

**Intervention Gilles BONTEMPS (St Herblain)
Groupe communiste**

**Point 15 : Aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare de Nantes -
Protocole d'accord relatif à la mise en œuvre des études pré-opérationnelles -
Modalités de lancement des études**

Monsieur le Président, Chers collègues

La gare de Nantes est une gare Nationale et elle est la plus importante de l'ouest depuis 6 ou 7 ans, des efforts importants de désaturation des circulations ferroviaire sont continus :

- Report d'activité sur Chantenay
- Réalisation d'un nouveau quai au Sud
- Réalisation des 4 voies et d'un quai au nord inauguré l'été dernier
- Projet de séparation du flux de circulations ferroviaire au Sud en cours
- Changement de signalisation

Tout cela pour faire face à l'augmentation croissante du nombre de train et une augmentation constante du nombre de voyageurs.

Aujourd'hui c'est près de 50 000 voyageur jours sur les TER et entre 9,5 et 10 millions de voyageurs dans tous type de train dans la gare de Nantes en 2011.

Cela va continuer, il faudra d'autre voies rapidement, de nouveaux espace de circulation de voyageurs dans la gare sinon sa fonctionnalité serait remise en cause. Il faudra aussi résoudre les problèmes de connexion et de fonctionnalité de tous les autres modes de transportes et de déplacements au nord et surtout au Sud.

Ce projet de nouvelle gare à Nantes est donc très important pour pouvoir faire face aux besoins de déplacement qui vont continuer a progresser aussi bien avec l'évolution attendue de la population, qu'avec la connexion avec les nouveaux outils d'aménagements du territoire tel Notre Dame des Landes. Il nous faut donc disposer d'une gare véritable, d'un véritable pôle d'échange multimodale à la hauteur des ambitions que nous avons pour notre Métropole et plus largement pour l'Ouest.

Le groupe des élus communistes soutien donc ce projet et approuve cette délibération.

Pour cela évidemment, il faut mobiliser l'ensemble des partenaires concerné par la réalisation de ce pôle d'échange multimodale à savoir l'état : l'europe (avec le fret) RFF, la SNCF (avec gare et connexion) et bien évidemment Nantes Métropole, la Région et le Département qui d'ailleurs cofinancent les études.

Concernant les financements du pôle d'échange, la région participe à 15% sur les gares Nationales, sur cette étude elle participe à hauteur de 13%, il est normal que la part de Nantes Métropole soit plus élevée dans la mesure où notre collectivité a en charge dans cette étude le volet aménagement urbain qui est très important.

Le financement des études pré-opérationnelles et le financement des travaux sont deux choses différentes et les débats normaux auront lieu en leur temps entre les collectivités concernées. Ce qu'il faut savoir c'est que dans le domaine des gares les règles de jeu ont changé avec la création de « gare et connexion et avec le décret gare qui vient de sortir, la Région qui est l'une des autorités organisatrice de transport concernant les trains, est maintenant concernée, en effet elle doit payer une taxe à « gare et connexion » à chaque fois qu'un train s'arrête dans une gare, plus la gare est modernisée et valorisée plus la taxe est élevée.

Concernant la boutique SNCF de Doulon le groupe des élus communistes considère aussi qu'elle doit être maintenue et il tient à insister sur le fait qu'on a là l'illustration que quand l'Etat n'assume pas ses responsabilités d'autorité organisatrice des transport Nationale et qu'il pousse la SNCF à se comporter comme une entreprise privée et à faire des résultats pour alimenter les caisses de l'état, il se produit ce qui se produit à Doulon et dans bien d'autre lieux. Il faut savoir que dans cette logique la SNCF a du verser 230M€ à l'Etat en 2011 sur les résultats de groupe SNCF, ces millions auraient été plus bénéfiques à l'amélioration du service public.

Mais je ne doute pas qu'après mai 2012 il sera possible de remettre les choses dans le bon sens.

Je vous remercie de votre attention