

A. LE MANS, 17 DECEMBRE 2008

1. Les personnalités rencontrées :

M. Jean-Claude Boulard, Maire du Mans, Président de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole ;

M. Didier Bahin, Directeur général Ville du Mans et de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole ;

Mme Véronique Rivron, conseiller général du Mans centre ;

M. François Ravier, Secrétaire général de la Préfecture de la Sarthe ;

M. Serge Michel, directeur régional de RFF pour la Bretagne et les Pays de la Loire ;

M. Grégoire Souchard, directeur du développement de la SNCF Pays de Loire ;

M. Jean-Pierre Hurault, chargé de mission Pôle d'Échanges Multimodal Gares et Mission Tramway de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole ;

M. Piarrick Domain, directeur départemental de l'équipement de la Sarthe ;

M. Thomas Docquin, chef de projets Pôles d'échanges multimodaux à la direction de l'immobilier de la SNCF ;

Mme Sylvie Joly, direction des gares et de l'escale région Ouest (investissements) de la SNCF ;

M. Eric Laurenson, directeur général adjoint du Conseil général de la Sarthe ;

M. Matthieu Gourget, coordinateur chargé des transports périurbains du Pays du Mans ;

M. Théau Durond, coordinateur au service de l'administration générale et de l'économie des Pays du Mans ;

2. Les visites de terrain

– Visite de la Gare du Mans et de son parvis multimodal

– Visite du quartier Novaxis

3. Les enjeux du projet

La réalisation du pôle multimodal du Mans est un projet presque achevé et, de ce fait, plein d'enseignements.

Dès 1994, les élus de Le Mans Métropole marquent leur souhait que la réflexion engagée sur le projet de transport en commun en site propre (TCSP) porte à la fois sur un projet urbain et sur un projet qui vise à revitaliser l'ensemble des quartiers à l'occasion du réaménagement de l'espace public. De fait, avec la

construction de cette première ligne de tramway, c'est la ville dans son ensemble qui sera redessinée progressivement, quartier par quartier, avenue par avenue, façade par façade, dans un double souci d'harmonisation et de réappropriation d'espaces.

L'accueil du TGV, en 1989, a fait de la gare du Mans une nouvelle entrée de ville, située à 54 minutes de Paris. La mise en service du tramway en novembre 2007 place une nouvelle fois le quartier de la gare au cœur d'enjeux urbanistiques et économiques importants. L'arrivée du TGV permet notamment le développement, en gare sud, du Centre d'affaires NOVAXIS qui regroupe aujourd'hui plus de 70.000 m², soit 75 entreprises et 2.500 salariés. NOVAXIS offre au total une disponibilité de 100.000 m² de bureaux et développements tertiaires. Le tramway et le pôle d'échanges, quant à eux, favorisent l'implantation de nouvelles entreprises (16.000 m²), en gare nord.

La construction progressive du partenariat entre les nombreux acteurs de ce projet de transport et d'urbanisme a exigé des efforts considérables de coordination dans un contexte de maîtrise d'ouvrages multiples :

- les premières réflexions lors de l'approfondissement du projet de tramway se déroulent entre 1993 et 1995 (démolition bâtiments SNCF autres que voies et bâtiments, reconstruction du bâtiment de la Poste) ;

- les principes d'aménagement issus des réflexions précédentes sont développés dans l'étude de définition du projet TCSP 1996-1997 (élargissement du Boulevard de la gare et de ses trottoirs, implantation de la gare routière sur le site) ;

- le Président de Le Mans métropole signe avec la SNCF, la Région, et le Conseil général, une convention portant étude de définition et de programmation à l'automne 1999 ;

- Avant la signature de la convention foncière finale en 2007 entre les trois propriétaires fonciers (SNCF, RFF et Le Mans Métropole), une quinzaine de conventions sont finalement signées en 8 ans, la plus importante étant celle du protocole d'accord général en 2005.

Les maîtres d'ouvrages de l'opération ont été, par ordre d'importance de l'investissement :

- Le Mans Métropole pour la halte routière (pour le compte du département de la Sarthe), le parvis, la dépose-minute, le stationnement courte durée, la station de taxis et le stationnement Vélos et le Boulevard de la Gare ;

- la SNCF pour le bâtiment des voyageurs et la Galerie des transports ;

- RFF pour la réalisation des ascenseurs et de la rampe d'accès aux quais ;

- un syndicat mixte et un groupement de promoteurs (AXES) pour la maîtrise foncière de l'opération Immobilière Nord – Est ;

- un syndicat mixte et un groupement de promoteurs (GALAXIE) pour la maîtrise foncière de l'opération Immobilière Sud ;

La répartition du financement (hors opérations immobilières) a été le suivant :

- RFF : 0,6 M€ ;

- SNCF : 5,3 M€ ;

- Le Mans Métropole : 28,4 M€ ;
- Département de la Sarthe : 7,4 M€ ;
- Région (AOT et CPER) : 6,4 M€ ;
- CPER (Part État) : 1,2 M€ ;
- FEDER : 6,1 M€.

Le calendrier de mise en service de cet équipement a été le suivant :

- tramway : novembre 2007 ;
- nouvel espace de vente de la SNCF : mai 2008 ;
- parking public : juin 2008 ;
- halte routière : été 2009.

Le remodelage des 5 hectares de l'opération (3 hectares en zone Nord et 2 hectares en zone Sud) a nécessité la réalisation de 45 mutations foncières, ainsi que la démolition de plusieurs bâtiments de la SNCF (exploitation, divers services, cantine, autocommutateur, Sernam), de RFF (un Centre de voie et un blockhaus), de la Poste (centre de tri).

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

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 ».*

Fiche Synthétique Gare du Mans

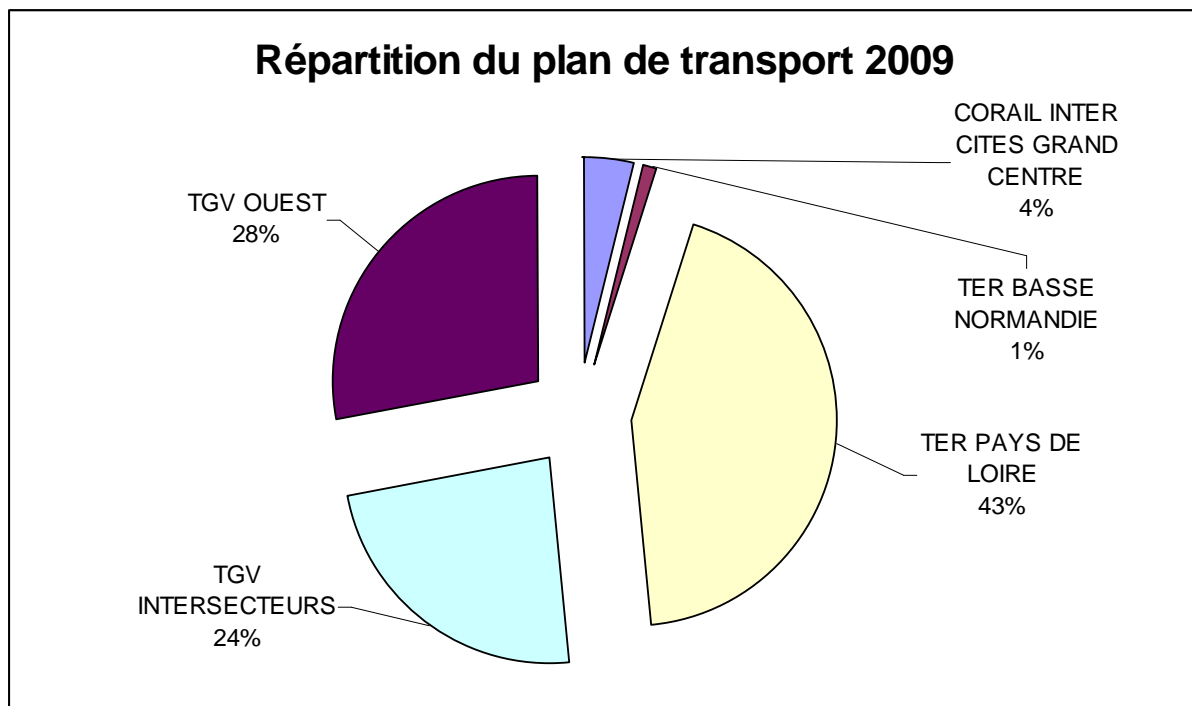
Historique

Gare Nord mise en service en 1848 / Rénovation en 1983
Gare Sud : 1989

Surface : 6 388m² (surface contrat gare)

Trafic

Nombre de voyageurs annuel en 2007 : 3,4 millions, + 9,5 % sur 5 ans.
Nombre de départ trains prévus en 2009 : 38 800



Situation intermodale

Moyenne 2003-07	Le Mans	Moyenne segment
En voiture	47%	49%
En taxi	2%	2%
En 2 roues	2%	1%
En transports en commun	33%	27%
A pied	15%	20%

Transport en commun

- La gare est desservie au Nord par le tramway
- La gare routière (PEM) sera mise en service en juin 2009 – 12 quais

- 3 lignes de bus au Nord et 2 lignes au Sud

Stationnement voitures particulières

- 2 parking au Nord (Effia silo 455 pl) et souterrain (100 places)
- 2 parking au Sud (aérien 55 pl) et souterrain Le Mans Métropole (216 places)

Dépose minute/ taxis : mise en service avec le PEM, juin 2009

Vélos : parvis Nord et Sud

> Manque de place de stationnement 2 roues au Sud

Évolution externe

Mise en service LGV Bretagne Pays de la Loire

Projet urbain AXES :

Coté Nord le long axe tramway (bureaux et résidence hôtelière)

Problématique

Convention de gestion d'exploitation du PEM en cours de rédaction avec SNCF, Le Mans Métropole et le Conseil Général.

Investissements prévus

- Mise en service PEM et restructuration BV (yc vidéo protection & accessibilité PMR) en 2009
- Parking 2 roues motorisées au Sud - fin 2009
- Information voyageur en 2011