

LES GARES FERROVIAIRES COMME LEVIERS DE PROJETS DE TERRITOIRE

LA LIGNE NANTES - SAINT-NAZAIRE - LE CROISIC

Centre d'Études
Techniques de
l'Équipement de
l'Ouest



JUILLET 2005

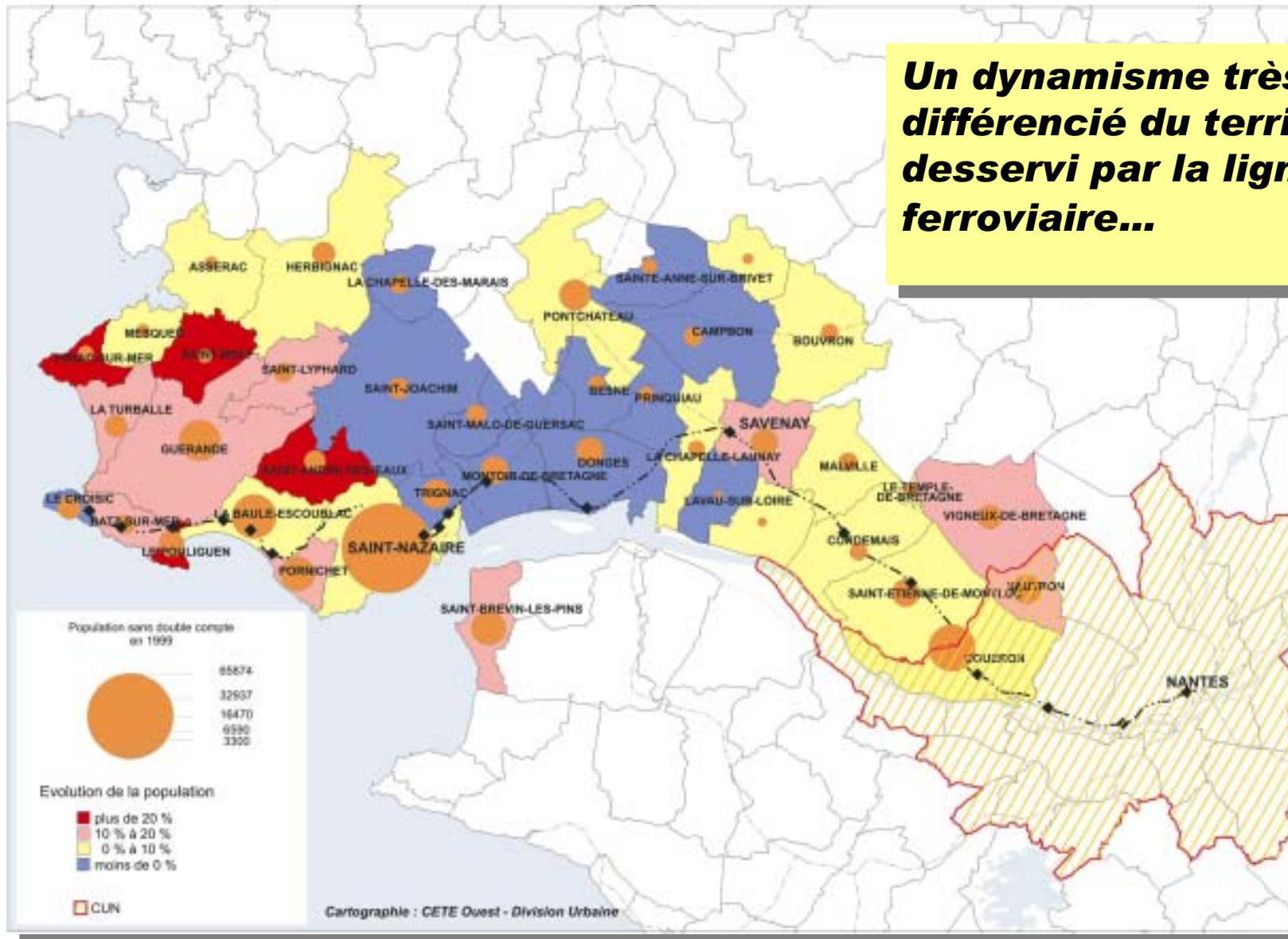
Présentation générale de la démarche

- ***un dossier général qui décrit le contexte territorial et l'offre de transport en commun actuelle, la sélection de 6 gares devant faire l'objet d'une analyse approfondie***
- ***un dossier composé de monographies sur les 6 gares et comportant pour chacune d'entre elles :***
 - ***une définition de la zone d'influence de la gare ;***
 - ***une description de la dynamique des territoires et de la réponse des réseaux de transport ;***
 - ***des orientations et des propositions.***
- ***une synthèse qui doit permettre de dégager les principaux enseignements de l'étude.***

**Les points essentiels que l'on peut
retenir de l'étude**

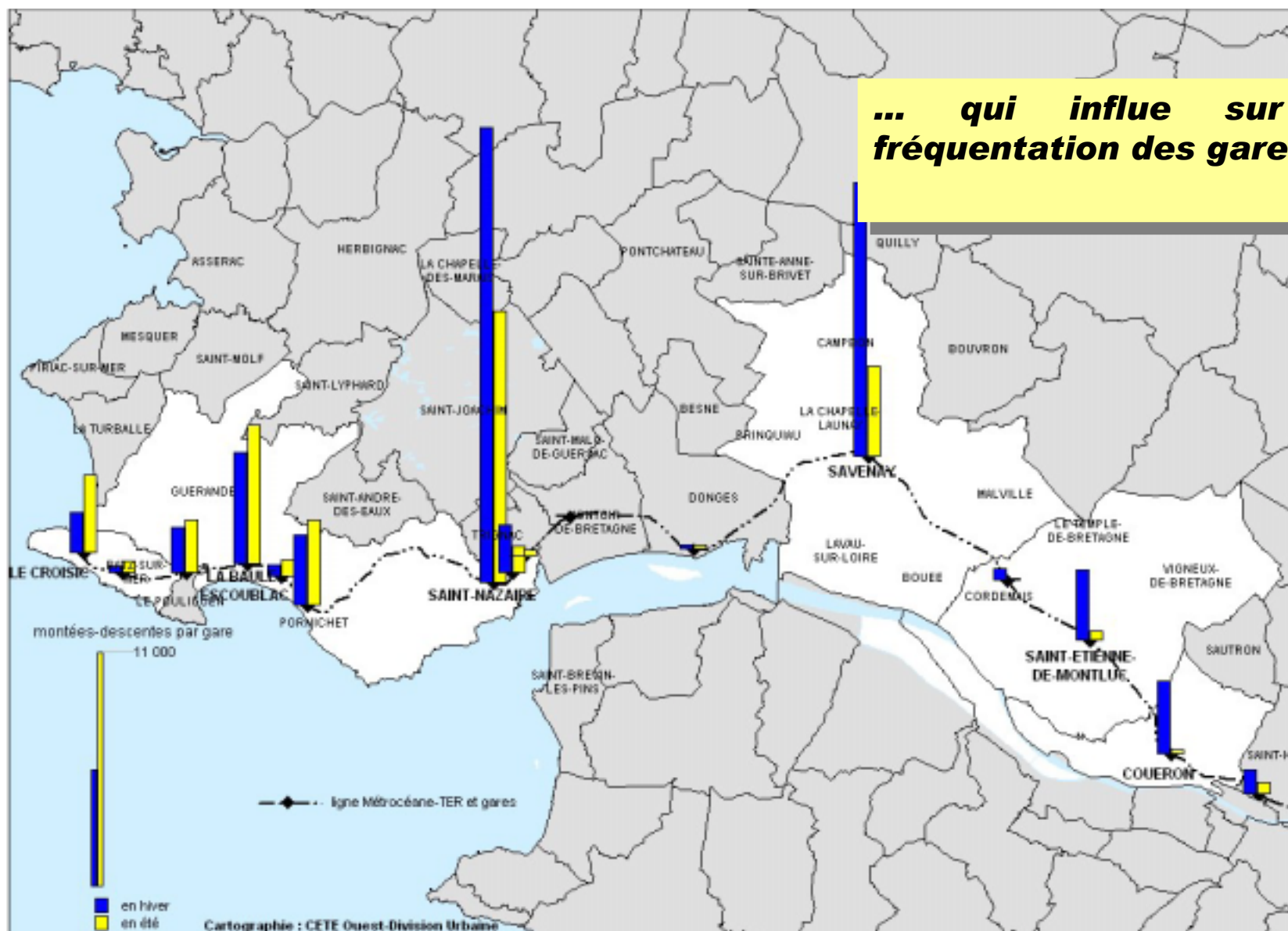
Poids et évolution démographique 1990-1999 de l'ensemble des communes du territoire desservi

Un dynamisme très différencié du territoire desservi par la ligne ferroviaire...



Les montées-descentes en gare

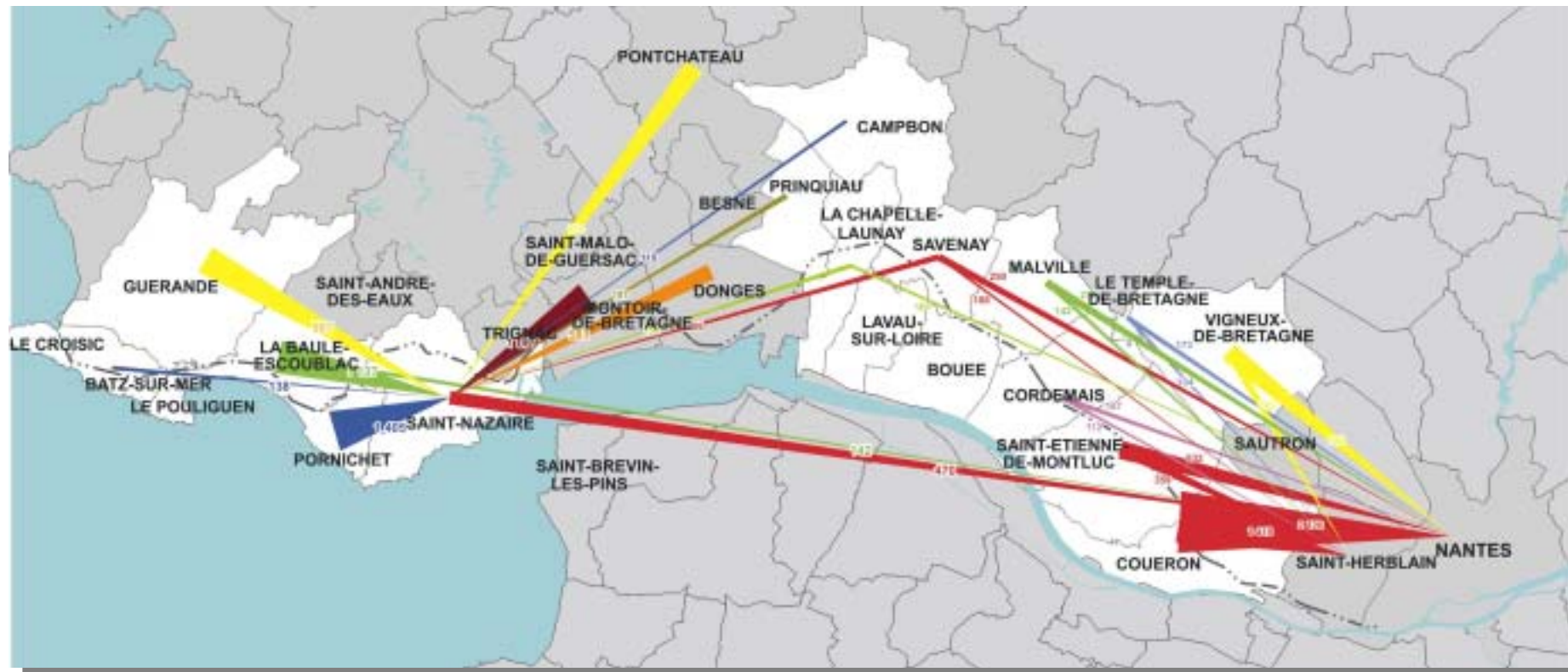
... qui influe sur la fréquentation des gares.



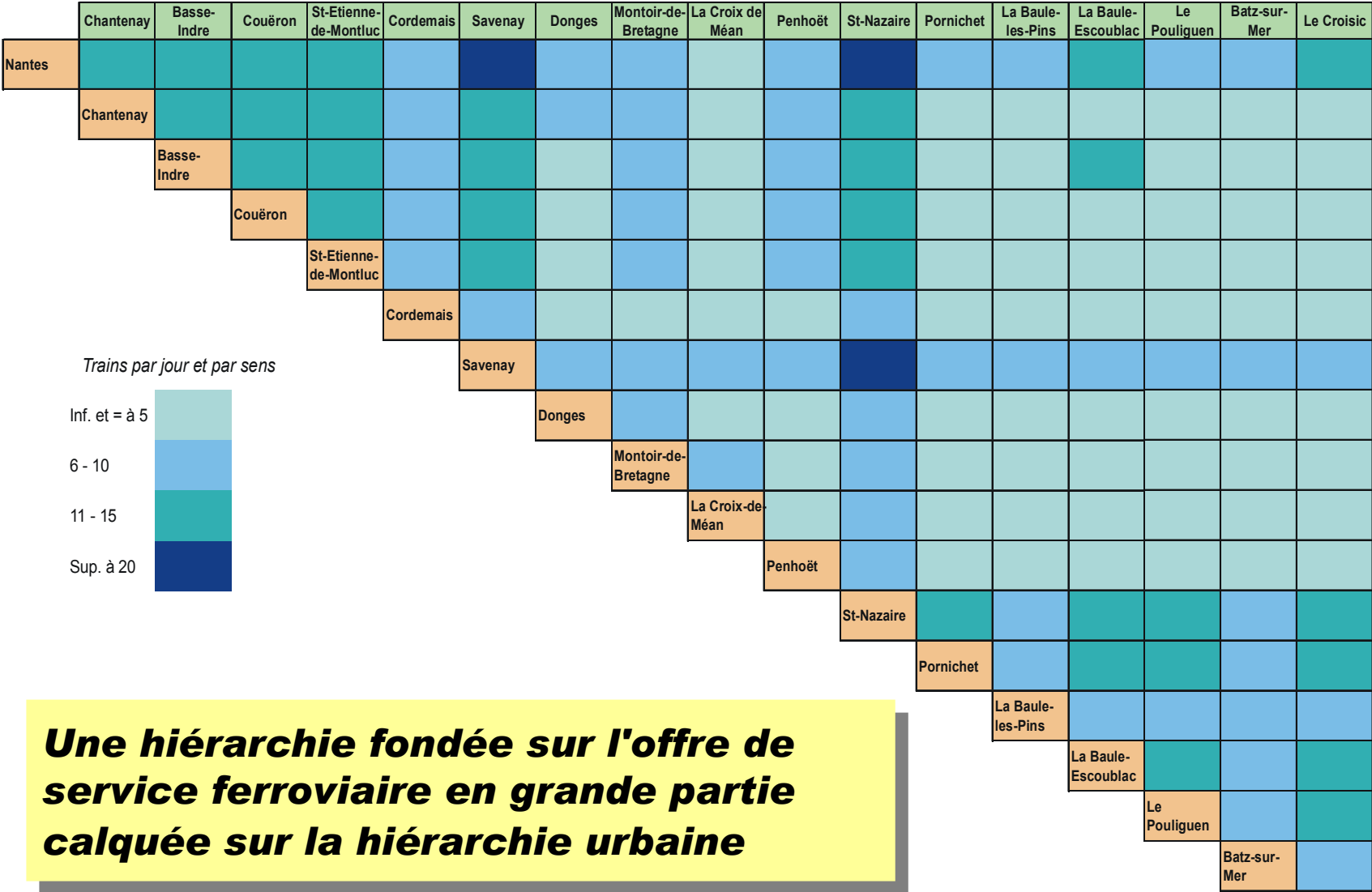
Un fonctionnement du territoire fondé sur une superposition de relations :

- la relation directe de pôle à pôle, entre Nantes et St Nazaire, entre La Baule et St Nazaire ;***
- La relation entre les 3 pôles et les communes faisant partie de leurs zones d'influence respectives.***

L'exemple des migrations domicile-travail en 1999



Nombre de services ferroviaires

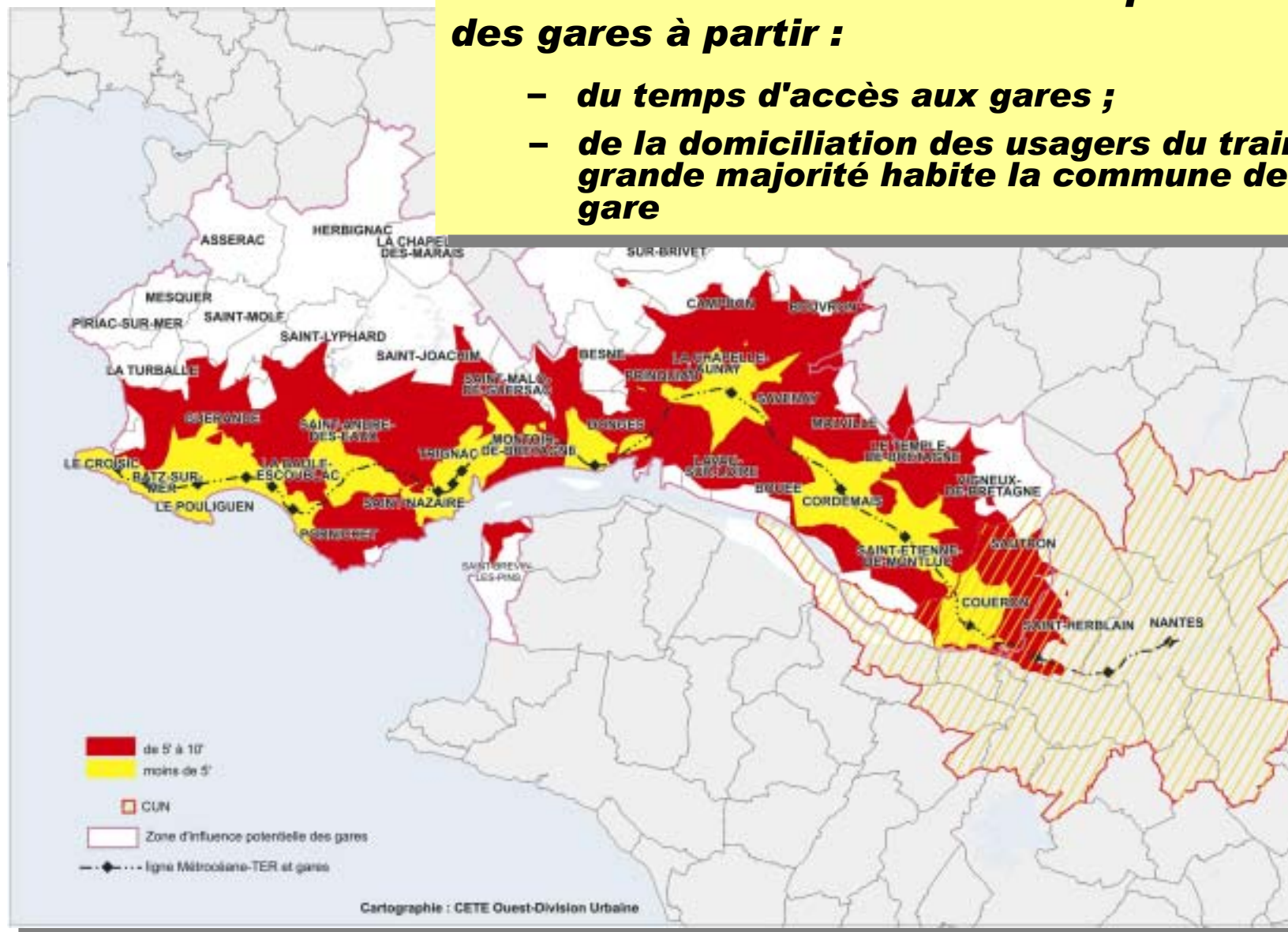


Une hiérarchie fondée sur l'offre de service ferroviaire en grande partie calquée sur la hiérarchie urbaine

Temps d'accès aux gares

Définition de la zone d'influence potentielle des gares à partir :

- du temps d'accès aux gares ;
- de la domiciliation des usagers du train : la grande majorité habite la commune de la gare

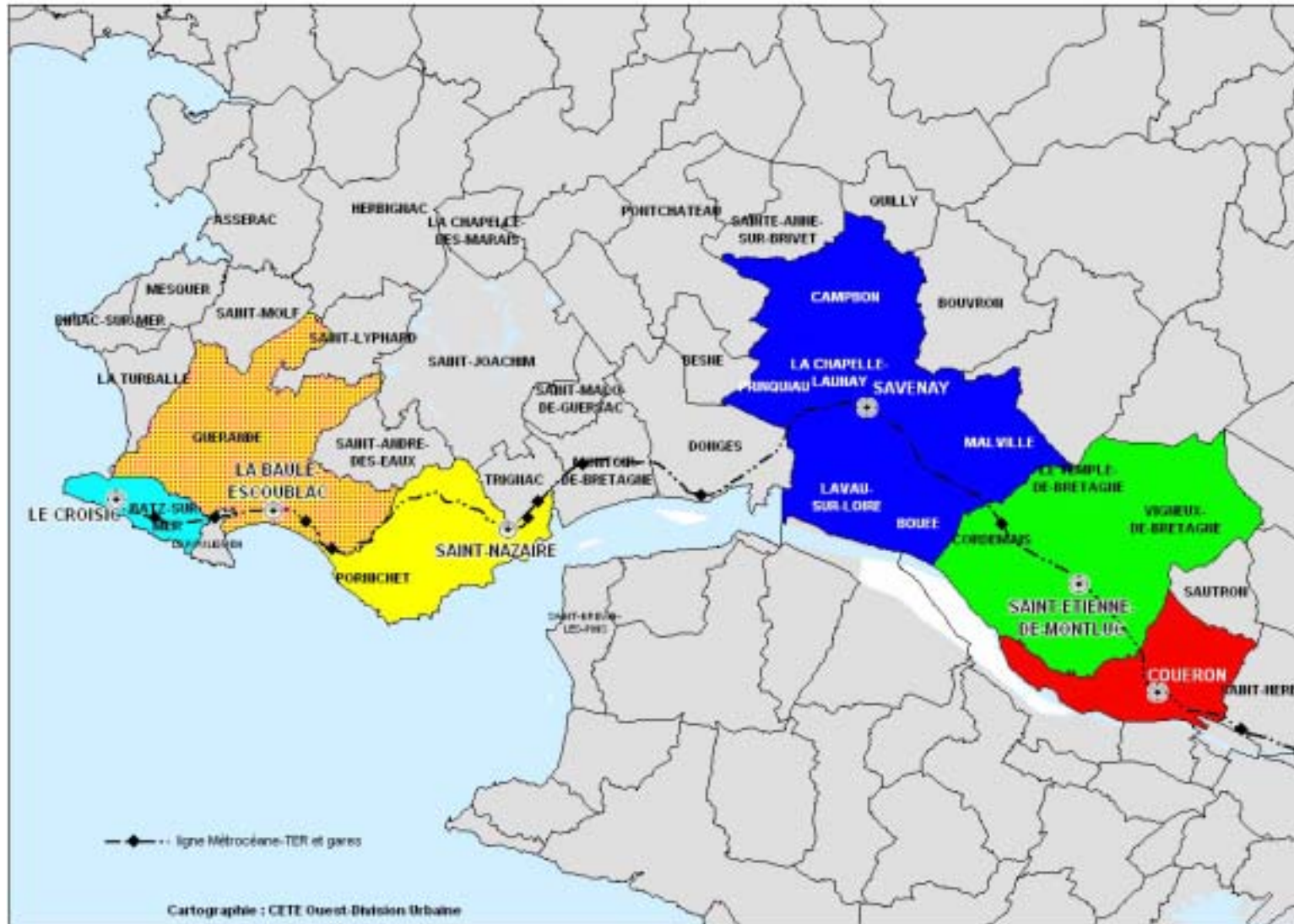


Une part importante des déplacements domicile-travail effectués en transports collectifs sur les longs trajets

Pourcentage des déplacements domicile-travail effectués en transports collectifs (source INSEE RGP)

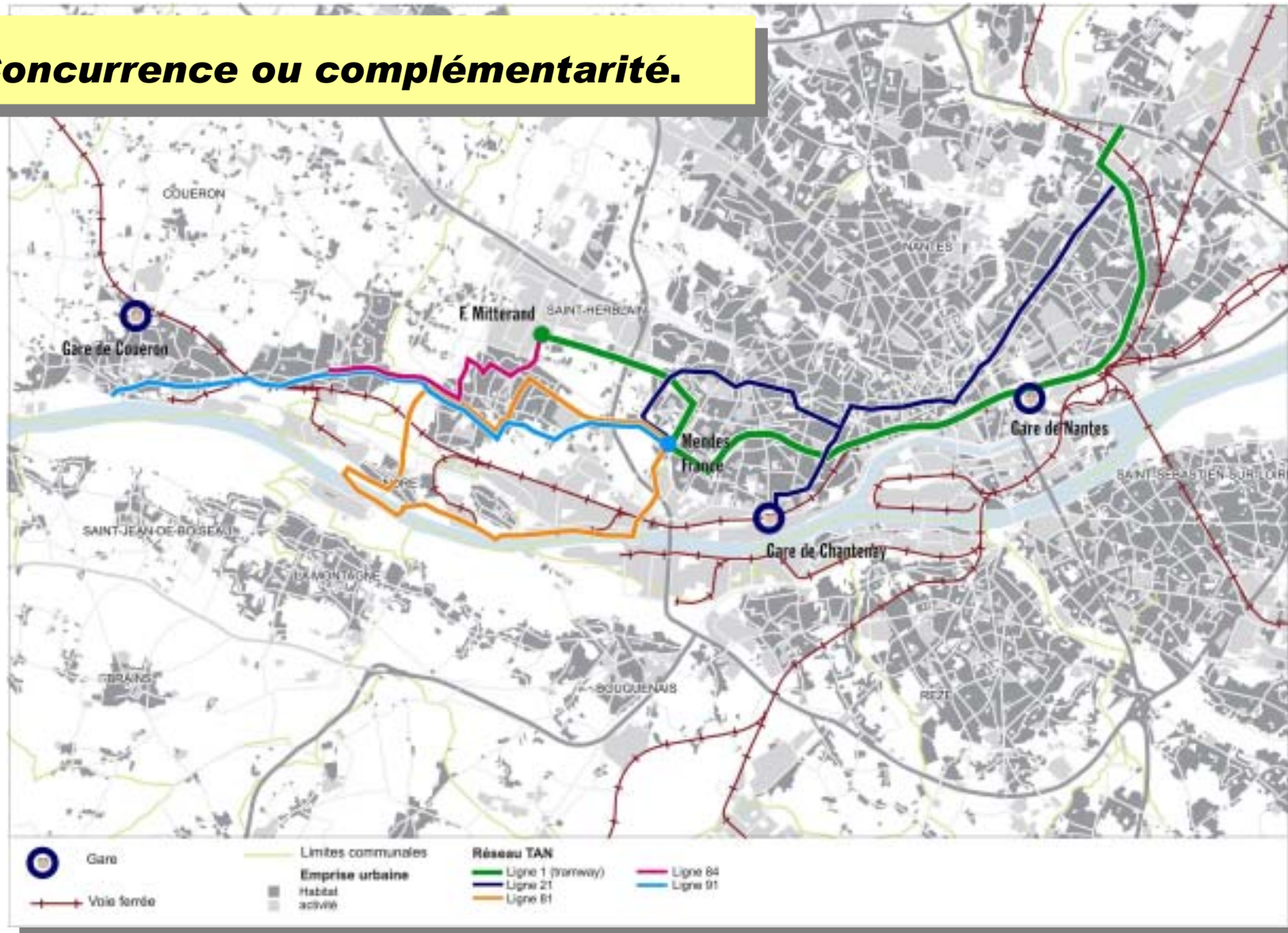
Origine	Destination	Nombre de déplacements	% TC
St-Etienne de Montluc	Nantes	630	8%
Savenay	Nantes	250	24%
Savenay	St-Nazaire	200	28%
St-Nazaire	Nantes	470	28%
Nantes	St-Nazaire	650	28%
La Baule	Nantes	150	31%
La Baule	St-Nazaire	1140	6%

Les aires d'influences rapprochées



Couëron : l'offre de transports collectifs urbains

Concurrence ou complémentarité.



L'offre de transports collectifs routiers départementale et régionale.



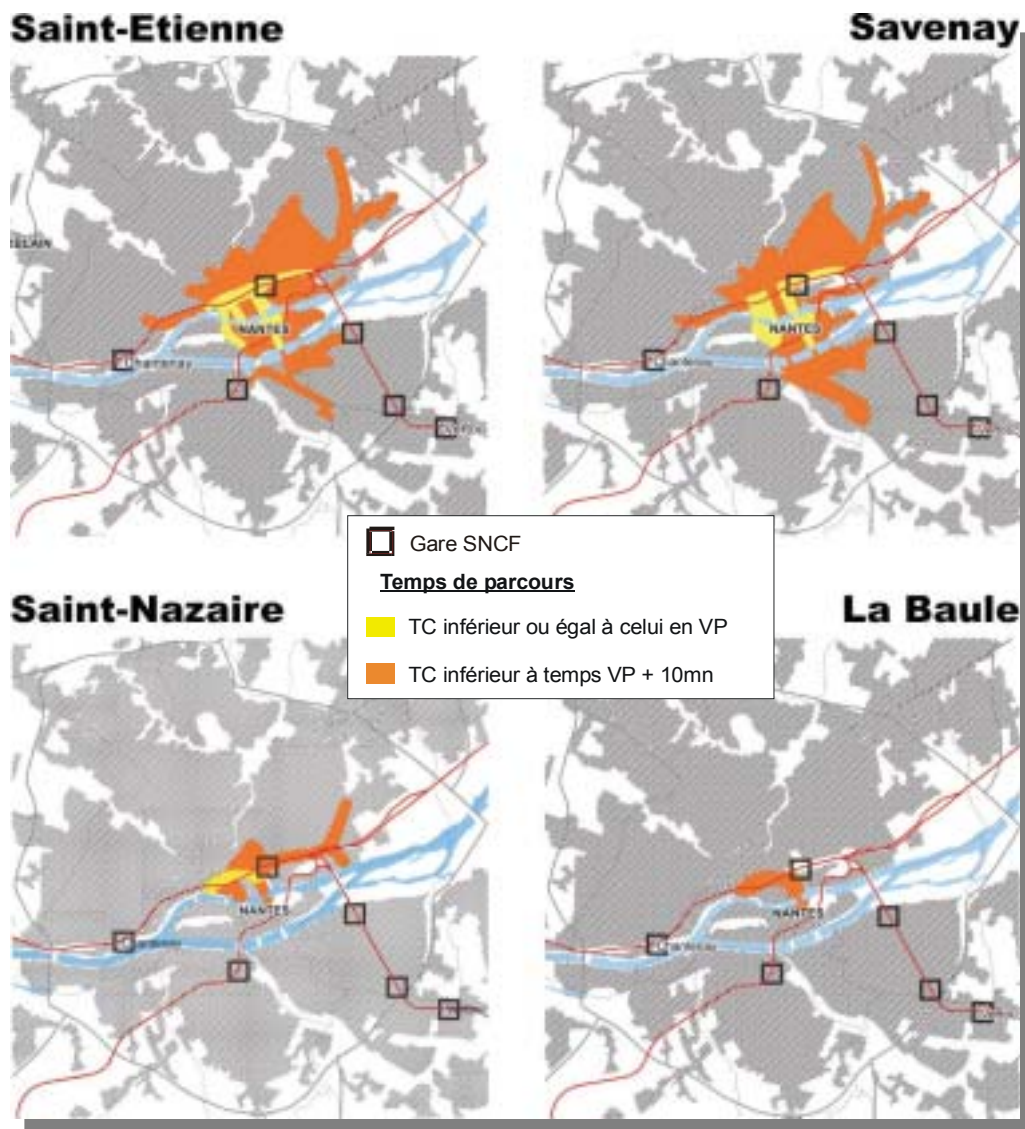
Peu de concurrence avec le rail, car cette offre basée sur la desserte des établissements scolaires ne répond pas à la même logique d'itinéraire, de fréquence et de temps de parcours.

La desserte routière

- **Territoire desservi par 2 axes à 2x2 voies avec des carrefours dénivelés**
- **Des phénomènes de saturation en heures de pointe à l'approche des agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire**

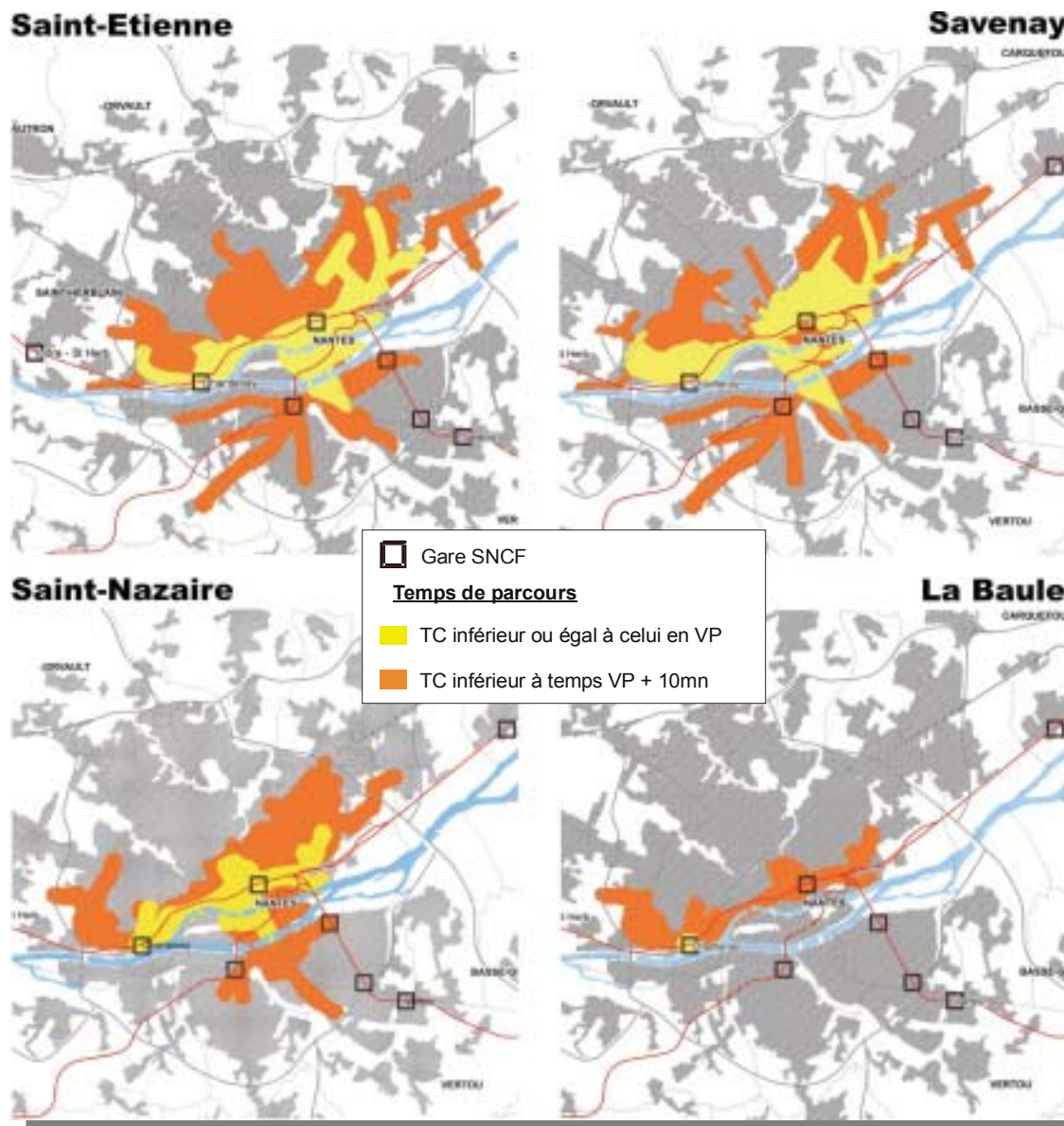


La concurrence rail-route en 2005 pour les temps de parcours



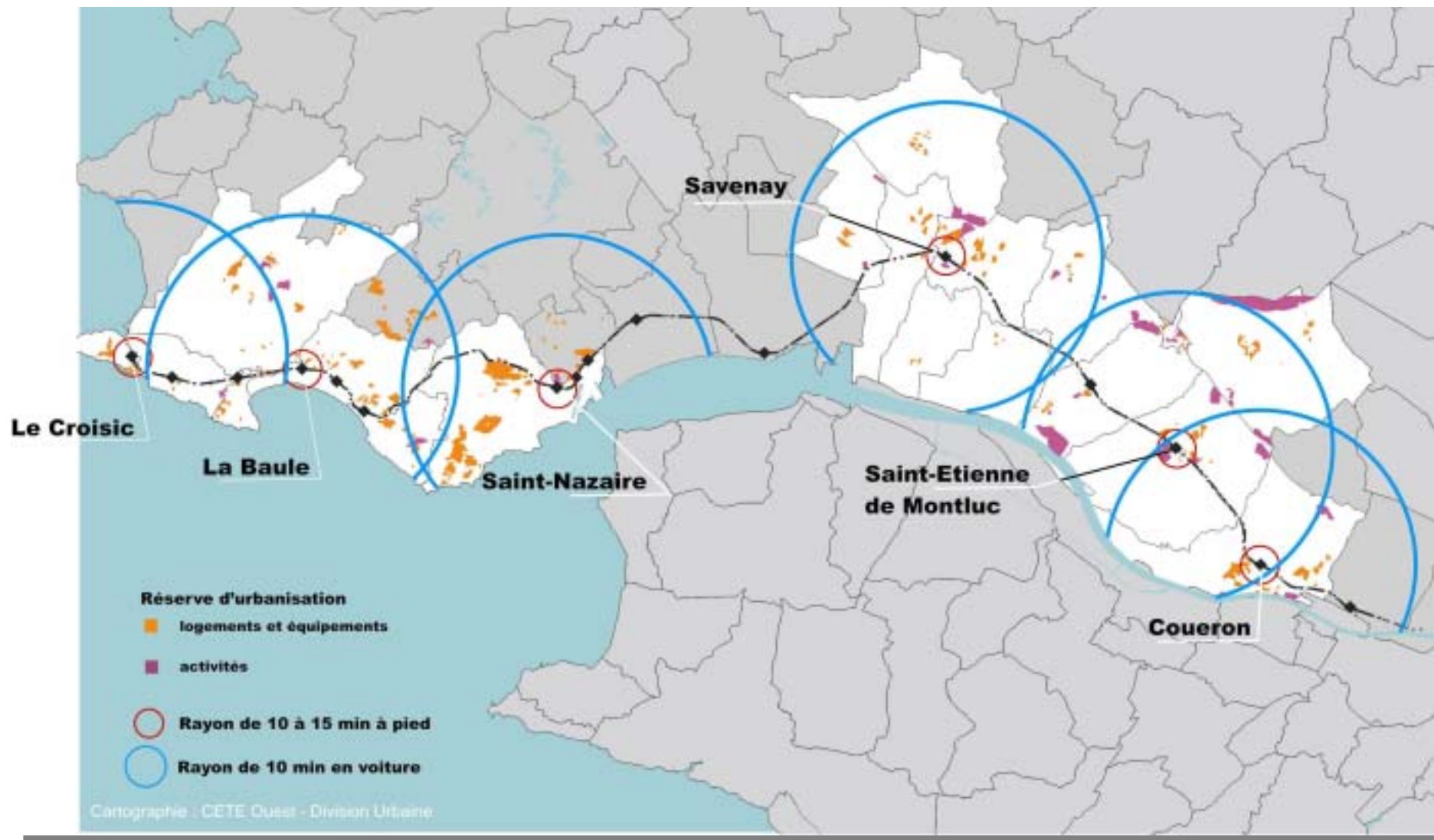
- **zone de concurrence limitée au centre de Nantes : gare, île Beaulieu, CHU, zone comportant un grand nombre d'emplois ;**
- **zone moins étendue pour les liaisons au-delà de Savenay.**

La concurrence rail-route en 2015 pour le temps de parcours



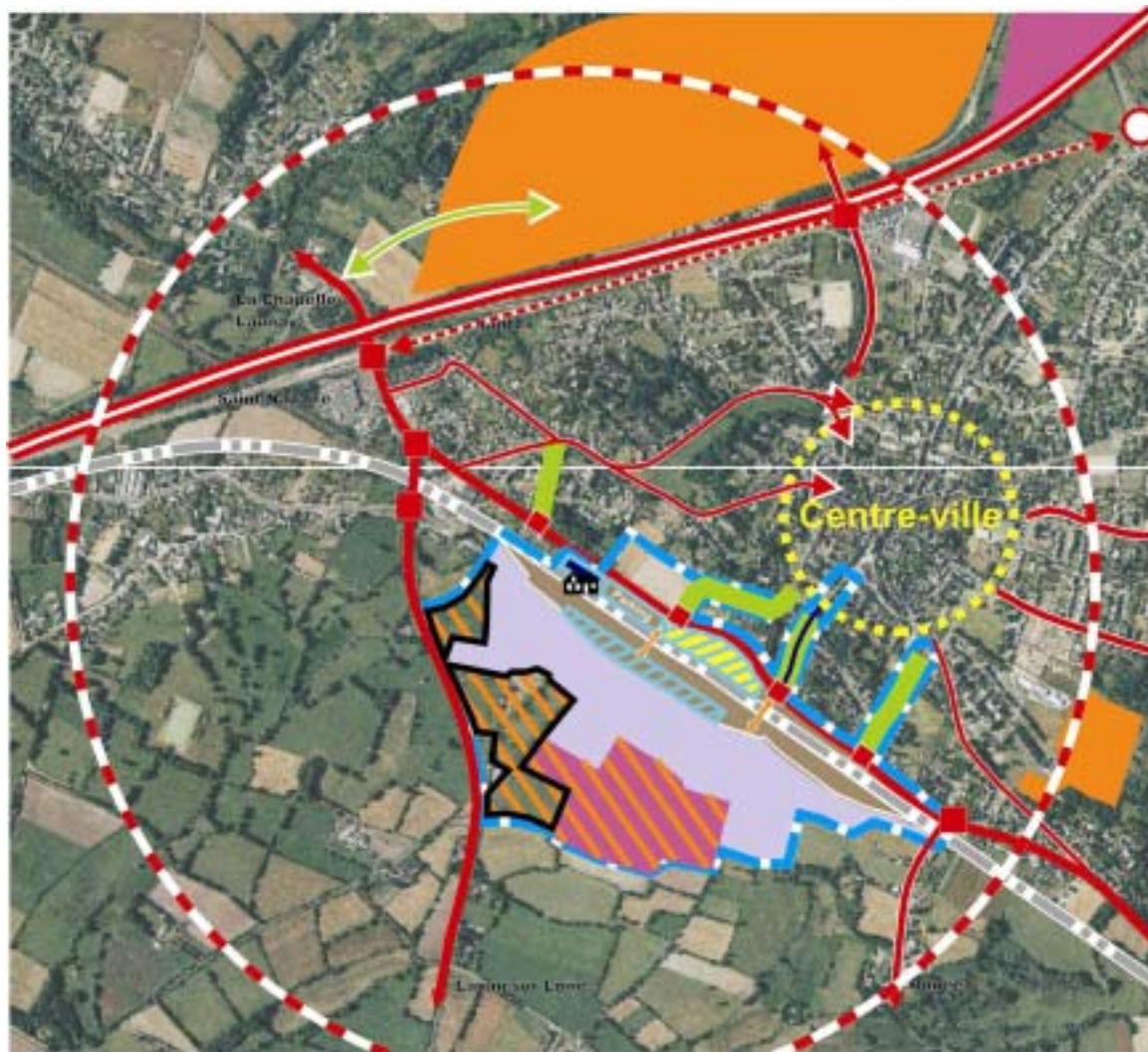
- le périmètre de concurrence s'élargit sous le double effet de la saturation du réseau routier et du développement du réseau de transports collectifs.

Un potentiel d'urbanisation à 10-15 mn des gares, à valoriser quelque soit le mode de déplacement,



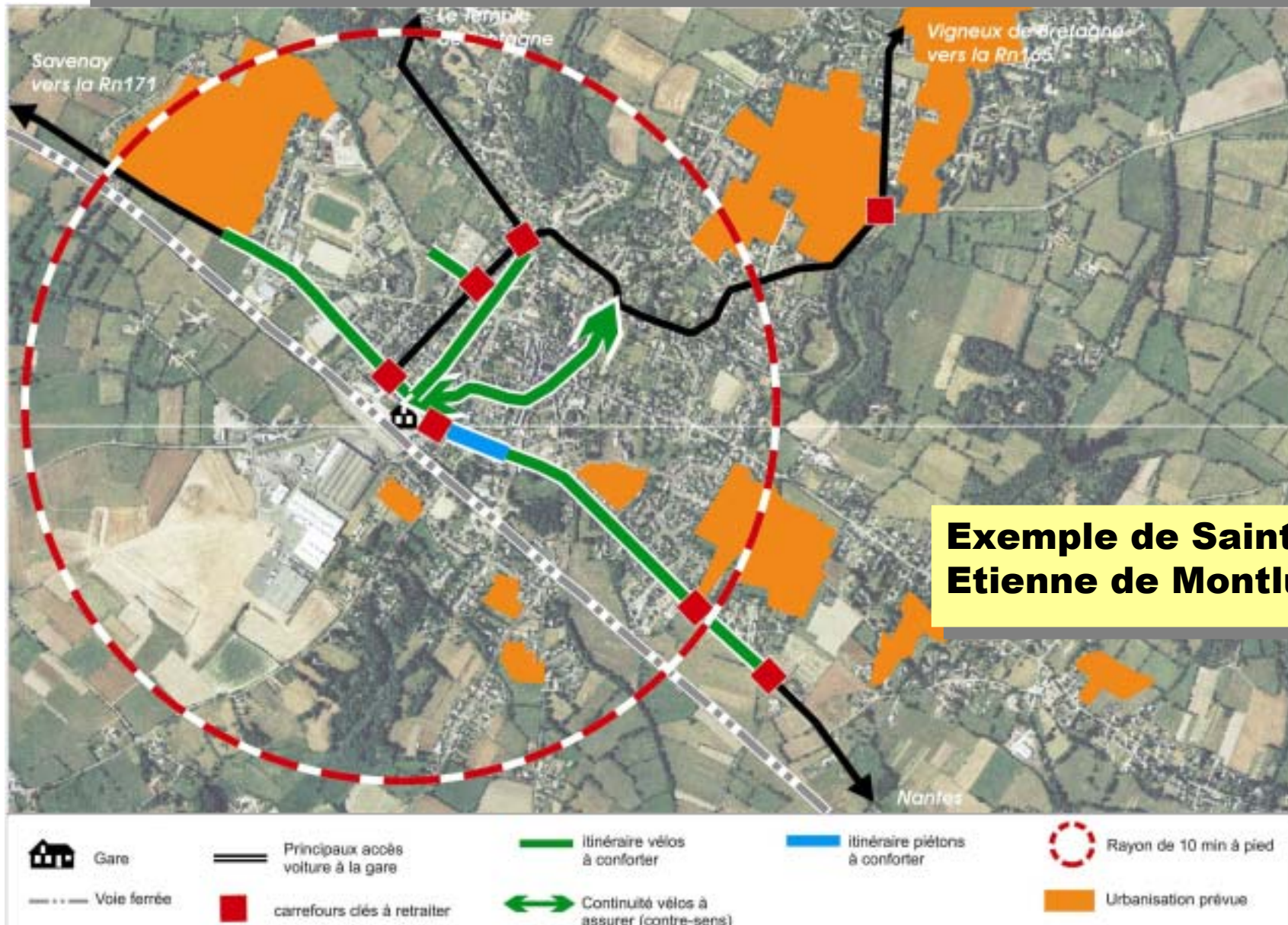
Un potentiel foncier à exploiter

• Exemple du secteur de la gare de Savenay



- périmètre de projet urbain d'ensemble
- gare SNCF
- trajet automobile à privilégier pour le jalonnement de la gare
- carrefours et franchissements à étudier
- Partage modal
- Privilégiés modes doux
- liaison piétonnières à renforcer ou créer
- site ferroviaire à réaménager
- extension possible du stationnement
- réserve d'urbanisation pour habitat
- réserve d'urbanisation pour activité
- zone d'extension dont la vocation est à définir dans un objectif de mixité habitat activité tertiaire
- possibilité de mutation (tertiaire)
- Rayon de 10 min à pied

Une accessibilité globale aux gares qui reste souvent à améliorer



En conclusion...

- ***Une certitude : la ligne ferroviaire Nantes-Le Croisic peut contribuer à structurer le développement du territoire qu'elle dessert.***
- ***Mais à quelles conditions ?***

En conclusion...

Les 3 leviers dont il faut jouer pour structurer le développement, en relation avec la desserte ferroviaire :

- le levier de l'offre de transport,***
- le levier du développement urbain,***
- le levier de l'accessibilité et de l'accueil en gare.***

En conclusion...

- ***2 questions d'ordre plus politique :***
 - ***Peut-on envisager une structuration plus différenciée du développement urbain du territoire dans les années à venir ?***
 - ***Peut-on instaurer une plus grande sélectivité de l'offre de service ferroviaire selon les gares ?***