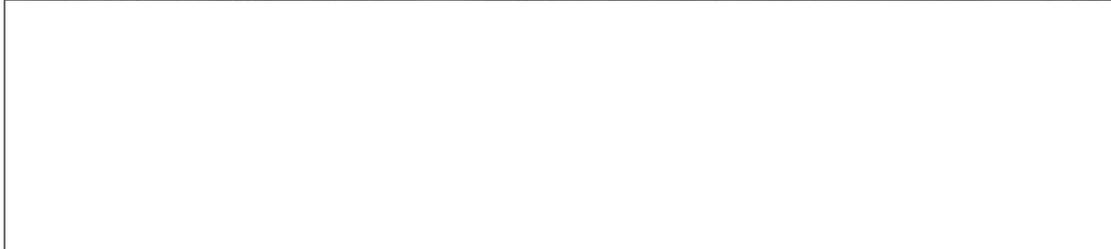
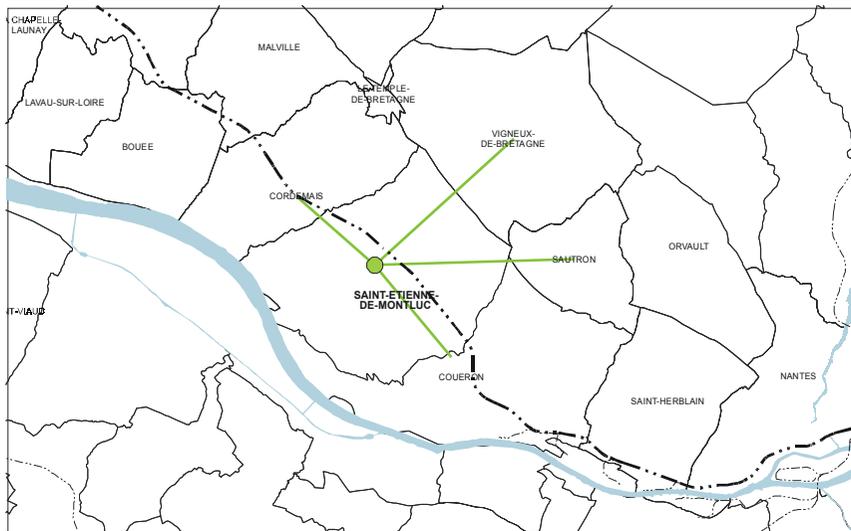




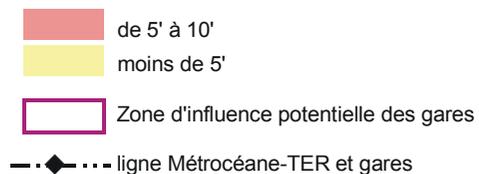
# Saint-Etienne de Montluc



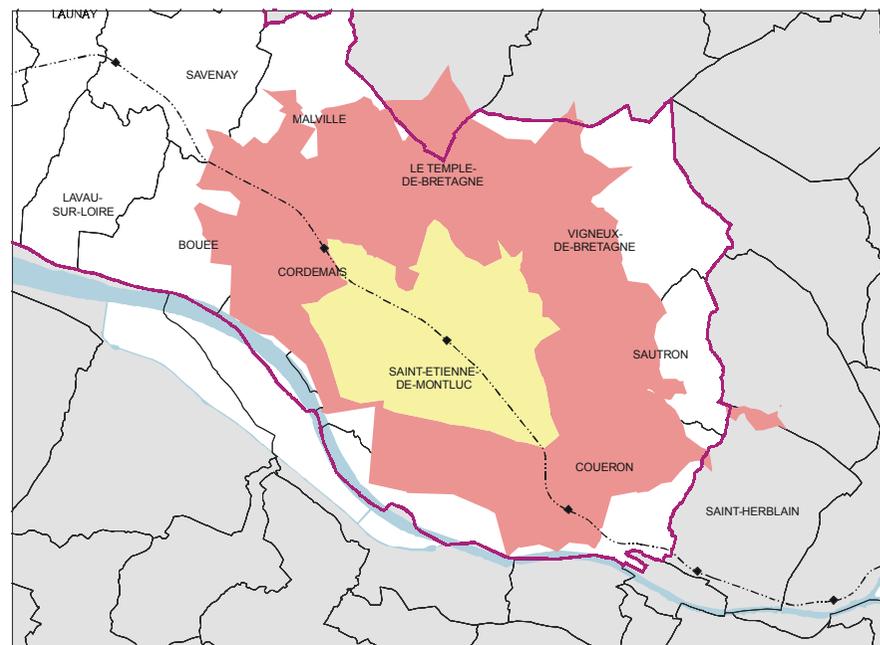
## Domiciliation des voyageurs utilisant la gare de Saint-Etienne de Montluc



## Temps d'accès à la gare de Saint-Etienne de Montluc



Cartographie : CETE Ouest-Division Urbaine



## 1- Définition de la zone d'influence potentielle de la gare de Saint-Etienne de Montluc

En 2002 ont été enregistrées en gare de Saint-Etienne de Montluc :

- 1617 montées descentes par semaine d'hiver
- 211 montées descentes par semaine d'été

La grande majorité des usagers de la gare de Saint-Etienne habitent la commune.

Compte tenu de la domiciliation des usagers de la gare de Saint-Etienne de Montluc et des temps d'accès à la gare depuis les communes voisines, il est proposé de retenir, dans une vision

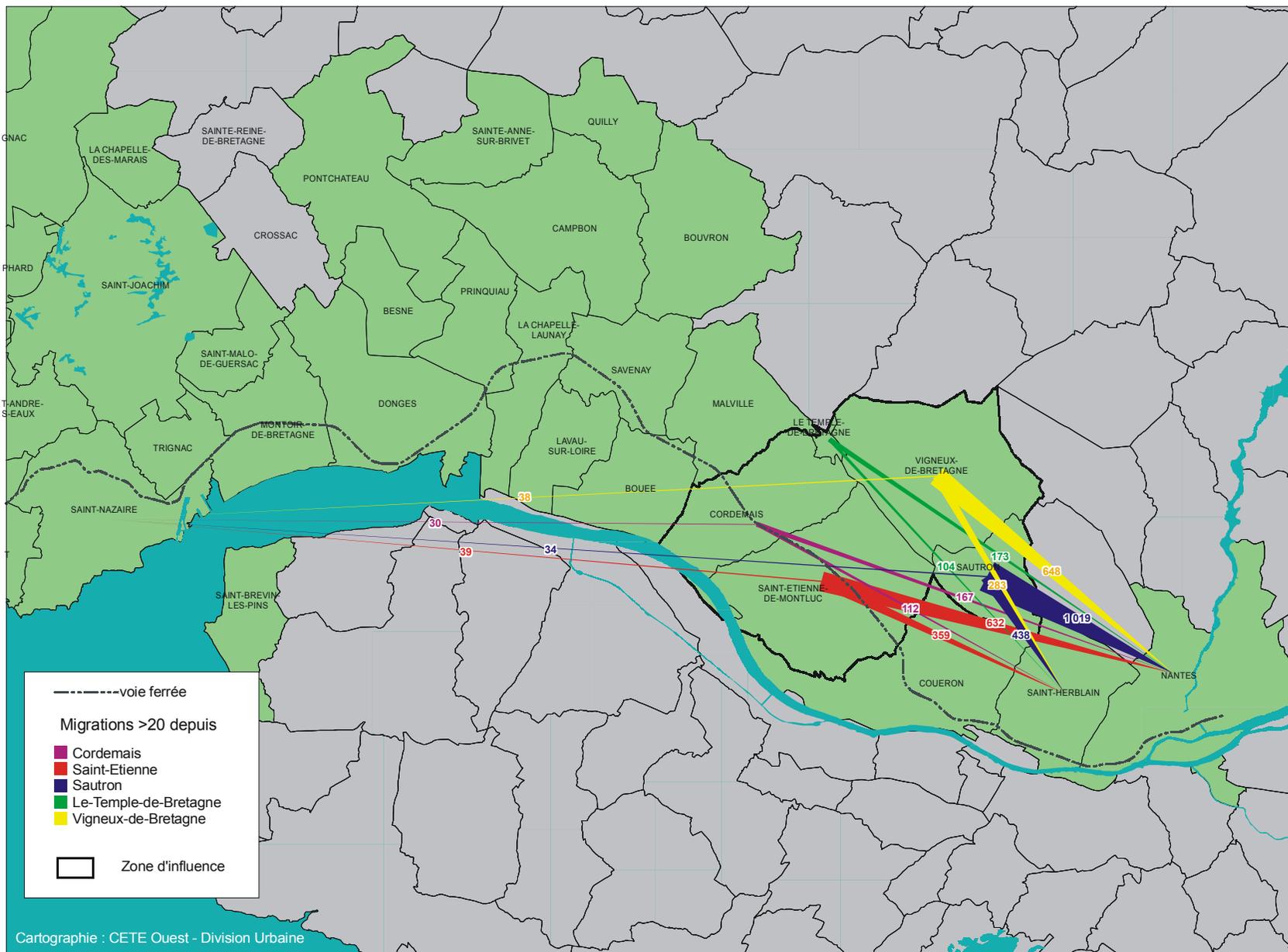
prospective large, une zone d'influence potentielle comprenant les communes de :

- Saint-Etienne de Montluc,
- Cordemais : cette commune possède une gare mais le niveau de fréquence de passage des trains, plus intéressant en gare de Saint-Etienne, peut attirer les habitants de Cordemais,
- Le Temple de Bretagne, pour des raisons de proximité,
- Vigneux de Bretagne,
- Sautron (uniquement pour les liaisons en direction de Saint-Nazaire).

### *Population et emplois dans la zone d'influence potentielle*

Commune	Population 1999	Actifs 1999	Emplois 1999
St Etienne de Montluc	6 231	2 714	1 683
Cordemais	2 515	1 057	1 202
Le Temple de Bretagne	1 557	675	184
Vigneux de Bretagne	4 712	2 111	1 089
Sautron	6 824	2 806	2 104
<b>TOTAL</b>	<b>21 839</b>	<b>9 363</b>	<b>6 262</b>

## Migrations domicile - travail 99 depuis la zone d'influence de Saint-Etienne vers Nantes, Saint-Herblain, Saint-Nazaire



## 2- Organisation des déplacements

### 2-1 Les migrations domicile-travail et domicile-étude

Les besoins de déplacements des communes de la zone d'influence, éventuellement captables par le train, peuvent être approchés par l'analyse des migrations alternantes domicile-travail et domicile-étude entre ces communes et les pôles de Nantes, Saint-Nazaire et Saint-Herblain et leurs évolutions entre 1990 et 1999. Ces données sont issues des Recensements Généraux de la Population effectués par l'INSEE en 1990 et 1999.

On peut ainsi constater que :

- les flux à destination ou en provenance de Saint-Nazaire sont très faibles,
- les échanges les plus importants avec Nantes et Saint-Herblain concernent la commune de Sautron,
- des flux équivalents d'environ 650 déplacements/jour s'effectuent entre Vigneux de Bretagne et Nantes et Saint-Etienne de Montluc et Nantes. Dans l'autre sens, ils sont d'environ 150. Vers Saint-Herblain, ces 2 communes génèrent de l'ordre de 300 déplacements ; dans l'autre sens, ils ne dépassent pas 70 déplacements.
- le Temple de Bretagne et Cordemais génèrent chacune environ 170 déplacements vers Nantes et une centaine vers Saint-Herblain. Par contre, le Temple n'attire pas les Nantais ni les Herblinois ; ceux-ci se rendent à Cordemais à hauteur de 70 pour Nantes et 30 pour Saint-Herblain.

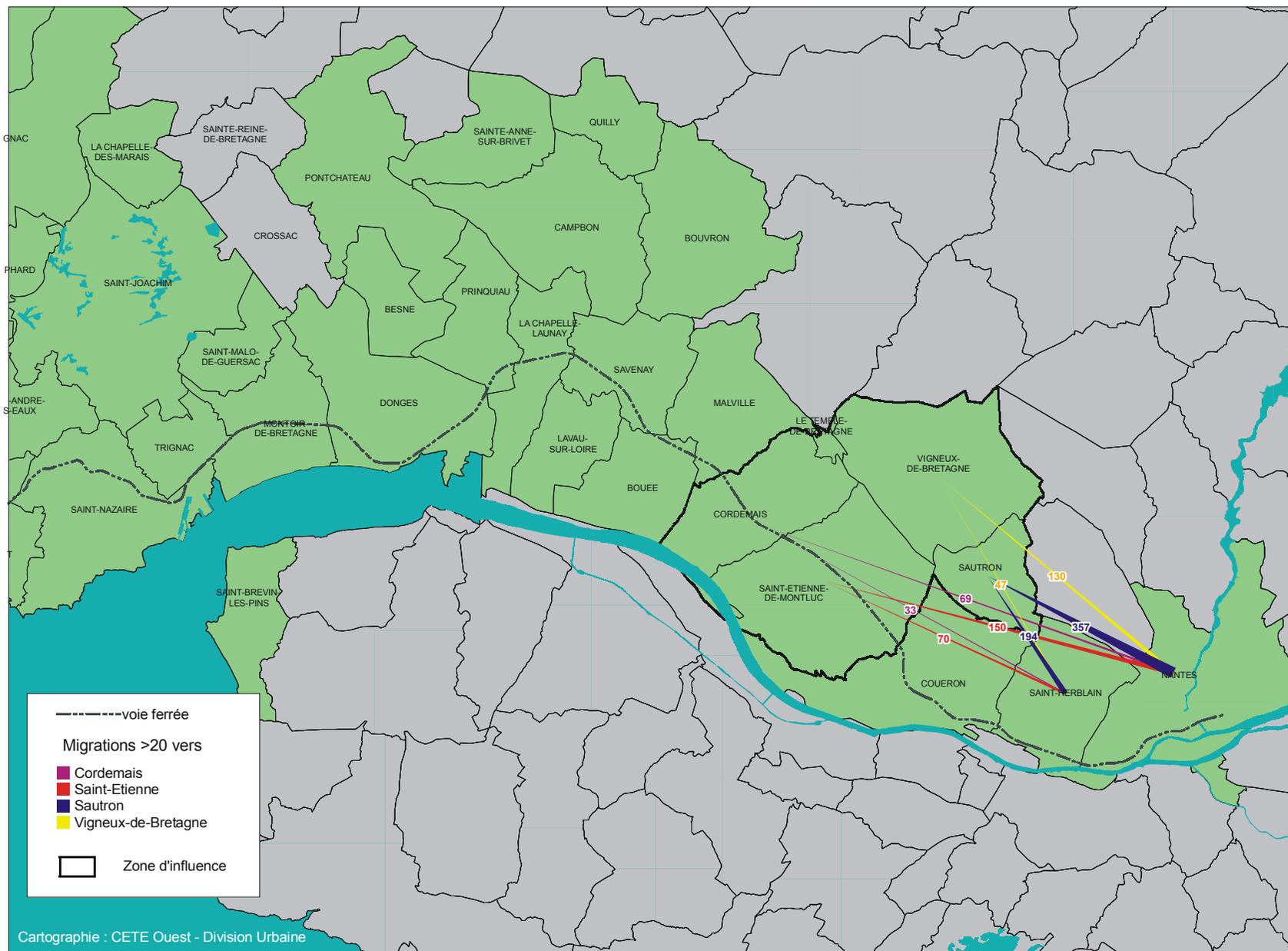
L'analyse de l'évolution de ces flux entre 1990 et 1999 montre que :

- à la fois en volume et en pourcentage, l'augmentation des flux d'échange dans les 2 sens entre Vigneux de Bretagne et Nantes ou Saint-Herblain est très forte.
- les mouvements de Cordemais vers Nantes ou Saint-Herblain, moins importants en volume, augmentent aussi fortement.
- les déplacements de Saint-Etienne de Montluc vers Nantes augmentent d'environ 100 en volume soit 18 % mais l'augmentation est particulièrement notable dans l'autre sens (+ 74 %).

On peut souligner que seulement 8 % des usagers effectuant des navettes domicile-travail entre Saint-Etienne de Montluc et Nantes déclarent utiliser les transports collectifs.

## Saint-Etienne de Montluc

### Migrations domicile - travail 99 vers la zone d'influence de Saint-Etienne depuis Nantes, Saint-Herblain, Saint-Nazaire

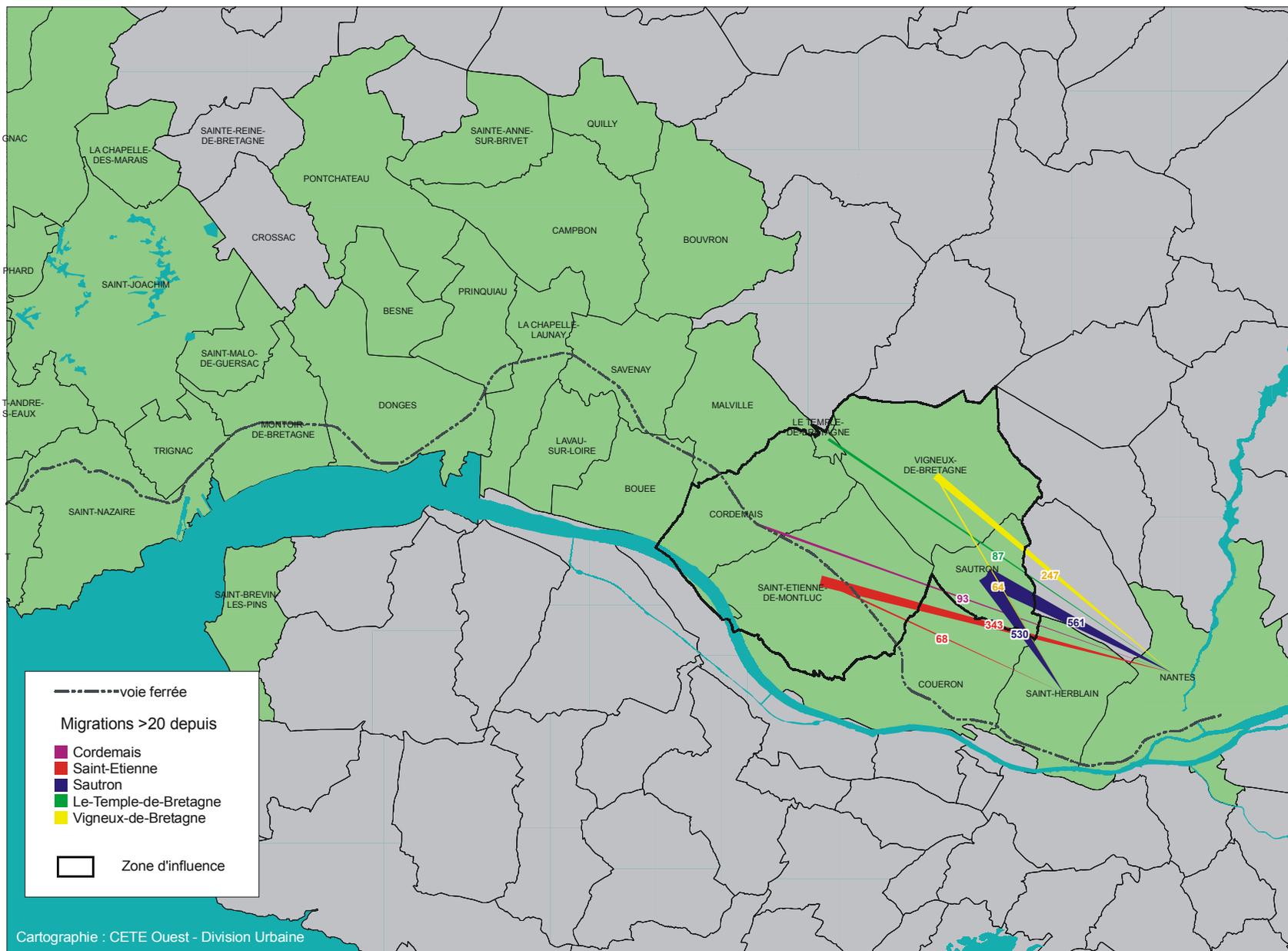


Evolution des flux domicile-travail entre 1990 et 1999

Origine	Destination	Nombre de déplacements en 1999	Evolution 1990/1999	
			en nombre	en pourcentage
Nantes	Cordemais	69	8	13
	St Etienne de Montluc	150	64	74
	Sautron	357	80	29
	Le Temple de Bretagne	-	-	-
	Vigneux de Bretagne	130	72	124
St Herblain	Cordemais	33	15	83
	St Etienne de Montluc	70	-5	-7
	Sautron	194	62	47
	Le Temple de Bretagne	-	-	-
	Vigneux de Bretagne	47	23	96
Cordemais	Nantes	167	40	31
	St Etienne de Montluc	632	96	18
	Sautron	1 019	10	1
	Le Temple de Bretagne	173	16	10
	Vigneux de Bretagne	648	166	34
Cordemais	St Herblain	112	42	60
	St Etienne de Montluc	359	47	15
	Sautron	438	54	14
	Le Temple de Bretagne	104	24	30
	Vigneux de Bretagne	283	88	45

# Saint-Etienne de Montluc

## Migrations domicile - études 99 depuis la zone d'influence de Saint-Etienne vers Nantes, Saint-Herblain, Saint-Nazaire



Si l'on s'intéresse ensuite aux flux domicile-étude, on confirme l'échelle d'attractivité constatée sur les flux domicile-travail.

Ainsi :

- Plus de 500 élèves de Sautron étudient à Nantes et à Saint-Herblain ;
- 350 étudiants de Saint-Etienne de Montluc se déplacent à Nantes et 70 à Saint-Herblain ;
- Vigneux de Bretagne envoie 250 élèves à Nantes et 60 à Saint-Herblain ;
- Le Temple de Bretagne et Cordemais envoient chacune une centaine d'élèves à Nantes.



## 2-2 L'offre entre les différents modes de transport

- *La desserte en transports en commun de la zone d'influence*

Les Transports Collectifs interurbains :

2 lignes desservent la commune de Saint-Etienne de Montluc sans point d'arrêt à la gare. Le point de desserte au centre-ville, place de la mairie, est situé à environ 300 m de la gare.

La ligne 59 assure la liaison Nantes (Beauséjour)/Saint-Etienne de Montluc avec 3 aller/retour par jour dont 2 aux heures de pointes. La ligne 50 relie Nantes (gare Sud) à Saint-Nazaire avec 5 aller/retour journaliers dont 3 aux heures de pointes. Elle dessert aussi Cordemais.

Les temps moyens de trajet aux heures de pointes pour relier Nantes sont de 45 mn.

Les communes du Temple de Bretagne, de Vigneux de Bretagne et de Sautron sont desservies par la ligne 20 Nantes/Le Temple dont certains services continuent sur Savenay et la Roche-Bernard. Le temps de parcours entre le Temple de Bretagne et la gare Sud varie de 50 mn à 1 heure. De Vigneux de Bretagne il est inférieur d'environ 7 mn. On compte 7 aller/retour par jour dont 4 en heures de pointe.

Il n'y a pas de liaison par car entre le Temple de Bretagne, Vigneux de Bretagne et Saint-Etienne de Montluc, qui pourrait constituer pour ces communes une possibilité de rabattement sur la gare.

## Saint-Etienne de Montluc

Les TER :

Les liaisons avec Nantes sont les suivantes :

- 12 trains en direction de Nantes dont 4 le matin (\*) et 3 le soir (\*)
- 15 trains en provenance de Nantes dont 4 le matin et 4 le soir.

(\*) entre 6h et 9h et entre 16h30 et 19h30

Le temps moyen de parcours pour relier Nantes à Saint-Etienne de Montluc est de 20mn. Il est donc bien inférieur à celui des cars départementaux.

**La desserte en transports collectifs aux heures de pointes en direction de l'agglomération nantaise :**

Provenance Nantes – arrivée St Etienne de Montluc								
<b>matin</b>	5h59	6h37	7h09	8h21				
<b>soir</b>	17h27	17h40	18h02	18h10	18h37	18h57	19h05	19h30

Direction Nantes – départ de St Etienne de Montluc									
<b>matin</b>	6h43	7h15	7h16	7h22	7h30	7h45	7h52	8h23	8h32
<b>soir</b>	17h25	17h41	19h23						

TC interurbain  
TER

Les chiffres de fréquentation de l'hiver 2004 montrent que les trains circulant à l'heure de pointe soit les trains en direction de Nantes de 7h22, 7h45 et 8h32 sont chacun empruntés quotidiennement par une trentaine de personnes.

La gare de Cordemais est desservie par :

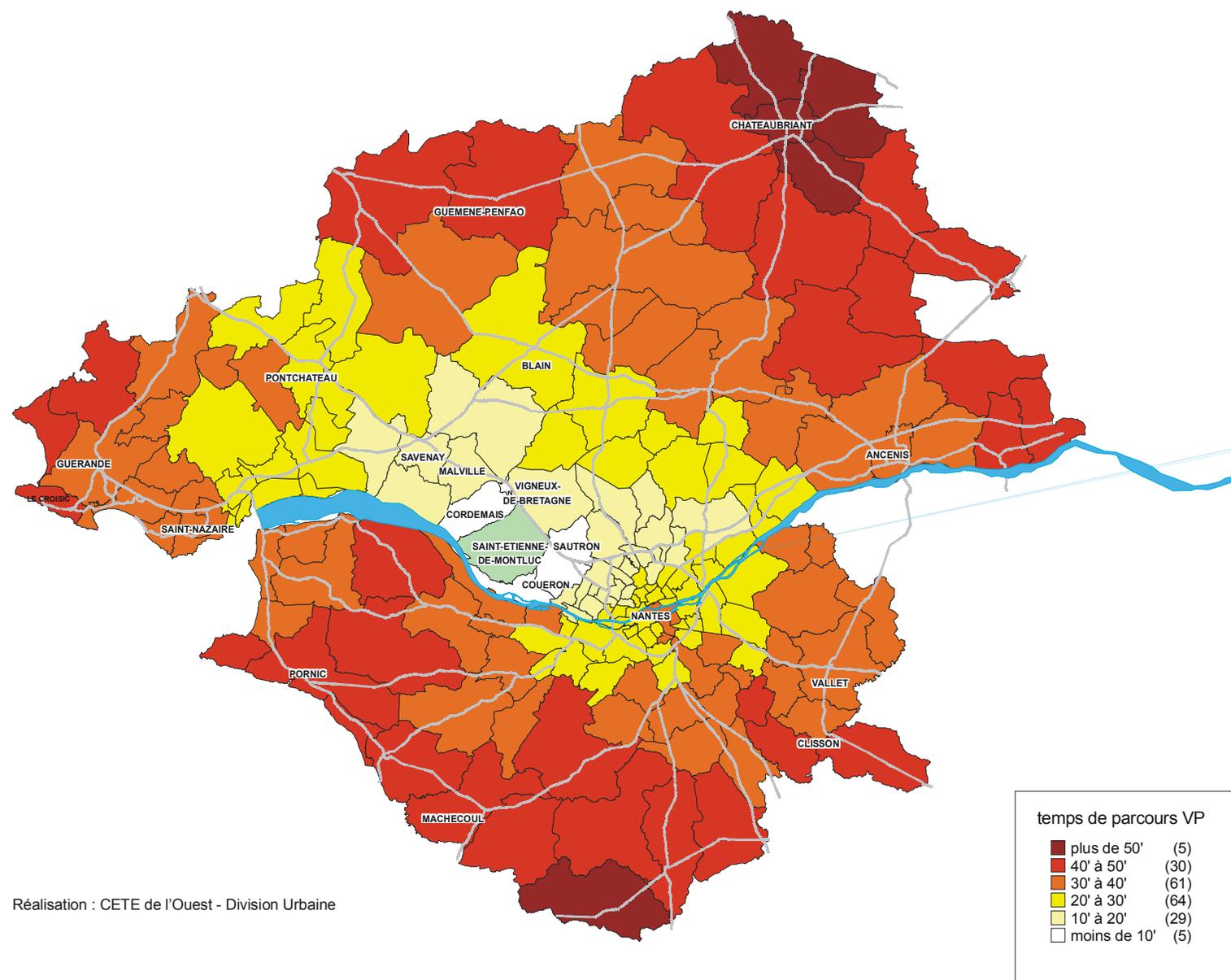
- 5 trains en direction de Nantes dont 3 le matin et 2 le soir,
- 7 trains en provenance de Nantes dont 2 le matin et 2 le soir.

L'offre ferroviaire, plus faible en gare de Cordemais incite certains habitants à prendre le train à Saint-Etienne de Montluc.

- ***La desserte routière***

Les accès à Nantes des communes du Temple de Bretagne et de Vigneux de Bretagne se font essentiellement par la RN165 ou la RD201 à l'arrivée sur le périphérique.

Les automobilistes de St Etienne de Montluc et de Cordemais utilisent la RD101.



## 2-3 La concurrence entre les modes

Toutes les enquêtes déplacements montrent la prédominance de la voiture particulière entre tous les modes.

Pour être concurrentiels, les transports en commun doivent développer une offre qui allie confort, régularité, sécurité et temps de parcours compétitif.

Dans cette perspective, il est intéressant de comparer les temps de parcours offerts par les 2 modes, en l'état actuel des niveaux de service et d'effectuer une projection en 2015 tenant compte de l'évolution des trafics et des réseaux.

### □ Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis Saint-Etienne de Montluc en heure de pointe

#### . Méthodologie

Les isochrones des temps de parcours sont issus de la modélisation des trafics sur le département de Loire-Atlantique (DAVISUM). Ce modèle décrit le fonctionnement en heure de pointe : il a été construit à partir de données de trafic et de la description du réseau routier ; les flux de trafic sont affectés sur l'itinéraire le plus rapide. Le calage du modèle s'effectue en vérifiant les résultats des affectations aux trafics réellement constatés.

#### . Résultats

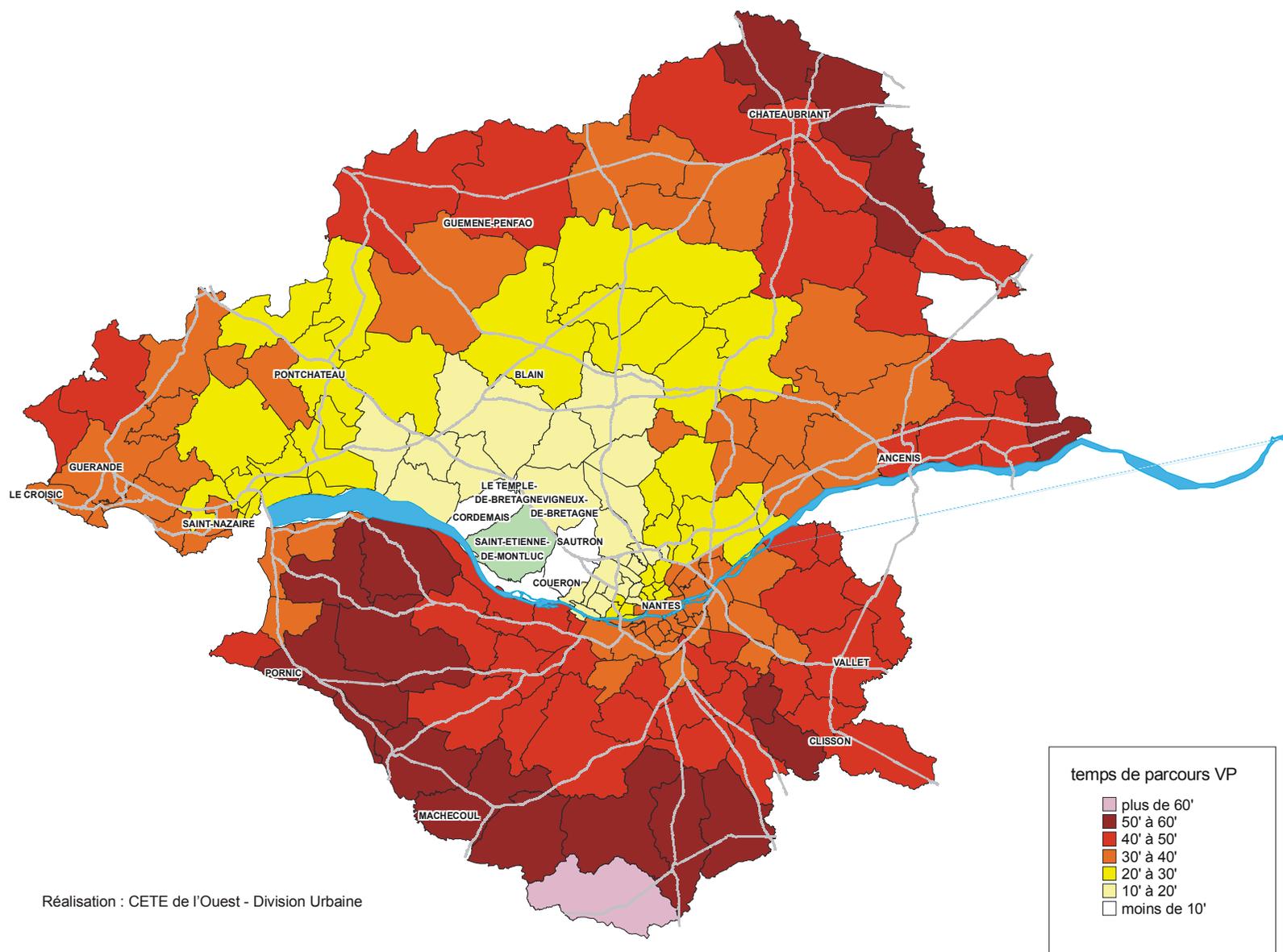
La carte des temps de parcours actuels en véhicules particuliers à l'heure de pointe montre que, depuis Saint-Etienne de Montluc, on peut atteindre en moins d'une demi-heure :

- une large zone Nord-Loire s'étendant à l'Ouest jusqu'à l'entrée de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise, au Nord jusqu'à Blain, Nord-sur-Erdre et à l'Est jusqu'à Oudon ;
- en Sud-Loire, une couronne allant jusqu'au Pellerin, Port Saint-Père, Les Sorinières, Saint-Julien de Concelles.

Par contre l'accès au secteur gare – CHU – Beaulieu à Nantes nécessite 30 à 40 mn.

On peut définir ensuite une deuxième couronne d'accessibilité inférieure à 40 mn.

On constate qu'à l'exception du secteur de Châteaubriant et de Legé, l'ensemble du département est accessible en moins de 50 mn.



□ Temps de parcours en voiture particulière depuis St Etienne de Montluc en heure de pointe à l'horizon 2015

. Méthodologie

Le modèle DAVISUM permet de faire des projections à l'horizon 2015 par exemple, en prenant des hypothèses sur les évolutions de trafic et du réseau routier prévues à cette échéance.

A l'échéance 2015, on a supposé réalisés les aménagements routiers suivants :

- le barreau de Notre Dame des Landes entre la RN137 et la RN165,
- le contournement Est départemental entre la RN137 Nord et l'A84 (Aigrefeuille) passant par Nort-sur-Erdre, Ancenis, Vallet et Clisson, ainsi que l'amélioration des routes départementales prévue au Schéma de Développement routier de la Loire-Atlantique,
- la liaison Nantes-Savenay élargie à 2x3 voies,
- des améliorations ponctuelles sur le périphérique Nantais (échangeur de Bellevue, système d'exploitation...),
- 2 ponts urbains sur la Loire à l'intérieur du périphérique nantais.

. Résultats

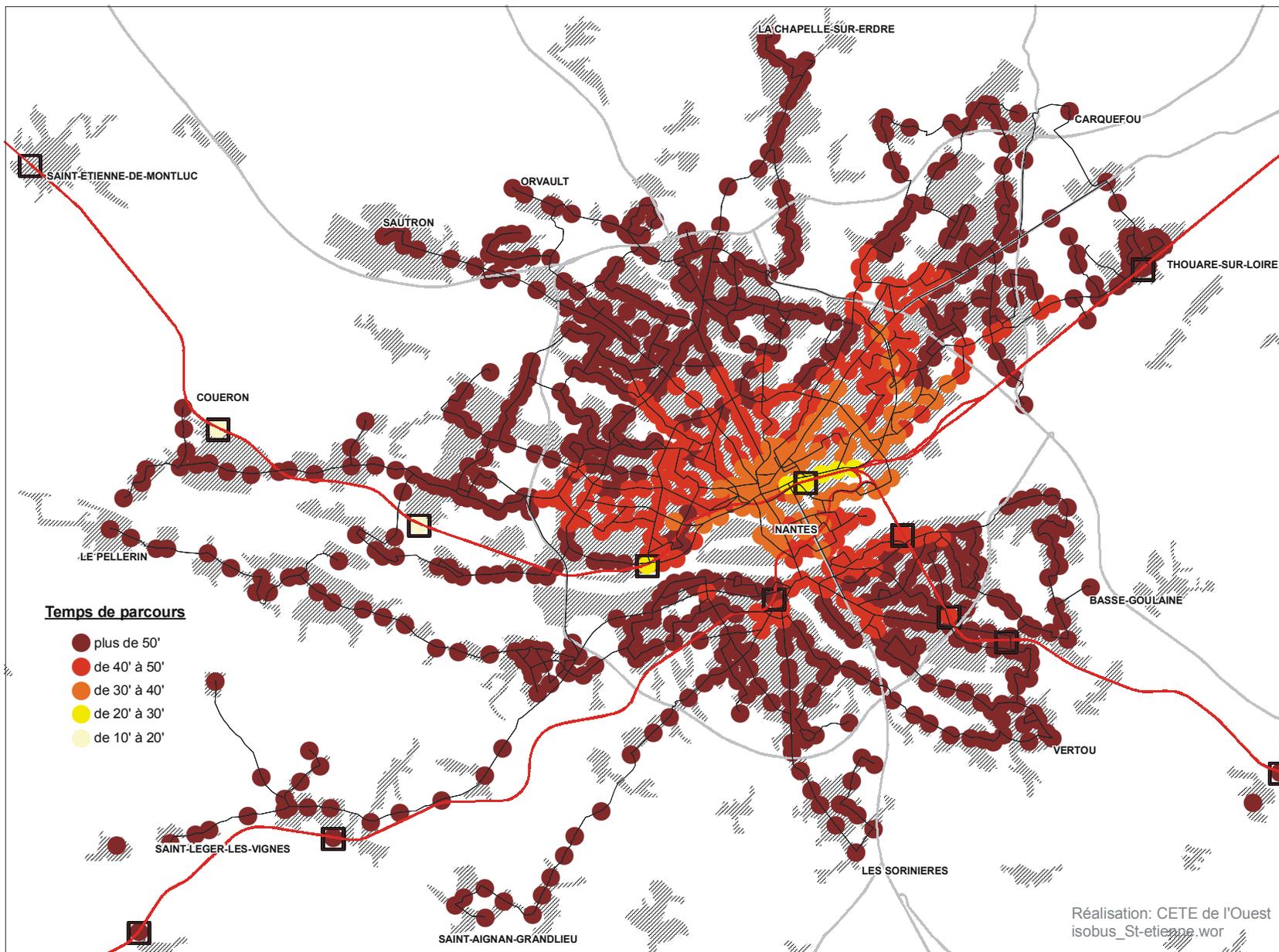
L'effet conjugué des évolutions de trafic et des aménagements routiers se traduit par :

- en Nord-Loire, une accessibilité identique vers l'Ouest, une amélioration vers le Nord-Nord Est et une légère dégradation vers l'Est,
- en Sud-Loire, une forte dégradation de l'accessibilité (+10 à 20 mn).

On constate que seul le quart Nord-Ouest intra-périphérique est accessible en moins de 30 mn.

## Saint-Etienne de Montluc

Temps de parcours actuel en transports collectifs intégrant le réseau ferroviaire et le réseau routier de Nantes depuis, la gare de Saint-Etienne de Montluc



**□ Temps de parcours actuel en transports collectifs intégrant le réseau ferroviaire et le réseau routier de Nantes depuis, la gare de Saint-Etienne de Montluc**

**. Méthodologie**

Le réseau de transports collectifs urbains a également été décrit dans le modèle DAVISUM : arrêts, temps de parcours, fréquence. Le modèle permet de définir des isochrones à partir d'un arrêt, en tenant compte des correspondances.

Les temps de parcours ont été calculés à partir de la gare de Saint-Etienne de Montluc vers les différents arrêts du réseau, en ajoutant 5 mn de temps d'accès (environ 300 m de marche à pied). Pour les autres communes de la zone d'influence, il faut ajouter le temps d'accès à la gare soit en moyenne une dizaine de minutes. La correspondance entre le réseau ferroviaire et le réseau TCU s'effectue à la gare de Nantes, ce qui explique les temps de parcours vers les secteurs Ouest de l'agglomération, pourtant proches de la commune de Saint-Etienne-de-Montluc.

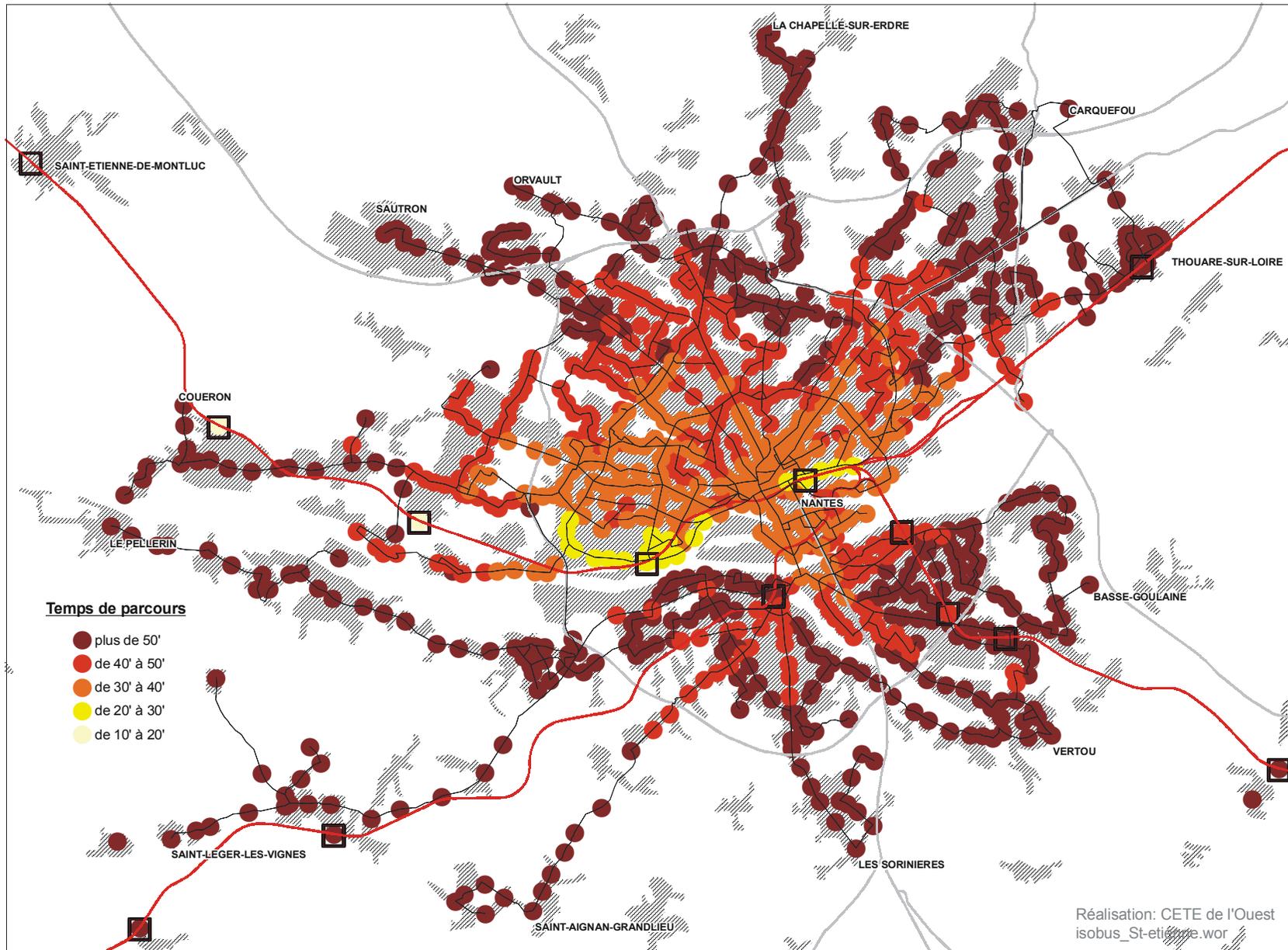
**. Résultats**

La carte des temps de parcours TER et TC de l'agglomération nantaise montre que :

- en moins de 40 minutes, une bonne partie du centre de Nantes est accessible englobant la gare SNCF et l'île gloriette.
- en moins de 50 minutes, Nantes intra-muros, à l'intérieur de sa ceinture de boulevards, est accessible avec des extensions importantes sur les quartiers de Doulon à l'Est, Chantenay à l'Ouest et Beaulieu au Sud.

## Saint-Etienne de Montluc

Temps de parcours à l'horizon 2015 en transports collectifs intégrant le réseau ferroviaire et le réseau routier de Nantes depuis, la gare de Saint-Etienne de Montluc



**□ Temps de parcours à l'horizon 2015 en transports collectifs intégrant le réseau ferroviaire et le réseau routier de Nantes depuis, la gare de Saint-Etienne de Montluc**

**. Méthodologie**

Le réseau TCU a été complété par les projets prévus à l'horizon 2010 dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs de Nantes Métropole, en particulier la création des lignes 4 et 5 et le prolongement de la ligne 2.

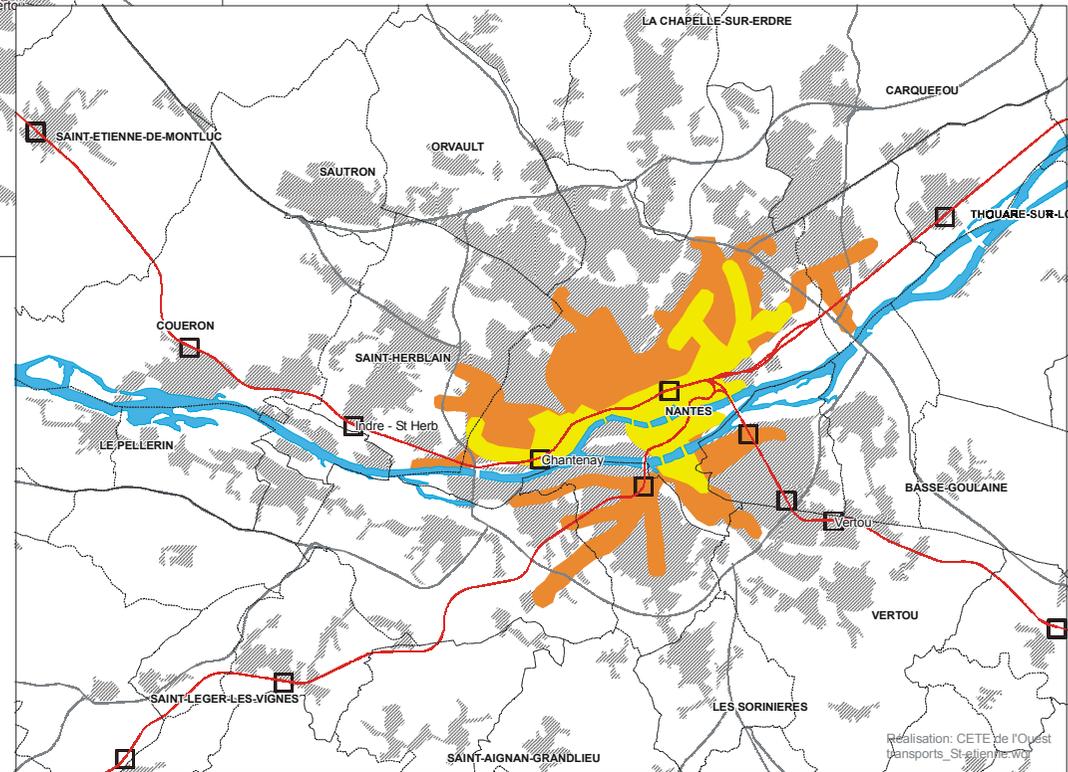
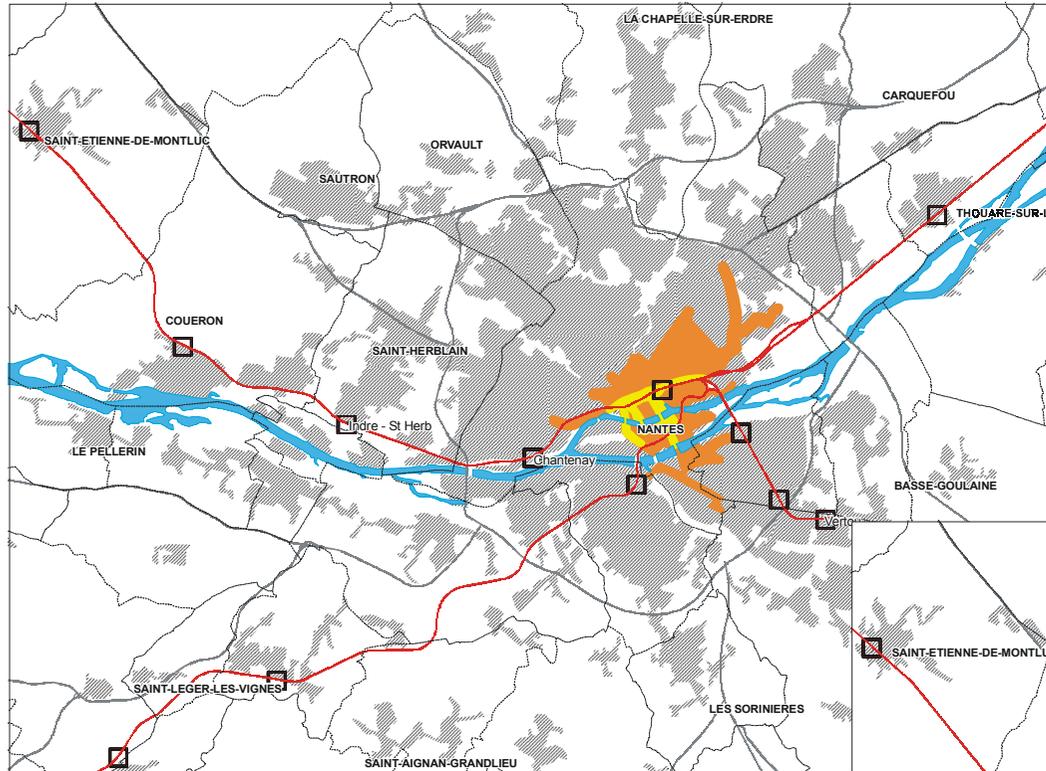
Pour le réseau ferroviaire, aucune amélioration de la desserte n'a été programmée à ce jour.

**. Résultats**

La carte du temps de parcours TER et TC de l'agglomération nantaise à l'horizon 2015 montre :

- une extension importante de la zone accessible en moins de 40 minutes vers l'Ouest (St Herblain) et le Sud (Beaulieu).
- une zone désormais accessible en moins de 30 minutes sur le secteur de Chantenay, grâce à l'aménagement d'un transport collectif en site propre (TCSP) sur la gare de Chantenay. Saint-Herblain est désormais accessible en grande partie, en moins de 40 minutes.
- une extension également importante de la zone accessible en moins de 50 minutes, sur l'ensemble de l'agglomération nantaise à l'intérieur des rocadés.

## Accessibilité comparée depuis Saint-Etienne de Montluc en voiture particulière et en transport collectif en 2004



## Accessibilité comparée depuis Saint-Etienne de Montluc en voiture particulière et en transport collectif en 2015

- Gare SNCF
- Temps de parcours**
- TC inférieur ou égal à celui en VP
- TC inférieur à temps VP + 10mn

□ **Conclusion : comparaison des temps de parcours en automobile et en transports collectifs**

La comparaison des temps de parcours entre Saint-Etienne de Montluc et Nantes en voitures particulières et transports collectifs (train + tramway ou bus) nantais montre que :

- actuellement pour des temps de parcours inférieurs à 30 minutes et supérieurs à 40 minutes, les transports collectifs ne sont pas concurrentiels de la voiture individuelle. Ils ne le sont que pour l'accès à l'hypercentre de Nantes (gare de Nantes, CHU, Beaulieu-Nord, secteurs qui regroupent un grand nombre d'emplois) dès lors que les temps de parcours se situent entre 30 et 40 minutes, car les temps de parcours calculés pour l'automobile prennent en compte les congestions du réseau routier à l'heure de pointe. Si l'on accepte pour le même trajet un temps de parcours supérieur de 10 mn en TC, la zone de concurrence s'élargit autour de la gare et le long des axes en site propre.
- à l'horizon 2015, les transports collectifs deviennent concurrentiels de la voiture individuelle sur la plus grande partie de l'île Beaulieu et le secteur Est de la gare. Ils confirment ce caractère concurrentiel sur le secteur de Chantenay et l'hypercentre de Nantes. Si l'on accepte pour le même trajet

un temps de parcours supérieur de 10 mn en TC, la zone s'élargit vers le Nord-Ouest grâce à la ligne 5 en correspondance à la gare de Chantenay et ponctuellement vers l'Est et le Sud, le long des lignes TC en site propre. Mais plus l'on s'éloigne de ces secteurs, moins les transports collectifs sont performants vis-à-vis de l'automobile, ce qui interroge sur une véritable alternative de mode de déplacement. C'est particulièrement vrai pour la partie de l'agglomération située en Sud-Loire, là où, selon les simulations de DAVISUM, l'accessibilité VP s'avérera moins performante sans être pour autant remplaçable par les TC urbains : différence entre 40 et 50 minutes de trajet en VP contre plus de 50 minutes en TC.

Pour les autres communes de la zone d'influence, un temps de parcours d'environ 10 mn nécessaire pour accéder à la gare, majore d'autant le temps de parcours domicile-travail (ou autre motif) et ne favorise pas le report des usagers automobile sur le transport collectif.

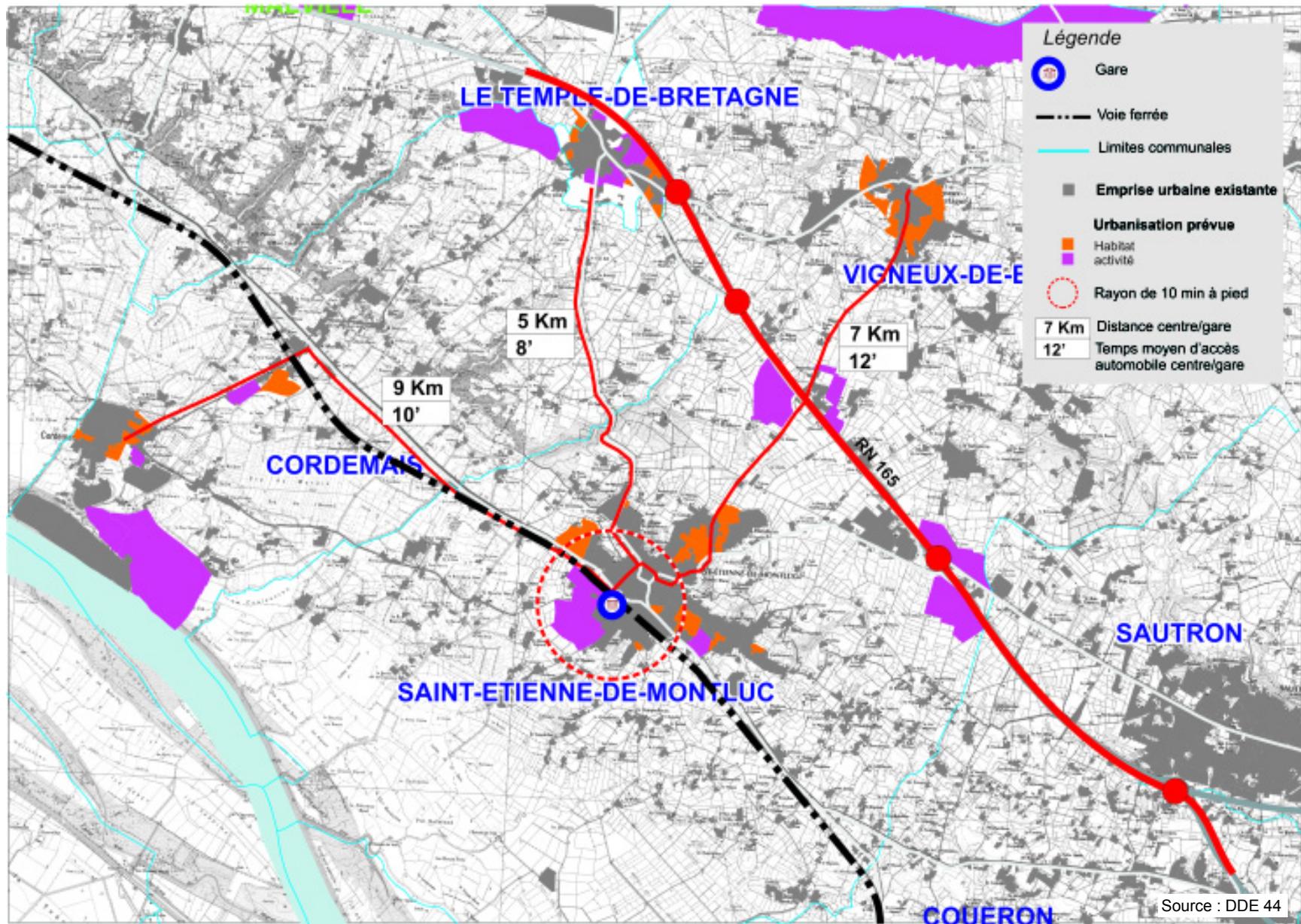
*Cette approche des besoins en déplacements des habitants des communes de Saint-Etienne de Montluc, Cordemais, Le Temple de Bretagne, Vigneux de Bretagne et Sautron et de l'offre concurrentielle entre les différents modes permet une première mesure de l'attractivité de la gare de Saint-Etienne de Montluc et de son potentiel de développement :*

- la commune de Sautron complètement orientée vers Nantes n'est pas intéressée par l'offre ferroviaire en gare de Saint-Etienne de Montluc ;*
- le potentiel d'utilisation du train le plus important se situe dans la commune de Saint-Etienne de Montluc ;*
- l'utilisation du train par les habitants de Cordemais pourrait être développée soit à partir de la gare de Cordemais, soit par rabattement sur la gare de Saint-Etienne de Montluc, en fonction de l'offre et du niveau de service ;*
- compte-tenu de l'importance des déplacements entre Vigneux de Bretagne et Nantes ou Saint-Herblain, il serait intéressant d'étudier la possibilité d'un rabattement performant sur la gare de Saint-Etienne de Montluc pour rendre les transports collectifs compétitifs, face au niveau de service de la desserte routière. La même question se pose pour les déplacements entre le Temple de Bretagne et Nantes moins nombreux cependant que les précédents.*



## Saint-Etienne de Montluc

Urbanisation en cours ou prévue dans l'aire d'influence rapprochée de la gare, accessibilité automobile à la gare



### 3- Dynamique des territoires et réponses des réseaux

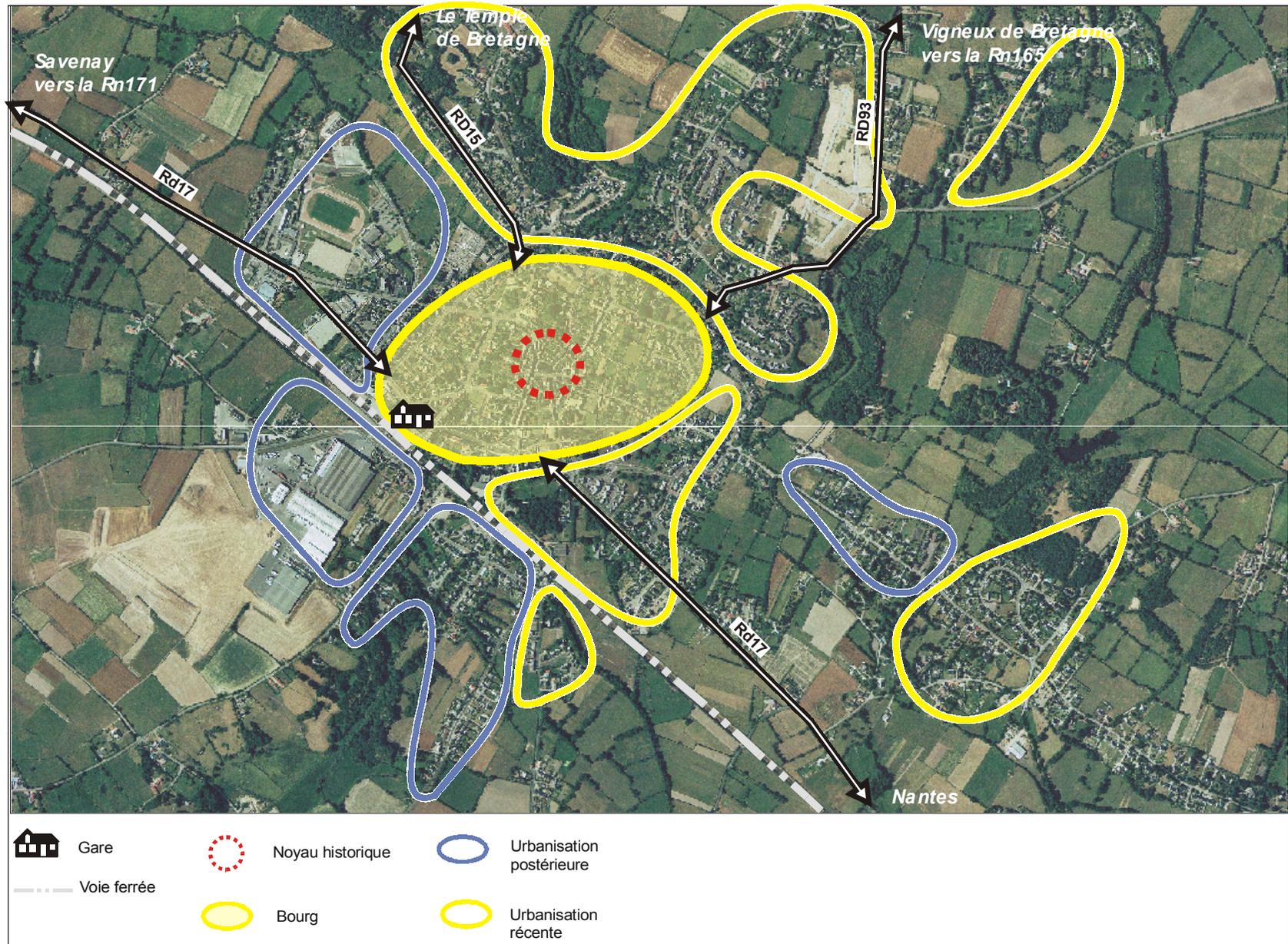
#### 3-1 Urbanisation en cours ou prévue dans l'aire d'influence rapprochée de la gare, accessibilité à la gare

L'aire d'influence de la gare de Saint-Etienne de Montluc est ici limitée aux trois communes qui entourent Saint-Etienne de Montluc et entretiennent véritablement des relations avec elle, conformément aux analyses précédentes, à savoir Cordemais, Vigneux de Bretagne et Le Temple de Bretagne.

Au regard des réserves d'urbanisation à vocation dominante d'habitat, pour la plupart greffées aux bourgs existants, on voit que le processus d'étalement urbain, tel qu'il a pu être pratiqué antérieurement, notamment dans les «écarts», subit un infléchissement très net. Les réserves d'urbanisation non greffées aux bourgs sont très peu nombreuses et envisagées seulement sur Cordemais, à proximité de la gare et Vigneux de Bretagne, sur le hameau de la Paquelais, au Nord-Est du Bourg. L'évolution, du point de vue de l'organisation de la desserte en transport collectif, est sensiblement positive, sans pour autant considérer qu'il s'agisse d'un optimum. La RN165, toute proche et aisément accessible depuis Le Temple de Bretagne et Vigneux de Bretagne, reste particulièrement avantageuse pour les migrations domicile-travail utilisant massivement la voiture particulière.

Dans la perspective plus lointaine d'un recours plus important au transport ferroviaire, l'accès à la gare de Saint-Etienne de Montluc depuis Cordemais et le Temple de Bretagne est direct et lisible, par la RD17 pour l'une, par la RD15 pour l'autre. Les temps de parcours se situent entre 8 et 10 minutes pour les 2 communes. L'accès à la gare en venant de Vigneux de Bretagne est moins aisé et le plus long en raison de l'obligation de contourner Saint-Etienne de Montluc par le Nord en utilisant des voies urbaines sinueuses qui tangent le centre-ville, selon une topographie bien marquée.

Hormis l'extension prévue de la centrale d'achat Leclerc, située à proximité de la gare, et l'extension de la centrale thermique de Cordemais en bordure de Loire, la très grande majorité des réserves foncières pour activités est implantée le long de la RN165, à proximité des échangeurs de Vigneux et du Temple de Bretagne, montrant ainsi la prégnance de la desserte automobile. A plus long terme peut se poser le problème de la desserte en transport collectif de ces zones depuis la gare de Saint-Etienne de Montluc dont elles sont très éloignées, alors qu'elles peuvent représenter un potentiel d'emplois significatif à l'échelle de ces territoires périurbains.



### 3-2 Historique de l'urbanisation, organisation urbaine

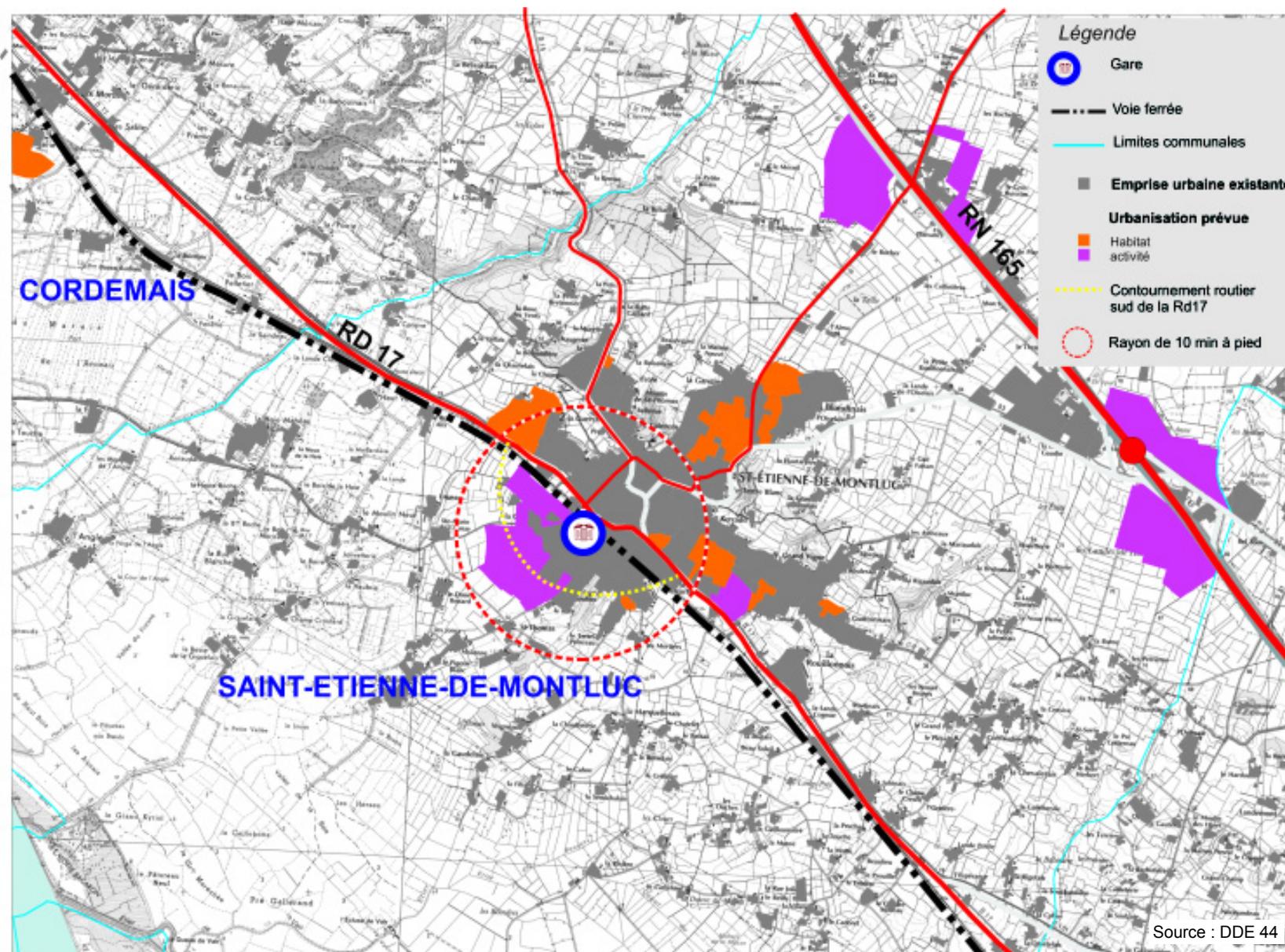
Le noyau historique de St Etienne de Montluc est clairement perceptible à partir d'un réseau serré de rues étroites organisé autour de l'église située sur le coteau. Les extensions urbaines se sont faites dans toutes les directions mais principalement vers le Nord.

Le bourg concentre l'habitat, les équipements publics et les commerces en un ensemble urbain relativement dense. Dès que l'on s'en éloigne, prairies et terres cultivées apparaissent dans les espaces interstitiels non bâtis. Dans le POS, bon nombre d'espaces interstitiels à dominante agricole sont ainsi préservés.

La commune souhaite maîtriser son développement. Elle subit actuellement la pression nantaise et par voie de conséquence, une flambée des prix fonciers. Malgré cela elle n'entend pas aller au-delà des réserves d'urbanisation inscrites et a même récemment déclassé en zone verte la zone d'habitat du «Pré Petit».

Les 3 RD, la RD17 (entre Savenay et Nantes), la RD93 (vers Vigneux de Bretagne), la RD15 (vers le Temple de Bretagne) ainsi que la ligne ferroviaire, structurent l'agglomération. La ligne ferroviaire constitue un seuil d'urbanisation qui a favorisé le développement de la commune vers le Nord. Y fait exception la grande emprise de la centrale d'achat SCA Ouest qui dessert tous les magasins Leclerc.

Le bourg supporte un trafic modéré sans conséquence sur les conditions de circulation y compris en heure de pointe. Au cœur du bourg, les voies sont plus étroites et gérées en sens uniques, ce qui ne favorise pas les liaisons directes avec la gare, notamment depuis le Nord du bourg. L'ensemble des espaces aux abords de la gare est peu organisé et peu valorisé actuellement.

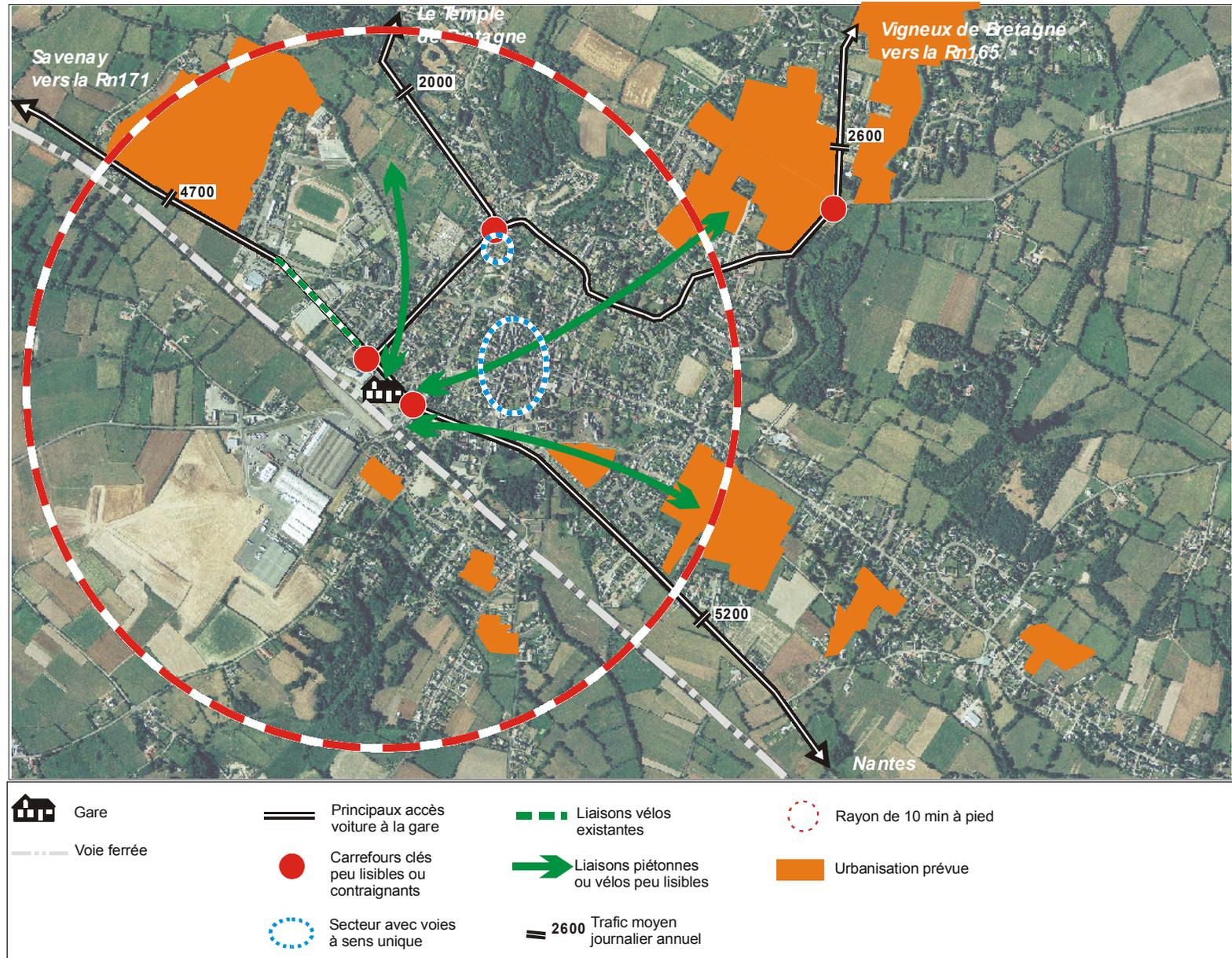


### **3-3 Urbanisation en cours ou prévue, principaux projets à court et moyen terme**

La politique foncière de la commune sur le secteur de la gare, est active :

- la commune a acheté à la SNCF, toutes les emprises ferroviaires délaissées autour de la gare, côté Nord, afin justement de préserver l'avenir et d'étendre les zones de stationnement automobile en tant que de besoin, en vue d'une utilisation de plus en plus importante du train.
- elle envisage d'acheter les terrains côté Sud, car ils sont principalement utilisés par les camions pour du fret ferroviaire à destination de la centrale d'achat ; les espaces sont actuellement peu utilisés et devraient l'être moins encore avec la mise en service de l'embranchement ferroviaire.

Les réserves d'urbanisation prévues au POS pour l'habitat et les équipements se situent au Nord (La Basse Terrousis), à l'Ouest (La Grand Noue) et à l'Est (Les Tourterelles), dans le prolongement du tissu urbain existant. Une grande zone d'extension est prévue au Sud pour la SCA Ouest qui dessert tous les magasins Leclerc. Des extensions de zones d'activités existantes sont prévues en dehors de l'agglomération, à proximité des échangeurs de la RN165 (ZA Clair de Lune, ZA du Bois de la Noé, ...).



### **3-4 accessibilité à la gare**

Le réseau viaire qui permet d'accéder à la gare, bénéficie de caractéristiques confortables, et la capacité d'accueil des parkings attenants à la gare est très largement supérieure à la demande, ce qui est important pour les usagers venant des communes voisines.

En interne à la commune, la meilleure accessibilité à la gare, en voiture concerne les zones d'urbanisation future pour habitat de l'Est et de l'Ouest, directement branchées sur la RD17. Les zones du Nord sont pénalisées par la traversée du bourg pour joindre la gare, le bourg étant composé de voies relativement étroites et sinueuses.

Sur le plan des déplacements, un certain nombre de projets concernent directement la gare :

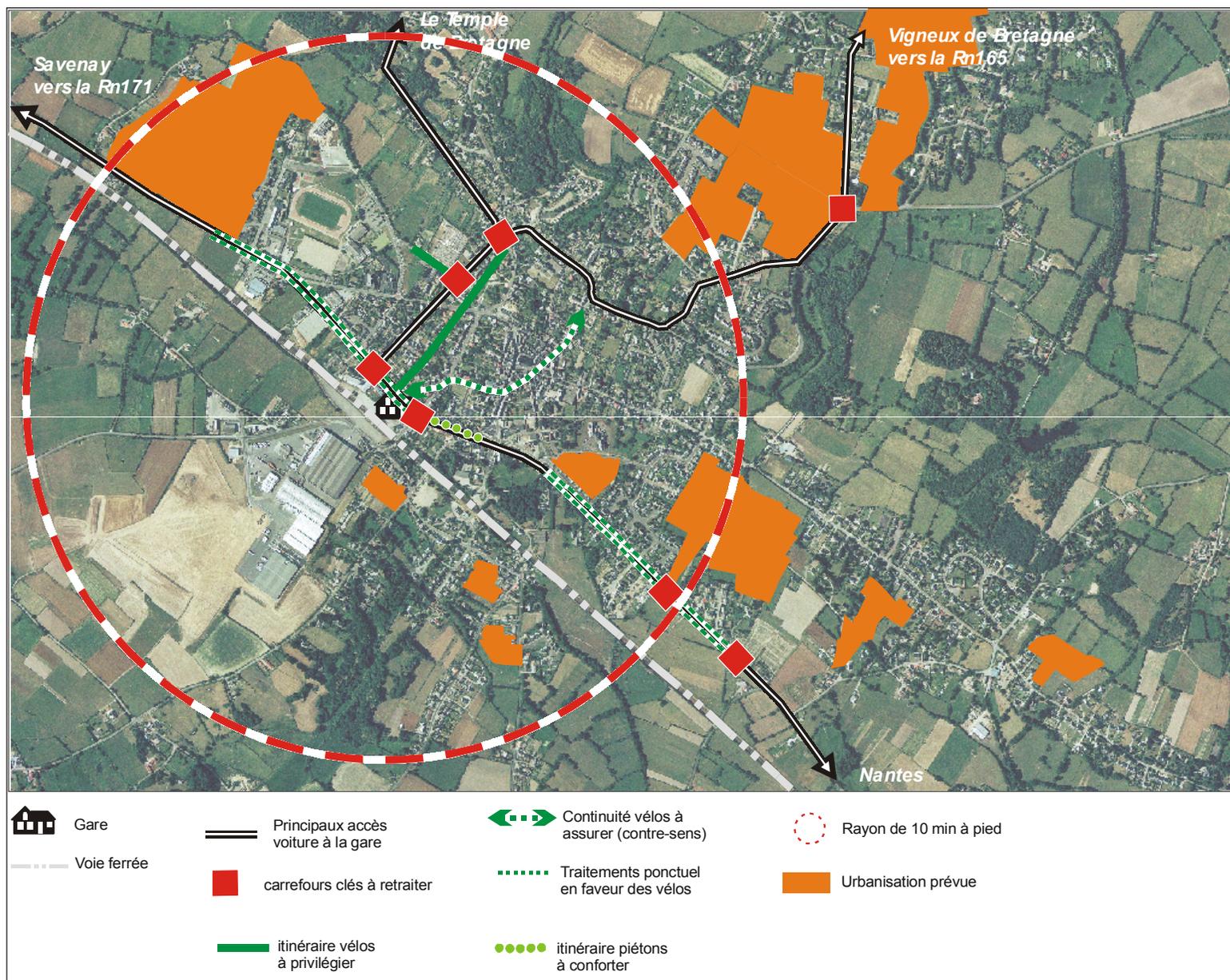
- Création d'un passage piétons-vélos sous la voie ferrée.
- Suppression du passage à niveau considéré comme très dangereux, du fait du stockage de camions sur la rue A. Briand, y compris sur le passage à niveau, à cause du feu tricolore entre cette rue et la route de Savenay (RD17). Les camions, en relation avec Cordemais (centrale électrique) et la centrale d'achat de Leclerc pour l'Ouest, sont très nombreux et le trafic est incessant. Cette centrale, située au Sud de la voie ferrée, est quelque peu enclavée.

En réalité, ces deux projets sont liés à un projet plus global de contournement Sud de Saint Etienne de Montluc, avec une connexion routière directe de la centrale d'achat sur la RD17, permettant de réduire considérablement le trafic poids lourds sur la rue A. Briand, projet suspendu à la réalisation de deux intersections avec la RD17 et de deux ouvrages de franchissement de la voie ferrée. Par ailleurs, la centrale d'achat a réalisé un embranchement ferroviaire qui devrait contribuer à réduire sensiblement le trafic PL.

Les zones d'urbanisation futures les plus proches sont à 5 mn à pied de la gare, les plus éloignées, au Nord, à 15 mn environ. Ce qui rend théoriquement le transport ferroviaire attractif, pour les modes de déplacements «doux» utilisés pour se rendre à la gare.

Quelques aménagements et dispositifs ont été réalisés dans ce sens, la piste bidirectionnelle sur la route de Savenay ou le contre-sens cyclable autorisé rue de la Fontaine, mais ils restent trop ponctuels pour assurer une continuité d'itinéraires.

*Saint-Etienne de Montluc est véritablement une commune périurbaine telle qu'on l'entend habituellement, presque entièrement tournée vers Nantes. Disposer d'une gare lui confère un rôle implicite de centre urbain pour le milieu rural qui l'entourne. Son aire d'influence peut se confirmer et s'étendre mais essentiellement sous la pression de facteurs externes (prix des carburants, engorgement important des accès à Nantes...). Les conditions d'accès à la gare et de stationnement sont aisées. La politique urbaine de la commune est relativement favorable à la desserte en transport collectif.*



## 4 - Orientations, propositions

Pour arriver à la gare de Saint-Etienne de Montluc, les itinéraires automobiles sont relativement aisés y compris dans la zone d'approche de la gare elle-même : voies confortables et assez directes. L'offre de stationnement est surabondante, ce qui pose la question d'une réaffectation partielle des espaces à d'autres usages. Une réflexion mériterait sans doute d'être menée visant à examiner la faisabilité d'un programme de logements et tertiaire combiné à du stationnement dans ces espaces à caractère stratégique pour la commune.

En interne à la commune, malgré une topographie contraignante pour la marche à pied et le vélo, il serait nécessaire de favoriser autant que faire se peut, les modes doux par :

- la mise en place de bandes cyclables comme par exemple sur la RD17, afin de relier la gare aux futures zones d'habitat qui les bordent ;
- la recherche, l'identification d'itinéraires privilégiés pour le vélo, tels que le boulevard de la Libération ou la mise en place quasi systématique en fonction des disponibilités, de contre-sens sur les rues à sens unique, cette dernière mesure pouvant améliorer sensiblement les liaisons avec les zones d'habitat situées au Nord du bourg ;
- la valorisation des cheminements piétonniers, notamment aux abords de la gare (carrefour à feux) et entre la gare routière et la gare ferroviaire (boulevard du Général Leclercq) ;

Par ailleurs, quelques aménagements seraient à étudier pour favoriser l'accessibilité automobile tant en interne à la commune que vis-à-vis des communes voisines.

- renforcement du jalonnement et traitement de carrefours-clés en matière d'itinéraires automobiles principaux, afin d'assurer une meilleure lisibilité des accès à la gare ;
- raccordement des futures zones d'habitat sur les itinéraires automobiles principaux d'accès à la gare.

