d'usagers

Virginie Wagner, Chef de projet gare nouvelle – RFF

Bruno Beauchet, Responsable des études socio-économiques – RFF Direction régionale

Philippe Giraudon, Responsable de l'exploitation commerciale – RFF Direction régionale

Valérie Durand, responsable de la communication et des relations extérieures – RFF Direction régionale

Yves Nurit, Directeur général adjoint des services – Montpellier Agglomération

## La garante

Laura MICHEL – UM1

## LES ENSEIGNEMENTS

Lors des deux réunions, l'essentiel des observations a porté sur la remise en cause de la réalisation de la gare nouvelle. Si l'opportunité du projet, débattue lors du débat public LNMP en 2009, n'était pas l'objet de la concertation publique, les représentants des associations d'usagers sont majoritairement revenus sur ce point.

Parmi l'ensemble des contributions, on peut distinguer 6 thématiques prioritaires :

### Remise en cause de l'opportunité d'une deuxième gare

→ De nombreuses remarques se font l'écho d'un manque de justification pour la création d'une gare nouvelle.

« Y a-t-il besoin d'une deuxième gare ? Celle-ci sera construite dans l'intérêt de qui ? »

→ Les prévisions de trafic présentées ne justifient pas, selon les représentants des usagers, de construire une gare nouvelle à Montpellier qui, en plus, ne sera pas reliée au réseau existant.

« Les lignes ne sont pas saturées ! »

### Une localisation dite « ex-urbanisée »

→ La localisation de la gare nouvelle fait polémique : pourquoi une gare dans un quartier « ex-urbanisé ». Beaucoup de remarques pointent du doigt la cohérence d'une gare excentrée face à l'efficacité d'une gare en centre-ville. Nombreux sont ceux qui pensent qu'il aurait été plus intéressant de retravailler la gare Saint-Roch (extension de la capacité d'accueil, doublement des voies, gare TGV souterraine).

« Pourquoi ne pas avoir choisi de faire une boucle pour s'arrêter en gare Saint-Roch ? »

Une personne souligne le fait que tous les travaux d'aménagement de la gare, et principalement du projet urbain, se font au détriment de terres agricoles particulièrement fertiles.

L'autre emplacement envisagé lors du débat public de 2009, à Saint-Jean-de-Védas, a été évoqué, comme étant une localisation plus favorable, à la croisée de la ligne existante et de la ligne à grande vitesse.

### Le quartier OZ soumis à la réalisation de la gare

→ Certains pensent que la gare nouvelle n'a pas vocation à améliorer les transports du territoire montpelliérain mais sert de prétexte à la réalisation du quartier OZ.

« Si la gare ne se faisait pas, est-ce que OZ prendrait forme ? »

→ Plusieurs interrogations concernent les activités qui vont voir le jour dans le pôle commercial. A ce propos, quelques participants sont opposés à l'idée de construire une nouvelle zone commerciale dans un contexte où le pouvoir d'achat n'augmente pas.

« On fait encore des zones commerciales alors qu'on est la 3<sup>ème</sup> région la plus pauvre de France. »

→ La dimension tertiaire du projet est source d'inquiétudes, certains participants pensent que l'essentiel de l'attrait de la gare repose sur la création d'un pôle d'affaires à proximité, mais restent sceptiques quant à sa réussite. Les participants craignent que la gare ne soit pas bien intégrée au quartier OZ.

« Il faut penser que la gare, c'est pour les transports, ce n'est pas un aménagement urbain ni une opération de promotion urbanistique des élus. »

### L'intermodalité remise en question

→ Les participants s'expriment contre la construction d'une gare qui ne serait pas reliée au réseau régional car, selon eux, « cela va contre les principes de l'intermodalité » et cela nuit aux utilisateurs des transports.

« Pourquoi faire une gare en dehors de toute étoile ferroviaire alors que nous avons un emplacement adapté à Saint-Jean-de-Védas ? »

Concernant les accès en tramway, l'existence d'un nœud multimodal avec 4 lignes de tramway à la gare Saint-Roch est perçue comme une bonne chose. Aussi, les participants n'approuvent pas que la gare nouvelle soit positionnée sur une seule ligne de tramway, la ligne 1, qui sera prolongée.

→ Pour les autres transports en commun, il est souligné une desserte déjà très faible à la gare Saint-Roch (l'arrivée d'un bus de l'arrière-pays à une heure de tram de la gare Saint-Roch). Une gare excentrée contribuera à augmenter les temps de déplacements.

### A noter, deux souhaits pour la future gare :

- Que ce soit un vrai pôle de correspondances.
- Que l'accès pour les personnes à mobilité réduite soit bien pensé.

« J'habite à Montpellier Nord, il me faut déjà ¼ d'heure pour aller à la gare Saint-Roch. Me faudra-t-il 1h30 pour aller jusqu'à la gare nouvelle ? »

### Un investissement non-urgent et un mode de financement inadapté

→ En pleine période de crise, un investissement non urgent et un mode de financement inadapté soulèvent un certain nombre de contestations. Selon certains participants, il serait plus opportun d'améliorer les gares et le réseau existant. L'investissement apparaît ni urgent ni utile étant donné que la gare n'accueillera que 20% des trains à son ouverture.

« Il y a un décalage entre les besoins quotidiens des gens et la volonté les décisions politiques prises. »

→ Le PPP (Partenariat Public-Privé) est vivement critiqué, jugé comme étant une solution particulièrement coûteuse pour le contribuable.

« C'est une honte, on paie 20% de plus alors qu'avec cet argent, on pourrait faire d'autres lignes qui ont de l'intérêt »

### Une concertation sur l'opportunité du projet redemandée

→ L'objet même de la concertation est remis en question par les participants. Selon eux, la seule question légitime à poser serait : « Y a-t-il besoin d'une deuxième gare à Montpellier, à cet endroit ? ».

« À vous écouter et à lire les documents proposés on dirait que tout est déjà réglé. »

Très peu convaincus de la prise en compte des avis donnés lors de la concertation, les participants ont posé beaucoup de questions sur le devenir des avis exprimés.

→ De plus, les participants soulignent un manque général d'information. Ils pensent que peu de citoyens sont familiers avec les processus de concertation, qu'ils ne savent pas à quel moment ils peuvent s'exprimer et sur quels sujets et qu'ils ignorent beaucoup d'aspects techniques importants relatifs au projet.

« Qui prend en compte les résultats de la concertation ? Quel est notre poids ? »



GARE MONTPELLIER-SUD DE FRANCE

# III. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

*Cette concertation a permis à Réseau Ferré de France de recueillir les remarques du grand public à l'égard du projet de gare nouvelle à Montpellier. Si certains ont remis en cause l'opportunité du projet, le plus grand nombre fait part de ses attentes et de ses recommandations pour construire une gare nouvelle qui réponde aux besoins de tous.*

*De l'ensemble des actions conduites pendant la concertation formelle et de leurs résultats, RFF tire des enseignements qui permettront d'enrichir sa réflexion sur le projet.*

*Par ailleurs, cette mise en lumière du projet de deuxième gare à Montpellier a permis d'entamer un dialogue productif avec le territoire.*

*Cette phase de concertation publique ne s'arrête pas le 6 juin 2013, Réseau Ferré de France continuera le dialogue avec le public tout au long du projet.*

## **1. MISE EN PERSPECTIVE p52**

- 1.1 Des inquiétudes et des attentes autour du projet **p52**
- 1.2 Des recommandations citoyennes constructives **p54**

## **2. DES MODALITÉS DE CONCERTATION APPRÉCIÉES CAR PERSONNALISÉES p56**

- 2.1 De nouveaux outils pour une concertation plus humaine et plus ciblée **p56**
- 2.2 Une concertation évolutive **p56**

## **3. PERSPECTIVES ET ÉTAPES À VENIR p57**

- 3.1 Un projet porteur de dynamisme territorial **p57**
- 3.2 Vers une concertation continue **p57**

# 1. MISE EN PERSPECTIVE

## 1.1 DES INQUIÉTUDES ET DES ATTENTES AUTOUR DU PROJET

Bien que l'opportunité de la réalisation d'une deuxième gare à Montpellier ait déjà été débattue en 2009 lors du débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), certains représentants des associations d'usagers, sont revenus sur ce sujet. Ce, principalement sur trois points :

### → L'UTILITÉ

C'est essentiellement lors des deux réunions avec les associations d'usagers, que les échanges ont majoritairement porté sur la justification de cette gare nouvelle. Certains se demandent si cette deuxième gare est cohérente avec le développement de la ville à l'horizon 2017, notamment au regard des prévisions de trafic présentées. L'incertitude quant à la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan renforce les doutes quant à la légitimité du projet de gare nouvelle.

### → Réponses apportées par RFF pendant la concertation :

Le projet de gare nouvelle à Montpellier s'inscrit dans le cadre du projet de ligne mixte du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM). Aujourd'hui, l'entrée en gare Saint-Roch est contrainte et ne permet pas de recevoir de nouvelles circulations alors que Montpellier n'a de cesse de voir sa croissance démographique augmenter. Il est important pour le développement, tant économique que social, que cette gare nouvelle soit créée afin de devenir une porte d'entrée sur le Sud et de relier Montpellier au reste de l'Europe. La gare nouvelle de Montpellier sera la gare de la grande distance.

Ainsi, la gare Saint-Roch, libérée des trains de marchandises et des trains grande distance, pourra recevoir de nouveaux trains régionaux, desservant le territoire

De plus, cette gare n'est pas une gare figée à sa mise en service, elle est évolutive : 4 voies tout d'abord (dont 2 voies passantes pour permettre aux trains de fret de contourner l'agglomération), puis 8 à terme pour pouvoir gérer la hausse du trafic prévue à l'avenir ; elle offrira également la possibilité de recevoir des trains régionaux.

RFF et SNCF produiront des prévisions de trafic mises à jour pour l'enquête publique afin d'apporter des réponses plus précises notamment sur la fréquentation de la gare à sa mise en service.

### → LA LOCALISATION

Cette problématique, soulevée par les représentants des associations d'usagers, est largement reprise par les citoyens dans les questionnaires. « L'exurbanisation » de la gare nouvelle soulève des craintes concernant l'augmentation des temps de parcours pour se rendre à la gare, notamment pour les résidents du Nord et de l'Ouest de la ville.

La crainte est également de voir la majorité de l'offre TGV quitter Saint-Roch et le centre-ville pour une gare plus éloignée, sans connexion de surcroît avec le trafic TER, qui restera à Saint-Roch.

« Une nouvelle gare n'est pas la priorité absolue. »

« Le site prévu est très éloigné des quartiers résidentiels de Montpellier Nord et Ouest. »

La liaison entre les deux gares est également source d'inquiétudes, induisant différents types de critiques : augmentation du temps de parcours via un temps de correspondance trop élevé, absence de liaison ferroviaire entre les 2 gares, gare nouvelle éloignée du réseau existant et ne permettant pas une desserte du territoire en étoile ferroviaire. Ressurgit alors la deuxième localisation envisagée pour le projet de gare nouvelle : Saint-Jean-de-Vedas, qui semble être, pour les associations d'usagers, un emplacement plus pertinent, notamment du fait de sa connexion avec le réseau existant.

### → Réponses apportées par RFF pendant la concertation :

Ce projet se situe dans le prolongement de la ville, défini par le Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier (SCOT), positionnant un certain nombre de sites stratégiques, qui caractérise et facilite l'évolution de Montpellier. Le SCOT se fonde sur des vocations économiques et environnementales, de déplacements et de mobilité.

Cette gare se situera au cœur du quartier OZ, porté par Montpellier Agglomération, qui sera une nouvelle centralité de la ville, parfait binôme avec le centre-ville et la gare Saint-Roch.

Le réseau de transport en commun montpelliérain se développera pour répondre aux problématiques de distance entre ces nouvelles infrastructures et les quartiers historiques, notamment par une liaison en tramway : extension de la ligne 1 dans un premier temps, dès la mise en service de la gare, raccordement à la ligne 3 dans un second temps.

### → LE COÛT ET LE FINANCEMENT

En temps de crise, la question du coût a été traitée frontalement au cours de la concertation. Un investissement de cette importance soulève des interrogations.

Ces remises en cause du grand public sont complétées par une critique du partenariat public-privé, venue notamment des représentants des associations d'usagers, qui est, selon eux, particulièrement coûteux pour le contribuable.

### → Réponses apportées par RFF pendant la concertation :

Pour mener à bien la conduite de ses projets, Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, dispose d'un certain nombre d'outils de financement. Selon les critères de réalisation du projet, RFF étudie la solution la plus efficiente : ici, le partenariat public-privé.

Réseau Ferré de France a indiqué les montants prévus pour financer le projet de gare nouvelle: 135 M€, répartis en trois tiers entre l'Etat, les collectivités territoriales et RFF.

La convention de financement de la gare nouvelle de Montpellier a été signée le 25 avril 2012. Le programme d'ensemble du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier prévoit la réalisation de la ligne nouvelle entre les deux villes, la réalisation des deux gares nouvelles et la modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan.

Les caractéristiques des PPP offriront au maître d'ouvrage et propriétaire de la gare une maîtrise de son bien sur une longue durée, tout en amenant innovations et optimisations.



« Il y a un potentiel extraordinaire d'insertion de cette gare nouvelle sur le site choisi (...) par rapport aux enjeux de la ville et de l'agglomération. »

« On rêve... il n'y a plus d'argent. »

« Une gare, c'est un effet de levier important pour l'économie : on construit la gare du XXI<sup>ème</sup> siècle. »

## 1.2 DES RECOMMANDATIONS CITOYENNES CONSTRUCTIVES

La concertation a permis à Réseau Ferré de France de récolter les avis des habitants du territoire montpelliérain sur le projet de gare nouvelle de différentes manières : par la consultation des habitants, via les enquêtes usagers et taxis ; et grâce à un dialogue direct, via les ateliers de concertation, le Forum gare nouvelle et l'atelier citoyen.

Le questionnaire usagers, largement diffusés tout au long de la concertation, a permis de récolter de nombreuses recommandations : sur 598 questionnaires reçus, 274 comportaient au moins une recommandation, soit 46%.

L'atelier citoyen a permis de produire des recommandations approfondies et partagées par un groupe de citoyens symbolisant la diversité du territoire.

La synthèse de ces recommandations fait ressortir 4 grandes thématiques.

### → L'INTERMODALITÉ

La majorité des contributeurs demandent à ce que la gare Montpellier – Sud de France soit parfaitement connectée au réseau de transports en commun pour faciliter les trajets vers et à partir de la gare.

A la question « Pour que cette gare nouvelle soit une réussite, l'accent doit être mis en priorité sur... », 64% des participants répondent : les accès (tramway, bus, taxis, etc.), loin devant l'offre ferroviaire (fréquence des TGV et des TER) qui arrive en deuxième position pour 14% des personnes interrogées.

L'intermodalité est aussi au centre des exigences des compagnies de taxis, même si elle est ciblée sur leur profession. Ils ont à cœur de faciliter les conditions de transport de leurs clients et souhaitent que la gare leur procure une circulation fluidifiée, avec des dessertes taxis proches de la gare, accessibles et identifiées.

Les gares TGV de Valence et de Aix-en-Provence sont souvent pointées du doigt comme de mauvais exemples. La gare Montpellier – Sud de France doit faire partie de Montpellier et être à portée de transports en commun des habitants de l'ensemble de la ville et de son agglomération. Elle doit être facilement accessible à tous.

L'intermodalité concerne également la connexion TER / TGV, qui doit être facilitée, avec à la fois, d'une part, une liaison rapide et fiable entre les 2 deux gares et, d'autre part, la possibilité d'accueillir des TER à la gare nouvelle et toujours des TGV à la gare Saint-Roch.

### → LES SERVICES

La gare nouvelle doit être au service des citoyens et fonctionnelle. Son utilisation doit être agréable et confortable. La présence de services (commerces, commodités, etc.) est une demande forte émanant de l'enquête usagers (28%).

A la question ouverte : « Quel conseil donneriez-vous au constructeur pour réaliser la gare de demain ? », les réponses ont porté sur un usage aisé et simple : la gare doit être conçue pour faciliter la vie des voyageurs ; les parkings, les accès, les escalators doivent être présents en nombre.

Afin que la gare soit un lieu de vie, la présence de commerces est donc une demande récurrente des habitants. Ainsi, si pour certains, elle doit être « plus qu'une gare », la gare « lieu de vie » ne doit toutefois pas l'emporter sur sa fonction première : le transport. Comme le préconise l'atelier citoyen : « Une gare reste une gare ». Les résultats de l'enquête usagers reflètent alors bien la position des habitants : plus qu'un « bâtiment accueillant pour prendre son train » (22%) et pas encore un « lieu de vie permettant de voyager, de faire ses courses, de faire lien entre les quartiers » (17%), la gare Montpellier-Sud de France doit avant tout être « un espace d'échanges, donnant accès aux autres modes de transport » (61%).



La question de la sécurité dans l'enceinte et aux abords de la gare est aussi une préoccupation des citoyens.

Voyager au départ ou à l'arrivée de la gare Montpellier – Sud de France doit être une expérience agréable. On doit pouvoir prendre son train facilement et rapidement grâce à la présence de services pratiques (parkings, accès PMR), mais l'attente en gare, en cas de correspondance par exemple, ne doit pas être vue comme une contrainte (commerces, accès wifi, sièges, salle d'attente).

### → L'ARCHITECTURE

Les contributions des citoyens s'attachent aussi beaucoup à la conception du bâtiment en lui-même. Nombreux sont ceux qui réclament une réalisation d'envergure, symbolique de l'identité montpelliéraine.

25% des réponses ouvertes des acteurs socioprofessionnels, 21% pour l'enquête usagers, 4 articles : l'architecture est au cœur des recommandations. Cet enthousiasme à l'égard du bâtiment se traduit également par le concours de dessin lancé par RFF. En moins de 3 semaines, 23 dessins de qualité ont été reçus par la Direction régionale de RFF.

Pour les acteurs économiques, construire un bâtiment exceptionnel, dans le respect de l'identité de Montpellier et sa région, permettra d'améliorer l'attractivité du territoire.

L'atelier citoyen a longuement débattu sur l'allure générale que devrait avoir la gare nouvelle : la nature doit être partie prenante du bâtiment, pour créer une atmosphère agréable et détendue. Cette gare devra être lumineuse, ouverte et colorée pour une ambiance intérieure originale.

### → L'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE

La gare doit composer avec les nombreuses attentes concernant l'intégration environnementale.

Son intégration au quartier OZ, est capitale : non seulement elle doit faire partie intégrante de ce projet urbain innovant, mais sa construction, sa structure et ses usages doivent être également en accord avec l'environnement. Les impacts sonores (inquiétudes décelées lors de la réunion publique) et les impacts sur la nature, notamment sur les terres agricoles fertiles de ce territoire doivent être maîtrisés (comme évoqué lors de la réunion publique et de l'atelier usagers).

« Prévoir un moyen rapide pour accéder à la gare TGV en voiture et en transport en commun. »

« Une gare métropolitaine : accessible depuis Sète, Montpellier et Lunel. »

« Le calvaire du voyageur c'est : faire la queue, ne pas savoir où se garer même pour 1 minute, manquer d'informations précises et de signalétique. »

« Un espace d'échanges, donnant accès aux autres modes de transports. »

« Des façades en verre (...) afin de mettre la luminosité du bâtiment en avant, et de créer une "porte du soleil". »

« Confortable, au design moderne, minéral et monumental. »

« Utiliser les énergies propres : un toit équipé de panneaux photovoltaïques, des murs végétaux. »

« Un modèle éco-responsable. »

## 2. DES MODALITÉS DE CONCERTATION APPRÉCIÉES CAR PERSONNALISÉES

### 2.1 DE NOUVEAUX OUTILS POUR UNE CONCERTATION PLUS HUMAINE ET PLUS CIBLÉE.

Pour la première fois, Réseau Ferré de France a mené une concertation dont l'objet est un bâtiment directement utilisé par les citoyens et non plus des lignes ou des travaux qui ont un impact indirect sur leur quotidien. C'est pour cela que, tout au long de la concertation, RFF a veillé à instaurer et alimenter le dialogue avec le public. Notamment, grâce à deux outils : l'atelier citoyen et le forum gare.

#### → L'ATELIER CITOYEN : UNE EXPÉRIENCE NOUVELLE ET POSITIVE POUR RFF

Conscient qu'un projet de gare nouvelle a un impact sur le quotidien des habitants, RFF a pour la première fois mené une action en lien direct avec les citoyens. Lors de ces journées d'atelier, RFF était représenté par au moins deux experts concertation et par la chef de projet pour animer les séances de travail. Cette représentation physique a permis de créer un lien humain pendant les 3 journées d'ateliers. Réseau Ferré de France a tenu à s'impliquer directement au plus près des habitants de l'agglomération montpelliéraine, afin de répondre directement à leurs interrogations et à leurs attentes. Les recommandations issues de ces ateliers seront analysées et prises en compte par le maître d'ouvrage.

Preuve de l'importance et de l'aspect positif de cette nouvelle expérience, 6 articles ont mis en valeur les modalités de ces 3 journées de travail.

#### → LE FORUM GARE : LE SUCCÈS DE LA PERMANENCE

Le 30 mai, Réseau Ferré de France et les différents experts des projets connexes (OZ) ont accueilli une centaine de personnes au Château de la Mogère afin de discuter du projet et de sa réalisation. Autour de la maquette physique du futur projet OZ, d'une vidéo et panneaux d'expositions, les visiteurs ont pu avoir un aperçu concret du futur projet et surtout avoir un échange direct avec les chefs de projet.

#### → L'ÉCHANGE AVEC LES COMPAGNIES DE TAXIS

Autre expérience intéressante, Réseau Ferré de France a instauré un dialogue avec les compagnies de taxis via un questionnaire spécialement adressé aux chauffeurs de l'agglomération.

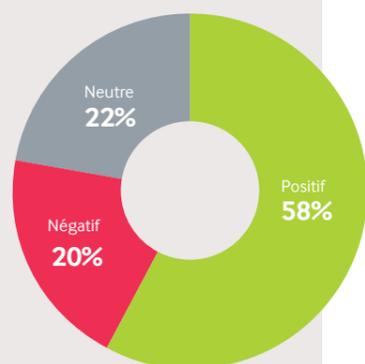
Cette initiative avait pour objectif de recueillir les recommandations d'une profession qui a un usage fréquent de la gare et qui a donc des attentes précises sur les impacts qu'une nouvelle gare pourrait avoir sur leurs conditions de travail. Les compagnies de taxis interrogées ont salué ce dispositif. 17% des réponses à la question ouverte y faisaient allusion : majoritairement pour demander à ce que le dialogue continue avec le maître d'ouvrage.

### 2.2 UNE CONCERTATION ÉVOLUTIVE

Les échanges directs privilégiés par RFF au cours de cette concertation ont amené le maître d'ouvrage à moduler et modifier les dispositifs prévus pour répondre instantanément aux attentes du plus grand nombre via les réseaux sociaux, certes, mais aussi en faisant évoluer son questionnaire ou encore en ajoutant une date de réunion.

En effet, RFF a organisé une deuxième réunion avec les associations d'usagers le 4 juin (après celle du 13 mai), en réponse à leur demande.

« C'est très bien organisé, et on sent que RFF nous donne les moyens de faire des propositions intéressantes. Ce n'est donc certainement pas pour rien ! »



Le dispositif de concertation a été apprécié par les citoyens, **58%** des réponses aux questions ouvertes sont positives et font part à Réseau Ferré de France de l'intérêt que portent les habitants du territoire montpelliérain à cette future gare.

Source : enquête usagers

## 3. PERSPECTIVES ET ÉTAPES À VENIR

### 3.1 UN PROJET PORTEUR DE DYNAMISME TERRITORIAL

La phase de concertation publique a confirmé une volonté partagée par les élus, les acteurs économiques et les citoyens de voir le projet aboutir. Elle a aussi révélé des inquiétudes quant à ses conditions de réalisation (intermodalité, accès, intégration environnementale, impacts sonores) et a permis à certaines associations d'usagers d'exprimer leur remise en cause du projet de deuxième gare à Montpellier.

Les acteurs économiques (voir chapitre 2 page 28) ont exprimé leurs attentes vis-à-vis d'un projet porteur de développement économique, qui permettra d'associer le tissu économique local, de favoriser l'accessibilité du territoire et d'accroître l'attractivité de Montpellier.

L'atelier citoyen a remis des recommandations fournies et précises sur la gare, ses alentours et ses usages, afin de concevoir et construire une gare qui réponde aux besoins de tous.

Globalement, le projet est attendu par les habitants : 69% des participants à l'enquête usagers ont une réaction positive vis-à-vis de la création d'une deuxième gare à Montpellier, dont 54% qui pensent que c'est une bonne chose pour Montpellier et sa région.

### 3.2 VERS UNE CONCERTATION CONTINUE

Le double dispositif de concertation mis en place par RFF, concertation réglementaire L.300-2 et concertation volontaire, avec l'atelier citoyen, a permis au maître d'ouvrage d'informer les habitants de la réalisation d'une deuxième gare à Montpellier, de leur présenter le cadre du projet et de recueillir leurs attentes et leurs avis sur la future gare.

Ce bilan complet de la concertation publique est transmis aux partenaires du projet, mis à disposition du public à l'Hôtel de l'Agglomération et via le site Internet de la concertation [www.gare2-montpellier.com](http://www.gare2-montpellier.com). Il sera annexé au dossier d'enquête publique.

Il sera également transmis aux candidats du partenariat public-privé.

Aujourd'hui, la concertation continue au delà de cette phase réglementaire. RFF poursuit le travail d'échanges engagé avec les partenaires institutionnels (co-financiers du projet, autres collectivités territoriales), les acteurs économiques et les associations d'usagers. Rencontres régulières de maîtrise d'ouvrage, réponses aux questions directes, instances de gouvernance et de suivi permettront de continuer à définir les orientations du projet.

Laura Michel, la garante, accompagnera RFF jusqu'à l'enquête publique en 2014. Comme prévu dans sa charte de bonne conduite sur les réseaux sociaux, Réseau Ferré de France ne communique plus sur le projet via les réseaux sociaux depuis le 6 juin. Néanmoins, et bien que l'espace de concertation interactif soit fermé depuis la fin de la concertation, les citoyens peuvent continuer à faire part de leurs avis et attentes à RFF sur le site internet [www.gare2-montpellier.com](http://www.gare2-montpellier.com), via le formulaire contact. RFF s'engage à maintenir le dialogue avec les acteurs tout au long de l'élaboration du projet.

#### Les points de convergence

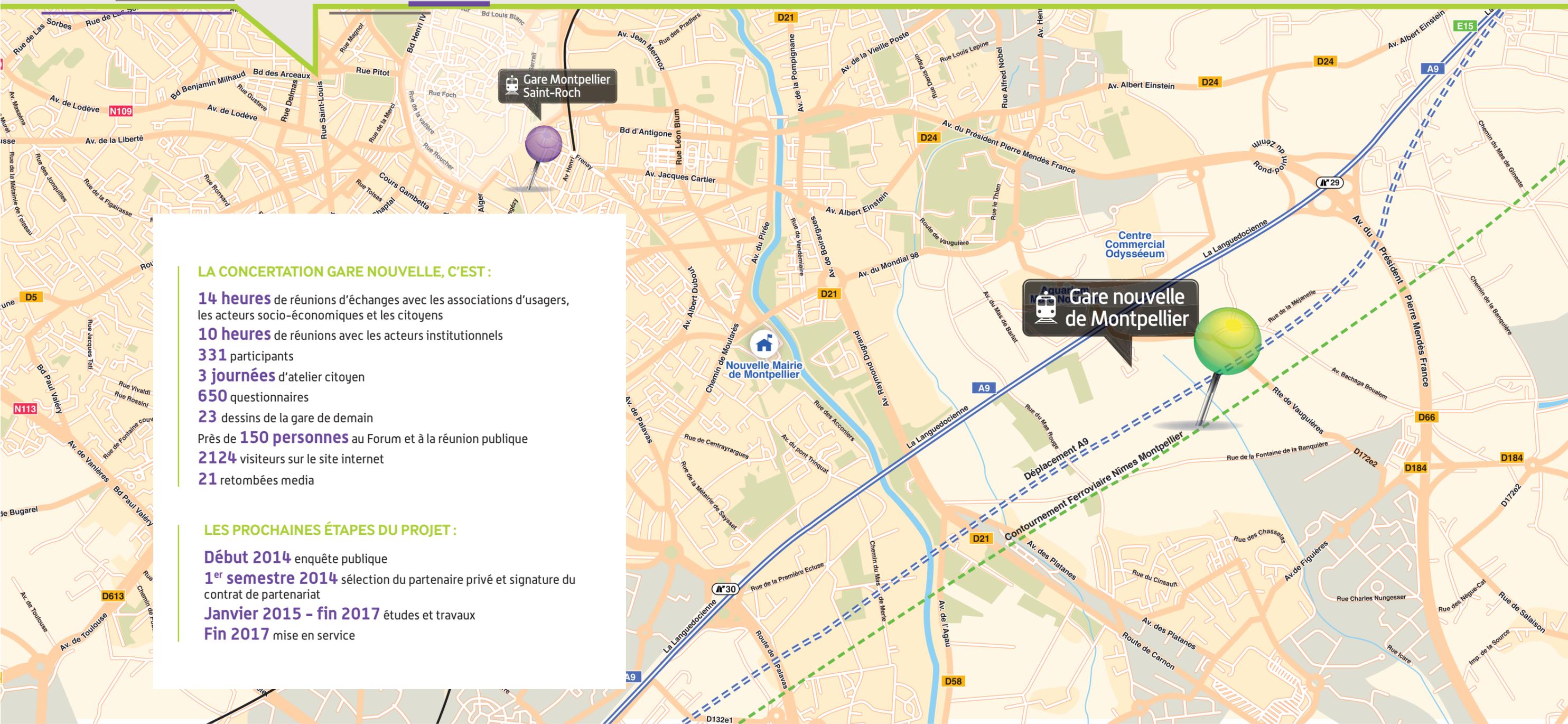
- Une gare au cœur de l'intermodalité montpelliéraine
- Une gare fonctionnelle où les voyageurs sont au centre des usages
- Une gare représentative de l'identité du territoire

#### Les points à approfondir

- La justification de la localisation - rappel du débat public de 2009
- La complémentarité avec la gare Saint-Roch
- Les modalités de financement et le montage en partenariat public-privé

#### Les demandes à étudier

- L'intégration au tissu économique local
- L'offre ferroviaire (TER/TGV/Fret)
- L'intégration urbaine et environnementale du projet



**LA CONCERTATION GARE NOUVELLE, C'EST :**

- 14 heures** de réunions d'échanges avec les associations d'usagers, les acteurs socio-économiques et les citoyens
- 10 heures** de réunions avec les acteurs institutionnels
- 331 participants**
- 3 journées** d'atelier citoyen
- 650 questionnaires**
- 23 dessins** de la gare de demain
- Près de **150 personnes** au Forum et à la réunion publique
- 2124** visiteurs sur le site internet
- 21** retombées media

**LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET :**

- Début 2014** enquête publique
- 1<sup>er</sup> semestre 2014** sélection du partenaire privé et signature du contrat de partenariat
- Janvier 2015 - fin 2017** études et travaux
- Fin 2017** mise en service



## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : localisation du projet CNM et de la gare nouvelle de Montpellier.....	8	Figure 35 : Zonage du PPRi de Lattes.....	117
Figure 2 : Localisation de la gare nouvelle de Montpellier.....	17	Figure 36 : Évènements climatiques et dates d'arrêtés inondations et coulées de boues (source : MEDDTL, prim.net).....	119
Figure 3 : Schéma de principe du quartier en 2017 : la gare nouvelle et le pôle d'affaires.....	18	Figure 37 : Nouveau zonage sismique de la France en vigueur (source : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement).....	120
Figure 4 : Schéma de principe du quartier au-delà de 2025 : la gare nouvelle et le quartier Oz.....	18	Figure 38 : Evènements et dates d'arrêtés liés à l'aléa mouvement de terrain (source : MEDDTL, prim.net).....	120
Figure 5 : Schéma de localisation des deux sites pressentis pour l'implantation de la gare nouvelle de Montpellier – Source RFF – 2008.....	19	Figure 39 : Plan de campagne de terrain de 2012.....	123
Figure 6 : Les infrastructures de transport autour de la gare nouvelle de Montpellier.....	20	Figure 40 : Etapes pour la définition des ZPS et ZSC.....	124
Figure 7 : Plan des voies de la gare nouvelle.....	21	Figure 41 : Habitats et espèces recensés au sein du SIC « Etang de Manguio » (Source : MNHN).....	126
Figure 8 : Coupe transversale du plan de voies et phasage de réalisation.....	21	Figure 42 : Habitats et espèces recensées au sein du SIC « Etangs » (source : MNHN).....	127
Figure 9 : Vue en coupe de la gare nouvelle de Montpellier.....	22	Figure 43 : Habitats et espèces recensées au sein du SIC « Le Lez » (source : MNHN).....	128
Figure 10 : Schéma de principe de la desserte de la gare.....	22	Figure 44 : Date des arrêtés pour la protection de la faune en France (Legifrance.gouv.fr).....	133
Figure 11 : Scénario de desserte par le tramway de la gare et du quartier Oz.....	23	Figure 45 : Années de parution des listes rouges de la flore et de la faune menacée de métropole (source : INPN MNHN).....	134
Figure 12 : Le réseau de cheminements piétons et cyclables du quartier Oz.....	23	Figure 46 : Validité des Plans Nationaux d'Action (Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'énergie 2012).....	134
Figure 13 : Localisation du projet CNM et de la gare nouvelle de Montpellier.....	54	Figure 47 : Liste des habitats naturels rencontrés sur la zone d'étude (Biotope).....	135
Figure 14 : Plan masse du projet Oz Montpellier Nature.....	54	Figure 48 : Valeur patrimoniale des insectes retenus.....	139
Figure 15 : Site d'implantation de la Gare Nouvelle de Montpellier.....	55	Figure 49 : Valeur patrimoniale des reptiles retenus.....	141
Figure 16 : Coupe nord/sud du site.....	55	Figure 50 : Valeur patrimoniale des amphibiens retenus.....	141
Figure 17 : Localisation de la gare par rapport aux PPRi en vigueur en décembre 2013.....	57	Figure 51 : Communes de la zone d'étude (Source : INSEE).....	150
Figure 18 : Servitudes aéronautiques.....	60	Figure 52 : Evolution démographique dans le Languedoc-Roussillon de 1968 à 2009 (Source : INSEE recensement 2009).....	151
Figure 19 : Schéma de synthèse des objectifs du PDU.....	61	Figure 53 : Evolution démographique de 1990 à 2009 (Source : INSEE recensement 2009).....	151
Figure 20 : Plan du réseau de bus.....	63	Figure 54 : Part des tranches d'âges (%) en 2009 (Source : INSEE recensement 2009).....	151
Figure 21 : Les éléments de patrimoine et de paysage du site.....	64	Figure 55 : Densité de population de 1999 à 2009 en nombre d'habitants/km <sup>2</sup> .....	152
Figure 22 : Localisation des deux sites pressentis pour l'implantation de la gare - Source RFF – 2008.....	65	Figure 56 : Répartition des secteurs d'activité sur la zone d'étude en 2009 (Source : INSEE RP2009).....	153
Figure 23 : Périmètre et emprise de la gare nouvelle.....	67	Figure 57 : Nombre de ménages et part des ménages possédant au moins une voiture en 1999 et 2006 sur les communes de la zone d'étude.....	154
Figure 24 : Schéma de localisation du bâtiment-voyageurs et des parkings par rapport à la zone rouge du PPRi.....	72	Figure 58 : Evolution de l'agriculture entre 1988 et 2000.....	154
Figure 25 : Hauteurs des précipitations sur la station de Montpellier (Météo France, fiche climatologique 1981-2010).....	96	Figure 59 : Ages des chefs d'exploitation en 2000 (Source AGRESTE, recensement agricole 2000).....	155
Figure 26 : Courbes des précipitations, Montpellier (Météo France, fiche climatologique 1981-2010).....	96	Figure 60 : zonage du PEB de l'aéroport. La zone d'étude est située dans la zone C du PEB de l'aéroport.....	164
Figure 27 : Températures sur la station de Montpellier (Météo France, fiche climatologique 1981-2010).....	96	Figure 61 : Caractéristiques des canalisations de transport de gaz sur la zone d'étude (GRTgaz).....	167
Figure 28 : Courbes des températures, Montpellier (Météo France, fiche climatologique 1981-2010).....	97	Figure 62 : Projet de prolongement du réseau d'eaux brutes (Région Languedoc-Roussillon).....	168
Figure 29 : Schéma de principe de la superposition des masses d'eau souterraines (source : BRGM 2006).....	102	Figure 63 : Carte des anciens sites industriels (BRGM, Basias septembre 2012).....	169
Figure 30 : Bassin versant du Lez (SYBLE).....	104	Figure 64 : Trafic moyen journalier annuel (TMJA) (CG34, 2007).....	173
Figure 31 : Plan des bassins versants du Nègue-Cats (EGIS – étude hydraulique 2011).....	106	Figure 65 : carte du réseau de transport en commun (extrait de l'étude voiries et déplacements-route de la mer, Egis, janvier 2009).....	174
Figure 32 : schéma de principe du fonctionnement hydraulique actuel.....	109	Figure 66 : Localisation du point de mesure (en bleu).....	178
Figure 33 : Carte du risque inondation par remontées de nappes.....	114	Figure 67 : Evolution des niveaux de bruit en fonction du temps. Les pics correspondent essentiellement au passage d'avions en raison de la proximité de l'aéroport.....	178
Figure 34 : Extrait de l'Atlas des zones inondables du bassin versant du Lez.....	115	Figure 68 : Niveaux de bruit résiduel et indices statistiques L90, L50 et L10 sur les périodes réglementaires.....	178

Figure 69 : Localisation du point de mesure (en bleu) .....	179	Figure 106 : Contours de concentration pour le cadmium (entre 0 et le maximum) pour H2.....	291
Figure 70 : Evolution des niveaux de bruit en fonction du temps. ....	179	Figure 107 : Contours de concentration pour le monoxyde de carbone (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	291
Figure 71 : Niveaux de bruit résiduel et indices statistiques L90, L50 et L10 sur les périodes réglementaires. ....	179	Figure 108 : Contours de concentration pour les COV (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	292
Figure 72 : Localisation du point de mesure (en bleu) .....	180	Figure 109 : Contours de concentration pour le nickel (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	292
Figure 73 : Evolution des niveaux de bruit en fonction du temps. ....	180	Figure 110 : Contours de concentration pour le dioxyde d'azote (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	292
Figure 74 : Niveaux de bruit résiduel et indices statistiques L90, L50 et L10 sur les périodes réglementaires. ....	180	Figure 111 : Contours de concentration pour le dioxyde d'azote (entre 0 et le seuil) pour H2 .....	292
Figure 75 : Evolution des niveaux de bruit en fonction du temps. En bleu, passage d'un TGV. En noir, le bruit résiduel. ....	183	Figure 112: Contours de concentration pour les Pm10 (entre 0 et le maximum) pour H2.....	293
Figure 76: Spectre de bruit par bande d'octave lors du passage du TGV. ....	183	Figure 113: Contours de concentration pour le dioxyde de soufre (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	293
Figure 77 : Evolution des niveaux de bruit en fonction du temps. ....	184	Figure 114: Contours de concentration pour le benzène (entre 0 et le maximum) pour H3 .....	294
Figure 78: Spectre de bruit par tiers de bande d'octave lors du freinage du TGV.....	184	Figure 115: Contours de concentration pour le cadmium (entre 0 et le maximum) pour H3.....	294
Figure 79 : Spectre de bruit par tiers de bande d'octave lors du stationnement du TGV.....	184	Figure 116: Contours de concentration pour le monoxyde de carbone (entre 0 et le maximum) pour H3 .....	294
Figure 80 : Spectre de bruit par tiers de bande d'octave lors de l'accélération du TGV.....	184	Figure 117 : Contours de concentration pour les COV (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	295
Figure 81 : Spectre de bruit par tiers de bande d'octave lors du passage sans arrêt du TGV le plus rapide.....	185	Figure 118: Contours de concentration pour les COV (entre 0 et le maximum) pour H3 .....	295
Figure 82: Comparaison calcul-mesure.....	187	Figure 119: Contours de concentration pour le nickel (entre 0 et le maximum) pour H2 .....	295
Figure 83: Graphique des résultats en NO <sub>2</sub> .....	194	Figure 120: Contours de concentration pour le nickel (entre 0 et le maximum) pour H3 .....	295
Figure 84: Graphique des résultats en benzène.....	195	Figure 121: Contours de concentration pour le dioxyde d'azote (entre 0 et le maximum) pour H3 .....	296
Figure 85 : Schéma de localisation des deux sites pressentis pour l'implantation de la gare nouvelle de Montpellier (Source RFF – 2008) .....	217	Figure 122: Contours de concentration pour le dioxyde d'azote (entre 0 et le seuil) pour H3 .....	296
Figure 86 : Organisation des infrastructures de transport au sein de l'agglomération.....	236	Figure 123: Contours de concentration pour les Pm10 (entre 0 et le maximum) pour H3.....	296
Figure 87 : Schéma de principe du concept de « Villa Mosaïque » du projet Oz.....	236	Figure 124: Contours de concentration pour le dioxyde de soufre (entre 0 et le maximum) pour H3 .....	296
Figure 88 : Périmètre de la gare nouvelle et localisation du bâtiment-voyageurs et des parkings .....	237	Figure 125 : Localisation des points de mesure.....	326
Figure 89 : Coupe transversale du plan de voies et phasage de réalisation .....	238	Figure 126 Exemple de plaque orange : en haut, le code danger .....	327
Figure 90 : Plan des voies de la gare nouvelle .....	238	Figure 127 : Exemple d'étiquette annonçant le type de danger.....	327
Figure 91 : Gare de Valence TGV .....	238	Figure 128 : Panneaux de signalisation.....	327
Figure 92 : Schéma d'insertion de la gare nouvelle .....	239	Figure 129: Localisation des zones sensibles.....	329
Figure 93 : Répartition du stationnement.....	239	Figure 130 : Tracé du Contournement de Nîmes et Montpellier.....	334
Figure 94 : Schéma de principe de la desserte de la gare .....	240	Figure 131 : Les onze sites stratégiques de l'agglomération inscrits au SCoT de Montpellier .....	335
Figure 95 : Scénario de desserte par le tramway de la gare et du quartier Oz.....	240	Figure 132 : Plan masse du projet Oz Montpellier Nature .....	336
Figure 96 : Le réseau de cheminements piétons et cyclables du quartier Oz.....	241	Figure 133: Prolongement de la ligne 1 du tramway au sud de l'agglomération jusqu'à la gare nouvelle.....	337
Figure 97 : Le réseau d'eau potable au sein du quartier Oz.....	241	Figure 134 : Plan des voies de la gare nouvelle.....	356
Figure 98 : Le réseau d'eaux usées au sein du quartier Oz .....	242	Figure 135 : Découpage IPP .....	367
Figure 99 : Le réseau électrique au sein du quartier Oz .....	242	Figure 136 : Emissions des polluants considérés en Kg/Jour.....	369
Figure 100 : Les ensembles fonctionnels au sein de la gare.....	243	Figure 137 : Consommation énergétique.....	369
Figure 101 : Schéma de localisation des remblais et déblais réalisés pour le projet Oz (Source SAAM).....	247	Figure 138: Tubes passifs en NO <sub>2</sub> .....	380
Figure 102 : Schéma d'organisation de la gare nouvelle .....	253	Figure 139: Tubes passifs en BTEX (mesure du Benzène).....	380
Figure 103 : Schéma de localisation du bâtiment-voyageurs et des parkings par rapport à la zone rouge du PPRI.....	256	Figure 140: Disposition des tubes dans le boîtier .....	380
Figure 104 : Schéma de synthèse des objectifs du PDU .....	268	Figure 141: Disposition des tubes et pose des boîtiers.....	380
Figure 105 : Contours de concentration pour le benzène (entre 0 et le maximum) pour H2.....	291	Figure 142: Localisation du domaine d'étude .....	382

Figure 143: Modèle numérique du terrain pour l'état initial .....	382
Figure 144 : Modèle numérique du terrain pour l'état futur sans projet.....	383
Figure 145 : Modèle numérique du terrain pour l'état futur avec projet.....	383
Figure 146 : Réseau routier modélisé pour l'état initial.....	384
Figure 147 : Réseau routier modélisé pour l'état futur avec projet.....	384
Figure 148 : Réseau routier modélisé pour l'état futur avec projet.....	385
Figure 149 : Découpage IPP.....	388
Figure 150 : calendrier prévisionnel des dépenses.....	416

## TABLE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : Nègue-Cats (Lattes)    Photo 2 : Nègue-Cats (Montpellier) .....	105
Photo 3 : Chaussée submersible par forte (rue de la Banquière, à l'ouest de la zone d'étude .....	114
Photo 4 : Zone inondable à proximité du château de La Mogère .....	114
Photo 5 : Nègue-Cats amont    Photo 6 : Cultures    Photo 7 : Vignobles.....	136
Photo 8 : Bosquet de Frêne ( <i>Fraxinus angustifolia</i> )    Photo 9 : Friches.....	136
Photo 10 : Odysseum    Photo 11 : Accessibilité du pôle Odysseum.....	160
Photo 12 : Lycée Pierre Mendès France .....	161
Photo 13 : Gymnase Françoise Spinosi    Photo 14 : Stadium multisports, Boirargues .....	163
Photo 15 : Poste de gaz Montpellier Mas Rouge .....	166
Photo 16 : Autoroute A9 actuelle.....	173
Photo 17 : Transport HT à Odysseum .....	174
Photo 18 : Vue du point de mesure et vue vers le site de la nouvelle gare .....	178
Photo 19 : Vue du point de mesure et depuis le point de mesure vers le site de la nouvelle gare.....	179
Photo 20 : Vue du point de mesure et vue vers le site de la nouvelle gare .....	180
Photo 21 : AOC des coteaux de la Méjanelle    Photo 22 : Parc du château de la Mogère .....	197
Photo 23 : Plateau agricole au cœur du site .....	197
Photo 24 : Vue sur le site d'implantation depuis la rue de la Fontaine de la Banquière.....	201
Photo 25 : Vue sur le site d'implantation depuis la rue de la Fontaine de la Banquière.....	201
Photo 26 : Vue sur le site d'implantation depuis la route de Vauguières .....	201
Photo 27 : Vue sur le site d'implantation depuis le lycée Mendès-France .....	201
Photo 28 : Vue sur le site d'implantation depuis la route de Vauguières .....	202
Photo 29 : Vue sur le site d'implantation depuis la route du Mas Rouge .....	202
Photo 30 : La plaine de la Lironde.....	202
Photo 31 : Le coteau de la Lironde.....	202

Photo 32 : Le plateau agricole.....	204
Photo 33 : Les coteaux de la Méjanelle.....	204
Photo 34 : Limite franche au nord : Vue sur l'A9.....	204
Photo 35 : Limite franche au nord : Vue sur l'A9 depuis le lycée Mendès-France .....	205
Photo 36 : Transition paysagère au sud-est.....	205
Photo 37 : Transition au sud-est : Vue sur Boirargues .....	205
Photo 38 : Limite sud-est : Vue sur Boirargues.....	205
Photo 39 : Limite ouest : Vue sur la route de la Mer .....	206
Photo 40 : Mas Rouge .....	207
Photo 41 : Le château de la Mogère (Photo de Stéphane Leclerc).....	209
Photo 42 : Mas de Comolet et vignes    Photo 43 : Bâti autour du Mas rouge.....	210
Photo 44 : Emprise de grand chantier .....	276

## TABLE DES CARTES

Carte 1 : Localisation du projet dans l'agglomération .....	26
Carte 2 : Localisation de la zone d'étude.....	27
Carte 3 : Localisation du projet dans l'agglomération .....	50
Carte 4 : Localisation de la zone d'étude.....	53
Carte 5 : Relief de la zone d'étude.....	99
Carte 6 : Contexte géologique.....	101
Carte 7 : Milieu physique et risques naturels .....	111
Carte 8 : Milieu naturel - Protections réglementaires.....	125
Carte 9 : Zones d'inventaires et outils de gestion du milieu naturel .....	131
Carte 10 : Typologie des habitats naturels rencontrés sur la zone d'étude .....	137
Carte 11 : Enjeux écologiques des habitats naturels.....	138
Carte 12 : Prospections faunistiques .....	140
Carte 13 : Synthèse des enjeux faune et flore .....	147
Carte 14 : Zonage des documents d'urbanisme .....	158
Carte 15 : Activités et équipements .....	162
Carte 16 : Réseaux et servitudes .....	165
Carte 17 : Infrastructures de transport .....	172
Carte 18 : Localisation des points de mesures acoustiques.....	177
Carte 19 : Localisation et résultats des mesures de la qualité de l'air .....	191
Carte 20 : Couvert végétal.....	198

Carte 21 : Les vues en direction du site d'implantation de la gare .....	200
<b>Carte 22 : Entités paysagères.....</b>	<b>203</b>
Carte 23 : Patrimoine de la zone d'étude.....	208
<b>Carte 24 : Synthèse des enjeux du projet .....</b>	<b>212</b>
Carte 25 : Localisation du site de gare ouest (Source RFF – 2008).....	218
Carte 26 : Localisation du site de gare Est (Source RFF – 2008).....	219
Carte 27 : Evaluation de l'impact acoustique en période jour (7h-22h) après projet .....	281
Carte 28 : Evaluation de l'impact acoustique en période nuit (22h-7h) après projet .....	281
Carte 29 : Ambiance acoustique initiale avant projet en période jour (7h-22h).....	281
Carte 30 : Ambiance acoustique initiale avant projet en période nuit (22h-7h).....	281
Carte 31 : Carte d'évaluation des niveaux sonores en façade des habitations en période de jour (7h-22h).....	282
Carte 32 : Carte d'évaluation des niveaux sonores en façade des habitations en période de nuit (22h-7h).....	283
Carte 33 : Evaluation de l'impact acoustique en période jour (7h-22h) après projet .....	285
Carte 34 : Evaluation de l'impact acoustique en période nuit (22h-7h) après projet .....	285
Carte 35 : Ambiance acoustique initiale avant projet en période jour (7h-22h).....	285
Carte 36 : Ambiance acoustique initiale avant projet en période nuit (22h-7h).....	285
Carte 37 : Carte d'évaluation des niveaux sonores en façade des habitations en période de jour (7h-22h).....	286
Carte 38 : Carte d'évaluation des niveaux sonores en façade des habitations en période de nuit (22h-7h).....	287
Carte 39 : Localisation du site « Méjanelle –Pont Trinquat » à l'échelle de l'agglomération .....	355
Carte 40 : Vue aérienne du site et des zones actuellement urbanisées .....	358
Carte 41 : Réseau viaire dans l'aire d'étude (Source Via Michelin).....	359