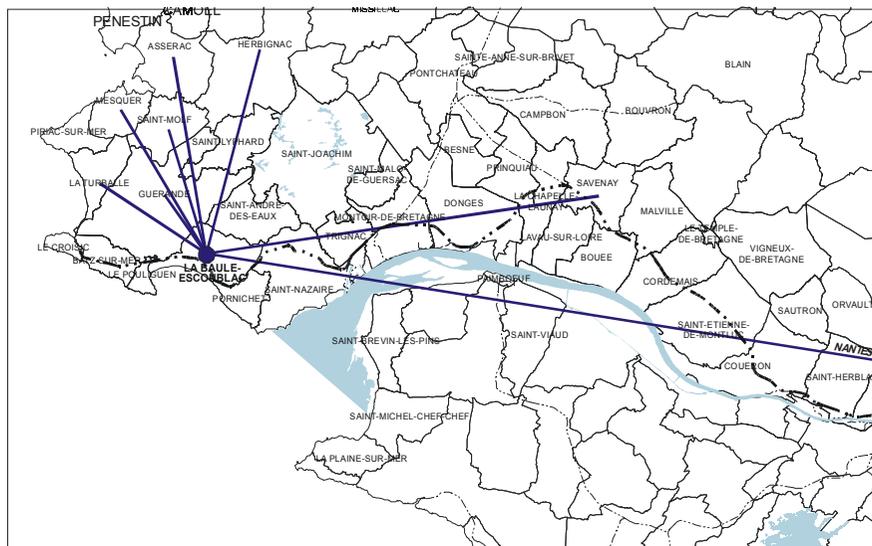




# La Baule - Escoublac



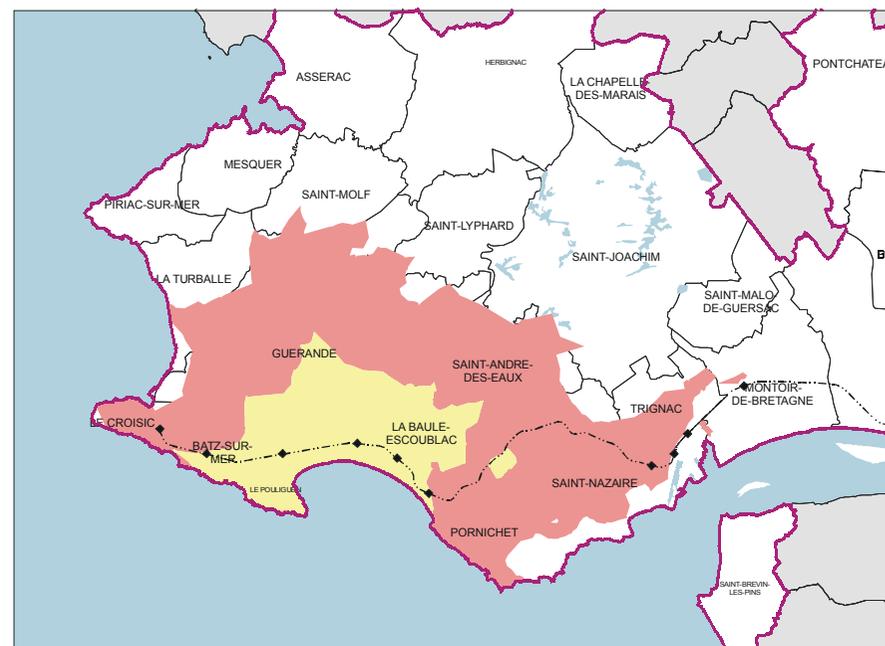
**Domiciliation des voyageurs utilisant la gare de La Baule-Escoublac**



**Temps d'accès à la gare de La Baule-Escoublac**

- de 5' à 10'
- moins de 5'
- Zone d'influence potentielle des gares
- ligne Métrocéane-TER et gares

Cartographie : CETE Ouest-Division Urbaine



## 1- Définition de la zone d'influence potentielle de la gare de La Baule

En 2002 ont été enregistrées en gare de La Baule-Escoublac :

- 2 550 montées-descentes par semaine d'hiver
- 3 229 montées-descentes par semaine d'été

72% des usagers de la gare de La Baule habitent la commune de la Baule.

Compte tenu de la domiciliation des usagers de la gare de La Baule, et des temps d'accès à la gare depuis les communes voisines, il est proposé de retenir, une zone d'influence potentielle s'étendant sur les communes de :

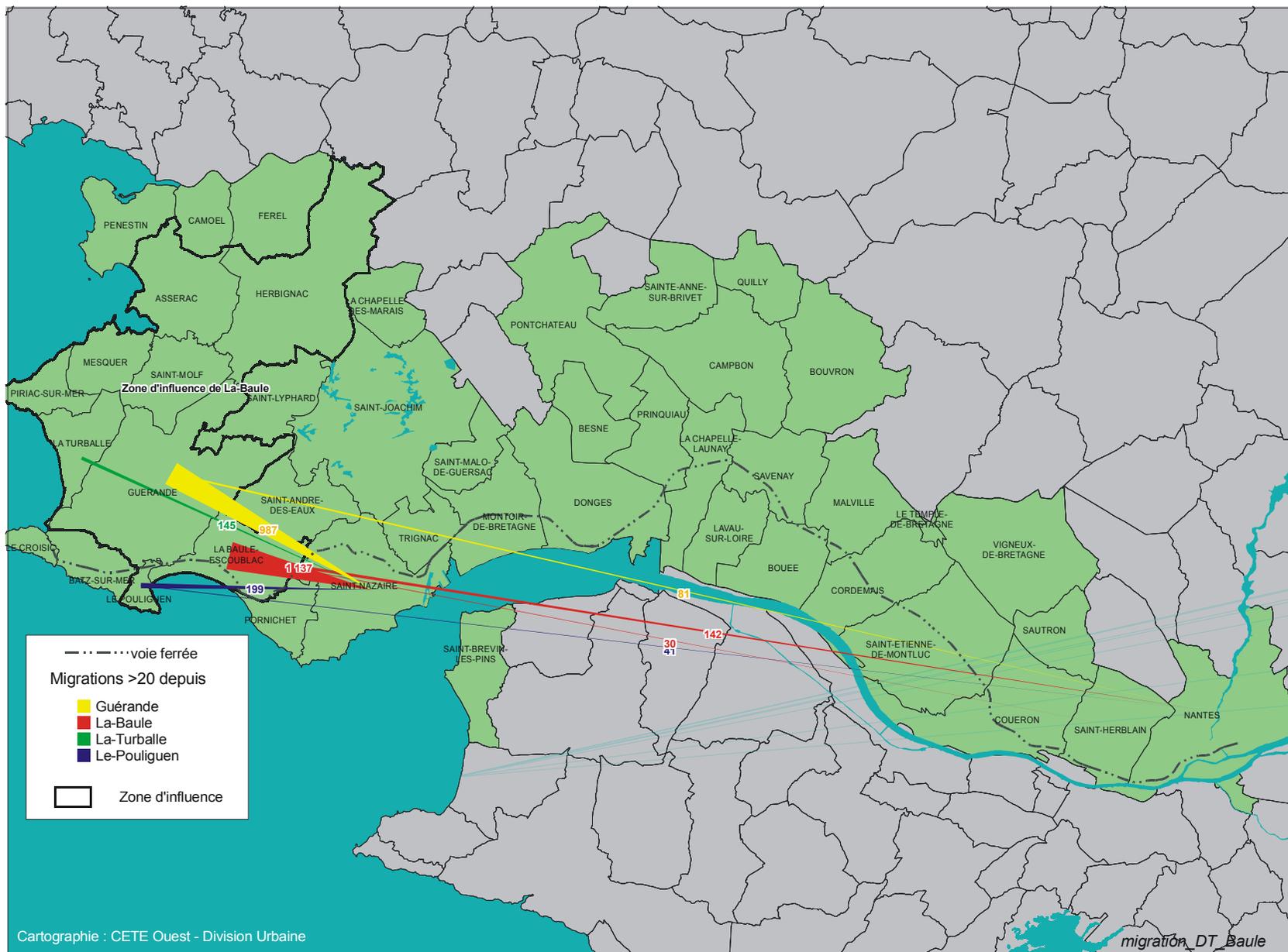
- La Baule,
- Le Pouliguen,
- Guérande,
- La Turballe,
- Piriac-sur-Mer,
- Mesquer,
- Saint-Molf,
- Asserac,
- Herbignac.

On peut noter que les communes de La Baule et Guérande sont également incluses dans la zone d'influence de la gare de Saint-Nazaire mieux desservie que celle de La Baule.

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

Commune	Population 1999	Actifs 1999	Emplois 1999
La Baule	15 831	5 347	6 084
Le Pouliguen	5 266	1 654	1 389
Guérande	13 603	5 622	5 275
La Turballe	4 042	1 397	1 441
Piriac-sur-Mer	1 898	601	325
Mesquer	1 467	470	313
Saint-Molf	1 501	575	208
Asserac	1 360	487	220
Herbignac	4 353	1 718	1 515
<b>TOTAL</b>	<b>49 321</b>	<b>17 871</b>	<b>16 770</b>

Migrations domicile - travail 99 depuis la zone d'influence de La Baule-Escoublac 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 la voie ferrée, peuvent être approchés par l'analyse des migrations alternantes domicile-travail et domicile-étude entre ces communes et les pôles de Nantes, Saint-Herblain et Saint-Nazaire. Ces données sont issues des Recensements Généraux de la Population effectués par l'INSEE en 1990 et 1999.

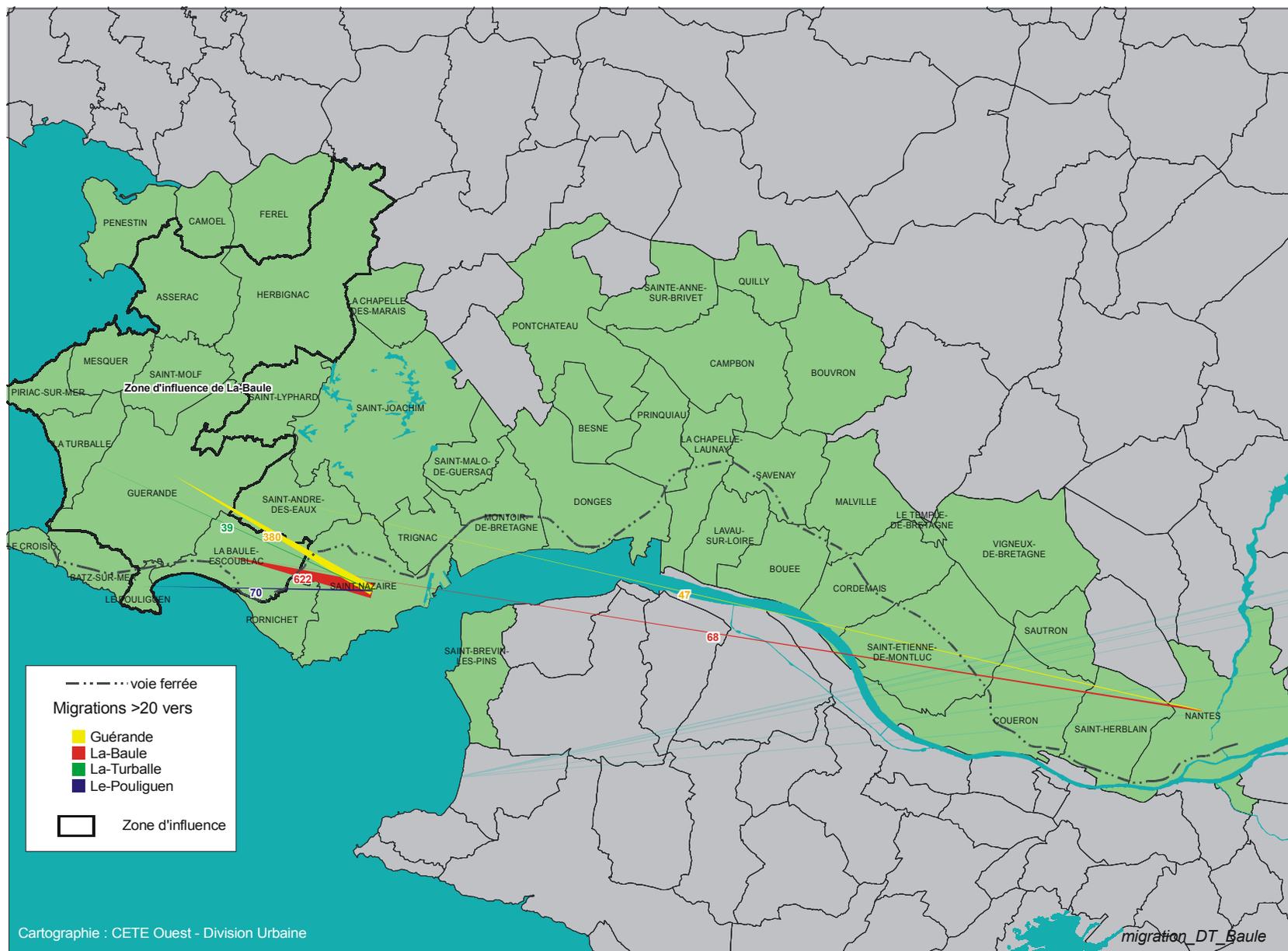
Les principaux flux domicile-travail sont dirigés vers Saint-Nazaire. Ils sont issus :

- de la commune de La Baule pour plus de 1 100 déplacements,
- de Guérande pour environ 1 000,
- du Pouliguen pour environ 200,
- de la Turballe pour 150.

Les flux à destination de Nantes sont plus faibles :

- La Baule émet 140 mouvements et Guérande 80.

Migrations domicile - travail 99 vers la zone d'influence de La Baule-Escoublac depuis Nantes, Saint-Herblain, Saint-Nazaire



Les mouvements à destination des communes de la zone d'influence présentent la même hiérarchie à des niveaux plus faibles. Ainsi on constate :

- plus de 1 000 mouvements entre Saint-Nazaire et La Baule,
- 380 entre Saint-Nazaire et Guérande,
- 70 entre Saint-Nazaire et Le Pouliguen,
- 40 entre Saint-Nazaire et La Turballe.

En provenance de Nantes, seuls les flux à destination de La Baule et de Guérande avoisinent la cinquantaine.

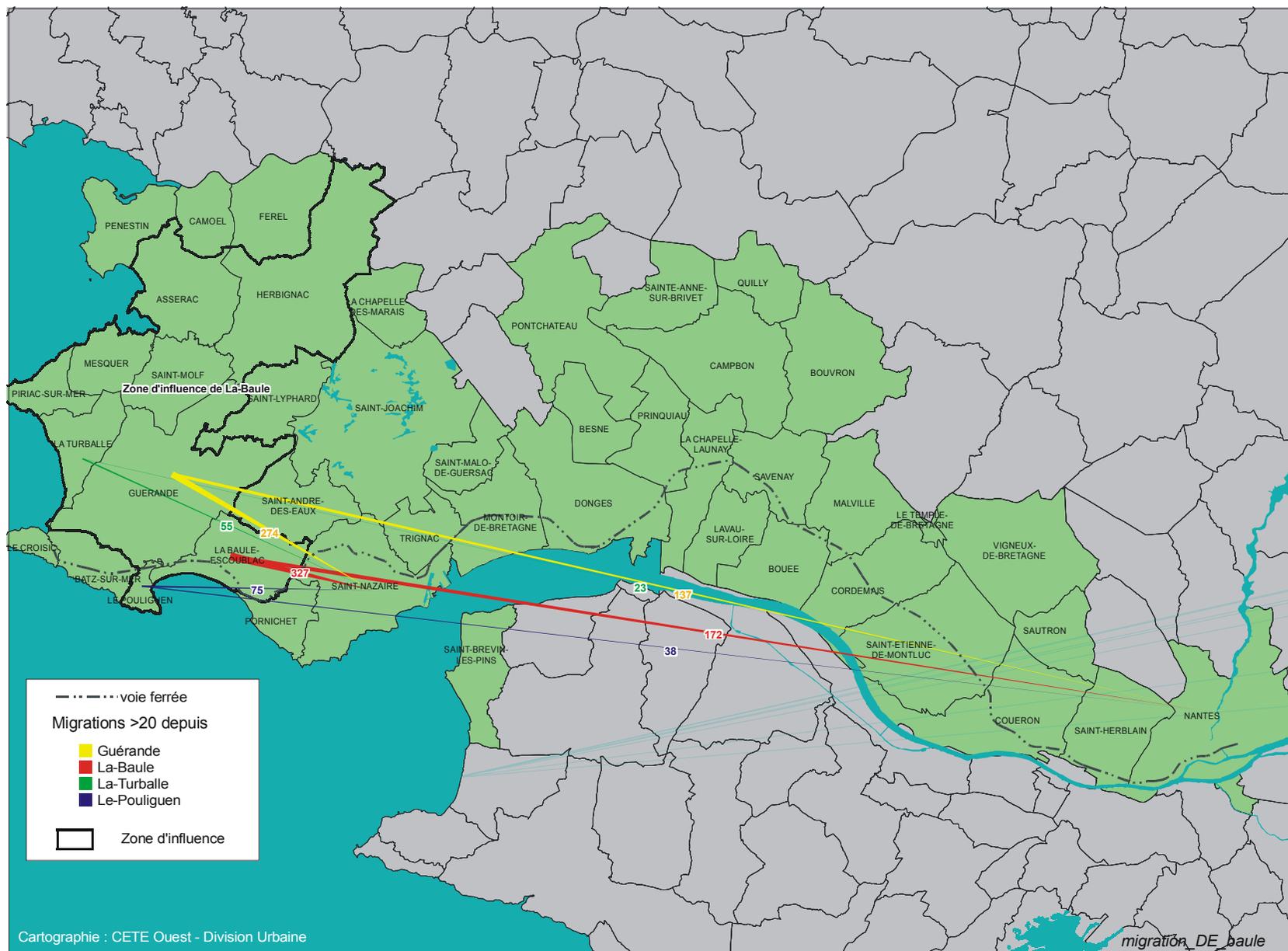
La lecture du tableau des évolutions des principaux flux domicile-travail entre 1990 et 1999 fait apparaître :

- une forte augmentation en volume et en pourcentage des échanges entre Saint-Nazaire et Guérande dans les 2 sens ;
- également une forte augmentation en valeur absolue entre La Baule et Saint-Nazaire (2 sens) avec une plus forte augmentation relative dans le sens Saint-Nazaire – La Baule ;
- une augmentation relative importante mais avec des valeurs absolues plus faibles pour les échanges entre La Turballe et Saint-Nazaire, Nantes et La Baule, Nantes et Guérande.

*Evolution des flux domicile-travail entre 1990 et 1999*

Origine	Destination	Nombre de déplacements en 1999	Evolution 1990/1999	
			en nombre	en pourcentage
Nantes	La Baule	68	9	15
	Guérande	47	12	34
St Nazaire	La Baule	622	161	35
	Guérande	380	185	95
	Le Pouliguen	70	15	27
	La Turballe	39	12	44
La Baule	Nantes	142	44	45
	Guérande	81	21	35
	Le Pouliguen	41	8	24
La Baule	St Herblain	30	11	58
La Baule	St Nazaire	1 137	117	11
	Guérande	987	239	32
	Le Pouliguen	199	35	21
	La Turballe	145	51	54

**Les navettes domicile-travail entre La Baule et Saint-Nazaire s'effectuent à 6% en transports collectifs, celles entre La Baule et Nantes à 31% : Le trajet entre La Baule et Saint-Nazaire est trop court pour que les transports collectifs soient compétitifs de porte à porte par rapport à la voiture.**



Si l'on s'intéresse aux déplacements domicile-étude depuis les communes de la zone d'influence vers Nantes et Saint-Nazaire (les mouvements en sens inverse étant négligeables), on s'aperçoit que les principales communes envoient 2 fois plus d'élèves à Saint-Nazaire qu'à Nantes.

Ainsi :

- La Baule envoie 330 élèves à Saint-Nazaire contre 170 à Nantes ;
- Guérande, 270 à Saint-Nazaire et 140 à Nantes ;
- Le Pouliguen, 75 à Saint-Nazaire et 40 à Nantes ;
- La Turballe, une cinquantaine à Saint-Nazaire et une vingtaine 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 :**

La presqu'île guérandaise est irriguée par un réseau riche de 11 lignes régulières représentant une centaine de circulations par jour. L'offre est constituée à la fois par les lignes express sur les voies rapides comme celle entre Guérande et Saint-Nazaire (en 20 mn), et par des dessertes de proximité fortement cadencées : par exemple 26 trajets quotidiens entre La Baule et Saint-Nazaire. Le réseau est organisé en «étoiles» autour des pôles de Guérande et La Baule.

Les communes du Nord de la zone d'influence sont desservies à partir de Guérande.

La ligne 80 relie Piriac, La Turballe, Guérande et Saint-Nazaire : le temps de parcours entre Guérande et Saint-Nazaire est de 35 mn.

La ligne 83 permet d'aller de Guérande à La Baule en une vingtaine de minutes.

La ligne 81 entre Le Croisic et Saint-Nazaire dessert Batz-sur-Mer, Le Pouliguen, La Baule et Pornichet : le car met 30 mn entre la gare de La Baule et la gare de Saint-Nazaire.

Ces lignes assurent la correspondance avec les TGV en gare de La Baule et Saint-Nazaire.

Un syndicat mixte Conseil Général de Loire-Atlantique - Cap Atlantique a été mis en place pour la gestion des lignes interurbaines pour le territoire de la Communauté d'agglomération.

## La Baule - Escoublac

La desserte ferrée :

13 trains quotidiens en provenance de Nantes desservent la gare de La Baule Escoublac dont 5 TGV. Ces trains se dirigent ensuite sur Le Croisic en desservant la gare du Pouliguen (sauf 3 TGV) mais moins souvent celle de Batz-sur-Mer (8 arrêts par jour). Seul un train permet d'arriver le matin à La Baule entre 6h00 et 9h00 et 4 trains le soir entre 16h30 et 19h30.

Dans le sens Le Croisic - Saint-Nazaire - Nantes 12 trains quotidiens s'arrêtent en gare de la Baule Escoublac dont 5 TGV. Les gares du Pouliguen et de Batz-sur-Mer ont un niveau de desserte conforme au sens inverse.

4 trains directs sont au départ de La Baule entre 6h00 et 9h00 le matin vers Saint-Nazaire et Nantes et le soir 2 trains directs entre 16h30 et 18h30. Un retour supplémentaire est proposé au départ de Saint-Nazaire.

Le trajet Nantes-La Baule-Escoublac s'effectue en environ 1h en TER (53 mn pour les TGV). Le trajet Saint-Nazaire - La Baule-Escoublac prend de 15 à 20 mn.

## Desserte en transports collectifs aux heures de pointe

Provenance St Nazaire – arrivée La Baule										
<b>Matin</b>	7h55	8h00*	8h15							
<b>Soir</b>	17h05*	17h05	17h19	17h47*	18h10	18h21*	18h40	19h07*	19h10	19h35

Destination St Nazaire – départ La Baule									
<b>Matin</b>	6h23*	6h47*	7h19	7h43*	7h54	8h14*	8h16	8h56	
<b>Soir</b>	17h12	18h07	18h30*	19h06*	19h07				

 Car ligne 81 (St Nazaire – La Baule)

 Trains

\* (trains venant de / ou allant à Nantes)

Les chiffres de fréquentation de l'hiver 2004 montrent (source Région Pays de la Loire) :

- le matin, dans les trains en direction de Saint-Nazaire et Nantes, une trentaine de montées quotidiennes dans celui de 6 h 47 et une vingtaine dans ceux de 6 h 23 et de 7 h 43, majoritairement à destination de Nantes car il y a très peu de descentes à Saint-Nazaire pour ces trains ;
- le soir, les trains en provenance de Nantes les plus fréquentés par les Baulois sont ceux qui arrivent à La Baule à 18 h 21 (une quarantaine de clients) et ceux de 17 h 47 et 19 h 07 (une vingtaine de clients chacun). Les trains de 18 h 21 et 19 h 07 sont directs entre Nantes et Saint-Nazaire.

Les trains du lundi matin et surtout du vendredi soir sont les plus chargés.

On constate également des mouvements à la demi-journée entre Nantes et La Baule dans les deux sens qui se traduisent par environ 25 montées ou descentes dans les trains de 12 h 02 et 13 h 18.

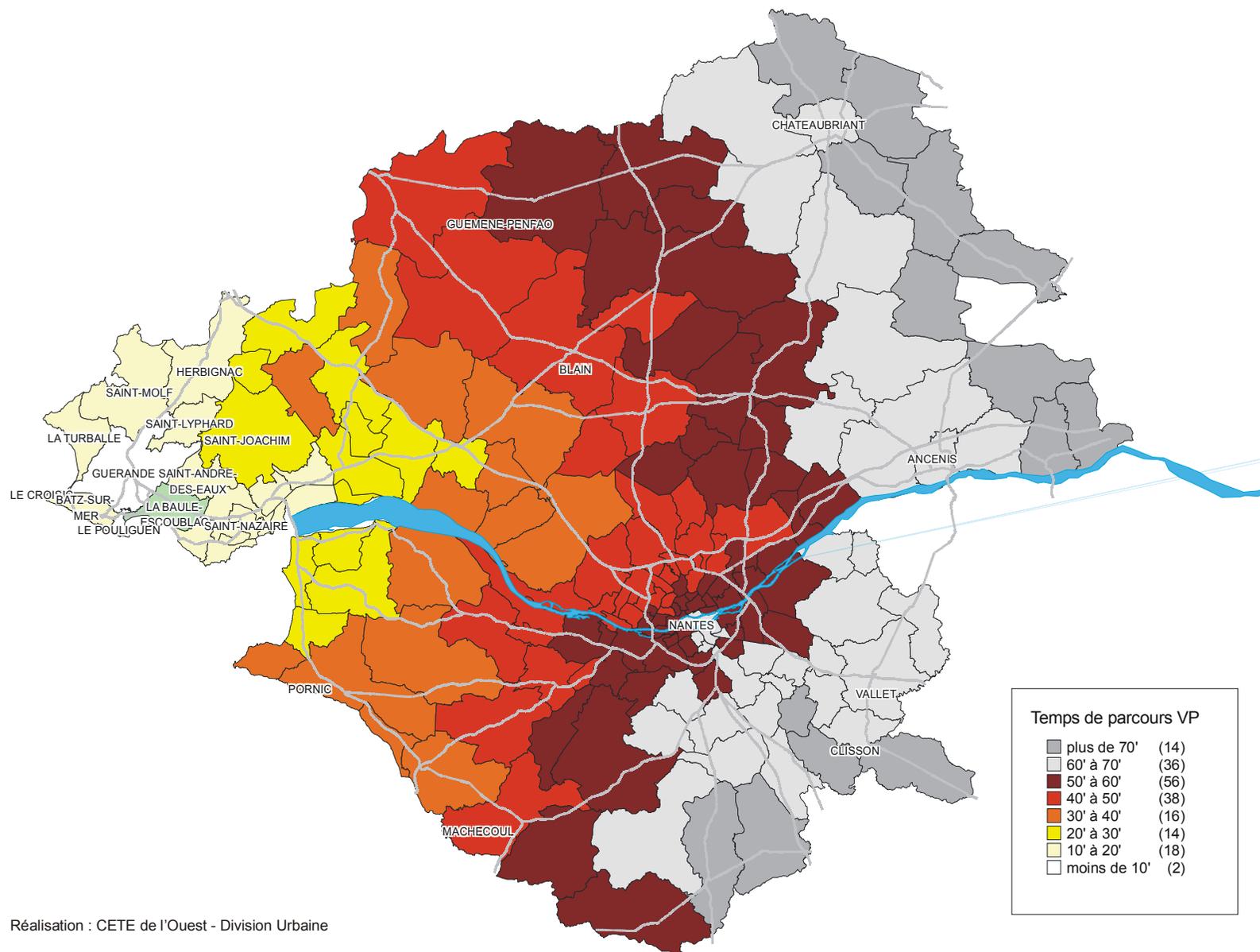
Les transports collectifs, assurent une bonne liaison en heures de pointe entre La Baule et Saint-Nazaire dans le sens La Baule – Saint-Nazaire le matin, et Saint-Nazaire – La Baule le soir. Le trajet en car de gare à gare est plus long (30 mn contre 15 à 20 mn en train) mais il assure une meilleure desserte d'autres points attractifs des communes.

#### ☐ **La desserte routière**

La RN171 relie Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic. Un réseau de routes départementales irrigue la zone d'influence dont les plus circulées sont la RD99 (prolongement de la RN171 entre Saint-Nazaire et Guérande), la RD92 (Guérande, La Baule), la RD774 (Le Pouliguen, Guérande).

Le Nord de la zone d'influence (secteur d'Herbignac) pour se rendre à Nantes, rejoint la RN165 directement à Pontchâteau.

Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis La Baule-Escoublac en heure de pointe



## 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 compétitifs.

Il est donc intéressant de regarder les temps de parcours en automobile en l'état actuel et d'effectuer une projection à l'horizon 2015 tenant compte de l'évolution des trafics et des réseaux.

### □ Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis La Baule 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

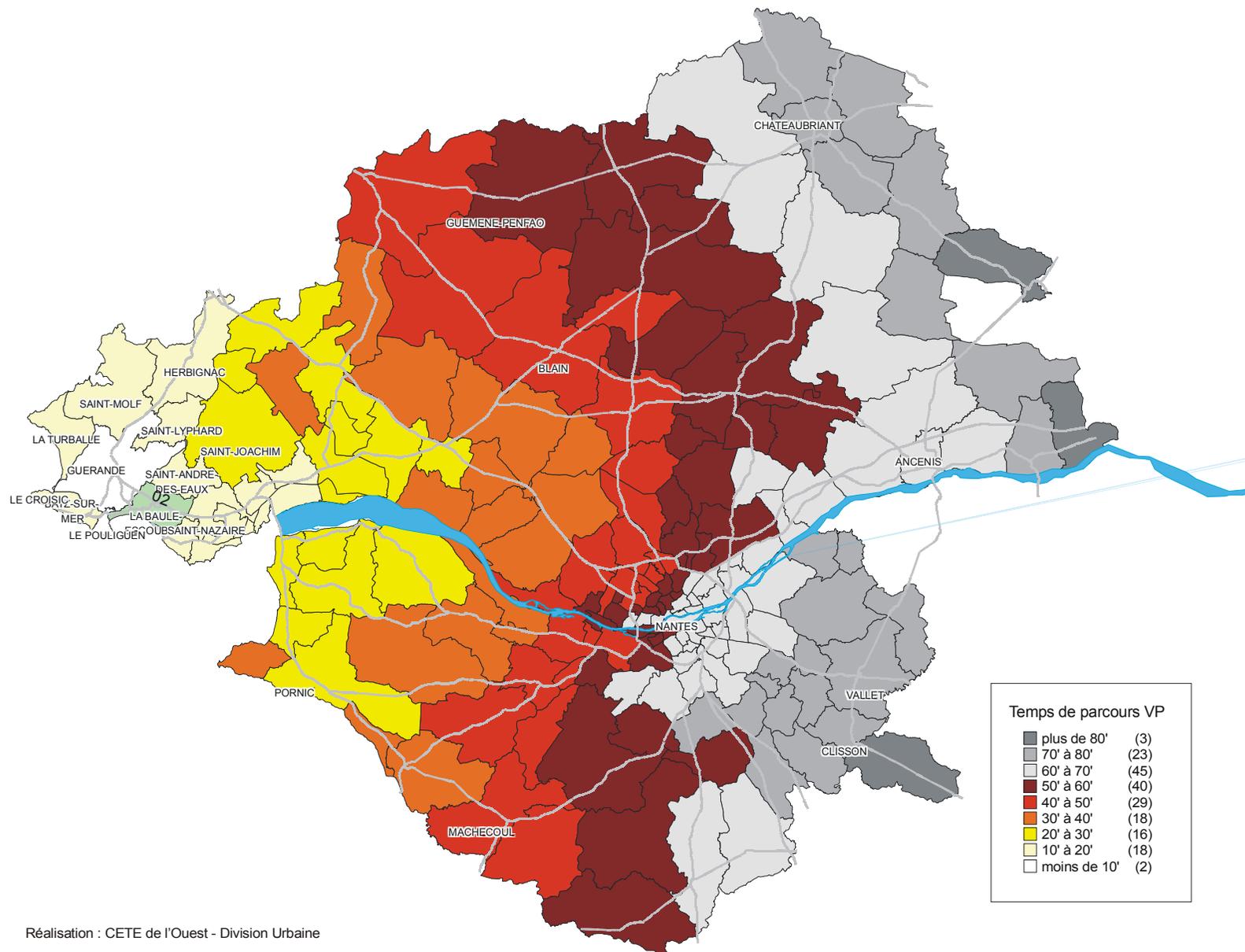
L'accès de toute la zone d'influence à La Baule s'effectue en moins de 20 mn. Dans ce même temps, on rejoint Saint-Nazaire.

En dehors des mouvements La Baule – Saint-Nazaire éventuellement captables par le train, les conditions de rabattement sur la gare de La Baule des autres communes de la zone d'influence ne rendent pas le train compétitif pour la destination de Saint-Nazaire.

Pour ce qui est des déplacements vers Nantes, seul l'hypercentre de Nantes est accessible en plus d'une heure, ainsi que les zones Sud – Sud-Est extérieures au périphérique.

Le reste de l'agglomération nantaise est accessible en moins de 60 mn voire moins de 50 mn dans le quart Nord-Ouest infra-périphérique.

Temps de parcours en voiture particulière depuis La Baule-Escoublac en heure de pointe à l'horizon 2015



Réalisation : CETE de l'Ouest - Division Urbaine

## □ Temps de parcours en voiture particulière depuis La Baule, 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 :

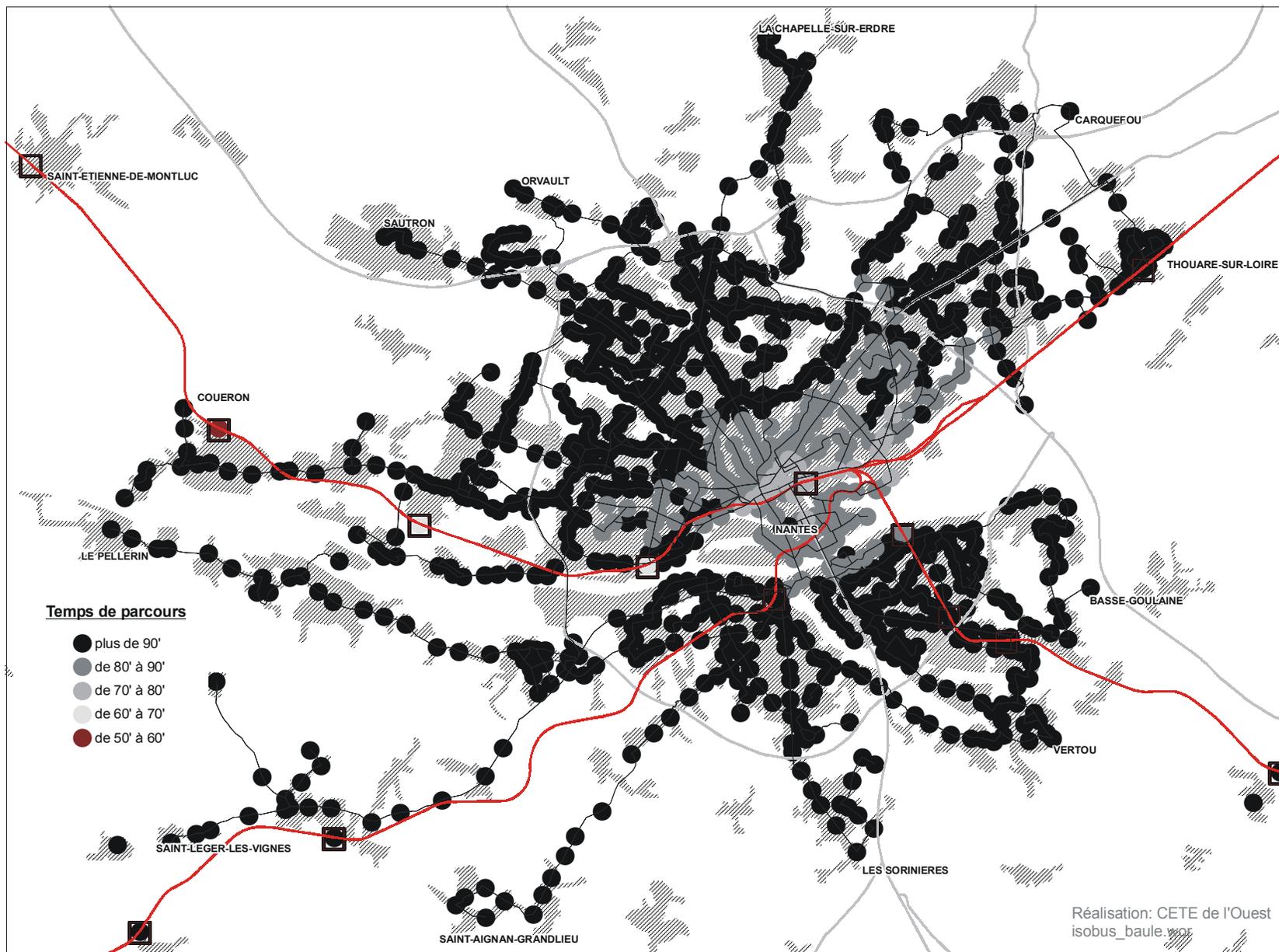
- le barreau de Notre-Dame des Landes, entre la RN137 et la RN165,
- le contournement Est départemental entre la RN137 Nord et l'A84 (Aigrefeuille) passant par Nord/Erdre, Ancenis, Vallet et Clisson, ainsi que l'amélioration des routes départementales prévue au Schéma de Développement routier de la Loire-Atlantique,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

### . Résultats

Les temps de trajet vers Saint-Nazaire n'ont pas sensiblement augmenté.

Par contre, on constate que les conditions d'accès à Nantes se dégradent puisque seul le quart Nord-Ouest du périphérique est accessible en moins d'une heure. Il faut de 60 à 70 mn pour atteindre le centre-ville, l'Est et le Sud de l'agglomération et plus de 70 mn pour atteindre le quart Sud-Est du département.

Temps de parcours actuel en transports collectifs intégrant le réseau ferroviaire et le réseau routier de Nantes depuis, la gare de La Baule



□ **Temps de parcours actuel en transports collectifs intégrant le réseau ferroviaire et le réseau routier de Nantes depuis, la gare de La Baule**

**. 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.

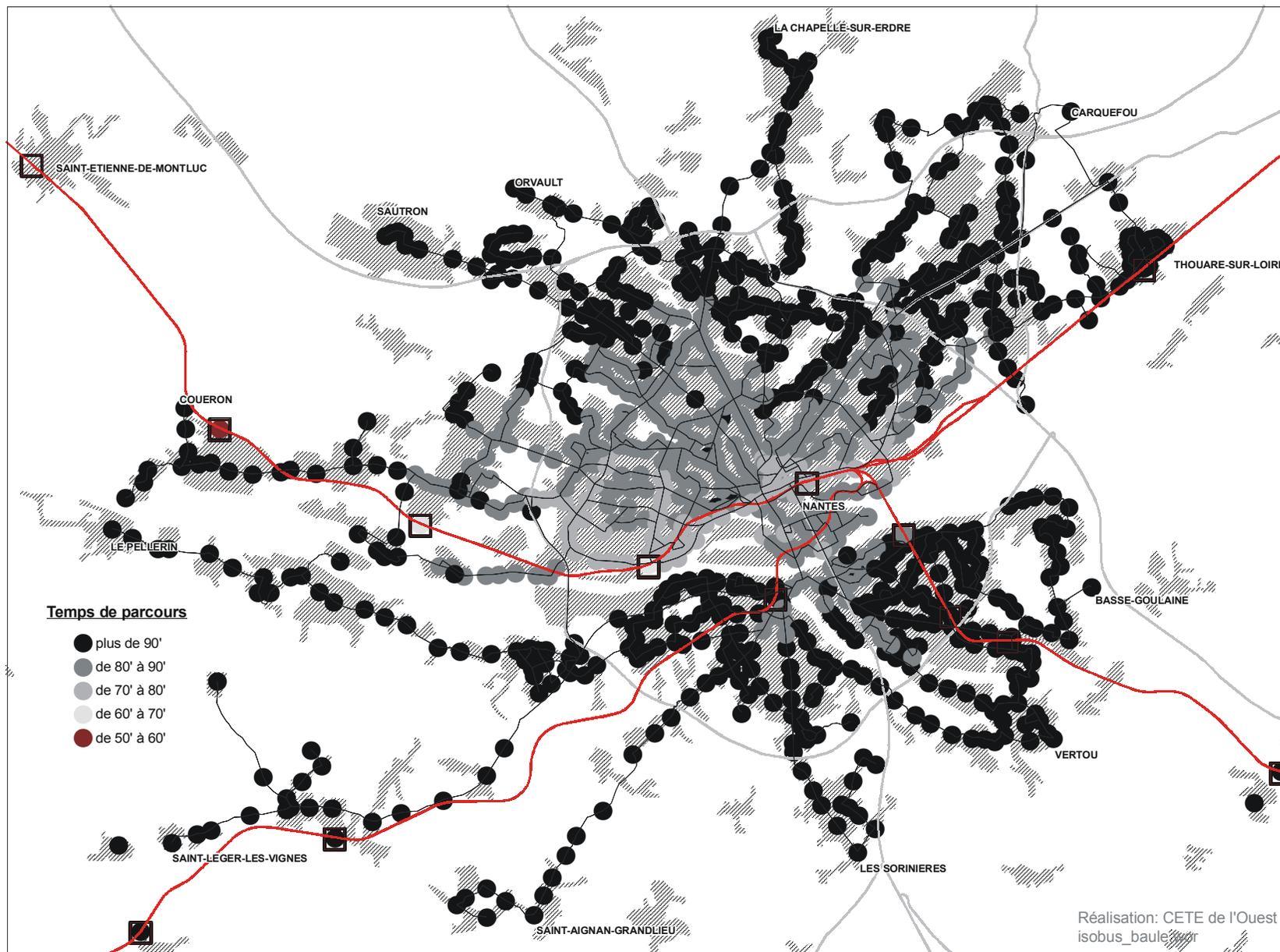
Les temps de parcours ont été calculés à partir de la gare de La Baule vers les différents arrêts du réseau, en ajoutant 5 mn de temps d'accès (environ 300 m de marche à pied).

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 ferré et le réseau TCU s'effectue à la gare de Nantes.

**. Résultats**

Compte tenu de la durée du trajet en train depuis la gare de La Baule (prise égale à 1 h 05), les Baulois accèdent au secteur de la gare de Nantes en environ 70 mn. 10 mn supplémentaires permettent d'élargir la zone le long des sites propres TC.

Il faut compter 90 mn pour atteindre les boulevards de ceinture au Nord et Nord-Ouest, le Sud de l'île Beaulieu et le périphérique au Nord-Est.



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

**. 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.

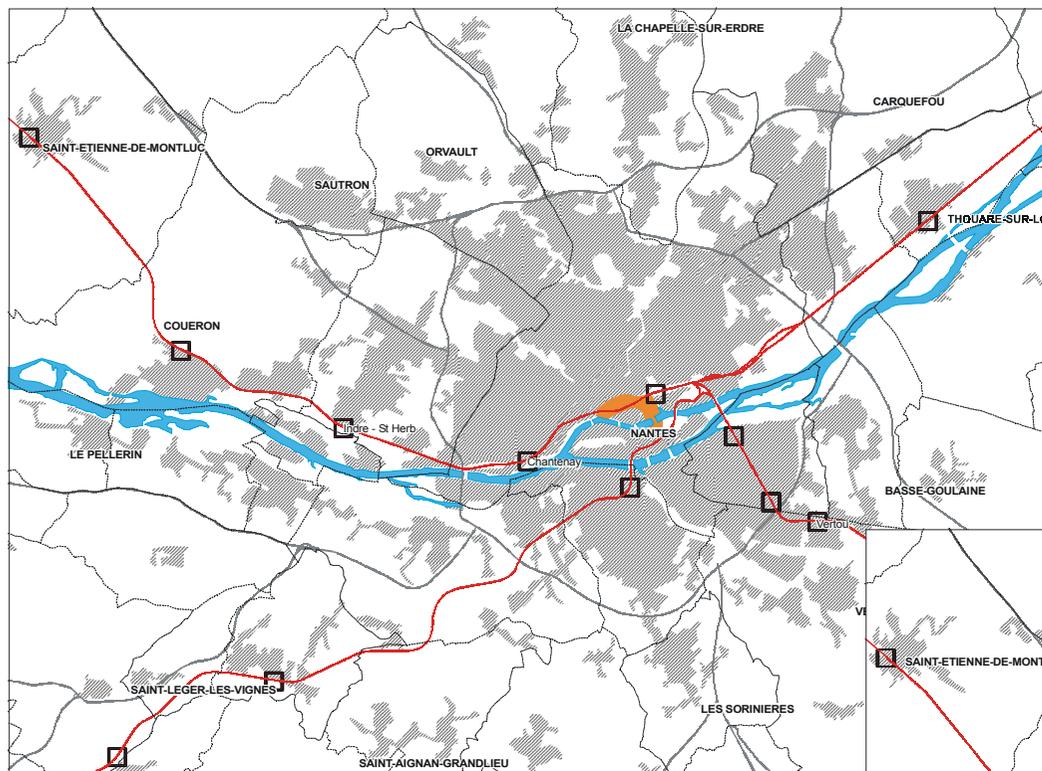
Pour le réseau ferroviaire, aucune amélioration de la desserte n'a été programmée à ce jour.

**. Résultats**

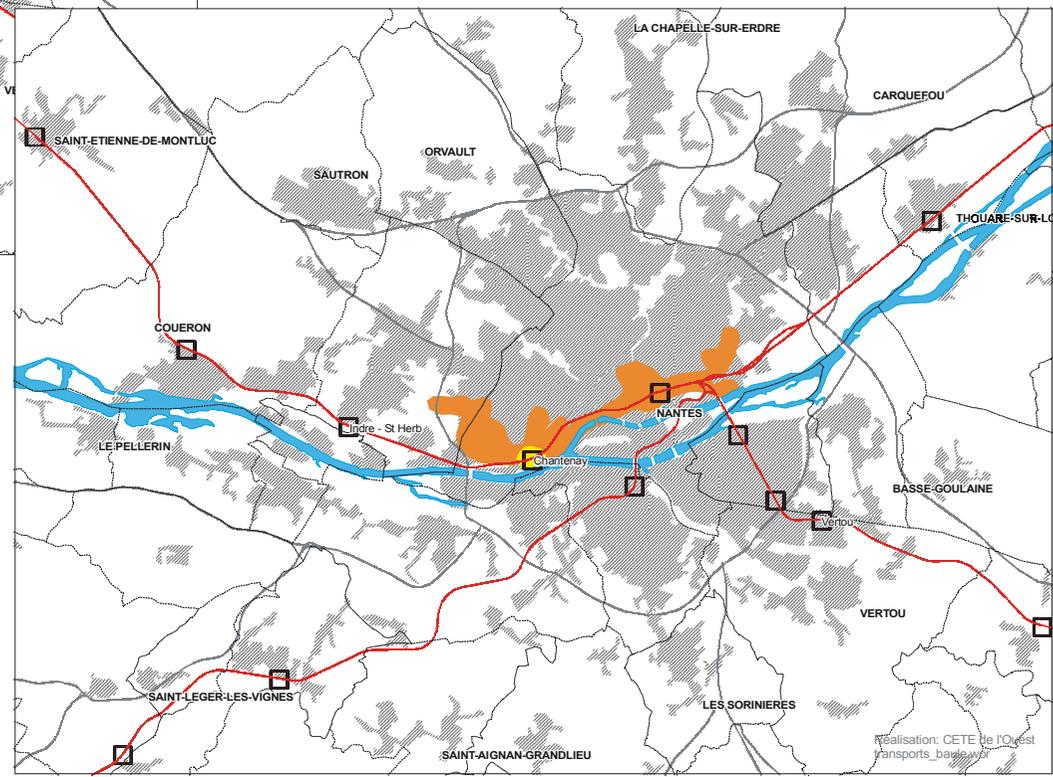
Le développement des lignes TC en site propre élargit notablement les secteurs accessibles de Nantes depuis la gare de La Baule en 70 – 80 mn.

La zone accessible en moins de 90 mn s'étend jusqu'au périphérique à l'Ouest et à l'Est ainsi qu'au Sud le long de la ligne 4.

**Accessibilité comparée depuis La Baule-Escoublac en voiture particulière et en transport collectif en 2004**



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



**Accessibilité comparée depuis La Baule-Escoublac en voiture particulière et en transport collectif en 2015**

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

- En 2004, seul le secteur proche de la gare de Nantes est accessible dans un temps comparable en TC et en voiture particulière.
- A l'horizon 2015, les effets conjugués de la saturation du réseau routier à l'approche de Nantes et l'amélioration du réseau TC rendent celui-ci plus concurrentiel sur un territoire qui s'étend d'Ouest en Est le long des lignes TC en site propre.

Pour les autres communes de l'aire d'influence, il faut ajouter au temps de parcours TC, environ 10 mn de temps d'accès à la gare de La Baule (voire plus pour les communes les plus éloignées). Cela rend très peu compétitifs les transports collectifs pour la durée globale du déplacement du point de départ au point d'arrivée.

Cependant, la durée du voyage en train, de l'ordre d'une heure, rend plus acceptable le trajet d'approche jusqu'à la gare de La Baule.

*Les principaux flux de déplacements domicile-travail dans la zone «d'influence» concernent Guérande et La Baule. Ils ont Saint-Nazaire comme origine ou destination. Guérande est la commune qui alimente le plus la gare de La Baule en usagers, en dehors de La Baule même.*

*Seule, une partie des flux entre La Baule et Saint-Nazaire peut se reporter sur le fer. Il s'agit de flux de commune à commune.*

*Les autres communes bénéficient d'une bonne desserte en TC interurbains vers Guérande, La Baule ou Saint-Nazaire, qui ne justifie pas l'utilisation du train comme mode de transport intermédiaire entre La Baule et Saint-Nazaire.*

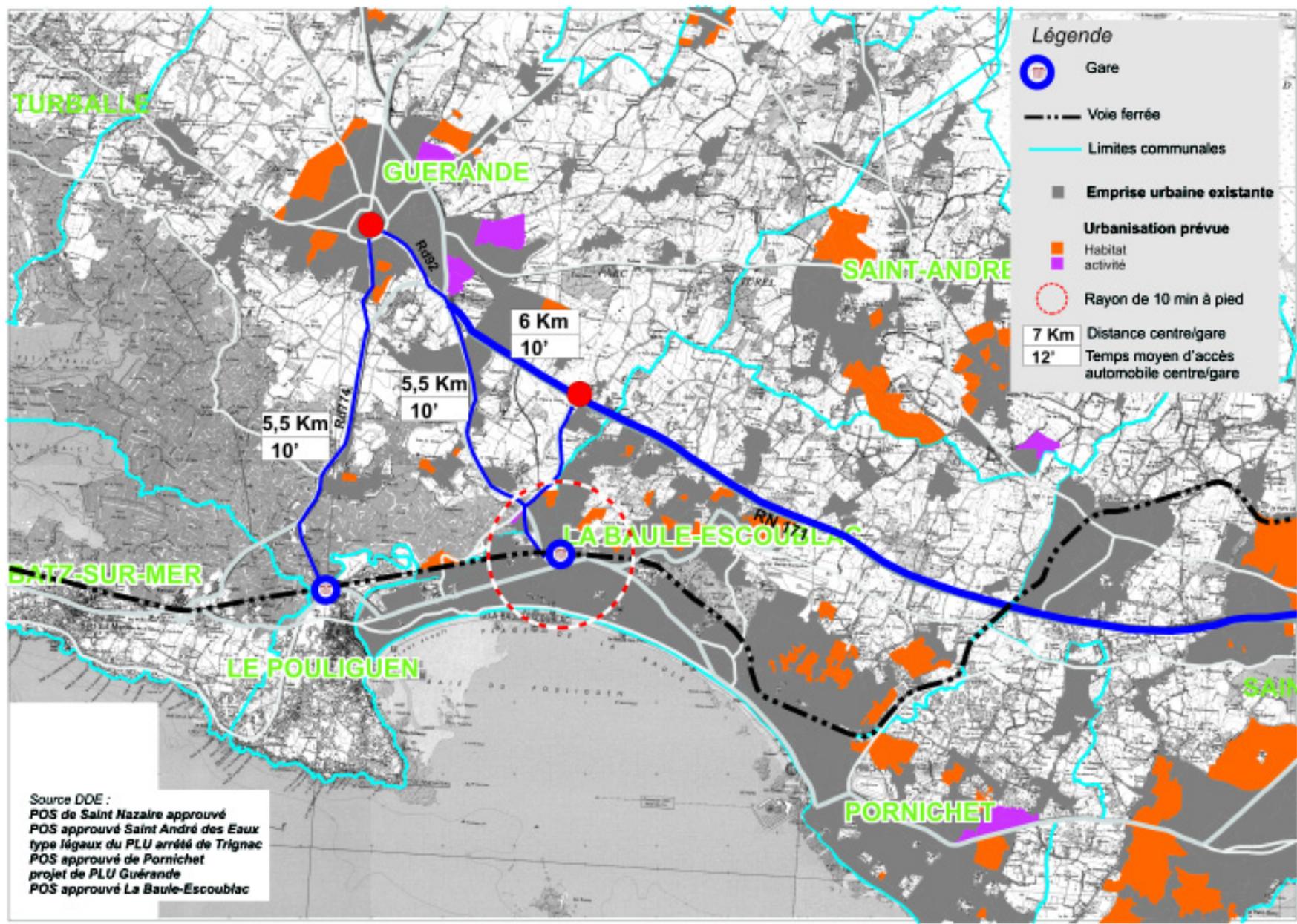
*La commune du Pouliguen, bénéficiant d'une offre ferrée comparable à celle de La Baule, peut être exclue de la zone d'influence de La Baule.*

*Les migrations alternantes entre Nantes et essentiellement La Baule et Guérande pourraient davantage utiliser le train, au départ de la gare de La Baule, sachant que les Guérandais vont également prendre le train à Saint-Nazaire.*

*Les autres communes incluses dans la zone d'influence sont peu ou pas concernées car les échanges avec Nantes sont inférieurs à 20 déplacements.*

*L'aire d'influence réelle de La Baule peut donc aujourd'hui se limiter à Guérande.*

Urbanisation en cours ou prévue dans l'aire d'influence rapprochée de la gare, accessibilité 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 La Baule-Escoublac est ici réduite à l'ensemble Guérande-La Baule conformément aux analyses précédentes. En interne à l'agglomération les réserves foncières pour l'urbanisation existent sans être abondantes. Certaines d'entre-elles sont en cours d'urbanisation (quartier des Guezy). Par rapport à la ressource foncière qui s'amenuise, la commune a lancé son grand projet d'aménagement «centre-gare» qui s'apparente par certains aspects, à une opération de renouvellement urbain. S'y ajoutent deux zones d'urbanisation future d'une dimension assez importante, l'une à l'extrémité Est, à la limite avec Pornichet, l'autre à l'Ouest, à la limite avec Le Pouliguen. Ces deux zones sont très éloignées de la gare. Une fois réalisée l'urbanisation de ces différentes zones, on ne peut plus envisager un développement urbain conséquent de la commune, dans la mesure où tout le Nord est inconstructible et/ou protégé à divers titres : marais, massif forestier, aérodrome d'Escoublac.

A l'échelle de l'aire d'influence ce sont Pornichet et Guérande qui disposent des plus grandes réserves d'urbanisation à destination d'habitat.

Les accès automobiles à la gare de La Baule depuis Guérande se font par 2 itinéraires :

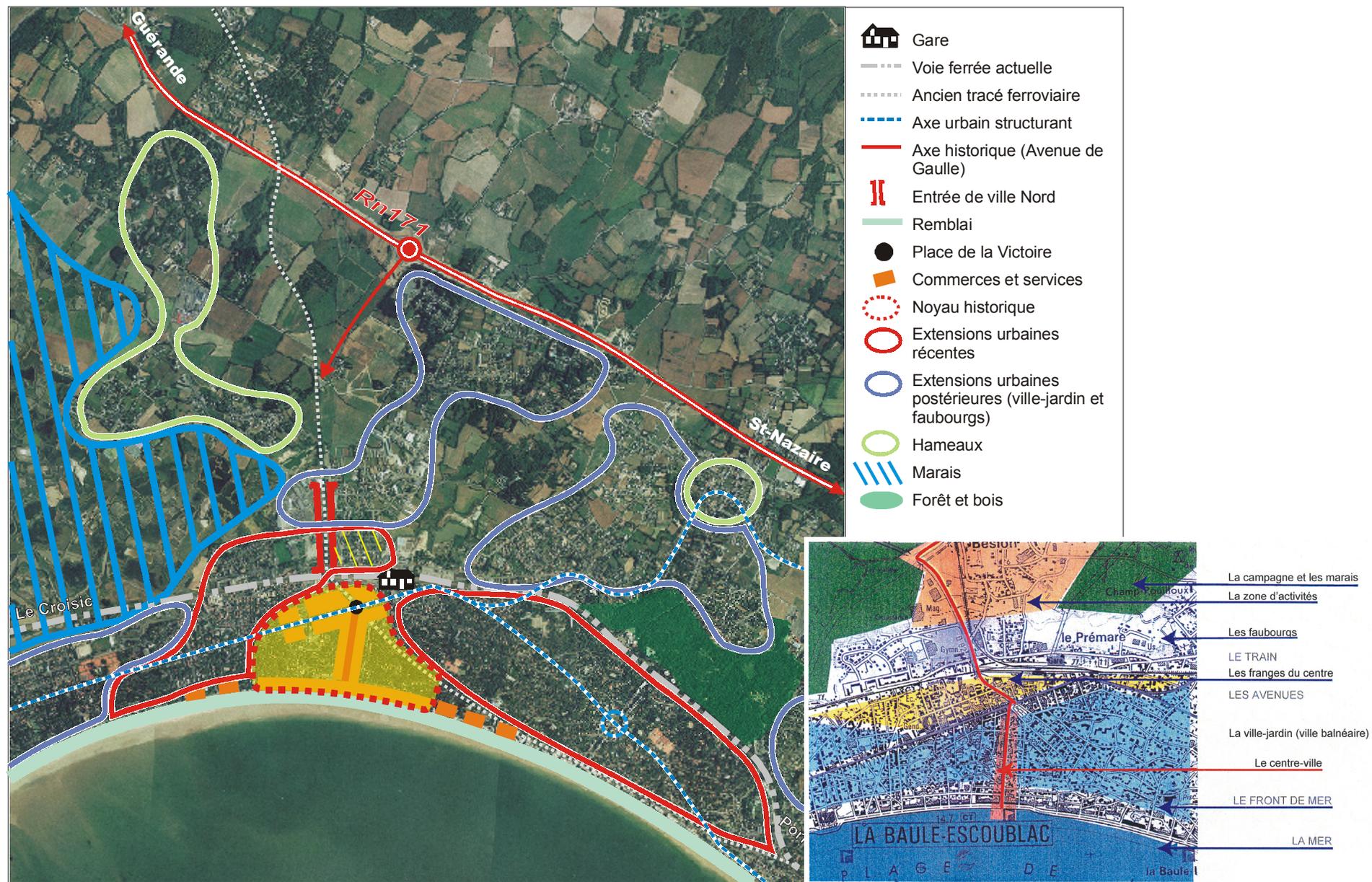
- la RD92, en parcours direct,
- la RD92, en parcours indirect, via la RN171.

Les deux itinéraires sont quasiment identiques en temps et en distance et ce sont les encombrements estivaux sporadiques qui peuvent faire préférer le parcours direct au parcours indirect. Pour les deux itinéraires, l'entrée dans l'agglomération bauloise avec son centre commercial source d'encombrement éventuel mais plus encore, les possibilités faibles de stationnement en haute saison touristique peuvent être préjudiciables au choix de la gare de La Baule pour les usagers du train, qu'ils soient baulois ou guérandais.

A ce titre, pour les résidents de l'Ouest de La Baule, comme pour les guérandais, le rabattement sur la gare du Pouliguen qui bénéficie d'un niveau de service proche de celui de la gare de La Baule peut se révéler judicieux, d'autant que l'itinéraire par la RD774 est le même en temps et en distance que celui conduisant à La Baule.

La Baule étant une commune littorale qui s'étend sur une grande partie de la baie, le rayon de 10 minutes de marche à pied autour de la gare ne couvre qu'une toute petite partie de la commune. Il faudrait ici plus tabler sur le vélo, comme mode doux privilégié pour se rendre à la gare, la configuration des voies s'y prêtant.

Historique de l'urbanisation, organisation urbaine de la commune



### 3-2 historique de l'urbanisation, organisation urbaine de la commune

La Baule est une «ville-jardin» constituée à partir du début du 20<sup>ème</sup> siècle. Son centre-ville existe déjà en 1914 et les lotissements commencent à se construire de part et d'autre de l'avenue du Général de Gaulle, axe historique qui relie la gare SNCF, à l'époque implantée sur la place de la Victoire, au bord de mer.

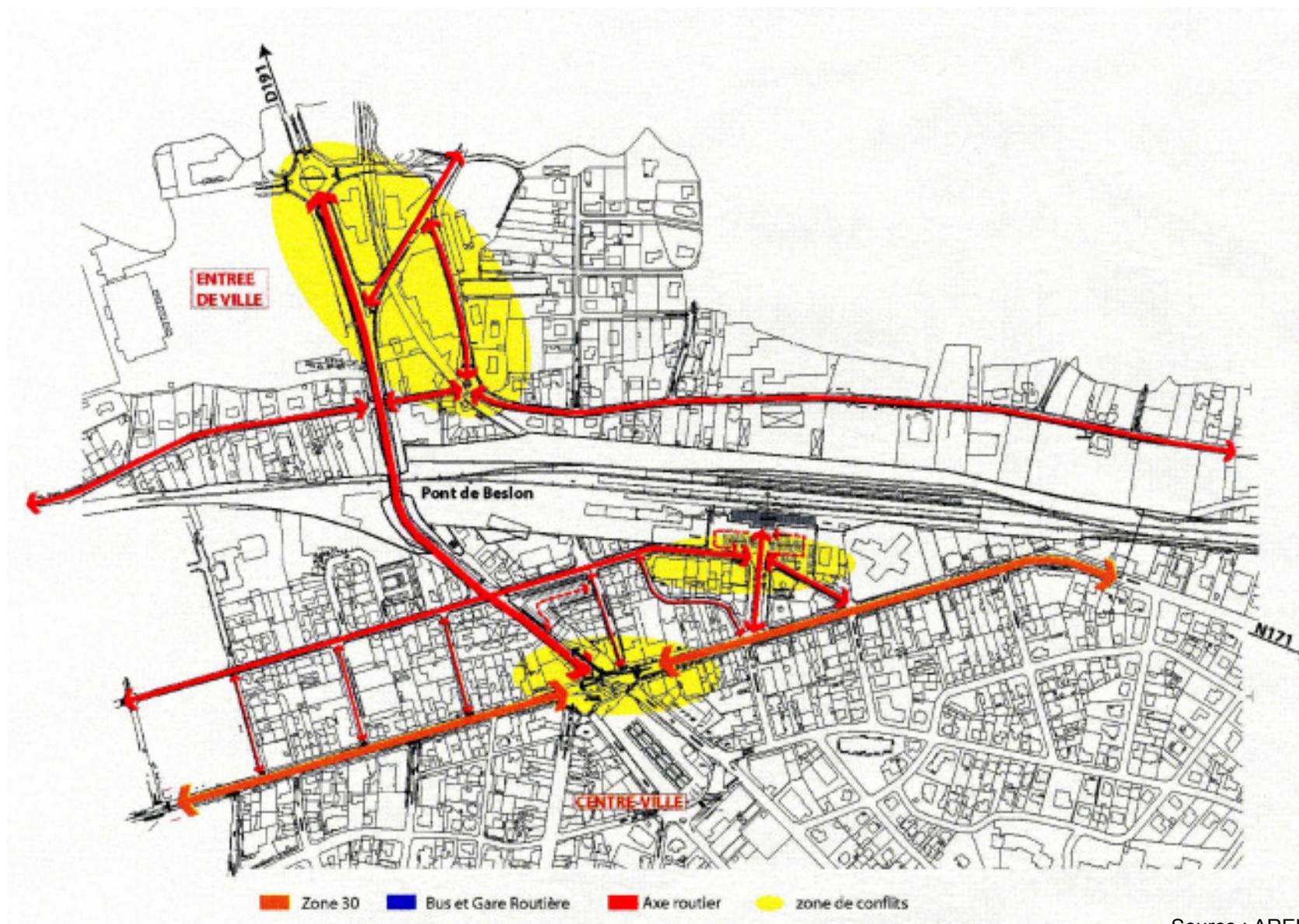
Par la suite, son urbanisation n'a cessé de s'étendre sans tracé directeur lisible hormis les avenues De Lattre de Tassigny, Clémenceau, du Bois d'Amour, de l'Etoile et de Rhuys, ponctuées par la place des Palmiers et qui jouent un rôle structurant dans la construction de cette « ville-jardin ». Le maillage viaire est peu différencié mais très arboré, du fait des pins très anciennement plantés pour fixer les dunes.

Trois infrastructures majeures structurent le territoire communal : la RN171, à 2 x 2 voies, qui relie La Baule à Saint-Nazaire et Nantes, la voie SNCF Nantes – Le Croisic et le «remblai», front de mer entièrement bâti où subsistent çà et là quelques villas de la «belle époque».

L'échangeur réalisé récemment sur la RN171 ainsi que la route qui le raccorde à l'ancienne liaison avec Guérande fait de l'entrée Nord, une véritable entrée de ville, actuellement bordée d'implantations commerciales et d'équipements.

L'urbanisation récente, moins dense que celle de la «ville-jardin», s'est principalement développée au Nord de la voie SNCF qui a longtemps constitué un seuil d'urbanisation. Le secteur de la gare se trouve ainsi à la charnière entre l'urbanisation ancienne du Sud et celle, plus récente, du Nord.

L'armature commerciale est relativement concentrée sur les axes que constituent les avenues du Général de Gaulle, De Lattre de Tassigny, Les Ondines, Clémenceau, et sur la partie centrale du remblai. Le secteur de la gare se trouve à proximité des avenues De Gaulle et De Lattre de Tassigny, et est, de ce fait, intégré au centre-ville. Son fonctionnement en matière de déplacement et de stationnement est en partie tributaire de celui du centre-ville.



Source : AREP

### 3-3 Commune de La Baule : accessibilité à la gare

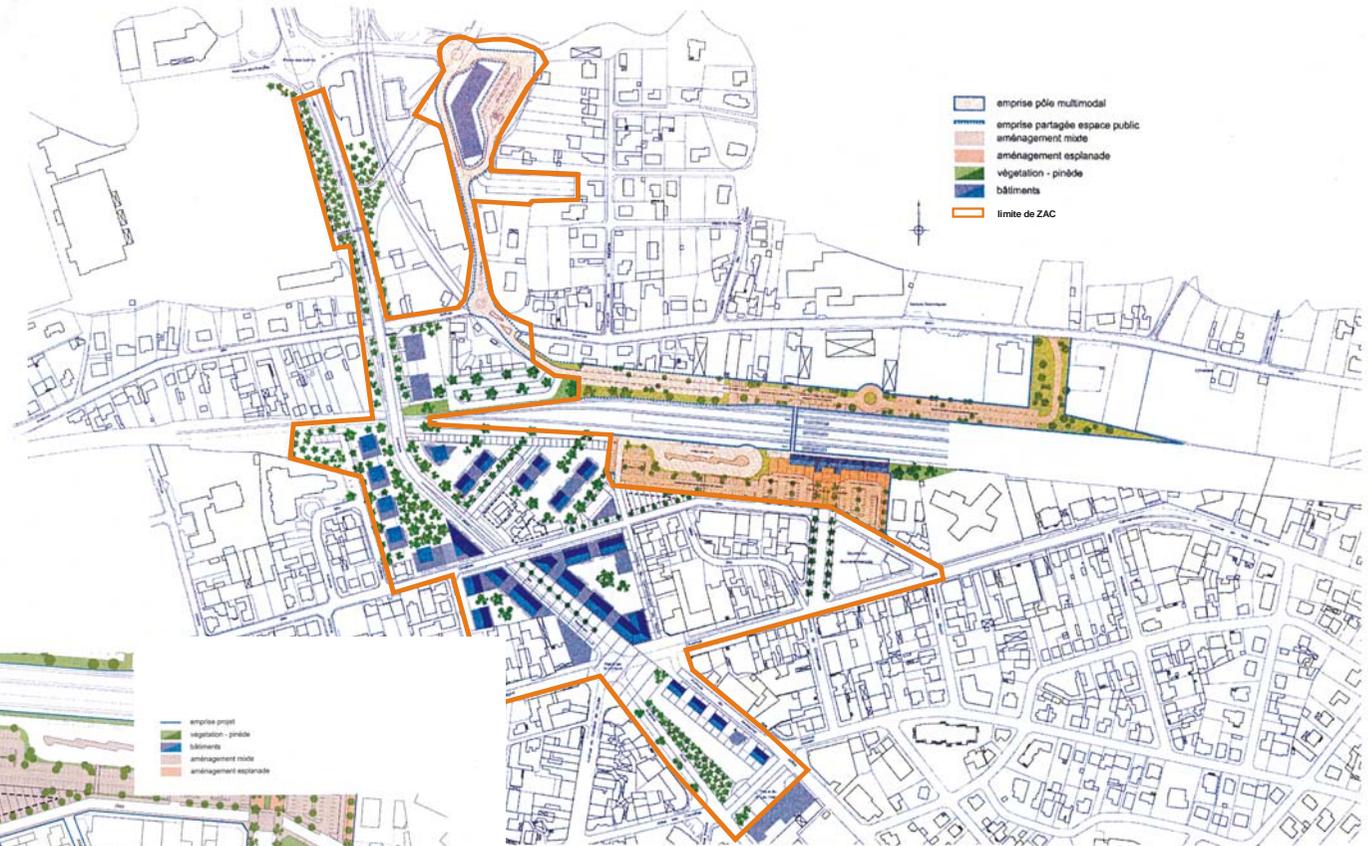
Les accès automobiles à la gare de La Baule ne rencontrent pas actuellement de difficultés majeures, les axes structurants convergeant tous vers la gare : avenue du Général De Gaulle, avenues De Lattre de Tassigny, Clémenceau...

Il n'y a pas par contre d'aménagement significatif en faveur des modes doux piétons et vélos, en particulier en approche de la gare, place de la victoire. Son aménagement actuel en carrefour routier doté de feux est avant tout conçu pour redistribuer des flux automobiles importants ; s'y trouve implantée également la gare routière. L'ensemble n'est ni attrayant ni sécurisant pour les piétons et les vélos.

La gare connaît actuellement un vrai problème d'insuffisance de l'offre de stationnement touristique en haute saison, insuffisance surtout liée à l'absence de gestion rationalisée de cette offre. Le parking de la gare, de par sa proximité du centre-ville, est en outre, utilisé comme parking de repli longue durée par tous les visiteurs, y compris par des non-usagers du train, aux périodes les plus fréquentées de la haute-saison estivale.

Selon les enquêtes réalisées par le bureau d'étude MTI à propos du secteur de la gare, il n'y a pas d'échange entre le train et le réseau de cars. L'essentiel des déplacements depuis ou vers la gare se fait en voiture d'où l'importance stratégique d'une offre de stationnement accrue mais structurée, en fonction de la durée.

**Projet centre-gare**



Source : SARL Logerais et associés

**Projet centre-gare**

## 4 - Orientations, propositions

### 4-1 Le projet d'aménagement du secteur centre-gare

Le projet centre-gare a pour objectif essentiel de créer des logements ; un programme plus restreint de locaux à usage d'activité, notamment commerciale, leur est adjoint. Les voiries et espaces publics sont complètement remaniés dans le sens d'un meilleur partage modal entre piétons, vélos, automobiles et TC. Ils font l'objet d'une composition paysagère qui permet de prolonger la ville-jardin vers le Nord de la commune.

Les nouveaux immeubles sont des collectifs conçus selon le concept de villa urbaine. Ils forment un ensemble résidentiel relativement dense à proximité de la gare, ce qui constitue en soi un facteur favorable à une meilleure utilisation du train.

L'ensemble de l'opération doit être réalisé dans le cadre d'une ZAC conventionnée.

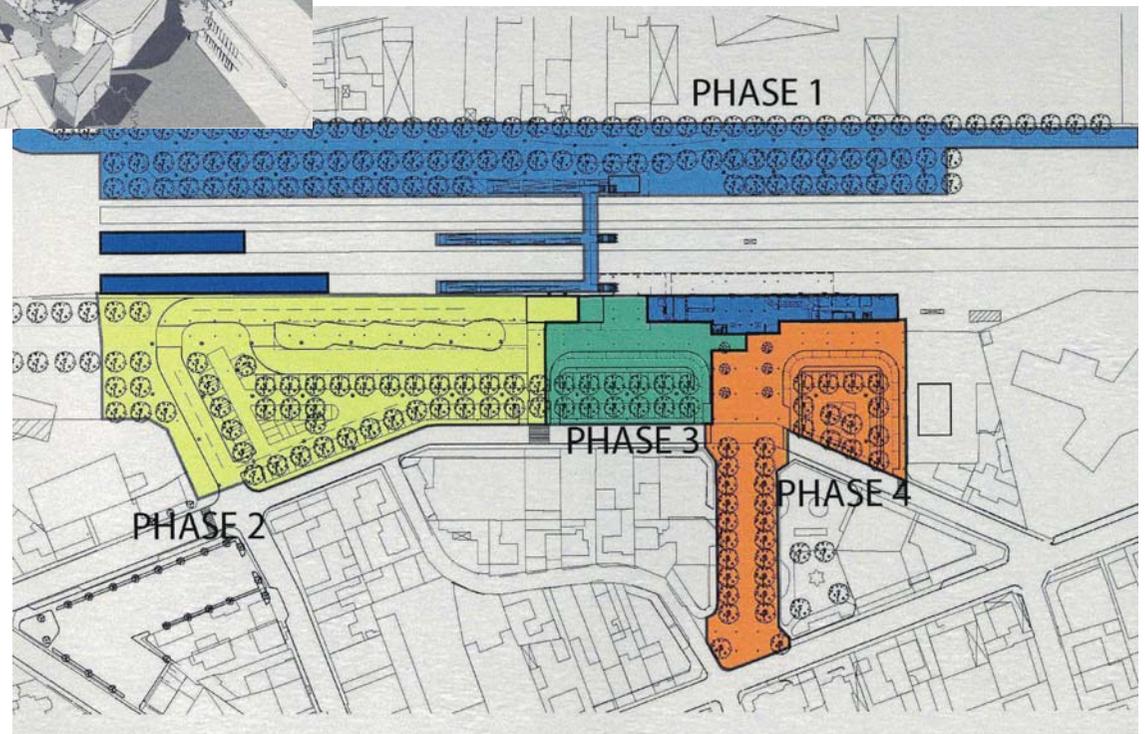
Le programme prévisionnel de la ZAC comprend 43.800 m<sup>2</sup> de SHON globale dont :

- 36.500 m<sup>2</sup> de logements environ ;
- 7.300 m<sup>2</sup> d'activités et de services dans le secteur Nord.



**Le pôle d'échange multimodal en projet**

Source : AREP (aménagement recherche pôles d'échanges)



**Le pôle d'échange multimodal en projet**

## 4-2 Le projet de pôle d'échanges multi-modal

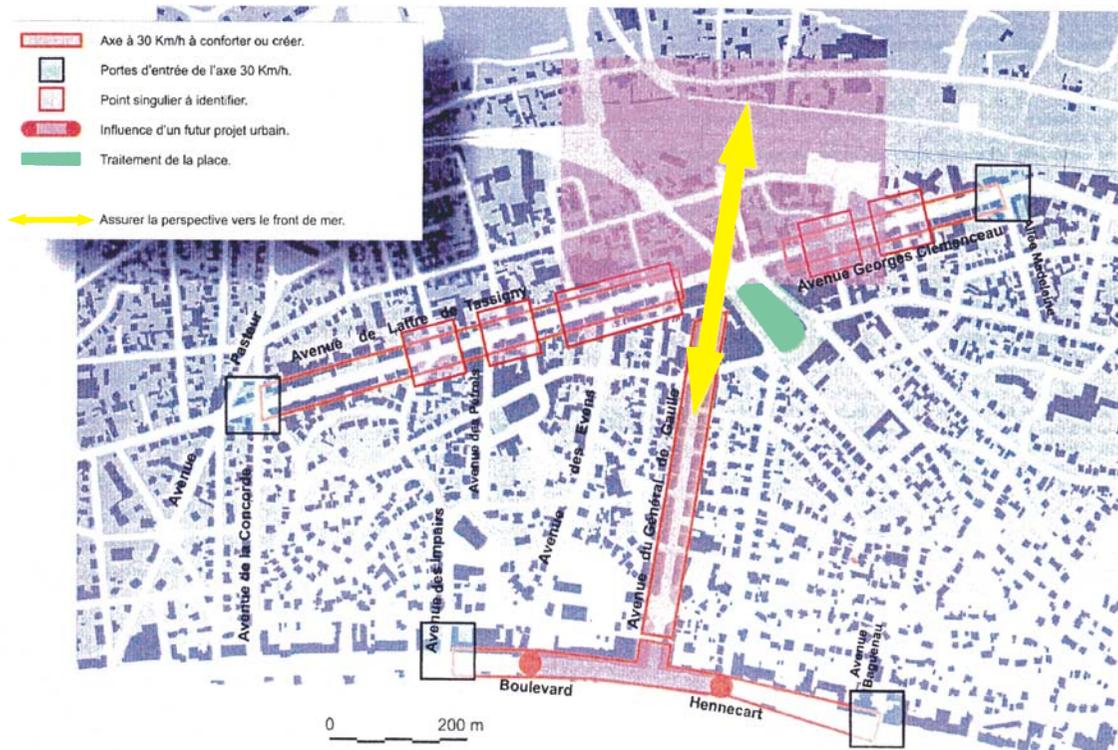
Etroitement lié au projet d'aménagement centre-gare dans lequel il s'inscrit, le pôle d'échange a pour principal objectif d'organiser et de concentrer les échanges entre tous les modes de transport en améliorant l'accès, en aménageant la gare et son parvis et en gérant plus rationnellement l'offre en stationnement tout en l'augmentant.

Créer le pôle d'échanges multi-modal est l'occasion d'un embellissement du site, actuellement très peu valorisé : végétalisation des parkings, mail planté et semi-piétonnier dans l'axe de la gare ...

En outre, ce pôle d'échange est un outil stratégique pour la ville qui entend faire de La Baule un pôle urbain à part entière et pas seulement une station balnéaire à forte notoriété. C'est justement en s'appuyant sur cette notoriété que l'élargissement du statut de La Baule est possible.

Le projet de pôle d'échange comporte :

- la création d'un passage souterrain pour relier les quais Nord et Sud ;
- la création d'un parking côté Nord et une extension côté Sud, avec distinction des stationnements de longue durée et de courte durée ;
- le déplacement de la gare routière de la place de la Victoire vers la gare SNCF, la place de la Victoire pouvant alors trouver une vocation plus urbaine.
- l'aménagement du parvis, destiné aux taxis, dépose-minute, loueurs de voitures, vélos,...



Source : SARL Logerais et associés

**Schéma d'organisation des déplacements dans le secteur centre-gare**

**Schéma d'organisation des déplacements dans le secteur centre-gare**

Source : CETE Ouest



### **4-3 l'organisation des déplacements dans le cadre de l'aménagement du secteur centre-gare et de la création du pôle d'échanges multi-modal**

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) de La Baule en matière de transport-déplacements entend favoriser les modes doux, vélos, marche à pied, transport collectif et améliorer la sécurité par la création de zones 30. Le diagnostic met en évidence :

- la faible attractivité de la place de la Victoire, espace exclusivement fonctionnel de distribution du trafic au détriment d'une vocation plus urbaine, mieux dédiée aux piétons ;
- l'effet de coupure très marqué du site ferroviaire, doté d'un paysage peu structuré et peu attractif ;
- la déconnexion géographique entre le réseau de bus CARIANE et le réseau TER ;
- la voiture individuelle trop présente dans les espaces à forte fréquentation piétonnière surtout l'été (remblai, avenue De Gaulle ...)
- la nécessité de gérer de façon différente entre la période estivale et hors-saison, le stationnement aux abords de la gare.

Les orientations de la ville en matière de déplacements, telles qu'ils ressortent d'une étude spécifique réalisée par le CETE de l'Ouest en 2001, s'inscrivent dans celles retenues pour le projet de renouvellement urbain du secteur centre gare :

- l'entrée Nord via le boulevard Chevrel, l'avenue des Ondines, l'axe Clémenceau – De Lattre de Tassigny structurent l'organisation de la circulation automobile, avec un sens unique autour de la place de la Victoire et sur l'avenue De Gaulle ;
- l'offre de stationnement est globalement augmentée et régulée entre la longue durée et la courte durée ;
- l'avenue De Gaulle est confirmée comme lien majeur entre la gare et le front de mer, où sont favorisés les modes doux de déplacements ;
- les zones 30 sont instaurées sur l'avenue De Gaulle, l'axe Clémenceau – De Lattre de Tassigny.

