

CORRESPONDANCES

LE JOURNAL DE LA NOUVELLE GARE

NUMÉRO 1/JANVIER 2017

GARE DE NANTES : L'HISTOIRE CONTINUE !



Avec **CORRESPONDANCES**, prenez le train de l'info.

Elle nous fait rêver et maintenant elle est déjà presque là! En effet, le projet de la future gare de Nantes se concrétise avec les premiers coups de pioche des travaux préparatoires en ce début d'année 2017 et des travaux qui se poursuivront jusqu'en 2019. La métamorphose sera visible au fil de multiples transformations dont votre nouveau journal "CORRESPONDANCES" se fera l'écho chaque trimestre.

Pour tout savoir et suivre pas à pas la naissance de la future gare, ne manquez pas vos « CORRESPONDANCES »!



P 4-5 IL ÉTAIT UNE FOIS...
NEUF GARES DE NANTES

P 6-7 UNE NOUVELLE GARE
POUR MAINTENANT ET
POUR DEMAIN

P 8-9 NOUVELLE GARE DE
NANTES: L'HISTOIRE
CONTINUE

P 10 UN PROJET PARTENARIAL



IL ÉTAIT UNE FOIS... 9 GARES DE NANTES

LA GARE DE NANTES N'A PAS TOUJOURS ÉTÉ SITUÉE À L'EMPLACEMENT QUE VOUS LUI CONNAISSEZ AUJOURD'HUI. ELLE S'EST MÊME DÉMULTIPLIÉE EN DIVERS ENDROITS POUR EN OCCUPER JUSQU'À NEUF EN MÊME TEMPS!

Prairie de Mauves: Terminus tout le monde descend!

C'est le 4 octobre 1845 qu'est choisi l'emplacement de la toute première gare de Nantes: après prononciation de la Chambre de Commerce et le vote du Conseil municipal, la Prairie de Mauves l'emporte devant la Prairie aux Ducs, l'Entrepôt (port maritime) et l'Hôtel Dieu. Si les raisons de ce choix sont d'abord économiques, les terrains à exproprier étant moins chers qu'ailleurs, elles sont également politiques, ceci en permettant à la ville de Nantes de devenir un vrai terminus pour accueillir la ligne reliant Nantes à Paris via Orléans et Tours.

De Prairie de Mauves à l'Entrepôt

Le site de la Prairie de Mauves est donc retenu, mais à la condition exigée par les armateurs et les négociants qu'une voie ferrée à traction de chevaux parte de Mauves-sur-Loire et desserve le port maritime. Un an seulement après l'inauguration en 1851 de la première gare de Nantes (pourtant inachevée!), une seconde voie est donc mise en place depuis la Prairie

de Mauves. Courant le long des quais, elle reliera rapidement l'Entrepôt en passant par la Gare des Salorges. L'idée de relier Nantes à Saint-Nazaire par le train se fait alors jour et se concrétise en 1857.

4 gares... et plus de 30 passages à niveau

Bientôt, le trafic se fait plus soutenu sur la ligne et la question de son réaménagement se pose. On démolit donc certains bâtiments du quai de l'Aiguillon et limite la vitesse à 16 km/h. On va même jusqu'à bâtir deux nouvelles gares, l'une à la Bourse et l'autre à Chantenay. C'est ainsi que Nantes se voit dotée, pour près d'un siècle, de 4700 mètres de voie unique en pleine ville, de 4 gares... Et d'une trentaine de passages à niveau!

Développement du réseau... et de nouvelles gares

Au cours des décennies qui suivent le déploiement de la ligne Paris/Nantes/Saint-Nazaire, le réseau ferroviaire de la région se développe également en direction de la Vendée, du Pays de Retz ou encore de la Bretagne. C'est ainsi que fleurissent pas moins de 5 nouvelles



gares: Gare de l'État, de Pont-Rousseau, de Doulon, de Saint-Joseph-de-Portricq (ancienne dénomination de Saint-Joseph-de-Porterie) et de Nantes-Légé!

Aujourd'hui, de ces neuf gares, Nantes n'en a conservé que 3, la Gare centrale, la Gare de Pont-Rousseau et celle de Chantenay, et en accueille une 4^e qui n'existait pas à l'époque, celle de la Haluchère.

“ LE SAVIEZ-VOUS? ”

En 1650, il faut plus d'une semaine pour atteindre Nantes depuis Paris et 37 heures en 1834. En 1852, avec l'arrivée du chemin de fer, il faut moins de 13 heures pour relier Paris à Nantes, distantes de 427 kilomètres.

LA GARE DE NANTES: DE LA PRAIRIE DE MAUVES À AUJOURD'HUI

1851. Inauguration de la Gare de Nantes et mise en service de la ligne Angers-Nantes.

1853. Mise en service des bâtiments voyageurs.

1857. Mise en service de la ligne Nantes-Saint-Nazaire.

1864. Achèvement de la ligne de l'Océan qui relie Nantes au sud de la Bretagne.

1866. Mise en service de la ligne Nantes-La Roche-sur-Yon via Clisson.

1868. Mise en service de la ligne Nantes-Redon et de la ligne Redon-Rennes.

1876. Mise en service de la ligne Nantes-Pornic.

1877. Mise en service de la ligne Nantes-Châteaubriant.

1879. Mise en service de la ligne Saint-Nazaire-Le Croisic.

1887. La Gare Prairie de Mauves devient la Gare d'Orléans.

1949. Très endommagée par les bombardements, la gare est progressivement démantelée.

1955. Inauguration du tunnel de Chantenay.

1965. Une gare entièrement nouvelle est reconstruite. Les travaux s'achèvent en 1967.

1972. La Gare d'Orléans est rebaptisée Gare de Nantes.

1989. La Gare Sud est inaugurée pour l'arrivée du TGV.

1997. La Gare Nord est rénovée à l'occasion de la Coupe du monde de football.

Aujourd'hui. Une extension des bâtiments et une rénovation complète de la Gare et de ses parvis sont engagées.

LA GARE DES ANNÉES 60



LA GARE AU XIX^e SIÈCLE



DES BÂTIMENTS DE PLUS EN PLUS DIFFICILES D'ACCÈS, DES ESPACES SATURÉS, UN NOMBRE DE VOYAGEURS MULTIPLIÉ PAR DEUX D'ICI 2030... L'ÉTAT DES LIEUX EST SANS APPEL: LA GARE ACTUELLE EST À L'ÉTROIT DANS SES MURS, DANS SA VILLE... ET DANS SON ÉPOQUE!

UNE NOUVELLE GARE, POUR MAINTENANT ET POUR DEMAIN

Accueillir plus, mieux et pour longtemps

Les gares sont des lieux de vie à part entière, à la croisée des parcours. Poumons des villes, elles métamorphosent les territoires et facilitent le quotidien de chacun. L'ambition de SNCF Gares & Connexions est de faire des gares le premier atout des villes et des territoires, au services de tous nos clients : un city booster. Avec ses deux bâtiments nord et sud reliés par deux passages souterrains, la gare de Nantes n'est plus adaptée au trafic voyageurs, en forte croissance depuis plusieurs années : les zones d'attente et le souterrain principal sont saturés aux périodes de pointe. La future gare devra répondre aux besoins d'aujourd'hui et anticiper ceux de demain : en 2030, le nombre de voyageurs passera de 12 millions à 25 millions par an !

Intermodalité : la gare pour tous

Permettre à chacun d'aller à la gare ou en repartir avec son mode de transport préféré, c'est ce qu'on appelle l'intermodalité. Cette intermodalité connaît à Nantes quelques obstacles. Le confort et la lisibilité des accès pour les piétons, les vélos et les cars doivent être améliorés.

Avec ses abords réaménagés, de nouvelles aires de stationnement et de dépose minute ou encore une vraie gare routière au sud, la future gare offrira aux piétons, cyclistes, trams, bus, taxis et voitures, un véritable pôle d'échanges multimodal, pour plus de confort et de fluidité.



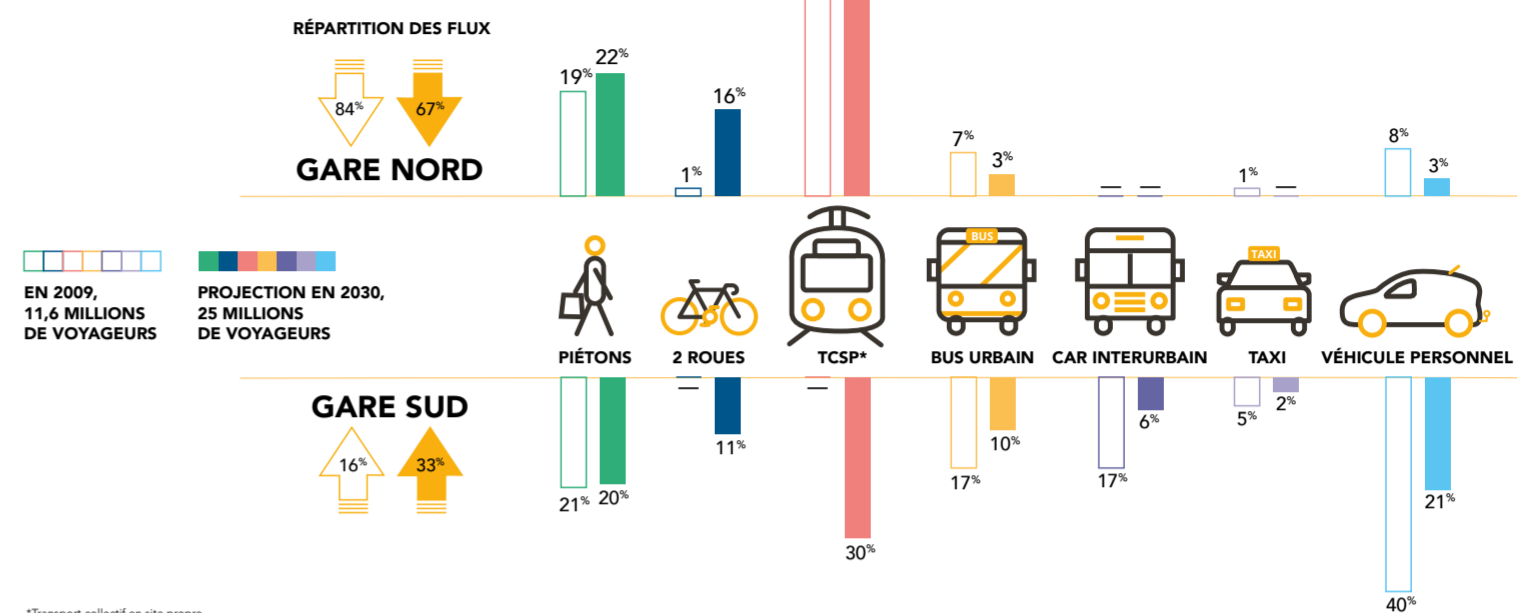
UNE NOUVELLE GARE, POUR MAINTENANT ET POUR DEMAIN

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 5 septembre au lundi 10 octobre 2016. Au regard du commissaire enquêteur celle-ci s'est passée dans les meilleures conditions et a soulevé des observations, qui se concentraient notamment sur les thématiques de l'intermodalité, des accès, des services et des choix d'aménagement.

Ces différentes remarques ont été entendues par les maîtres d'ouvrage Nantes Métropole et SNCF Gares & Connexions, et on fait l'objet d'échanges avec le commissaire enquêteur.

En conclusion, le projet d'aménagement du PEM de la gare de Nantes a fait l'objet d'un avis favorable du commissaire enquêteur en date du 8 novembre 2016.

L'INTERMODALITÉ AUJOURD'HUI ET DEMAIN



LA GARE DE NANTES, UN RÔLE MAJEUR POUR L'AMÉNAGEMENT DU TRANSPORT RÉGIONAL

- Plus de 80 000 trains TER partent ou arrivent dans la capitale régionale chaque année.
- Les TER représentent plus de 70 % de l'ensemble des circulations au départ de la gare de Nantes.
- 12 700 cars partent de la gare annuellement.
- 50 % des voyageurs de la gare de Nantes sont des voyageurs TER (soit près de 6 millions de voyageurs sur les 12 millions annuels qu'accueillent la gare).
- 11 lignes ferroviaires régionales et 5 lignes autocars régionales.

La gare de Nantes constitue le nœud

ferroviaire majeur du transport en Pays de la Loire et joue un rôle essentiel dans la structuration des échanges, non seulement intra-régionaux, mais aussi nationaux. À travers le projet de transformation de la gare, c'est donc l'ensemble du territoire régional qui bénéficiera d'un équipement plus moderne et spacieux, avec plus de services et des conditions d'accès facilitées, quels que soient les modes de transport utilisés.

La réussite de l'aménagement de la gare de Nantes est un enjeu pour l'économie des Pays de la Loire et la vie quotidienne des Ligériens.

Une gare connectée à sa ville et à son époque

Proche du centre-ville, aux abords immédiats du Château et du Jardin des Plantes, la nouvelle gare sera connectée à son nouvel environnement au sud comme au nord : le quartier d'affaires Euronantes, les nouvelles lignes C3 et C5 de chronobus ou encore le projet urbain de promenade du Jardin des Plantes jusqu'à la Loire. En s'intégrant harmonieusement dans un paysage urbain plus étendu et plus varié, elle jouera pleinement son nouveau rôle : proposer un nouveau lien entre le nord et le sud !

NOUVELLE GARE DE NANTES, L'HISTOIRE CONTINUE

STRUCTURE DE VERRE ET DE BÉTON, ÉDIFICE DE LUMIÈRE AUX PILIERS ARBORESCENTS, LA FUTURE GARE A FAIT SANS CONTESTE LE CHOIX DE LA MODERNITÉ. MAIS LOIN DE CHERCHER À ÊTRE EN RUPTURE AVEC AUJOURD'HUI, ELLE VEUT AU CONTRAIRE SYMBOLISER LE LIEN ENTRE LE PASSÉ ET L'AVENIR... CONTINUER L'HISTOIRE.

La mezzanine, un trait d'union

Ouvrage majeur de l'édifice culminant à 18 mètres de hauteur, une mezzanine de 160 mètres de long et 25 mètres de large enjambrera les voies ferrées actuelles, elles-mêmes intégralement réaménagées, et reliera le nord au sud, hier à demain. Elle sera à la fois un agréable lieu de promenade et un confortable espace d'attente agrémenté de boutiques et d'un restaurant grande carte. Sa toiture ajourée laissera passer généreusement la lumière et reposera sur des piliers évoquant des arbres. Des arbres plongeant leurs racines au rez-de-chaussée dans les quais et le hall, conservés et hérités de l'actuelle gare. Une trace du passé.

Le parvis nord, une connexion

Le parvis nord sera principalement dédié aux piétons, aux vélos, aux transports en commun et à la nature ! Le réaménagement des voiries permettra un accès en voiture par le Nord, complété de places de dépose-minute et de stationnement pour les personnes à mobilité réduite. Les circulations automobiles de transit seront quant à elles maintenues dans la trémie Stalingrad.



Ce parvis nord sera surtout une connexion immédiate au Jardin des Plantes et un accès facilité au Château et au centre historique.

Le parvis sud, un pôle d'échanges

L'accès sud va prendre incontestablement une nouvelle dimension : le parvis, dédié aux piétons, aux modes doux et au transport collectif, verra (et absorbera) une fréquentation multipliée par 4. Avec sa quinzaine de quais, la nouvelle gare routière proposera en un seul et même lieu l'ensemble de l'offre de cars. Enfin, l'accessibilité des voitures sera renforcée avec la réorganisation de la dépose-minute pour les particuliers et celle de la dépose-reprise des taxis. Ici,

les modes de transports d'aujourd'hui et de demain vont vivre en intelligence !

Le groupement d'entreprises retenu

- **Entreprise Demathieu Bard Construction**, pour le projet de construction, spécialiste des ouvrages d'art et du bâtiment.
- **Rudy Ricciotti**, architecte de renom, associé au Cabinet Forma6 (agence nantaise d'architecture).
- **Lring, BERIM, AGI2D, ACOUPHEN, ADPi**, bureaux d'études bâtiment et ouvrage d'art.
- Et pour l'aménagement des espaces publics **Gare Nord: Phytolab, Forma6, Arcadis et Charles Vicarini**.



- RUDY RICCIOTTI -
Architecte de la future gare.

Il faut refuser l'exil de la beauté.

« L'ensemble de la gare apparaîtra comme une unité à dominante claire. Ce sera un lieu lumineux, calme, aérien. Ce que j'adore dans cette gare, ce sont les piles qui portent la mezzanine. Cela frappera l'imaginaire, elles vont être bien perçues. Elles sont toutes différentes, de forme arborescente. Il faut refuser l'exil de la beauté par tous les moyens possibles, et l'un de ces moyens, c'est de poursuivre le récit constructif. Cette gare est pour moi une allégorie de la gare du XIX^e siècle. On poursuit le récit constructif que l'on peut lire dans le Jardin des Plantes, avec une très belle serre en acier qui date de cette époque. (...) Quand j'ai dessiné la mezzanine, j'ai pensé aux enfants qui pourront regarder les trains partir. Dans la gare chacun suivra du regard un train sur son départ. Là, je trouve formidable de pouvoir laisser le regard s'échapper

INTERVIEWS

vers le territoire et la ville, de pouvoir révéler un imaginaire. (...) L'un des aspects importants de ce projet, c'est que nous sommes dans un concept de réparation, réparation du visage de la gare et réparation de l'interface avec la ville. Mais lorsque j'ai vu la gare Nord, je l'ai trouvée très belle, c'est un bel ouvrage. C'est pour cette raison que sur cette partie-là, l'intervention se fera avec beaucoup de délicatesse. »

de transparence. Un lieu de promenade, ouvert sur l'extérieur et sur les quartiers, avec vue à 360 degrés sur la ville. Nous avons cherché un traitement égalitaire entre le nord et le sud, pour mettre en scène la mutation spectaculaire du quartier du Pré-Gauchet. Cette passerelle, c'est une nouvelle transversalité (...) pour la ville jusqu'ici découpée par le faisceau des voies ferrées. »

Extraits du Journal Nantes Métropole et de la conférence de presse du 7/10/2015



- CATHERINE MALLERET -
Architecte et cofondatrice de l'Agence Forma6, lauréat du projet, au côté de Rudy Ricciotti.

La nouvelle gare sera une fenêtre sur la ville.

« La grande mezzanine a été pensée comme une rue au-dessus des voies ferrées, avec beaucoup de lumière et

“ LE CHANTIER CŒUR DE GARE EN CHIFFRES :

Une dalle de 10000 tonnes

Une grue de 700 tonnes et une grue de 500 tonnes

1000 m³ de béton pour la structure porteuse

12 escaliers mécaniques et 8 ascenseurs”

UN PROJET PARTENARIAL

LA MOBILISATION DE TOUS LES PARTENAIRES

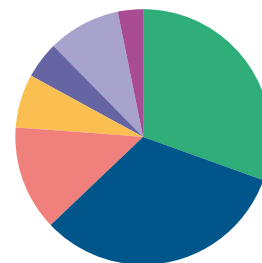
La Région des Pays de la Loire, Nantes Métropole, SNCF Gares & Connexions, le Département de Loire-Atlantique, l'État, l'Europe, SNCF Réseau... Les enjeux du projet ont mobilisé de nombreux partenaires.

LES MAÎTRES D'OUVRAGE

• Extension-restructuration de la gare ferroviaire par la création d'une gare-mezzanine au-dessus des voies ferrées existantes et réaménagement des bâtiments voyageurs nord et sud, dite « opération Cœur de gare » : **SNCF Gares & Connexions**.

- Aménagement des accès nord-sud et des espaces publics associés autour des bâtiments de la gare, création d'un pôle d'échanges Sud : **Nantes Métropole**.
- Travaux d'amélioration de la ligne 1 du tramway : **Nantes Métropole et Semitan**.
- Travaux d'adaptation des infrastructures en gare et déplacement d'installations ferroviaires : **SNCF Réseau**.

BUDGET & FINANCEMENTS 123,05 M€



Données issues de l'accord cadre de financement du 4 décembre 2015.

- Région des Pays de la Loire / 38,95 M€
- Nantes Métropole / 38,90 M€
- SNCF Gares & Connexions / 16 M€
- Département de Loire-Atlantique / 11 M€
- État / 9,17 M€
- Europe (FEDER) / 5,01 M€
- SNCF Réseau / 4,01 M€



LES TRAVAUX COMMENCENT! // // // //

Travaux SNCF Réseau

- **Janvier** : les entreprises PIGEON, TSO, FG énergie et AVFTP réalisent les travaux préparatoires d'adaptation des installations ferroviaires du cœur de gare (quais, signalisation, caténaire, énergie électrique et télécommunications). Pour permettre la poursuite de l'exploitation de la gare, ces travaux sont réalisés principalement de nuit (4 nuits par semaine du lundi soir au vendredi matin). L'entreprise tient à s'excuser auprès des riverains qui pourraient être gênés par le bruit lié à ces travaux.
- **Janvier à août** : travaux préparatoires d'adaptation des équipements ferroviaires de la gare.
- **Mars** : transfert du Centre de réparation des engins moteurs et du Centre Voie SNCF Réseau. Dans le cadre des futurs aménagements du pôle Sud de la Gare, SNCF Réseau réalise le transfert des bâtiments du Centre de réparation des engins moteurs et du Centre voie sur le site de la Moutonnerie – Pont de l'Arche sous le pilotage de l'architecte nantais Aurélien LEPOUTRE.

Travaux Nantes Métropole

- **Janvier** : réunion d'information des commerçants sur les premiers travaux.
- **Février** : début des travaux préparatoires sur les réseaux d'alimentation. GRDF va réaliser pendant plusieurs semaines des travaux de rénovation de conduites de gaz dans le secteur des rues Richebourg, Stanislas Baudry, Ecorchard et sur l'allée Charcot. Ces travaux pourront entraîner des contraintes de circulation dans le quartier. Une information spécifique sera diffusée aux riverains concernés.

Travaux SNCF Gares & Connexions

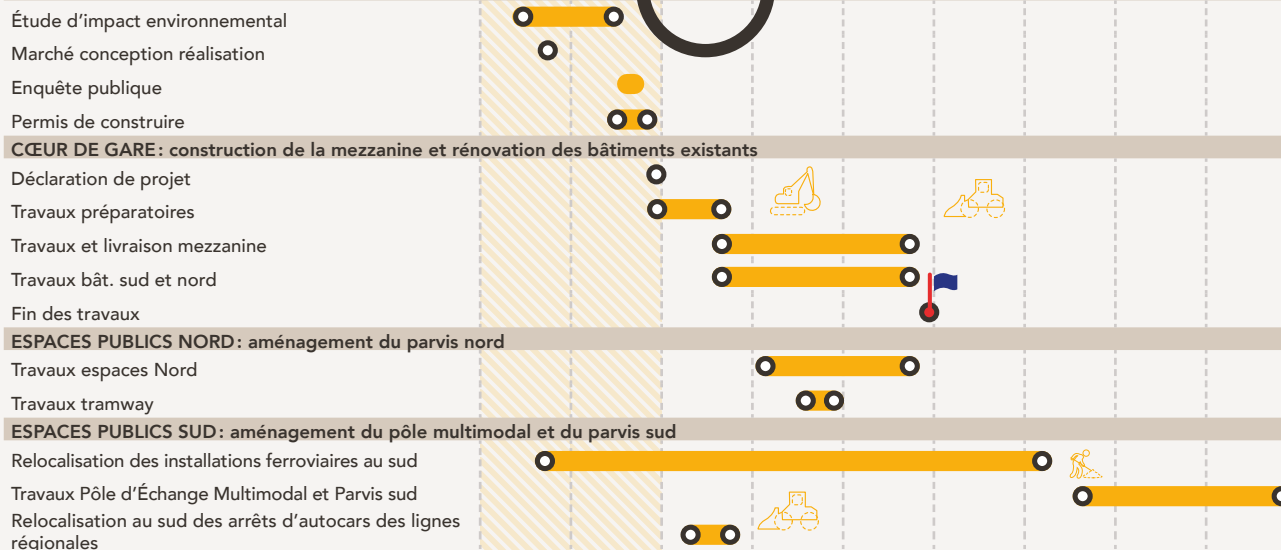
- **Juin** : fermeture des espaces de vente en gare et mise en place de l'espace de vente provisoire nord / fermeture parking courte durée nord.
- **Septembre à mi-novembre** : travaux de mise en place de piles quai A.
- **Mi-novembre jusqu'à janvier 2018** : travaux de mise en place des piles quai B.

Pour toutes questions, vous pouvez vous adresser à :

Nantes Métropole : 0240419000
SNCF : infogarenantes@sncf.fr

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET

PROCÉDURES



Bien conscients que la période de chantier qui va s'ouvrir est une période délicate, nous allons tout mettre en oeuvre pour qu'elle se déroule au mieux. Un dispositif de communication et d'accompagnement a été imaginé par l'ensemble des partenaires : journal de projet trimestriel, dépliants infos chantiers, signalétique usagers et riverains, réseaux sociaux, dispositifs d'information et de réponse aux questions...