



#### 1. Maître d'ouvrage : Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique.

Le comité de pilotage regroupait des représentants de la DRE Pays de la Loire, de la Région Pays de la Loire, du Département de Loire-Atlantique, des EPCI concernés, de l'Association Communautaire de l'Estuaire de Loire et de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise.

#### 2. Résumé de l'étude

L'étude avait pour objectif de répondre à deux questions s'inscrivant dans le cadre des schémas de cohérence territoriale lancés d'une part sur la zone métropolitaine Nantes St Nazaire, d'autre part sur la presqu'île guérandaise :

- Comment s'appuyer sur l'existence de la ligne ferroviaire Nantes-St Nazaire-Le Croisic pour structurer le développement urbain et favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture ?
- Quelles orientations pour une prise en compte coordonnée des enjeux aménagement et déplacements sur le territoire desservi ?

Il s'agissait pour cela :

- d'examiner l'offre globale de transports collectifs intégrant les réseaux inter-urbains départemental et régional et les réseaux de transports urbains des agglomérations de Nantes et St Nazaire.
- de qualifier l'accessibilité aux gares, selon les modes de déplacements.
- de rechercher les leviers qui permettent de renforcer l'usage des transports collectifs, de favoriser le transfert modal, d'élargir ou de renforcer l'aire d'influence des gares, de structurer le développement urbain du territoire desservi.

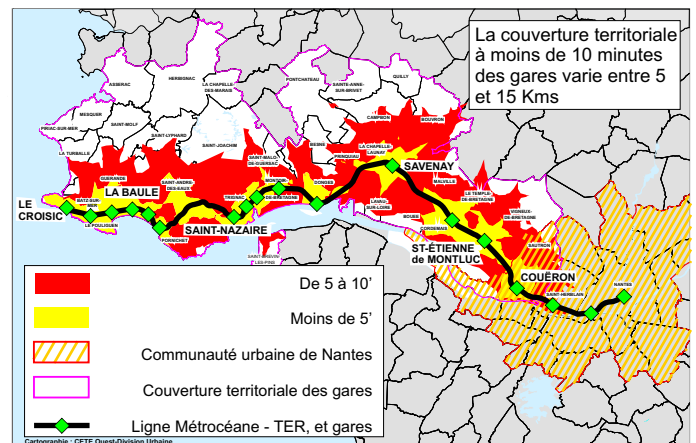
Cette étude comporte un dossier de présentation du territoire desservi par l'axe Nantes-St Nazaire-Le Croisic, 6 monographies de gares à rayonnement et fonctionnement territorial contrastés (St Nazaire, La Baule, Le Croisic, Savenay, St Étienne de Montluc, Couëron) et un dossier de synthèse.

La synthèse met en lumière les principaux constats de l'étude :

- le territoire est fortement hiérarchisé par des déplacements spécialisés, une offre très structurée, un usage du transport collectif ferroviaire contrasté.
- le rayonnement des gares est aujourd'hui restreint, principalement marqué par la proximité, mais il est susceptible de s'agrandir compte tenu de la conjonction de facteurs favorables : congestion du trafic routier aux abords des agglomérations,

développement urbain resserré autour des bourgs et des zones urbaines existantes, amélioration de l'accueil en gare, amélioration de l'offre de transports collectifs.

- la concurrence rail-route est actuellement limitée selon le critère temps de parcours, mais elle devrait se renforcer dans les années à venir.
- la structuration du développement urbain est possible du fait d'un potentiel d'urbanisation réel autour des gares.
- l'accessibilité tous modes aux gares reste à améliorer dans bon nombre de cas.



Trois leviers sont à activer pour augmenter sensiblement l'usage du train :

- une offre de transport structurée et différenciée.
- un développement urbain autour des gares.
- une très bonne accessibilité aux gares qui accompagne la politique d'amélioration de l'accueil en gare.

#### 3. Intérêt de la démarche

Il réside dans l'approche globale des problématiques urbanisme-déplacements dans des secteurs situés à 10mn d'accès des gares quelque soit le mode, aboutissant à des propositions d'aménagement susceptibles de renforcer l'utilisation du train, et dans l'élaboration d'une méthodologie d'étude permettant de la reconduire sur d'autres territoires.

Septembre 2005

Contact division Urbaine - groupe DEP, Secrétariat - Tél. 02.40.12.84.77  
- mel : annie.meuriot@equipement.gouv.fr, jean-jacques.duhayon@equipement.gouv.fr

