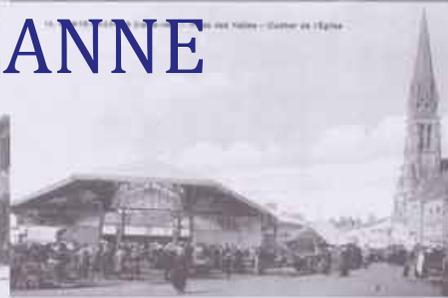




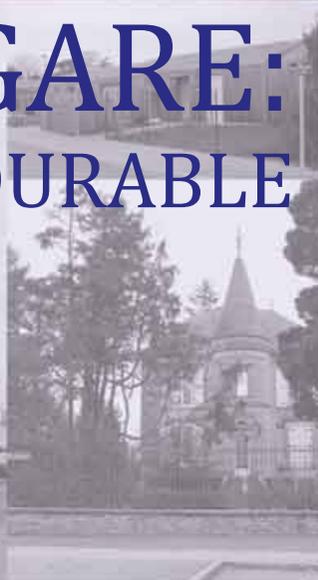
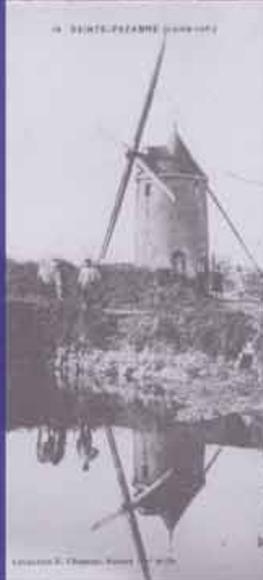
villeset territoires  
politiques et pratiques de l'urbanisme  
master 2 pro



## SAINTE-PAZANNE



# LE SECTEUR GARE: VERS UN QUARTIER DURABLE



CURUTCHET Maitena:  
LARRIEU Delphine:  
MURATET Anastasia:  
PENHOUD Tiphaine:  
PERROTEAU Nadia:

Géographe  
Géographe  
Juriste  
Juriste  
Architecte

## DIAGNOSTIC

Janvier 2011

Enseignants encadrants: Mme Roy, enseignante ENSAN; M. Legal, enseignant à la Faculté de droit; M. Fritsch, enseignant à l'IGARUN

# REMERCIEMENTS

Nous remercions vivement la direction départementale des territoires et de la mer du département de la Loire-Atlantique pour nous avoir proposé cet atelier. Nous remercions plus particulièrement nos encadrants dans la structure :

- M. Xavier MILARET
- M. Cédric BOUSSUGE
- M. Michael BOSSARD
- Mme Séverine GAGNOL
- M. Patrice MILLION

Nous remercions également nos enseignants pour leurs conseils et leur présence tout au long de l'atelier :

- M. Bernard FRITSCH, Institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes
- M. Pierre LEGAL, Université de droit de Nantes
- Mme Elise ROY, Ecole d'architecture de Nantes

Nous tenons à remercier le Maire de Sainte-Pazanne, M. Bernard MORILLEAU et son équipe, en particulier M. Denis SALAUD, pour leur disponibilité, leurs explications et de nous avoir permis l'accès à toute la documentation dont nous avons besoin.

Merci également à toutes les personnes que nous avons contactées et qui ont accepté de nous recevoir pour notre diagnostic à savoir :

- Mme LE GARS, service des transports au conseil général
- Mme GOGENDEAU, salarié et responsable du magasin Terrena
- M. BOUGEAULT, assistant équipe de lignes Sud, SNCF
- Mme LEMOINE, ancienne gérante du café de la gare
- M. CRESPIN
- Le personnel du poste à assistance informatisée de RFF

# SOMMAIRE

<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
A. La commande du projet :.....	4
B. Contexte institutionnel: .....	6
C. Contexte juridique .....	10
D. Problématiques et Enjeux :.....	12
E. Méthodologie du diagnostic :.....	14
F. Présentation du plan :.....	14
<b>PARTIE I :.....</b>	
<b>SAINTE-PAZANNE, UNE COMMUNE PERIURBAINE ATTRACTIVE.15</b>	
A. Sainte-Pazanne: une commune périurbaine en voie d'expansion .....	16
B. Sainte-Pazanne: une commune aux modes de vie périurbains 27	
C. Sainte-Pazanne : un territoire en mouvement.....	34
<b>PARTIE II :.....</b>	
<b>LA DESSERTE FERROVIAIRE DE SAINTE-PAZANNE, LEVIER POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN.....</b>	<b>42</b>
A. Le train: un mode de transport prédominant et un enjeu territorial majeur.....	43
B. Le secteur gare, un quartier non identifiable.....	49
C. Le train à Sainte-Pazanne, un enjeu spatial dépassant l'échelle communale.....	61
<b>PARTIE III :.....</b>	
<b>DETERMINER UN PROJET EXEMPLAIRE ET STRUCTURANT POUR LE TERRITOIRE ? .....</b>	<b>67</b>
A. Sainte-Pazanne un pôle d'équilibre: l'exigence d'assurer une offre de services complète .....	68
B. Désenclaver la gare et favoriser l'intermodalité dans le secteur : 75	
C. Réaménager durablement le secteur gare .....	83
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>93</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>95</b>
<b>TABLE DES SIGLES.....</b>	<b>97</b>
<b>TABLE DES ANNEXES.....</b>	<b>98</b>
<b>TABLE DES FIGURES.....</b>	<b>129</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>129</b>
<b>TABLE DES CARTES .....</b>	<b>130</b>

# INTRODUCTION

## Préambule

L'atelier de projet fait partie intégrante de la formation du Master 2 Villes et Territoires de l'Université de Nantes. Il est mené par une équipe pluridisciplinaire d'étudiantes et est réalisé en deux phases. La première phase, dite de diagnostic, relève d'une présentation des caractéristiques du territoire (enjeux, problèmes, points forts, points faibles), qui seront mis en perspective avec les enjeux définis. La notion de diagnostic est ici entendue dans un sens élargi puisqu'il ne s'agit pas de l'établir de façon cloisonnée, sans prendre en compte la phase projet. Le diagnostic et le projet sont élaborés selon un processus progressif.

### **A. La commande du projet :**

#### **1. Le contexte de la commande :**

Les gares étant considérées comme des points de centralité et d'activités, l'aménagement de leurs quartiers constitue effectivement un enjeu fort pour les communes. C'est sur cette idée que s'est basée l'étude de la direction départementale des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique, (DDTM44) sur les quartiers de gare des communes périurbaines. Cette étude consiste donc à « *poser la question des formes urbaines des quartiers de gares périurbaines et rurales sous influence nantaise. Elle souhaite aussi inscrire cet approfondissement des perspectives d'aménagement autour des gares dans le cadre du plan ville durable du ministère* »<sup>1</sup>.

Parmi les communes de l'aire d'influence nantaise desservies par les transports ferroviaires, les acteurs locaux de Sainte-Pazanne se sont

montrés volontaires pour participer à cette étude. Le déclin de l'activité autant artisanale qu'industrielle aux abords de la gare SNCF de Sainte-Pazanne, proche du centre-bourg soulève effectivement la question du devenir de ce secteur.

#### **2. Le contenu de la commande**

**« Imaginer des formes et fonctions urbaines possibles pour les terrains localisés à proximité d'une gare périurbaine », la gare de Sainte-Pazanne.**

La DDTM 44 a été amenée à se poser la question des formes urbaines des quartiers de gares périurbaines sous influence de l'agglomération nantaise. Pour ce projet il nous a donc été proposé d'imaginer des formes et fonctions urbaines possibles pour les terrains localisés à proximité de la gare de Sainte-Pazanne, et plus spécifiquement sur le terrain accueillant actuellement une scierie en baisse d'activité.

L'objet est donc de travailler sur une commune périurbaine. Il est important de préciser la définition de celle-ci : L'INSEE définit une commune périurbaine comme étant « *située hors des aires urbaines (pôle urbain et couronne périurbaine), dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant* ».

Il s'agit donc de mener une réflexion sur les perspectives d'aménagement urbain autour d'une gare périurbaine.

<sup>1</sup> Source : Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM 44)

### 3. Les attentes des commanditaires :

La réflexion se situe en amont de toute démarche opérationnelle de la collectivité, l'objectif étant de faire des propositions novatrices à long terme permettant de donner à voir un futur possible pour les quartiers situés autour de la gare. Il s'agit aussi de prendre en compte, à cette occasion, la logique de développement durable en insérant les objectifs de mixité tant urbaine que sociale, de densification et de prise en compte de l'environnement, aussi bien dans son aspect espaces de qualité et nouvelles formes d'habiter écologiques que dans celui de réflexion sur l'intermodalité.

La DDTM44 attend donc une étude à vocation de modèle pour d'autres quartiers de gare de communes périurbaines.

La mairie de Sainte-Pazanne est beaucoup moins dans l'exemplarité et cherche davantage à répondre aux problématiques localisées, notamment, accueillir de nouveaux habitants en maîtrisant la croissance démographique et urbaine et répondre aux besoins d'activités, de loisirs et d'espaces publics. Il s'agit ainsi de densifier ces quartiers et de créer de la mixité sociale et fonctionnelle tout en prenant en compte le paysage architectural en présence, et sans concurrencer les activités commerciales aux alentours.

Il s'agit donc de trouver un équilibre entre les attentes de la DDTM qui a vocation à faire de cette étude un modèle applicable à d'autres gares périurbaines dans le département, et celles de la mairie de Sainte-Pazanne, qui relèvent d'enjeux plus locaux.

### 4. Un quartier durable :

Cette commande s'inscrit dans le plan ville durable du ministère, selon la DDTM 44. Ainsi il faut donc effectivement envisager l'aménagement d'un quartier durable autour de la gare. Pour déterminer la pertinence

de ce type d'aménagement dans le secteur gare de Sainte-Pazanne il faut d'abord élaborer une définition du quartier durable :

Un quartier durable est un quartier facile à vivre qui offre une qualité de vie, recouvrant des préoccupations sociales, environnementales et économiques<sup>2</sup>.

- Préoccupations sociales :

C'est un quartier qui doit tout d'abord être équilibré tant en termes de mixité sociale que de mixité fonctionnelle. Il doit aussi être appropriable pour tous, c'est-à-dire, accessible à tous et avec une certaine qualité des espaces publics. Cela doit rester un lieu respectueux de la mémoire : l'histoire du lieu doit être sauvegardée, et les points négatifs doivent être corrigés. Enfin, la proximité des services et des emplois doit être assurée.

- Préoccupations environnementales :

L'éco-responsabilité est la règle dans ce type de quartier, il y a une gestion optimale des ressources énergétiques, de l'eau et des déchets ; de plus les matériaux utilisés sont bons pour la santé et l'environnement, l'éco-construction y est développée. Aussi, il vit avec les saisons grâce à des arbres fruitiers, des haies naturelles, et un traitement de l'eau apparent. L'usage de l'espace est optimisé, les formes urbaines sont denses. L'intermodalité y est facilitée, avec la cohabitation de différents moyens de transport.

<sup>2</sup> A.M. MAUR, AURG, « Un quartier durable, qu'est-ce que c'est ? », 2ème forum sur les quartiers durables, 24 et 25 mars 2010, Alpes Congrès

M. MARTIN, Terre Eco, « C'est quoi un écoquartier ? », Conférence, 30 mars 2010, Sceaux

- Préoccupations économiques

Les écoquartiers sont représentatifs, ils sont exemplaires et ont le rôle de vitrine de l'innovation. Ils doivent avoir des effets sur l'économie locale, notamment grâce à la création d'emplois et de services au sein du quartier, la valorisation des filières économiques locales et un accès depuis le reste de la ville facilité. C'est un quartier qui est intégré dans la ville et l'EPCI<sup>3</sup> dont elle fait partie, il doit donc prendre en compte les besoins en logements, en accueil d'activités, équipements, et services. Les modes de circulation douce doivent aussi être pensés en continuité de l'existant.

## B. Contexte institutionnel:

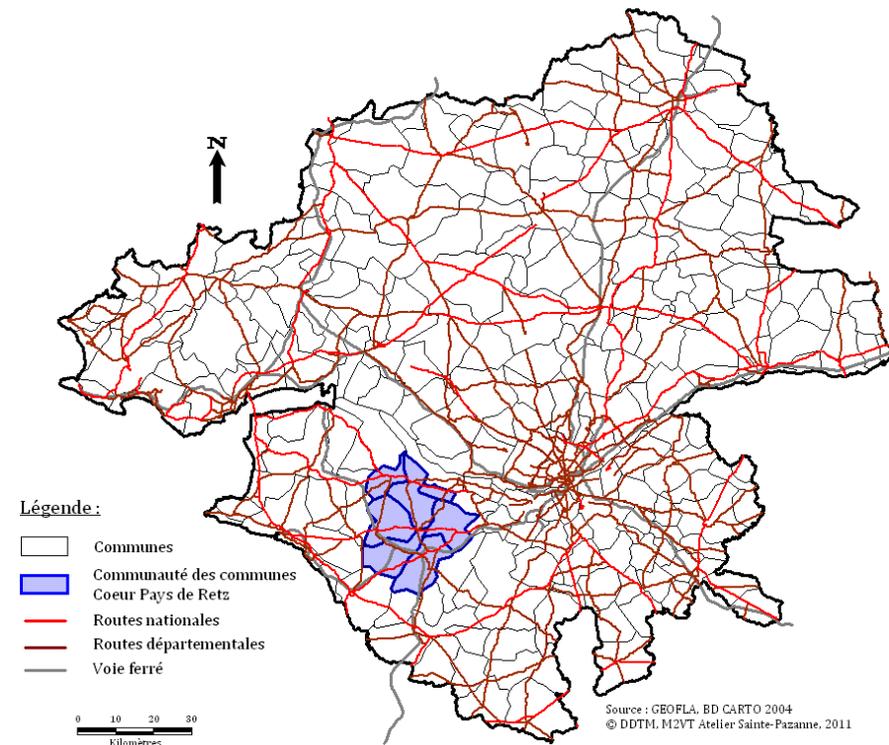
### 1. Commune de Sainte-Pazanne :

Sainte-Pazanne est une commune française de population municipale de 4 946 habitants au recensement de 2007<sup>4</sup>. Elle fait partie du canton du Pellerin.

Selon le classement établi par l'INSEE en 1999, Sainte-Pazanne fait partie de l'aire urbaine de Nantes et de l'espace urbain de Nantes-Saint-Nazaire, elle appartient donc à cette couronne périurbaine.

Les communes limitrophes sont Port-Saint-Père, Saint-Mars-de-Coutais, Saint-Même-le-Tenu, Fresnay-en-Retz, Bourgneuf-en-Retz et Saint-Hilaire-de-Chaléons. Elle est membre de la communauté de communes Cœur Pays de Retz.

## DELIMITATION DE LA COMMUNAUTE DES COMMUNES PAYS CŒUR DE RETZ DANS LE DEPARTEMENT



Carte 1 : Position de la communauté des communes dans le département

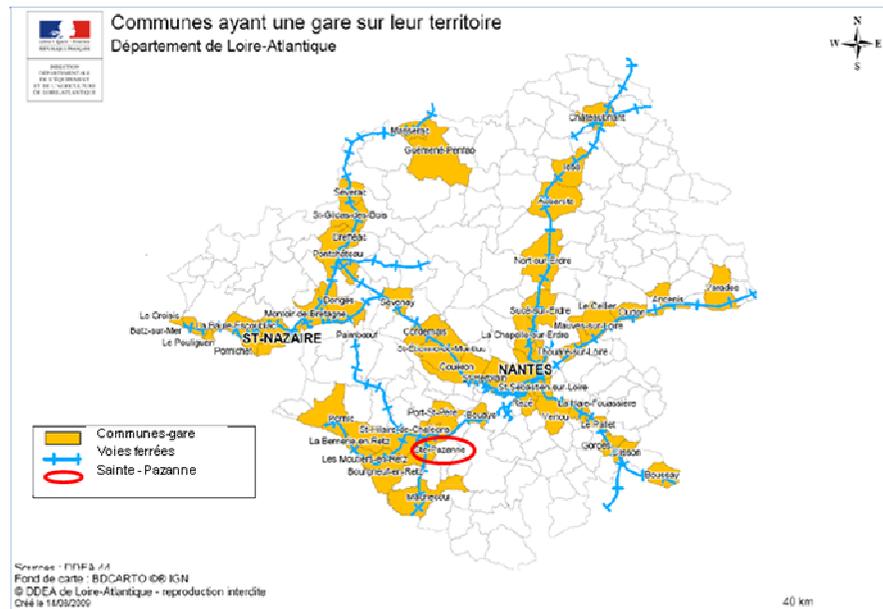
Elle est située à 28 km au sud-ouest de Nantes et à 15 km de la côte atlantique, ce qui permet à la fois de bénéficier assez facilement des services de la métropole tout en ayant des possibilités de loisirs liées au littoral à proximité. Cela explique en partie son attractivité

Elle est la première commune traversée lorsque l'on vient de Nantes par la quatre voies allant à Noirmoutier, ce qui lui assure une certaine visibilité. Elle est maillée par des routes supportant des flux importants, notamment la RD 758, à 6 000 véhicules/jour. Sainte-Pazanne est dite « village carrefour ».

<sup>3</sup> Etablissements publics de coopération intercommunale

<sup>4</sup> INSEE, Recensement de 2010, population de 2008

Sa situation sur l'étoile ferrée nantaise en point de jonction des deux lignes Nantes-Pornic et Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie lui confère une place privilégiée à 30 min de Nantes et de Pornic.

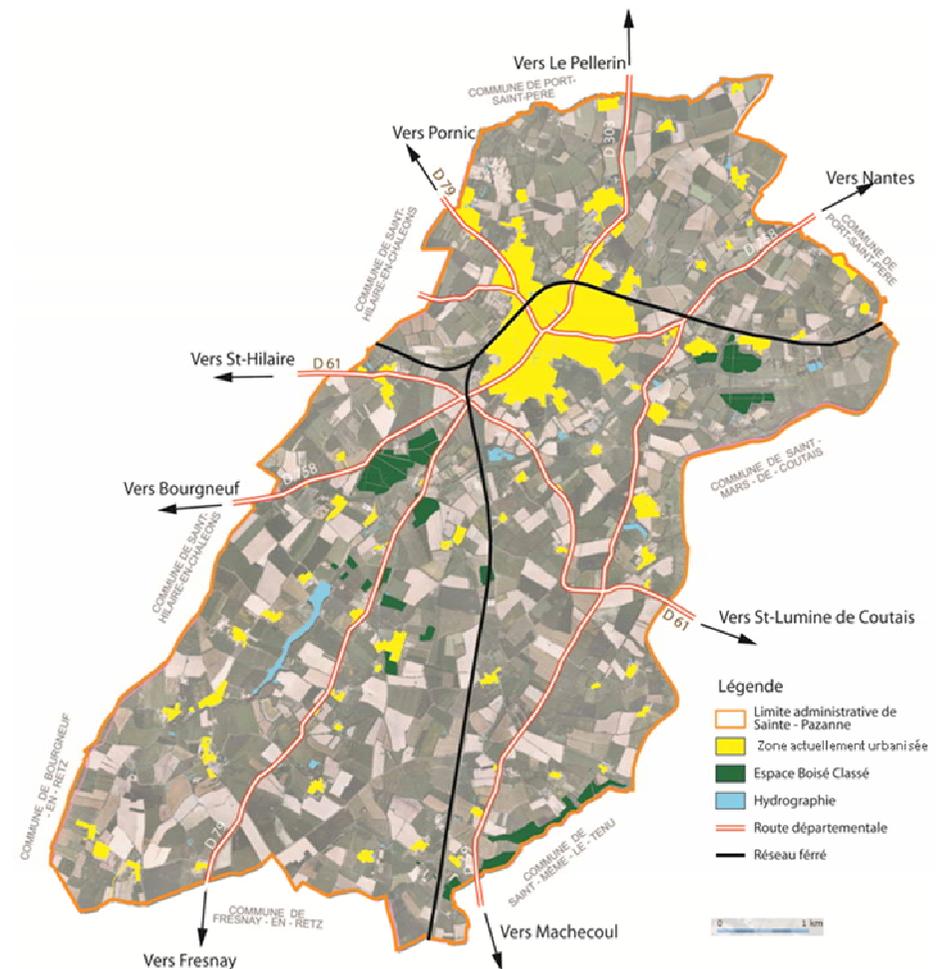


Carte 2 : Communes ayant une gare sur leur territoire, 2009  
Source : DDEA de Loire-Atlantique

Sainte-Pazanne a connu une très forte croissance démographique entre 2000 et 2010. Elle a enregistré une augmentation de la population de 4,3% par an. Aujourd'hui, l'un des objectifs des acteurs locaux est de réguler cette croissance pour l'ajuster à une offre d'équipement qui se modernise.

L'extension de l'urbanisation liée à cette croissance démographique s'est surtout faite autour du centre-bourg, au nord de la commune. Le reste du territoire est constitué en majorité de terres agricoles et de hameaux. Cependant, la voie ferrée qui constitue un avantage quant à l'attractivité du territoire, a été une limite à l'urbanisation au nord du

centre-bourg. On peut voir qu'elle constitue effectivement, sinon une rupture, une limite à l'extension urbaine.



Carte 3 : Le territoire communal de Sainte-Pazanne,  
Source : Mairie de Ste Pazanne, géoportail, 2009  
© M2 VT, Atelier Sainte Pazanne, 2010

La morphologie de la commune et plus particulièrement du centre-bourg est une donnée à prendre en compte dans l'aménagement des quartiers autour de la gare de Sainte-Pazanne.

Par des opérations de constructions neuves mais aussi de micro-renouvellement, Sainte-Pazanne est un territoire en mouvement. En effet, plusieurs opérations d'aménagement en projet, en cours ou déjà réalisées alimentent la dynamique urbaine et permettent de structurer le territoire.

## 2. La communauté de communes Cœur Pays de Retz :

Sainte-Pazanne est membre de la communauté de communes Cœur Pays de Retz. Celle-ci existe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1995. Elle regroupe depuis 2000, 7 communes : Chéméré, Vue, Rouans, Cheix-en-Retz, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Port-Saint-Père et Sainte-Pazanne. Cela représente aujourd'hui 16 000 habitants. Elle est située dans l'aire d'influence de l'agglomération nantaise et possède une position relativement stratégique, entre Nantes et la côte atlantique.

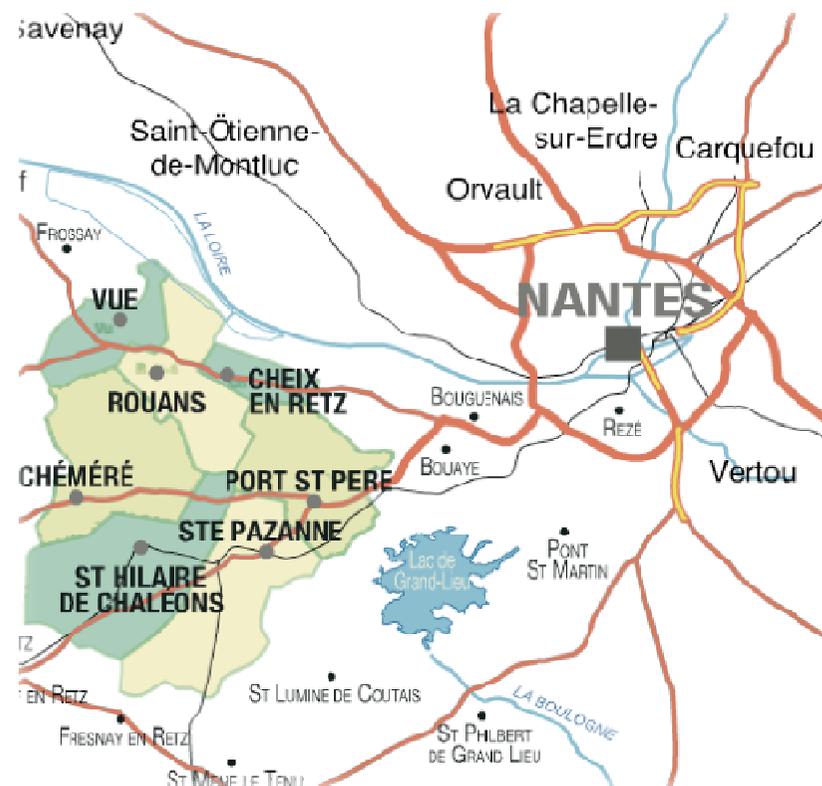
Cet EPCI semble très dynamique aux vues des nombreuses compétences optionnelles et facultatives qu'il possède. Cela implique un investissement fort des acteurs locaux de chaque commune qui ont accepté de jouer le jeu de l'intercommunalité en transférant un grand nombre de compétences à cet organisme. Parmi les compétences facultatives de l'EPCI on observe notamment l'orientation et l'accompagnement des jeunes de 16 à 25 ans (ce qui se traduit par la mission locale), le transport des personnes, l'animation jeunesse, etc. Parmi les compétences optionnelles figurent par exemple le développement et l'aménagement sportif de l'espace communautaire ou la politique de l'aménagement et de l'habitat.

Les acteurs locaux de chacune des 7 communes président au moins une des 8 commissions de la communauté. Chaque commune semble

donc relativement investie dans ce partenariat.

Sainte-Pazanne joue un rôle important dans cette communauté. D'une part, Bernard Morilleau, actuel maire de Sainte-Pazanne, est aussi le président de la communauté de communes, d'autre part, c'est elle qui a la population la plus importante de l'EPCI.

De plus, la qualification de Sainte-Pazanne en tant que pôle d'équilibre, a permis d'engendrer un certain dynamisme dans l'intercommunalité, ce qui lui confère un rôle majeur.



Carte 4 : Périimètre de la communauté de communes Cœur Pays de Retz

Source : communauté de communes Cœur Pays de Retz

### 3. Syndicat mixte du Pays de Retz :

Le SCOT du Pays de Retz est géré par un syndicat mixte, et inclut la communauté de communes Cœur Pays de Retz ainsi que 4 autres EPCI : la communauté de communes Sud Estuaire, celle de Pornic, celle de la région de Machecoul et de la Loire-Atlantique Méridionale. Cela représente 32 communes et 100 000 habitants.

Le périmètre a été déterminé en 2004, l'année de la création du syndicat mixte.

Ce territoire est constitué à l'ouest par la RD213 dite « route bleue » et plusieurs axes majeurs tels que la route départementale RD723 allant de Nantes à Saint-Brevin-les-Pins, la RD751 allant de Nantes à Pornic et la RD117 entre Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et Machecoul. Ces itinéraires font l'objet d'aménagements successifs qui s'accompagnent souvent d'écrans dont l'impact paysager est très important.

### 4. Le département de la Loire-Atlantique

Le département de Loire-Atlantique regroupe 221 communes et environ 1 300 000 habitants. C'est un acteur à prendre en compte dans le diagnostic du fait des nombreuses compétences que le conseil général exerce sur le territoire de Sainte-Pazanne. Il possède par exemple des compétences en matière de transport routier qui sont en jeu dans les problématiques d'intermodalité dans la commune. De nombreux déclassement de routes nationales en routes départementales ont aussi assigné au département la gestion de la voirie, comme c'est le cas à Sainte-Pazanne, notamment avec la RD 758 qui traverse le bourg d'est en ouest.

Le département est également compétent pour former les assistantes maternelles et gérer les établissements d'accueil pour les personnes âgées. Ces compétences sont liées à la structure démographique de la

population. Ainsi, tout projet d'aménagement susceptible d'accueillir de nouveaux habitants dans la commune de Sainte-Pazanne doit prendre en compte les politiques mises en place par le département.

### 5. La région des Pays de la Loire

Sainte-Pazanne est une commune de la Région Pays de la Loire. La région compte 3 482 587 habitants<sup>5</sup>.

Elle passe des contrats avec l'Etat : les contrats de plan Etat-Région 2007-2013, notamment celui pour la modernisation de la voie ferrée. Elle est compétente dans de nombreux domaines qui peuvent concerner notre projet.

Tout d'abord, celle-ci est compétente en matière de transports. En effet, c'est elle qui gère le service public des transports régionaux (TER et lignes routières). Elle se dote actuellement d'un schéma régional des infrastructures et des transports et d'un plan de déplacements régional de voyageurs. Elle est aussi maître d'ouvrage du calculateur d'itinéraires sur toute la Région, Destinéo.



Illustration 1 : TER Pays de la Loire  
Source : [www.paysdelaloire.fr](http://www.paysdelaloire.fr), article « la région, autorité organisatrice du transport régional », 27 novembre 2008

En matière de logements et de requalification urbaine, la Région réhabilite 2 700 logements sociaux par an, adapte l'habitat des personnes âgées, soutient les résidences sociales, et soutient les initiatives innovantes visant à développer l'offre de logements locatifs pour les étudiants.

<sup>5</sup> INSEE, recensement 2007

Sa politique dans l'emploi permet d'encourager la formation professionnelle et la création d'entreprises.

Elle met aussi en œuvre une politique de protection de l'environnement (notamment, préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques (contrats régionaux de Bassins Versants), maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables, élimination des déchets dangereux, qualité de l'air, éducation à l'environnement et au développement durable) et par la mise en place de l'Agenda 21 régional.

En matière de sports, elle mène une politique régionale qui vise notamment à soutenir le sport de haut niveau, soutenir les équipements et centres d'accueil sportifs d'intérêt régional.

## C. Contexte juridique

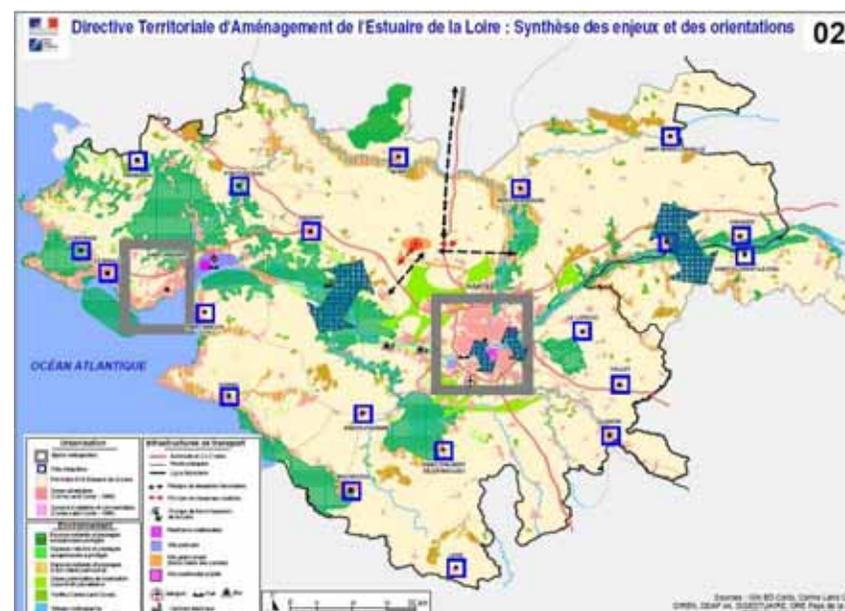
### 1. La directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire de 2006 :

Sainte-Pazanne est située entre Saint-Nazaire et Nantes et, est ainsi soumise à la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire (DTA), qui a pour objectifs globaux :

- d'affirmer le rôle de Nantes-Saint-Nazaire comme métropole de taille européenne au bénéfice du grand Ouest ;
- d'assurer le développement durable de tous les territoires de l'estuaire ;
- de protéger et valoriser un environnement et un cadre de vie remarquables<sup>6</sup>.

Ces trois objectifs se déclinent en différentes ambitions permettant de les atteindre. Pour assurer un développement équilibré de toutes les

composantes territoriales de l'estuaire, la DTA a reconnu comme pôles d'équilibre quinze villes moyennes du territoire, dont la commune de Sainte-Pazanne. Cette reconnaissance a son importance puisque la commune a désormais vocation à accueillir les fonctions économiques, sociales et culturelles les plus structurantes, et à en organiser l'accès aux populations des territoires de sa zone d'influence.



Carte 5: DTA, Synthèse des enjeux et des orientations

Source : DTA de l'estuaire de la Loire, 2005

<sup>6</sup> Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire, 2006

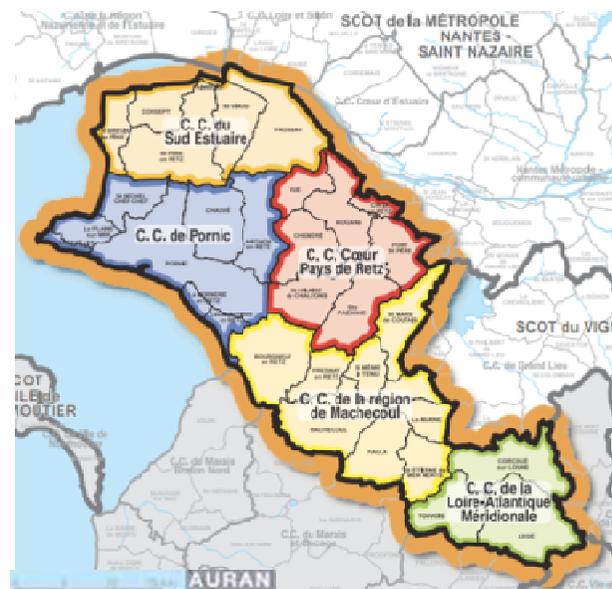
## 2. Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'estuaire de la Loire :

Sur le territoire pazenais, s'applique le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Loire et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire qui fut approuvé en 2009 géré par le syndicat d'aménagement hydraulique Sud Loire. Ces schémas de planification spatiale ont pour objectif de maintenir une gestion équilibrée et optimisée des eaux de la Loire afin de concilier les différents usages de l'eau. Sainte-Pazanne est concernée par le bassin versant Boivre-Acheneau-Tenu du SAGE. A l'échelle communale, le Tenu, rivière passant sur le territoire, impose ainsi à la commune de Sainte-Pazanne de prendre connaissance de ces documents pour arriver à une meilleure gestion de ses ressources en eaux, de ses rejets et des réseaux d'assainissement dans l'intérêt général de la population.

Les orientations d'aménagement de ces différents documents sont reprises dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays de Retz dont Sainte-Pazanne fait partie.

## 3. Le schéma de cohérence territoriale du Pays de Retz :

Le SCOT est géré par le Syndicat mixte du SCOT du Pays de Retz. Il est actuellement en cours d'élaboration. Un diagnostic partagé a été établi et soumis à concertation publique à l'automne 2007. Il a permis de cerner onze enjeux stratégiques qui aiguillent le projet de territoires. Parmi ces enjeux on peut notamment citer la volonté de développer le territoire en valorisant le maillage des cinq pôles d'équilibre reconnus par la DTA de l'Estuaire de la Loire.



Carte 6 : Le périmètre du SCOT

Source : PADD – Syndicat mixte du Pays de Retz, AURAN, 2009

Sur la base de ces enjeux, cinq commissions ont été mises en place en 2008 pour déterminer les objectifs du SCOT. Parmi elles, on peut citer la commission « Habitat, démographie, équipements », présidée par Bernard Morilleau, maire de Sainte-Pazanne. En partenariat avec l'AURAN, ces commissions ont cerné les objectifs stratégiques du SCOT en matière d'aménagement, présents dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) en cours, présenté en Comité syndical du 11 décembre 2009.

7 objectifs ont été valorisés :

- Organiser le territoire autour de centres urbains, du réseau de transports collectifs et de la trame vert et bleu - Economiser l'espace
- Etablir un équilibre entre développement et protection sur le littoral
- Répondre aux besoins des habitants actuels et futurs

- Mettre en œuvre une véritable stratégie de mobilité durable
- Développer, équilibrer l'emploi sur tout le territoire
- Conforter le territoire agricole
- Economiser l'énergie et développer les sources de production renouvelables – Protéger l'eau et la biodiversité

Sainte-Pazanne fait partie des cinq pôles d'équilibre sur lesquels doit reposer l'aménagement du territoire du SCOT. La commune prend donc une certaine importance dans les enjeux du territoire. Ainsi, le SCOT est un document essentiel sur lequel il faut s'appuyer quant à l'élaboration d'un projet d'aménagement à Sainte-Pazanne. De plus, le SCOT évoque un objectif global clair et évident : assurer le développement durable du territoire, ce qui fait écho à la commande de la DDTM. L'échelle du SCOT est donc incontournable.

#### 4. Le plan local d'urbanisme :

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune a été adopté le 23 janvier 2007 par délibération en conseil municipal. Il avait fait suite au plan d'occupation des sols (POS) qui datait de 1997. Le PLU a été modifié le 8 juillet 2008.

Plusieurs objectifs sont retranscrits dans le PADD du PLU. Puisque ce document envisage que la population totale de la commune atteigne 5 600 habitants en 2015, ces objectifs sont de :

- maîtriser le développement démographique et urbain de la commune,
- favoriser un équilibre social de la commune,
- soutenir le maintien et l'accueil d'activités,
- protéger et mettre en valeur des espaces naturels et du paysage,
- protéger et mettre en valeur du patrimoine,
- prendre en compte les projets publics et d'intérêt collectif,

- prendre en compte la politique locale de transports et de déplacements.

### **D. Problématiques et Enjeux :**

Ainsi, nous pouvons réfléchir à des problématiques telles que :

**Quel devenir pour un secteur gare d'une commune périurbaine en expansion ?**

Quelle (nouvelle) morphologie urbaine ?

De plus, il nous est demandé de faire un projet durable, qui prend en compte l'environnement :

**Comment inscrire cette étude dans une perspective de développement durable ?**

Les enjeux de ce projets sont variés mais complémentaires, il s'agit de :

- Promouvoir une mixité fonctionnelle et sociale dans le développement urbain.

Aujourd'hui, le volet social est une composante à part entière du développement durable et ne doit pas être négligé dans le cadre de l'aménagement de quartier durable. Un des objectifs de la ville durable est de proposer à ses habitants, une qualité de vie durable, qui se traduit, dans la dimension sociale, par des objectifs de mixité, diversité, équité et solidarité.

Cette mixité sociale (diversité des populations, des générations, des cultures, etc.) passe notamment par la diversité des logements (typologie, taille, mais aussi sur les statuts d'occupation et modalité d'accès). La programmation doit ainsi intégrer une offre diversifiée en logement, répondant aux besoins et demandes de la population. Il s'agit également d'étudier l'offre de services, de commerces et

d'équipements publics répondant aux besoins de la population et d'intégrant cette réflexion à l'échelle de la commune pour ne pas engendrer de concurrence mais bien une complémentarité, assurant une mixité fonctionnelle du quartier. Les espaces publics sont aussi des éléments importants à prendre en compte car ils constituent des lieux de vie et de rencontre, participant à la mixité sociale et intergénérationnelle.

- Favoriser une intégration fonctionnelle du secteur, à l'échelle de la commune, par la réalisation de liaisons entre les quartiers existant.

Le projet mené se doit d'être cohérent. Ainsi, l'intégration du secteur gare au sein de la commune de Sainte-Pazanne et les relations entre les quartiers avoisinants constituent des problématiques essentielles, qui ne peuvent être négligées, au risque d'une mise à l'écart du quartier.

- Favoriser l'intermodalité.

Dans les espaces périurbains, le transport collectif et surtout le transport ferroviaire ont peu à peu perdu leur attrait par rapport à l'automobile qui favorise le « porte à porte ». Cependant, la gare joue un rôle essentiel dans la structuration urbaine. Ainsi, il faut par ce projet de développement urbain, l'intégrer dans la commune comme un lieu de vie et plus seulement comme un simple lieu de passage. Cette mise en valeur du quartier passe par la coordination des différents modes de transport (vélo, train, voiture, etc.) et donc par la réalisation de liaisons douces.

- Intégration morphologique et paysagère en continuité de l'existant.

En effet, Sainte-Pazanne a une identité paysagère qui est celle d'une commune semi-rurale en voie de périurbanisation. Il s'agira ici de prendre en compte ce paramètre qui est essentiel à tout projet d'urbanisation pérenne, à savoir mener une réflexion par rapport à l'état existant, par opposition au principe de table rase. Une réflexion doit être menée sur la requalification ou une amélioration des espaces qui sont à proximité immédiate de la gare.

- Valoriser l'environnement et le cadre de vie par un « quartier durable ».

Le projet doit pouvoir servir d'exemple à d'autres communes périurbaines de la Loire-Atlantique qui possèdent une gare. Ainsi, pour être qualifié de modèle, le projet devra prendre en compte les principes de développement durable et s'attacher à la préservation de l'environnement qui est très important sur ce territoire puisqu'il s'agit d'une commune semi-rurale. Un quartier urbain durable est un quartier limitant son impact environnemental mais il s'agit également de créer un quartier agréable à vivre, confortable, assurant une qualité de vie. Une attention particulière doit ainsi être portée à la qualité du bâti et des espaces extérieurs.

- Conforter l'attractivité et la vocation urbaine de la gare pour maintenir le rayonnement de Sainte-Pazanne à l'échelle de la communauté de communes.

Sainte-Pazanne est qualifiée de « pôle d'équilibre » par la DTA. En effet, la commune dispose d'équipements publics et commerciaux importants dans la région et surtout au sein de la communauté de communes Cœur Pays de Retz. Sainte-Pazanne doit conserver son attractivité.

## **E. Méthodologie du diagnostic :**

Nous avons dans un premier temps effectué une analyse de la commune de Sainte-Pazanne, en quatre thèmes :

- la socio-démographie,
- les dynamiques socio-économiques,
- les infrastructures de communication et de déplacements,
- l'attractivité de la commune et ses aires d'influence.

Pour chacun de ces thèmes nous avons établi un historique, un état des lieux, les prospectives, une mise en perspective avec la situation dans la communauté de communes. Puis sur cette base thématique, nous avons établi les atouts et les contraintes ainsi que les opportunités et les menaces du territoire.

Nous avons ensuite procédé à l'analyse du secteur gare. Nous avons également déterminé des thèmes à étudier, comme par exemple l'importance de la gare à l'échelle de la communauté de communes.

Pour élaborer notre étude, nous avons appliqué la méthodologie suivante : la réalisation d'une enquête par questionnaires auprès des usagers de la gare de Sainte-Pazanne, des entretiens, des travaux d'observation et un travail bibliographique de documentation.

Des fiches quartiers ont été établies à partir d'observations sur site, de l'analyse de la morphologie du bâti et des pièces graphiques. Elles permettent de mieux appréhender la gare dans son tissu urbain.

Pour appuyer le travail bibliographique, nous avons effectivement développé une approche sensible du terrain, pour observer, comprendre et s'imprégner du territoire. Cela s'est traduit par des travaux d'observation en gare de Sainte-Pazanne, aux heures de pointe, des entretiens informels avec des habitants de la commune (cf Annexe n°1). Nous avons également observé la vie dans la commune,

notamment le marché du vendredi matin. En pratiquant divers itinéraires dans la ville, nous avons pu tester les cheminements doux. Tous les entretiens effectués sont disponibles en annexe du document.

Notre travail principal de terrain a été l'enquête par questionnaire réalisée auprès des usagers de la gare de Sainte-Pazanne (cf. Annexe n°2). En effet, afin de mieux nous rendre compte des usages de la gare, nous avons interrogé 109 personnes prenant le train à Sainte-Pazanne et y descendant. Nous y sommes allées le vendredi 26 novembre 2010<sup>7</sup> et le mardi 4 janvier 2010<sup>8</sup>. Le choix du vendredi soir a été déterminé par le fait que ce n'est pas le même public que les autres soirs. Il est vrai que beaucoup de lycéens sont en internat à Nantes et rentrent chez leurs parents le week-end ; nous avons donc voulu nous rendre compte de l'ampleur de ce phénomène.

Nous avons posé des questions relativement courtes et à choix multiples pour être rapide, les personnes interrogées étant souvent pressées.

## **F. Présentation du plan :**

Pour établir le diagnostic du territoire étudié, nous allons procéder en trois parties. Dans un premier temps nous présenterons les éléments qui font de Sainte-Pazanne une commune périurbaine attractive et relativement dynamique. Dans un deuxième temps, nous analyserons plus particulièrement le secteur gare et la desserte ferroviaire à Sainte-Pazanne. Enfin, nous évoquerons des pistes d'aménagement et de réflexion pour élaborer un projet structurant pour la commune et plus globalement pour le territoire.

<sup>7</sup> Trains depuis Nantes de 17h01, 17h28, 17h50, 18h30 et trains vers Nantes de 17h03 et 17h26

<sup>8</sup> Trains vers Nantes de 7h19, 7h50, 8h17, 10h24 et trains venant de Nantes 7h20, 7h52 et 8h19

**PARTIE I :**

**SAINTE-PAZANNE, UNE COMMUNE  
PERIURBAINE ATTRACTIVE**

Sainte-Pazanne est une commune où l'activité agricole est prédominante. Néanmoins, aux vues de sa proximité avec Nantes et la côte atlantique, elle est un territoire privilégié pour l'accueil de nouveaux habitants. Au fil du temps, la commune a su préserver son caractère rural, si apprécié des populations de grandes zones agglomérées. Nous verrons tout au long de cette partie que Sainte-Pazanne est une commune qui attire et où la collectivité met tout en œuvre pour maintenir et développer cette attractivité. Avec la qualification, par la DTA de l'estuaire de la Loire en 2006, de pôle d'équilibre, la commune se doit aujourd'hui de répondre aux attentes de toutes les communes comprises dans l'intercommunalité.

Dans un premier temps, nous observerons que la commune de Sainte-Pazanne est une commune périurbaine de l'agglomération nantaise, en voie d'expansion (A). Puis, nous verrons que les modes de vie de cette population sont caractéristiques de ceux des communes périurbaines (B). Sainte-Pazanne dispose de nombreux atouts qui ne cessent d'attirer de nouveaux habitants. En réponse à cette arrivée massive de nouvelle population, la collectivité met en place depuis une dizaine d'années de nombreux projets d'aménagement permettant de répondre à ces nouveaux besoins en logements, activités, etc. Le territoire communal peut être alors défini comme un territoire en mouvement (C).

## **A. Sainte-Pazanne : une commune périurbaine en voie d'expansion**

Au XIII<sup>ème</sup> siècle, la commune de Saint-Pazanne prend naissance au croisement d'importantes voies de communication et à proximité de la rivière du Tenu, principales voies du transport de marchandises. Elle prend son essor au XIX<sup>ème</sup> sous l'impulsion de la famille Ecomard, qui rénove de nombreuses bâtisses sur le territoire communal (1). Aujourd'hui, c'est une commune périurbaine de l'agglomération nantaise, au caractère rural fort. Elle est devenue attractive au regard de sa position géographique idéale entre Nantes et Pornic. Elle voit sa population accroître considérablement depuis une dizaine d'années. Cette attraction est essentiellement due au cadre de vie qu'elle offre aux familles désireuses d'acquérir un bien à des prix abordables mais également désireuses de s'éloigner des zones urbaines (2) en perte de caractère naturel.

### **1. De la naissance d'un village « carrefour »...**

Des moines venus d'Ardennes s'établissent dès le VII<sup>ème</sup> siècle au bord du Tenu, au nord-est de la commune.

L'apparition de la paroisse de Sainte-Pazanne remonte à 1284. Cependant durant la révolution, de nombreuses maisons du village sont brûlées, et l'église de Sainte-Pazanne qui se situait alors sur la place de Retz (place centrale de la commune). Une nouvelle église est alors construite en 1819, sur le site de l'ancienne l'église. Cependant, celle-ci étant jugée trop petite, elle est remplacée en 1878 par l'église actuelle située sur la place de l'Hôtel de Ville. Elle est remarquable par la beauté de sa façade et sa



dimension importante (72 mètres de hauteur) qui surplombe le pays de Retz. L'église de Sainte-Pazanne est aujourd'hui classée aux monuments historiques par arrêté du 5 octobre 2007, comme modèle d'architecture néo-gothique.

Illustration 2 : L'église au début du XXème siècle

Source : Mairie de Ste-Pazanne

Un périmètre de protection adapté a donc été mis en place permettant de protéger les abords du monuments historiques (cf Annexe n°3 : Le périmètre de protection adapté (PPA) de l'église de Sainte-Pazanne, explications et représentation graphique).

Sur la place de Retz se trouvaient autrefois les halles du village remplaçant l'ancienne église jugée trop petite. Elles ont été construites en 1905 et détruites soixante ans plus tard.



Illustration 3 : Les halles de Sainte-Pazanne

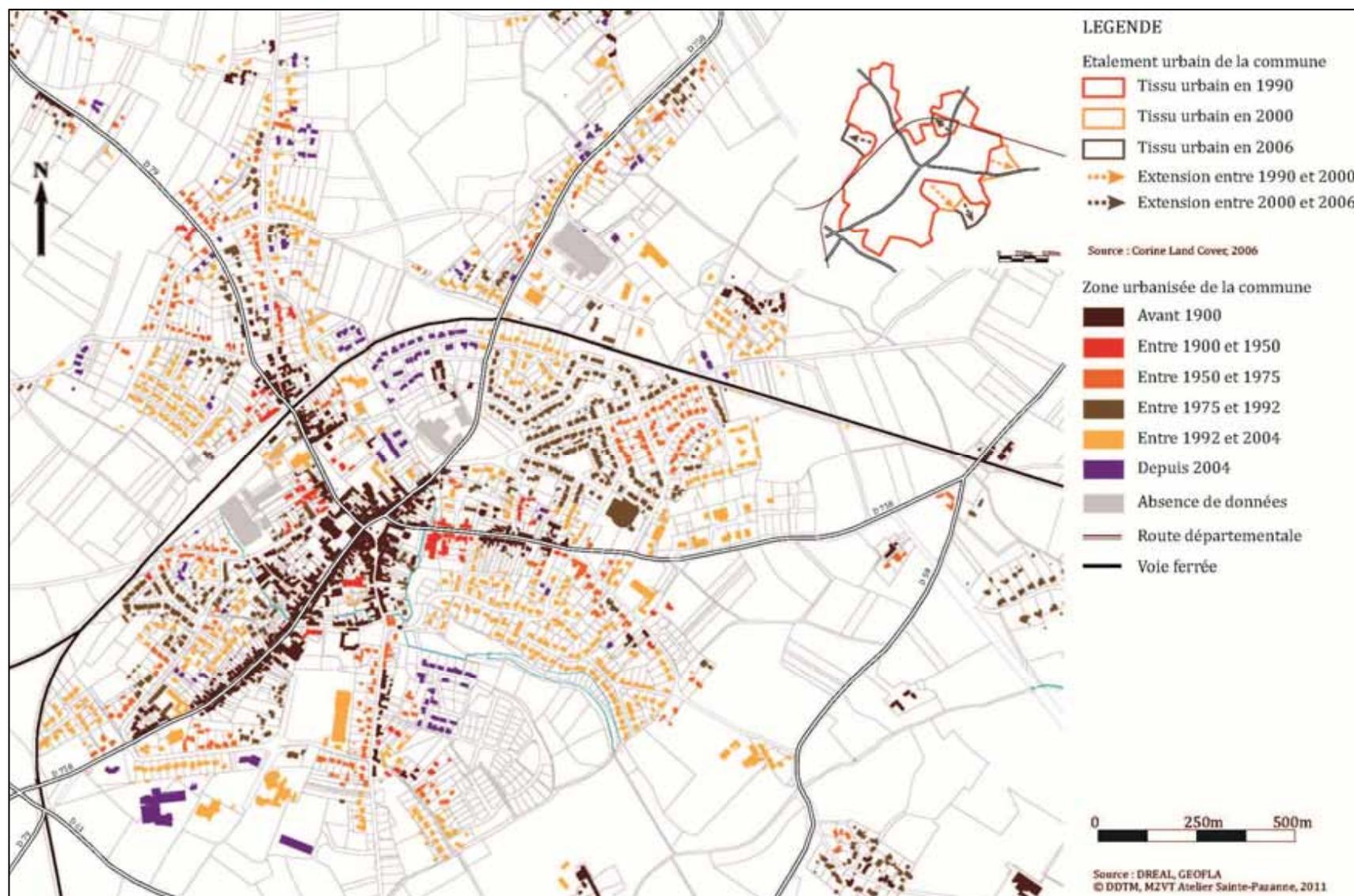
Source : Mairie de Ste-Pazanne

Toutefois, la commune possède de nombreuses entités patrimoniales architecturales et culturelles. En effet, à Port Faissant, lieu de passage sur la rivière Tenu, se trouve un monument mégalithique nommé la Grotte aux fées. Ce monument historique classé depuis 1889 est une ancienne allée couverte, aujourd'hui écroulée. Sainte-Pazanne dispose également de superbes châteaux : notamment le château de la Durasserie (abbaye du XII<sup>ème</sup> siècle) située à proximité de la rivière du Tenu, le château du Moulin Henriet, le château d'Ardenne, etc. On trouve aussi de nombreux manoirs comme le manoir de la Souchais du XVIII<sup>ème</sup> siècle affecté aujourd'hui à la maison de retraite communale. A cette liste non exhaustive, s'ajoute le moulin du Malessard, un des dix derniers moulins à vent existants au XVIII<sup>ème</sup> siècle, qui fonctionna jusque dans les années 1950.

Sainte-Pazanne a été chef-lieu de canton et s'est développée au XIX<sup>ème</sup> siècle avec l'arrivée de la famille Ecomard, commerçants, qui a donné quatre maires au village et fait restaurer de nombreuses bâtisses sur le territoire communal.

Jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'urbanisation de la commune s'est effectuée principalement autour des voies de communication et au carrefour de celles-ci, mais également à proximité de la gare datant de 1875 (cf. ci-après carte n°7). Plus précisément, à l'ouest de la gare, apparaissent dès 1900 des surfaces bâties de part et d'autre du chemin de fer, preuves de la présence d'ancrage ancien par la population à cet endroit. Sur le reste du territoire communal de nombreux hameaux se construisent, étant directement en relation avec les exploitations agricoles présentes sur la commune.

## L'ÉVOLUTION DE L'URBANISATION DU BOURG DE SAINTE-PAZANNE DE 1900 A AUJOURD'HUI



Carte 7 : L'évolution de l'urbanisation du bourg de Sainte-Pazanne de 1900 à aujourd'hui; Source : MZVT Atelier Sainte-Pazanne 2011

Dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, des hameaux se créent et s'agrandissent avec la construction de nouvelles habitations, contrairement au bourg. Toutes ces entités d'habitation s'éparpillent, autour des activités agricoles, sur le territoire communal. En ce qui concerne le centre-bourg, les constructions s'effectuent seulement en comblement d'espaces libres. Celles-ci permettent de faire disparaître les discontinuités d'urbanisation et de créer un lien entre les constructions autour de la gare et le centre-bourg. Globalement sur le territoire, les constructions s'effectuent exclusivement aux abords des routes départementales traversant la commune, avec un alignement sur rue.

A cette époque la zone urbanisée présente autour de la gare ne cesse de s'accroître, de nouvelles habitations prennent place en face de la gare.



Illustration 4: Le bourg, de la gare vers l'église, 1950. Source : *Mairie de Sainte-Pazanne*

## 2. A une commune en « tache d'huile » :

- Intensification de l'urbanisation dans les années 2000

De 1950 à 1990, la population de Sainte-Pazanne suit un rythme d'évolution constant, comme toutes les communes alentours, et les constructions nouvelles s'établissent sans lien apparent avec le centre historique. Le tissu urbain se dilate avec l'arrivée de premières zones de constructions pavillonnaires à proximité de voies secondaires. De nouvelles voies y sont créées mais ne permettent aucune liaison entre

celles-ci. Ces habitations viennent combler les espaces vides entre les routes départementales et la partie sud du chemin de fer. Il faut noter que le chemin de fer a longtemps constitué un frein à l'extension de la zone agglomérée sur sa partie nord.

L'essor de la commune a lieu à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle et toujours sous forme de résidences pavillonnaires. Leur emprise au sol double la surface urbanisée de la commune. En effet, la zone agglomérée ne cesse de s'étendre sur la partie nord du chemin de fer avec la sécurisation du passage à niveau, mais également au sud-est du centre ancien.



Illustration 5 : Le bourg de Sainte-Pazanne 1995, Source : *Mairie de Sainte-Pazanne*

L'urbanisation des années 2000 est particulièrement importante. Sainte-Pazanne, connaît une forte croissance du nombre de logements sur la période 1999 à 2004 (447 logements construits). Cette tendance était avérée jusqu'en 2007, date depuis laquelle les données de constructions sur la commune ne sont pas disponibles.

### Evolution de la construction de logements à Sainte - Pazanne

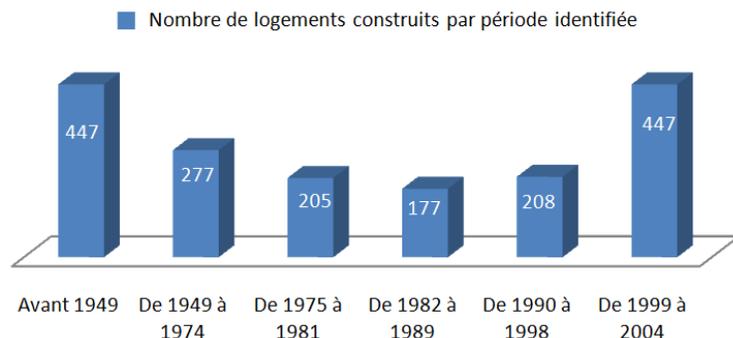


Figure 1 : Evolution de la construction de logements à Sainte-Pazanne

Source : INSEE 2007

- Concilier l'urbanisation et le caractère rural

Cette arrivée massive de nouveaux logements n'a pas été sans laisser de trace sur la morphologie urbaine du territoire.



Illustration 6 : Rue de l'Auditoire au XX<sup>ème</sup> siècle et en 2010

Source : Mairie de Sainte-Pazanne et M2VT

Aux vues de ces photographies, nous pouvons observer que les voies de communications principales (ici la route départementale 79 allant vers Pornic et RD758 venant de Nantes) possèdent le même tissu urbain en 1950 et aujourd'hui.

Cependant, les aménagements de voirie et de stationnements effectués en fonction des usages et des pratiques de la population, au cours du temps, modifient profondément le paysage urbain de la commune. Les espaces verts qui ont disparu sont principalement les terres agricoles<sup>9</sup> afin de permettre l'urbanisation.

Les entités végétales ont disparu au profit d'une meilleure qualité de l'espace public.

L'exemple le plus probant est l'allée d'arbres qui existait dans la rue de la gare, actuelle avenue du Général de Gaulle. En effet, même si certains ont été conservés, beaucoup ont disparu au profit de places de stationnement. Il est certain que compte tenu du fait que les gens sont venus habiter à Sainte-Pazanne pour s'éloigner de la ville, il est important de valoriser les espaces verts. La commune doit donc trouver un équilibre entre ces impératifs.



Illustration 7 : La poste sur la rue de la Gare, XX<sup>ème</sup> siècle et en 2010

Source : Mairie de Sainte-Pazanne



<sup>9</sup> Partie II-B. Sainte-Pazanne : une commune encore rurale avec une agriculture présente

Ainsi, près de la poste les arbres ont été supprimés tandis que du côté de la place du 18 juin, les arbres ont été préservés entre les places de stationnement.



Illustration 9 : Avenue du Général de Gaulle en 1950 et 2010  
Source : Mairie de Ste-Pazanne

A l'arrière de la gare, le même dilemme s'est posé puisque compte tenu du nombre croissant de personnes venant en voiture à la gare, la mairie a dû créer un parking.



Illustration 11 : Vue de la gare au XXème siècle et en 2010  
Source : M2VT



Arbres supprimés ou gardés ou déplacés avec le temps.

Le deuxième élément qui a fait disparaître les espaces verts dans le secteur de la gare est l'implantation des activités industrielles, notamment la scierie.



Illustration 8 : Vue aérienne de l'arrière de la gare - parcelle actuelle de la scierie, 1995  
Source : Mairie de Sainte-Pazanne



Illustration 10 : Scierie à l'arrière de la gare, septembre 2010  
Source : M2VT

Néanmoins, la commune garde un caractère rural fortement exprimé du fait de sa forte empreinte agricole. En effet, en 2001, le territoire communal est dédié à 83,5% à l'usage agricole et seulement 6% de la commune est urbanisée. Sainte-Pazanne est une commune où l'activité agricole est prédominante. De ce fait, il existe sur Sainte-Pazanne de nombreux lieux-dits disséminés un peu partout sur le territoire. En effet, la structure bâtie de la commune est plutôt dispersée (cf carte n°3 : Le territoire communal de Sainte-Pazanne). Cependant, cette répartition va se modifier dans les années à venir aux vues de l'évolution de la densité de logements sur la commune. En effet, en 1968 Sainte-Pazanne était caractérisée par une densité de 19

logements/km<sup>2</sup> alors qu'en 2007 elle avoisine les 47 logements/km<sup>2</sup>. Cette évolution s'explique notamment par le fait que Sainte-Pazanne est une commune périurbaine qui attire chaque année de nombreux arrivants.

### 3. Sainte-Pazanne, une commune attractive

La commune est située à une trentaine de kilomètres de l'agglomération nantaise et à quinze kilomètres de la côte atlantique. Selon Jean Renard en 2007 « *Le nouvel espace résidentiel de la métropole sera demain le pays de Retz, situé entre agglomération et littoral, dans une position idéale pour le cadre de vie des périurbains* »<sup>10</sup>. Ce processus est déjà bien avancé au regard de l'accroissement démographique et de l'étalement urbain de l'agglomération. En effet, les extensions du bâti de la ville centre ont rejoint et absorbé les villages périphériques situés entre 20 et 30 kilomètres de celle-ci. Cette extension autrefois dénommée « rurbanisation » par les spécialistes, symbolisait l'espace de rencontre entre le rural et l'urbain. En 1980, ce terme est remplacé par le terme de périurbanisation qui suggère plus nettement le « déversement » de l'urbain dans le rural. Cet étalement urbain comprend aujourd'hui la commune de Sainte-Pazanne. C'est une commune périurbaine attractive pour un type de population désireux d'un cadre de vie plus agréable.

- Les causes de l'attractivité

De plus, l'exode urbain des jeunes couples vers la commune a pu être renforcé par sa position stratégique sur l'étoile ferroviaire<sup>11</sup>. Cet élément constitue un atout majeur au développement de Sainte-Pazanne, puisqu'elle est située au point de bifurcation de deux lignes TER : une allant de Nantes à Pornic et l'autre de Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.



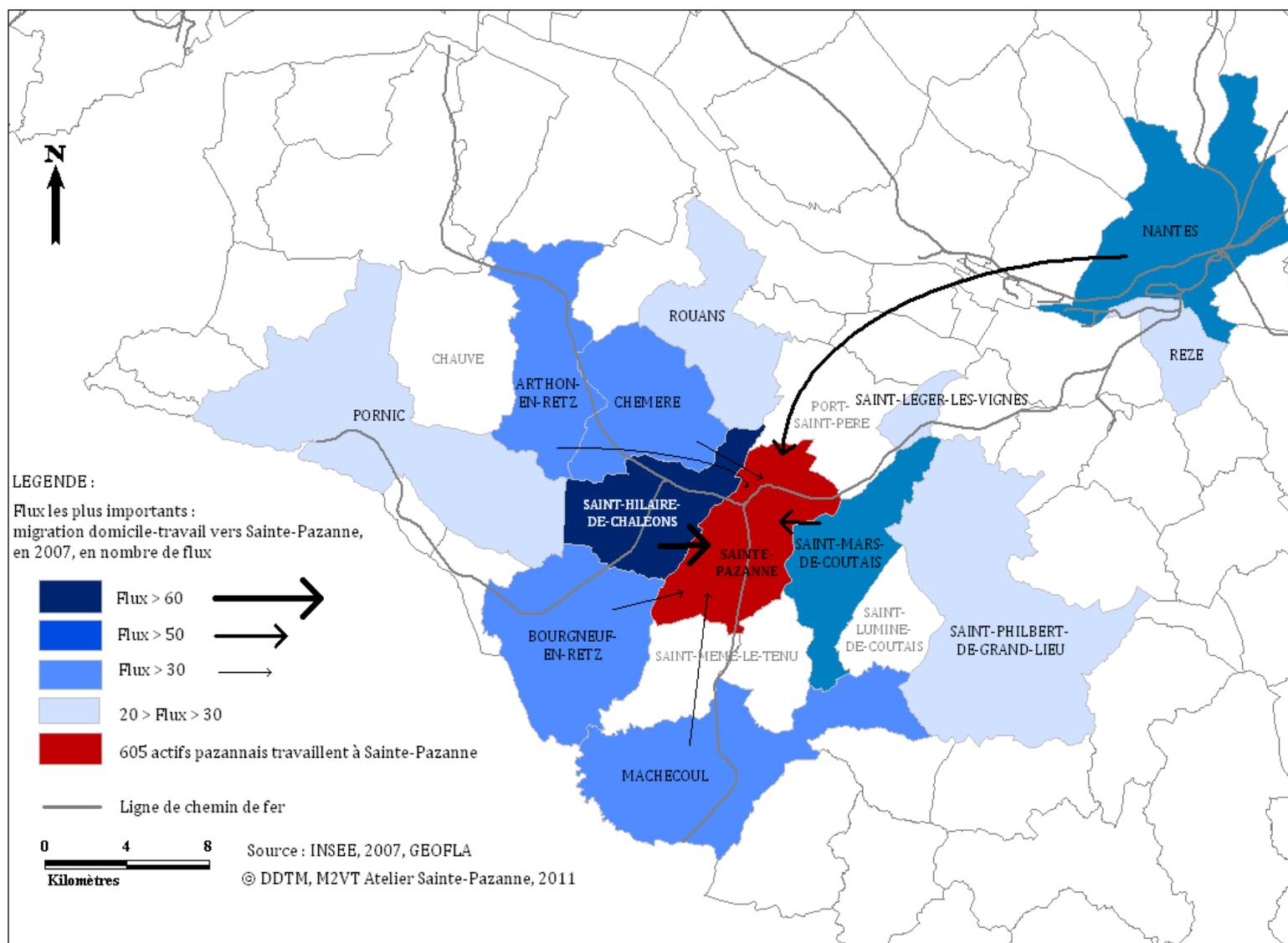
Carte 8 : Position de Sainte-Pazanne sur l'étoile ferroviaire,  
Source : LILA 2010

Par conséquent, de nombreuses familles sont venues s'installer à Sainte-Pazanne en raison de sa desserte ferroviaire en centre-bourg. En effet, ce mode de transport leur permet d'aller quotidiennement, avec une certaine facilité, vers leur lieu de travail. Toutefois, cette ligne de chemin de fer permet également à bon nombre de personnes de pouvoir venir travailler à Sainte-Pazanne (cf ci-après carte n°9).

<sup>10</sup> RENARD J. (2007). « De la ville sans banlieue à l'archipel nantais ». *Place publique*, dossier « Jusqu'à où la ville va-t-elle s'étaler ? », n°5, p6-17

<sup>11</sup> Cf. Partie II-B Sainte-Pazanne : une commune aux modes de vie périurbains

### CARTE DES FLUX DE MIGRATION DOMICILE-TRAVAIL VERS SAINTE-PAZANNE



Carte 9 : Flux de migration domicile-travail vers Sainte-Pazanne

L'attractivité des communes périurbaines est liée à leur proximité autour des grandes agglomérations. Le phénomène de périurbanisation est apparu dans les années 1970. Pour Sainte-Pazanne, cette évolution a été constatée récemment car elle se situe dans la deuxième couronne de l'agglomération nantaise et par conséquent, était encore une commune rurale. L'arrivée massive de nouveaux habitants s'explique également par les coûts des terrains, et de l'immobilier qui permettent aux plus modestes d'accéder à la propriété sur Sainte-Pazanne.

Prix moyen d'une maison habitable = 220 000€  
 Prix du foncier moyen = 110€/m<sup>2</sup>  
 Prix de l'immobilier moyen = 2 000€/m<sup>2</sup>  
 Surface moyenne d'une maison = 110m<sup>2</sup>

De plus, les familles choisissent de s'établir à Sainte-Pazanne afin de préserver une qualité de vie de famille dans un espace de vie plus confortable par rapport aux zones urbaines. L'offre de services, d'équipements scolaires et sportifs présent sur la commune a également permis de renforcer son attractivité. Avec l'arrivée massive de population, la collectivité a dû s'adapter à ses nouveaux besoins. Elle a ainsi développé, par exemple, son offre en équipements scolaires<sup>12</sup>, ce qui renforce clairement son attractivité.

- Les effets de l'attractivité

La répartition des migrations pendulaires en lien avec la commune atteste de son attractivité. En effet, plus de cinquante personnes viennent quotidiennement de Saint-Hilaire-de-Chaléons et de Nantes, pour travailler. Cet élément ne peut être négligé dans un projet d'aménagement futur sur la commune. De plus, l'infrastructure

<sup>12</sup> Cf. Partie III-A. Sainte-Pazanne un pôle d'équilibre : l'exigence d'assurer une offre de services complète

routière actuelle permet de rejoindre l'agglomération nantaise en vingt minutes. Cela donne à la commune une certaine visibilité puisque c'est la première commune desservie depuis Nantes sur la route de Noirmoutier, renforçant ainsi son attractivité. L'offre et les infrastructures de transport ont permis à Sainte-Pazanne d'accueillir toujours plus de travailleurs de l'agglomération nantaise.

De plus, c'est l'une des communes de la communauté du Cœur Pays de Retz proposant le plus d'emplois.<sup>13</sup>

Sainte-Pazanne compte donc de nombreux atouts pour se développer et accueillir de nouveaux habitants. L'expansion de la commune ainsi que des communes avoisinantes depuis les années 2000 le prouve. L'évolution démographique actuelle porte à croire que cette tendance va se prolonger dans les années à venir.

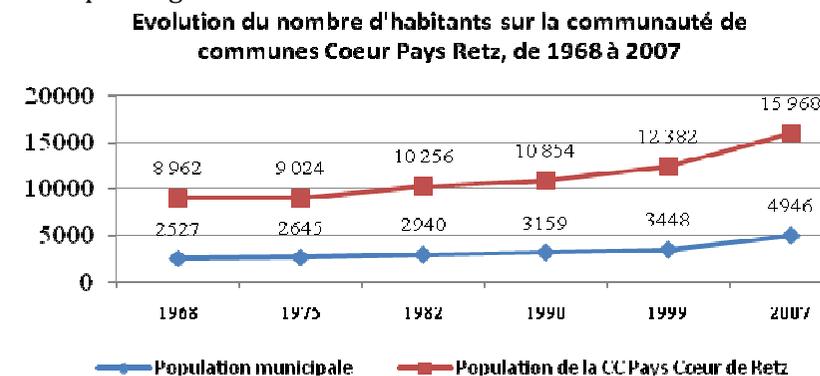
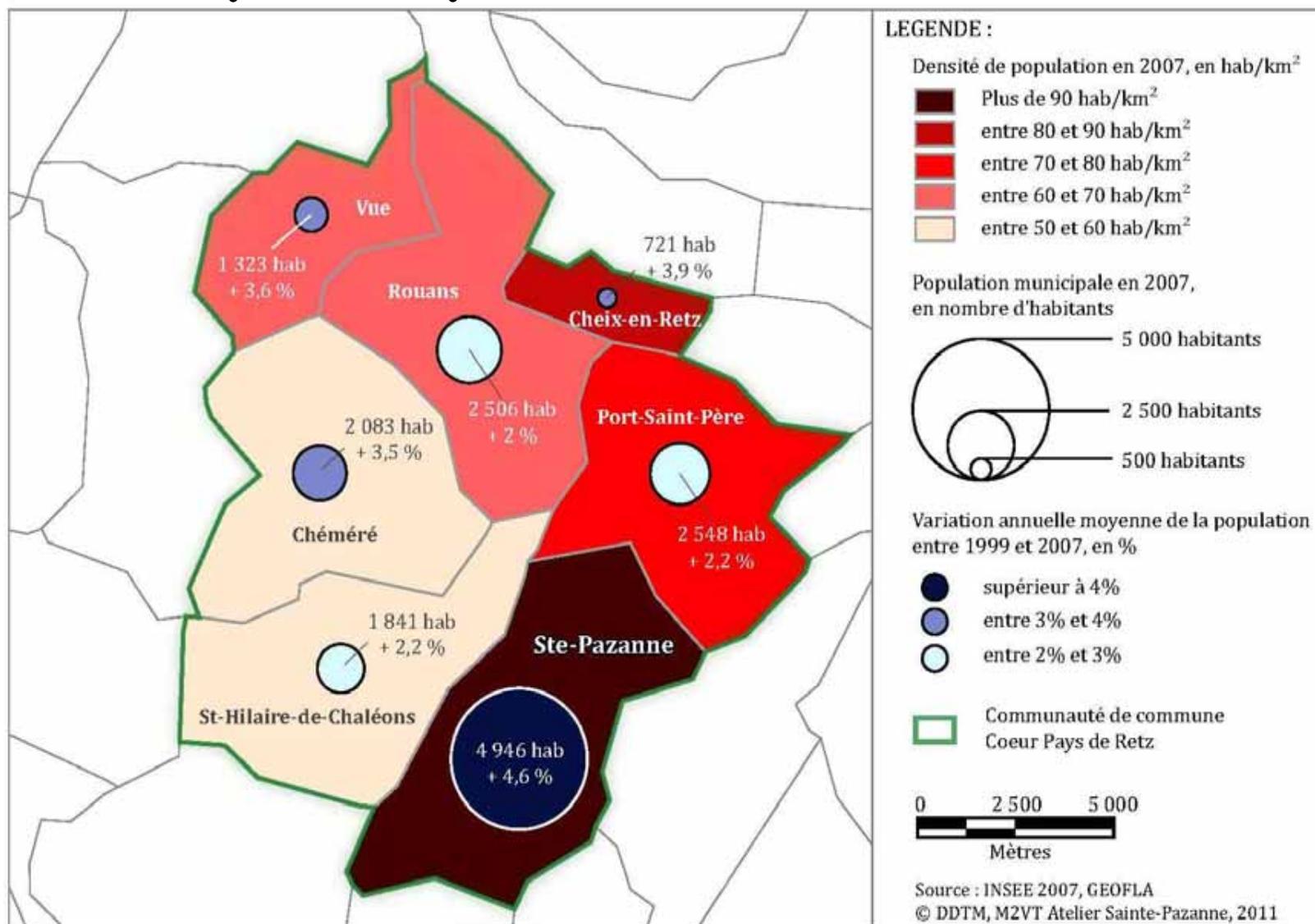


Figure 2 : Evolution du nombre d'habitant  
 Source : INSEE 2007

La commune attire de plus en plus de nouveaux habitants et surtout entre 1999 et 2007 avec un taux d'accroissement démographique annuel moyen de +4,6% (cf ci-après carte n°10).

<sup>13</sup> Cf. Partie I-B Sainte-Pazanne : une commune périurbaine en voie d'expansion

### LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES CŒUR PAYS DE RETZ



Carte 10 : Dynamiques démographiques

Sainte-Pazanne apparaît comme une commune attractive. Cependant cela paraît moins évident sur le plan touristique.

En effet, comme nous l'avons dit, elle dispose de nombreuses entités patrimoniales qui ne sont pas mis en valeur. Pourtant, la collectivité a su développer du tourisme « vert » avec la mise en place de 3 parcours de randonnées permettant de découvrir la commune et une offre d'hébergement importante comme Port-Saint-Père : camping à la ferme, chambres d'hôtes et gîtes ruraux (8 au total). La commune ne bénéficie pas d'une attractivité touristique réelle mais profite de la présence d'entités touristiques fortes sur les communes avoisinantes, telles que le Parc Zoologique de Port-Saint-Père. Elle a peu de retombée touristique du fait de sa proximité avec la côte atlantique. Sainte-Pazanne est cependant connue à travers toute la région pour son spectacle théâtral : le Christ Roi, qui a lieu tous les ans depuis 1935.

Sainte-Pazanne est donc une commune périurbaine attractive. Son expansion démographique s'est effectuée petit à petit avec une hausse importante dès les années 2000. En effet, 25% des Pazenais y vivent depuis seulement 5 à 9 ans. De plus, sur la base d'une même dynamique, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit un gain de population d'environ 14% de 2007 à 2015, soit une population totale en 2015 de 5 559 Pazenais. Cette évolution importante impliquera donc une construction moyenne de 50 logements en résidence principale par an, en consommant une surface moyenne par an de quatre hectares. Cette prévision est de bons augures pour la commune mais néanmoins, la croissance démographique de Sainte-Pazanne doit être maîtrisée pour ne pas engorger des équipements et des services. Le taux d'urbanisation de la

commune va de paire avec l'accroissement démographique. De ce fait, la forte implantation d'habitat foncier présent et futur pose la question de la pérennité de l'évolution démographique.

La structure de la population et l'évolution de l'urbanisation sont propres à la nature périurbaine de Sainte-Pazanne.

## **B. Sainte-Pazanne : une commune aux modes de vie périurbains**

La commune de Sainte-Pazanne est une commune périurbaine.

Pour M-C. Jaillet et L. Rougé, sociologues, les espaces périurbains sont d'abord appréciés car ils sont « *adjacents à la ville, permettant aux citadins d'accéder à un mode d'habiter et de vie plus en conformité avec leurs aspirations.*<sup>14</sup> ». Ainsi, selon Jaillet et Rougé, la structuration sociale de la population périurbaine serait représentée par des familles composées de ménages actifs appartenant aux classes moyennes, qui y réalisent une accession à la propriété en maison individuelle, mais dont « l'installation est de moins en moins définitive ».

### **1. Le périurbain : un espace attractif pour les familles**

Les communes périurbaines se sont révélées attractives pour les jeunes familles avec enfants. En effet, le pourcentage des jeunes de moins de 15 ans à Sainte-Pazanne est de 26%, ce qui est largement supérieur à la moyenne nationale et départementale (19%) ; les jeunes adultes résident fréquemment dans les pôles urbains comme Nantes. Cette surreprésentation des jeunes n'est pas due à une natalité élevée mais à un solde migratoire important. Les espaces périurbains sont véritablement un lieu d'accueil pour les familles. Par exemple, lorsqu'une famille qui habite en ville souhaite s'agrandir, le problème de l'espace dans leur habitation se fait sentir. « *Déménager au-delà de*

<sup>14</sup> L'espace périurbain dans la ville « à trois vitesses ». JAILLET, M-C. et ROUGE, L., Certu, 2007

la banlieue s'offre comme une solution adaptée »<sup>15</sup>. Il s'agit aussi pour eux d'accéder à la propriété.

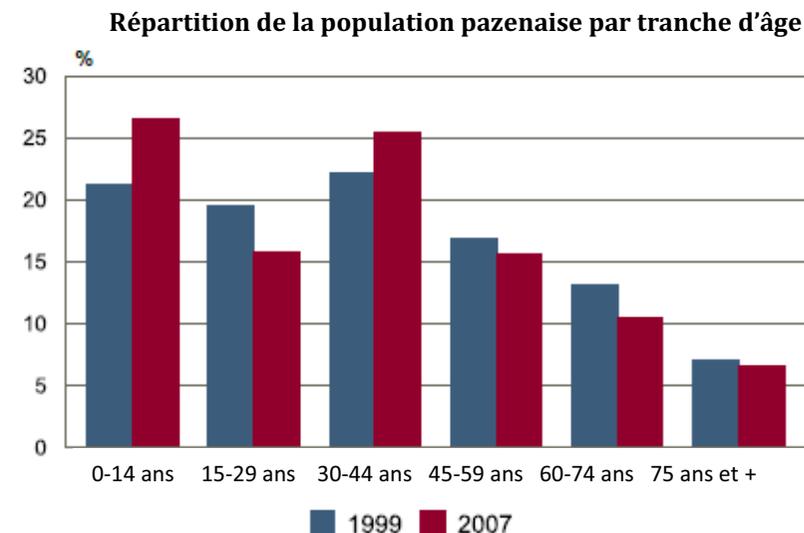


Figure 3: Tranche d'âge de la population pazanaise  
Source : Insee 2007

A noter qu'à Sainte-Pazanne entre 1999 et 2007, la population des 45 ans et plus a baissé, même si de plus en plus de retraités viennent s'installer en périurbain.

<sup>15</sup> « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », INSEE Première n°535 juillet 1997

## 2. Le périurbain comme la possibilité de réaliser le rêve d'être propriétaire d'une maison individuelle

Un des rêves des français est celui de devenir propriétaire de leur maison individuelle. A Sainte-Pazanne, 1346 soit 73,5% des résidences principales appartiennent à des propriétaires en 2007. Cette proportion a augmenté depuis 1999 où le seuil atteignait 70,4%.

La forme physique de l'espace périurbain est le type pavillonnaire. En trente ans, l'étalement urbain des villes et villages sur la campagne a empiété sur les superficies agricoles et naturelles au profit d'une urbanisation parfois peu maîtrisée. Ce développement périurbain est caractérisé par une forme d'habitat appelée pavillon, villa ou maison individuelle.

Dans les années 1970, l'acquisition ou la construction d'une maison individuelle matérialisait « *la réussite sociale et exprimait avec fierté ce que l'on pouvait retirer en la donnant à voir, dans une logique d'exposition de soi aux autres. Elle était un signe de distinction sociale* »<sup>16</sup>. Aujourd'hui, elle est banalisée. « *Bien plus qu'un signe de distinction sociale, elle est devenue pour les classes moyennes l'attribut d'une sorte de normalité sociale. Il est au fond devenu ordinaire d'habiter en maison individuelle lorsqu'on est en famille*<sup>17</sup> ».

En effet, 95% des logements à Sainte-Pazanne sont des maisons individuelles en 2007<sup>18</sup>. Les populations qui viennent s'installer dans la commune ont un but, celui de résider dans un pavillon. Ainsi, il n'y a pas

beaucoup d'offre en logement collectif, mais il n'y a pas de demande spécifique<sup>19</sup>. Cela dit, la part des logements collectifs a augmenté entre 1999 et 2007, passant de 0,9 à 5,6%. La municipalité a souhaité créer une ZAC au centre-bourg, avec un objectif de densification, en implantant des appartements ; cependant, ce projet fut mis en échec à cause des riverains qui ont monté une association contre la construction d'un collectif en R+2. Il n'y a donc pas vraiment de culture de l'appartement.

Le pavillon type est spacieux : plus de la moitié (59% en 2007) ont au moins 4 pièces alors que seulement 1% ont une pièce.

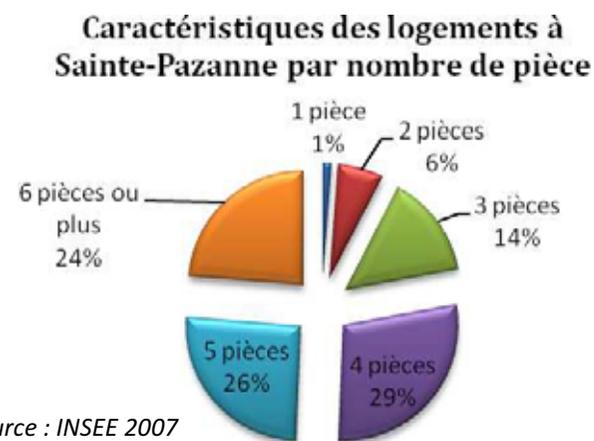


Figure 4: Les logements à Sainte-Pazanne par nombre de pièce

<sup>16</sup> JAILLET, M-C. et ROUGE, L., *art. cit.*

<sup>17</sup> JAILLET, M-C. et ROUGE, L., *art. cit.*

<sup>18</sup> INSEE, 2007

<sup>19</sup> D'après l'entretien avec une employée de l'agence immobilière du centre-bourg

Seulement, il faut préciser que le nombre de personnes par ménage en milieu périurbain est plus important qu'ailleurs : les ménages pazenais sont composés en moyenne de 2,6 personnes (moyenne stable depuis 1990) contre 1,9 dans les agglomérations (ici Nantes en 2007) ; ce qui représente une catégorie de population : les familles.

Cela est prouvé par le fait que seulement 22,3 % des ménages pazenais sont des ménages composés d'une personne et que 76,5% sont des familles. 55% d'entre elles ont des enfants.

### 3. Des populations moyennes issues de la ville et y travaillant

La population pazenaise est composée de retraités représentant 23,4% de la population, puis d'employés, ouvriers et professions intermédiaires (19,4 ; 17,8 et 15,2%). Les agriculteurs ne représentent que 2,5% de la population même si les surfaces agricoles sont majoritaires sur le territoire pazenais.

Les Pazenais sont donc des personnes de classe moyenne aux revenus moyens : le revenu médian par unité de consommation est de 16688€ (17818€ pour le département), et 54,8% des ménages fiscaux sont imposables (56,9% pour le département).

Vivre au milieu de la campagne loin des nuisances sonores de la ville, dans des maisons spacieuses et confortables avec un jardin privatif, « tout en conservant leurs source de rémunération qu'est l'emploi en ville »<sup>20</sup>, tel est l'objectif que ce sont fixées ces populations en s'installant dans des communes périurbaines. Ainsi, beaucoup d'actifs

travaillant au sein de la communauté urbaine de Nantes se sont éloignés de la ville pour s'installer à Sainte-Pazanne. En cinq ans, sur la période 2002-2007, ce sont près de 308 Nantais qui sont venus s'installer à Sainte-Pazanne.

Pour M-C. Jaillet et L. Rouget, ces populations issues de couches intermédiaires fuient « la 'proximité' sociale ou 'frottements qui dérangent' »<sup>21</sup> qu'on peut trouver en ville. En venant à Sainte-Pazanne, ils se sentent en sécurité. Il y a seulement 81 logements sociaux représentant 6% des logements sur la commune.

De plus, il faut noter que les emplois sont encore majoritairement regroupés dans les pôles urbains, les communes périurbaines présentant un déficit d'emploi. A Sainte-Pazanne, pour 100 actifs, la commune dispose de 62 emplois : c'est une commune dite résidentielle<sup>22</sup>. Ainsi, les actifs qui résident dans des communes périurbaines moins pourvues en emplois sont les plus mobiles : peu travaillent dans leur commune de résidence et cela se vérifie à Sainte-Pazanne puisque seulement 25% des actifs travaillent dans leur commune.

Cela entraîne donc de fortes migrations domicile-travail, mais ceci a un coût. Leurs déplacements quotidiens sont longs, aussi bien dans la distance que dans le temps passé dans les transports.

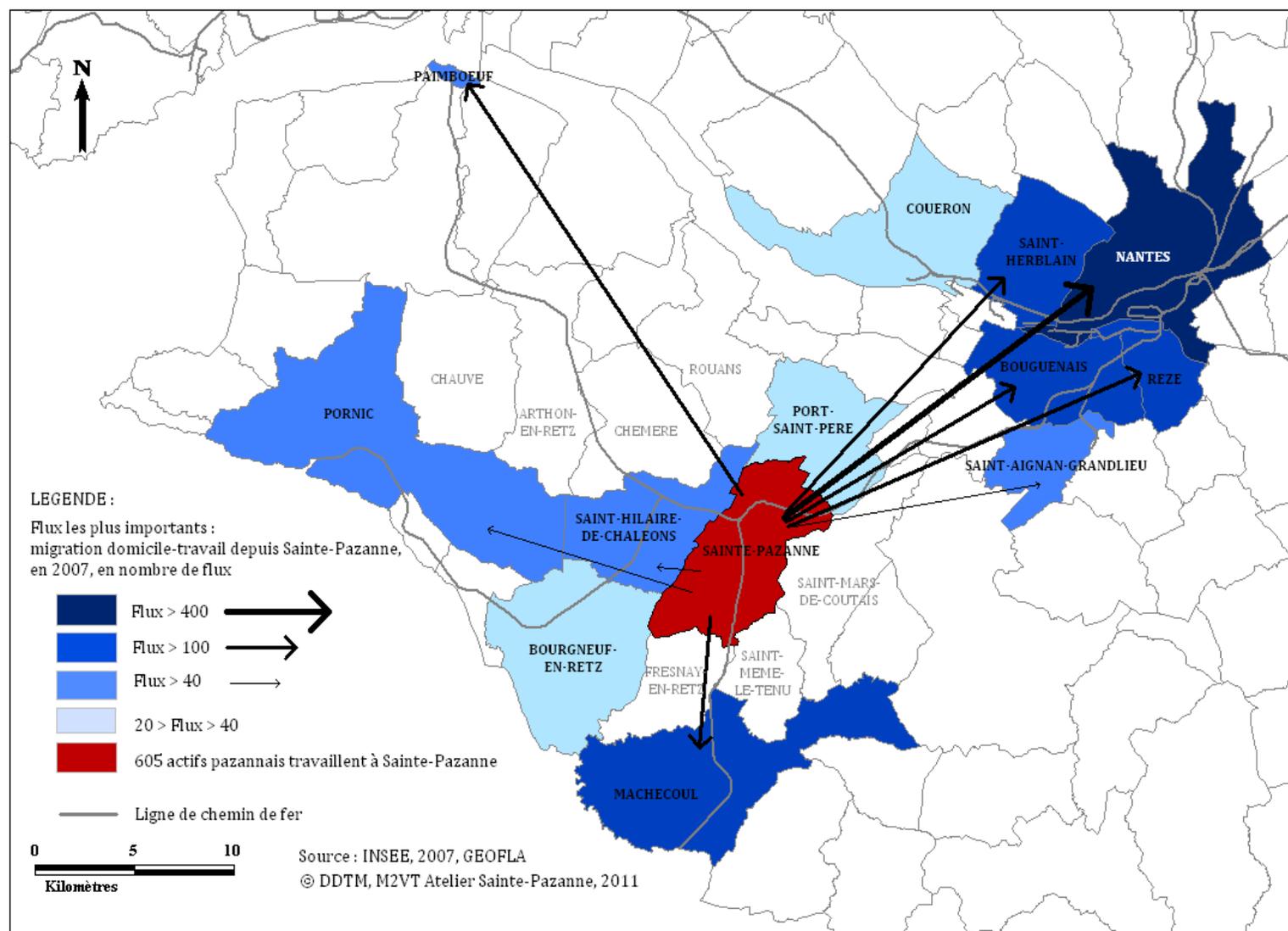
(cf. carte n°11 ci-après).

<sup>21</sup> JAILLET, M-C. et ROUGE, L., *art. cit.*

<sup>22</sup> Une commune résidentielle est une commune qui compte moins d'emplois qu'elle n'a d'actifs à l'opposé des communes qualifiées de « pôles d'emplois ».

<sup>20</sup> « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », *art. cit.*

### CARTE DES FLUX DE MIGRATION DOMICILE-TRAVAIL DEPUIS SAINTE-PAZANNE



Carte 11 : Flux de migration domicile-travail depuis Sainte-Pazanne

#### 4. Le « tout-automobile »

Le mode de vie périurbain repose sur une mobilité quotidienne essentiellement automobile (82% des Pazenais vont travailler en voiture personnelle), une individualisation des déplacements et un usage à la carte des offres urbaines d'équipements et de services.<sup>23</sup>

Dans le périurbain, c'est l'habitat qui structure les déplacements. Les déplacements quotidiens rayonnent autour du logement. Le mode d'habiter périurbain est caractérisé par la forte mobilité des ménages et la prépondérance modale à l'automobile que ce soit pour le travail, les achats, les loisirs, etc. La moindre durée du trajet et l'organisation de l'usage des transports collectifs donnent raison à l'usage de l'automobile pour les périurbains qui, sans cela, perdraient leur statut social.

Aujourd'hui, les ménages sont de plus en plus motorisés ; à Sainte-Pazanne cela représentait 88% en 1999 et 93% en 2007. La multimotorisation est un phénomène fréquent en périurbain : à Sainte-Pazanne, 51% des ménages ont au moins deux voitures et seulement 7% en ont aucune.

Cette suprématie de l'automobile obéit aux faibles densités, à l'éloignement des équipements, des services et emplois qui imposent le recours quasi-systématique à l'automobile. Dans un contexte de commune résidentielle mal desservie par les transports en commun<sup>24</sup>,

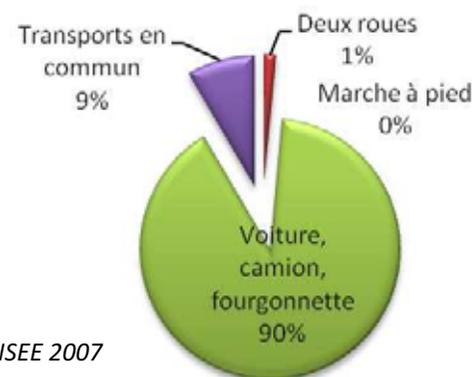
<sup>23</sup> CHALAS, Y., « Les figures de la ville émergente »

<sup>24</sup> Cf. partie II- A. Le train : un mode de transport prédominant et un enjeu territorial majeur

l'automobile s'impose à eux comme le seul instrument de mobilité dont la rapidité, la flexibilité et le confort rendent de tels trajets supportables. De fait, le choix modal des périurbains ne se discute pas.<sup>25</sup> Il est particulièrement marqué lorsqu'on analyse les modes de transport utilisés par les actifs pazenais ayant un emploi à Sainte-Pazanne.

En effet, nous pouvons doré et déjà appuyer nos propos par le fait que 90% des actifs pazenais qui ont un emploi en dehors de la commune vont travailler en voiture personnelle.

#### Modes de transport pour les actifs pazenais travaillant en dehors de la commune



Source : INSEE 2007

Figure 5: Modes de transport pour les actifs pazenais travaillant en dehors de la commune

Seulement 6% (soit 135 personnes en 2007) des actifs pazenais ayant un emploi utilisent les transports en commun pour aller travailler. Il

<sup>25</sup> CAILLY, L., « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? »

s'agit ici du train puisqu'il n'y a pas d'autre transport en commun desservant la commune. En effet, aucune ligne régulière Lila ne traverse Sainte-Pazanne.<sup>26</sup>

L'usage des transports en commun, ou encore des modes doux par rapport à celui de l'automobile est fortement conditionné par l'offre. Ainsi, le « tout voiture » est à ce jour le mode de transport privilégié par les Pazenais. Cette dominance de l'utilisation de la voiture est présente même pour les personnes travaillant à Sainte-Pazanne (59% des Pazenais).

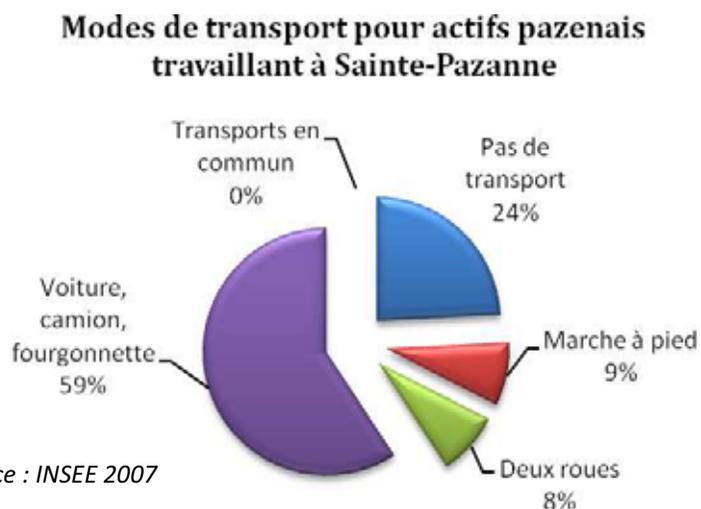


Figure 6 : Modes de transport pour les actifs pazenais travaillant à Sainte-Pazanne

<sup>26</sup> Cf. partie II- A. Le train : un mode de transport prédominant et un enjeu territorial majeur

Il faut souligner que 9% des Pazenais vont travailler à pied, on peut supposer que les personnes qui ont répondu « pas de moyen de transport » peuvent faire partie de ces personnes. Compte tenu de la faible largeur des voies de Sainte-Pazanne, il n'y a presque pas de liaisons douces aménagées sur la commune, ce qui n'encourage pas la population pazenaise à aller travailler en marchant. Il en est de même pour les utilisateurs du vélo : il y a peu de voies cyclables sur la commune.<sup>27</sup>



Illustration 12 : Une bande cyclable de Sainte-Pazanne :

Source : photo personnelle, 2011

<sup>27</sup> Voir partie III – C – 2. Carte cheminements doux

Le « *mode d'habiter périurbain semble bien être en phase avec une société fondée sur l'individualisme* »<sup>28</sup>. Ce fait s'explique par la fuite de la ville pour l'habitat pavillonnaire, la montée de l'entre-soi et le tout-automobile. Aujourd'hui, le rapport entre les individus n'est plus le même. D'après la gérante du café entre 1959 et 1981,<sup>29</sup> l'ambiance autrefois était « *familiale* » ; elle « *connaissait tout le monde, c'était très convivial [...] aujourd'hui, il n'y a plus rien de tout ça. Les gens ne se connaissent plus comme avant.* »

## 5. Sainte-Pazanne, une commune encore rurale avec une agriculture présente

Le périurbain est aussi une destination pour « un autre environnement, plus calme, plus « naturel » » que celui de la ville minérale, caractérisée par les difficultés de circulation et de stationnement, les encombrements, les bruits. En effet, Sainte-Pazanne est un territoire encore rural qui dispose d'une forte présence d'activité agricole.

Son territoire est en grande majorité à l'usage de l'agriculture. En effet, les agriculteurs pazenais valorisent 2 650 ha de terre sur les 4 156 ha que compte la commune<sup>30</sup>. D'autres exploitants des communes riveraines cultivent également des terres de la commune de Sainte-Pazanne, mais il est difficile d'en connaître l'ampleur puisque les chiffres n'ont pas encore été communiqués.

<sup>28</sup> DEVISME, L., « La structuration du périurbain », septembre 2007

<sup>29</sup> D'après l'entretien avec la gérante du café entre 1959 et 1981, Denise Lemoine, janvier 2011

<sup>30</sup> *Bulletin municipal de Sainte-Pazanne* N°45, novembre 2010, page 14-15

L'élevage est la production principale sur le territoire communal<sup>31</sup>. Les relations entre agriculteurs et les autres habitants de la commune seraient plutôt bonnes, avec peu de conflits d'usage<sup>32</sup>. De plus, les agriculteurs attendent de la municipalité « *un soutien constant pour préserver le potentiel agricole, ce qui implique de connaître de façon anticipée les projets communaux* » afin de compenser les emprises foncières impactées par les projets d'urbanisation<sup>33</sup>.

En conclusion, les habitants de la commune de Sainte-Pazanne sont des familles issues de la ville venues chercher un meilleur cadre de vie. Ils le trouvent dans la maison pavillonnaire et le caractère rural. Cependant, ils continuent d'aller travailler en ville et d'y consommer. Ce mode de vie périurbain est basé sur le « tout-automobile », aujourd'hui remis en question.

Entre ville et campagne, les espaces périurbains voient leurs paysages fortement évolués. En effet, Sainte-Pazanne est une commune attractive et en pleine expansion ; elle prévoit des opérations d'urbanisme pour répondre aux besoins de la population, accueillir de nouveaux habitants et densifier son habitat. Cependant, certaines exploitations sont aujourd'hui affectées par ces opérations d'urbanisme.

<sup>31</sup> Sur les 41 exploitations actuelles, 18 sont occupées par la production laitière, 6 par la viande bovine et le veau de boucherie, 2 par la volaille, 1 par l'élevage de lapin et 1 autre par l'élevage de chèvre. On compte seulement quatre exploitations céréalières, quatre maraîchères et quatre viticoles. *Bulletin municipal de Sainte-Pazanne* N°45, novembre 2010, page 14-15

<sup>32</sup> art. cit.

<sup>33</sup> art. cit.

## C. Sainte-Pazanne : un territoire en mouvement

Sainte-Pazanne est une commune en pleine expansion qui gère plusieurs projets d'aménagement sur son territoire.

On compte parmi eux, des projets de logements comme dans le cas de la ZAC du Malessard ou de la ZAC multisites, des projets d'équipements comme celui de la maison médicalisée, la nouvelle salle de sport ou encore la piscine conduite par la communauté de communes Cœur Pays de Retz, ainsi qu'un projet d'aménagement de zone commerciale en entrée de ville, sur la route de Nantes. A ce jour, huit exploitations seraient touchées par des opérations d'aménagement urbain comme la ZAC du Malessard ou la zone future d'activité commerciale ou encore la zone d'activité sportive et culturelle.

Les dernières réalisations faites sur le territoire communal s'adressent principalement aux jeunes et aux personnes âgées, puisqu'il s'agit d'une part, de la construction d'un collège public et d'une école élémentaire, et d'autre part, de logements individuels pour personnes âgées. (cf. carte n°12 ci-après)

### 1. Zac du Malessard :

Un des projets importants de la commune, est la mise en œuvre de la zone d'aménagement concerté du Malessard. Cette ZAC créée en 2006, devrait voir le jour dans les prochains mois.

Pour répondre à la demande croissante en logements sur la commune, la municipalité a décidé d'ouvrir à l'urbanisation les terrains situés au

nord-ouest de la commune. Cette urbanisation se fait dans la continuité du lotissement du Moulin Baudrin, récemment construit, et rejoint la route de Port-Saint-Père.

La municipalité souhaite densifier ce secteur en créant une variété de parcelles individuelles de surface réduite et des logements collectifs.

Le projet actuel<sup>34</sup> prévoit 293 logements, avec la répartition suivante :

- 193 terrains à bâtir entre 450 et 1000 m<sup>2</sup>
- 8 logements locatifs sociaux (intermédiaires)
- 17 logements locatifs sociaux groupés
- 75 logements collectifs en accession

Initialement, le programme prévoyait la construction de 300 logements. La diminution du nombre de logements par rapport aux ambitions initiales serait la conséquence de contraintes environnementales imposant la préservation de terrains dans le cadre de l'application de la loi sur l'eau (Art. L 214-1 à L 214-6 du code de l'environnement) et la préservation d'une espèce végétale : la fritillaire pintade.

Le projet prévoit également la création de bassins de rétention le long de la voie de chemin de fer afin de récupérer le surplus des eaux de pluie et le ruissellement généré par l'urbanisation.

De plus, le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable par la préservation des espaces verts (conservation des boisements), un objectif de qualité urbaine et paysagère, et la mise en place d'un maillage de liaisons douces reliant les zones d'habitat existant et futur.

---

<sup>34</sup> Projet présenté en réunion publique le 29 juin 2007

## LES PROJETS A SAINTE-PAZANNE



Carte 12 : Les projets à Sainte-Pazanne

Les terrains sont actuellement en cours de négociations, et dès qu'un accord sera trouvé, la première tranche de travaux pourra débuter.

L'achat des terrains se fera à un taux supérieur à l'estimation originelle<sup>35</sup>. De ce fait, le projet risque d'être un peu plus dense, pour rééquilibrer financièrement l'opération.

L'ensemble des travaux est divisé en cinq tranches réalisables en six ans. La première tranche de travaux débiterait au sud de la voie ferrée, mais la voie interquartiers serait probablement ouverte jusqu'à la connexion avec la route menant à Saint-Hilaire-de-Chaléons.<sup>36</sup>

#### *Chiffres clés :*

*(Source : Mairie, 2010)*

**Surface : 21,5 ha**

*Habitat collectif et individuel*  
**293 logements**

*Densité brute : 13,6 logts/ha*  
**7% de logement social**

*Espaces verts préservés*  
*Objectif de qualité urbaine et paysagère*  
*Bassin de rétention*



Illustration 13: Terrain accueillant la ZAC du Malessard, 2010

*Source : photo personnelle*

## 2. La ZAC multisites :

La ZAC multisites a également été créée par le conseil municipal en 2006, puis confiée à une société d'économie mixte, la SELA<sup>37</sup>, dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Le programme<sup>38</sup> prévoyait la construction de 250 logements répartis sur deux sites : un en face du cimetière, l'autre en centre-ville, sur un large îlot qui s'étend depuis la place de Retz jusqu'au stade. Cette opération se qualifie presque exclusivement de renouvellement urbain puisqu'elle prend place sur des parcelles ou bâtiments laissés à l'abandon ou plus adaptés à la demande actuelle.

L'objectif de la création de la ZAC multisites est la densification et la requalification du centre-bourg à travers la création et l'amélioration de l'habitat. Cependant depuis 2008, l'équipe municipale a changé, et la crise économique a sévi. Le projet a donc été modifié, et est moins ambitieux qu'initialement. Le premier site, situé à proximité du cimetière est un terrain privé, libéré par l'entreprise Leduc qui s'est relocalisée dans la zone industrielle de Sainte-Pazanne. Le propriétaire du terrain se charge lui-même du suivi de l'opération qui comprend un ensemble de logements collectifs de 50 logements, 16 maisons individuelles et 6 logements individuels groupés. Le second site, situé en centre-ville a vu son emprise considérablement diminuer, et se limite à présent au cœur d'îlot comme le montre la carte ci-après.

Actuellement, ce projet ne compte plus que 65 logements dont 14 maisons individuelles, et des locaux commerciaux. Les logements

<sup>35</sup> D'après l'entretien avec M. Pineau, adjoint à l'urbanisme à Sainte-Pazanne du 13/01/11

<sup>36</sup> Plan de la ZAC : cf. Partie II- B. 2. Fiche quartier ZAC du Malessard.

<sup>37</sup> société d'équipement de Loire Atlantique

<sup>38</sup> Issu des modifications du PLU de juillet 2008

collectifs seront au maximum de trois niveaux, et seront composés de T2, T3 et T4.

Afin que l'opération soit plus attractive aux promoteurs, l'opération a été divisée en quatre lots distincts.

L'un d'entre eux est actuellement en cours de travaux : il s'agit d'un îlot isolé situé le long de la rue du Tenu. Cette construction en R+2 prévoit 19 logements (T2 et T3), ainsi qu'un local commercial en rez-de-chaussée donnant sur la rue du Tenu.

Les difficultés rencontrées sur la ZAC multisites du centre-bourg ont été nombreuses, c'est pour cette raison que le projet met du temps à sortir de terre.

Parmi ces difficultés, on peut citer l'équilibre financier de l'opération difficile à réaliser, la négociation avec les riverains parfois longue, et les promoteurs immobiliers qui se font rares en temps de crise économique.

Chiffres clés :

Surface : **1,1 ha**  
2 sites

Habitat collectif et  
individuel  
Densité brute : **59**  
logts/ha

Local commercial

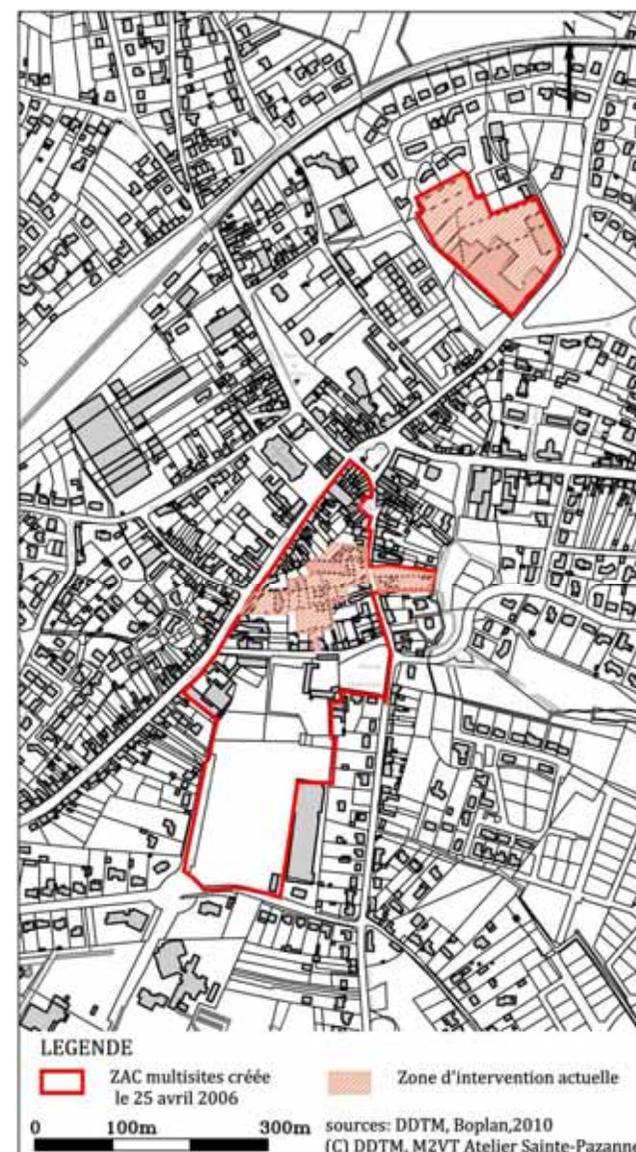


Illustration 15 : Etat des travaux du site proche du cimetière, 2010  
Source : photo personnelle



Illustration 14 : Perspective du projet de logement rue du Tenu (site du centre-bourg)  
Source : Espacil, 2010

## PLAN DE LA ZAC MULTISITES :



Carte 13 : Plan de la ZAC multisites

### 3. Aménagement et sécurisation du centre-bourg <sup>39</sup>:

La municipalité a décidé d'intervenir sur la voirie du centre-bourg qui n'est pas sécurisée.

La commune souhaite améliorer l'attractivité du centre-bourg et le cadre de vie ainsi qu'organiser les déplacements et le stationnement. Le ralentissement de la circulation automobile sera mis en place notamment grâce à la présence de plateaux aussi appelés zones surélevées ou encore par la présence d'une zone à 30 km/h. Le but recherché est la sécurisation des usagers de la route et des piétons. La voirie sera pour tous, il n'y a pas de partage modal. Enfin, les trottoirs seront mis aux normes des personnes à mobilité réduite et sécurisés.

Les actions seront menées sur deux secteurs :

Une première tranche concerne les rues du Ballon, de l'Hôtel de ville (avec le parvis de l'église), et la rue de l'auditoire.



Illustration 16 : Extrait de l'étude sur la rue du Ballon, 2010  
Source : Réunion publique du 28 octobre 2010

<sup>39</sup> Etude de sécurisation de la traversée de la RD 758, 303 et 79, Paysage de l'Ouest, 2008 Chiffres de 2007

Une seconde tranche sera mise à l'étude et concernera les rues du Loquais, de Verdelet et du Pellerin.

Par la même occasion le parvis de l'église a été repensé comme suit :



Illustration 17 : Projet du parvis de l'église, 2010  
Source : Réunion publique du 28 octobre 2010

### 4. Extension de zone d'activités commerciales :

La zone d'activités Beau-soleil a pour projet d'être étendue en vue d'offrir des sites d'implantation pour de nouveaux commerces. En effet, elle a actuellement atteint sa capacité d'accueil disponible et la commune a reçu d'autres demandes d'entreprises voulant s'y implanter. Ces nouvelles demandes sont relatives à l'augmentation de la population.

## 5. La maison médicale :

La communauté de communes Cœur Pays de Retz a un déficit de l'offre médicale, elle a été classée en zone à risques. Le conseil général s'intéresse à un bâtiment d'EDF, qui pourrait potentiellement accueillir un centre médical (voir carte des projets).<sup>40</sup>



Illustration 18 : Site EDF, 2010  
Source : photo personnelle

## 6. Salle omnisports :

La commune de Sainte-Pazanne a pour projet de créer une salle omnisports qui comprendra une salle annexe, des vestiaires et des sanitaires.<sup>41</sup> Elle est actuellement en travaux.

<sup>40</sup> Cf partie III- A. 2. Une croissance démographique qui induit des manques notamment en matière de soin médicaux et de service à la petite enfance

<sup>41</sup> Source : conseils municipaux

## 7. Le centre aquatique :

La communauté de communes a pour projet de se doter d'un centre aquatique, qui constituera un équipement majeur pour le territoire. Il sera situé près de la zone des collèges et du centre ville de Sainte-Pazanne.



Illustration 19 : Perspective du projet du centre aquatique  
Source : communauté de communes Cœur Pays de Retz

L'équipement principal sera composé de deux bassins : un bassin sportif et un bassin d'apprentissage et de loisirs avec une partie ludique et attractive. Enfin, l'établissement comprendra un espace forme et détente composé d'un SPA et d'un hamman.<sup>42</sup>

<sup>42</sup> « Cœur Pays de Retz aura son centre aquatique », <http://www.coeurpaysderetz.fr/>

## 8. Logements pour personnes âgées :

Situées rue de la Nantaise, Habitat 44 a créé en 2008 14 maisons individuelles avec jardin privatif pour personnes âgées (financement PLUS).



Illustration 20 : Résidence pour personnes âgées  
Source : Habitat 44



Illustration 21 : Extérieur de la résidence pour personnes âgées, 2010  
Source : photo personnelle

## 9. Collège et Ecole élémentaire :

Sainte-Pazanne a inauguré le 31 janvier 2009 son collège public Olympe de Gouges dont sa capacité d'accueil est estimée à 600 élèves. Il a été entièrement conçu selon les normes de respect de

l'environnement HQE, avec la coopération de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. L'orientation nord/sud permet de bonnes conditions d'études au nord et un ensoleillement au sud des parties récréatives. Les matériaux choisis pour la conception du bâtiment favorisent à la fois l'isolation et la valorisation de l'éclairage naturel. Les caractéristiques bocagères du site ont été respectées avec une intégration de la végétation existante dans le projet.



Illustration 22 : Collège Olympe de Gouges, 2010  
Source : photo personnelle et direction du collège

De plus, Sainte-Pazanne s'est dotée d'un nouveau bâtiment pour l'école primaire Maurice Pigeon. Ce bâtiment est équipé de panneaux photovoltaïques sur la toiture au sud et d'un chauffage au sol grâce à une pompe à chaleur.



Illustration 23 : Bâtiment Maurice Pigeon, 2010 Source : photo personnelle

Ainsi, à ce jour, Sainte-Pazanne a pour projet de créer 430 logements (si tous les projets vont à terme). Sachant qu'un ménage pazenais est en moyenne composé de 2,6 personnes/ménage, cela voudrait dire que Sainte-Pazanne va accueillir plus de 1110 personnes. En effet, la commune est en pleine expansion, et pour pouvoir accueillir une telle population, elle crée des équipements pour répondre aux besoins de cette nouvelle population.

La croissance démographique des dernières années conforte l'attractivité de la commune favorisée par sa situation périurbaine en attirant les familles travaillant à Nantes.

La ville de Sainte-Pazanne, par cet accroissement de population, cherche à développer son urbanisation, en offrant des équipements adaptés à l'ensemble du territoire et en réfléchissant à des offres de logements répondant au plus près de la demande, tout en tentant de maîtriser son étalement urbain en réinvestissant des territoires centraux délaissés. Par sa situation et sa culture, l'usage de la voiture est prédominant à Sainte-Pazanne, cependant le train est un facteur essentiel dans le développement durable de la ville.

En effet, on peut penser que dans les années à venir, la croissance démographique va perdurer et que les trajets domicile-travail entre Nantes et Sainte-Pazanne vont s'amplifier. Le train sera donc une alternative intéressante à l'augmentation du coût des énergies fossiles dans les années à venir. De ce fait, la desserte ferroviaire sera un levier pour le développement urbain et va influencer considérablement la réflexion sur les aménagements futurs de la ville.

## **PARTIE II :**

# **LA DESSERTE FERROVIAIRE DE SAINTE-PAZANNE, LEVIER POUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN**

Pour rappel, Sainte-Pazanne est idéalement située sur l'étoile ferroviaire de l'agglomération nantaise, à environ 30 min en train de Nantes et de Pornic.

Sa desserte lui a permis et permet encore le développement de la commune. De plus, l'intermodalité étant quasiment absente de la commune, son importance est renforcée (A).

Aussi, le lieu même de la gare favorise le développement du quartier, c'est souvent un lieu de centralité. Pourtant, à Sainte-Pazanne, la gare a perdu son dynamisme et le quartier de gare n'est pas identifiable. Le secteur gare est composé des différents quartiers liés de façon hétérogène (B).

Enfin, la gare a aussi un rôle à jouer pour la communauté de communes. En effet, les territoires de projet pourront supporter des infrastructures structurantes pour l'intercommunalité, et son attrait pourra être renforcé grâce à des moyens de transport innovants (C).

## **A. Le train : un mode de transport prédominant et un enjeu territorial majeur**

Les villes gares périurbaines dans les aires urbaines sont généralement des territoires privilégiés du fait de leur place stratégique entre la ville et la campagne (1). A Sainte-Pazanne, la croissance constante de la fréquentation des lignes ferroviaires a incité à leur modernisation afin d'augmenter la fréquence des trains (2). Ce mode de transport occupe alors une place centrale puisqu'il est quasiment le seul moyen de déplacement (3).

## **1. La gare dans les communes périurbaines, un levier pour leur développement**

Selon le rapport relatif à l'analyse du rôle de l'étoile ferrée dans la structuration du territoire en Loire-Atlantique<sup>43</sup>, les villes gares sont des territoires privilégiés. Elles sont plutôt mieux dotées en équipements, le nombre de personne par ménage y est plus faible, la densité de population y est plus grande, la population travaille davantage dans leur commune de résidence, mais la part d'actifs travaillant en dehors ne cesse d'augmenter<sup>44</sup>. La présence de la gare permet donc le développement de la commune.

Néanmoins, cette même étude montre que le fait qu'il y ait une gare dans une commune n'a pas d'effets concernant l'attractivité touristique.

Le rapport relatif à la structuration urbaine de la DTA<sup>45</sup> montre que les communes gares sont plus attractives et connaissent une plus forte croissance d'emploi et la richesse qui y est produite est plus importante.

D'après ces analyses les villes-gares sont plus développées que les villes qui ne disposent pas de gare.

Néanmoins, les spécialistes ne sont pas capables de déterminer le sens dans lequel le lien de causalité se fait.<sup>46</sup> On ne peut s'assurer qu'une

<sup>43</sup> DUVAL, T., « Analyse du rôle de l'étoile ferrée dans la structuration du territoire », 17 septembre 2009, DDEA44

<sup>44</sup> Dans le périmètre du SCOT pays de Retz, 41% des habitants de villes-gares travaillent dans leur commune et 29% dans les villes non ferroviaires.

<sup>45</sup> BOTREL, J., « La structuration urbaine de la DTA - Première analyse de l'évolution de l'étoile ferrée », décembre 2008

<sup>46</sup> ASCHER, F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, édition Odile Jacob, 1995

commune va connaître un fort développement uniquement par la création d'une gare. Il n'y a pas d'effets systématiques sur le développement d'une commune quand des lignes de transports y sont mises en place. En effet, des études sont faites en amont afin de connaître la pertinence de la création d'une ligne. Si l'on considère effectivement que les habitants de cette commune y ont un intérêt, qu'ils l'emprunteront et qu'elle sera un minimum rentable, alors elle sera envisagée.

C'est d'ailleurs pour cette raison que certaines lignes ferroviaires ont fermé, suite à la baisse de leur utilisation. Néanmoins, la tendance en Loire-Atlantique est de réouvrir ces lignes sous de nouvelles formes. C'est le cas de la ligne Nantes - Châteaubriant (tram-train<sup>47</sup>) et Sainte-Pazanne - Paimboeuf (projet de réouverture).

Pour d'autres lignes, au contraire, la gare est utilisée et va provoquer de ce fait un développement de la commune. Les gens y recherchent une vie paisible à la « campagne », avec moins de nuisances tout en étant proches de l'agglomération. Ces communes ont un risque de devenir des cités dortoirs. C'est pourquoi les projets urbains dans ces villes développent les activités et la mixité fonctionnelle. C'est le cas de Clisson, qui a vu son secteur de la gare se doter de bureaux d'activités tertiaires. Progressivement, les communes gares situées en périphéries de pôles urbains en deviennent des pôles secondaires. La fréquentation des lignes augmente alors et les progrès techniques peuvent permettre une augmentation des fréquences et des vitesses, c'est le cas de Sainte-Pazanne.

## 2. La desserte ferroviaire à Sainte-Pazanne : l'augmentation de la fréquence, un effet de la croissance de la fréquentation

La gare de Sainte-Pazanne date de 1875. Jusqu'en décembre 2010, 22 allers-retours desservaient la commune. Les trains sont plus fréquents le matin et le soir.

La ligne Nantes-Pornic a été réouverte aux voyageurs en 2001. Cependant, une voie unique relie Nantes à Sainte-Pazanne pour se séparer par la suite en deux voies (une vers Pornic et une vers Saint-Gilles-Croix-de-Vie). L'augmentation de la fréquentation a donc nécessité une modernisation des lignes. Celle-ci a été prévue dans le contrat Etat-Région des Pays de la Loire 2007-2013 dans un triple objectif : augmenter la capacité de la ligne (pour augmenter le nombre de dessertes), améliorer le confort des voyageurs, et améliorer le temps de parcours de 4 min.<sup>48</sup> La vitesse devrait atteindre 140km/h, à la fin de la modernisation<sup>49</sup>.

En dehors de la réouverture de la branche Sainte-Pazanne-Pornic, la fréquentation de la ligne ferroviaire Sainte-Pazanne – Nantes ne cesse d'augmenter.

---

OFFNER, J-M., *Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique*, Laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés

<sup>47</sup> Cf. Partie II C 3 Les potentialités de développement de transport

---

<sup>48</sup> RFF, *Modernisation des lignes Nantes-Sainte-Pazanne-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie*, 2009

<sup>49</sup> Fnaut Pays de la Loire, *Une voie CENTENAIRE ... à remplacer par une voie MODERNE*, décembre 2007

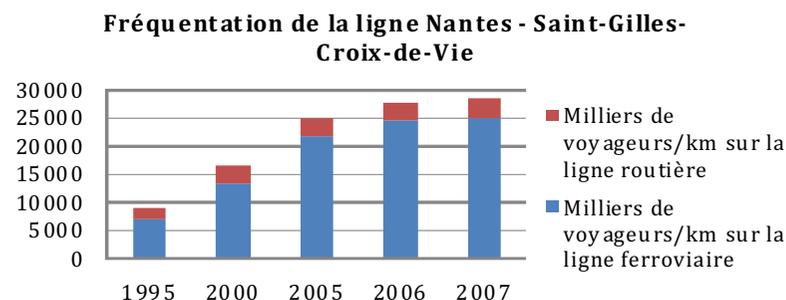


Figure 7: Fréquentation de la ligne Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie  
 Source : Observatoire régional des transports, les transports dans les Pays de la Loire - voyageurs (Mémento statistique - Résultats 2007), décembre 2008, p.32 à 35

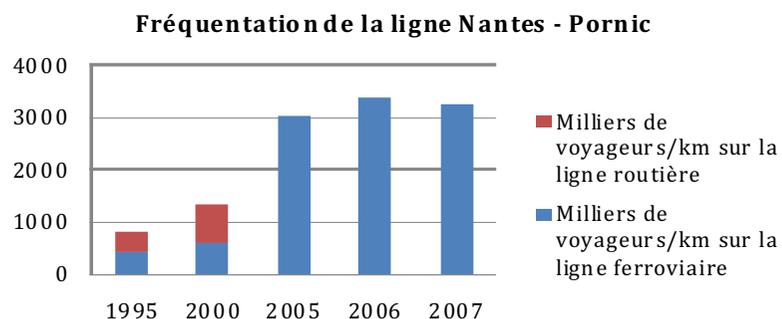


Figure 8: Fréquentation de la ligne Nantes - Pornic  
 Source : Observatoire régional des transports, les transports dans les Pays de la Loire - voyageurs (Mémento statistique - Résultats 2007), décembre 2008, p.32 à 35<sup>50</sup>

<sup>50</sup> La ligne routière Nantes - Pornic a été transférée sur la ligne ferroviaire en octobre 2001.

La modernisation de la ligne ainsi que de la gare permet une augmentation de la fréquence des trains. En effet, depuis décembre 2010, le nombre d'allers-retours par jour est passé de 22 à 27. Néanmoins les usagers et le personnel du poste à assistance informatique (PAI) nous ont signifié que cela crée, pour le moment, de nombreux retards. Le personnel du PAI nous a expliqué que c'était dû au fait que les trains doivent se croiser en gare puisqu'il n'y a qu'une seule voie.

Le personnel de TER Pays de la Loire nous a indiqué que le nombre d'abonnés à l'année est de 160 depuis la gare de Sainte-Pazanne. En comparaison, il faut savoir qu'à Clisson, il y a 650 clients, à Savenay, 260 et à Machecoul, 120.

Au cours d'un entretien avec l'assistant chef de lignes, M. Bougeault, il nous a été dit que cette gare n'était pas rentable, et que son maintien n'était possible qu'avec les subventions de la région. Sa position stratégique à la jonction des lignes Nantes-Pornic et Nantes-St-Gilles-Croix-de-Vie a déterminé l'installation d'un poste à assistance informatique (PAI) de commande des itinéraires ferroviaires au moyen d'aiguillages à commande électrique et de 16 signaux en juillet 2010.



Illustration 24: PAI, mai 2010, source : Forum LR Presse

L'enquête que nous avons menée ainsi que les données fournies par TER Pays de la Loire nous ont révélé que la communauté urbaine de Nantes est la destination principale depuis la gare de Sainte-Pazanne. En effet, les usagers se rendent à 61,5% à Nantes et à 33% à Rezé. Nous constatons qu'une part importante des voyageurs préfère descendre à Rezé et emprunter la ligne 2 du tramway à Pont Rousseau pour des raisons d'accessibilité vers leurs destinations ; la gare de Nantes étant desservie uniquement par la ligne 1 du tramway.

Le train est majoritairement utilisé par la population pour se rendre sur un lieu de travail ou d'étude. Il est caractérisé par des migrations pendulaires. En effet, 83,4% des interrogés l'utilisent quotidiennement pour ces raisons et 10,1% le prennent au moins une fois par semaine. Cette fréquentation correspond à la semaine scolaire, ces usagers empruntent donc le train le lundi matin et le vendredi soir.

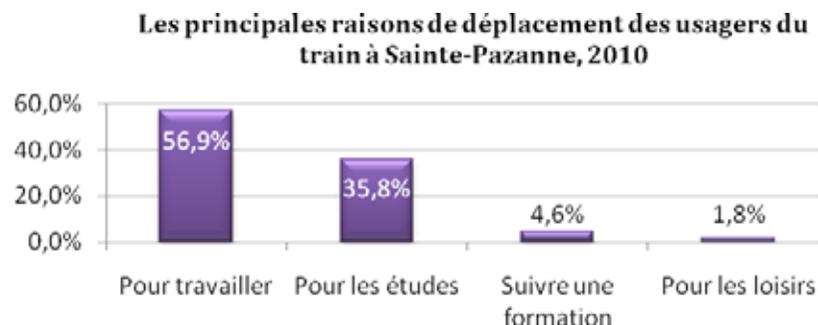


Figure 9: Principales raisons de déplacement des usagers du train à Sainte-Pazanne, 2010

58% des usagers interrogés prennent occasionnellement le train pour d'autres raisons telles que les loisirs et rendre visite à des amis.

Néanmoins, la quasi-totalité des usagers ne prennent le train que pour aller à Nantes. En effet, il apparaît que la direction de la côte n'est pas privilégiée, seules 1,8% des personnes interrogées vont occasionnellement en train à Pornic.

Nous avons aussi constaté que cette ligne ferroviaire n'est pas fréquentée exclusivement par des Pazenais.

#### Provenance des usagers du train en gare de Sainte-Pazanne 2010

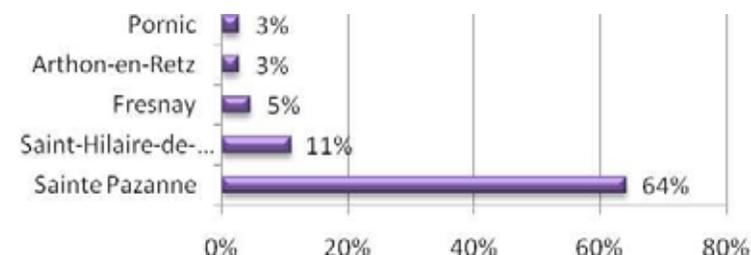


Figure 10: Commune d'appartenance des usagers du train en gare de Sainte-Pazanne

Au regard des différentes communes citées lors de l'élaboration de ces questionnaires, nous pouvons affirmer que la gare de Sainte-Pazanne a un rayonnement bien plus large que le territoire communal. En effet, certains usagers proviennent également de communes disposant d'une gare comme Saint-Hilaire-de-Chaléons (11%) ou Pornic (3%). Ce constat varie en fonction de l'offre proposée par le gestionnaire ferroviaire : le nombre de trains mis à disposition des usagers et les horaires. Cependant, cet élément n'est pas courant et doit être pris en compte dans tous les aménagements liés à la gare de Sainte-Pazanne.

Pourtant malgré ce rayonnement, la commune n'est quasiment pas desservie par d'autres moyens de transport, et ceux qui existent ne sont pas centralisés à la gare.

### 3. L'absence d'intermodalité dans le secteur de la gare

Nous avons donc observé que le train acquière une place encore importante à Sainte-Pazanne, même si la voiture est encore prédominante. Les autres moyens de transport restent limités.

Tout d'abord, la commune est desservie par le transport à la demande du département (Lila à la demande) pour les trajets de proximité. Un véhicule départemental vient chercher un Pazennais en bas de chez lui pour l'emmener dans un lieu compris dans une zone bien délimitée<sup>51</sup>.

De plus, la ligne régulière Lila (bus du département) qui fait le trajet Pornic-Nantes (N°3) est disponible au Pont Béranger, parc d'activités de Saint-Hilaire-de-Chaléons.

Le bus scolaire Lila permet aussi à toute personne intéressée par son itinéraire de le prendre, sous conditions (inscription, place disponible).

Ces différents moyens de transport départementaux sont tous soumis à une tarification unique de 2€.

Enfin, une aire de covoiturage est disponible au Pont Béranger. Le département a mis en place un site internet permettant aux personnes intéressées de s'organiser (fixer entre eux le rendez-vous et le prix).

S'agissant de la tarification, la région a mis en place le forfait multimodal Métrocéane permettant de voyager sur les transports TER Pays de la Loire, Lila, nantais (TAN) et saint-nazairien (STRAN).

Ces divers moyens de transport sont donc dispersés et ne desservent pas toute la commune ; à la gare, il n'y a aucune intermodalité.

En effet, 31,2% des personnes interrogées viennent en voiture et stationnent à la gare, ce qui a amené la commune à effectuer plusieurs travaux pour augmenter la capacité du parking de la gare. Initialement de 40 places, il a été étendu de 40 places pendant l'été 2010 et le sera de nouveau de 80 places en 2011.



Illustration 25: Affiche de l'extension du parking à 80 places, septembre 2010, source : photo personnelle

S'agissant des lignes de bus régulières, le schéma départemental de déplacements de 2006 a supprimé les dessertes des bus départementaux Lila dans les communes disposant du train afin d'éviter toute concurrence. Le billet de bus ne vaut que 2 euros tandis que le billet de train coûte 6,10 euros.

La fréquentation de la ligne 3 passant à Pont Béranger est en constante augmentation. Il y a eu une nette croissance entre 2008 et 2009. Le nombre de kilomètres de la ligne a augmenté de 11 893 kms entre 2008 et 2009 pour compenser la croissance de la fréquentation.

<sup>51</sup> Sainte-Pazanne fait partie des zones Pays de Retz Atlantique et Grandlieu Machecoul Logne

**Fréquentation de la ligne de bus Lila Nantes-Pornic (N°3)  
(par années scolaires)**

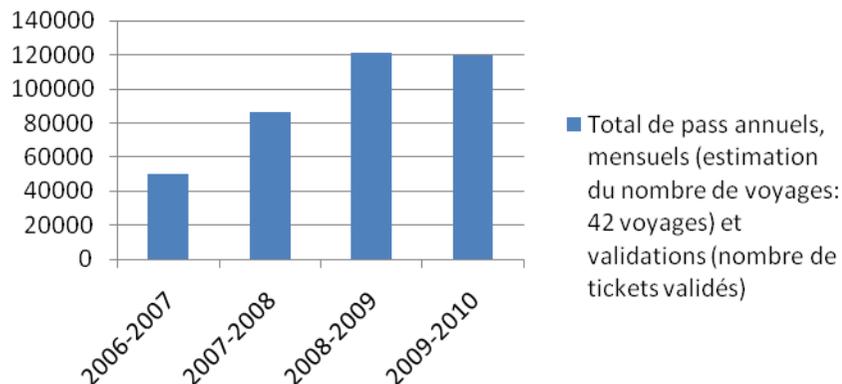


Figure 11: Fréquentation de la ligne de bus Lila Nantes-Pornic  
Source : données du conseil général de Loire-Atlantique

Aussi, des lignes routières de la SNCF remplacent le train lorsque les voies sont occupées (et que les horaires correspondent à un flux automobile faible) ou lorsqu'il n'y a pas de ligne ferroviaire. La tarification est alors la même que celle du train. Néanmoins, même ces bus ne partent pas de la gare, en effet, par manque de place, ils stationnent à l'impasse du Vigneau (à 300 mètres environ de la gare) ou à la mairie, selon le bus. La fréquentation de ces lignes croit depuis 2000 excepté entre 2006 et 2007 pour la ligne Nantes-Saint-Jean-de-Monts.

**Fréquentation de la ligne routière Nantes- Noirmoutier**

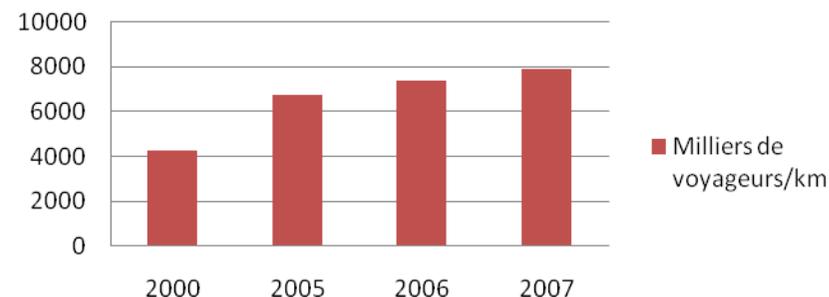


Figure 12: Fréquentation de la ligne routière Nantes- Noirmoutier  
Source : Observatoire régional des transports, les transports dans les Pays de la Loire – voyageurs (Mémento statistique – Résultats 2007), Direction régionale de l'équipement Pays de la Loire, décembre 2008, p.32 à 35<sup>52</sup>

**Fréquentation de la ligne routière Nantes- Saint-Jean-de-Monts**

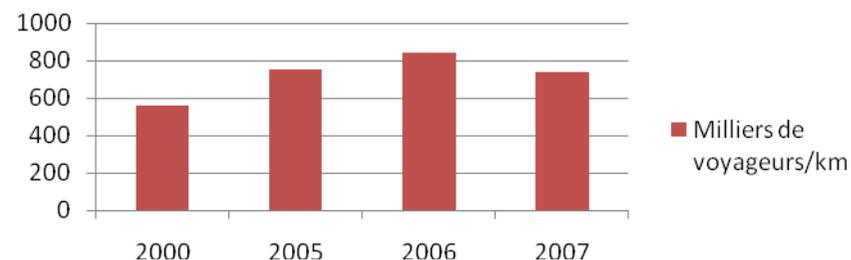


Figure 13: Fréquentation de la ligne routière Nantes- Saint-Jean-de-Monts  
Source : Observatoire régional des transports, les transports dans les Pays de la Loire – voyageurs (Mémento statistique – Résultats 2007), Direction régionale de l'équipement Pays de la Loire, décembre 2008, p.32 à 35.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> La ligne routière Nantes-Noirmoutier a été créée en septembre 1999

<sup>53</sup> La ligne routière Nantes-Saint-Jean-de-Monts a été créée en septembre 1999.

S'agissant des modes de circulation douce, aucun partage de la voie n'est prévu, le parking est bien muni de garages à vélos, les trains sont équipés pour les recevoir et notre enquête a révélé que 2,8% des personnes interrogées (et 4,3% des Pazenais) viennent à la gare en vélo. Pourtant, il n'y a aucune bande ou piste cyclable dans les environs de la gare. La dangerosité est accentuée par le fait que les routes traversant la commune sont des routes supportant des flux importants, la RD 79 (route de Rouans) qu'il faut emprunter pour aller à la gare supporte 1200 véhicules/jour<sup>54</sup>. Il en est de même pour les chemins piétons qui sont minoritaires, les trottoirs ne sont pas de bonne qualité. L'étude faite actuellement<sup>55</sup> prévoit d'élargir ces trottoirs et d'instaurer des zones de partage. C'est donc dans cette optique qu'il faut voir se développer la commune et notamment le quartier de la gare qui doit être l'endroit majeur où cohabitent tous les modes de transport.

Il y a donc un besoin de plus en plus important d'intermodalité.

On a donc vu que dans les villes ferroviaires, la gare, et plus généralement la desserte en transports en commun, favorise le développement de la ville comme pôle urbain, et que c'est donc pour cette raison que l'intermodalité doit être favorisée. On peut aussi avancer que le lieu même de la gare favorise le développement du quartier lui-même ; en effet, c'est un lieu d'échanges, de centralité, de vitrine, en général. Pourtant, à Sainte-Pazanne, la gare a perdu son dynamisme et il n'y a pas de quartier de gare identifiable, il n'y a qu'un secteur gare composé des différents quartiers liés ensemble de façon hétérogène.

## **B. Le secteur gare, un quartier non identifiable**

La gare est une porte d'entrée de la ville, et le quartier de la gare est la première image que l'on perçoit.

Nous nous sommes interrogées sur la définition et les limites d'un quartier de gare.



Illustration 26: Vue aérienne de Sainte-Pazanne, 1950, mairie de Sainte-Pazanne  
Source : mairie de Sainte-Pazanne

<sup>54</sup> Etude de sécurisation des voies, Paysage de l'Ouest, données de 2007

<sup>55</sup> Cf. Partie I-C-3, Aménagement et sécurisation du centre-bourg

La gare et l'industrie ont été longtemps en lien. Le chemin de fer est né en même temps que l'industrie et fut créé en premier lieu pour le transport de marchandises. Généralement, les industries se sont donc tout naturellement installées à proximité des gares.

La gare de Sainte-Pazanne ne semble jamais avoir connu un tel développement, puisque l'on peut voir sur des photographies datant de 1950 qu'elle est assez isolée (cf. Illustration n°26 précédente). On devine en arrière d'une haie d'arbres, des bâtiments de type hangar, industriel ou agricole, conservés en partie aujourd'hui. A l'exception de quelques habitations à l'opposé de la voie ferrée, ce sont des champs qui entourent la gare.

Ce n'est que sur des photographies datant de 1963 que l'on peut voir les bâtiments de l'actuelle scierie.

A cette époque l'urbanisation entre l'église et la gare était encore très limitée, mais il existait une convivialité et un dynamisme dans ce quartier, qui n'existe plus aujourd'hui (1). Afin de mieux comprendre le fonctionnement de la gare au sein même de la commune, il nous a semblé nécessaire d'identifier un périmètre d'étude de l'interrelation qui existe entre la gare et les quartiers périphériques (2). Ceux-ci se différencient par leurs fonctions et leur situation géographique, et ont parfois une composition urbaine hétérogène(3).

### 1. La perte d'identité du quartier de gare

Contrairement à certaines villes dans lesquelles des quartiers de gare sont clairement identifiés, comme à Clisson, il est difficile de parler d'un « quartier de gare » à Sainte-Pazanne.

Tout d'abord, nos enquêtes ont révélé que les Pazenais habitant à proximité de la gare ne disent pas qu'ils habitent dans le « quartier de la gare ». Ensuite, il n'y a pas d'activités commerciales, industrielles, ou

même de loisirs, qui permettraient de rester dans le secteur et ainsi de créer un lieu de vie. En effet, nous avons pu constater<sup>56</sup> que la gare est un lieu de passage, un lieu où les gens se rejoignent. La seule activité qu'il y ait à la gare est un café<sup>57</sup> ; or, lors d'un entretien avec le gérant, ce dernier nous a indiqué qu'il ne travaillait presque pas avec les usagers ni même avec le personnel de la ligne ferroviaire. D'ailleurs le gérant précédent a dû renouveler son activité de brasserie en restaurant ; le café n'était pas suffisamment rentable. M. Lionel Crespin, le propriétaire du café-restaurant nous a confié que ce sont les recettes liées à l'activité du restaurant qui lui permettent de vivre. Nous avons aussi rencontré Mme Denise Lemoine, gérante de ce même café entre 1959 et 1981. A cette époque, selon ses dires, le café était davantage convivial et sa recette était assurée avec les cheminots, le personnel d'EDF et quelques usagers qui attendaient leur correspondance.

A cette époque, le quartier était dynamique. Grâce aux anciennes photos et à l'entretien d'une Pazenaise née en 1905 dont les dires sont sur le site internet de la mairie, on peut se rendre compte qu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle, il l'était encore davantage.

---

<sup>56</sup> Observation depuis le café de la gare le vendredi 26 novembre 2010

<sup>57</sup> Café de la gare, tenu par M. Lionel Crespin

Illustration 27: Les activités dans la rue de la gare, janvier 2010, source : photo personnelle



Illustration 28: Les activités dans l'avenue du Général de Gaulle, anciennement rue de la gare, début XX<sup>ème</sup> (avant 1950), source : notrefamille.com

« Au bout du quai, il y avait un kiosque à journaux. Marie Rondeau, venait à chaque passage de train proposer des journaux. En face du quai, on trouvait le buffet de la gare qui, en fait, était une buvette. Quand le train venant de Nantes ou de Pornic s'arrêtait, le chef de gare criait : « Sainte-Pazanne, arrêt, buffet ! »<sup>58</sup>

La gare n'est aujourd'hui plus une polarité, ce n'est plus un lieu de convivialité, un lieu de vie où l'on aime rester et rencontrer des amis.

Dans cette même rue, il y avait aussi la gendarmerie et un hôtel au coin. De plus, dans les environs de la gare, six cafés faisaient affaires. Un autre indice de cette perte de convivialité (cf. illustration n°27 précédente), est la disparition du mobilier urbain ainsi que la réduction de la largeur des trottoirs. Aujourd'hui, compte tenu de l'important flux automobile passant sur cette route départementale, il est devenu un lieu dangereux.

La gare a aussi perdu de son charme. Selon la Pazenaise née en 1905, « il n'y avait pas un quai triste et isolé, comme celui que nous avons maintenant, mais un quai habillé. Une superbe « marquise » en bois lui servait de chapeau, un chapeau fait de tôle peinte en vert et de vitres où jouaient les rayons du soleil. »

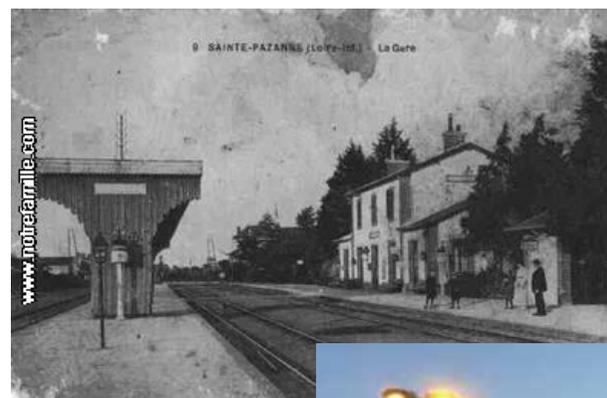
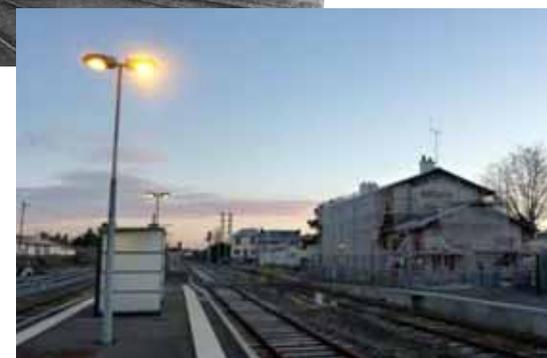


Illustration 29: Quai de la gare, entre 1907 et 1938 (timbre sur une carte presque identique), source : notrefamille.com

Illustration 30: Quai de la gare, novembre 2010, source : photo personnelle



<sup>58</sup> Pazenaise née en 1905

L'authenticité de cette gare a attiré beaucoup de curieux. En effet, cette gare est connue pour être l'une des dernières à avoir disposé d'un passage à niveau manuel (la barrière était encore levée manuellement par quatre garde-barrières qui se relayaient). Ce n'est que pendant l'été 2010 que ce passage à niveau (n°57) et la signalisation ont été automatisés et que la petite cabane en bois qui abritait la manivelle a été détruite.



Illustration 31: Passage à niveau encore manuel (à gauche), mai 2010, *Source : Forum LR Presse*

Illustration 32: Passage à niveau automatisé (à droite), novembre 2010, *source : photo personnelle*



Illustration 33: Panneau de la signalisation automatique, novembre 2010, *source : photo personnelle*

Enfin, c'est aussi la dernière gare qui disposait d'une potence (portique de signalisation). Cette dernière a été démontée pendant l'été 2010 et est désormais exposée à la cité du fer à Mulhouse.



Illustration 34 : 141R 1199 passant sous la potence de Sainte-Pazanne, 13 décembre 2009, *source : Forum-Train*

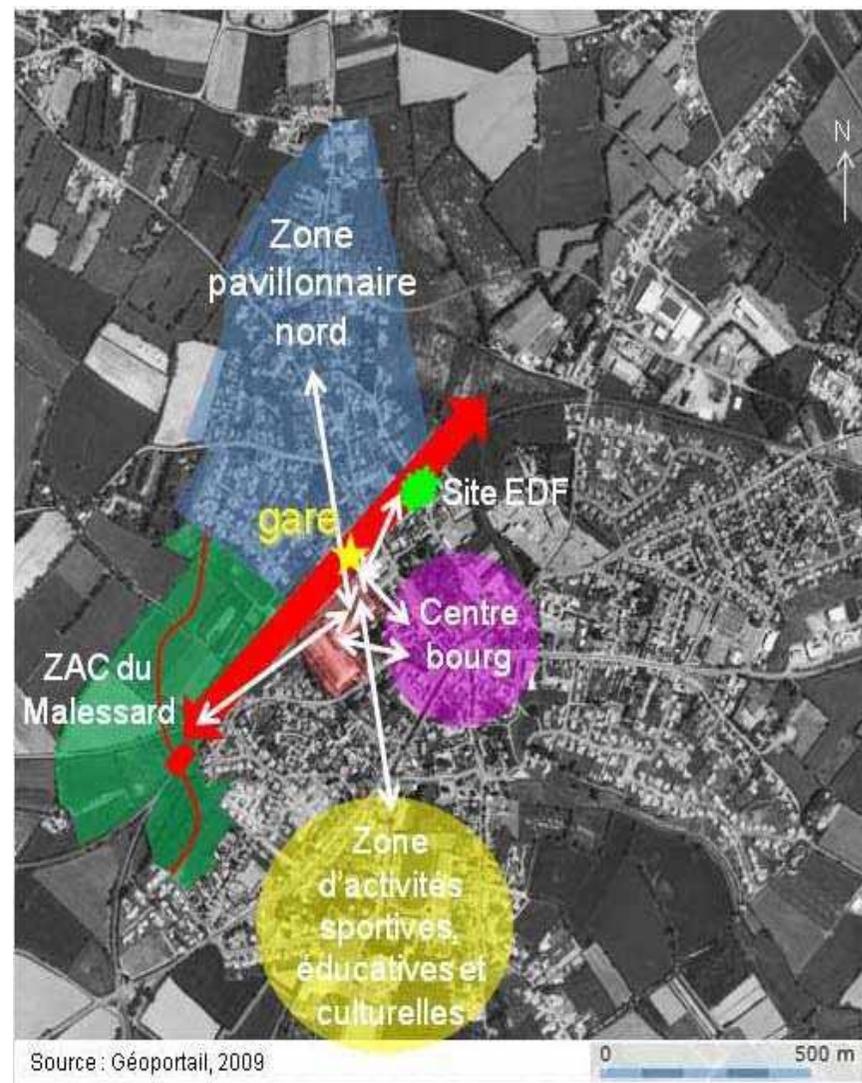
Les habitants sont donc marqués par le passé de cette gare et par son évolution depuis 1875. C'est un lieu chargé d'histoire qu'il faut prendre en compte.

Le quartier de gare n'étant pas identifiable, il nous faut donc comprendre les interactions qu'il existe entre les divers quartiers périphériques afin de mieux comprendre le secteur de la gare.

## 2. Définition d'un périmètre d'étude de l'interrelation entre la gare et les quartiers périphériques

Nous avons tenté de définir un périmètre d'interrelations entre la gare et ses quartiers périphériques, dont le centre-bourg. Pour ce faire, nous avons procédé à un découpage de la commune, et nous nous sommes interrogées sur les relations qui existaient entre ces « quartiers » et la gare.

Nous nous sommes tout d'abord intéressées aux abords immédiats de la gare, que nous avons cadrés par la voie ferrée au nord-ouest, l'avenue du Général de Gaulle au nord-est, la rue du Verdelet au sud-est et la rue du Rocher au sud (Cf. Fiche quartier gare n°1 et 2). Après en avoir défini les contours, nous avons tenté de comprendre comment les espaces et les bâtiments s'organisaient entre eux, et quelles opportunités offrait la proximité de la gare à ce site. Nous nous sommes également interrogées sur les contraintes qui y sont associées ainsi que sur les liaisons possibles. Puis dans un second temps nous nous sommes intéressées aux types d'activités pouvant y être implantés.



Source : Géoportail, 2009

Carte 14: Relations interquartiers, 2010, source : Géoportail, 2009  
© DDTM, M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Devront-elles alors être en lien avec la gare ou s'en isoler? Ce nouvel aménagement pourra-t-il et devra-t-il être une vitrine de la commune depuis la gare?

Après avoir étudié la morphologie de l'ensemble bâti, des interrogations apparaissent :

Quelles opportunités offre la proximité de la gare pour le centre-bourg et les quartiers périphériques ?

Quelles sont les contraintes ?

Faut-il établir une liaison entre la gare et le centre-bourg ?

Doit-on identifier deux pôles d'attractivité ou les réunir en un seul ?

Comment aménager les abords de la gare pour l'intégrer à la dynamique du centre-bourg?

Des questions ont émergé sur les relations entre la gare et la zone urbanisée située au nord de la voie ferrée.

Faut-il améliorer les liaisons entre ces deux espaces ?

Le terrain de la scierie peut-il constituer un lien entre le centre-bourg et le nord de la voie ferrée ?

La voie ferrée est-elle ressentie comme un obstacle, une cassure dans le vécu de la commune ?

Le projet d'aménagement de la ZAC du Malessard ne sera probablement pas sans effets sur le devenir de la gare. On peut effectivement se demander quels impacts auront les futures habitations de la ZAC du Malessard sur la gare et son fonctionnement. Les nouveaux habitants seront-ils de futurs usagers de la gare ? Comment ces nouveaux habitants accéderont-ils à la gare ? Une liaison douce telle qu'elle est prévue est-elle pertinente ? Quelles implications

la création de la future voie d'accès de contournement vont-elles engendrer ?

Enfin nous avons tenté d'établir les relations qu'il pouvait y avoir entre la gare et le secteur regroupant les activités sportives, éducatives et culturelles.

Nous avons donc conclu que les quartiers périphériques étaient hétérogènes.

### 3. Les quartiers périphériques de la gare, un ensemble hétérogène

Afin de simplifier la démarche et la compréhension analytique de chaque quartier prédéfini, nous avons restitué nos analyses sous forme de « fiche quartier », dans lesquels nous présentons chacun d'eux à l'aide de photographies, extraits de plans et schémas d'analyse.

Nous commencerons par les abords de la gare, puis poursuivrons par l'étude du centre-bourg et des quartiers périphériques à la gare. Nous nous attarderons ensuite sur les quartiers situés au nord et nord-ouest de la voie ferrée, pour finir par la présentation de la zone d'activité éducative, culturelle et sportive.

## QUARTIER CONTIGU A LA GARE: PLANCHE 1

POINT DE VUE 1



POINT DE VUE 2

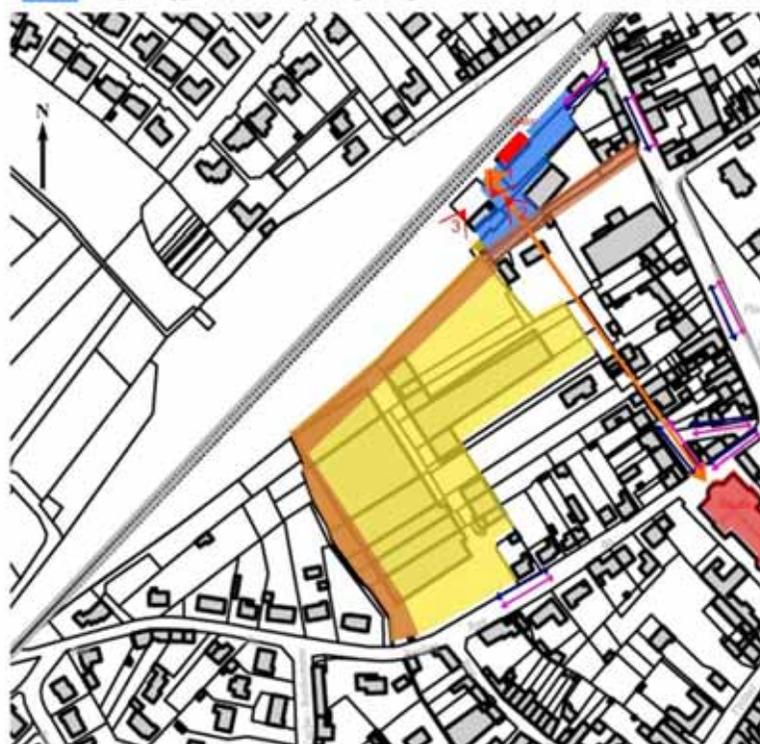


POINT DE VUE 3

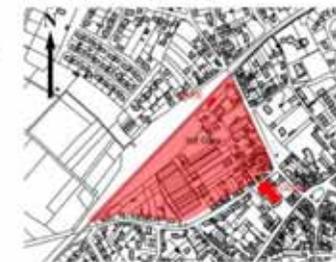


### CARACTERISTIQUES ET POTENTIALITES DU SITE

-  Angle de vue des photos
  -  Axe visuel en lien avec le centre-bourg
  -  Emplacement réservé au PLU pour aménagement des abords de la gare et liaison piétonne
  -  Propriété de la scierie soit 21 388 m<sup>2</sup> de terrain
  -  Emprise approximative du parking de la gare
  -  circulation automobile à double sens
  -  circulation piétonne
- Echelle : 1 / 2500  
0 50 m 100 m



PLAN DE SITUATION



La gare de Sainte-Pazanne se trouve enclavée dans une impasse à laquelle on accède depuis la route de Pornic, à proximité du passage à niveau. En sortant de la gare on se trouve sur un parking en enrobé sans forme prédéfinie ni sens prédominant de stationnement. Les bâtiments environnants sont peu attrayants. Le regard s'arrête tout d'abord sur le vieux mur en pierre d'un hangar, puis sur une maison individuelle isolée et enfin sur les bâtiments de la scierie, attenants à un terrain qui semble en friche. Cependant le clocher de l'église de Sainte-Pazanne constitue un lien avec le centre-bourg. Cet axe visuel est rassurant car il est prometteur d'une dynamique urbaine. Pourtant, pour atteindre cet objectif, le piéton et l'automobiliste devront emprunter un cheminement en chicane sur une voirie étroite. La municipalité a créé, lors de l'élaboration de son PLU, un emplacement réservé sur le site de la scierie pour se donner la possibilité d'aménager les abords de la gare, en vue de la création d'une éventuelle liaison piétonne et d'une extension du stationnement.

## QUARTIER CONTIGU A LA GARE: PLANCHE 2

POINT DE VUE 4



POINT DE VUE 5



POINT DE VUE 6



### UN TISSU URBAIN HETEROCLITE

#### LEGENDE

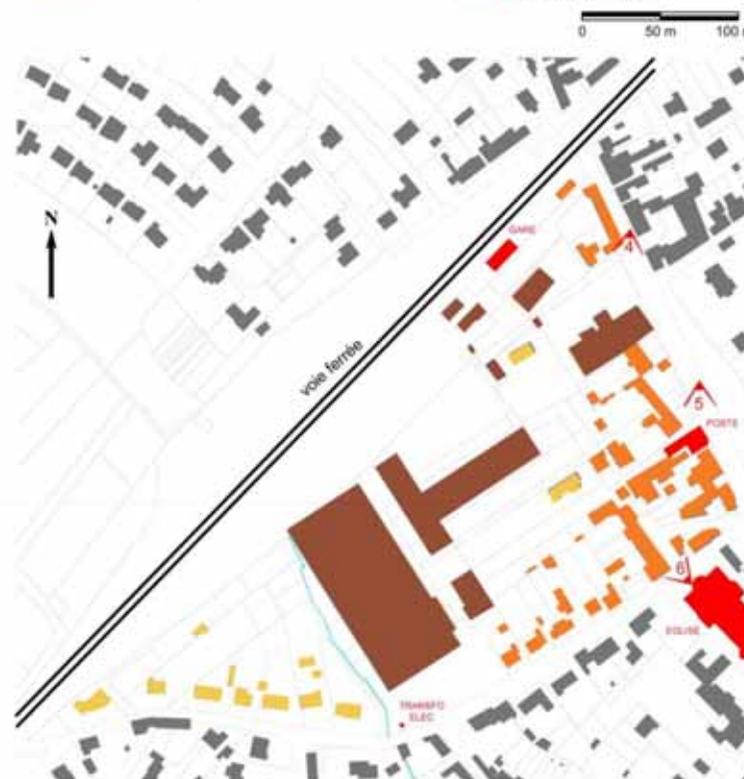
 Angle de vue des photos

 Bâti continu de centre bourg + annexes

 Bâti de type pavillonnaire + annexes

 Bâti de type hangar industriel, commercial ou de stockage

 Bâtiments publics



### TRAME PARCELLAIRE



L'environnement de la gare se distingue du centre-bourg par un bâti hétéroclite:

- Bâti de type « hangar » à vocation industrielle (scierie), commerciale (Terrena) ou encore de stockage (maçonnerie)
- Bâti linéaire de centre-bourg, aligné le long des voiries, à usage d'habitation et/ou de commerce. Bâti assez bas, d'un ou deux niveaux.
- Bâti de type pavillonnaire sans caractéristiques architecturales notables, dans une configuration de « lotissement »

De même, la trame parcellaire est très différente selon l'usage qui en est fait. On constate que sur le site de la scierie, le parcellaire est tramé orthogonalement avec des parcelles rectangulaires très allongées de grandes dimensions (500 à 3000m<sup>2</sup>). Le parcellaire situé à proximité de l'église est également tramé orthogonalement, mais les parcelles sont beaucoup plus petites (50 à 500m<sup>2</sup>). Le découpage parcellaire aux abords de la gare est beaucoup moins structuré, et la taille des parcelles est moins homogène (100 à 3000m<sup>2</sup>). Enfin, dans la zone pavillonnaire, la forme trapézoïdale des parcelles semble être le résultat d'un découpage résiduel d'îlots, pour délimiter des propriétés de l'ordre de 1000 à 1200m<sup>2</sup>.

## CENTRE-BOURG

POINT DE VUE 1



POINT DE VUE 2



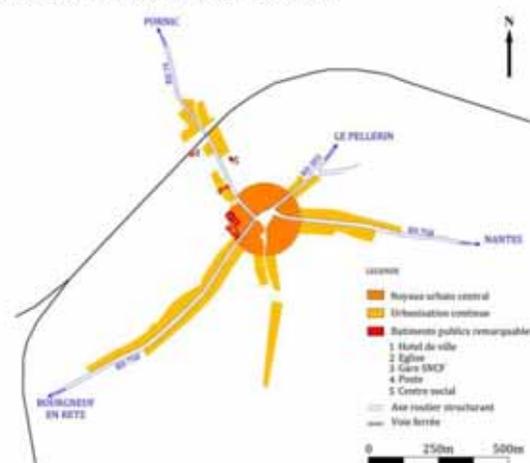
POINT DE VUE 3



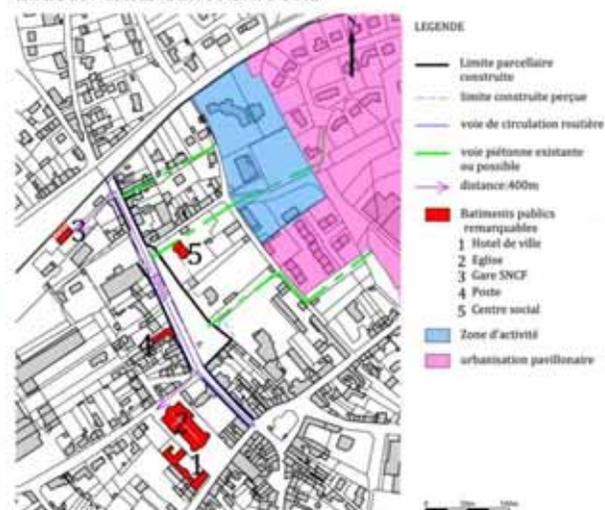
POINT DE VUE 4



UNE URBANISATION EN CARREFOUR



LIAISON GARE-CENTRE-BOURG



PLAN DE REPERAGE DES PHOTOGRAPHIES



Le centre du bourg de Sainte-Pazanne prend place à l'intersection des voies structurantes de la commune, avec un bâti de faible hauteur (maximum deux niveaux), continu et à l'alignement. Dans ce contexte, la gare a pris place sur la frange nord-ouest, à proximité de la route de Pornic. Cette dernière est en réalité très proche du centre-bourg, puisqu'elle en est distante de 400m environ, soit un peu plus de 5mn à pied. L'avenue du général De Gaulle reliant la place de Retz à la gare, présente une urbanisation moins resserrée que dans le centre, avec un bâti très diversifié composé de maisons bourgeoises implantées au milieu de vastes parcelles, de maisons individuelles accolées construites en retrait de la voie, et de bâti ancien continu. Cette configuration accentue l'effet d'éloignement, car elle ne permet pas d'assurer une continuité urbaine depuis le centre-bourg, et rend l'espace peu propice à la marche à pied. Le parking de la place du 18 juin amplifie encore cette sensation en accentuant l'effet de retrait du bâti, et en mettant en avant la position de l'automobile. De plus la situation enclavée de la gare, avec son accès unique à proximité du passage à niveau, n'en fait pas un lieu de passage attractif. Depuis le centre-bourg, on ignore totalement la présence de la gare. La présence de la zone d'activité entre l'avenue du Général de Gaulles et la zone d'habitat pavillonnaire peut également être défavorable à une continuité urbaine harmonieuse. La question se posera certainement lors de la rénovation de l'ancien bâtiment EDF.

## QUARTIER NORD

POINT DE VUE 1



POINT DE VUE 2



POINT DE VUE 3



POINT DE VUE 4



### CARACTERISTIQUES ET POTENTIALITES DU SITE



### UNE LIAISON NORD-SUD LIMITEE



La zone urbanisée au nord de la voie ferrée est composée de maisons individuelles très disparates. Constitué de larges parcelles perpendiculaires à la voirie, semblable à un hameau, ce quartier ne semble plus faire partie du bourg. Seules quelques maisons anciennes et contigües, proches de la voie ferrée, permettent d'identifier une urbanisation citadine. Le parcellaire y est ici plus resserré, et la forme bâti de plein pied, aligné sur la voie, reprend le caractère identifiable du centre bourg. Le lotissement du moulin Baudrin, implanté à l'Est, se distingue des deux configurations précédentes, puisqu'il est isolé des axes de circulations et revêt le caractère interchangeable de tous les lotissements de la commune, avec un parcellaire plus réduit et des voies de dessertes privées. Ce dernier ensemble bâti permettra d'assurer la transition entre la configuration en hameau au nord et la future ZAC du Malessard. Au-delà des caractéristiques morphologiques du bâti, la rupture de ce quartier avec la gare et le centre-bourg est très fortement marquée par la voie ferrée. En effet l'unique point de liaison se fait par le passage à niveau proche de la gare, très emprunté puisqu'il est également le seul sur la route Nantes-Pornic. Bien que récemment automatisé, on peut déplorer un aménagement exclusivement fait pour les véhicules motorisés, sans passage protégé pour les piétons ou cyclistes.



## LA ZAC MALESSARD EN PROJET

## EMPRISE DE LA ZAC



## AXE STRUCTURANT



## CHEMINEMENT PIETON



## ESQUISSE DE LA ZAC DU MALESSARD

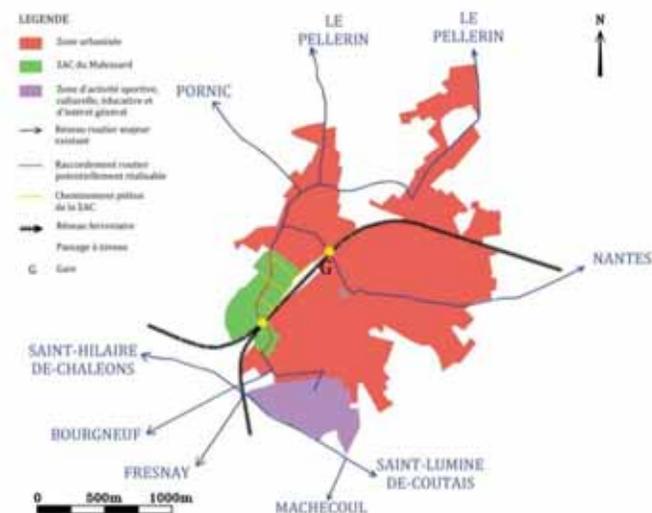


## LEGENDE

- HABITAT GROUPES
- HABITAT COLLECTIF
- ESPACES VERT
- PACELLE A BATIR
- TRANCHE TRAVAUX

La ZAC du Malessard, implantée entre le lotissement du Moulin Baudrin et les lotissements attenants à la route de Bourgneuf au sud de la voie ferrée, a pour objectif d'accueillir un habitat diversifié, majoritairement de la maison individuelle sur terrain à bâtir. Cependant ce projet veut s'inscrire dans une démarche de développement durable en travaillant notamment sur l'« intégration d'éléments paysagers » et la création d'un maillage de cheminement doux en lien avec l'existant. Parmi les grands principes d'aménagement, on peut distinguer la création d'un axe structurant nord-sud (1), ponctué de placettes à vocation de ralentisseurs, en vue de créer une liaison interquartiers vers la zone d'équipements publics. On peut aussi noter la création et la préservation de cheminements piétonniers (2) et la création de bassins de rétention d'eaux pluviales pouvant présenter un caractère paysager.

## SCHEMA DE LIAISON INTER QUARTIERS



Ces cheminements vont-ils être suffisamment agréables et attractifs pour amener les nouveaux arrivants à se rendre à pied à la gare et préférer le train à leur véhicule personnel ? La voie interquartiers ne risque-t-elle pas d'isoler davantage la gare en renvoyant les circulations vers l'extérieur du bourg, et ce, malgré les « placettes ralentisseurs » ? L'urbanisation de ce nouveau quartier telle qu'elle est prévue ne risque-t-elle pas, par sa morphologie, de se distinguer de l'urbanisation continue et dense du centre-bourg et donc de s'isoler ? Il semble pertinent de s'interroger sur la cohérence de la ZAC du Malessard avec la volonté de densification et de restructuration de la commune autour de pôles de centralité. En effet, les lotissements, par nature mono-fonctionnels, ne sont pas traversés par des personnes extérieures. La sensation d'emprunter des voies semi-privées plutôt que des rues et de parcourir un paysage « distendu » qui amplifie l'effet de distance n'incite pas à la traversée. Ce type d'urbanisation semble plus adapté à un usage automobile et à une division individuelle très marquée des espaces. Il semble assez difficile d'imaginer dans ce contexte un aménagement autour de la gare qui puisse être en lien direct avec cette configuration urbaine.

Le lien entre la gare et le pôle d'activité des équipements culturels, éducatifs et sportifs semble inexistant. En effet, d'un point de vue purement fonctionnel, l'accès à ces équipements depuis la gare ne peut se faire qu'en empruntant des voies de lotissements ou la rue du Ballon qui est très circulante. Ces rues sont aménagées d'étroits trottoirs, ou en sont totalement dépourvues, ce qui n'incite pas au cheminement piéton. L'éloignement (distance supérieure d'un kilomètre) est probablement une raison supplémentaire pour privilégier l'automobile.

Par ailleurs, l'aménagement même de cet ensemble d'équipements, répartis de façon diffuse sur un parcellaire individuel, est plus facilement accessible à l'automobile, grâce à une infrastructure routière importante autour de ces bâtiments.

D'autre part, ces équipements ont un rayonnement à l'échelle de la communauté de communes, et la liaison interquartier prévue dans le cadre de la création de la ZAC du Malessard ne peut qu'inciter les habitants des autres communes à accéder à cette zone en voiture.

Pour que cette zone soit davantage liée à la gare, il serait intéressant d'envisager le développement des circulations piétonnes traversantes permettant d'écourter les distances et de créer des cheminements cyclables sécurisés.

L'étude nous ayant montré que les quartiers périphériques à la gare interagissent avec elle, ils devront être pris en compte dans l'aménagement pour que la gare soit plus attractive et reprenne une place dominante dans la ville.

Ce travail pourra s'appuyer sur plusieurs types d'actions combinées. On peut envisager entre autre une restructuration du tissu urbain existant aux abords de la gare, avec peut-être une délocalisation ou une réorganisation de l'existant. On pourra par exemple s'interroger dans un avenir proche sur la pertinence de locaux industriels dans les tissus d'habitats existants, rue de la Nantaise ou impasse du Vigneau,

ainsi que sur la présence du magasin Terrena. La requalification urbaine alentour semble essentielle au désenclavement de la gare puisqu'elle influe sur sa fréquentation.

Nous savons cependant que la voie ferrée peut être facteur de nuisances, et qu'il faudra trouver les moyens de s'en préserver ou proposer des aménagements moins sensibles au bruit.

Le centre-bourg devra également subir quelques transformations pour que le pôle de la gare soit intégré au cœur de la dynamique de la ville.

Enfin, un des éléments qui ressort avec force de cette étude est la nécessité de créer ou d'améliorer les liaisons avec les quartiers nord, afin de limiter l'effet de rupture que crée la voie ferrée. Cette réflexion pourra nous amener à réfléchir sur le type d'urbanisation qu'il serait préférable de développer pour ne pas restreindre le développement communal à un ensemble de lotissements « dortoirs ».

Au-delà de l'intérêt communal, les aménagements liés à la gare peuvent avoir une influence plus étendue à l'échelle de l'intercommunalité, par le développement de liaisons de transports et l'installation d'équipements à rayonnement intercommunautaire.

## **C. Le train à Sainte-Pazanne, un enjeu spatial dépassant l'échelle communale**

La présence d'une gare ferroviaire dans une commune périurbaine telle que Sainte-Pazanne est un enjeu territorial fort. Cela a permis de répondre aux attentes des nouveaux habitants qui affluent massivement depuis le début du siècle. Ce mode de transport permet à une grande majorité des habitants de la communauté de communes de se rendre quotidiennement sur leur lieu de travail.

En effet, la communauté de communes Cœur Pays de Retz ne possède que trois gares : Sainte-Pazanne, Saint-Hilaire-de-Chaléons et Port-Saint-Père. La gare de Sainte-Pazanne est la plus fréquentée.

L'importance de la gare de Saint-Pazanne sur le territoire de l'intercommunalité et son attractivité ont permis d'enclencher un fort dynamisme de projets d'aménagements sur la commune. Néanmoins, pour favoriser son attractivité, la commune dispose encore de nombreuses potentialités de développement permettant d'implanter des projets urbains ou des activités structurantes, rayonnant sur toute l'intercommunalité (1). Cependant, cette ligne ferroviaire n'est pas au maximum de son utilisation, des moyens de transport innovants peuvent être envisagés (2).

### **1. Les potentialités de développement pour la communauté de communes**

Sainte-Pazanne a mis en œuvre depuis les années 2000 de nombreux projets urbains permettant d'affirmer son importance sur le territoire. Cependant, pour permettre un dynamisme cohérent de la commune, de nouveaux projets d'aménagements pourraient voir le jour à court, moyen et long terme.

D'après les attentes formulées par Monsieur le Maire lors de notre première réunion avec lui, il a été évoqué sa volonté d'inscrire ces projets d'aménagement dans une démarche de densification. Néanmoins, au regard des objectifs de développement exprimés dans les documents d'urbanisme et des projets en cours sur la commune, ce discours apparaît quelque peu contradictoire. En effet, ces projets entraînent une consommation foncière d'espace importante. Nous avons observé dans l'évolution de l'urbanisation de la commune<sup>59</sup> que depuis la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, les zones d'habitat implantées sur Sainte-Pazanne se font exclusivement sous forme de résidence pavillonnaire. Néanmoins, ce mode d'urbanisation risque de faire apparaître à long terme des difficultés pour l'extension de la commune. Il va être difficile de réinvestir ces zones pavillonnaires pour engendrer un processus de densification et créer un tissu bâti resserré permettant de contenir l'urbanisation. Il devient alors nécessaire d'optimiser l'utilisation du foncier qui s'effectue au détriment des espaces naturels et agricoles, pour favoriser un développement cohérent de la commune. De plus, ce mode d'urbanisation implique des coûts d'infrastructures importants pour relier ces zones d'habitat aux réseaux existants (routiers, adduction, assainissement, etc.). Pour remédier à ces problèmes il serait intéressant de réinvestir de façon optimale le centre-bourg en réimplantant un tissu bâti dense semblable au centre-bourg traditionnel. En outre, ce type d'urbanisation contribue à un paysage de rue plus agréable et renforce le sentiment de sécurité. Cependant, il ne doit pas être effectué au détriment d'espaces verts publics ou privés de qualité, à proximité.

La commune de Sainte-Pazanne dispose à plus ou moins long terme d'emplacements susceptibles d'accueillir des opérations de renouvellement urbain dans le centre-bourg. En effet, certaines parcelles cadastrales aujourd'hui occupées pourraient être libérées

<sup>59</sup> Cf. Partie I-A-2 A une commune en « tâche d'huile »...

afin d'accueillir des projets structurants pour Sainte-Pazanne et les communes environnantes, induisant de la densification. Pour le moment nous avons répertorié trois secteurs (cf ci-contre carte n°15) :

- les parcelles occupées actuellement par la scierie,
  - les parcelles concernées par un des sites de la ZAC multisites,
  - les parcelles supportant aujourd'hui le magasin Terrena.
- Les parcelles occupées par la scierie



Illustration 35: La scierie entre la gare et l'église de Sainte-Pazanne, 2010, source : photo personnelle

Ces parcelles situées entre la gare et l'église de Sainte-Pazanne (cf carte n°15) proposent une surface totale de 18 702 m<sup>2</sup>. L'activité dans la scierie, présente sur ce site étant en déclin voire en cessation d'activités, cette zone pourrait accueillir à court terme un projet d'aménagement. C'est pourquoi elle pourrait être très intéressante pour le projet de réaménagement du secteur gare de Sainte-Pazanne.

- Les parcelles situées à proximité de l'église (site n°2 de la ZAC multisites)



Illustrations 37: Site n°2 de la ZAC multisites, 2010, source : photo personnelle

Cette zone d'aménagement futur est stratégiquement située en plein cœur du bourg de Sainte-Pazanne. Sa surface cadastrale atteint les 8 800 m<sup>2</sup> environ, ce qui n'est pas négligeable en centre-bourg. Cette zone est concernée par le projet de la ZAC multisites en cours, même si aucun projet concret n'a encore été validé sur ce secteur. Celui-ci pourrait être aménagé à moyen terme. Il comporte de nombreux atouts puisqu'il est déjà raccordé aux réseaux existants et il est situé en centre-bourg à proximité des commerces et des transports publics. Au regard de l'illustration n°37, nous pouvons constater qu'il est tout à fait envisageable et préférable d'implanter des constructions en limite de parcelle sur l'alignement de la rue. Cela comblera l'espace libre entre les deux constructions avoisinantes et permettrait de recréer un tissu bâti dense.

- Les parcelles supportant le magasin Terrena

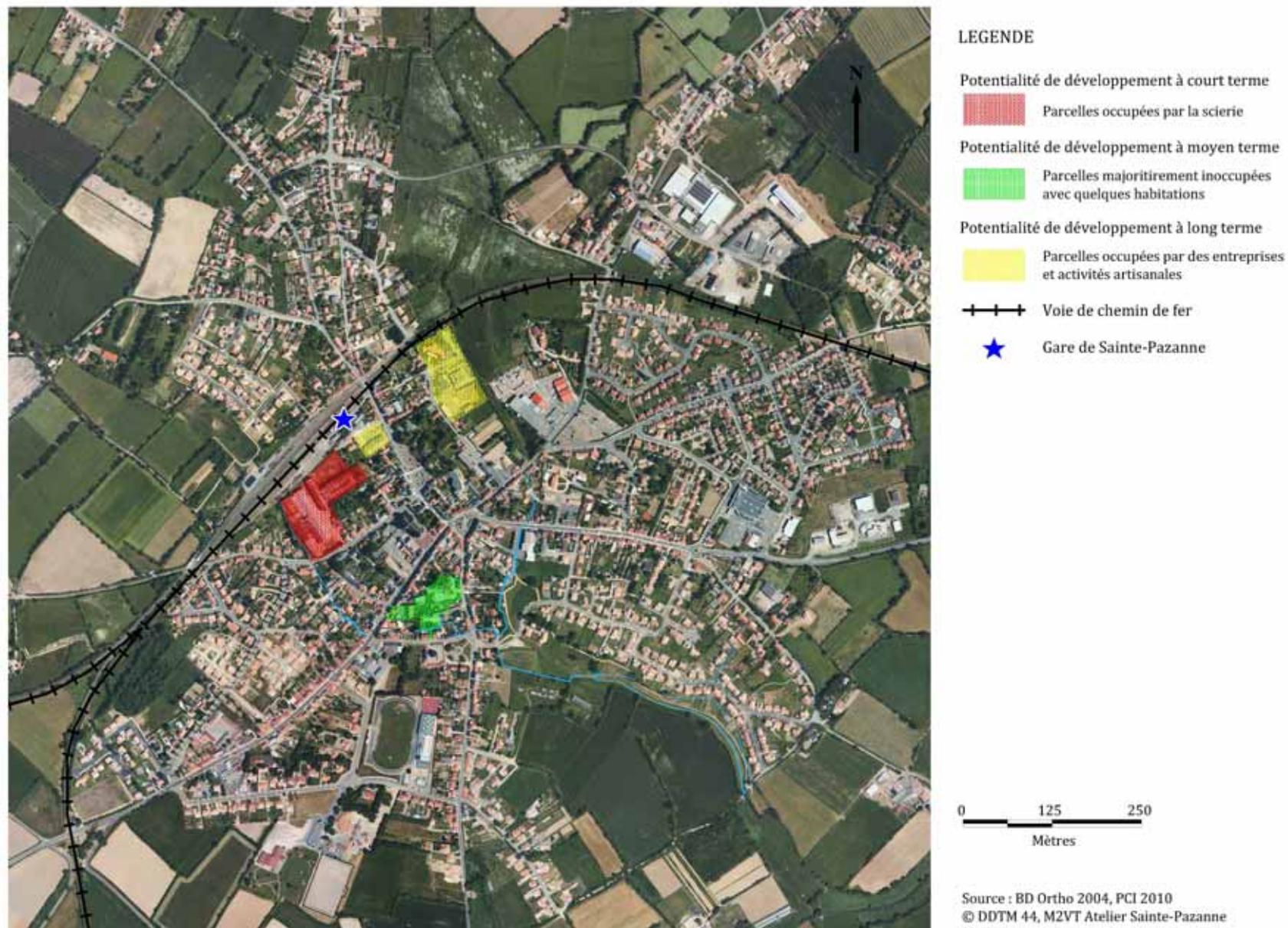


Illustration 36: Le magasin Terrena, 2010, source : photo personnelle

Ce magasin est installé depuis 50 ans, à proximité de la scierie et de la gare, et est établi sur une parcelle d'une surface de 3 200 m<sup>2</sup> environ. Pour développer sa part de marché liée à l'activité agricole, il serait peut-être souhaitable que cette entreprise se réimplante dans une zone artisanale. Cependant, cela nécessiterait un investissement conséquent pour les propriétaires du magasin<sup>60</sup>.

<sup>60</sup> Résultat de l'entretien, du 16 novembre 2010, effectué avec Mme Gogendeau, salarié et responsable du magasin depuis 2005.

## LES POTENTIALITES DE DEVELOPPEMENT DU CENTRE-BOURG DE SAINTE-PAZANNE



Carte 15 : Les potentialités de développement du centre-bourg de Sainte-Pazanne, 2010, source : M2VT Atelier Sainte-Pazanne

Si ce déplacement s'effectue, il pourrait permettre l'implantation d'une opération d'aménagement, bénéfique au développement de la commune. Cette perspective est envisagée à très long terme (20/25 ans).

Au regard des différents sites présents sur le centre-bourg de la commune, nous pouvons donc admettre que Sainte-Pazanne possède des potentialités de développement évidentes. Ces sites aménageables à court, moyen et long terme sont de véritables opportunités permettant d'impulser un processus de densification. De plus, ces futurs projets d'aménagement permettront de favoriser l'importance de la commune sur le territoire intercommunal.

Ainsi, comme nous l'a suggéré M. Vincent Degrotte, directeur du conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement 44 (CAUE), nous avons relevé les potentialités du secteur, et notamment les friches disponibles.

Il nous faut aussi développer les potentialités de développement en matière de transports, ce qui permettra à Sainte-Pazanne de rayonner d'autant plus, à l'échelle supracommunale.

## 2. Les potentialités de développement de transport

Le fait que Sainte-Pazanne soit la commune la plus importante de la communauté de communes et sa qualification par la DTA de pôle d'équilibre lui confère un rôle privilégié sur le territoire intercommunal. Ainsi, le projet d'aménagement doit être envisagé à une autre échelle, celle de l'exemplarité sur le territoire, comme une « vitrine » sur la ville, notamment envisageant des moyens de transport innovants.

- De la pertinence d'un tram-train à Sainte-Pazanne, dans une perspective à long terme

Un mode de transport efficace et rapide desservant Sainte-Pazanne depuis Nantes pourrait permettre de développer le territoire selon cette logique de pôle de centralité et de pôle d'échange autour de la gare. Ainsi l'idée du tram-train doit être au moins envisagée. Il s'agit de déterminer les avantages et les inconvénients du tram-train :

- Vers le développement d'une mobilité durable:

Avec ce mode de transport, la destination est atteinte plus rapidement grâce à la suppression des ruptures de charge. C'est un avantage majeur, sachant que la quasi-totalité des personnes prenant le train à Sainte-Pazanne se rendent à Nantes, et prennent ensuite le tramway. La réduction du coût du voyage induite par l'installation d'un tram-train permettrait un report modal des automobilistes. De plus, les fréquences de passage pourraient être supérieures à celles du TER actuel. Cela permettrait donc de développer une mobilité durable en limitant l'impact sur l'environnement.

- Une mise en place technique difficile et coûteuse :

La compatibilité entre le tramway et le TER en matière d'installation est difficile en plusieurs points, comme la hauteur et la largeur des quais mais également la puissance du courant et le sens de circulation. En effet, les trains roulent à gauche alors que les tramways roulent à droite. De plus, pour une meilleure traversée des voies ferrées, les rails du tram-train sont creuses, néanmoins ces aménagements constituent un obstacle pour les cyclistes puisque leurs roues peuvent

y rester bloquées. Plus globalement, la mise en place d'un tram-train est une opération très coûteuse.

Autour de l'agglomération nantaise, on trouve plusieurs exemples de projet de tram-train, comme la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant, en 2013. De même, la ligne de tram-train Nantes-Clisson est prévue pour fin 2011.

○ L'exemple du tram-train Nantes-Châteaubriant :

Les objectifs de ce projet sont d'abord de faciliter les déplacements vers le centre de l'agglomération nantaise, permettant de désenclaver des zones rurales et périurbaines. Il s'agit donc de permettre un développement équilibré des territoires et une densification le long des axes de transport. L'efficacité de la desserte de Nantes en tram-train permettra aussi d'assurer de meilleures correspondances avec les tramways et les bus de la TAN. Il s'agit également d'endiguer l'intensité du trafic automobile autour de Nantes.

La ligne assurera 23 allers-retours par jour entre Nantes et Sucé-sur-Erdre. Elle se séparera en deux pour rejoindre le futur aéroport. Les trams-trains desserviront ces gares toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures en heures creuses. 16 allers-retours par jour seront assurés jusqu'à Nort-sur-Erdre. Enfin, 7 allers-retours desserviront Châteaubriant.



Illustration 38: Tram-train en gare de Nantes, 2010, source : Conseil Régional des Pays de la Loire

Ce tram-train remplace une ligne ferroviaire classique qui avait été fermée aux voyageurs en 1980. Il assure donc une desserte qui n'existait plus. La circulation de ce tram-train se fera sur une seule voie, comme le TER entre Nantes et Sainte-Pazanne.

L'intérêt d'un tram-train ici serait plutôt de faciliter et d'accroître la rapidité du temps de trajet vers Nantes. Cela limiterait les correspondances pour les personnes travaillant à Nantes et habitant à Sainte-Pazanne. De plus, la modernisation de l'infrastructure due à l'installation d'un tram-train permettrait de relier Sainte-Pazanne à Nantes plus rapidement. Enfin, les problèmes de traversée de la voie ferrée se poseraient moins puisque l'une des caractéristiques du tram-train est l'efficacité de son accélération et de sa décélération. Cela veut dire que le tram-train pourrait circuler plus lentement aux passages à niveau sans perdre en efficacité. La mairie de Sainte-Pazanne a publié un prospectus pour mettre en garde les habitants de la traversée du passage à niveau sur la RD 758 en venant de Nantes. Il s'agit d'un passage relativement dangereux. Le tram-train pourrait par exemple sécuriser ce passage.

L'éventualité d'un tram-train ne doit donc pas être négligée, même si les gains peuvent apparaître moins évidents étant donné la fréquence de la desserte ferroviaire actuelle sur Sainte-Pazanne qui est équivalente à celle du tram-train Nantes-Châteaubriant.

- De la pertinence du tram-fret à Sainte-Pazanne

S'agissant du fret, selon le personnel du PAI, il n'en existe plus depuis la fin des années 1990. Pourtant, puisqu'il ne passe aucun train la nuit (à partir de 21h environ), l'utilisation des lignes pour le fret, la nuit, pourrait être une bonne idée. D'autant plus que la France est le seul

pays européen qui a une diminution de l'utilisation du fret ferroviaire qui pourtant, a un grand avenir compte tenu de la saturation des réseaux routiers et des considérations écologiques<sup>61</sup>.

La solution est peut-être à chercher autour d'un des nouveaux moyens de transport naissant : le tram-fret. Il s'agit d'un véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional.<sup>62</sup> L'avantage que présente ce moyen de transport est la réduction de la pollution de l'air (de 15 à 20%) ainsi que le désengorgement des routes par la diminution du nombre de transporteurs routiers de marchandises. Néanmoins, son coût est élevé, d'autant plus qu'il nécessiterait de modifier les infrastructures mais aussi de créer des plateformes d'approvisionnement le long des rames<sup>63</sup>. Il a été mis en place en 2007 à Amsterdam pour alimenter écologiquement les commerces. Après avoir chargé leurs cargaisons dans des centres de distribution en périphérie, chaque tramway décharge sa cargaison auprès d'une camionnette électrique qui emmène la marchandise vers la destination finale<sup>64</sup>.



Illustration 39: Le Tram-fret d'Amsterdam, 2007, source : *Grandeur-Nature et Planète Terra*

<sup>61</sup> Magasine de Réseau ferré de France lignes d'avenir n°2, *Fi...*, ..... d'y croire, mars 2008, p.8

<sup>62</sup> [www.actu-environnement.com](http://www.actu-environnement.com), *tram-fret, transport de marchandises en Ile-de-France*

<sup>63</sup> [www.citadismag.transport.alstom.com](http://www.citadismag.transport.alstom.com), *un tram nommé fret*

<sup>64</sup> DEFAWE, P., « Amsterdam expérimente le tram de fret » 16 mars 2007, [www.moniteur.fr](http://www.moniteur.fr).

Nous avons donc vu que la desserte ferroviaire a un impact aussi bien sur la commune, sur le quartier de gare que sur l'intercommunalité. Ceci est renforcé par le fait que Sainte-Pazanne est un pôle d'équilibre structurant pour le territoire. Ainsi le projet de réaménagement du secteur gare doit inclure les problématiques propres au territoire. Par son rayonnement, Sainte-Pazanne doit pouvoir élaborer un projet de développement durable qui soit moteur pour les communes environnantes.

## **PARTIE III :**

**DETERMINER UN PROJET EXEMPLAIRE ET  
STRUCTURANT POUR LE TERRITOIRE ?**

Le diagnostic permet d'ouvrir des pistes pour le projet d'aménagement du secteur gare de Sainte-Pazanne. Ici il va donc s'agir de préciser le rôle de Sainte-Pazanne dans le territoire, comme pôle d'équilibre à renforcer. Cette qualification par la DTA donne au projet de réaménagement une dimension plus grande, à l'échelle du territoire (A). Dans une démarche de développement de la mobilité durable, le projet devra inclure une optimisation de l'intermodalité notamment en désenclavant la gare par rapport au reste de la commune (B). Enfin, le projet pourrait alors constituer une vitrine pour Sainte-Pazanne, par l'utilisation de techniques novatrices et par la valorisation du développement durable (C).

### **A. Sainte-Pazanne un pôle d'équilibre : l'exigence d'assurer une offre de services complète**

L'approbation de la DTA de l'estuaire de la Loire constitue un moment charnière pour Sainte-Pazanne puisque la commune fait partie de ces pôles d'équilibres. De ce fait, elle doit être structurante pour les territoires alentours (1). Cependant, certains manques en matière d'équipements et de commerces sont à souligner (2).

### **1. Une offre importante d'équipements, de commerces et de services structurants :**

- Les équipements culturels et de loisirs :

En matière d'équipements culturels, Sainte-Pazanne se place en tête des communes de la communauté Cœur Pays de Retz. Elle propose des structures qui permettent d'exercer des activités dans la commune, sans avoir besoin de se rendre dans l'agglomération nantaise par exemple.

Ce tableau récapitule la répartition des équipements culturels dans la communauté de communes Cœur Pays de Retz. Cela permet de mieux comprendre le rayonnement possible des structures pazenaises précitées.

Type d'équipement culturel	Ecole de musique	Bibliothèque municipale	Centre de loisirs	Cyber centre	Théâtre
Sainte-Pazanne	X	X	X	X	X
Vue					
Rouans		X			
Chéméré		X	X		X
Port-Saint-Père	X	X	X		
Saint-Hilaire-de-Chaléons		X	X		
Cheix-en-Retz		X			

Tableau 1 : Répartition des équipements culturels dans la communauté des communes

- Activités et équipements sportifs :

Sainte-Pazanne possède 19 associations sportives qui proposent une diversité importante d'activités. L'origine des licenciés permet de cerner le rayonnement de ces associations. Si l'on prend l'exemple du judo club pazenais, nous constatons que la majorité des licenciés sont domiciliés à Sainte-Pazanne (72%)<sup>65</sup>. Cependant, il existe une forte représentation des communes de la communauté de communes Cœur Pays de Retz. La principale commune représentée après Sainte-Pazanne est Saint-Hilaire-de-Chaléons (12%). Cela s'explique par la faible activité associative en matière sportive dans cette commune, mais aussi par sa proximité avec Sainte-Pazanne. Les deux communes sont effectivement frontalières.

La diversité des associations sportives à Sainte-Pazanne va de paire avec une offre importante en matière d'équipements sportifs. Avec 24 équipements sportifs répertoriés, elle représente la commune la plus équipée de la communauté de communes :

### Nombre d'équipements sportifs par commune

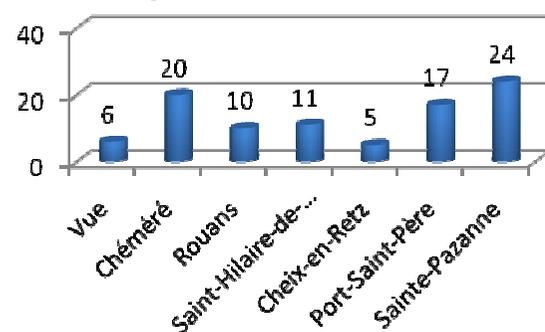


Figure 14 : Nombre d'équipements sportifs dans la communauté de communes Cœur Pays de Retz, 2006  
Source : Ministère de la Santé, de la Jeunesse et des sports, Recensement des équipements sportifs, des sites et des pratiques

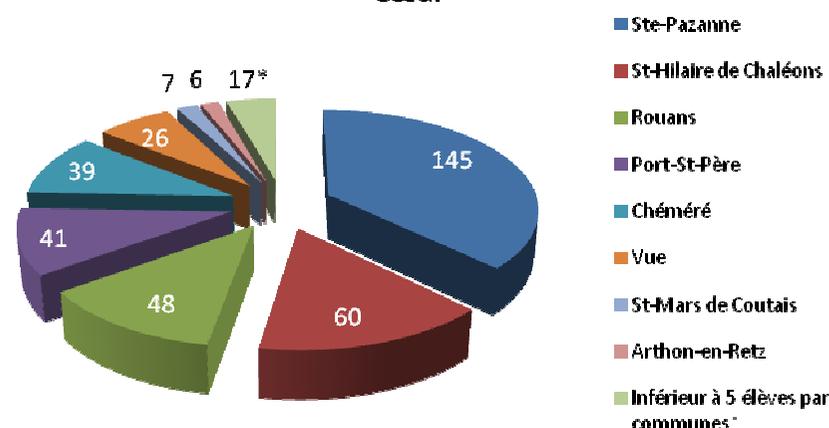
<sup>65</sup> Judos Club pazenais, saison 2010/2011

- Les équipements scolaires :

C'est en matière d'équipement scolaire que Sainte-Pazanne semble le plus rayonner sur le territoire, notamment sur la communauté de communes. Il existe à Sainte-Pazanne deux écoles primaires et deux collèges. Sa vocation de pôle d'équilibre lui a permis d'ouvrir récemment un collège public d'une capacité de 600 élèves qui permet effectivement d'attirer des élèves de 8 communes alentours auparavant scolarisés en trois autres collèges.

Le collège privé du Sacré-Cœur regroupe 16 classes accueille des élèves répartis comme suit :

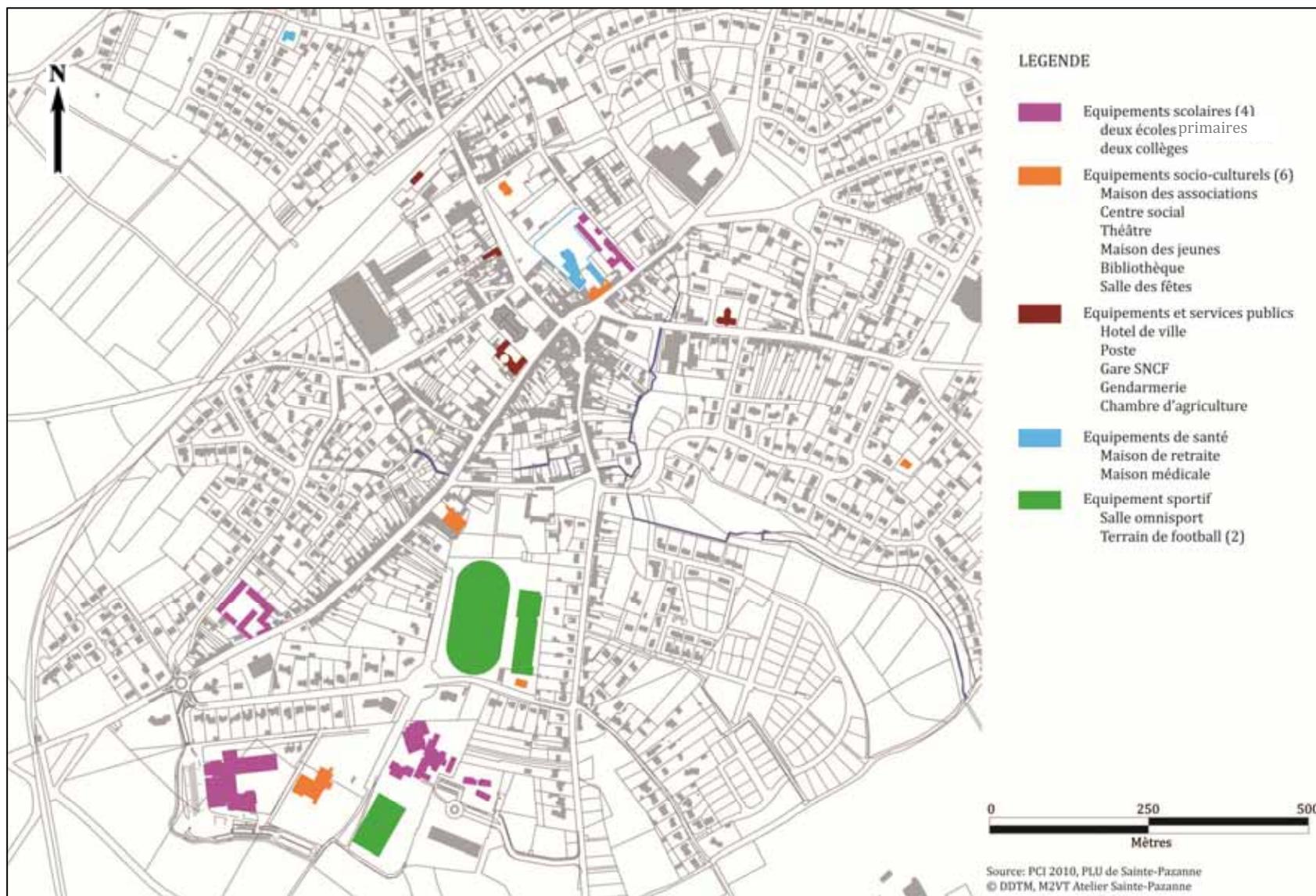
### Domiciliation des élèves du collège privé du Sacré-Cœur



\* = différentes communes => Frossay, La Montagne, Cheix-en-Retz, Bouguenais, St-Léger les Vignes, St-Aignan de GrandLieu et St-Jean de Boiseau

Figure 15: Répartition par commune de l'effectif du collège Sacré-Cœur, 2010,  
Source : Collège du Sacré-Cœur, Sainte-Pazanne

## LES EQUIPEMENTS DE SAINTE-PAZANNE



Carte 16 : Les équipements à Sainte-Pazanne

Ici, 93% des élèves viennent de la communauté de communes Cœur Pays de Retz dont 37% de Sainte-Pazanne, sur un total de 389 élèves. Au total, les équipements scolaires pazenais permettent d'accueillir environ 4000 élèves, ce qui assure à la commune un certain rayonnement sur le territoire.

Cependant, dans certains domaines, des lacunes se font sentir. L'offre de soin est par exemple assez problématique dans la commune.

## 2. Une croissance démographique qui induit des manques notamment en matière de soins médicaux et de services de la petite enfance.

- L'offre de soins médicaux ne s'est pas adaptée à la croissance démographique forte :

La communauté de commune Cœur Pays de Retz a été classée en "zone à risques" en matière d'offre de soin (entre l'échelon "normal" et "zone déficitaire"). Cette qualification a été élaborée au niveau régional par le Préfet de Région et l'agence régionale de santé (ARS) en 2008. A Sainte-Pazanne, la population a augmenté de 4,6% par an ces dix dernières années mais aucun nouveau médecin ne s'y est installé. De ce fait, la commune compte seulement 3 médecins généralistes pour 4946 personnes. Elle constate aujourd'hui un déficit de l'offre de soin. Ce tableau permet de confronter la faible densité de médecins à Sainte-Pazanne avec des territoires plus grands<sup>66</sup>.

	Population	Nombre de médecins généralistes	Densité en nombre de médecin pour 10 000 habitants
Nantes	282 853	373	13,2
Canton du Pellerin	26 665	24	9
Sainte-Pazanne	4946	3	5,9

Tableau 2 : Densité du nombre de médecin pour 100 habitants

La comparaison de la densité des médecins par habitant montre ce déficit. Il est même plus important à Sainte-Pazanne, que dans le Canton du Pellerin en moyenne, qui est classé en "zone à risque". Les pouvoirs publics se sont saisis de cette problématique à travers le lancement d'une concertation avec l'ARS et la communauté de communes. Un conseil de sages de Sainte-Pazanne travaille également sur ce sujet.

Derrière le centre social, à l'ouest du centre-bourg un lieu stratégique pourrait potentiellement accueillir un centre médical pour attirer des professionnels de santé. Le conseil général s'intéresse à ce bâtiment d'EDF désaffecté.

- L'accueil de la petite enfance, une offre en quantité suffisante mais qui n'offre pas le choix de la structure :

Depuis les années 2000, Sainte-Pazanne mais également toutes les communes de la communauté de communes accueillent majoritairement des familles. En effet, la part des ménages

<sup>66</sup> Unions régionales des caisses d'assurance maladie, portail cartographique : [http://www.urcam.assurance-maladie.fr/carto\\_portail.0.html](http://www.urcam.assurance-maladie.fr/carto_portail.0.html)

comprenant une personne est en baisse dans quatre des sept communes de l'EPCI, incluant Sainte-Pazanne, alors que le taux d'évolution de ce type de ménage a été de +33,3% en 2006 pour le département Loire-Atlantique<sup>67</sup>.



Illustration 40: Rue Françoise Dolto, quartier des équipements, 2010

Source : photo personnelle

Sainte-Pazanne possède les plus importants services d'accueil de petite enfance et d'enfance, hors scolaire, de la communauté de communes. Cela s'explique par son poids démographique plus important.



Illustration 41 : Maison de l'enfance Daniel Thébaudeau, 2011, Source : M2VT

Il faut noter une professionnalisation des profils des assistantes maternelles en milieu associatif face à l'arrivée importante de nouvelles familles. Pourtant, les structures de garde collective type crèche sont rapidement remplies (20 places à Sainte-Pazanne). Les

familles se sont effectivement tournées de plus en plus vers les assistantes maternelles (88 à Sainte-Pazanne). Une formation financée par le conseil général leur permet d'acquérir ce profil professionnel et ainsi de mieux répondre aux demandes des parents.

Globalement, l'offre concernant la petite enfance correspond aux besoins des familles à Sainte-Pazanne, ce qui n'est pas toujours vrai pour le reste de la communauté de communes. Cependant, les parents n'ont pas le choix de la structure d'accueil étant donné la faible capacité d'accueil du multi-accueil de la Maison de l'enfance.

L'offre de places doit nécessairement s'adapter à la croissance urbaine. Compte tenu des projets de construction de logements en cours sur la commune, il devient primordial d'adapter cette offre. De nombreuses familles devraient arriver sur Sainte-Pazanne. Il faudra donc envisager d'augmenter le nombre d'assistantes maternelles ou les places en crèche car l'offre actuelle ne suffira pas<sup>68</sup>.

De plus, Sainte-Pazanne doit également assurer un rôle d'accueil au sein de toute la communauté de communes. Si toutes les communes sont dotées d'un accueil périscolaire, seules Sainte-Pazanne et Port-Saint-Père possèdent un multi-accueil et un relais d'assistantes maternelles. Leur capacité doit donc prendre en compte la croissance démographique et l'arrivée de nombreuses familles dans toute la communauté de communes. En effet, la baisse de la part des ménages de « une personne » s'observent également dans trois autres communes proches de Sainte-Pazanne : Vue, Chéméré et Saint-Hilaire-de-Chaléons. La situation est donc similaire mais l'offre d'équipements pour la petite enfance est moindre. Il faut donc aussi prendre en compte la situation à l'échelle de l'intercommunalité.

<sup>67</sup> Diagnostic petite enfance, enfance, jeunesse du territoire Cœur Pays de Retz, communauté de communes Cœur Pays de Retz, mai 2010

<sup>68</sup> Entretien avec Sophie Libert, responsable du relais d'assistantes maternelles, 09 janvier 2011

L'intercommunalité possède dorénavant les compétences en matière de petite enfance, enfance et jeunesse, ce qui facilitera la gestion unifiée de ces problématiques, afin de mieux répondre aux besoins de la population<sup>69</sup>.

- Une offre de commerce de proximité relativement importante mais incomplète :

On constate une offre relativement importante de commerces de proximité dans le centre-bourg. Cependant, certains manques semblent exister. Le seul magasin de vêtement de la commune se trouve en zone artisanale, à côté des pompes funèbres. De plus, il n'y a plus de presse. Seul le tabac de la mairie propose la presse locale, le Ouest France et le Presse Océan. Le Super U, à l'entrée du bourg, propose aujourd'hui un rayon presse, ce qui fait concurrence à l'installation éventuelle d'une presse en centre-bourg.

L'offre de commerce de proximité pourrait être plus complète, notamment du fait que Sainte-Pazanne doit être une commune structurante pour l'ensemble du territoire de l'intercommunalité.



Illustration 42 : Commerces de la place de Retz, 2010, Source : photo personnelle

Néanmoins, la mairie affiche un certain volontarisme quant au maintien de l'activité commerciale en centre-bourg. L'idée est de

maintenir et de favoriser l'implantation des petits commerces en centre-bourg et par conséquent éviter l'implantation de grande surface commerciale au cœur de la commune. La commune a par exemple fait l'acquisition d'un local commercial en face de l'église, vacant depuis 4 ans, afin de préserver l'activité commerciale. Ce local va donc être rénové et séparé en plusieurs locaux qui ont trouvé preneurs : boucherie, restauration rapide, puériculture. Les locaux à vocation commerciale sont protégés par le PLU, car leur destination ne peut être changée en logement par exemple.

De plus, il existe des aides financières pour les activités artisanales, commerciales et de service mis en place dans le cadre de l'opération de restructuration de l'artisanat et du commerce (ORAC).

La fédération du Pays de Retz Atlantique, composée des communautés de communes de Pornic, Sud Estuaire et Cœur Pays de Retz, a décidé la mise en œuvre d'une opération de restructuration de l'artisanat et du commerce. Ce dispositif va permettre d'allouer des aides aux entreprises du secteur de l'artisanat, du commerce de détail et des services, pour leurs projets de modernisation et de développement. C'est la communauté de communes Sud Estuaire qui assure le pilotage de cette opération en tant que chef de file. En Juillet 2010, la communauté de communes Cœur Pays de Retz s'est dotée d'une charte d'orientation commerciale qui traduit la volonté des élus de renforcer l'appareil commercial en particulier dans les bourgs qui doivent affirmer leur centralité.

Elle définit aussi la hiérarchie des pôles entre pôle majeur, pôle intermédiaire et pôle de proximité et permet enfin de qualifier les zones d'activités en définissant les lieux qui pourront accueillir du commerce et ceux réservés à l'artisanat ou à l'industrie.

<sup>69</sup> Depuis le conseil municipal du 14 octobre 2010

## LES COMMERCES DE PROXIMITE A SAINTE-PAZANNE



Carte 17 : Les commerces de proximité de Sainte-Pazanne

Toutes ces orientations doivent permettre de limiter la fuite commerciale observée et de renforcer l'identité du territoire.

Ainsi la qualification de Sainte-Pazanne comme pôle d'équilibre a fait de la commune un lieu de centralité pour le territoire. De plus, grâce à sa desserte ferroviaire, la commune bénéficie d'un moyen pour assurer cette centralité, autour des transports. Il s'agit donc bien de considérer l'aménagement du quartier de gare comme l'organisation d'un pôle de centralité pour la commune et tout le territoire, et de l'articuler avec le centre-bourg, très proche, qui constitue lui le lieu de concentration des flux traditionnel.

Pour structurer le territoire et y développer une mobilité durable, le SCOT du Pays de Retz préconise de s'appuyer sur la valorisation des dessertes ferroviaires et des autres modes de transport. Dans les actions retenues il s'agit bien de faire des quartiers de gare des lieux de centralité pour la commune, notamment par l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM).

## **B. Désenclaver la gare et favoriser l'intermodalité dans le secteur :**

Le secteur gare est un lieu central pour la commune. Pourtant la gare est très enclavée et très peu visible depuis le centre-bourg. Il faut donc envisager la requalification de la gare dans son environnement, afin d'accroître sa visibilité (1). Ce désenclavement est notamment lié à l'absence de liaisons avec le centre-bourg. Ainsi il faut envisager de développer des modes de circulation douce dans ce secteur (2) pour favoriser l'intermodalité (3).

### **1. Requalifier la gare dans son environnement :**

Comme nous l'avons déjà constaté, la gare est non seulement une porte d'entrée de la ville, mais c'est également un élément important et structurant pour le développement urbain. Ce rôle essentiel joué par la gare au XIX<sup>ème</sup> et dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle tend à retrouver son importance, en redevenant un pôle attractif important.

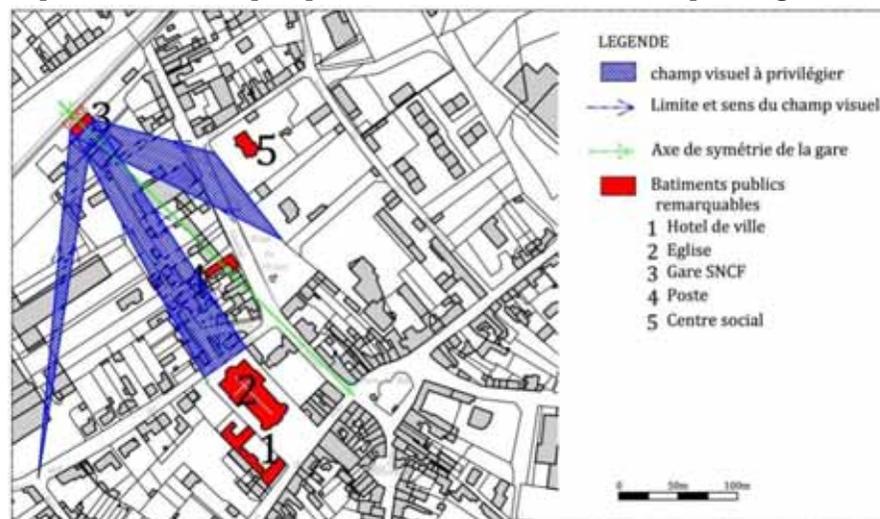
A Sainte-Pazanne, la proximité de la gare avec le centre-bourg est telle qu'il est difficile d'envisager la dissociation de ces deux pôles de centralité. En effet, la gare est à moins de 400 mètres de la place de Retz et de la place de l'hôtel de ville. Il semble évident, à l'échelle de Sainte-Pazanne, d'associer l'activité de la gare à celle du centre-bourg, ce qui n'est pas le cas pour le moment.

En effet, la gare est située dans une impasse, dont l'accès étroit se fait à proximité du passage à niveau. La mise en perspective du bâtiment de la gare est inexistante, révélant la faible importance qu'on lui concède. Pourtant le bâtiment récemment ravalé, possède un certain charme lié

à son architecture vernaculaire de petite gare, ses jambages en briques et ses petites ouvertures reprises de l'habitat traditionnel.

Pour que la gare de Sainte-Pazanne fasse partie des éléments forts et structurants de la commune, elle doit être visible de tous depuis le centre-bourg, et depuis les axes de communication importants. Il serait donc intéressant d'ouvrir des perspectives sur ce bâtiment depuis l'avenue du Général de Gaulle, de la rue Verdelet, et de l'intersection de la rue du Rocher avec la rue du Loquais. Ces perspectives peuvent se traduire par des percées visuelles, mais également des voies d'accès piétonnes ou routières. En effet, l'accès actuel devra être remis en cause, en intégrant l'éventualité d'un usage croissant de la gare.

#### Représentation des perspectives intéressantes sur et depuis la gare



Carte 18 : Représentation des perspectives intéressantes sur et depuis la gare, Source : PCI 2010, M2VT atelier Sainte-Pazanne, 2010.

© DDTM de Loire-Atlantique, M2VT atelier Sainte-Pazanne

La municipalité a déjà anticipé cette éventualité puisqu'elle a créé, dans son PLU, des réserves foncières dans l'objectif d'améliorer l'accès à la gare. Il sera intéressant dans notre étude ultérieure de vérifier si la pertinence des accès correspond effectivement à celle des réserves réalisées.

Il faut également s'intéresser aux impressions que le voyageur ressent en sortant de la gare.

La première chose pour un voyageur est de pouvoir repérer rapidement le centre-ville, et de ce fait l'axe visuel depuis la gare jusqu'à l'église semble primordial. Le point de vue sur la place du 18 juin fait ressentir l'absence de dynamisme de la commune, à part les jours de marché.

Un environnement agréable, convivial sinon paysager, semble être une priorité pour que le lieu soit attractif. L'idée serait de pouvoir développer un lieu de vie à la gare, comme c'était le cas au début du siècle. Un aménagement et une restructuration du bâti environnant semble être plus qu'une nécessité. Ce nouvel aménagement pourrait être l'occasion de mettre en place des activités et créer un quartier où il serait possible de se rendre sans pour autant prendre le train.

La signalétique mériterait également d'être retravaillée, afin d'accorder un peu plus d'importance à la gare. En effet il n'existe que deux panneaux signalant sa présence à Sainte-Pazanne : un dans le centre-ville et l'autre à l'entrée de l'impasse.



Illustration 43 : Le passage à niveau à proximité de la gare.

Source : photo personnelle, 2010

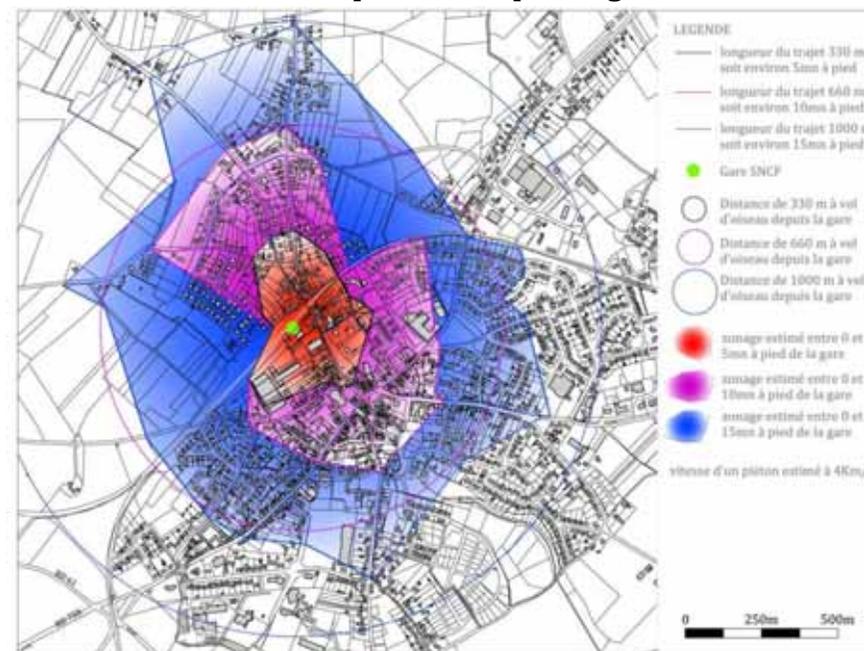
Mais leurs dimensions sont également révélatrices de l'importance que l'on accorde à la gare.

Enfin, pour désenclaver la gare de façon pérenne, il semble impératif d'améliorer la relation au nord de la ville. En effet, en étudiant le rayon de proximité de la gare vers les quartiers d'habitations ou d'activités, il semble que pour préserver une certaine centralité et favoriser la proximité de la gare, les terrains situés au nord de la voie ferrée seront les plus appropriés à l'urbanisation. En recentrant la zone agglomérée autour de la gare et du centre-bourg, il sera plus aisé d'inciter les Pazenais à effectuer leurs trajets à pied ou à vélo sur des distances relativement courtes, et d'adopter une attitude différente quant à l'usage de la voiture.

C'est d'ailleurs ce que la municipalité a déjà envisagé à travers son PLU en créant des zones d'urbanisation futur réparties sur plusieurs échelles de temps. Mais pour un développement cohérent et en relation avec le centre-bourg et plus particulièrement la gare, un point essentiel reste à traiter : le passage de la voie ferrée.

Il sera nécessaire d'étudier la création d'un passage sécurisé, agréable et performant pour tous les passants, du piéton à l'automobiliste.

### Distance piétonne depuis la gare



Carte 19 : Les distances piétonnes depuis la gare

Source : PCI 2010, M2VT atelier Sainte-Pazanne, 2010.

© DDTM de Loire-Atlantique, M2VT atelier Sainte-Pazanne

## 2. Favoriser les modes doux

Comme nous l'avons dit, ces trente dernières années, l'étalement des villes et villages sur la campagne a été démesuré et a fait disparaître des superficies agricoles et naturelles. Ce développement périurbain est celui d'une seule forme d'habitat, la maison individuelle pavillonnaire, et d'un unique mode de déplacement, l'automobile.

De plus, en zone périurbaine, le transport collectif et surtout le train ont peu à peu perdu leur attrait par rapport à l'automobile qui favorise le « porte à porte ».

Cependant, les crises énergétiques et environnementales annoncées dues notamment à l'utilisation massive des voitures individuelles provoquant des émissions de gaz à effet de serre, menacent directement les équilibres sociaux, économiques et culturels du modèle pavillonnaire.

Engager une réflexion sur une alternative au modèle de l'automobile apparaît nécessaire pour accroître la durabilité, l'intermodalité et la cohésion dans les espaces périurbains.

Une prise de conscience de ces problèmes environnementaux se fait ressentir aujourd'hui. En effet, lors de notre enquête menée auprès des usagers de la gare, nous leur avons demandé leur moyen de transport pour se rendre en gare de Sainte-Pazanne : il est ressorti que parmi les 70 Pazenais interrogés, 37 vont à la gare à pied, ce qui représente 51,4%.

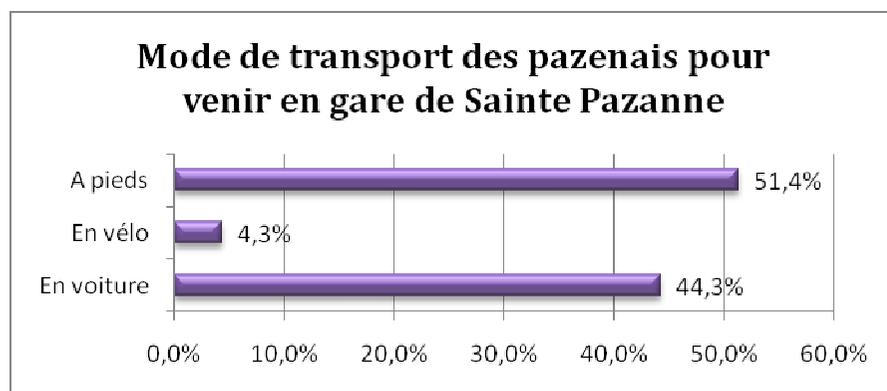


Figure 16 : Mode de transport des Pazenais pour venir en gare de Sainte-Pazanne  
Source : questionnaire Atelier Sainte-Pazanne, 2011

Il est important de préciser que ce sont des trajets quotidiens (un aller et un retour par jour). Cependant, ces trajets sont effectués dans des conditions assez délicates ; il faut rappeler qu'il n'existe pas de liaisons douces menant à la gare et que la route principale qui conduit à la gare (Avenue du Général de Gaulle) n'est pas sécurisée en raison de la faible largeur des trottoirs (voir ci-après les photographies).

Pour les usagers du vélo, qui ne représentent que 4,5% des Pazenais, il faut rappeler qu'aujourd'hui, peu de bandes cyclables sont aménagées en centre-bourg. Actuellement, il n'y a aucune voie cyclable qui mène à la gare.

La municipalité a reçu de nombreuses remarques sur « la difficulté de se déplacer à pied, avec une poussette ou pour les personnes à mobilité réduite dans le bourg, et principalement dans l'axe principal. »<sup>70</sup>



Illustration 44 : Vue sur l'avenue du Général de Gaulle, 2010  
Source : Photo personnelle

<sup>70</sup> Issu du bulletin municipal de Sainte-Pazanne N°45 du mois de novembre 2010, page 14-15

Illustration 45 : Vues sur l'avenue du Général de Gaulle, 2010

Source : photos personnelles



C'est pourquoi, il faut rappeler que la commune s'est engagée dans un projet de réaménagement et de sécurisation des voies publiques<sup>71</sup>. Initialement, des pistes et bandes cyclables étaient prévues.

Cependant, le projet a été modifié et aucune voie cyclable ne compte être aménagée à cause de la configuration de la voirie existante. Toutefois, la sécurisation des cheminements piétons sera améliorée et mise aux normes. Ainsi, les trottoirs du centre-bourg seront élargis permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite car aujourd'hui ce n'est pas le cas.

Pour ce qui est de l'avenue du Général de Gaulle (desservant la gare), les travaux prévoient le réaménagement des trottoirs entre le magasin Terrena et la gare.

De plus, la commune dispose d'un emplacement réservé<sup>72</sup> le long de la

parcelle de la scierie (cf. ci-après carte n°20) afin de réfléchir sur la possibilité de créer une liaison piétonne et/ou même cyclable qui permettrait de mieux desservir la gare. De même, la municipalité vient d'acquérir une bande de 10 mètres au nord de la gare qui servira à créer une voie de circulation douce dans le but de compléter l'impasse qui dessert les lotissements et de relier à la ZAC du Malessard qui est à l'étude (cf carte n°20 ci-après).

Ces interventions de la municipalité sont aussi dictées par les objectifs des documents d'urbanisme ainsi que par la loi Grenelle de l'environnement. En effet, le PADD du SCOT stipule qu'il faut « *créer des conditions de sécurité pour les meilleurs pour les déplacements de tous les usagers, en particulier les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, piétons, cyclistes, en application des textes en vigueur et dans le cadre du projet de charte des usages de la rue.* »

L'article 13 de la loi Grenelle de l'environnement préconise l'adoption d'une charte des usages de la rue « *de façon à sensibiliser toutes les communes à une démarche cohérente et homogène d'ambiance apaisée, de modération des vitesses et d'équilibre entre les différents modes de transport.* ».

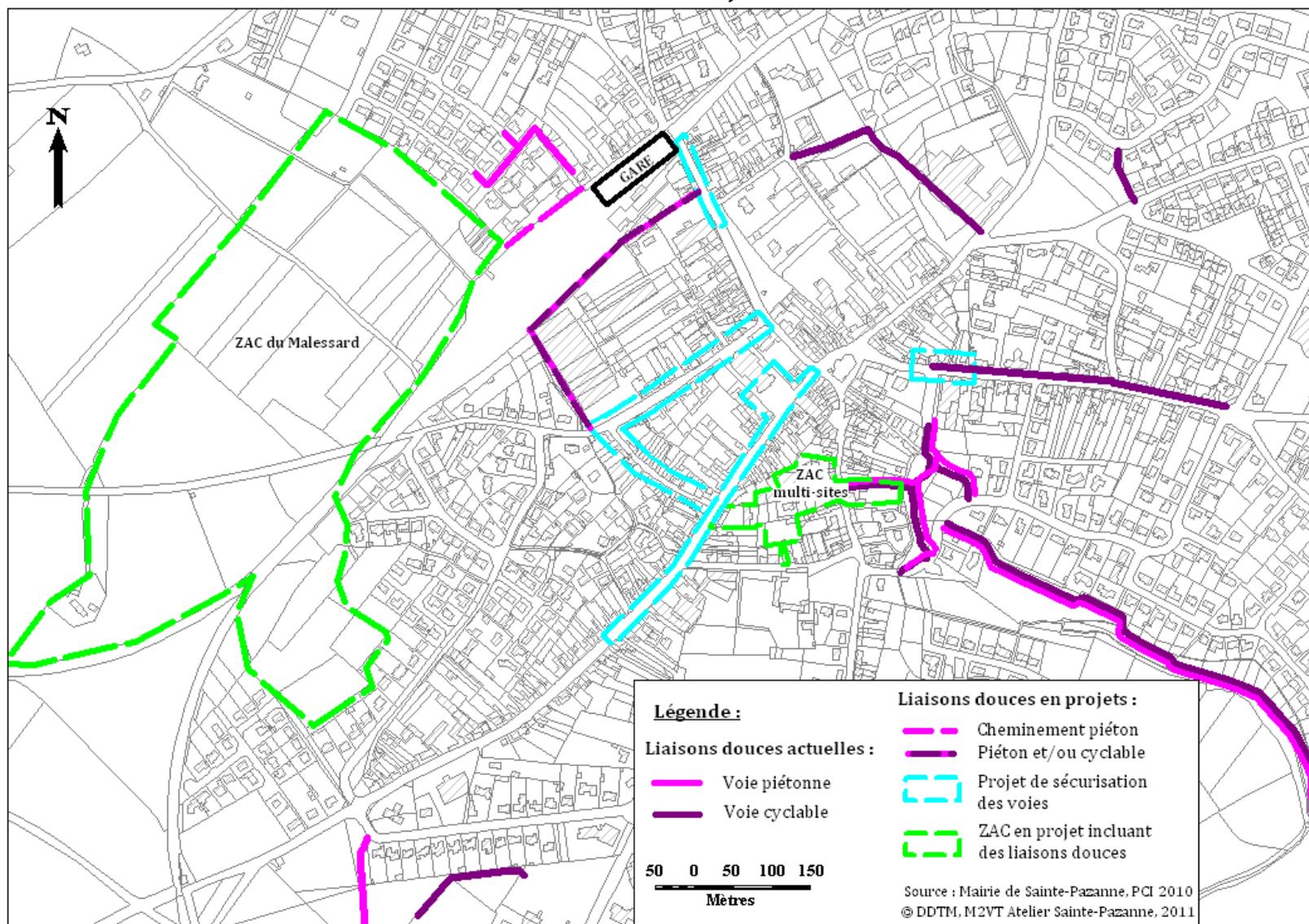
Ces objectifs sont renforcé par cette orientation dans le PADD du PLU « *Préserver et poursuivre l'aménagement de cheminements piétonniers* ».

Nous devons donc, dans notre projet poursuivre ces objectifs en engageant une réflexion sur les possibilités d'aménagements de liaisons douces entre les différents quartiers et surtout celles aux abords de la gare. Ces aménagements permettront d'encourager la population à laisser leurs véhicules au profit de la marche à pied ou du vélo pour les déplacements relativement courts.

<sup>71</sup> Cf. Partie I-C-Sainte-Pazanne : un territoire en mouvement

<sup>72</sup> PLU de 2008

**CARTE DES CHEMINEMENTS DOUX ET DES PROJETS DE CREATION DE LIAISONS :**



Carte 20 : Les cheminements doux de Sainte-Pazanne

### 3. La nécessité de promouvoir l'intermodalité durable

La mobilité durable s'entend comme le développement d'un quartier de gare multimodale regroupant l'offre de transport en un seul point. Elle doit également être accessible à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Les gares sont des lieux de centralité, comme cela a été dit précédemment, elles se doivent donc de favoriser l'intermodalité. C'est ce que prévoit notamment la Région avec la réalisation de plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) permettant une intermodalité ainsi que le PADD du SCOT<sup>73</sup> dans lequel il est prévu « *d'appuyer le développement et l'aménagement de plateformes d'échange de type PEM à proximité des gares* ». Cinq sont achevés tandis que dix-sept sont à l'étude par le Conseil régional.

Le PEM de Clisson<sup>74</sup> prévoit la rénovation de la gare de 2010 à 2013 pour favoriser les transports en commun et notamment l'arrivée du tram-train. Tous les modes de transport cohabiteront et une nouvelle zone d'accès multimodale sera aménagée. Afin de favoriser l'accès aux quais des PMR par le sud de la gare, une passerelle est prévue. De plus, le pôle sera intégré dans l'environnement existant. Le parvis et le bâtiment voyageurs seront réaménagés. Enfin, un parking de 500 places va être créé.

D'une autre ampleur, celui de la Baule-Escoublac prévoit un dépose minute, un espace pour les taxis, un parc à vélos, la rénovation du bâtiment voyageurs, des sanitaires accessibles aux handicapés, la création de voies de circulation piétonnières, une signalétique d'identification directionnelle, l'élargissement du parvis et sa mise en

valeur par un plan lumière, un passage souterrain, une gare routière et environ 147 places de stationnement (longue et courte durée).<sup>75</sup>

La création d'un parking est nécessaire lors de la création d'un PEM. En effet, avec son nombre conséquent de places, le parking doit encourager les usagers de la voiture à prendre le train. Ainsi, ils laisseraient leur véhicule au parking de la gare plutôt que se rendre à leur lieu de destination en voiture à défaut de trouver une place de stationnement. En effet il ne faut pas négliger d'améliorer les conditions de stationnement puisqu'il est utopique de vouloir faire en sorte que tous les usagers se rendent à la gare par des modes doux de circulation. Afin de gagner en place et d'éviter de grandes surfaces de parking qui imperméabilise inutilement des terrains et qui sont si disgracieux ; il existe d'autres sortes de parking. On peut citer les parkings silos de gare comme à Epinal.



Illustration 46 : Le parking silo d'Epinal

Source : SERS

Il s'agit d'un parking de 210 places sur cinq niveaux. Au rez-de-chaussée, il y a des surfaces commerciales.<sup>76</sup> Le fait de pouvoir intégrer des surfaces commerciales en rez-de-chaussée est intéressant.

<sup>73</sup> Comité syndical de septembre 2009

<sup>74</sup> « Clisson, un PEM à l'horizon 2014 », [www.transports.paysdelaloire.fr](http://www.transports.paysdelaloire.fr), 2010

<sup>75</sup> « le projet de pôle d'échanges multimodal », [www.mairie-labaule.fr](http://www.mairie-labaule.fr)

<sup>76</sup> « Parking silo de la gare à Epinal », [www.sers.eu](http://www.sers.eu)

Outre le parking silo, la gare de Sarcelles-Gorges s'est munie d'un parking souterrain de 252 places (et 18 pour les deux roues).<sup>77</sup>



Illustration 47 : Le parking souterrain de Gorges-Sarcelle, avril 2010

Source : CA Val de France

Néanmoins, il serait intéressant de créer un parking à usage multiple qui pourrait notamment être utilisé comme aire de covoiturage étant donné qu'il n'en existe qu'un seul à Sainte-Pazanne, au Pont Béranger. Un parking de covoiturage est envisagé au Super U, mais il serait plus judicieux de l'installer à la gare pour favoriser l'intermodalité (cf carte ci-contre n°21).

#### L'ELOIGNEMENT DE L'AIRE DE COVOITURAGE PAR RAPPORT A LA GARE



Carte 21: L'éloignement de l'aire de covoiturage par rapport à la gare

<sup>77</sup> « Le parking souterrain du pôle gare de Gorges -Sarcelles est ouvert! », [www.agglo-valdefrance.fr](http://www.agglo-valdefrance.fr), avril 2010

Le PADD du SCOT du Pays de Retz prévoit de « *promouvoir le covoiturage, notamment en installant des aires de covoiturage sécurisées et bien situées* ».

A Machecoul, les bus scolaires marquent un arrêt à la gare. Nous pourrions envisager cette possibilité à Sainte-Pazanne.

De même, les collégiens seraient peut-être intéressés par l'idée de se rendre au collège par le train puis le bus scolaire. De plus, les usagers des lignes routières pourront aussi être rapprochés de la gare.

Le problème de ces parkings c'est qu'ils ne sont pas prévus pour de tels usages.

Il faut être attentif à ce que le PEM ne se résume pas qu'à un parking. Toujours dans une optique d'accessibilité pour tous, il est important qu'une place permette la rencontre de tous, ce qui peut être le rôle du parvis. En effet, nous avons pu observer que la gare est un lieu de rendez-vous qu'il faut accentuer. Il faut faire en sorte que le quartier de la gare ne soit pas qu'un simple lieu de passage. Aussi, nous avons pu observer qu'un grand nombre d'enfants passe par les abords de la gare pour aller à l'école, les habitants des nouveaux lotissements doivent longer la RD79 dont les trottoirs sont étroits. La gare pourrait ainsi être un lieu de rendez-vous pour un pédibus afin d'amener les enfants à l'école.

Outre l'exigence de l'intermodalité, un PEM nécessite aussi une accessibilité pour tous.

Le schéma département d'accessibilité adopté par le conseil général fait d'une cinquantaine de communes des pôles nécessitant une accessibilité exemplaire. Le département va mettre en place en 2011 un service de transport à la demande (minibus) pour les PMR pour les rabattre depuis leur domicile jusqu'à la gare la plus proche. Il faut donc permettre l'accès des minibus à l'entrée de la gare et prévoir des places suffisamment spacieuses.

De plus, Mme Le gars, du service transports du conseil général<sup>78</sup>, nous a indiqué que la signalétique est importante ainsi que les conditions d'attente et d'accueil.

A Sainte-Pazanne, l'accessibilité a été prise en compte lors de la rénovation des voies en 2010 et de l'extension du parking.

Le parking dispose de places pour handicapés, il y a une rampe d'accès pour rejoindre les quais et un bateau pour accéder à l'intérieur de la gare et les quais et les TER sont accessibles aux PMR.



Illustration 49 : L'accessibilité des  
quais, 2010  
Source : M2VT

Le développement de l'intermodalité est indispensable à l'élaboration d'un quartier de gare durable.

## C. Réaménager durablement le secteur gare

La gare constituant la porte d'entrée d'une ville, le secteur gare à réaménager peut donc être vu également comme un outil de marketing territorial (1). Il s'agit donc d'y intégrer les problématiques du développement durable, notamment la densification (2) mais aussi les dimensions techniques liées à la gestion des déchets, de l'eau, l'économie d'énergie, etc. (3).

### 1. Le réaménagement du secteur gare, outils de marketing territorial ?

Le processus de décentralisation initié en France dès 1982 a induit une concurrence entre les territoires au niveau local. Les collectivités territoriales possédant de nouvelles compétences, doivent assurer leur image auprès des autres et auprès du territoire national. Pour des communes comme Sainte-Pazanne, il s'agit de rayonner sur le territoire de la communauté de communes notamment. De plus, son statut de pôle d'équilibre implique un certain dynamisme en matière de développement urbain. A ce titre, le quartier de la gare peut être vu comme une vitrine sur l'extérieur, un moyen de forger une image positive de la ville. Des chercheurs évoquent aujourd'hui l'ère de la « tyrannie de l'image de marque des territoires ».

Dans ce contexte le projet d'aménagement peut être effectivement vu sous un prisme différent, celui du marketing territorial. Des projets exemplaires dans une commune de cette taille peuvent induire une

<sup>78</sup> Entretien du lundi 10 janvier 2010

« *fabrique d'image* » et mener à de la « *différenciation locale* »<sup>79</sup>. Il serait intéressant de faire de ce projet un exemple pertinent duquel pourraient s'inspirer les acteurs locaux de communes périurbaines desservies par des lignes ferroviaires. Dans ce cadre, il s'agit bien d'intégrer toutes les dimensions du développement durable au projet, afin de mettre sur pied une démarche intégrant des pratiques novatrices et durables.



## 2. Limiter l'étalement urbain : la valorisation de l'habitat intermédiaire pour un projet novateur:

En 2007, la part du logement individuel dans la totalité du parc immobilier à Sainte-Pazanne représentait 95%. Aujourd'hui, même si des projets tels que l'aménagement de la ZAC du Malessard prévoient

<sup>79</sup> LE BART, C., « Les politiques d'image, entre marketing territorial et identité locale », in BALME, R., FAURE, A., MABILEAU, A., *Les nouvelles politiques locales : dynamique de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences-Po, 1999, p 417-419

du logement collectif, la préférence est clairement affichée pour le logement de type individuel. L'écrasante majorité de ce type de logement tient surtout aux caractéristiques du périurbain<sup>80</sup>.



Illustration 50 : Résidence Norkiouse, Rezé (44), 2007

Source : Philippe RAULT. CAUE 44

Cependant, il s'agit aussi de prendre en compte les objectifs d'un développement durable du territoire formulés par le SCOT ainsi que les prescriptions de la commande de la DDTM. Plus simplement, aujourd'hui, il ne serait pas pertinent de considérer un projet d'aménagement sans intégrer des objectifs de développement durable. Ainsi il est impossible de s'en tenir à ce simple constat d'une absence de culture de l'appartement à Sainte-Pazanne. Il faut prendre en compte la nécessité d'économiser l'espace et donc de limiter l'étalement urbain. L'émergence du développement durable a induit le retour de certains types d'habitat qui permettent la conciliation entre les avantages d'un logement individuel et le ralentissement de l'étalement urbain : l'habitat intermédiaire.

<sup>80</sup> cf. Partie I-B. Les modes de vies des périurbains

Ce type d'habitat semble ici pertinent compte tenu des caractéristiques du territoire étudié. Il apparaît donc primordial de faire un tour d'horizon de ces nouveaux projets qui intègrent de l'habitat intermédiaire, étant face aux mêmes problèmes que Sainte-Pazanne : accueillir de nouveaux habitants dans les conditions qu'ils espèrent obtenir en venant habiter dans le périurbain tout en respectant les exigences d'un développement durable du territoire.

L'habitat intermédiaire est bien un mode alternatif d'habitation qui entend concilier les bénéfices du logement individuel en évitant les insatisfactions liées à l'habitat collectif telles que l'absence de jardin, les désagréments sonores, etc. Grâce à ces types de techniques, il est possible d'atteindre une densité de 100 logements à l'hectare ce qui permet d'intégrer les problématiques d'économie de l'espace et de limitation de l'étalement urbain dans les projets d'aménagement. Cette pratique permet aussi des avantages économiques certains.

- Des économies d'échelle tout en assurant l'habitat individuel

L'avantage que présente, l'habitat intermédiaire est qu'il permet d'assurer une offre de logement individuel tout en conservant les avantages économiques de la construction en collectif. Grâce notamment à la compacité des formes, les promoteurs peuvent réaliser des économies d'échelle tout en assurant les caractéristiques d'un logement individuel.

- Quelques exemples d'habitat intermédiaire :
  - Le Clos de l'Erdre, Nantes (44)
  - L'habitat semi-collectif, Trignac (44)
  - La résidence Norkiouse, Rezé (44)

- Le Clos de l'Erdre, Nantes (44) :



Illustration n° 17 : Le Clos de l'Erdre, 2007 Source : CAUE 44

Le Clos de l'Erdre est un projet réalisé entre 2002 et 2004 à Nantes. Il s'agit de 16 logements individuels et intermédiaires qui s'organisent autour d'un plateau piétonnier en cœur d'îlot. Le pari dans cette opération a été de constituer un « paysage habité » en cœur de ville. En effet, l'îlot était préalablement doté d'une végétation dense et les constructions se sont insérées dans le paysage existant. C'est de cette caractéristique que ce projet tire sa spécificité. Les logements s'intègrent réellement dans l'existant.

Chaque logement possède un espace extérieur privatif composé en continuité avec l'espace intérieur. Des garages permettent d'éviter la vue de la voiture et chaque unité est travaillée de façon à casser l'impression d'uniformité<sup>81</sup>.

Parmi les unités, on retrouve une diversité des typologies. En effet, on y retrouve à la fois des maisons individuelles indépendantes, des maisons mitoyennes, des logements individuels superposés et des petits collectifs. Cette diversité de l'offre permet d'attirer des structures de foyers différentes. L'ensemble forme un « îlot jardin ».

<sup>81</sup> Maîtrise d'ouvrage : SCI Le Clos de l'Erdre

Maîtrise d'œuvre : IN SITU Architecture et Environnement

○ Habitat semi-collectif à Trignac (44) :

Il s'agit de la construction de 11 logements sociaux en semi-collectif dans quatre maisons et dans un petit immeuble collectif, dans un espace assez restreint, l'objectif étant d'intégrer du logement collectif tout en respectant la forme urbaine du quartier. Les « maisons » sont donc à l'échelle des maisons du quartier mais regroupent deux logements. Ceux du rez-de-chaussée sont destinés à des personnes âgées et ceux du premier étage à des jeunes familles. Chaque maison possède un jardin privatif et les logements en R+1 possèdent une terrasse d'environ 20m<sup>2</sup>.<sup>82</sup>



Illustration 51 : Habitat semi-collectif, Trignac (44), 2007

Source : CAUE 44

- 1 T2, 9 T3 (dont 2 en duplex) et 1 T4
- 755 m<sup>2</sup> de surface habitable et 80m<sup>2</sup> de garage



Illustration 52 : Habitat semi-collectif, Trignac (44), 2007, Source : CAUE 44

<sup>82</sup> Maîtrise d'ouvrage : Logi-Ouest (Angers)

Maîtrise d'œuvre : Agence Drodolot-Levron, architectes & associés

○ La résidence Norkiouse, Rezé (44) :

Ce projet a été sélectionné pour le Prix départemental d'architecture et d'aménagement du CAUE 44<sup>83</sup>. Le rez-de-chaussée étant inondable, il est par conséquent réservé aux voitures. Cet espace clos est délimité à l'extérieur par des planches de bois formant des claustras transparents. Un socle de béton supporte les logements en R+1 et R+2. La résidence contient trente logements sociaux dont huit sont individuels. Tous les logements sont desservis par des escaliers extérieurs. Chaque escalier dessert deux logements. L'ambition de ce projet est de concilier les usages de l'habitat individuel et collectif : « Ces particularités innovantes offrent une qualité d'usage pour les résidents : chacun chez soi, ensemble »<sup>84</sup>.

- 2025 m<sup>2</sup> (s.u.) et 2000 m<sup>2</sup> d'espaces extérieurs aménagés



Illustration 53 : Résidence Norkiouse, 2007, Source : Philippe RUAULT, CAUE 44

### 3. Le secteur gare : vers un quartier durable ?

Tous ces projets d'habitat intermédiaire comprennent de larges dimensions environnementales et durables. Il s'agit d'inscrire le projet dans une démarche de développement durable, tant sur la gestion de l'eau, que sur la récupération des déchets et l'économie d'énergie avec des constructions aux normes HQE, etc.

- Des pistes pour un quartier durable :

La démarche HQE-Aménagement, créée par l'Association HQE est une déclinaison de l'ensemble des normes HQE qui concernent les bâtiments en eux-mêmes. Il s'agit d'intégrer les principes du développement durable dans les projets d'aménagement de façon globale, et pas seulement dans la conception des bâtiments. Cette démarche repose sur trois dimensions principales :

- assurer l'intégration et la cohérence du quartier avec le reste du tissu urbain et du territoire,
- préserver les ressources naturelles et favoriser la qualité environnementale et sanitaire de l'aménagement,
- promouvoir une vie sociale de proximité et conforter les dynamiques économiques.

Parmi ces trois axes nous aborderons essentiellement la préservation des ressources naturelles et la qualité environnementale et sanitaire de l'aménagement. Dans ce second axe on retrouve les quatre thèmes de la construction HQE, i.e. l'énergie, la réduction de la consommation d'eau, la durabilité et la gestion des déchets.

<sup>83</sup> Maitrise d'ouvrage : La Nantaise d'habitations

Maitrise d'œuvre : Barré-Lambot, architectes, Nantes

<sup>84</sup> Texte CAUE, 2007

○ Gestion durable de l'eau :

La gestion de l'eau est une des priorités des écoquartiers. Elle comprend quatre objectifs principaux :

- éviter les inondations,
- recharger les nappes phréatiques,
- éviter les investissements coûteux en réseaux sous-terrains,
- limiter la consommation d'eau potable pour l'arrosage et
- améliorer la qualité des eaux de ruissellement.

Dans le projet d'écoquartier Bottière-Chénaie, à Nantes, les eaux de ruissellement seront recueillies par la création de noues, puis de bassins secs à ciel ouvert, et enfin aiguillées vers les rivières.



Illustration 54 : Modélisation 3D du projet d'écoquartier de gare de Rungis, 2009

Source : SEMAPA, Paris

Pour une gestion raisonnée des eaux pluviales, le réaménagement du quartier de l'ancienne gare de Rungis, prévu pour 2011 semble pouvoir constituer un exemple intéressant. Dans ce projet, il s'agit d'organiser la rationalisation de la consommation en eau par la récupération des eaux pluviales au niveau des toitures dans une cuve d'une capacité de 30 m<sup>3</sup> à 100 m<sup>3</sup>. Il s'agit également de les réutiliser pour entretenir les espaces publics associés aux bâtiments et les réseaux sanitaires. De plus, les eaux excédentaires seront déviées dans un bassin de stockage sous le jardin qui permettra de l'arroser.

○ Gestion raisonnée des déchets : le compostage collectif

La gestion durable des déchets est une façon de diminuer l'impact des déchets ménagers sur l'environnement. Elle doit s'appuyer sur les trois piliers du développement durable, mais aussi sur les principes mis en valeurs par l'Union Européenne, à savoir la proximité et la responsabilité. L'un induit l'autre puisque la gestion de proximité des déchets permet d'accroître la responsabilité de chacun dans le traitement des déchets. Cela permet au particulier de prendre conscience de la nécessité de jeter moins, ou de « jeter mieux ».



Illustration 55 : pavillon collectif de compost à Beaulieu, Nantes, 2010

Source : TerraEco. Thibault Schenman

Certaines collectivités mettent en place des démarches pour favoriser le compost et donc la réutilisation des déchets organiques en engrais naturels. C'est une façon de limiter l'utilisation des engrais industriels et de diminuer quasiment d'un tiers le poids des déchets ménagers.

A Nantes, par exemple, l'association Compostri a mis en place des pavillons collectifs de compost pour permettre aux urbains de se familiariser avec cette pratique. Cette démarche est réalisée non plus au niveau du particulier mais bien au niveau collectif.

A Saint-Philibert de Bouaine, en Vendée, une plate-forme collective accueille les habitants du village. Ils y apportent leurs déchets organiques à un maître composteur, rémunéré par la collectivité. Une fois traité, le compost est réparti auprès des habitants, des agriculteurs et des services de la ville, pour l'entretien des espaces verts.

○ Limiter la consommation d'énergie :

Un projet a émergé à Sainte-Pazanne au moment de la conception du secteur des équipements, celui d'un réseau de chauffage relié à une usine à chauffage aux copeaux de bois. Cependant, une étude a montré que cela coûtait plus cher de faire un réseau collectif plutôt que des réseaux individuels. Les investissements étaient colossaux et les infrastructures n'auraient pas été rentabilisées avant 15 ans. L'effort financier était trop important pour la commune qui a décidé d'abandonner ce projet. Toutefois il faut noter la prise de conscience par la municipalité de la nécessité d'organiser le développement durable du territoire. Certains exemples d'initiatives dans des écoquartiers peuvent constituer des pistes à étudier pour le projet.

Le projet d'écoquartier Bottière-Chénaie prévoit des constructions performantes en économie d'énergie. C'est l'une des dimensions les plus importantes de la démarche HQE. Ainsi les bâtiments conçus dans le cadre de cet écoquartier sont composés de techniques innovantes

qui permettent de limiter la consommation d'énergie. Des toits végétalisés permettent une meilleure inertie thermique des logements. Les bâtiments sont conçus de façon compacte afin d'optimiser l'énergie dépensée en chauffage. Certains logements seront équipés de chauffe-eaux à l'énergie solaire.

Globalement, l'énergie solaire est optimisée par une orientation nord-sud des logements et de grandes ouvertures au sud afin de favoriser l'apport du solaire passif. Il s'agit de bénéficier du maximum d'avantages grâce à l'éclairage solaire.

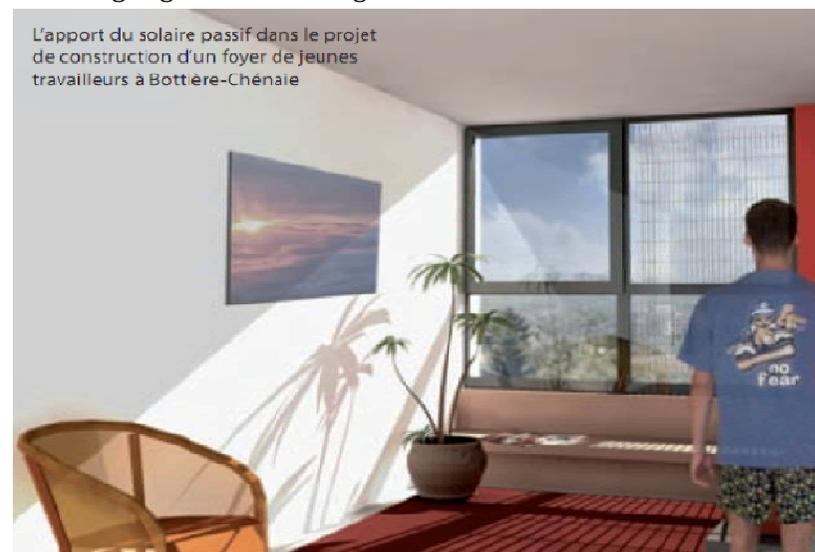


Illustration 56 : Foyer de jeunes travailleurs à Bottière-Chénaie, mars 2008, Source : In Situ

• Principes de mixité dans les quartiers durables :

Dans la mouvance actuelle des écoquartiers, de nombreux projets prennent place dans les secteurs de gare. Les écoquartiers présentent tous les objectifs permettant de favoriser l'intermodalité ainsi que la mixité fonctionnelle et sociale.

Concernant la mixité sociale, à Brétigny-sur-Orge<sup>85</sup>, le quartier de gare lauréat de l'appel à projet "Nouveaux Quartiers Urbains" 2009<sup>86</sup>, prévoit 25% de logements locatifs sociaux complétés par des logements en accession sociale. La moitié des logements seront proposés en accession à la propriété.

Dans l'écoquartier Bottière-Chénaie<sup>87</sup> de Nantes, lauréat du concours écoquartier 2009 dans la catégorie densité et formes urbaines, 1600 logements sont prévus dont 25% de logements sociaux et 45% de logements abordables (destinés aux familles et aux primo-accédants). Le projet l'écoquartier de l'ancienne gare de marchandises<sup>88</sup> de Rungis<sup>89</sup> est aussi intéressant en ce qu'il est caractérisé par une part de logements destinés aux logements d'étudiants, de chercheurs et de familles.

A Sainte-Pazanne, les logements sociaux représentent 6% des logements sur la commune, il faudra donc être d'autant plus vigilant sur les principes de mixité sociale.

Outre la cohabitation de logements et de commerces, la mixité fonctionnelle est souvent caractérisée par la construction d'équipements.

A Brétigny-sur-Orge, le programme prévoit la création de 182 600 m<sup>2</sup> SHON de logements (ce qui fera une densité de 60 logts/ha), 20 900 m<sup>2</sup> SHON d'activités, de commerces et de services, 7 000 m<sup>2</sup> SHON

<sup>85</sup> Ville périurbaine francilienne de 23 000 habitants, Ecoquartier Clause Bois-Badeau, achèvement prévu pour 2013, conduit par la SORGEM

<sup>86</sup> [www.ecoquartierbretigny91.com](http://www.ecoquartierbretigny91.com)

<sup>87</sup> Achèvement prévu pour 2015, conduite par la Ville de Nantes et Nantes Aménagement

Brochure, *un exemple de quartier durable Bottière-Chénaie*, Ville de Nantes, Mars 2008

<sup>88</sup> <http://www.parisgarederungis.fr>, « le programme »

<sup>89</sup> Ancienne gare de marchandises, achèvement pour 2011, conduite par la SEMAPA

d'équipements, un parc public de 130 000 m<sup>2</sup> et une trame verte sera aussi aménagée.



Illustration 57: projet de l'écoquartier Clause Bois-Badeau, source : [www.ecoquartierbretigny91.com](http://www.ecoquartierbretigny91.com)

A Rungis, une crèche, une halte-garderie et un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) de 13000 m<sup>2</sup> environ sont prévus. De plus, 19 000 m<sup>2</sup> environ seront dédiés à l'emploi dont 1000 m<sup>2</sup> environ accueilleront des commerces de proximité.

Aussi, l'écoquartier Bottière-Chénaie comporte un certain nombre d'équipements publics structurants, notamment, une médiathèque, un centre de loisir, une école, un gymnase.

Ces programmes nous intéressent particulièrement puisque comme cela a été dit précédemment, le projet est susceptible de supporter des infrastructures d'envergure communautaire et qu'il existe un besoin en offre de structures d'accueil pour la petite enfance.

Les écoquartiers sont aussi caractérisés par l'importance des espaces verts collectifs.

C'est le cas notamment de l'écoquartier de Rungis, où un jardin de 5000 m<sup>2</sup> est prévu. Un projet de cette envergure ne sera certes pas envisageable à Sainte-Pazanne mais il est novateur, et certaines idées méritent qu'on le cite. Ce sera un jardin qui vit avec les saisons, des arbres fruitiers à fleurs seront plantés et des murs végétaux l'encercleront. Il y est aussi prévu un plan d'eau naturel. Des chemins pavés engazonnés permettront d'y accéder. Des panneaux solaires flottants y seront installés. Une buvette dominera le jardin et un « salon solaire » permettra aux gens de profiter pleinement du soleil. Enfin, il y aura des petites parcelles réservées pour des jeux d'enfants et pour des potagers.<sup>90</sup>

L'écoquartier Bottière-Chénaie de Nantes propose la réhabilitation des espaces verts. Il propose un parc linéaire de 5ha bordant le ruisseau de Gohards. L'idée est donc différente, il s'agit plutôt d'une trame verte qui permettrait au quartier d'être aéré et ainsi de faire rentrer la nature dans le quartier. Les voies publiques seront végétales. Là encore des parcelles pour les jeux d'enfants et pour le jardinage sont prévues.



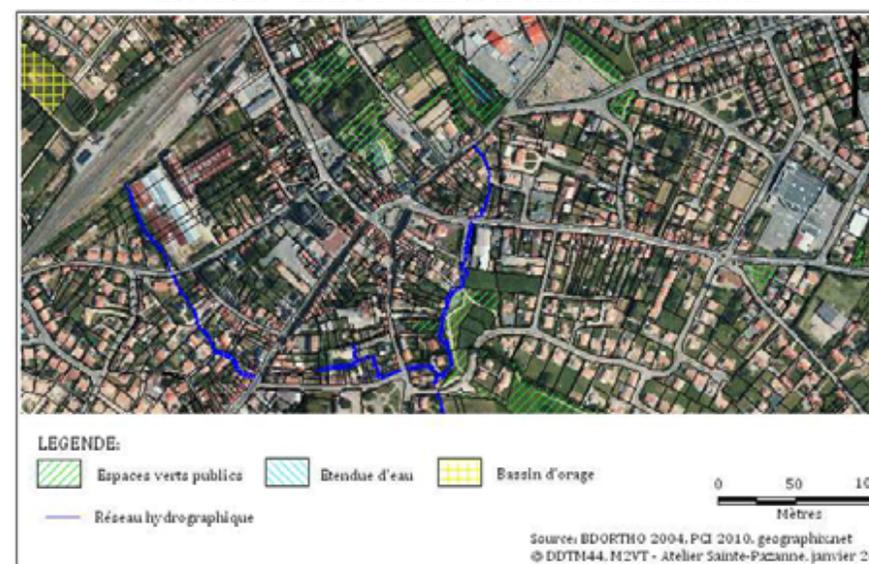
Illustration 58 : Projet de parc dans le quartier Bottière-Chénaie, Mars 2008

Source : Ville de Nantes

<sup>90</sup> « Un jardin au cœur de la ZAC gare de Rungis », <http://www.parisbedierportedivry.fr>

A Sainte-Pazanne, il faut noter l'existence du projet de jardins familiaux<sup>91</sup> qui montre la prise de conscience de l'importance des jardins pour développer une bonne qualité de vie dans la commune.<sup>92</sup> Il s'agit de développer un jardin destiné aux pensionnaires de la résidence pour personnes handicapées. Des personnes extérieures peuvent aussi y cultiver des fruits et légumes permettant un échange avec les résidents.

### ESPACES VERTS PUBLICS A SAINTE-PAZANNE



Carte 22: Les espaces verts publics, janvier 2010

<sup>91</sup> L'ADAPEI (l'association départementale des amis et parents de personnes handicapées mentales) est à l'initiative de ce projet

<sup>92</sup> « Les jardins familiaux », Bulletin municipal de Sainte-Pazanne n°45, novembre 2010, p.8

Les initiatives de la municipalité pour inscrire le développement de la commune dans le développement durable ne sont pas rares mais elles restent sporadiques. Dans les perspectives d'aménagement d'un quartier durable, la qualité de vie est une priorité. Il faudra donc effectuer un travail important sur la qualité des espaces verts publics présents.

Le projet de réaménagement à envisager doit structurer la commune autour du secteur gare et du centre-bourg. De plus, Sainte-Pazanne doit assumer son rôle de pôle d'équilibre à renforcer en offrant des services et des équipements adaptés à la population, constituant alors une commune structurante à une échelle plus large. De ce fait, il est envisageable de considérer le projet d'aménagement du secteur gare comme un projet « vitrine » pour la commune vis-à-vis du territoire. Il est donc nécessaire qu'il s'inscrive dans une perspective de développement durable pour pallier les manques de la commune dans ce domaine. Enfin, il faut envisager ce réaménagement comme un vecteur de développement d'une mobilité durable sur le territoire. En effet, l'enclavement de la gare et les lacunes en matière d'offre de transports en commun empêchent la mise en place de l'intermodalité. Le développement des modes de circulation douce et des liaisons interquartiers ainsi que le désenclavement de la gare doivent être envisagés pour aller vers une mobilité plus durable et s'affranchir de la culture de l'automobile propre au périurbain.

# CONCLUSION

Pour conclure, il semble important de rappeler les pistes à suivre pour le projet d'aménagement du secteur gare de Sainte-Pazanne. En effet, au cours du diagnostic, de nombreuses idées ont émergé pour répondre aux problèmes mis en évidence.

Dans un premier temps, l'offre d'équipements, si elle est adaptée à la demande actuelle, présentera certaines lacunes avec l'arrivée de nouveaux habitants, surtout en matière de petite enfance et d'offre de soins. L'idée est donc de permettre d'une part, l'installation de professionnels de santé, éventuellement par la création d'une maison médicale, et d'autre part, la mise en place de structures d'accueil pour la petite enfance. En ce qui concerne ce domaine, la demande semble être essentiellement portée sur le mode de garde collectif de type crèche ou halte-garderie. Cette préférence sera donc à prendre en compte.

Ensuite, l'offre de commerces de proximité, si elle possède certaines lacunes, est délicate à ajuster aux besoins de la population. En effet, la future installation d'une nouvelle enseigne de grande distribution en face du Super U rend moins évidente l'installation d'un pôle commercial de proximité dans le secteur gare. De plus, les modes de vie périurbains à Sainte-Pazanne étant très liés à l'agglomération nantaise, on peut supposer que les habitants profitent essentiellement des commerces de la ville centre, notamment la zone commerciale d'Atlantis, à l'ouest de Nantes.

Les analyses de la forme urbaine du secteur gare ont fait émerger la situation problématique de la gare vis-à-vis du centre-bourg. Le bâtiment étant très enclavé, il est difficile d'en faire un pôle de centralité. Ainsi, il semble évident qu'une majeure partie du projet

d'aménagement doit organiser le désenclavement de la gare. Certaines structures en baisse d'activité constituent une coupure entre la gare et le centre, elles pourront donc servir de base à la réalisation de percées pour ouvrir des perspectives.

Ce travail est indispensable à la réalisation d'objectifs évoqués dans le diagnostic, comme la mise en place d'un pôle d'échange multimodal en gare de Sainte-Pazanne. En effet, pour constituer cette zone en pôle de centralité (sans menacer le dynamisme du centre-bourg), il semble important de développer l'interconnexion entre différents modes de transport. Aujourd'hui, la prédominance du train et de la voiture est évidente. Il faut donc favoriser le report des automobilistes vers d'autres modes de transport, en améliorant l'offre de transport en commun mais aussi en organisant des modes de circulation douce sécurisés reliant la gare aux autres quartiers.

En outre, ce projet doit nécessairement s'inscrire dans une démarche de développement durable. Sainte-Pazanne doit pouvoir se constituer en commune motrice pour ce type de démarche sur le territoire. Il s'agit donc de reprendre les pistes évoquées dans le diagnostic pour la réalisation d'un quartier durable, afin de constituer un projet innovant et structurant.

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES :

- ASCHER, F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, édition Odile Jacob, 1995, 345 p.
- LE BART, C., « Les politiques d'image, entre marketing territorial et identité locale », in BALME, R., FAURE, A., MABILEAU, A., *Les nouvelles politiques locales : dynamique de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences-Po, 1999, p 486
- OFFNER, J-M., *Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique*, Laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés, 1993 314 p.

### BROCHURES :

- Brochure, *Le train, la ville et les espaces périurbains* SNCF et FNAU, , 2001
- Brochure, *un exemple de quartier durable Bottière-Chénaie*, Ville de Nantes, Mars 2008
- Magasine de Réseau ferré de France *Lignes d'avenir* n°2, « Fret ferroviaire : les raisons d'y croire », mars 2008, p.8
- *Modernisation des lignes Nantes-Sainte-Pazanne-Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie*, 2009, RFF
- *Pour la réalisation d'opérations d'aménagement durable : La démarche HQE – Aménagement*, plaquette de présentation, HQE Association, 2008

### ARTICLES :

- « A cœur ouvert : enfance jeunesse, vers une mise en cohérence », *Vivre au cœur du Pays de Retz*, magazine de la communauté de communes Cœur Pays de Retz, septembre 2010
- CAILLY L. « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? »

- CHALAS Y., « Les figures de la ville émergente »
- DEVISME L., *La structuration du périurbain*, septembre 2007
- JAILLET M-C. et ROUGE L., « L'espace périurbain dans la ville « à trois vitesses », 2007, le Certu
- « Les jardins familiaux », *Bulletin municipal de Sainte-Pazanne* n°45, novembre 2010, p.8
- « Les réunions publiques de juin...Beaucoup d'échanges et d'idées... Et ensuite? » *Bulletin municipal de Sainte-Pazanne* N°45 du mois de novembre 2010, P14-15
- « Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation », *INSEE Première* n°535 juillet 1997
- RAPETTI D., *Exode urbain des jeunes couples en Loire Atlantique*, M@ppemonde, n°88, 2007, 17p
- RENARD J., 2007, « De la ville sans banlieue à l'archipel nantais », *Place publique*, Dossier « Jusqu'où la ville va s'étaler ? », n°5, p6-17
- « Un diagnostic agricole réalisé sur la commune » *Bulletin municipal de Sainte-Pazanne* N°45 du mois de novembre 2010, P14-15

### RAPPORTS :

- Etude de sécurisation de la traversée de la RD 758, 303 et 79, Paysage de l'Ouest, 2008 Chiffres de 2007
- *Les transports dans les Pays de la Loire – voyageurs (Mémento statistique – Résultats 2007)*, Observatoire régional des transports, Direction régionale de l'équipement Pays de la Loire, décembre 2008, p.32 à 35

### ARTICLES INTERNET :

- *Le parking souterrain du pôle gare de Garges -Sarcelles est ouvert!*, [www.agglo-valdefrance.fr](http://www.agglo-valdefrance.fr), avril 2010
- *Le projet de pôle d'échanges multimodal* [www.mairie-labaule.fr](http://www.mairie-labaule.fr),
- *Parking silo de la gare à Epinal* [www.sers.eu](http://www.sers.eu),

- *Une voie CENTENAIRE ... à remplacer par une voie MODERNE*, décembre 2007, FNAUT Pays de la Loire, [www.actu-environnement.com](http://www.actu-environnement.com), *tram-fret, transport de marchandises en Ile-de-France*
- *Un tram nommé fret* [www.citadismag.transport.alstom.com](http://www.citadismag.transport.alstom.com), - [www.parisbedierportedivry.fr](http://www.parisbedierportedivry.fr), *un jardin au cœur de la ZAC de Rungis*
- [www.parisgarederungis.fr](http://www.parisgarederungis.fr)
- [www.ecoquartierbretigny91.com](http://www.ecoquartierbretigny91.com)
- [www.transports.paysdelaloire.fr](http://www.transports.paysdelaloire.fr), *Clisson, un PEM à l'horizon 2014*, novembre 2010

#### RAPPORT DE CONFERENCES :

- MARTIN, M., Terre Eco, « C'est quoi un éco-quartier ? », Conférence, 30 mars 2010, Sceaux
- MAUR A.M., AURG, « Un quartier durable, qu'est-ce que c'est ? », 2ème forum sur les quartiers durables, 24 et 25 mars 2010, Alpes Congrès
- *Présentation de l'écoquartier de la gare a Tarare: contexte et enjeux*, première rencontre régionale, 28 janvier 2010

#### RAPPORTS DE STAGE :

- BOTREL, J., *La structuration urbaine de la DTA - Première analyse de l'évolution de l'étoile ferrée*, décembre 2008 (comparaison par lignes ferroviaires)
- DUVAL, T., DDEA44, *Analyse du rôle de l'étoile ferrée dans la structuration du territoire*, 17 septembre 2009
- HIRTZEL J., JOANNES P., M2 IT-ISA, « L'étalement urbain, contexte et impacts », Projet tuteuré, année universitaire 2009-2010

#### DOCUMENTS OFFICIELS

- Diagnostic petite enfance, enfance, jeunesse du territoire Cœur Pays de Retz, Communauté de communes Cœur Pays de Retz, mai 2010

- Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Loire, Préfecture de la région Pays de la Loire, 19 juillet 2006
- Plan Local d'Urbanisme de Sainte-Pazanne, 2008
- SCOT en cours d'élaboration
- Projet d'aménagement et de développement durable du SCOT du Pays de Retz, 11 décembre 2009

#### SITE INTERNET :

- Agence immobilière efficity : [www.efficity.com/prix-immobiliers/id\\_z91014/#pricemap](http://www.efficity.com/prix-immobiliers/id_z91014/#pricemap)
- Agence d'urbanisme d'Agglomération Nantaise : [www.auran.org](http://www.auran.org)
- Collège Olympe de Gouges : <http://clg-gouges-44.ac-nantes.fr/>
- Communauté de communes du Pays cœur de Retz : [www.coeurpaysderetz.fr/](http://www.coeurpaysderetz.fr/)
- Conseil général de Loire Atlantique : [www.loire-altantique.fr](http://www.loire-altantique.fr)
- Conseil régional des Pays de la Loire : réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Chateaubriant : [www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr/](http://www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr/)
- Direction départementale des territoires et de la mer 44 [www.loire-atlantique.equipement.gouv.fr](http://www.loire-atlantique.equipement.gouv.fr)
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement : [www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr)
- Institut National des statistiques et des études économiques : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- Journal presse océan : [www.paysderetz.info/communes/stepazanne](http://www.paysderetz.info/communes/stepazanne)
- Ministère des sports : [www.sports.gouv.fr](http://www.sports.gouv.fr)
- Nantaise d'Habitation : [www.lnh-sa.fr](http://www.lnh-sa.fr)
- Observatoire des CAUE : [www.caue-observatoire.fr/](http://www.caue-observatoire.fr/)
- Observatoire du renouvellement urbain en région nantaise : <http://observatoirevilles.wordpress.com/>
- Observatoire des territoires : [www.territoires.gouv.fr](http://www.territoires.gouv.fr)
- Société des Historiens du Pays de Retz [paysderetz.online.fr](http://paysderetz.online.fr)
- Plan Interactif de Sainte-Pazanne : [geographix.net](http://geographix.net)
- Revue électronique de géomatique : [www.mappemonde.mgm.fr](http://www.mappemonde.mgm.fr)
- Ville de Sainte-Pazanne : [www.sainte-pazanne.fr/](http://www.sainte-pazanne.fr/)

# TABLE DES SIGLES

ADAPEI : association départementale des amis et parents de personnes handicapées mentales

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ARS : agence régionale de santé

CAUE 44 : conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de Loire-Atlantique

DDTM44 : direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique

DTA : directive territoriale d'aménagement

EDF : électricité de France

EPCI : établissement public de coopération intercommunale RFF : réseau ferré de France

HQE : haute qualité environnementale

INSEE : institut national de la statistique de l'économie Lila : ligne interrégionale de Loire-Atlantique

ORAC : opération de restructuration de l'artisanat et de commerce

PADD : projet d'aménagement de développement durable

PAI : poste à assistance informatique

PEM : pôle d'échange multimodal

PLU : plan local de l'urbanisme

PLUS : prêt locatif à usage social

PMR : personne à mobilité réduite

PPA : périmètre de protection adapté

RD : route départementale

SCOT : schéma de cohérence territoriale

SNCF : société nationale des chemins de fer

STRAN : société de transport de l'agglomération nazairienne TER : train express régional

TAN : transport de l'agglomération nantaise

ZAC : zone d'aménagement concerté

# **TABLE DES ANNEXES**

**ANNEXE 1 : ENTRETIENS INDIVIDUELS**

**ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE**

**ANNEXE 3 : PERIMETRE DE PROTECTION ADAPTE DE L'EGLISE DE SAINTE-PAZANNE**

**ANNEXE 3 : COMPTE-RENDUS DE REUNION**

# **ANNEXE 1**

## **ENTRETIENS INDIVIDUELS :**

- **MIREILLE, SECRETAIRE DE L'ETAT CIVIL A LA MAIRIE DE SAINTE-PAZANNE**
  - **DENIS SALAUD, EMPLOYE A LA MAIRIE DE SAINTE-PAZANNE**
  - **MME GOGENDEAU, SALARIEE RESPONSABLE DE TERRENA**
  - **LIONEL CRESPIIN, GERANT DU CAFE-RESTAURANT DE LA GARE**
- **OLIVIER BOUGEAULT, ASSISTANT EQUIPE DE LIGNES SUD LOIRE, GARE SNCF SAINTE-PAZANNE**
  - **DENISE LEMOINE, ANCIENNE GERANTE DU CAFE DE LA GARE**
- **SOPHIE LIBERT, RESPONSABLE DU RELAIS D'ASSISTANTES MATERNELLES DE SAINTE-PAZANNE**
  - **MME LE GARS, SERVICE DES TRANSPORTS AU CONSEIL GENERAL**
- **REUNION PUBLIQUE SUR LE TRAM-TRAIN DE NANTES A SUCE-SUR-ERDRE**

## **Entretien Mireille, secrétaire de l'état civil à la mairie de Sainte-Pazanne** **Le 18 novembre 2010**

### **Est-ce que vous habitez le quartier ?**

Du tout, mais Roger Masson oui, [*il passe à côté*] il est adjoint à la culture à Sainte-Pazanne (Vie associative, affaires culturelles, sport) mais j'y travaille donc je connais un peu. Mais j'ai surtout les impressions des gens. J'habite à Saint-Hilaire à 3,5 km et je viens en voiture même si j'aimerais bien venir en vélo, je pourrais venir en train mais les horaires ne correspondent pas et je mettrais plus de temps. J'irai plus vite en deux roues !

### **Qui sont les nouveaux arrivants à Sainte-Pazanne ?**

Des jeunes couples qui viennent de la périphérie urbaine : de Paris, de Nantes mais également des retraités, beaucoup de retraités. Des fois ce sont des gens issues de cette région qui partent travailler à Paris ou autre part et puis, ils veulent revenir ou ce sont des gens qui sont mutés pour raisons professionnelles sur Nantes et qui n'ont pas forcément envie ou les moyens d'habiter sur Nantes. Il y a beaucoup de couples de 25 à 30 ans avec ou sans bébé donc ça contrebalance le nombre de retraités. Mais il y a beaucoup de retraités quand même. Et des familles recomposées.

### **Pourquoi ils viennent à Sainte-Pazanne ?**

Car Sainte-Pazanne est stratégiquement située entre Pornic et Nantes. Donc on a à la fois les avantages de la ville et de la mer qui n'est pas très loin et puis, on est à la campagne. On est dans un cadre assez accessible. Les gens s'installaient avant essentiellement sur Bouguenais et Bouaye maintenant la périphérie nantaise s'étend et donc maintenant c'est Sainte-Pazanne qui est concernée.

### **On a constaté une croissance démographique très importante et surtout entre 1999 et 2007, savez-vous pourquoi ?**

A mon sens, l'ouverture du collège public et le niveau artisanal, commercial et de service est adapté. Il y a une ouverture de la politique sur l'urbanisme pour attirer la population, par la construction de complexe immobilier.

### **Sur le secteur gare ?**

Les usagers se plaignent car vu qu'il y a une gare SNCF à Sainte Pazanne il n'y a plus de ligne régulière de car Lila, et c'est très gênant pour aller d'une commune qui a une gare à une qui n'en a pas donc qui n'a que des lignes en bus. Ce n'est pas possible pour les gens non motorisés. Par exemple pour aller à Port-Saint-Père il n'y a pas de moyens de transports en commun.

### **Il ne pourrait pas y avoir les deux ?**

Avant cela existait, mais ça a été supprimé. Maintenant il n'y a que les transports scolaires géré par le conseil général qui desservent les établissements. Quand les gens parlent de bus ; ils parlent de navette SNCF. Il y a une grosse demande par rapport à cela, c'est très souvent que les gens m'en font la remarque.

### **Qui est concerné ?**

Les personnes âgées, et les personnes en alternance par exemple qui n'ont pas de véhicules personnels. Pour les gens de Sainte-Pazanne qui veulent aller à l'extérieur et les apprentis qui ont un patron sur Sainte-Pazanne n'habitent pas ici et n'ont pas encore de voiture. Sachant que le train va de Sainte-Pazanne à Nantes le matin mais pour venir de Nantes c'est plus compliqué, il y a dans l'après-midi et les soirs ou le matin vers 10 heures. C'est très compliqué de se déplacer ici sans voiture personnelle dans le secteur. Sinon il y a LILA qui fait du transport à la demande, mis en place par le conseil général, qui est utilisé par les personnes âgées pour aller chez le médecin, pour aller à Machecoul par exemple. Il faut réserver 24 heures à l'avance et ce n'est que certains jours pour se rendre à un endroit précis. C'est du taxi à la demande mais pas très simple d'usage et très limité, même si pas onéreux.

### **Plus précisément sur le quartier gare ?**

Moi je ne ressens pas le quartier gare comme un quartier c'est juste une gare, utilisé par les usagers qui vont travailler le matin et rentre le soir. Il y a la place du bourg, l'avenue Charles de Gaulle mais un quartier gare non.

### **Beaucoup de monde va au magasin Terrena ?**

Jardinage, agriculture donc c'est pour les agriculteurs du secteur et puis ceux qu'ils veulent faire du jardinage. Avant ce magasin s'appelait la CANA (depuis 3 ans c'est Terrena) mais c'est le même magasin d'ailleurs c'est l'adjoint à l'urbanisme qui en été le directeur.

**Denis Salaud, employé à la mairie de Sainte-Pazanne**  
**Le vendredi 18 novembre 2010**

**Comment a été gérée la croissance démographique?**

L'importante croissance démographique de Sainte-Pazanne a posé la question de la capacité d'accueil. Il faut trouver le juste milieu pour ne pas bloquer la croissance future tout en évitant de faire un trop-plein qui rendrait les équipements insuffisants alors que certains viennent juste d'être installés. Mais il faut quand même que ces équipements soient rentabilisés. Il faut trouver le juste milieu.

Un cabinet a déterminé la limite acceptable de 2 voire 2,5% par an de croissance.

Cela correspond à une création de logements neufs de 40 par an.

Sainte-Pazanne avait de la réserve de ce côté-là. Le secteur de la Croix-Sainte-Anne avait été laissé en zone 1AUa, la ZAC du Malessard en 2AUa.

Le **locatif social** est réparti entre la Nantaise d'habitations (pour une majorité), un bailleur basé à Saint-Nazaire (peut-être Espace habitat mais il n'était plus sur) et quelque-uns gérés par la commune.

Au moment de la croissance démographique forte, ils ont eu l'idée d'urbaniser la zone en « V » au nord de la commune, entre la route vers le Pellerin et la route vers Rouans qui ont constitué des zones urbanisées mais pas entre les deux. Mais cela posait un problème pour le franchissement de la voie ferrée au niveau de la gare. Ce passage à niveau, automatique depuis quelques mois seulement, est fermé assez longtemps lorsqu'un train est en gare. Cela aurait donc posé beaucoup de problèmes en termes de trafic automobile. Ils ont donc préféré se fixer sur la ZAC du Malessard en créant une voie interquartiers qui dessert la zone des équipements publics afin d'éviter le passage par la gare.

Cela dit, cela faisait peur aux habitants car ils le voyaient comme un contournement de Sainte-Pazanne donc peur de perte de visibilité.

**ZAC du Malessard:** 21Ha pour accueillir 200 à 250 logements sur 10 ans, correspondant bien aux objectifs de 40 logements par an.

**Question de la traversée par la voie de chemin de fer:**

Quatre passages à niveau dans la commune:

- le premier juste à l'ouest de la gare mais qui a été déplacé pour faire la voie interquartiers. Cependant comme la ZAC du Malessard n'a pas encore été construite, il est entre deux champs pour le moment.
- le passage à niveau de la gare, par lequel transite le flux vers Pornic et Rouans.
- un sur la route du Pellerin
- un qui dessert le secteur de la Guilloterie au nord de la commune

Deux passages à niveau dangereux:

- celui de Tournebride
- celui du bois Famberge où il n'y a pas de barrière (D. Salaud est aussi pompier volontaire et a été à plusieurs interventions sur celui-là)

**ZAC Centre-bourg :**

ZAC Centre-bourg pour réurbaniser au niveau des multiples petites friches. Quelques esquisses de projet au moment de la création de la ZAC notamment une voie traversante pour desservir les équipements publics mais en évitant de prendre la RD 758.

Cependant, le foncier étant beaucoup plus cher dans le centre bourg, cela pose des problèmes en matière d'équilibre financier. Aujourd'hui on est à 150 euros le m<sup>2</sup>. On a la possibilité de faire du R+2 mais la question de la rentabilité se pose quand même pour les investisseurs donc pour l'instant à l'état de projet.

**La situation du quartier gare:**

Encore quelques activités:

Terrena est une coopérative agricole notamment de collecte de céréales. Aujourd'hui elle s'est particulièrement tournée vers le commerce aux particuliers.

Dans la scierie, M. Gauvrit fils fait encore un peu de vente de bois.

Il n'y a pas eu de plaintes particulières par rapport à l'accès au parking de la gare. A part au train de 18h10 où on imagine que ça bouche un peu mais rien n'est remonté aux oreilles du personnel de la mairie. Cela pose surtout des problèmes lorsque certains TER remplaçaient des cars SNCF qui venaient prendre les voyageurs devant la gare, ils pouvaient difficilement faire demi-tour sur le parking, surtout si celui-ci était plein. En général, ils allaient jusqu'aux graviers pour faire la manœuvre.

Aujourd'hui, les cars ne s'arrêtent plus à la gare. Les arrêts sont rue du Vigneau et devant la mairie.

Lila fait des tarifs de ticket à 1 ou 2 euros mais pas pour Sainte-Pazanne puisqu'il y a une gare car ils ne peuvent pas faire concurrence à la SNCF. Ils peuvent bénéficier de ce tarif en allant à Pont-Béranger par contre.

Ils ont réfléchi à l'installation d'une passerelle ou d'un sous-terrain pour desservir la gare en par le nord mais cela paraît trop cher.

#### **L'utilisation de la gare:**

Beaucoup de gens qui n'habitent pas à Sainte-Pazanne viennent prendre le train. Du covoiturage existe mais le parking est à Pont Béranger donc assez loin en voiture du centre-bourg. Une réflexion est lancée pour en installer un au niveau du parking du Super U de Sainte-Pazanne.

Ceux qui prennent le train pour aller à Nantes sont ceux dont l'emploi se trouve à moins de 15-20 minutes de la gare de Nantes, sinon, ils considèrent que c'est trop et prennent leur voiture. Les pazennais travaillant à Saint-Herblain par exemple font le choix de la voiture. Donc la réflexion sur le covoiturage aurait un réel intérêt (aussi financier?). Le bus Lila est-il performant dans sa desserte à Nantes ou ne dessert-il que la gare?

#### **A quel moment a été créée la quatre-voies?**

La quatre voies a été terminée il y a une dizaine d'année, lors de la déviation de Bouaye, permettant effectivement à Sainte-Pazanne de devenir la première commune traversée lorsque l'on vient de Nantes et que l'on va vers Pornic.

#### **Qu'est-ce qui a provoqué la forte augmentation de la population de Sainte-Pazanne en 2000 ?**

Selon D.S., augmentation de la population depuis 1995.

Avant, il y avait quelques zones de lotissement (boulevard de la Source + lotissement de Beausoleil en partie + secteur du Moulin Baudrin + Croix Ste-Anne + Croix morte) et le POS prévoyait des zones d'urbanisation future (potentiel de 300-400 logements), mais personne n'était intéressé.

Puis, en 1995-2000, la périphérie nantaise a augmenté et le POS est arrivé à saturation (toutes les réservations foncières étaient construites).

=> Les prix ont donc augmenté et les promoteurs se sont rendus compte que Ste-Pazanne n'était pas si loin (30 min), qu'il y a le train, et des réserves foncières pas chères.

De plus, il y a eu l'arrivée de nouveaux élus qui ont voulu faire bouger la commune => ils ont acheté le 1<sup>er</sup> lotissement (En 1995 : 17F/m<sup>2</sup> => prix attractif (aujourd'hui terrains similaires : 15€)).

Enfin, c'est aussi l'attrait de la campagne, tout en ayant à proximité des commerces et des associations, qui a créé l'attractivité pour Sainte-Pazanne.

=> Les promoteurs se sont par la suite rués dessus. Sainte-Pazanne s'est donc développée et les prix ont alors fortement augmenté.

#### **Comment le développement d'un village à une ville a-t-il été vécu par les locaux ?**

Certains regrettent l'anonymat d'aujourd'hui, il y a 10 ans, tout le monde se connaissait (il y a une grosse part de population nouvelle). Quelques « Astérix » qui disent que la commune s'est développée trop vite.

Cependant, dans l'ensemble, les habitants le vivent bien, ils sont contents de voir de nouvelles têtes.

D'autant plus que beaucoup de nouveaux pazennais s'investissent dans les associations (80 au total) et en créent des nouvelles.

=> Les gens s'intègrent donc plutôt bien.

**Existent-ils certaines « zones dortoirs » où il ne se passe rien ?**

D.S. n'a pas cette impression, il y a toujours « du monde » dans les rues, même en journée. Cela est dû à la mixité d'âge qu'il existe à Sainte-Pazanne. Il y n'a pas que des jeunes adultes qui travaillent toute la journée, il y a des personnes âgées qui sont venues chercher à Sainte-Pazanne la tranquillité tout en ayant Nantes et Pornic à proximité en train. De plus, il y a des assistantes maternelles (dues au nombre important d'enfants) qui sont présentes la journée. Enfin, Sainte-Pazanne est aussi une zone d'emplois et où l'on trouve de nombreux commerces, les habitants restent donc sur la commune pour faire leurs courses.

**Est-ce que vous présentez des besoins sur le secteur de la gare ?**

Compte tenu de la situation, plutôt de l'habitat ou des locaux pour professions libérales.

D.S. ne ressent pas de demandes régulières particulières.

D'autant plus que c'est la communauté de communes qui a la compétence « développement économique » (les personnes qui ont des besoins vont donc voir le maire directement, D.S. n'est pas forcément au courant des demandes).

Il faut plutôt des petites activités.

Les projets de commerce à Sainte-Pazanne sont des micro-opérations, des remaniements de locaux existants (surface moyenne pour faire commerce = 120 m<sup>2</sup>).

Il manque une boucherie, mais un projet est en cours.

Il n'y a pas de magasin de chaussures non plus, un projet est en cours (fusion des magasins de l'électricien et de lingerie).

Il y a bien un magasin de vêtements mais dans la zone artisanale, entre le maçon et les pompes funèbres.

Les commerces s'implantent à Sainte-Pazanne en fonction des opportunités.

Il y a un projet soutenu par la communauté de communes sur le secteur 2AUe (en face du Super U), il s'agit soit d'augmenter le Super U actuel, soit d'implanter une 2<sup>ème</sup> surface commerciale, soit d'agrandir le vétérinaire (à côté du Super U). => Plutôt 2<sup>ème</sup> surface commerciale (Leclerc ?).

=> Il y a un développement commercial sur ce secteur qui est certain (par exemple, le magasin de vêtements serait mieux ici).

La commune a la possibilité d'avoir une démarche de commerce relais = construction des commerces puis location.

Si une 2<sup>ème</sup> zone commerciale s'étend en périphérie, faut-il faire une 3<sup>ème</sup> zone commerciale ?

Cela sera peut-être intéressant pour les gens du quartier d'avoir des commerces de proximité (boulangerie, coiffeur...).

Le problème de faire d'autres commerces que les commerces de proximité, c'est que les gens font tous leurs achats au même endroit donc les espacer ne marcherait pas.

Il y a une demande marginale de box et garages à louer pour ranger les vélos (par exemple), compte tenu des problèmes de stationnement qu'il existe (contrainte du stationnement pour les constructions en centre-ville => logements en hauteur possibles mais pour chaque T3, il faut 2 places de stationnement). En France, il n'y a pas de culture du vélo contrairement en Allemagne, par ex.

Il n'y a pas de demande spécifique concernant les bureaux. Néanmoins, c'est confortable de pouvoir travailler près de chez soit. Faire des bureaux pourrait donc être intéressant, à terme.

Un cabinet médical pourrait aussi être envisagé puisqu'il n'y a que 3 médecins depuis 30 ans (malgré la croissance démographique). Le problème c'est que cela n'intéresse pas forcément les médecins d'aller en campagne.

**Que va-t-il être fait sur le site EDF ?**

Actuellement, il y a Capmarine (vêtements pour marine), une agence de voyages qui organisent des voyages dans des sites religieux et une partie du terrain a été rachetée par la commune, une partie est utilisée pour le parking de l'arrêt de bus et une autre a été mise à disposition d'une association de rénovation d'avions historiques. Une emprise est toujours à EDF.

Dans les anciens bureaux EDF, le conseil général voudrait décentraliser certains services (p-e maison médicalisée).

**Quelles sont les initiatives au niveau environnemental ?**

Il y a de plus en plus d'initiatives privées (pas de chiffres).

La commune n'a pas de projet spécifique, il n'y a rien dans le PLU (avant toutes ces questions).

Sur les derniers projets communaux (salle de sports, piscine), les questions environnementales sont traitées à travers celles de l'orientation, et de l'isolation.

Aussi, la nouvelle école primaire est munie de panneaux photovoltaïques sur la toiture sud et d'un chauffage par le sol avec pompe à chaleur.

Un moment, il a été envisagé, sur la zone où sont situés les équipements, de faire un réseau de chauffage - usine à chauffage à copeaux de bois. Cependant, une étude a montré que cela coûtait plus cher de faire un réseau collectif plutôt que des réseaux individuels (investissements énormes non rentabilisés sur 15 ans).

La piscine est munie d'un chauffage à bois individuel.

Concernant les initiatives privées, même si les projets ne respectent pas le PLU, les projets qui montrent des qualités environnementales sont quand même acceptés.

### **Avez-vous des éléments relatifs à l'évolution de la TP et à la fiscalité d'entreprises ?**

Non, parce que il y a une TPU gérée par la Communauté de communes.

### **Quels sont les documents qui pourraient nous être utiles afin de retracer l'évolution par secteur de l'urbanisation ?**

Fonds de plan

Geographix.net [geox2.infotp.com](http://geox2.infotp.com) (raccourci : site Ste-Pazanne => votre mairie => urbanisme => cadastre PLU => lien direct) Cadastre, surface, classement de zonage, dernier PLU en vigueur.

Avant 2003, il n'y avait pas de plan numérisé, que des feuilles de cadastre.

Géoportail : attention la photo aérienne n'est pas à jour, parcelle cadastrale plus ancienne mais pas les dates !

Sur papier, possibilité de refaire l'historique avec les permis d'aménager.

### **Entretien Gogendeau, salariée responsable de Terrena**

**Le 26 novembre 2010**

#### **Est-ce que vous habitez Sainte Pazanne ? Où ? Depuis combien de temps ? Si très peu, pourquoi Sainte Pazanne ? Moyens de transports ?**

Non j'habite à Machecoul, car c'est un compromis entre mon lieu de travail et celui de mon mari. Je suis née à Ancenis et j'habite à Machecoul depuis 5 ans.

Je me rends en voiture à Terrena car les horaires de trains ne sont pas adaptés et surtout ceux du soir.

#### **S'ils étaient adaptés est-ce que vous prendriez le train ?**

Surement car c'est une alternative qui me paraît intéressante, toutefois d'autres critères rentrent en compte surtout avec les enfants.

#### **Comment caractérisez-vous le territoire communal ? (forces et faiblesses)**

C'est une ville dortoir, c'est un peu dommage pour le tissu économique. La clientèle est essentiellement des retraités et ceux proches de la retraite. En ce qui concerne les jeunes, je ne suis pas persuadée qu'ils nous connaissent et puis, ils ne font pas leurs courses à proximité. Coté positif, le fait qu'une ville comme Sainte Pazanne soit dotée d'une gare, c'est très important pour les gens. Ça leur permet d'avoir un pied à terre et d'aller travailler dans de meilleures conditions.

#### **Que pensez-vous du secteur gare ? Mais peut-on vraiment parler d'un secteur ou d'un quartier gare ? Comment ressentez-vous ce quartier ?**

Je ne sais pas si on peut parler d'un quartier gare mais ça s'est beaucoup amélioré. Depuis la création du parking, il y a une amélioration de l'accès à la gare. Nous, avant, on était envahi par les voitures ; le problème encore aujourd'hui, est que les gens dès qu'ils sont un peu à la bourre ils se garent sur notre parking ! Ce n'est pas très grave, il n'y a pas de gêne pour le magasin car il n'y a pas d'affluence terrible, mais c'est gênant pour ceux qui viennent car ils se garent tout droit. Il faut savoir la SNCF, ils ont de drôles de pratiques, un moment ils faisaient tourner leurs cars chez nous, sur le parking, sans demander la permission. Là, ils ont dû changer leurs systèmes. L'accès à la gare est problématique car la gare est étroite pour circuler de part et d'autre.

**Votre activité est-elle installée depuis longtemps ?**

Depuis 1960 environ. Moi je suis salariée et responsable de magasin depuis 2005.

**Vous considérez-vous bien installé/placé par rapport à la clientèle ?**

Oui on est bien placé en tant que magasin mais mal placé par rapport à l'activité agricole. L'été, les tracteurs qui circulent lors des récoltes de céréales, ça nous fait une baisse d'activité du magasin car les tracteurs, les camions, les voitures, c'est l'échiquier ! On est trop enclavé en fait. Mais sinon le magasin en lui-même est bien placé.

**Est-ce que des clients viennent des communes alentours ?**

Oui, St Hilaire de Chaléons, Chéméré, Vue, Port-Saint-Père, Nantes, Sainte-Pazanne, Cheix-en-Retz, Saint-Lumine un petit peu aussi.

**Tout à l'heure vous avez dit il n'y a pas que des particuliers, vous avez parlé de retraités ?**

Pour le magasin pur on a les particuliers à 60%  
Sinon 40% d'agriculteurs, un peu de mairie et des paysagistes...

**Est-ce que l'activité tourne bien ? Car il y a une baisse de l'activité de la scierie à côté ?**

On a eu très peur en début d'année, le chiffre d'affaire s'était cassé la figure. On ne va pas crier victoire. On a réussi à faire le chiffre d'affaire de l'an dernier et le reconduire cette année. On espère que cette année, ça va remonter !

**Est-ce que la croissance démographique a influencé votre activité ?**

Pas vraiment, on a du mal à attirer la clientèle plus jeune. Ils ne nous connaissent pas et il faut savoir qu'il y a un gros magasin Emeraude, 3 ou 4 fois plus grand que nous, il fait la même chose que nous mais en beaucoup plus gros ! Il en entrée de ville sur la route de Bougneneuf à Saint-Hilaire. C'est notre gros concurrent.

Et puis on a la proximité de Nantes. Nous, on est généraliste, on a un petit peu de tout dans tout. Les gens quand ils veulent faire de la déco, ils vont voir des spécialistes, normal ! Ils ne vont pas venir chez nous. On manque de communication mais ça, c'est interne à l'entreprise ; il faut prendre le taureau par les cornes !

**Comptez-vous peut-être changer un jour d'emplacement ? Car dans le secteur, il y a peu d'entreprise...**

On ne peut pas vous répondre, c'est pas nous qui décidons. Nous on veut bien, au niveau agricole on serait beaucoup plus à l'aise mais on ne peut pas fonctionner sans le côté agricole, le magasin ne pourrait pas suffire à lui-même.

**Et dans ce cas, où ?**

Zone artisanale mais ce serait un projet à très long terme, et il faudrait avoir un budget conséquent pour qu'ils décident de se déplacer.

**Un employé : « J'ai appris qu'il y allait avoir un Leclerc... » [Discussion]**

Je trouve qu'au niveau des commerces, quand je compare Machecoul, Machecoul c'est plus grand c'est sur, il n'y a pas grand-chose, la presse est fermée, il n'y a pas de boucher-charcutier, ce n'est pas très attractif, ce n'est pas diversifié... Si vous allez dans des villes comme Machecoul ou Saint-Hilaire c'est vrai qu'elles sont plus grandes mais il y a plus de chose, c'est plus attractif. Après, est-ce que c'est la proximité avec Nantes ? Il n'y a pas de place pour se gare en centre ville, ce n'est pas pratique du tout, je trouve que c'est mal foutu, c'est que j'ai la comparaison à Machecoul ! Ça m'étonne avec toutes les maisons qui se construisent ici qu'il n'y a pas plus de dynamisme.

**C'est justement le point que j'allais aborder : quel est votre sentiment sur l'évolution du territoire ?**

Le super U a bien évolué avant, il était vieux et mal équipé, ils ont changé le look, c'est beaucoup plus agréable

**En terme autre que commerce...**

Mais c'est difficile car je ne vis pas ici. Et je suis là depuis 2005. Je ne connais pas les infrastructures. En tout cas, c'est super, ils se sont doté d'un collège public qui donne un intérêt supplémentaire Le projet de piscine est aussi positif pour la ville. Après, je ne sais pas en ce qui concerne les équipements sportifs et les garderies, comme je n'ai pas besoin.

**Que pensez-vous que le secteur gare puisse apporter à la commune ?**

L'atout du secteur gare c'est de faire développer la commune. Comme il y a beaucoup de gens qui habitent ici car Nantes c'est hors de prix, il y a un attrait mais ils vont travailler à Nantes. Après je ne sais pas s'il peut y avoir beaucoup de gens et puis la ville n'a pas beaucoup évolué, elle est restée une cité dortoir. Je ne vois pas comment il peut évoluer mieux et faire évoluer Sainte-Pazanne mis à part sur le nombre d'habitant. Mais après c'est un effet boule de neige, s'il y a plus d'habitant, il y aura plus de demande, logiquement ça devrait se développer tout seul. En tant que secteur gare, la scierie ne peut pas rester en l'état. Les vieux bâtiments agricoles derrière les maisons en face de la cathédrale, je trouve que ça ne bouge pas à ce niveau là et après je n'ai qu'une vision extérieure, je ne sais pas si ça appartient à la commune. Il y aurait plein de chose à faire et à démolir.

[Discussion sur la réunion publique sur le projet de centre bourg voirie]

L'accès au centre bourg, si on veut aller au crédit agricole ou à la boulangerie, il y a vite un problème de stationnement, il y a trop de monde en voiture. Il n'y a pas vraiment de centre ville à Sainte Pazanne, je ne suis pas habituée à cette structure de ville. Après, historiquement, c'est comme ça, après ça c'est développé partout avec l'étalement urbain. Mais le centre bourg est resté tel. Ça n'est pas évident d'agrandir au niveau parc de stationnement. Je ne sais pas comment le centre ville peut se développer. J'ai l'impression qu'y a des choses qui vont manquer d'ici peu.

**Comme...**

A Sainte-Pazanne, il n'y a pas de magasins de vêtements, il y a seulement un entrepôt avec des vêtements pas chers, dégriffés qui s'est installé. Moi c'est au niveau magasins que ça va manquer, je ne sais pas combien d'habitants il y a à Sainte-Pazanne...

[5092 ]

...Ah quand même et je suis étonnée ! Je raisonne au niveau économique car c'est ce que je vois, je ne peux pas raisonner au niveau des autres thématiques, je ne connais pas. Je pense que le secteur gare c'est vraiment un atout pour la commune car ça attire des gens.

**Tout à l'heure vous avez dit que vous étiez enclavé, y a-t-il un facteur qui pourrait jouer ?**

Lié à la crise économique. Le magasin à été refait en 2006, on a vraiment vu une belle augmentation. Le concurrent s'est lancé dans le jardin, ça a été attractif. On manque un peu de place pour pouvoir proposer plus de choses.

**Comment imagineriez-vous ce secteur dans 10, 20 ans ?**

J'espère, car il y a de belles maison avec de belles façades, qu'au niveau visuel, il y a moyen d'embellir les choses par exemple le bâtiment en face, c'est un peu vétuste mais il faudrait le mettre en valeur. Il manque d'espaces verts autour. L'EDF est à vendre je ne sais pas ce que ça va devenir. J'ai l'impression que ce quartier là pourrait s'embellir. Il y a des efforts, il y a pas mal d'arbres, au niveau espèce vert c'est relativement joli pour le nombre d'habitation qu'il y a autour. Mais imaginer le quartier dans 10, 15 ans... Plus de parking, il faut que les gens arrêtent de venir en voiture ! Il y a certainement moyen d'imaginer autrement il faut raser Terrena et mettre des parkings ! Il va falloir qu'on change...

**Le marché qui est à coté a une influence ?**

Il ne nous apporte pas beaucoup plus. Avant le vendredi matin quand il y avait le magasin, il y avait beaucoup de monde et puis ce n'était pas un libre service A Machecoul, il y a plus de monde peut-être que c'est dû au fait que c'est un mercredi. Le marché alimentaire marche bien mais le reste, je ne sais pas trop.

**Entretien de Lionel CRESPI, gérant du café-restaurant de la gare d'après et description de la gare. Le vendredi 26 novembre 2010**

La gare est vide et un peu triste après le passage du train de 8h02. A l'intérieur de la gare, trois personnes attendent, apparemment des lycéens. Le guichet est fermé, plusieurs informations à propos de différents travaux, modifications de trajet et d'arrêts sont placardés sur les murs aux couleurs passées. L'horloge au-dessus de la porte, de travers, n'affiche pas la bonne heure. Le rideau est tiré sur le guichet fermé.

A cause de travaux de rénovation à l'extérieure du bâtiment, l'accès entre la gare et le quai est fermé, ce qui réduit l'utilité de l'espace à un seul endroit pour se mettre au chaud.

Finalement c'est sur le quai que la plupart des gens patientent en attendant le train, malgré le froid et le gel qui a tout recouvert. Une trentaine de personnes sont là, sous l'horloge extérieure qui n'indique pas non plus la bonne heure. Dans l'ensemble, on remarque surtout des lycéens et quelques personnes légèrement plus âgées. La moyenne d'âge ne semble pas très élevée. Le train arrive à l'heure et tout le monde monte dedans. Seule une personne descend du train, on se demande ce qu'elle vient faire ici.

Le train reste à quai quelques minutes et on perçoit un bruit de moteur. On se rend alors compte qu'il s'agit d'une locomotive à mazout (??) puisqu'il n'y a pas de caténares ce qui paraît surprenant. Le responsable SNCF siffle le départ du train puis repart dans son préfabriqué où l'on peut voir un panneau annonçant : « création d'un poste d'aiguillage informatisé en gare de Sainte-Pazanne ».

La gare est à nouveau déserte et le guichet n'est toujours pas ouvert. Le parking est plein mais la seule activité que l'on perçoit est le travail des ouvriers qui rénovent le bâtiment. Nous nous dirigeons vers le café de la gare, vide à cette heure. Le gérant fini par sortir de sa cuisine et vient nous serrer la main. Un artisan vendeur de fenêtre entre et serre la main au patron. Il commande un café au bar et discute. Un maçon arrive à son tour. Ce sont manifestement des habitués.

Nous leur exposons notre travail et l'objectif de notre étude. Ceux-ci paraissent de suite intéressés et nous expriment leur ressentiment.

Le gérant exprime rapidement son opinion : Ste-Pazanne est devenue une ville dortoir. Les habitants travaillent et vivent à Nantes, ils ne font qu'habiter à

Sainte-Pazanne. Ils partent le matin, reviennent le soir, ils vont chercher leurs enfants et rentrent chez eux. Ils font leurs achats à Nantes (le gérant, quant à lui, s'approvisionne à Promo Cash et au MIN de Nantes). Les usagers du train ne viennent pas prendre un café. Ses clients sont des habitués et viennent grâce au bouche-à-oreilles. Le marché du vendredi ne lui apporte pas non plus de clients. Pendant l'heure et demi où nous sommes restées, en tout 4 personnes sont venues, 3 travailleurs pour prendre un café et un retraité pour prendre un verre de rosé.

Le gérant nous raconte un peu l'histoire de Sainte-Pazanne, notamment, le fait qu'avant Sainte-Pazanne était une ville dynamique, les gens « vivaient » à Sainte-Pazanne, ils ne faisaient pas que y habitaient. Il y avait 6 cafés qui marchaient tous. Depuis la modernisation des lignes et des voies, les gens viennent habiter à Sainte-Pazanne pour la proximité de Nantes, elle est alors devenue une ville dortoir.

En 2000, le café de la gare a dû se transformer en restaurant pour se pérenniser (cf. Denise Lemoine, habitant de Ste-Pazanne et ancienne gérante). En effet, sans son restaurant, il aurait déjà fait faillite ! Son chiffre d'affaires est dû aux repas du midi, artisans, ouvriers, employés de Ste-Paz viennent se restaurer (répartition avec le Cheval Blanc, la pizzeria, et un autre restaurant). D'autant plus que le nombre de personnes qui mangent des sandwiches à midi est croissant. Le week-end, il n'ouvre que s'il a des réservations. L'an dernier, il ouvrait jusqu'à 20h mais les gens ne payaient pas, système de notes qui était compliqué. Il ferme désormais à 16h.

S'agissant des besoins du secteur gare, l'artisan vendeur de fenêtres propose immédiatement de faire une presse (ancienne presse à côté du Crédit Agricole qui a fait faillite récemment). Cependant, le gérant du café est très lucide sur la pérennisation des commerces et exprime son incertitude sur le fonctionnement de nouveaux commerces de proximité. Il remarque que souvent dans les études, les habitants expriment des besoins, mais une fois les commerces en place, ils ne fonctionnent pas.

Il signale donc que si la presse a fait faillite, c'est sans doute que les gens n'achètent pas assez, il faut que le magasin se diversifie et face autres choses (tabac, loto,...). De plus, le super U va reprendre la presse, et le PMU a obtenu la licence pour le loto.

En ce qui concerne l'offre médicale, le gérant nous indique qu'il va au CMS de St-Hilaire-de-Chalons puisqu'il n'a du coup pas besoin de prendre de rendez-vous.

Un des hommes fait une blague sur le fait d'implanter un immeuble, mieux vaut que ce soit une blague !

Une remarque est fait sur le fait que Terrena devrait être située en zone industrielle car les tracteurs empruntent du coup la route du centre-ville, ce qui cause une gêne.

Plus tard un retraité entre dans le café, s'installe à une table seule et commande un verre de rosé, il est 9h30. L'Ouest-France du jour sous les yeux, il commente les titres en râlant. La une sur la vague de froid l'agace et il marmonne qu'avant c'était pire et que pourtant « on nous faisait pas chier avec ça ». Le gérant lui serre la main, rigole et participe avec une certaine dérision à la conversation, puis retourne rapidement à sa cuisine.

Le client vide son verre rapidement et sort.

Nous finissons par partir du bar. Après avoir réglé, le patron nous raccompagne à la porte et continue à nous raconter l'histoire du quartier. Il semble porter de plus en plus d'intérêt à notre étude et nous échangeons encore quelques minutes sur le trottoir. Finalement il nous salue et nous partons vers la gare.

Pendant l'heure et demi où nous sommes restées au café, nous avons pu observer la vie du « quartier ». Nous avons pu remarquer que la gare était un lieu fréquenté, c'est notamment un lieu de rendez-vous ; les gens s'y retrouvent et s'y attendent (à pieds ou en voiture). De plus, le flux de véhicules est assez important comme nous avons pu le constater dès notre première visite. Enfin, la plupart des passants était soit des personnes âgées soit des enfants allant à l'école (deux personnes étaient à vélo).

**Olivier Bougeault, assistant équipe de lignes Sud Loire, gare SNCF Sainte-Pazanne**  
**Le vendredi 26 novembre 2010**

La gare fait 400 000 euros de chiffre d'affaire. C'est une petite gare non rentable pour la SNCF et qui existe seulement grâce aux subventions de la Région qui interdit de fermer la gare pour maintenir l'offre de transport. A titre indicatif, les grandes gares comme Nantes font un chiffre d'affaire de l'ordre de 3 000 000 euros.

En termes de fréquentation, la gare de Ste-Pazanne ressemble à celle de Machecoul. Pour les chiffres de fréquentation, on peut s'adresser à la région qui doit faire des comptages.

La journée, c'est très calme. Certaines personnes viennent acheter leurs billets pour les vacances, mais à part ça, il n'y a pas beaucoup de passage, à part le matin et le soir. Du coup, il considère que ça n'est pas possible d'installer à la gare un « Relay ». Personne ne voudrait s'installer car ça coulerait tout de suite.

La plupart des usagers font le trajet Ste-Pazanne => Nantes. Selon lui, le chiffre de 250 usagers par jour donné par le gérant du café de la gare paraît trop grand.

Le vendredi soir, il y a plus de monde qui revient de Nantes car beaucoup de lycéens sont en internat sur Nantes et reviennent le week-end.

La rénovation de l'intérieur de la gare est prévue.

Les autocars qui figurent sur les horaires SNCF sont des autocars privés payés par la SNCF (donc la tarification SNCF s'applique: les billets doivent être achetés en gare). Ils remplacent les trains car les rails ne sont pas disponibles pendant ce créneau.

Informations complémentaires sur les tarifs d'abonnement. Avec la formule Métrocéane (tarification unique):

=> abonnement au mois d'environ 80 euros

=> pour le TER seul c'est 61 euros

=> en hebdomadaire avec juste le TER c'est 17 euros

=> en forfait journée 9 euros

=> en ticket unique 6,10 euros aller

### **Entretien Denise Lemoine, ancienne gérante du café de la gare** **Le 10 janvier 2011**

*Denise a été gérante du café de la gare de Sainte-Pazanne entre 1959 et 1981. Son mari était menuisier ébéniste. Elle est originaire de Saint-Hilaire-de-Chaléons, et son mari était pazennais d'origine. Elle s'est mariée et s'est installée à Sainte-Pazanne en 1951.*

#### **Quelle était le type de clientèle du café ?**

Il s'agissait surtout de cheminots. Elle voyait, dès 7h du matin, au moins six cheminots, toujours les mêmes. Cette clientèle était assurée par les trains qui changeaient d'équipe à Sainte-Pazanne. Ceux qui prenaient la relève attendaient dans le café et ceux qui terminaient leur service passaient aussi. Les trains vers la Roche-sur-Yon, Pornic et Paimboeuf étaient concernés. Cela assurait donc une certaine clientèle. La recette de la journée était donc quasiment toujours assurée. Les cheminots, lorsqu'ils avaient leur paye en liquide, venaient la fêter dans le café et dépenser quelques francs. Avec l'arrivée de la paye par chèque, la clientèle a un peu diminué. Plus tard, une bande de jeune est venue fréquenter le café puis du personnel de chez EDF aussi. Des voyageurs, notamment ceux qui étaient en correspondance, venaient aussi très souvent.

#### **Quel type d'activité exerciez-vous ?**

C'était un café mais certains habitués ont commencé à lui demander de leur faire à manger. Pendant quelques temps elle accueillait donc des gens dans sa cuisine pour manger. Mais ça n'était pas autorisé, elle a finit par arrêter.

#### **Quelle était l'ambiance dans le café ?**

A l'image du quartier et du bourg en général, l'ambiance était très bonne et familiale. Denise connaissait tous ses clients, elle leur faisait à manger dans sa cuisine. Tous venaient s'asseoir à la même table. Elle connaissait tout le monde. C'était la bonne vie. C'était très convivial.

#### **Et dans le quartier gare ?**

L'ambiance était conviviale et tout le monde se connaissait. Elle garde un très bon souvenir des cheminots qui étaient une très bonne clientèle. Elle n'a pas connu le kiosque à journaux sur le quai de la gare mais à entendu dire que

cela ramenait pas mal d'activité. Dans le quartier, à son époque, il y avait environ 5 cafés, ainsi qu'un hôtel.

Elle signale également que la Foire de Sainte-Yves animait beaucoup le bourg et lui ramenait beaucoup de clients. C'était une très grande fête. Il y a eu longtemps les anneaux pour attacher les bestiaux sur les trottoirs par exemple.

Aujourd'hui il n'y a plus rien de tout ça. Elle ne connaît plus beaucoup les pazennais. Beaucoup des personnes qui sont arrivées travaillent à Nantes. Certains sont plus sympas que d'autres. Mais dans l'ensemble les gens ne se connaissent plus comme avant.

**Sophie Libert, responsable du relais d'assistantes maternelles de Sainte-Pazanne**

**Le vendredi 7 janvier 2011**

**Quel est le rôle du relais d'assistantes maternelles ?**

Le relais assistantes maternelles est une structure d'accueil des parents mais aussi des assistantes maternelles. Il assure des permanences où la responsable encadre et assure le suivi du travail des assistantes maternelles. Elle intervient également auprès des parents pour les aiguiller vers les assistantes maternelles. Elle a aussi un rôle de conseiller pour l'éducation auprès des parents.

**Quelle est l'offre en matière de petite enfance à Sainte-Pazanne ?**

On compte 88 assistantes maternelles et parmi elles de nombreuses sont très compétentes. La maison de l'enfance Daniel Thébeaudeau, dans le quartier des équipements, propose un multi-accueil, géré par la CAF, un accueil périscolaire et un centre de loisirs. En ce qui concerne la petite enfance, le multi-accueil (qui est l'assemblage d'une crèche et d'une halte-garderie) a une capacité de 20 places.

**L'offre est-elle adaptée à la structure de la population ?**

En ce qui concerne Sainte-Pazanne, l'offre semble suffisante en matière d'accueil des enfants en bas âge. Le problème est la diversité des structures. En effet, les parents ont toujours une préférence pour l'accueil dans une structure collective, *i.e.* le multi-accueil. En effet, les locaux sont adaptés à l'accueil des enfants et le personnel est composé de professionnels. Et en ce qui concerne ce type de structure, les 20 places ne sont pas suffisantes et la crèche refuse de nombreux enfants. Cependant, ces enfants trouvent des places d'accueil chez des assistantes maternelles, donc l'offre est bien suffisante, même si elle contraint les parents dans le choix de la structure d'accueil.

**Le travail d'assistante maternelle a-t-il évolué, aux vues de ces demandes importantes ?**

Les assistantes maternelles aujourd'hui ont de plus en plus un profil professionnel. Elles assistent à des formations gérées par le Conseil général et le relais d'assistantes maternelles intervient pour le suivi. Cependant, cela reste toujours différent dans l'esprit des parents.

**Est-ce que l'évolution de l'offre en matière d'accueil de la petite enfance est adaptée à l'évolution de la population ?**

Aujourd'hui on peut considérer qu'elle est adaptée à la population pazanaise. Cependant, elle est limitée si la commune accueille bientôt de nouveaux habitants. En effet, elle est réellement adaptée à la population mais il n'y a pas de « trop-plein ». Ainsi, si l'on construit de nombreux logements à Sainte-Pazanne cette offre ne sera absolument pas suffisante, surtout que Sainte-Pazanne accueille beaucoup de jeunes familles.

**Mme LE GARS, service des transports au conseil général de la Loire-Atlantique**  
**Le lundi 10 janvier 2011**

Suite au schéma de déplacements du conseil général de 2006, la règle a été fixée qu'il ne doit pas y avoir de cohabitation entre les lignes ferrées et les lignes routières afin d'éviter toute concurrence dans les tarifications.

La seule exception est la ligne 3 Nantes-Pornic (passant au Pont Béranger), parce qu'elle dessert certaines villes non desservies par le train.

C'est pourquoi à Sainte-Pazanne, il n'y a pas de ligne régulière.

Quant au fait d'établir une ligne régulière qui relie les communes périurbaines entre elles (et ainsi qui ne concurrencerait pas le train), les études montrent qu'il y a très peu de demande pour ces trajets, cette ligne ne serait donc pas viable (ce n'est pas qu'une question de rentabilité car aucune ligne n'est rentable c'est plutôt qu'elle ne servirait à rien !).

Cependant, si vraiment les gens ont besoin de se déplacer de commune en commune, il existe deux solutions :

- Lila à la demande (genre de taxi), éco-financé par les syndicats de pays, qui vient récupérer les demandeurs devant leur porte et les amène là où ils ont besoin, par contre, cela dépend de zones, il s'agit principalement de faire des déplacements de proximité. Sainte-Pazanne dépend de la zone Grandlieu Machecoul Logne (vers l'Est) et de la zone Pays de Retz Atlantique (vers l'Ouest). La fréquentation et l'évolution nous seront transmises par Mme UHEL par mail.
- Lila scolaire : En effet, il est prévu par le Département, sous conditions (places disponibles + d'une inscription préalable), qu'une personne lambda puisse prendre les bus scolaires si un trajet l'intéresse. (Tarification classique des lignes régulières) Petit bémol : les bus scolaires ne fonctionnent que pendant les créneaux horaires d'ouverture du collège.

S'agissant de la Ligne 3 (passant à Pont Béranger), cela représente entre 2007 et 2008, 407569 km et entre 2008 et 2009, 419442 km + 6 cars + 1km coûte 1,91€ (2009-2010).

Cette ligne n'est pas rentable comme toutes les lignes puisque les recettes ne couvrent que 13 à 14% du coût. Petite particularité de la ligne : les nantais peuvent l'utiliser avec leur ticket de la TAN jusqu'à Sainte-Léger-les-Vignes.

La fréquentation et l'évolution nous seront transmises par Mme GIRARD par mail.

Il ne faut pas oublier l'aspect accessibilité des PMR aux gares (PEM).

Le schéma de mise en accessibilité du réseau a été élaboré, il prévoit la création d'une 50ne de pôles sur le département.

Il est prévu par la Région qu'un système de rabattement des PMR de leur domicile aux gares soit créé d'ici quelques temps ; il s'agirait de minibus qui viendraient les chercher chez eux pour les emmener. Il faut donc prévoir dans les projets de réaménagement de gare des emplacements laissant la place à des minibus avec une rampe pour l'accessibilité.

Il faut aussi prévoir une bonne signalétique afin d'orienter les usagers de la gare ainsi que des bonnes conditions d'accueil et d'attentes (ex : assis-debout).

**Compte-rendu de la réunion publique sur le tram-train de Nantes à Sucé-sur-Erdre**  
**Le lundi 10 janvier 2011**

Présentation du tram-train :

- Le maillon indispensable d'un transport durable
- Un levier de l'aménagement du territoire et du développement économique
- Un meilleur accès au pôle d'emplois et d'études, aux services et aux loisirs.
- Seul projet qui réuni le croisement d'une ligne de train avec une ligne de tram
- Fin des travaux de la ligne Nantes- Châteaubriant, prévu pour décembre 2012
- Ligne à voie unique avec un tronçon à double voie sur une portion entre la Barbinière et la chapelle sur Erdre
- Ligne ouverte en 1877 fermée en 1980 : 64 kilomètres avec 5 points de croisement et 11 points d'arrêts
- Fréquence prévue sur la ligne: 23 allers-retours quotidien en semaine, avec un aller-retour toute les 30mn aux heures de pointe. En période creuse, 1train par heure
- Une station d'échange entre le tram et le tram-train est prévue à Haluchère. L'actuelle station sera déplacée de l'autre coté de la route de Paris.
- Une desserte pour le futur aéroport de Notre-dame-des-Landes
- Le coût des travaux est estimé à 207 millions d'euros sans compter le matériel roulant
- Les travaux prévoient l'élargissement du pont de la Jonelière pour permettre de conserver la circulation automobile, cycliste et piétonne en plus du tram train.
- A Doulon, atelier de maintenance HQE

Les atouts du tram-train :

- Bonne insertion urbaine
- De forte accélération et décélérations
- De larges portes à ouverture rapide
- Un faible niveau sonore

- Circule à 140 km/h sur voie TER et 50km/h en ville
- Vitesse de pointe plus élevée que le tram (env. 100 km/h)
- Accélère et décélère plus rapidement qu'un TER, il n'y a donc moins de perte de temps à chaque arrêt
- Il est à 98% recyclable
- Sa consommation est dix fois inférieure à celle d'une voiture individuelle et quatre fois moins qu'un bus
- Accessibilité personnes à mobilité réduite

Présentation par RFF :

- Infrastructure du tram train équivalente à celle du tramway
- Les voies sont hors d'âge et donc non réutilisables, il faut donc tout reprendre
- Mise au gabarit de la végétation nécessaire, par élagage ou déracinement des arbres pour ne pas qu'ils tombent sur la voie

Présentation SNCF :

- L'aménagement des gares se fera de façon homogène dans toutes les villes traversées (mobilier, billetterie, information voyageur, sonorisation des quais, vidéo-protection, etc.)
- Il est prévu l'aménagement de parking de stationnement, d'arrêt d'autobus, d'abris deux roues et de cheminement doux pour chacune des gares
- Il est prévu également des équipements pour voyageurs
- L'intégration paysagère de la gare est particulièrement travaillé (espaces verts, etc.) => « porte d'entrée »
- Optimiser l'intermodalité

Réponses aux questions des habitants de Sucé-sur-Erdre :

- Les passages à niveau seront de type ferroviaire classique (4 demi-barrières et feux rouges), avec cependant des aménagements d'îlots avant les carrefours
- Un travail sur les cheminements piéton sera fait au niveau de la commune pour que les traversées du tram train soient plus sécurisées.
- Le calage du temps de fermeture du passage à niveau est optimisé et sera de l'ordre d'une minute.
- Il n'y aura pas de protection de la voie par des clôtures car ce n'est pas obligatoire.

- Une étude est actuellement en cours avec le Conseil général pour définir les lignes de rabattement et la tarification : le but est pour eux d'offrir un maximum de correspondances
- Les nuisances sonores ont été étudiées, le matériel est performant. Le tram train est relativement silencieux car il circule sur des ballastes (inférieur à 63db). RFF s'engage à prendre régulièrement des mesures, et si le niveau sonore s'avère trop élevé, des protections seront mises en place
- Des contraintes contractuelles sont imposées au constructeur du tram train pour atteindre un niveau sonore équivalent à celui du tramway roulant sur ballastes.
- On attend 11 000 voyageurs sur la ligne :
- 40 % de report de la voiture
- Report de transport Lila et autres transports en communs
- Une croissance du déplacement générée par l'arrivée de la nouvelle ligne

Information :

- [www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr](http://www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr)
- N° d'information : 0240086050
- Journal du tram-train (trimestriel)

# **ANNEXE 2**

## **LE QUESTIONNAIRE**

## Questionnaire sur les usagers de la gare de Ste Pazanne - Connaître son importance

Promotion 2010-2011 - Atelier Sainte Pazanne

Bonjour, nous sommes étudiantes, et nous effectuons une enquête pour la mairie sur les usagers de la gare.

### Votre trajet

#### 1. Quelle est votre destination ?

1. Nantes                       2. Rezé  
 3. Bouaye                      4. Port-Saint-Père  
 5. Saint-Hilaire-de-Chalçon  6. Bourgneuf-en-Retz  
 7. La Bernerie-en-Retz       8. Pornic  
 9. autre

#### 2. Pour quel vous rendez-vous à ... (mettre nom de la commune) ?

1. Pour travailler  
 2. Pour visiter  
 3. Pour les études  
 4. Pour aller rendre visite à quelqu'un  
 5. Pour les commerces  
 6. Pour les loisirs  
 7. Pour la culture  
 8. Pour des raisons personnelles  
 9. autre

#### 3. Pour quel utilisez-vous le train aujourd'hui et pas un autre moyen de transport ?

1. Les tarifs  
 2. Convivialité  
 3. Confort  
 4. La rapidité  
 5. pas d'autre moyen de transport (pas de véhicule personnel)  
 6. autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

#### 4. Par quel moyen de transport êtes-vous venu à la gare ?

1. Voiture                       2. Vélo  
 3. Marche à pieds            4. deux roues motorisées  
 5. on m'a déposé

#### 5. Par quel moyen de transport comptez-vous revenir ?

1. Train                          2. Voiture personnelle  
 3. Covoiturage                4. deux roues motorisée  
 5. autre

### Vos trajets en train en général

#### 6. Vous arrive-t-il de prendre le train pour d'autres raisons ?

1. Pour travailler  
 2. Pour visiter  
 3. Pour les études  
 4. Pour aller rendre visite à quelqu'un  
 5. Pour les commerces  
 6. Pour les loisirs  
 7. Pour la culture  
 8. Pour des raisons personnelles  
 9. autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).*

#### 7. Vous arrive-t-il de prendre le train pour d'autres destinations ?

1. Nantes                       2. Rezé  
 3. Bouaye                      4. Port-Saint-Père  
 5. Saint-Hilaire-de-Chalçon  6. Bourgneuf-en-Retz  
 7. La Bernerie-en-Retz       8. Pornic  
 9. autre

#### 8. A quelle fréquence ?

1. Tous les jours  
 2. au moins une fois par semaine  
 3. au moins une fois par mois  
 4. quelques fois par ans  
 5. jamais

#### 9. Prenez-vous toujours le train à Sainte Pazanne ?

1. Oui    2. Non

#### 10. Si non, pour quel ?

*La question n'est pertinente que si toujours gare de Ste Pazanne = "Non"*

### Vous êtes

#### 11. Sexe

1. Femme    2. Homme

#### 12. Age

#### 13. Catégorie Soci-Professionnelle

1. Ouvrier  
 2. Employé et Professions intermédiaires  
 3. Cadre et profession supérieures  
 4. Artisan, chef d'entreprise  
 5. Retraités  
 6. Etudiants  
 7. Sans profession

#### 14. Dans quelle ville habitez-vous ?

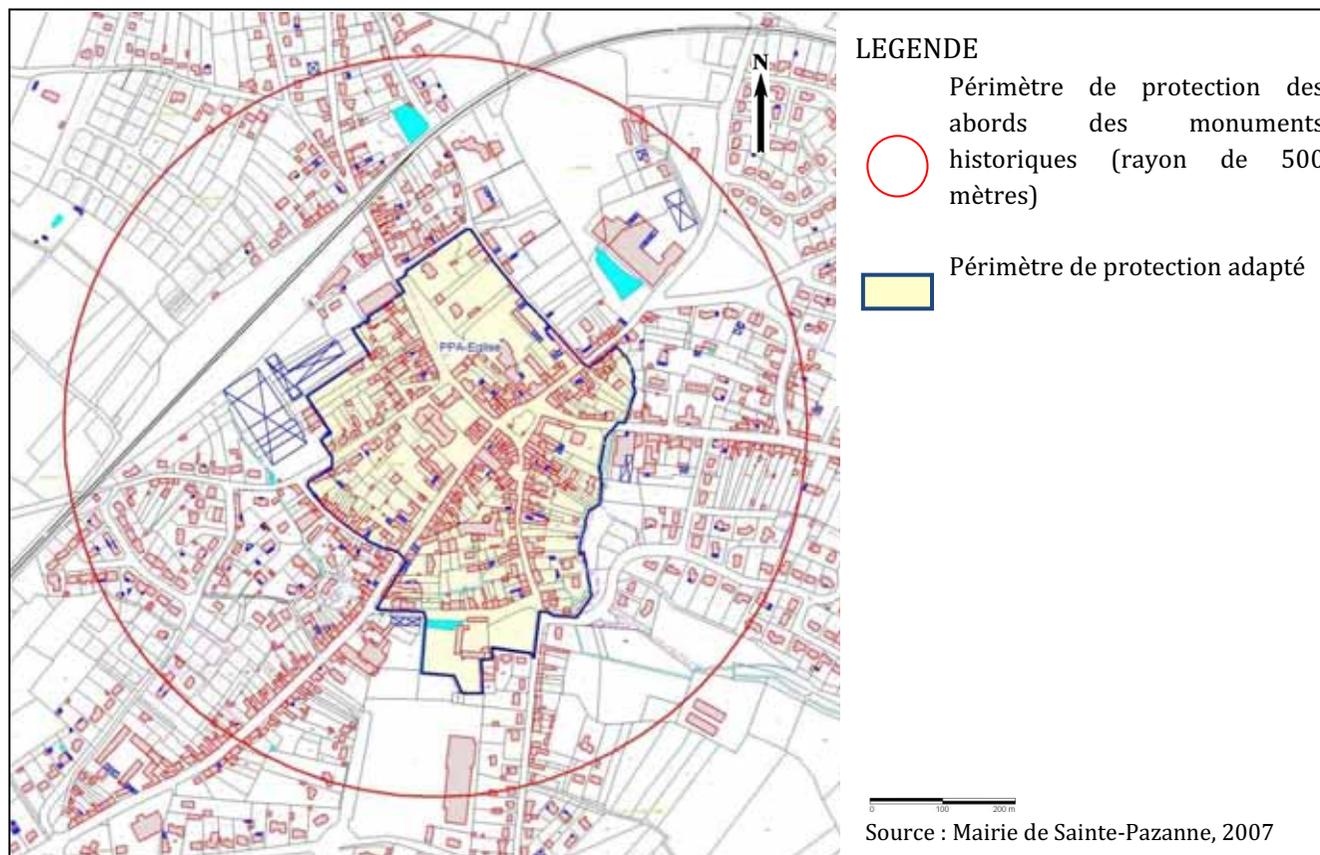
1. Sainte Pazanne             2. Cheix-en-Retz  
 3. Chéméré                     4. Port-Saint-Père  
 5. Rouans                       6. Saint-Hilaire-de-Chalçons  
 7. Vue                             8. Autre

#### 15. Quel quartier de Sainte-Pazanne

*La question n'est pertinente que si ville = "Sainte Pazanne"*

# **ANNEXE 3**

**PERIMETRE DE PROTECTION DE L'ÉGLISE DE SAINTE-PAZANNE**



« Depuis la loi du 13 décembre 2000 dit «solidarité et renouvellement urbain» (SRU) et l'ordonnance n°2005-1128 du 8 septembre 2005 modifiant le Code du Patrimoine, notamment l'article L. 621-2 abrogé et remplacé par l'article L. 621-30-1 applicable au 1er janvier 2007, lors de la protection d'un nouvel édifice au titre des Monuments Historiques, le périmètre de protection de 500 mètres de rayon peut être adapté aux réalités topographiques et patrimoniales, sur proposition de l'Architecte des bâtiments de France et créé par l'autorité administrative après enquête publique. Le périmètre de protection de 500 mètres de rayon est alors remplacé par un «périmètre de protection adapté» (PPA) sans modifier le contenu de la servitude du périmètre. »<sup>93</sup>

<sup>93</sup> <http://www.sdap-poitou-charentes.culture.gouv.fr>

# **ANNEXE 4**

## **COMPTE-RENDUS DE REUNIONS :**

- COMPTE-RENDU REUNION A LA DDTM 44, 30 SEPTEMBRE 2010**
- COMPTE-RENDU REUNION A LA MAIRIE DE SAINTE-PAZANNE, 22 OCTOBRE 2010**
- COMPTE-RENDU REUNION A LA DDTM, 19 NOVEMBRE 2010**
- COMPTE-RENDU REUNION A LA DDTM 44 AVEC L'AURAN ET LE CAUE, 06 JANVIER 2011**

## **Compte-rendu réunion à la DDTM 44, 30 septembre 2010**

### **Définition de la commande:**

La DDTM a voulu faire prendre conscience aux Maires de l'importance des gares en matière d'aménagement du territoire, et plus globalement du réseau ferroviaire, au-delà de l'importance accordée au réseau routier. Les premiers travaux se sont déroulés sur la ligne Nantes-Le Croisic puis sur la ligne Nantes-Clisson mais les efforts se sont surtout concentrés sur l'offre de transport et non sur la place de la gare dans une commune périurbaine.

La DDTM veut attirer l'attention sur deux leviers d'action pour les Maires:

- le déplacement et le rabattement vers la gare
- l'aménagement des quartiers autour de la gare

### **Questions:**

Quel est le devenir, à court, moyen et long terme des terrains autour de la gare?

Comment peut évoluer un quartier de gare?

L'étude se portera sur un Quartier de gare, et non sur l'ensemble de la commune. Cependant l'étude pourra avoir deux échelles de définition :

- une première dans la zone à proximité de la gare et ce dans un temps relativement proche
- une deuxième dans les zones plus éloignées dans un temps plus lointain.

Il est bien question d'une gare d'une commune périurbaine, Sainte-Pazanne, intégrée à l'aire urbaine de Nantes et à sa zone d'influence. On n'est pas dans du rural. Les limites du quartier ne sont pas figées, les distances non tracées. Possibilité de se resserrer autour d'un périmètre plus précis mais sans s'enfermer.

Le terrain d'un côté de la gare comporte quelques activités artisanales et industrielles qui tournent de plus en plus au ralenti. De l'autre, un tissu de faubourg (le quartier est quand même rattaché au centre-bourg).

L'objet est d'imaginer les formes et les fonctions urbaines possibles et innovantes, en relation avec le bourg. Rechercher des propositions nouvelles qui sortent de l'ordinaire de ce que peuvent aujourd'hui imaginer les élus. On n'est pas dans une phase pré-opérationnelle. Aucun projet n'est lancé à ce sujet. Démarche complètement en amont.

Il s'agit d'une réflexion exploratoire, imaginer le futur possible d'un quartier de gare (expression retenue), redonner un rôle central à la gare. L'atelier doit devenir une aide à la réflexion.

En revanche le terme d'éco-quartier est peut-être de trop car risque de figer le projet. Il s'agit surtout de prendre en compte la dimension développement durable et limiter la consommation foncière, encourager la densification, le renouvellement urbain et la reconversion de friches industrielles. Pas de priorité aux constructions aux normes HQE par exemple. Mais les commanditaires restent cependant ouverts à ce sujet.

### **Sainte-Pazanne:**

A proximité de la gare on note une scierie qui tourne également au ralenti et risque de fermer prochainement d'où la problématique évidente de la reconversion de friches. Le Maire pensait pour cet endroit à du logement mais en évitant le lotissement pavillonnaire.

De l'autre côté de la scierie, RFF veut vendre des terrains et la mairie s'y intéresse, pour réunir un début de réservoir de foncier.

Le PLU date de janvier 2007. La zone est en secteur Uf donc a une vocation à l'activité. Mais on ne doit pas s'en tenir aux contraintes du PLU car ils sont ouverts pour le modifier à terme.

Vocation du projet qui semble assez restreinte à l'aire communale. Il serait quand même intéressant de discuter avec le Maire pour envisager une ouverture à l'échelle de la communauté de communes Cœur Pays de Retz (Bernard Morilleau, Maire de Sainte-Pazanne, est aussi Président de la communauté des communes).

Le site de Sainte-Pazanne est dans une position ferroviaire intéressante puisqu'il est à l'intersection de la ligne vers Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Pornic. La commune est donc desservie par deux fois plus de trains. La question du rabattement vers la gare se pose mais plutôt à une échelle uniquement communale puisqu'il y a d'autres gares dans d'autres communes de la Com Com pas trop loin.

Le SCOT est en cours d'élaboration, pour l'instant le PADD a été fait. Un autre document, la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire est importante pour l'aménagement du coin et a fait de Sainte-Pazanne un pôle d'équilibre à renforcer, par le regroupement de l'activité et de la population.

Cependant, c'est un peu un cas particulier parce que pour Sainte-Pazanne, la zone d'activité se trouve un peu plus loin, à Saint-Hilaire-de-Chaléons, à quelques kilomètres.

Il serait intéressant d'associer le CAUE et l'agence d'urbanisme (contacts possibles à l'AURAN: JP Hebrard et Bruno Julien, qui suivent l'élaboration du SCOT), pour qu'ils réagissent aux propositions des étudiants.

La Mairie de Sainte-Pazanne a mis à la disposition des étudiants une salle de travail tous les jeudis et vendredis et leur fournira par la suite un exemplaire du PLU.

### **Compte-rendu réunion en Mairie de Sainte-Pazanne, 22 octobre 2010**

#### **Personnes présentes**

- M. Morilleau, Maire de Sainte-Pazanne
- M. Pineau, Adjoint à l'urbanisme
- M. Millaret, Chef de projet DDTM
- M. Daniel, DDTM
- Mme Roy, Enseignante ENSAN
- M. Legal, enseignant à la Faculté de droit
- Cinq étudiantes du Master 2 Villes et Territoires en charge du projet Sainte-Pazanne

#### **Présentation de la commune par M. Le Maire:**

Lorsque la DDTM a proposé de mener une réflexion sur l'avenir des quartiers de gare des communes périurbaines situées dans l'air d'influence de Nantes, Sainte-Pazanne a été très intéressée car la gare prend de plus en plus d'importance dans la vie des gens.

Lorsque l'on demande aux habitants pourquoi ils ont choisi d'aller à Sainte-Pazanne, quatre arguments reviennent régulièrement:

- Son positionnement géographique intéressant: Située entre Nantes et la côte, avec un foncier moins onéreux.
- La présence de la gare est également un facteur non négligeable, et qui devient encore plus important dans le contexte actuel de questionnement sur le devenir des énergies fossiles.
- Le niveau d'équipement important pour une commune de cette taille
- Un milieu associatif important

En 1965, la population était de 2200 habitants. En 2010, elle est à 5023 habitants. Un développement surtout dû à une grosse augmentation ces dix dernières années. M. le Maire précise que cela est presque « au-delà du raisonnable » puisque cela équivaut à un taux de croissance de 4,3% par an pendant 10 ans. Au même moment, la Communauté de Commune connaissait une croissance de 3%, et la Loire-Atlantique 1,2% et la France 0,6%. Ce fort taux d'augmentation implique des difficultés quant à la capacité des équipements, leur extension et leur renouvellement.

Aujourd'hui, l'objectif affiché de maîtrise de la croissance de la population est fixé à 2,5%. Il faut donc limiter les permis de construire (en limitant les zones constructibles), d'où le choix de l'outil ZAC, plus facile à maîtriser que le

lotissement.

Sainte-Pazanne est la commune la plus importante de la communauté de commune « Cœur Pays de Retz » grâce à des équipements structurants pour la population.

- un collège public ouvert il y a deux ans
- Un projet de piscine
- Démarrage des travaux d'une nouvelle salle de sport
- Une nouvelle enseigne de distribution envisage d'installer une grande surface sur la commune.

La qualification de pôle d'équilibre par la DTA estuaire de la Loire-Atlantique a eu un rôle déterminant pour Sainte-Pazanne : sachant que le conseil général appuie les projets situés dans les pôles d'équilibre, Sainte-Pazanne a vu beaucoup de projets facilités, notamment le projet de piscine et la création du collège public.

Une des particularités de Ste Pazanne est le nombre de jeunes familles arrivant (c'est le nombre le plus important du département). Il y a donc des problématiques autour de la petite enfance (compétence prise par la CC Cœur Pays de Retz).

La population fréquente à 80% l'agglomération nantaise pour le commerce, la vie culturelle ou encore pour leur emploi. Ste Pazanne dispose tout de même de 1380 emplois pour 2000 actifs. Le taux augmente par rapport aux autres pôles d'équilibre.

Les relations avec la côte sont liées aux loisirs. Il y a eu des tentatives de développement touristique avec l'attrait de « l'arrière pays », mais sans réel succès. Les 15 premiers jours d'août le bourg est vide comme partout ailleurs, les gens sont partis en vacances mais personne ne vient en vacances à Sainte-Pazanne. Il n'y a donc pas d'avantages touristiques à être proche de la côte. On compte très peu d'hôtellerie et très peu de résidences secondaires (3%).

Par rapport à Nantes, la situation évolue. Dans les années 90, Sainte-Pazanne était la 4ème commune sur la route en venant de Nantes. Aujourd'hui, depuis la modification de la voirie, elle est la première, ce qui implique plus de visibilité et d'attrait.

#### **La gare:**

Entre les années 80 et les années 90, on note une perte d'intérêt pour le train

au profit du « tout-voiture ». Pourtant, sa situation géographique est intéressante puisqu'elle s'est implantée avant la bifurcation entre les lignes reliant Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et à Pornic. Cependant, la ligne menant à Pornic était fermée en hiver, ce qui montre le désintérêt et l'usage presque exclusif du train pour l'accès aux stations balnéaires.

Cependant, face à une augmentation de la demande et à un regain d'intérêt pour le train durant les années 90, la ligne est ouverte toute l'année à partir de 1998, et la fréquence des trains a augmenté. Aujourd'hui, on compte 22 allers-retours, dont 14 sur la ligne de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et 8 sur la ligne de Pornic.

Cette augmentation a induit des problèmes techniques d'où la décision de moderniser les deux lignes.

- Les parties entre Sainte-Pazanne et Rezé ont été modernisées. Aujourd'hui, le trajet en train depuis Nantes est de 30mn depuis la place du Commerce. La connexion de quai à quai entre le train et le tramway en gare de Pont-Rousseau à Rezé, favorise fortement cette liaison.
- La modernisation des lignes Sainte-Pazanne-Pornic et Sainte-Pazanne-Saint-Gilles sont en projet. Mais ce sont des projets qui s'inscrivent dans la durée car ils seront réalisés dans le cadre d'un Contrat de Plan Etat-Région et d'autres projets, tel que le tram-train Nantes-Chateaubriant sont actuellement prioritaires. Les voies sont très anciennes. En effet, aujourd'hui, les machines peuvent rouler à 130 km/h mais circulent actuellement à 90 km/h voire à 70km/h d'où la nécessité de rénover pour une desserte plus rapide et assurer une meilleure compétitivité.

Maintenant, il s'agit d'envisager l'avenir. Le parking était insuffisant (40 places) d'où une extension récente de 40 places supplémentaires grâce à l'achat d'une propriété de coopérative agricole. La mairie est en négociation avec RFF pour qu'ils libèrent des terrains et doubler encore la capacité de stationnement par l'ajout de 80 places supplémentaires.

Ils envisagent de faire cette extension dans la zone sur le terrain de la scierie le long de la voie.

L'emprise de la scierie représente environ 2Ha, classée en Uf.

Le PLU prévoit une réserve foncière à l'Est de la scierie et le long de la voie ferrée pour assurer la desserte piétonne de la gare. Cet accès permettrait de

désenclaver la gare par rapport au centre-bourg.

A noter que le passage à niveau sur la route de Pornic est automatique depuis deux mois seulement.

Les étudiantes demandent s'il est envisageable de créer une liaison piétonne derrière la poste. Les élus semblent apprécier l'idée mais il y a des difficultés foncières à surpasser.

Le train ne semble pas répondre au format transport scolaire. Les collégiens empruntent surtout les lignes de bus et de car. Autrefois, une autre ligne de train desservait d'autre commune depuis Sainte-Pazanne. La réouverture de cette ligne a été envisagée dans les années 80, mais n'a pas abouti. Cependant l'emprise foncière de cette ligne a été conservée, et il est possible d'imaginer que dans 30, 40 ans, cette ligne soit rouverte car les villes que cette ligne pourrait desservir correspondent au périmètre géographique des élèves accédant au collège.

#### **L'église:**

L'église est souvent surnommée « la petite cathédrale du Pays de Retz » étant donné son importance et la hauteur de son clocher qui culmine à 74m. Elle est inscrite au monument historique. La gare est située dans le rayon de 500 mètres de l'église, mais cette délimitation des 500m s'étendant à tout le bourg, une négociation entre la mairie et l'ABF a permis de réduire l'aire d'influence historique de l'église, et ainsi retirer la gare et les terrains de la scierie de son périmètre historique. M. le Maire remet aux étudiantes un plan de délimitation du périmètre considéré.

#### **Les projets urbains en cours:**

Le projet de la ZAC du Malessard, au Nord de la gare, prévoit la création d'une voie de desserte inter quartier qui la relierait à la zone sud, avec un déplacement du passage à niveau, et limiter ainsi les flux au niveau de la gare. Cette nouvelle voie permettrait de relier les nouveaux quartiers de Malessard aux équipements (collège public, stade, salle de sport, etc...) construits au sud de la commune dans la zone classée 1AUa.

Au Nord de la gare, pour desservir la ZAC Malessard, la municipalité vient d'acquérir une bande de 10 mètres pour créer une zone tampon plantée qui sera en liaison avec la ZAC du Moulin Baudrin, permettant ainsi la création d'une voie de circulation douce.

La ZAC du Malessard est programmée comme suit:

- pavillonnaire (60%), ce qui est le plus demandé en zone périurbaine. Il est encore très difficile d'envisager de réaliser une majorité de logements collectifs.
- construction pour primo accédants, 16%
- logement social, 7%
- locatif privé

L'objectif de cette ZAC n'est pas d'en faire un quartier multi fonctionnel, avec équipements et commerces puisqu'ils existent déjà au sud de la commune.

La ZAC multisites a fait l'objet d'une concertation:

- réunion avec les propriétaires
- réunion publique
- publication dans le bulletin municipal
- 4 réunions « de quartier », en fonction du découpage électoral

Conseil des Sages, Conseil Municipal des enfants et commissions élargies prennent aussi part à la réflexion.

Aujourd'hui 50% du projet a été vendu. Les bâtiments prévus sont R+2

#### **L'activité commerciale :**

La mairie a reçu une demande d'une enseigne pour une moyenne à grande surface d'environ 300m<sup>2</sup>, mais si cette installation doit se faire, elle s'effectuera plutôt en périphérie, probablement en face de la zone d'activité Beausoleil, en entrée de ville, sur la zone classée 2AUe du PLU. Cette option a déjà fait l'objet de discussion avec la chambre de commerce. L'idée est de maintenir et de favoriser l'implantation des petits commerces en centre-bourg et par conséquent éviter l'implantation de grande surface commerciale en cœur de commune.

La commune a par exemple fait l'acquisition d'un local commercial en face de l'église, vacant depuis 4 ans, afin de préserver l'activité commerciale. Ce local va donc être rénové et séparé en plusieurs locaux qui ont trouvé preneurs: boucherie, restauration rapide, puériculture.

Les locaux à vocation commerciale sont protégés par le PLU, car leur destination ne peut être changée en logement par exemple.

La commune a reçu d'autres demandes pouvant agrandir la zone d'activité actuelle, mais rien n'est encore établi.

Les nouvelles demandes sont relatives à l'augmentation de la population.

Une étude commerciale à Sainte-Pazanne réalisée par le bureau d'étude Polygone, a démontré qu'il ne fallait développer les commerces que sur deux pôles dans la commune: renforcer le rôle du centre-bourg et lier un pôle en périphérie, pour éviter de vider le centre de son activité.

Un projet privé de logements sur la route du Pellerin n'arrive pas à vendre ses rez-de-chaussée à des commerces. Les demandes de locaux commerciaux fonctionnent surtout le long de la rue principale.

### **Problématique santé :**

La communauté de communes a été classée en zone à risque en matière d'offre de soins. La population a augmenté ces dix dernières années mais le nombre de médecins n'a pas suivi.

Les médecins viennent s'installer dans les zones rurales ou périurbaines seulement si les activités et les services de la commune sont suffisamment attractifs. Ce phénomène est renforcé par la féminisation de la profession, ce qui implique la nécessité d'avoir des structures d'accueil pour les enfants. La commune de Rouans par exemple, avait un nombre de médecins insuffisant, elle a donc décidé de monter des maisons de santé pour attirer les professionnels de santé.

Une commission de communauté de communes avec l'agence régionale de santé a eu lieu au mois de novembre 2009 pour sensibiliser les maires des communes à ce problème et lancer un diagnostic sur l'ensemble du territoire.

Le conseil des sages de Sainte-Pazanne mène en parallèle une enquête auprès des professionnels pour connaître leurs besoins.

Derrière le centre social, à l'ouest du centre-bourg un lieu stratégique pourrait potentiellement accueillir un centre médical. Le conseil général s'intéresse à un bâtiment d'EDF, juste à côté pour en faire un centre de ce type. Sainte-Pazanne est un lieu stratégique sur la route de Noirmoutier: 6000 véhicules par jour.

### **Formes urbaines :**

Il n'y a pas vraiment de culture de l'appartement à Sainte-Pazanne. Il ne faut pas oublier que c'est une commune périurbaine donc la demande est essentiellement pavillonnaire, avec un jardin, même petit. La résidence pour personnes âgées à côté du centre social se compose de petits pavillons locatifs sur des petits terrains.

Peu d'investisseurs immobiliers viennent construire à Sainte-Pazanne. La commune n'étant pas située dans le bon zonage de la loi Scellier, il n'y a pas de défiscalisation possible.

La construction pavillonnaire est donc le modèle urbain le plus répandu. Cependant, la commune applique les règles de densification, et a réduit la taille des parcelles de 1000 m<sup>2</sup> à 500 m<sup>2</sup>. Il est difficile de sortir du pavillonnaire : par exemple, une association de riverains s'est montée contre la construction d'un collectif en R+2 dans le centre-bourg.

### **Les activités possibles autour de la gare:**

Terrena est la seule activité fonctionnant autour de la gare.

Soulève des questions:

- Faut-il développer d'autres commerces autour de la gare?
- Cela viendrait-il en concurrence avec les commerces du centre-bourg ?
- Faut-il déplacer cette activité dans une zone commerciale?
- Ne faut-il créer que du logement?

C'est une question à débattre, que devront prendre en compte les différents scénarii.

### **Programme envisagé pour l'étude :**

L'étude se fera en deux phases, une phase diagnostic dont la restitution sera faite en janvier, et une autre phase projet qui sera rendue en mai.

Les étudiantes proposent dans un premier temps de faire un état des lieux des données disponibles sur la commune jusqu'à mi-novembre. Elles prévoient de compléter ces informations par des rencontres avec les acteurs locaux. Le mois de janvier sera dédié à l'analyse et à la présentation de l'ensemble du diagnostic.

M. le maire propose de faire une restitution devant l'ensemble du conseil municipal et le confirmera ultérieurement.

## **Compte-rendu réunion à la DDTM, 19 novembre 2010**

### **Personnes présentes**

- M. Milaret, Chef de projet DDTM
- M. Bossuge, DDTM
- Mme Arnaud, DDTM
- M. Bossard, DDTM
- Les 3 enseignantes encadrants
- Les 5 étudiantes du Master 2 Villes et Territoires en charge du projet Sainte-Pazanne

M. Milaret informe l'assemblée que les personnes contactées à l'AURAN s'excusent de ne pouvoir assister à cette réunion, mais qu'elles seront présentes à celle programmée le 6 janvier prochain. Quant au CAUE, aucune réponse n'a été donnée à son invitation.

### **Présentation de l'état d'avancement des travaux des étudiantes**

Présentation sous forme de PowerPoint par les étudiantes :

- Rappel de l'objet de l'étude
- Présentation de Sainte-Pazanne
- Présentation du secteur gare
- Rappel des attentes et des points abordés par le Maire à la réunion du 22 octobre 2010
- Présentation de la méthodologie du diagnostic
- Pistes de réflexions envisagées
- Présentation des contacts
- Bibliographie

### **Réactions et remarques des commanditaires :**

M. Milaret pense que le sujet de l'étude est abordé de façon trop restrictive, et précise qu'il n'est pas limité au devenir de la parcelle de la scierie, mais qu'il s'agit d'un projet plus global capable de répondre aux questions suivantes:

« Que peut-être un quartier de gare à Sainte-Pazanne ? »

« Quel est le devenir des quartiers de gares à Sainte-Pazanne ? »

D'autre part il souhaiterait savoir si la présentation réalisée concerne exclusivement la phase diagnostic de l'étude ou également la phase 2.

Les étudiantes expliquent que bien entendu l'étude sera plus globale, et portera sur les quartiers de gares, mais que la parcelle de la scierie semblant

être le terrain disponible à court terme, le projet serait très probablement en lien étroit avec cette parcelle.

M. Milaret précise qu'il y a effectivement le site de la scierie, mais qu'il n'y a pas que celui-là, et qu'il serait dommage de se focaliser dès maintenant sur ce site. Peut-être qu'il faudrait attendre fin janvier pour déterminer sur quoi va porter la phase de proposition. La phase diagnostic a plutôt pour objectif de regarder les quartiers, les micro-quartiers, comment s'organisent-ils, quelles sont leurs spécificités, leurs capacités à évoluer. Sont-ils des quartiers de gare aujourd'hui ou non ?

La question soulevée par les étudiantes qui est la relation de la gare au centre-bourg est une question intéressante, qui ne se pose pas qu'en termes de liaison. Peut-être y a-t-il une question de concurrence derrière.

Il y a également des lieux proches de la gare qui ne sont pas évoqués dans la présentation, mais qui ont certainement une influence sur le « quartier de gare », et ce serait bien de s'y intéresser davantage.

Mme Arnaud ajoute qu'il ne faudra pas s'interdire de faire des propositions en dehors du site de la scierie, même si les propositions peuvent paraître irréalistes faute de foncier disponible ou de financement. Il est important de s'affranchir de ces contraintes pour ouvrir le champ de la réflexion, quitte à montrer que ce n'est pas réalisable dans l'immédiat.

Par ailleurs, le périmètre de la communauté de communes n'est peut-être pas le plus pertinent pour le questionnaire adressé aux usagers de la gare. Peut-être que des usagers des communes situées au sud-ouest de Sainte-Pazanne viennent à Sainte-Pazanne du fait qu'il y a plus de trains et qu'il serait par conséquent plus intéressant d'élargir le territoire d'enquête.

Les étudiantes précisent que dans le formulaire d'enquête, les questions sont élargies aux habitants situés en dehors de la communauté de communes. Et pour répondre à la deuxième question de M. Milaret, la présentation qui a été faite se limite bien au diagnostic, cependant les étudiantes ont voulu après la réunion faite avec le Maire faire ressortir quelques enjeux globaux, et aussi orienter un peu plus précisément les thématiques d'étude du diagnostic.

Mme Roy explique qu'elle a amené les étudiantes à présenter des enjeux dès à présent, car il lui semble important de ne pas travailler le projet en deux temps bien définis : le diagnostic, puis le projet. Il s'agit là d'une présentation de travail, et rien n'est encore figé.

Du point de vu de M. Milaret, une gare a aussi vocation à être un point de centralité. La question est de savoir comment cela s'organise avec l'autre point de centralité que constitue le centre-bourg. Ces deux centralités n'en forment-elles plus qu'une seule, ou reste-t-elles dissociées ? Dans ce cas sont-

elles complémentaires ou concurrentielles ? Comment cela va-t-il s'organiser, et comment cela va-t-il évoluer dans le temps ? Sachant qu'aujourd'hui ce n'est pas véritablement une centralité, mais plus une concentration de flux à certains horaires de la journée.

Quant aux logements pavillonnaires qui semblent être la demande principale à Sainte-Pazanne, M. Bossard rappelle que les objectifs territoriaux ont plutôt tendance à vouloir développer d'autres formes d'habitat, et que pour rentabiliser du logement social par exemple, les bailleurs ont souvent intérêt à construire des collectifs ou de l'habitat intermédiaire.

Mme Arnaud évoque aussi la question des besoins qui ne s'expriment pas forcément, mais qui existent comme par exemple les personnes âgées qui ne peuvent plus entretenir leur jardin, et qui souhaitent revenir en centre-bourg dans des logements facilement accessibles. C'est une demande qui peut-être difficile à cerner, mais qui pourtant existe.

M. Legal évoque les dents creuses correspondant à des activités qui se sont arrêtées ou déplacées du centre bourg dont le maire a parlé en réunion. Peut-être serait-il intéressant de s'intéresser à ces lieux un peu délaissés. Cependant, le Maire a fait part de la difficulté d'aménager parfois ces dents creuses car des associations d'opposition aux projets sont assez actives. C'est le cas d'une ZAC créée en centre-bourg qui n'arrive pas encore à voir le jour de ce fait.

M. Milaret rappelle que les attentes du maire sont avant tout une aide à la réflexion avec des idées nouvelles qu'il pourra piocher éventuellement.

M. Bossuge, regrette qu'il n'y ait pas plus de photos dans la présentation, pour visualiser les quartiers à proximité de la gare. Les étudiantes ont collecté un grand nombre d'informations, mais n'ont pas souhaité les présenter à cette réunion car ces informations n'ont pas encore été synthétisées ni recoupées.

Elles ne trouvaient pas pertinent de présenter des données brutes.

M. Milaret précise que le pôle d'équilibre n'est pas qu'une priorité pour le financement d'équipement, c'est aussi avoir un rôle vis-à-vis du territoire, c'est un lieu de concentration de population, d'activités. En conséquence, les exigences de mixités fonctionnelles et sociales et de densité sont beaucoup plus grandes. C'est donc aussi une exigence pour le projet. Le maire a d'ailleurs acté le fait que Sainte-Pazanne devait faire des efforts en termes de logements sociaux et qu'il essayait d'en convaincre son conseil municipal.

Mme Arnaud demande si du fait que Sainte-Pazanne risque d'attirer des actifs, il y a une réflexion de la part des élus pour maintenir, voir créer des emplois sur place.

Les étudiantes répondent qu'effectivement la question n'avait pas été évoquée. Mais qu'il y a des zones d'activités en projet, et qu'elles sont supposées attirer des entreprises et par conséquent des emplois. Ceci dit cela reste une piste de réflexion.

M. Milaret pense qu'à travers le travail bibliographique, il est possible d'enrichir les enjeux.

Quelles questions se posent sur ce type de territoire périurbain en lien avec une gare? Sur les questions de l'activité de bureau, il faut savoir que c'est assez compliqué à mettre en place, l'exemple de Clisson est amené. Aujourd'hui cela est difficile, mais ce ne le sera peut-être pas demain. Les premières implantations sont souvent des opérations de petites échelles avec l'installation de privés de type assureurs ou experts comptables.

M. Bossard rappelle qu'il ne faudrait pas oublier le volet environnemental dans le diagnostic. Il évoque la question de la gestion des eaux usées, des eaux pluviales. Par ailleurs il serait intéressant de savoir de quand date la dernière étude commerciale faite sur Sainte-Pazanne.

M. Bossuge évoque aussi la problématique de la nature en ville, les jardins publics, privés, les jardins en fond de court, les parcs, les chemins.

M. Arnaud pense qu'il faudrait aussi étudier les sites délaissés, voir si l'on peut les réutiliser, et comment.

S'agissant de la gare de Savenay, M. Milaret évoque les pôles d'échanges multimodaux.

Sur les sites qui sont à proximité de la gare, à savoir, la gare, son parvis, son parking, comment s'organise l'intermodalité? Et cela est souvent compliqué à mettre en place car les acteurs sont multiples. Ceci dit le travail n'est pas à l'échelle du quartier.

Ancenis mène actuellement plusieurs projets autour de sa gare, mais l'échelle de la gare n'est pas la même, et les projets sont plus importants. Dans les opérations intéressantes, on peut noter la réutilisation de la gare au Palets pour faire une crèche. Les problématiques qui se posent généralement autour d'une gare sont l'accès par les deux cotés et c'est une problématique à Sainte-Pazanne, d'autant plus qu'il n'y a pas de traversée.

#### **Conclusion par M. Fritsch :**

Quatre points semblent ressortir de cette réunion :

1. Demande de la part de la DDTM de réfléchir aussi à l'aménagement des quartiers résidentiels qui sont déjà en place au-delà de celui des zones à urbaniser. De réfléchir à cet aménagement par rapport à l'accès à la gare, et plus largement sur la morphologie urbaine et la densification potentielle.

2. Utiliser l'analyse sociodémographique et socioéconomique pour cerner la demande de logement et l'approche en termes de benchmarking pour regarder les réponses envisageables à ce type de demande.

3. Pour la seconde partie du travail, ne pas fermer la porte à des aménagements possibles destinés à des activités économiques.

4. Intérêt de se projeter sur le moyen terme.

En complément à cette conclusion, la présentation a été bien menée, et l'échelle du quartier de gare bien cernée par les étudiantes à travers la projection des diapositives qui a été faite.

### **Compte-rendu réunion, 06 janvier 2011 DDTM 44 avec l'AURAN et le CAUE**

#### **Personnes présentes :**

- JULLIEN Bruno, Direction Stratégie des Territoires, AURAN
- DEGROTTE Vincent, Directeur du CAUE 44
- MILLION Patrice, Responsable MOPEDD, DDTM 44
- GAGNOL Séverine, Division vignoble, DDTM 44
- BOSSARD Michaël, Service aménagement durable, DDTM 44
- BOUSSUGE Cédric, Service aménagement durable, DDTM 44
- Les 3 professeurs encadrants
- Les 5 étudiantes du M2VT

En introduction Monsieur Boussuge, rappelle brièvement le contexte de l'étude.

Les étudiantes présentent ensuite l'état d'avancement de leur étude.

M. Boussuge a apprécié l'apport de documents graphiques dans cette nouvelle présentation, et l'approche sensible réalisée autour de la gare, notamment la diachronie.

Il précise qu'à travers la présentation, il semble qu'il n'y ait pas de secteur gare identifié et identifiable.

Les étudiantes confirment cette impression révélée entre autre lors des entretiens, des enquêtes, et de l'analyse du site à proprement parlé. La gare semble effectivement n'être plus qu'un bâtiment.

M. Million s'interroge sur la diminution de l'activité autour de la gare et notamment de son attrait connu au début du XXème siècle.

Les étudiantes répondent que cela est certainement dû en grande partie au développement de l'usage préférentiel de l'automobile. L'activité de la gare ayant décliné, les activités périphériques ont également périclité.

M. Bossard semble satisfait de l'apport benchmarking, car cela permettra d'ouvrir le champ à des devenir possibles pour Sainte-Pazanne.

M. Fritsch insiste sur le fait qu'il faudrait insister sur la coupure que constitue la voie ferrée, en tant que contrainte car c'est majeur dans les problématiques de développement de la commune.

M. Degrotte précise que l'approche urbaine va être importante. Il faut donc déterminer ce qu'on veut faire aujourd'hui en matière de stratégie urbaine. Analyser la potentialité en matière foncière. Qu'est-ce que le tissu urbain, qu'est-ce qu'on va pouvoir utiliser pour libérer du foncier ou alors rénover ce

qui est en friche. Que va-t-on pouvoir récupérer dans l'existant pour y insérer du bâti, des circulations et retraiter les espaces publics.

Mme Roy pose la question de remettre ou pas en cause les projets d'urbanisation tels que la ZAC du Malessard puisqu'ils ne semblent pas s'inscrire dans une volonté de densification, de développement durable ?

M. Fritsch estime qu'il faut plutôt considérer cette zone comme déjà urbanisée pour déterminer le projet, mais tout en se gardant la possibilité de prendre de la distance par rapport à un tel projet, et de le remettre en cause éventuellement.

Il faut intégrer ce projet dans la possibilité de décaler la centralité vers la gare, donc traiter la problématique de la perméabilité du tissu urbain.

M. Julien précise que la construction des ZAC est souvent préférable à des opérations isolées, et que la tendance actuelle est de privilégier des opérations de ZAC autour de l'agglomération pour limiter la construction dans les villages et hameaux.

Les communes reconnues pôle d'équilibre n'ont pas toujours l'ingénierie suffisante pour assurer les exigences que leur confère ce rôle. En ce qui concerne le Scot de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire, c'est le Scot qui prend en charge les pôles d'équilibre. L'AURAN qui est en charge de la réalisation du Scot du pays de Retz, va donc proposer de s'intéresser à la problématique et au devenir de la Gare de Sainte-Pazanne. Car la planification peut aider à l'émergence de projet.

M. Degrotte, considère que le travail sur l'espace public est bien mené. Il ajoute que le travail sur les espaces publics est important, puisqu'il permet de s'intéresser aux problématiques du stationnement, de la construction de bâtiment sur ces espaces publics, de l'usage que l'on peut faire du bâti existant.

Il faut intégrer la problématique du stationnement, dans les problèmes d'inter modalité. En effet, il ne faudrait pas que le pôle intermodal devienne un parking qui mange de l'espace. Il serait intéressant de considérer un parking silo, comme c'est le cas dans certaines villes d'Allemagne. Mais il faudrait l'intégrer dans une construction plus générale.

Attention au risque de créer un pôle d'échange multimodal qui ne deviendrait qu'un parking géant.

Il faut aussi considérer la problématique des dents creuses, en faisant éventuellement une carte qui recense les dents creuses.

Il serait intéressant d'intégrer à la première partie une partie sur l'historique de l'urbanisation. Sainte-Pazanne est un village carrefour. M. Bossard propose

un site sur lequel on peut voir l'urbanisation des communes depuis le 19<sup>ème</sup> siècle.

Mme Gagnol informe que le travail des questionnaires peut être croisé avec les enquêtes du même type réalisées par la SNCF. A récupérer peut-être auprès du Conseil Régional. Analyser l'évolution de la fréquentation des lignes. Elle s'interroge sur la pertinence du Tram-train à Sainte-Pazanne.

Les étudiantes expliquent qu'effectivement cela n'a pas de pertinence immédiate, mais qu'on leur a demandé de réfléchir sur des scénarii sur plusieurs échelles de temps. Dans ce cadre là, on peut supposer un développement suffisamment important de Sainte-Pazanne dans les trente prochaines années, que le tram-train sera alors une solution intéressante. Cependant, ce sera peut-être simplement une augmentation des fréquences TER, étant donné que le train est relié au tramway de Nantes à Pont-Rousseau.

M. Degrotte et M. Julien s'accordent à dire que l'augmentation du coût des énergies fossiles dans les prochaines années va de toute évidence influencer sur l'usage et le développement du transport en commun, et que l'augmentation de la fréquence des trains en gare de Sainte-Pazanne n'est pas véritablement une utopie, que ce soit sous-la forme d'un tram-train ou d'un TER.

M. Fritsch propose de modifier certains titres du plan du diagnostic. Intégrer l'idée d'accessibilité et d'attractivité de la gare dans la partie sur la desserte ferroviaire. Mme Roy propose d'intégrer les pratiques et usages sociaux du secteur gare afin de mieux cerner l'existence ou non d'un quartier de gare.

En ce qui concerne le benchmarking, il serait intéressant de traiter des exemples plus proches géographiquement, ayant a priori des contextes similaires, comme par exemple à Sainte-Nazaire. Les exemples en région parisienne ont effectivement d'autres enjeux.

Pour le tram-train, il serait intéressant de prendre l'exemple de Nord-sur-Erdre, sur la ligne du futur tram-train. Le quartier de gare de la commune est organisé de façon à assurer l'inter modalité. Il serait intéressant de s'en inspirer notamment pour le stationnement.

La soutenance du diagnostic aura lieu le vendredi 28 janvier. Les personnes présentes sont invitées à y assister, sous réserve de leur disponibilité.

Le prochain rendez-vous à la DDTM est à fixer à la mi-mars.

La date précise sera définie ultérieurement par M. Millaret.

## Table des Figures

Figure 1 : Evolution de la construction de logements à Sainte-Pazanne .....	20
Figure 2 : Evolution du nombre d'habitant.....	24
Figure 3: Tranche d'âge de la population pazenaise .....	27
Figure 4: Les logements à Sainte-Pazanne par nombre de pièce.....	28
Figure 5: Modes de transport pour les actifs pazenais travaillant en dehors de la commune.....	31
Figure 6 : Modes de transport pour les actifs pazenais travaillant à Sainte-Pazanne.....	32
Figure 7: Fréquentation de la ligne Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie .....	45
Figure 8: Fréquentation de la ligne Nantes – Pornic .....	45
Figure 9: Principales raisons de déplacement des usagers du train à Sainte-Pazanne, 2010 .....	46
Figure 10: Commune d'appartenance des usagers du train en gare de Sainte-Pazanne.....	46
Figure 11: Fréquentation de la ligne de bus Lila Nantes-Pornic .....	48
Figure 12: Fréquentation de la ligne routière Nantes- Noirmoutier ...	48
Figure 13: Fréquentation de la ligne routière Nantes- Saint-Jean-de-Monts.....	48
Figure 14 : Nombre d'équipements sportifs dans la communauté de communes Cœur Pays de Retz, 2006.....	69
Figure 15: Répartition par commune de l'effectif du collège Sacré-Cœur, 2010, .....	69
Figure 16 : Mode de transport des Pazenais pour venir en gare de Sainte-Pazanne.....	78

## Table des Illustrations

Illustration 1 : TER Pays de la Loire.....	9
Illustration 2 : L'église au début du XXème siècle .....	17
Illustration 3 : Les halles de Sainte-Pazanne.....	17
Illustration 5 : Le bourg de Sainte-Pazanne 1995,.....	19
Illustration 4: Le bourg, de la gare vers l'église, 1950, Source : <i>Mairie de Sainte-Pazanne</i> .....	19
Illustration 6 : Rue de l'Auditoire au XXème siècle et en 2010 .....	20
Illustration 7 : La poste sur la rue de la Gare, XXème siècle et en 2010 .....	20
Illustration 9 : Avenue du Général de Gaulle en 1950 et 2010 .....	21
Illustration 8 : Vue aérienne de l'arrière de la gare - parcelle actuelle de la scierie, 1995 .....	21
Illustration 10 : Scierie à l'arrière de la gare, septembre 2010 .....	21
Illustration 11 : Vue de la gare au XXème siècle et en 2010 .....	21
Illustration 12 : Une bande cyclable de Sainte-Pazanne : .....	32
Illustration 13: Terrain accueillant la ZAC du Malessard, 2010.....	36
Illustration 15 : Etat des travaux du site proche du cimetière, 2010...	37
Illustration 14 : Perspective du projet de logement rue du Tenu (site du centre-bourg) .....	37
Illustration 16 : Extrait de l'étude sur la rue du Ballon, 2010 .....	38
Illustration 17 : Projet du parvis de l'église, 2010 .....	38
Illustration 18 : Site EDF, 2010 .....	39
Illustration 19 : Perspective du projet du centre aquatique .....	39
Illustration 20 : Résidence pour personnes âgées .....	40
Illustration 21 : Extérieur de la résidence pour personnes âgées, 2010 .....	40
Illustration 22 : Collège Olympe de Gouges, 2010 .....	40

Illustration 23 : Bâtiment Maurice Pigeon, 2010 <i>Source : photo personnelle</i> .....	41	Illustration 39: Le Tram-fret d'Amsterdam, 2007, <i>source : Grandeur-Nature et Planète Terra</i> .....	66
Illustration 24: PAI, mai 2010, <i>source : Forum LR Presse</i> .....	45	Illustration 40: Rue Françoise Dolto, quartier des équipements, 2010 .....	72
Illustration 25: Affiche de l'extension du parking à 80 places, septembre 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	47	Illustration 41 : Maison de l'enfance Daniel Thébaudeau, 2011, <i>Source : M2VT</i> .....	72
Illustration 26: Vue aérienne de Sainte-Pazanne, 1950, mairie de Sainte-Pazanne.....	49	Illustration 42 : Commerces de la place de Retz, 2010, <i>Source : photo personnelle</i> .....	73
Illustration 27: Les activités dans la rue de la gare, janvier 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	51	Illustration 43 : Le passage à niveau à proximité de la gare.....	76
Illustration 28: Les activités dans l'avenue du Général de Gaulle, anciennement rue de la gare, début XX <sup>ème</sup> (avant 1950), <i>source : notrefamille.com</i> .....	51	Illustration 44 : Vue sur l'avenue du Général de Gaulle, 2010.....	78
Illustration 29: Quai de la gare, entre 1907 et 1938 (timbre sur une carte presque identique), <i>source : notrefamille.com</i> .....	51	Illustration 45 : Vues sur l'avenue du Général de Gaulle, 2010.....	79
Illustration 30: Quai de la gare, novembre 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	51	Illustration 46 : Le parking silo d'Epinal.....	81
Illustration 31: Passage à niveau encore manuel (à gauche), mai 2010, <i>Source : Forum LR Presse</i> .....	52	Illustration 47 : Le parking souterrain de Garges-Sarcelle, avril 2010	82
Illustration 32: Passage à niveau automatisé (à droite), novembre 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	52	Illustration 48 : Parking de la gare – Stationnement réservé aux personnes handicapée, 2010 .....	83
Illustration 33: Panneau de la signalisation automatique, novembre 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	52	Illustration 49 : L'accessibilité des quais, 2010 .....	83
Illustration 34 : 141R 1199 passant sous la potence de Sainte-Pazanne, 13 décembre 2009, <i>source : Forum-Train</i> .....	52	Illustration 50 : Résidence Norkiouse, Rezé (44), 2007 .....	84
Illustration 35: La scierie entre la gare et l'église de Sainte-Pazanne, 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	62	Illustration 51 : Habitat semi-collectif, Triganc (44), 2007.....	86
Illustration 36: Le magasin Terrena, 2010, <i>source : photo personnelle</i>	62	Illustration 52 : Habitat semi-collectif, Triganc (44), 2007, <i>Source : CAUE 44</i> .....	86
Illustrations 37: Site n°2 de la ZAC multisites, 2010, <i>source : photo personnelle</i> .....	62	Illustration 53 : Résidence Norkiouse, 2007, <i>Source : Philippe RUAULT, CAUE 44</i> .....	87
Illustration 38: Tram-train en gare de Nantes, 2010, <i>source : Conseil Régional des Pays de la Loire</i> .....	65	Illustration 54 : Modélisation 3D du projet d'écoquartier de gare de Rungis, 2009 .....	88
		Illustration 55 : pavillon collectif de compost à Beaulieu, Nantes, 2010 .....	88
		Illustration 56 : Foyer de jeunes travailleurs à Bottière-Chénaie, mars 2008,.....	89
		Illustration 57 : Projet de parc dans le quartier Bottière-Chénaie, Mars 2008.....	91
		Illustration 58: projet de l'écoquartier Clause Bois-Badeau,.....	90

## Table des Cartes

Carte 1 : Position de la communauté des communes dans le département 6	
Carte 2 : Communes ayant une gare sur leur territoire, 2009.....	7
Carte 3 : Le territoire communal de Sainte-Pazanne, .....	7
Carte 4 : Périmètre de la communauté de communes Cœur Pays de Retz .....	8
Carte 5: DTA, Synthèse des enjeux et des orientations .....	10
Carte 6 : Le périmètre du SCOT .....	11
Carte 7 : L'évolution de l'urbanisation du bourg de Sainte-Pazanne de 1900 à aujourd'hui., <i>Source : M2VT Atelier Sainte-Pazanne 2011</i> .....	18
Carte 8 : Position de Sainte-Pazanne sur l'étoile ferroviaire, .....	22
Carte 9 : Flux de migration domicile-travail vers Sainte-Pazanne .....	23
Carte 10 : Dynamiques démographiques .....	25
Carte 11 : Flux de migration domicile-travail depuis Sainte-Pazanne.	30
Carte 12 : Les projets à Sainte-Pazanne.....	35
Carte 13 : Plan de la ZAC multisites.....	37
Carte 14: Relations interquartiers, 2010, <i>source : Géoportail, 2009</i> .....	53
Carte 15 : Les potentialités de développement du centre-bourg de Sainte-Pazanne, 2010, <i>source : M2VT Atelier Sainte-Pazanne</i> .....	63
Carte 16 : Les équipements à Sainte-Pazanne .....	70
Carte 17 : Les commerces de proximité de Sainte-Pazanne.....	74
Carte 18 : Représentation des perspectives intéressantes sur et depuis la gare, <i>Source :PCI 2010, M2VT atelier Sainte-Pazanne, 2010</i> .....	76
Carte 19 : Les distances piétonnes depuis la gare.....	77
Carte 20 : Les cheminements doux de Sainte-Pazanne .....	80
Carte 21: L'éloignement de l'aire de covoiturage par rapport à la gare .....	82
Carte 22: Les espaces verts publics, janvier 2010.....	91