

## Nantes – Table ronde

### *a) Un projet en émergence*

**Le projet est au stade de la phase d'itération entre les projets de la ville et le projet de la gare.** Il doit prendre en compte à la fois les évolutions liées au développement du tramway et du tram-train, mais aussi aux besoins prévisibles de capacité. Les bases de réflexion s'appuient sur une progression de 1,6 d'ici à 2020 et de 2 d'ici à 20 ans. L'évacuation des quais est déjà un grave sujet de préoccupations.

Les flux se répartissent, pour les deux tiers, au Nord, côté tramway et un tiers, au Sud, côté voitures. **La gare se présente comme le lieu d'un carré d'échanges entre le Sud, où une vaste opération d'urbanisme public-privé est en cours, et le Nord, qui s'ouvre sur la ville traditionnelle,** là où interviennent plusieurs autorités de transports et où s'imbriquent de nombreux maîtres d'ouvrage. La gare est en définitive un projet urbain. La Gare de Nantes sera emblématique de la nouvelle génération de gares. Son balcon au-dessus de la ville sera un lieu pratique, un lieu où on se sentira bien face au parvis et au château. La gare doit devenir un lieu de vie pour son quartier. La gare doit être la porte d'entrée pour le centre de la Ville. Elle doit y exercer des fonctions locales. Chaque projet doit pouvoir trouver son insertion dans la ville.

Mais au-delà de la forme de la gare et de ses aménagements, **l'enjeu est aussi d'avoir une gare qui fonctionne et d'où « les trains partent à l'heure ».** Le patrimoine de la gare peut aussi évoluer avec le temps et il faut en tenir compte. Avant tout, il faut avoir une réflexion solide avant de démarrer le projet et être certain que les transports urbains pourront aussi traiter les flux de la nouvelle grande gare. Il faut un pilotage global de la gare. Mais il ne faut pas perdre de vue les particularités propres de ces opérations en raison des contraintes particulières de l'exploitation ferroviaire.

Il est important de trouver l'équilibre du projet par le réaménagement de certains espaces. **Le projet de Nantes s'inscrit dans la bonne démarche :** partir de la préoccupation multimodale pour définir le périmètre, puis arrêter l'outil de réalisation de la nouvelle gare avant de trouver le système pour le gérer et en faire un endroit confortable et un lieu mixte public et privé.

### *b) Une implication de toutes les collectivités locales*

**Toutes les collectivités locales sont impliquées dans le projet.** Le projet prend aussi en compte la réouverture de la ligne Nantes Chateaubriand et le raccordement ferroviaire de l'aéroport Notre Dame des Landes. Il s'agit, par ce projet de gare, de renforcer l'étoile ferroviaire. Le département de Loire Atlantique est très attaché au renforcement de cette infrastructure avec une priorité marquée pour l'intermodalité, car il faut faire converger sur le même site tous les moyens de transport.

Mais la question qui se pose est de savoir **quelle sera l'autorité qui portera les investissements et la responsabilité du projet :** l'État, la Ville, la SNCF ? Qui fixera les priorités d'investissement alors que, du fait de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), les compétences entre les autorités organisatrices de transport sont fractionnées. On n'est qu'au début d'un long processus.

Il faut lever bien sûr bien des conflits et tester des hypothèses de manière interactive et pour un public qui ne comprend pas toujours les limites administratives. Des évolutions sont encore possibles pour abolir les contraintes ; mais on est sur un territoire où les collectivités locales ont déjà largement l'habitude de travailler ensemble.

**Le plus gros problème est en fait celui de la domanialité.** Il faut rationaliser l'utilisation du foncier, surtout pour une opération de la taille de la plate forme envisagée. Il faut donc dès maintenant savoir ce qui sera construit sur cette plate-forme d'échanges. Nantes sera volontaire pour expérimenter la solution que pourrait proposer Mme Keller afin d'assurer l'unité d'aménagement et l'unité de gestion de la grande gare multimodale.

### *c) Un projet très fortement ressenti comme multimodal*

Il y a actuellement **une attente forte de la population et des élus pour la réalisation d'une opération exemplaire** à Nantes en termes d'intermodalité du fait du nombre élevé de déplacements par train chaque jour (25.000 à 35.000 voyageurs en jour ouvré banal, hors correspondances). La ligne de tramway structure cette demande de transport. Mais il faut aussi prendre en compte le développement du vélo et la cohabitation des différents modes de transport, y compris avec les piétons. Le projet doit donc aussi tenir compte du choix d'une politique de stationnement.

**La dimension multimodale de la gare devra ainsi prendre en compte l'information et la billetterie multimodale.** 16 AOT sur 20 des Pays de la Loire sont déjà intégrées dans un outil commun appelé « Destineo » pour l'information du public par voie internet. Cet outil pourra servir à la mise en place d'un système d'information multimodale à Nantes. L'information multimodale doit être adaptée au nouveau pôle d'échanges. La nouvelle gare sera une chance pour le développement de l'intermodalité. L'intégration tarifaire est déjà largement réalisée entre les collectivités locales (titre « Metrocéane ») avec des conventions bi ou trilatérales. Mais il faut encore aboutir à des billets uniques multimodes sur certains trajets de l'ère urbaine

### *d) Des besoins très clairs en termes de gouvernance du projet*

Pour les projets d'urbanisme, il y a généralement un seul maître d'ouvrage qui arrête le cahier des charges de l'opération. Pour les gares, c'est différent : chaque AOT vient avec ses contraintes et sa légitimité. Il faut donc **gouverner le projet déjà en amont de sa réalisation, mais aussi en aval lors de son fonctionnement afin d'assurer sa pérennité.** Il faut aussi passer des protocoles avec les divers propriétaires fonciers. Une gare, c'est comme la gestion urbaine de proximité : quinze interlocuteurs qui ont chacun leur logique et leurs contraintes. Il faut donc tenter d'innover en trouvant la voie pour mettre en place une unité de conception, de réalisation et de gestion.

**La réussite d'un projet dépend ainsi de la motivation des partenaires. Il faut donc un pilote pour l'opération** qui pourrait être la Communauté Urbaine de Nantes Métropole. L'opération est plus large que la gare proprement dite, car la liaison Nord Sud ouvre des perspectives en matière de services, d'accueil et d'immobilier. Il faut donc trouver le bon montage en trouvant le bon statut et le bon mode de gestion

ultérieur. Quel en sera l'équilibre financier ? Pour assurer l'unité du projet, il faut donc effacer les différences. Ce sera une opération unique en soi.

Ce projet arrive au bon moment. Mais **il faut un pilote unique pour la gare et pour assurer un travail en commun avec les différents partenaires**. La Communauté urbaine de Nantes métropole est certainement le meilleur pilote qui pourra s'entourer des opérateurs pour préparer, réaliser et fractionner le projet. Peut-être sera-t-il d'ailleurs nécessaires de séparer le pilotage du projet de la phase de commandes et de la maîtrise d'œuvre.

Il est encore trop tôt pour procéder à une évaluation du projet qui n'a démarré qu'au début de 2007. Il n'a pas encore de calendrier ; le périmètre de l'opération n'est pas encore défini ; les coûts ne sont pas encore chiffrés. Mais avoir choisi l'AREP donne la certitude que le cœur de métier de la gare ne sera pas oublié.

La mission de Mme Keller arrive au bon moment pour innover en la matière. Peut-on aujourd'hui envisager d'avoir un gestionnaire unique qui prenne en compte toutes les préoccupations des AOT ? **Avoir un aménageur unique est une garantie pour faire des économies d'échelle et pour organiser des partenariats publics privés**. Il faut aussi imaginer le futur en termes de surfaces commerciales et de services. Il ne doit pas y avoir de sujet tabou. Ce n'est pas revenir au centralisme, car il n'y aura pas de cahier des charges unique. Mais il est nécessaire d'arriver à avoir un aménageur unique et demain un gestionnaire unique entouré de conseils de pilotage. Bilbao est un bon exemple.