

## *A. NANTES, 17 DECEMBRE 2008*

### **1. Les personnalités rencontrées :**

- M. Patrick Rimbert, premier adjoint au Maire, vice-président en charge des transports et des projets métropolitains ;
- M. Gille Bontemps, vice-président du conseil régional des pays de la Loire chargé des transports ;
- M. Serge Michel, directeur régional de RFF pour la Bretagne et les Pays de la Loire ;
- M. Jean-Marie Dutilheul, directeur de l'Architecture, de l'Aménagement et des Bâtiments de la SNCF ;
- Mme Ketty Covemaeker, directrice « transport et déplacement » au conseil régional des pays de la Loire ;
- M. Alain Laville-Fournier, directeur régional de l'équipement des Pays de la Loire ;
- Mme Isabelle Valade, chargée de mission au secrétariat général à l'aménagement du territoire des Pays de la Loire ;
- M. Gabriel Le Fur, conseil général du département de Loire-Atlantique, chargé de mission ;
- M. Denis Eburdy, directeur général adjoint du conseil général de Loire Atlantique en charge du développement ;
- M. Noël Lépine, directeur général adjoint de la Ville de Nantes chargé de l'urbanisme ;
- M. Olivier Corbineau, chef de projet Gare Nantes Métropole ;
- M. Florent Lardic, conseiller technique au cabinet du Président Jean-Marc Ayrault ;
- M. Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements ;
- M. Grégoire Souchard, directeur du développement de la SNCF Pays de Loire ;
- Mme Sylvie Joly, direction des gares et de l'escale région Ouest (investissements) de la SNCF.

### **2. Les visites de terrain**

- Visite des gares Nord et Sud de Nantes
- Visite du quartier Malakoff – Pré Gauchet
- Présentation des projets d'aménagement

### 3. Les enjeux du projet

Le projet de remodelage de la gare de Nantes est en phase d'émergence.

Le projet est ambitieux et complexe :

- l'ensemble du périmètre de « la grande gare » est au contact des hectares du secteur sauvegardé de la ville de Nantes allant du cœur historique de la ville jusqu'aux bords de Loire en passant par le château des ducs de Bretagne ;

- destiné à redevenir « un belvédère » tourné vers le château et la ville comme elle l'était à l'origine, mais s'ouvrant aussi sur le futur quartier d'affaires « EuroNantes », la nouvelle gare, porte d'entrée de la ville, doit composer avec un nœud complexe de transports routiers (pénétrantes sud) et ferroviaires (voie de chemin de fer enterrée, tram, busway, tram-train) ;

- le concept de la nouvelle gare multimodale – réunification des accès sud et nord par une couverture des voies – doit intégrer un cheminement piéton urbain, de nouveaux services aux usagers, des commerces et des espaces publics dans un cadre très innovant au service du développement durable.

Dans un rayon de deux kilomètres, la gare, qui est située en plein cœur de ville, concerne directement 70.000 habitants et 70.000 emplois. Elle est également au centre d'une aire urbaine estimée à 770.000 habitants en 2008, la ville de Nantes comptant actuellement 290.000 habitants en progression de +7,4 % depuis 1999.

La gare est potentiellement marquée par de fortes perspectives de développement (10 millions de voyageurs en 2007 avec 8.400 voyageurs aux heures de pointe). Le transport régional est, de son côté, en progression annuelle de 3,5 à 5 % par an et il sera bientôt accentué par l'ouverture de la ligne Nantes-Clisson et par un tram-train Nantes-Chateaubriant. L'objectif est de ce fait, d'abord d'accueillir le doublement des flux de voyageurs attendus d'ici à 2030 (20 millions de passagers soit 16.000 voyageurs à l'heure de pointe), et ensuite de favoriser l'intermodalité et de développer l'éco-mobilité par la promotion des transports collectifs, des modes doux et des transports individuels partagés.

Le pôle multimodal est déjà très marqué par les transports collectifs urbains avec un tramway de 110.600 voyageurs par jour et 19.000 montées/descentes en gare Nord, un busway de 26.500 voyageurs par jour et de 10.600 montées/descentes à proximité de la gare, 3 lignes de bus et dans un proche avenir une nouvelle ligne en gare Sud.

Les collectivités locales ont commandé à l'AREP une étude qui doit permettre aux partenaires de mieux maîtriser ce projet complexe. L'étude, dans son état actuel, contient un scénario de référence, un scénario approfondi, un plan guide des voies et des quais, la description du phasage, des circulations verticales, de l'accessibilité urbaine et du stationnement et une esquisse du programme immobilier. Sur trois niveaux, la nouvelle gare devrait offrir 66.300 m<sup>2</sup> de superficies, dont 17.600 m<sup>2</sup> d'occupations tertiaires, 5.700 de commerces et de restaurants, 14.700 m<sup>2</sup> d'hôtel et 16.700 de hall et de circulations.

## 4. Les propositions de la table ronde et les principaux enseignements de la visite

### *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.

*e) Verbatim*

« Définir des règles dérogatoires »

« Il n'est pas concevable qu'il n'y ait pas de retour pour les collectivités »

« La Région paye l'amortissement de la Gare »

« Pour vous, c'est la Gare de la génération suivante »

« On est au début d'un long processus »

« On est au cœur de grands projets »

« Il est nécessaire que chacun donne ses informations, mais dans une logique multimodale »

« Il est nécessaire que les contraintes se frottent, s'interpellent »

« Il faut un travail en commun de tous les partenaires »

« Un projet, ce n'est pas seulement des contraintes »

« La gouvernance du projet en amont, pendant et après sa réalisation »

« La gestion nécessite une certaine unicité »

« Quel montage, quels statuts, quelle maîtrise d'ouvrage, quel équilibre financier pour la grande Gare ? »

« Il vaut mieux ne pas trop construire au-dessus des rails, mais plutôt aux abords »

*« Comment partager les gains avec ceux qui ne sont pas propriétaires du foncier ? »*

*« Il faut un pilote unique pour la Gare, mais qui travaille avec les partenaires »*

*« Une Gare Pont au dessus des voies »*

*« Il faut la garantie que le cœur de métier de la Gare ne sera pas oublié »*

*« Peut-on envisager un gestionnaire unique qui prenne en compte toutes les préoccupations des partenaires ? »*

*« Il faut un aménageur unique qui est le garant de la coordination et des économies d'échelle avec les partenaires privés »*

**DDGE**  
**15/1/09**

## **Fiche Synthétique Gare de Nantes**



entrée côté sud  
entrée côté nord

### **Historique**

Gare Sud : mise en service en 1989 (arrivée LGV)

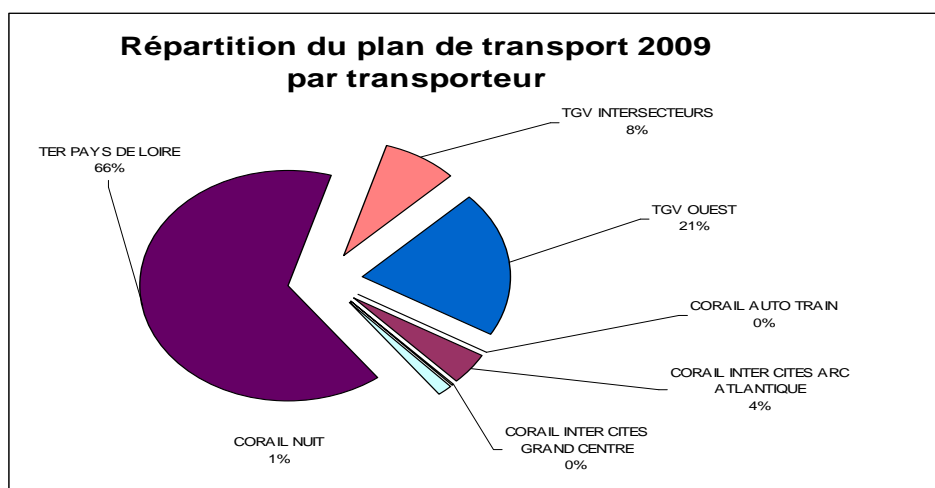
Gare Nord : mise en service en 1968 / rénovation en 1997

**Surface** : 17 924 m<sup>2</sup> (surface contrat gare)

### **Trafic**

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 8,5 millions, + 25 % sur 5 ans

Nombre de départ trains prévus en 2009 : 46 500



### Situation intermodale

Moyenne 2003-07	Nantes Nord	Nantes Sud	Moyenne segment
En voiture	39%	63%	34%
En taxi	5%	7%	4%
En 2 roues	1%	1%	1%
En transports en commun	42%	20%	50%
A pied	11%	7%	10%

#### Transport en commun :

- La gare nord est desservie par la ligne 1 du tramway et une ligne de bus TAN
- La gare Sud est desservie par 2 lignes de bus de la TAN ainsi que par la Navibus Erdre
- Le stationnement des cars départementaux et cars TER s'effectue en Gare Sud

> Manque de places de stationnement cars

#### Stationnement voitures particulières :

- Deux parkings au Nord - Effia Silo 615 pl et sur le parvis 80 pl (sous barrière)

> Manque de places de stationnement VP

- Deux parking au Sud : Effia 315 pl et ville 310 pl

#### Dépose minute : parvis Nord et Sud

#### Vélos :

- Arceaux parvis Nord

> Manque de places de stationnement vélo



– Offre Vélo en libre service de la ville (Bicl OO) : parvis Sud

Intermodalité pénalisée par la saturation du parvis Nord en heure de pointe et l'organisation peu lisible du parvis Sud

### **Évolution externe**

Mise en service LGV Bretagne Pays de la Loire

Projet tram-train : Nantes – Noir sur Erdre (2010) et jusque Chateaubriand (2013)

Arrivée du tram en gare

Projet Rénovation urbaine

Rénovation du Quartier Malakoff

Projet urbain du développement de l'Ile de Nantes – horizon 2025

Plus de 400 000m<sup>2</sup> de Shon (équipement, habitats,...)

Projet pôle d'affaires Euronantes

### **Problématique**

– Organisation peu lisible en deux gares (Nord et Sud)

– Saturation des halls voyageurs, des couloirs souterrains et des quais TER les soirées des jeudis, vendredis et dimanches

### **Investissements prévus**

– Information voyageur en 2010

– Vidéo protection / Accessibilité en 2011