

## Le Mans – Table Ronde

### *a) Le coût et la complexité des opérations foncières*

La table ronde a permis de relever le coût considérable des opérations foncières dans la mesure où elles impliquent, non seulement la démolition et souvent le relogement de services concernés, mais aussi le rachat des terrains.

Lorsqu'un terrain utilisé par la SNCF ou RFF est cédé à une collectivité territoriale pour une utilisation à vocation de service public, les promoteurs de l'opération doivent verser une indemnité de reconstitution qui est fixée par les services fiscaux et qui comprend la valeur vénale du terrain cédé (prix au mètre carré de terrain libéré de toute occupation), plus le coût de reconstruction des bâtiments et le coût de déplacement et de réinstallation des équipements transportables (voir la partie III C.).

Lorsqu'un terrain utilisé par la SNCF ou RFF est cédé à une collectivité territoriale pour une utilisation à vocation de valorisation immobilière, l'indemnité de reconstitution fixée par les services fiscaux comprend la valeur du terrain cédé négocié à un montant au moins égal à sa valeur vénale (prix au mètre carré de SHON construite sur le terrain libéré de toute occupation), le coût de reconstruction des bâtiments et le coût de déplacement et de réinstallation des équipements transportables.

### *b) Les problèmes spécifiques d'une opération multimodale et les conditions de sa réussite*

L'opération a clairement fait apparaître les problèmes spécifiques d'une telle opération de gare multimodale :

- prise en compte du caractère particulière de la gestion des espaces dans une gare en exploitation ;
- difficulté de mise en œuvre d'une clause permettant aux différentes AOT ou transporteurs de partager les bénéfices apportés par le projet ;
- caractère particulier du foncier ferroviaire.

La réussite du projet tient avant tout à la volonté politique manifestée par les autorités organisatrices de transports (AOT), à l'existence d'une autorité organisatrices pilote du projet (la Communauté urbaine), à un partenariat fort entre des acteurs qui se connaissaient bien et se parlent régulièrement.

Le pilotage opérationnel était mené par une petite équipe resserrée (une à deux personnes par organisation) représentant les maîtres d'ouvrages. En revanche les comités de décision représentant les AOT ne se réunissaient qu'à peine une fois par an quand les problèmes étaient résolus. Mais les comités opérationnels avaient des réunions fréquentes pour effectuer la revue des projets et des secteurs. La Communauté Urbaine avec son équipe restreinte (trois chargés de mission et deux administratifs) a été l'organe essentiel de convergence du projet.

*c) Les améliorations possibles pour de telles opérations : Verbatim*

– « la dimension temporelle ayant un coût important, il faudrait faire en sorte que tous les partenaires puissent se projeter dans l'avenir et anticiper les évolutions du ferroviaire » ;

– « il faudrait trouver une souplesse dans les procédures afin de pouvoir faire évoluer le projet dans le temps » ;

– « il faudrait dès la phase de réalisation du projet prendre en compte son fonctionnement ultérieur afin d'avoir une vue globale des charges et des services car il n'y a pas actuellement d'unité de gestion après la réalisation du projet » ;

– « il faudrait trouver l'outil permettant de prendre en compte dans ce genre de projet les contraintes des dessertes périurbaine » ;

– « il est indispensable d'avoir une vision prospective du territoire local de demain pour pouvoir correctement prendre en compte les besoins de déplacement aussi bien au plan local (domicile, travail) qu'au plan national ou international ; les collectivités locales devraient disposer des compétences juridiques nécessaires pour mener ces projets » ;

– « il faudrait pouvoir anticiper l'exploitation du pôle multimodal par la mise au point de la convention de gestion dès la phase projet » ;

– « les conditions du succès d'une telle opération sont de trois ordres : la volonté de « rêver la ville », la mise en place d'un partenariat souple et pragmatique, un pilotage unique et rapproché disposant d'une capacité décisionnelle ; c'est le comité de crise qui fait avancer quotidiennement le projet ; mais on se heurte souvent aux règles de droit en matière de marchés publics ou de traitement du foncier » ;

– « il faudrait simplifier le droit applicable dans le périmètre du projet ».