



GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

ATELIER USAGERS

Lundi 13 mai 2013

Direction Régionale de la SNCF

De 18h00 à 20h00 (dont 1h consacrée à la gare nouvelle) – 18 participants

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Introduction

Merci d'être présents et de nous recevoir. Nous sommes là pour vous présenter le projet de gare nouvelle et le dispositif de concertation. Nous sommes accompagnés de Laura Michel, garante de la concertation. Nous sommes là dans une démarche de concertation, à l'écoute de vos remarques et de vos avis. Dans la présentation que je vais dérouler, j'espère donc avoir des moments d'échanges avec vous.

En 2009, le débat public sur la LNMP a démontré l'opportunité d'une deuxième gare pour la ville de Montpellier car les capacités du plan de voies de Montpellier Saint-Roch avaient atteint leurs limites. Il était également impossible de réaliser une 3^e voie entre Saint-Brès et Saint-Roch. Le projet d'une gare nouvelle a donc été imaginé pour éviter une saturation et développer les grandes lignes et le TER. Deux sites ont été identifiés : Montpellier est, au niveau du Château de la Mogère, et Montpellier ouest, à l'interconnexion entre le CNM et la ligne Tarascon-Sète. Pour la solution de Montpellier ouest, nous avons une accessibilité TER mais nous étions sur une zone de chalandise très limitée avec une desserte en transports en communs de moyenne qualité. Le site retenu, au niveau du Château de la Mogère, est dans la suite logique du développement de Montpellier vers la mer, stratégie de développement urbain porté par le SCOT depuis 1995. L'extension de la ligne de tramway accompagne également ce projet. RFF a décidé d'acter ce site et de mettre en service la gare nouvelle à la même échéance que le CNM en 2017. C'est une nouvelle étape dans la construction de la LNMP et on est également dans des problématiques de développement urbain avec le projet OZ avec une gare urbaine et centrale. Cette décision de construire une deuxième gare a été confirmée par le gouvernement actuel en juillet 2012. Pour ce projet, RFF est accompagné par les collectivités locales et l'Etat.

Aujourd'hui, nous sommes dans une démarche de concertation et de dialogue, RFF est là pour vous écouter, et entendre vos attentes en tant qu'associations d'usagers.

[Présentation PPT]

Quelle gare ?

Les objectifs de RFF pour faire que la gare nouvelle soit un véritable lieu de vie, sont les suivants :

- Créer un espace d'échanges ouvert sur la ville et intégré dans son quartier.
- Créer un équipement durable et innovant : nous sommes au cœur de l'Ecocité.
- Créer un espace d'articulation avec des dessertes transports en commun.

L'idée de cette gare nouvelle c'est donc : un espace très urbain au cœur de la ville du futur !

Objectifs de la concertation

Nous avons mis en place une concertation ouverte à tous pour faciliter une co-construction. La difficulté de ce projet réside dans le fait que nous n'avons pas d'images à présent.

Le calendrier PPP est ambitieux et serré, nous venons de recevoir 5 offres, et nous allons en retenir 4 pour lancer le dialogue compétitif et désigner le partenaire privé début 2014.

En parallèle de cette consultation, nous menons une concertation avec vous, citoyens, professionnels, pour alimenter le cahier des charges. Nous travaillons également avec Montpellier Agglomération qui, en parallèle, mène sa concertation pour le projet OZ.

La concertation réglementaire L300-2

Nous organisons une concertation réglementaire, requise par le code de l'urbanisme, avec plusieurs temps forts : un Forum Gare Nouvelle le 30 mai 2013 au Château de la Mogère (permanences de 12h à 16h et réunion publique à 17h), un atelier avec les usagers aujourd'hui et un atelier avec les acteurs économiques le jeudi 23 mai 2013 (CCI et CESER) sur des thématiques de prospective territoriale, une enquête usagers en gare Saint-Roch, une action avec les taxis, etc.

La concertation volontaire : les ateliers citoyens

En parallèle de la L300-2, nous organisons une concertation volontaire avec la mise en place d'un atelier citoyen qui travaille avec nous sur la question suivante « Que recommandez-vous pour que la gare nouvelle de Montpellier, en 2017, réponde aux besoins de tous ? ». Quarante citoyens de l'agglomération de Montpellier tirés au sort se sont réunis déjà deux fois : le 16 mars 2013 pour une présentation du projet et une découverte du futur site de la gare nouvelle, et le 13 avril 2013 pour une visite de la gare TGV d'Avignon et des rencontres avec des experts sur des thématiques en rapport avec les gares nouvelles. Le 25 mai 2013, ces quarante citoyens se retrouveront une dernière fois pour formuler des recommandations pour la gare nouvelle qui seront intégrées au cahier de charges du PPP.

Rappel des dates du projet

Janvier 89 : décision de prolongation du TGV sud est vers l'Espagne et l'Italie

1994 : déclaration d'utilité publique du TGV jusqu'à Marseille et Montpellier

1995 : abandon du tronçon Nîmes - Montpellier pour des questions de rentabilité de la ligne

2005 : reprise du tronçon Nîmes - Montpellier mixte fret + voyageurs pour une meilleure rentabilité, au travers du contournement ferroviaire Nîmes Montpellier.

C'est la première LGV mixte en France. Nous sommes sur le réseau LGV en continuité vers l'Espagne et le corridor Fret Nord-Sud, Est-Ouest (Italie-Espagne).

En 2009, le débat pour la LNMP a démontré l'opportunité de créer 2 gares nouvelles sur le CNM : Manduel et Montpellier.

En décembre 2009, un accord de financement a été signé entre les différents acteurs : Région LR, Montpellier Agglomération, l'Etat et RFF.

Le financement

Concernant le financement, il est réparti en 3 parties égales : l'Etat pour 45M€, RFF pour 45M€ et les collectivités territoriales pour 45M€ également, avec pour celles-ci une participation majoritaire de la Région Languedoc-Roussillon à hauteur de 32M€. Cet accord a donc été signé en avril 2012 juste avant les échéances électorales. En juillet 2012, en même temps que le décret approuvant le CNM, le gouvernement a décidé la réalisation de cette gare nouvelle dans l'objectif de l'ouvrir en même temps que le CNM.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Concernant le financement, vous parlez d'un PPP, mais qui finance effectivement ? Vous parlez de la Région, de l'Etat et de RFF, mais qui est-ce qui amène l'argent ? S'il y a un PPP normalement c'est l'entreprise non ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Le PPP permet le préfinancement : sur la phase travaux c'est le partenaire privé qui porte le financement de l'opération. Une fois que l'ouvrage sera livré, ce sont les collectivités territoriales qui...(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Si je comprends bien les citoyens payeront plus cher avec le PPP puisque ce n'est pas l'Etat, RFF ou les collectivités locales qui vont emprunter...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Sur une courte durée, sur la partie construction. Quand vous faites un marché classique, les collectivités payent au fur et à mesure. Aujourd'hui on fait porter ce pré-financement de la partie construction par le partenaire privé...

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Donc nous payerons plus d'impôts ! On dit qu'on n'a pas de sous ! Si l'Etat avait emprunté, s'il n'y avait pas eu ce relais (le PPP), on n'aurait pas eu à payer en plus...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

En contrepartie, on partage les risques sur la réalisation. Le partenaire privé s'engage sur des délais, sur un coût, sur...

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Oui, mais c'est toujours le cas...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Avec un PPP le contrat est immuable ! Concernant les coûts, le partenaire privé signe un montant forfaitaire et immuable.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Nous ne sommes pas contre le projet de gare nouvelle, c'est bien que cela se fasse, mais le financement, honnêtement, c'est non !

Un participant à la réunion

Pour la gare, le PPP se réduit à un prêt-relais, c'est ça que vous voulez dire ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Dans un premier temps sur la phase construction. Après sur la partie exploitation c'est vraiment de la responsabilité du partenaire privé d'exploiter la gare et donc de financer et réaliser l'entretien et maintenance de celle-ci.

Jean-Louis Marc - Association de défense des usagers du Gard

C'est une honte, il n'y a pas de risques ! On crée des collèges et à chaque fois on prend 20% dans la gueule ! C'est bien aussi de le dire...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Le choix du PPP a été fait suite à une évaluation préalable. Il n'a pas été fait principalement sur une question de financement mais également sur une question de délais de réalisation et sur les problèmes d'interactions avec les différents projets (CNM, Projet OZ). Ce sont des risques que le partenaire privé va porter, que RFF ne portera pas et donc que les citoyens ne porteront pas.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

On nous prend pour des cons ! On a compris ! Il faut le dire...Je ne sais pas si tout le monde est bien au courant de ce qu'est un PPP...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

La rémunération du PPP est une contrepartie du risque qu'il prendra...

[Reprise de la présentation PPT]

Terminologie d'un PPP

Concernant le PPP j'avais justement quelques éléments d'explication. Le « MOA » : C'est la personne physique pour qui le projet est réalisé, qui définit son besoin, son budget et le calendrier, ici le maître d'ouvrage de cette opération c'est RFF. Le maître d'œuvre conçoit le projet pour le compte du MOA. Le mainteneur est la personne privée qui aura la charge de maintenir et entretenir la gare pendant la durée du contrat de partenariat. L'exploitant, qui aura la responsabilité des personnes et des biens, c'est SNCF Gares & Connexions.

Donc, RFF maître d'ouvrage contractera deux conventions : une avec le partenaire privé pour concevoir réaliser et maintenir la gare et une seconde avec SNCF Gares & Connexions pour l'exploiter.

Pour continuer je voulais vous montrer quelques exemples de ce qu'il était possible de réaliser avec un PPP...

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Ne nous énervez pas plus !

Calendrier du PPP

Pour la gare nouvelle de Montpellier, le dossier de consultation initial a été envoyé à sept candidats le 18 janvier 2013. Nous avons reçu cinq réponses le 30 avril 2013. Ces cinq candidats seront auditionnés à partir de demain, pour n'en retenir que quatre avec lesquels nous mènerons un dialogue compétitif sur des auditions thématiques. Dans le même temps, nous travaillons grâce à la concertation et au travers des ateliers citoyens, usagers et socio économiques, à intégrer le dossier de consultation final grâce aux remontées de la concertation qui sera transmis

fin novembre 2013 aux quatre candidats. Ces candidats remettront leur offre finale en fin d'année 2013, et le contrat de partenariat sera signé début 2014. L'idée étant vraiment d'enrichir le cahier des charges grâce à la concertation. Y'a t-il des questions sur lien entre concertation et consultation ?

Eric BOISSEAU - FNAUT

Puisque la concertation dure jusqu'au 6 juin 2013, au nom du collectif transports de l'agglomération de Montpellier, nous vous demanderons une réunion sur Montpellier pour que vous nous présentiez le PPP car le 30 mai 2013 les membres du collectif ne sont pas disponibles pour venir, là bas, au château...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

C'est justement le cadre de la concertation et de la réunion d'aujourd'hui ! Nous avons demandé à venir nous exprimer dans cet atelier usagers pour justement en parler.

Eric BOISSEAU - FNAUT

Nous sommes usagers du train et nous avons des réunions tous les mois avec RFF et la SNCF. Nous avons appris comme une bonne nouvelle le fait que l'on nous présente une amélioration de l'offre ferroviaire, mais pour nous, là, nous ne sommes pas dans le cadre d'une concertation. Dans le cadre spécifique de Montpellier, je me fais le porte parole...si vous refusez notre proposition on n'en mourra pas...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

L'idée n'est pas de refuser ! Il est vrai que nous avons demandé à intervenir dans le cadre de cette instance pour justement parler avec vous et faire en sorte que ce soit un atelier de co-construction à destination des usagers.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Ce serait bien que l'on ait des billes avant que l'on nous demande de participer à une réunion ! Ce que vous nous présentez c'est bien, mais ce n'est pas maintenant que l'on va vous répondre...c'est après avoir étudié un peu le projet. Je sais très bien que la com' marche comme ça maintenant...mais mettre un petit grain de sable, c'est bien aussi !

Eric BOISSEAU - FNAUT

Vous avez ici quelques personnes de Montpellier, mais surtout des habitués de toute la région (Nîmes, Bessèges, Alès, Génolhac, Narbonne, Béziers, Sète), qui ne sont pas forcément concernés par le doublet de gares à Montpellier. Mais en tant que contribuables régionaux ils ont leur mot à dire...

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

La réunion du 30 mai 2013 est ouverte à tous. Elle sera grand public et pas seulement usagers.

Eric BOISSEAU - FNAUT

J'ai parlé au collectif transports de cette réunion du 30 mai 2013, ils ne sont pas disponibles pour aller au château. Nous vous proposons que l'on se rencontre avant le 6 juin 2013. Permettez-moi de lire un article de la Gazette datant du 30 mars 1990 (un échange entre Georges Frêche, maire de Montpellier et Jean Bousquet, maire de Nîmes sur les questions du train en Région Languedoc-Roussillon et de l'éventualité d'une gare TGV à Montpellier ou Nîmes.)

Depuis trente ans (on le corrige : 23 ans) de l'eau a coulé sous les ponts, et la commission mobilité 21 est arrivée. On s'interroge, le contexte a évolué...Que va-t-il se passer ? Aurez-vous la DUP ? Là vous pensez que vous aurez la DUP...Prenons-en acte. Connaissez vous Montpellier 2040 ? C'est une opération qui a commencé depuis décembre 2012 et qui va durer un an, avec des architectes-urbanistes qui sont en train de concevoir le nouveau Montpellier. En discutant avec eux, nous nous sommes aperçus qu'ils connaissaient les gares de Florence, Barcelone, Gérone, Zurich, etc. Dans leur projet urbain, ils sont en train de réfléchir à une solution de gare TGV sous la gare Saint-Roch actuelle. S'agissant d'une démarche portée par les collectivités territoriales, on s'interroge : pourquoi ces différentes collectivités territoriales ne se parlent pas ? Pourquoi ne demandent-elles pas d'engagements aux entreprises ferroviaires qui font circuler ces trains par la ligne nouvelle ? Nous continuons à nous interroger, et nous espérons avoir des réponses avant l'enquête d'utilité publique et avant les élections municipales et régionales.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

En réponse à votre lecture, Georges Frêche demandait une gare TGV au centre de Montpellier, ce sera le cas ! Nous serons dans un nouveau quartier au cœur de Montpellier.

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier

C'est un mensonge grossier ce n'est pas au cœur de Montpellier, regardez les densités de population !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Ce sera une nouvelle centralité.

Jean TOURNECUIILLERT - ADDF 30

C'est une centralité artificielle, il y a environ 30 minutes en transports en commun. Aujourd'hui Montpellier est la seule ville du sud de la France qui a éjecté ses autocars départementaux aux extrémités des lignes de tramway, donc en matière d'intermodalité il faudra m'expliquer comment la gare nouvelle sera desservie alors même que la gare centrale sera exclue d'un dispositif comparable. Au-delà de ça, en tant qu'usager, le projet est pertinent et sympa, mais quid des autres gares qui sont dans un état déplorable ? Quand je vois sur le panneau +30% d'offre TER, aujourd'hui on n'est pas du tout sur cette longueur là, on est sur le 106 M€ de Christian Bourquin et son équipe, et il y a des coups de ciseaux qui arrivent de partout. Quand on est usager et que l'on pratique au quotidien, on n'y croit pas ! Aujourd'hui, on est dans un système à deux vitesses, pour une personne handicapée, ou qui a des bagages ou des enfants en bas âge, hors Montpellier Nîmes, c'est une catastrophe, il ne faut pas hésiter à le dire. Les heures d'ouvertures des guichets de grandes gares du Languedoc-Roussillon ont diminué. On s'interroge beaucoup, mais on n'est pas du tout dans la rêverie. Comme le dit le PDG de TAM c'est le contrat et rien que le contrat.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

C'est la possibilité qui est offerte, les +30% d'offre...

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

On veut des trains pas des bus ! On ne veut pas de Manduel, on veut une bretelle d'accès pour arriver en gare de Nîmes avec la voie nouvelle...on va la créer pour les travaux puis la démonter ? C'est une honte...La gare de Nîmes est capable de recevoir des TGV pour un temps assez long encore. Je rappelle aussi que si le Languedoc-Roussillon à une bonne croissance démographique,

on est une des régions de France où l'on ferme des lignes régionales alors qu'en PACA, à côté, on en ouvre. La réalité elle est là...et on roule à 40km/h sur certaines lignes régionales.

Eric BOISSEAU - FNAUT

La réalité c'est aussi 135 M€ dont 32 M€ du Conseil régional...et Robert Navarro qui ne veut pas mettre 30 M€ pour ouvrir Alès Bessèges. Le Conseil régional n'a pas de sous et demande à cinq parties prenantes de financer à égalité. Et on voit qu'il y a 135 M€ qui sont mis sur la table...dont 45 M€ que le Conseil régional est capable de mettre sur une gare dont l'utilité ne paraît pas urgente...et on ne fait rien pour Bédarieux – Béziers alors qu'il suffit de 1 M€, rien sur Carcassonne Limoux, 0 € dans le reste de la région. Les projets à caractère novateur enflamment nos élus, mais en ce qui concerne le quotidien, il n'y a rien, 0 € ! Puisque RFF est en délégation renforcée aujourd'hui, je tenais à dire que depuis 2009 et le débat public, RFF annonce toujours +30% d'augmentation du nombre de TER, mais le Conseil régional reste bloqué depuis quelques années sur une contribution de 106M€ et l'offre TER diminue. Il faut être sérieux, RFF ne peut pas justifier d'une éventuelle augmentation de 30% des TER pour faire une gare nouvelle. C'est de l'argent public, RFF dépend de l'Etat, la commission mobilité 21 est en train de réfléchir à une meilleure utilisation de l'argent public. Une DUP en fin d'année me semble prématurée.

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier

Nous trouvons que cette gare nouvelle à Montpellier, qui n'est pas une intersection avec le réseau classique, n'amène rien au niveau du réseau régional. On recommence les mêmes bêtises qu'à Avignon avec une gare hors de la ville. On sacrifie l'embranchement de Saint-Brès qui est vraiment d'utilité régionale. Il faut réfléchir en terme de transports et pas en terme d'aménagement urbain, nous ne sommes pas des urbanistes, nous sommes des gens qui avons besoin de transports performants et propres ! Il y a le problème des trains de fret, il en faut plus qui traversent la région, selon les derniers chiffres de FERRMED, ce sont 214 trains quotidiens qui passeront la frontière en 2025, cela va se transformer en entonnoir avec les choix ineptes faits par le comité de pilotage sur proposition de RFF (pas de mixité sur Perpignan – Narbonne alors que c'est le noyau le plus délicat sur la ligne classique). Arrêtons le gaspillage d'une gare nouvelle inutile. Faisons à la limite une réserve foncière pour une future gare si besoin. On a un problème de rééquilibrage Europe du sud / Scandinavie. S'il y a de grands travaux à mener, c'est plus au niveau de Béziers Narbonne ou Perpignan qu'à Montpellier. Il faut le CNM mais pas besoin de gare nouvelle, la ligne nouvelle est faite pour écouler du trafic voyageur et du trafic fret d'intérêt européen. Les élus locaux veulent faire, comme à Narbonne ou Béziers, des opérations de promotion urbanistiques autour de la gare...

Eric BOISSEAU - FNAUT

Ce qui m'inquiète, c'est qu'en Espagne ils posent le troisième rail pour que des trains remontent dans les marchés importateurs du nord. Vous êtes uniquement focalisés sur le trafic voyageurs alors que c'est le trafic fret venant du sud de l'Espagne qui va dynamiser l'économie.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Nous sommes sur un sujet gare.

Eric BOISSEAU - FNAUT

Si vous lisez le Midi Libre de ce matin, vous verriez que Serge Fleurence et Mickaël Delafosse pensent qu'il faut une gare pour que le train de fret puisse passer. Alors à ce degré de confusion,

je préfère dire : montrons puisqu'il s'agit d'une ligne nouvelle et qu'il ne s'agit pas de TGV, montrons aussi les itinéraires fret principaux.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Ils ont été montrés.

Un participant à la réunion

Pour résumer tout ce que l'on vient d'entendre, nous pensons que l'investissement des gares est prématuré, et que des raccordements entre réseau classique et CNM seraient plus pertinents en termes d'utilité publique. Ne parlons même pas de Nîmes-Manduel qui apparaît comme une fausse bonne idée à 12 km de la ville (Cf. Valence TGV). Je pense vraiment, et on vous l'a écrit (les associations ferroviaires du Gard), que l'investissement dans une gare nouvelle est prématuré, d'autant plus vu les dernières nouvelles du gouvernement pour la LNMP qui ne nous assurent pas d'avoir cette ligne prochainement. Les rapports préconisent de mettre le réseau à niveau plutôt que de mettre de gares nouvelles.

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Sur le raccordement on est sur un double investissement car il ne préserve pas l'avenir. Le raccordement permet d'accéder à Saint-Roch, mais si demain cette gare est saturée...

Un participant à la réunion

Oui demain dans quelques décennies ! L'affaire des raccordements permettrait de rendre plus robuste la desserte ferroviaire du Languedoc-Roussillon. En basculant y compris les TER d'une ligne sur l'autre. Il faut voir ce que l'on vit, le moindre incident entre Nîmes et Montpellier et tout est bloqué ! La gare nouvelle nous apparaît clairement prématurée...

Eric BOISSEAU - FNAUT

Je vois sur votre présentation : trafic actuel 6,8 M et estimation 2050, 16,8 M...encore plus loin que Montpellier 2040 ! Avec vous intégré le TER à 1€ ? Avant 2050 ce serait bien que l'on ait des engagements des différentes entreprises ferroviaires. Ce n'est pas RFF et le PPP qui transportent les voyageurs, ce sont les entreprises ferroviaires ou le Conseil régional et pour l'instant ce que l'on sait d'eux c'est qu'ils serrent la vis. On a constaté aussi que les lignes ne sont plus saturées contrairement à ce que disent les politiques. On n'a aucun engagement pour le futur des entreprises ferroviaires ou du Conseil régional, et on ne peut pas décider, dans ce climat, de construire une gare nouvelle, sans savoir s'il y aura des trains pour y aller. Apportez nous les informations factuelles, les engagements...il n'y a que des suppositions. Si on se fie à ce que dit la presse, si les socialistes prennent la ville de Nîmes, la gare de Manduel est foutue, et ça m'étonnerait que les entreprises passent par la ligne nouvelle si celle-ci ne dessert pas le Gard. Si les entreprises ferroviaires ne s'engagent pas à utiliser cette deuxième gare on risque d'avoir une deuxième gare non utilisée. Y a-t-il des engagements d'entreprises ferroviaires et à quelles échéances ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Si je peux vous répondre, ...concernant l'engagement futur des transporteurs, des études commerciales sont menées par RFF et la SNCF, en vue de délivrer les résultats et conclusions fin 2013 pour l'enquête publique.

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier

On marche à l'envers ! On fait les études pour définir l'utilité après coup! C'est n'importe quoi ! Le débat pour le CNM n'a rien défini du tout, il y avait des positions contradictoires au projet. Pour nous, usagers, la priorité c'est de faire mieux tourner les gares centrales actuelles car elles ont besoin d'une sérieuse remise en état...la gare de Béziers est un désert. Allez voir la gare de Figueras, elle est déserte et sinistre, en périphérie de ville. Le problème, c'est qu'une fois de plus, ce sont les contribuables et les usagers qui payeront la facture.

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération

J'aimerais partager deux points avec vous. Les collectivités locales financent le projet de gare nouvelle à Montpellier pour véritablement repositionner le territoire au niveau régional, national et européen. Ce repositionnement est essentiel pour porter un développement économique...(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Ce sont des mots de cons !

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération

Le CNM est une ligne mixte...(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Mais il faut une gare nouvelle pour qu'il y ait le fret ?!

Intervention de Laura MICHEL – Garante de la concertation gare nouvelle

Merci de vous écouter entre vous et de ne pas vous couper la parole.

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération

Au niveau du territoire de Montpellier, c'est également réussir à constituer un hub de transports avec un duo de gares : Saint-Roch en gare régionale (qui aura également plus de places pour accueillir des TGV), la gare nouvelle et l'aéroport. Cette gare nouvelle est conçue comme un PEM, un pôle d'échanges multimodal, c'est important pour l'agglomération de Montpellier car il s'agit de l'organisation du système global de transports au niveau de l'agglomération mais également de sa périphérie, la région, les autres régions de France et l'Europe. C'est quand même quelque chose de fondamental pour l'agglomération de Montpellier.

Le deuxième point que je voulais développer concerne la question d'une gare nouvelle en ville ou au milieu des champs. RFF l'a précisé, nous travaillons ensemble. Une gare en ville cela peut ne pas paraître évident à concevoir, mais nous y travaillons très sérieusement : nous travaillons sur un grand projet dans la continuité de ce qui a été fait pour Antigone et Port Marianne. Nous voulons constituer un pôle de développement urbain majeur, mixte, avec des bureaux, des commerces, des logements, de la desserte en transports en commun avec le tramway, tout cela autour de la gare nouvelle justement pour éviter que celle-ci soit en périphérie de la ville de Montpellier. On sera en ville ! Les premiers immeubles seront livrés en même temps que la mise en service de la gare nouvelle.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Je regrette de ne pas avoir amené mon harmonica parce que on se croirait dans « Il était une fois dans l'ouest »...On construit la gare, puis après la ville autour !

Laure GENAUDEAU – Chef de projet Montpellier Agglomération

Non on les fait ensemble.

Anne-Marie SKORA - Association de défense des usagers du Gard

Aujourd'hui vous voulez construire une gare, personne n'est d'accord et on vous explique pourquoi. Et à côté de cela, vous cherchez à créer de nouveaux territoires alors qu'il y en a de plus en plus qui sont désertifiés ! Je ne comprends pas, on fonctionne à l'envers...

Un participant à la réunion

Concernant les transports de Montpellier, j'ai une anecdote : une étudiante de Nantes qui fait un stage à Montpellier, part le matin à 6h54 de la station Sabines pour arriver à 8h15 à Castries. Pour son retour, le dernier départ est à 17h48, c'est une honte ! Résultat : elle fait son stage, et dans 3 semaines, elle remonte à Nantes. Il y a beaucoup de choses à remettre à plat. J'étais à Bordeaux récemment, on est vraiment sur d'autres échelles. Montpellier n'est clairement pas une référence en termes de transports.

Eric BOISSEAU - FNAUT

Tout avait été écrit par Georges Frêche avant 1990 et on reste sur ces conceptions des années 80. C'est peut être une bonne chose, je ne sais pas, mais des interrogations ont été exprimées qui prennent en compte les questions de finances, d'environnement. Plus j'avance, et plus je m'interroge.

Paule MAGNAC – Participante aux ateliers citoyen de la concertation

En 2017, il y aura très peu de TGV qui s'arrêteront dans la gare nouvelle, puisque la gare du centre de Montpellier va continuer à marcher. Vous dites que c'est en 2022 que tout devrait être remis sur pied...Je me demande où on en sera économiquement en 2022. Ils ont imaginé que tout serait sur rail en 2022 mais est-ce que cela va suivre ?

Laura MICHEL – Garante de la concertation gare nouvelle

(à Virginie Wagner – Chef de projet RFF) Pouvez-vous préciser les prévisions de trafic svp ?

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

(Retour sur le slide 27 de la présentation PPT) Les hypothèses retenues pour le cahier des charges initial sont les suivantes : 11AR en 2017, et lors de l'ouverture de la gare nouvelle de Nîmes Manduel en 2020, nous passerons à 33AR.

Paule MAGNAC – Participante aux ateliers citoyen de la concertation

Oui mais ça, c'est en envisageant que la gare nouvelle de Nîmes Manduel soit réalisée...On est quand même toujours dans l'interrogation !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

J'aimerais ajouter que les conventions de financement sont signées, il y a eu des engagements de l'Etat pour réaliser cette gare nouvelle de Nîmes Manduel au plus tard en 2020.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Vous venez nous présenter quelque chose alors qu'il y a déjà eu des engagements ! Sur quoi porte la concertation ?!

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

La question de ces deux gares s'est posée lors du débat public pour la LNMP. Il y a eu concertation quant à l'intérêt de ces deux gares en 2009.

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

La concertation porte sur n'importe quoi alors !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Elle porte sur la gare et ses fonctionnalités, ce que vous attendez, ce que sera cette gare en 2017.

Un participant à la réunion

Il n'y a pas eu concertation, il y a eu un débat public et l'Etat a tranché. Ce n'est pas pareil.

Un participant à la réunion

Nous sommes incertains financièrement, on voit bien que l'Etat serre la vis. Soyons prudents, l'Etat peut revenir en arrière concernant les financements, les subventions peuvent régresser. On rêve actuellement, le pays n'est pas stable économiquement, financièrement on rêve.

Eric BOISSEAU - FNAUT

Concernant les engagements de l'Etat je rappelle le projet POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse) pour lequel les collectivités territoriales et l'Etat s'étaient engagés et qui finalement n'a pas vu le jour car Jean-Pierre Raffarin alors premier ministre à l'époque l'a annulé. Un engagement de l'Etat n'est pas une parole...il suffit d'un changement de Président ou de ministre pour qu'il soit annulé ! Notre Dame des Landes est également un bon exemple, ils ont créé une ZAD (zone à défendre). Il y'a d'autres priorités par exemple mettre 30M€ sur la ligne Alès – Bessèges...

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Je crois que vous avez vos réponses ! Personne n'est d'accord !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Nous recueillons l'avis de tous. Je vous ai tous entendus, vous avez remis en cause l'opportunité de cette deuxième gare...J'attends quand même de vous que vous vous exprimiez sur cette gare nouvelle, imaginons...(se fait couper la parole).

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Vous voulez nous faire dire : « oui mais »...Non c'est non, c'est clair !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

Donc on fera une gare sans vous ? On vient à votre rencontre...

Jean-Louis MARC - Association de défense des usagers du Gard

Ce que vous faites c'est de la com', c'est tout ! On vous dit non !

Un participant à la réunion

A l'unanimité on valide la réserve foncière, voilà !

Un participant à la réunion

Quitte à parler d'imagination, je préférerais imaginer une meilleure gare à Frontignan ou à Sète, elles ne sont pas aux normes, il y a plein de soucis, etc. C'est bien plus important que de balancer du fric dans une gare nouvelle.

Un participant à la réunion

Si c'est pour décider de la couleur de la peinture de la gare, ça sert à rien !

Virginie WAGNER – Chef de projet RFF

C'est le rôle que vous vous donnez !

Jean-Louis ESCAFIT - ASSECO – CFDT Montpellier

Quand nous pensons à une gare nouvelle, nous pensons à un pôle de correspondances, en l'occurrence, pour ce projet, il n'y est pas car on n'est pas sur l'intersection avec les TER. Ce projet va créer des ruptures de charges et ce sont les usagers qui en subiront les frais.

Jean GHEDIRA – Directeur régional SNCF

Merci, nous allons clore le débat.

Conclusion

Laura MICHEL – Garante de la concertation gare nouvelle

Pour faire la synthèse des échanges : j'ai noté que vous n'étiez pas favorables à la réalisation de la gare nouvelle à court terme, mais que vous êtes favorables aux réserves foncières. Vos interrogations portent en particulier sur les perspectives de trafic présentées. Sur ce point, RFF a répondu qu'il allait poursuivre les études pour le débat LNMP. Puis, un autre point qui vous préoccupe concerne la position de la Région et l'engagement de 30% de TER supplémentaires. Selon vous, d'autres financements manquent sur des projets plus importants.

Un participant à la réunion

Il faut leur mettre le doigt dessus ! On ne peut pas promettre 45 M€ et ne pas mettre un euro pour un panneau ! C'est inacceptable, on l'a déjà dit à Robert Navarro qui nous a répondu : « Je fais ce que je veux ».