

# LES GARES FERROVIAIRES COMME LEVIERS DE PROJETS DE TERRITOIRE

## LA LIGNE NANTES - SAINT-NAZAIRE - LE CROISIC

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



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



DRE  
Pays de la Loire  
DDE  
Loire-Atlantique

**FÉVRIER 2005**



## Préambule

Le contexte de renouvellement de la planification initié par la loi solidarité et renouvellement urbains, incite à une meilleure prise en compte des enjeux conjugués d'aménagement et de déplacements au service du développement durable des territoires. La ligne ferroviaire Nantes-Le Croisic, qui constitue une liaison structurante au sein du territoire métropolitain et de celui de Cap-Atlantique doit pouvoir, dans le cadre des schémas de cohérence territoriale (SCOT) en cours d'élaboration, constituer un support de l'organisation urbaine de ces territoires.

L'étude présentée, a pour vocation de nourrir les réflexions en cours en analysant, par une approche coordonnée des enjeux aménagement-déplacements :

- les conditions d'accessibilité aux gares, les interconnexions entre offres de transport collectif ainsi que la prise en compte de la desserte transport en commun dans les projets d'aménagement ...

Le dossier général propose une présentation de la ligne Nantes-Le-Croisic axée sur les dynamiques territoriales des secteurs irrigués par la ligne ferroviaire et l'offre transport en commun actuelle.

Il est complété par 6 dossiers monographiques illustrant le fonctionnement de gares, choisies en raison de leurs fonctionnalités et de leur rayonnement territorial contrasté, et pour lesquelles sont examinés : les zones d'influence potentielle, les projets de développement urbain des communes concernées, les conditions locales d'optimisation d'un transfert modal de la voiture particulière vers le transport ferroviaire etc. Ces monographies proposent des orientations d'aménagement pouvant intéresser les projets de territoire en cours d'élaboration.

Une dernière partie met en perspective à l'échelle des grands territoires du périmètre d'étude les principaux résultats de l'étude. Elle comporte en outre des éléments méthodologiques (intérêt et limites de la méthode retenue, approfondissements possibles) propres à permettre de reconduire ce type d'étude sur d'autres sites.





**PRÉSENTATION DES TERRITOIRES DESSERVIS  
PAR LES GARES DE LA LIGNE NANTES -  
SAINT-NAZAIRE - LE CROISIC**

## Introduction : *Le contexte local, la problématique*

La région nantaise est l'un des territoires de l'Ouest qui connaît une très forte expansion économique depuis le début des années 90. St Nazaire participe à cette expansion mais depuis une époque plus récente de reprise d'activité des chantiers de l'Atlantique. Conséquences de cette expansion : un marché de l'emploi soutenu et une attractivité marquée vis-à-vis d'actifs dont une bonne part de migrants extérieurs au département de Loire-Atlantique. Raison de ce succès : une envolée des prix du foncier dans l'agglomération nantaise et sa proche périphérie qui conduit les accédants à revenus modestes ou moyens à s'installer dans le périurbain de plus en plus lointain.

C'est aussi en agglomération que se concentrent les activités génératrices d'emplois. Dès lors, les actifs sont amenés à franchir des distances entre leurs domiciles et leurs lieux de travail de plus en plus grandes. En 1999, la distance moyenne parcourue par un habitant de la région nantaise est de 10,3 km contre 8,9 en 1982.

Le rural, qualifié de périurbain, est le réceptacle naturel d'une urbanisation extensive, par l'abondance et le coût moins élevé des terrains qu'il offre.

Le processus d'étalement résidentiel, à l'œuvre depuis plus de 30 ans, n'est permis que par un recours massif à la voiture individuelle : dans la couronne périurbaine nantaise, 75 % des déplacements se font en voiture, selon la dernière enquête ménage de 2002, contre 60 % en zone urbaine.

L'organisation spatiale des activités et de l'habitat en lien avec les possibilités de déplacements constitue donc un enjeu central évoqué en particulier dans les études du SCOT de la métropole Nantes-St Nazaire<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Comité technique du SCOT : déplacements et urbanisation : éléments de problématique.

<sup>2</sup> ACEL : Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire.

<sup>3</sup> étude Mouvement-Environnement-Communication.

L'utilisation des lignes ferroviaires régionales pour les déplacements quotidiens notamment, est désormais considérée aujourd'hui comme une véritable alternative à l'usage de la voiture individuelle dans la perspective d'un développement métropolitain durable.

Pour intensifier cette utilisation, plusieurs conditions sont requises, dont un certain nombre relatives à la qualité de l'offre. Le projet Métrocéane, lancé en 1999 sous l'égide de l'ACEL<sup>2</sup> et qui concerne la ligne Nantes-Le Croisic, s'inscrit dans cette logique d'amélioration de l'offre dont les mesures les plus remarquées ont été l'augmentation de plus de 50 % du nombre de trains et la tarification intermodale avec les autres réseaux de transports (TAN, STRAN, réseau Atlantic). La mise en application de ces mesures a remporté un vrai succès auprès des usagers et entraîné un accroissement très significatif de fréquentation.

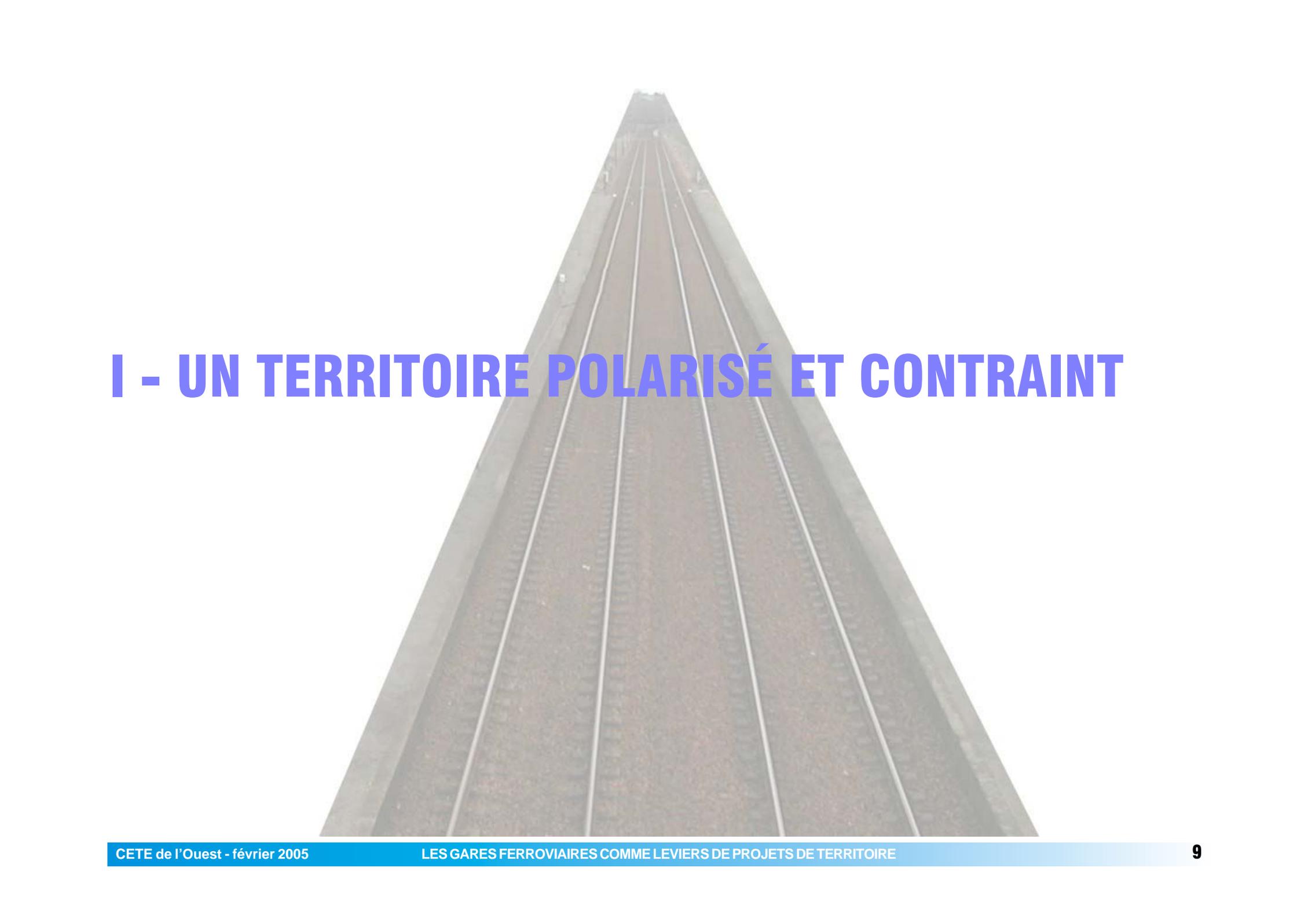
Outre les conditions relatives à l'offre de service, le programme de recherche franco-allemand, «Bahnhalle», qui s'appuie sur un certain nombre d'expériences dont celle de la ligne Nantes-Le Croisic, met en avant le fait que des conditions relevant de l'urbanisme peuvent permettre aussi d'orienter plus massivement l'utilisateur vers le rail. Les aménagements urbains ainsi mis en œuvre doivent bien sûr être cohérents et de qualité et faire une part importante aux modes doux de déplacements : près de 40 % des déplacements des usagers habitant la commune de leur gare de montée se font à pied ou en vélo, selon une enquête réalisée en 2003 sur la ligne Nantes-Le Croisic. Selon une enquête<sup>3</sup> réalisée en 2000 sur cette ligne, 12 % de ses nouveaux usagers déclarent avoir fait le choix d'une localisation résidentielle en fonction de la proximité d'une gare.

Émerge donc progressivement la conscience du caractère stratégique de l'offre ferroviaire dans le mode de développement des territoires qui en bénéficient et la nécessité de favoriser des opérations mieux greffées aux bourgs dotés de gares, plus denses, mieux articulées aux réseaux locaux de déplacements. Ce nouveau regard concerne bien sûr les opérations de logements émettrices de déplacements mais aussi, dans un certain nombre de cas, les projets de zones d'activités.

# SOMMAIRE

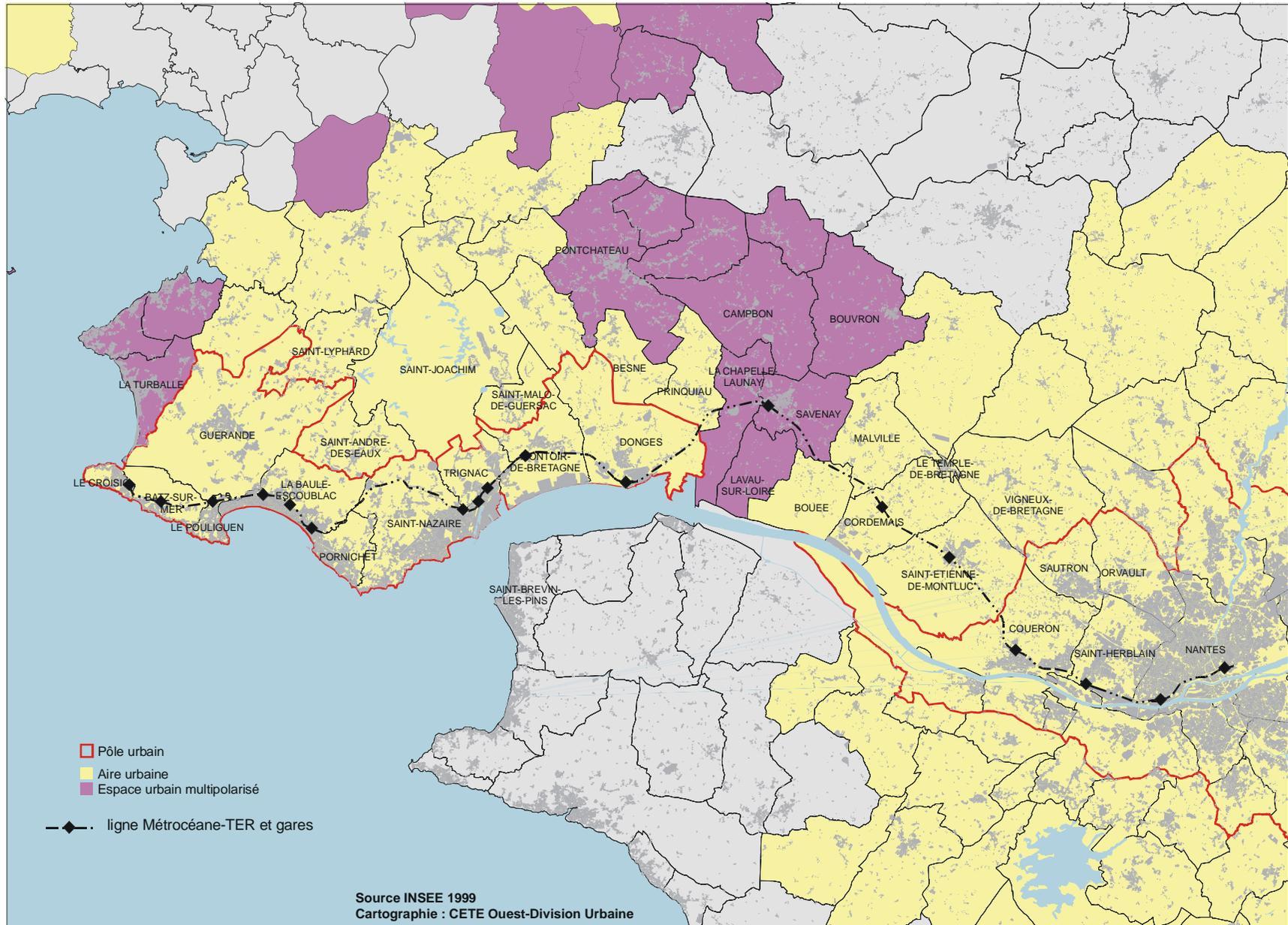
I- UN TERRITOIRE POLARISÉ ET CONTRAINT .....	9
II- UN TERRITOIRE DE PROJETS .....	17
III- ACCESSIBILITÉ AUX GARES ET UTILISATION DE LA LIGNE - AIRES D'INFLUENCE .....	21
IV- ARTICULATION ENTRE LES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF .....	29
V - CARACTERISATION DES GARES .....	39
VI - LES GARES : DES RÔLES ET DES RAYONNEMENTS TERRITORIAUX CONTRASTÉS .....	53





# I - UN TERRITOIRE POLARISÉ ET CONTRAINT

## Carte 1 - Pôles urbains, aires urbaines



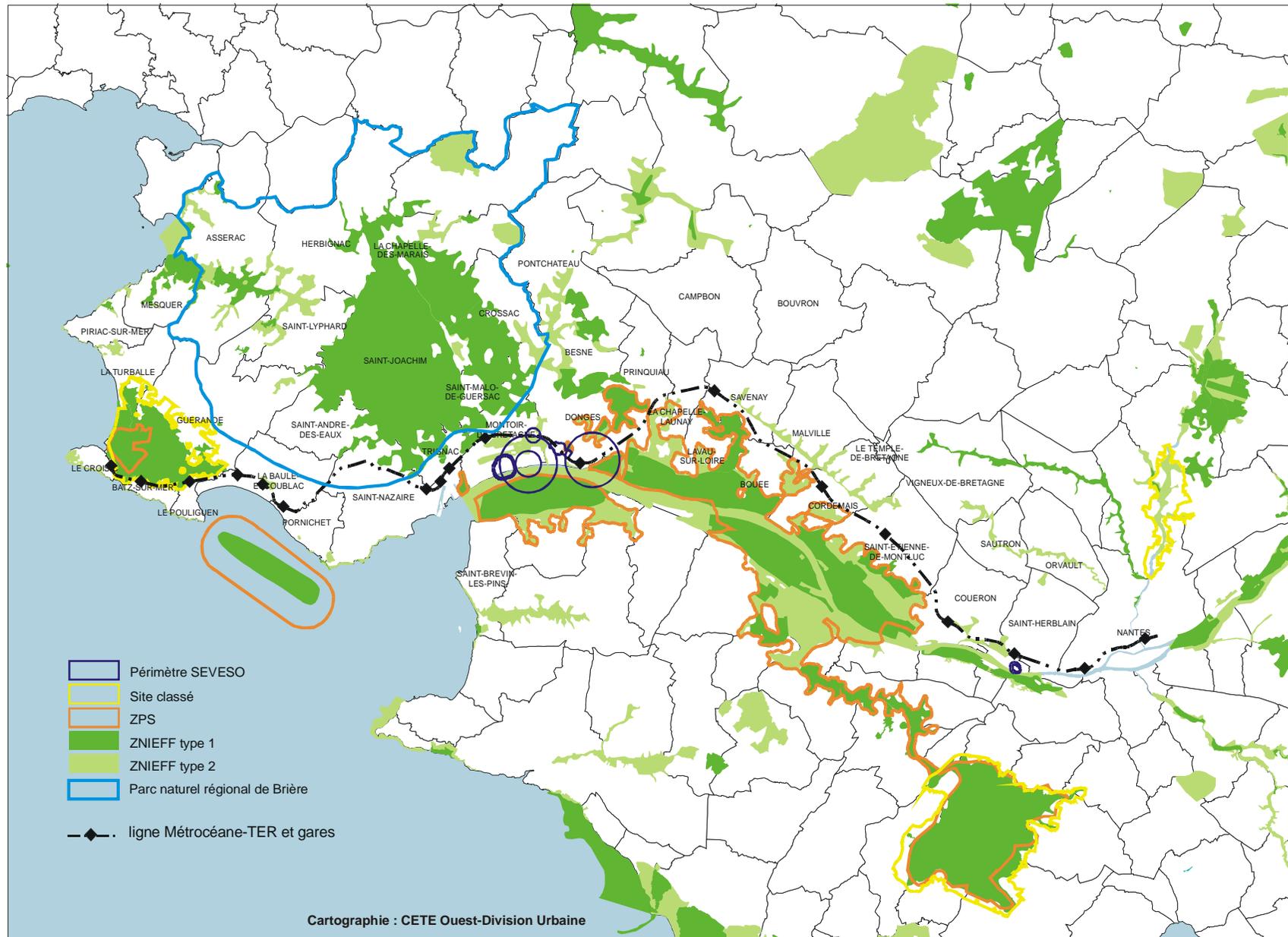
## ***Pôles urbains, aires urbaines***

La ligne Nantes–Le Croisic traverse l'aire urbaine de Nantes et l'aire urbaine de Saint-Nazaire. L'aire nazairienne va du Croisic à Donges et remonte jusqu'en limite du Morbihan vers le Nord. Le pôle nantais étend son aire urbaine au-delà de Cordemais vers l'Ouest. Une zone multipolarisée, partagée entre Nantes et Saint-Nazaire intègre la commune de Savenay, définie comme un pôle d'équilibre dans le schéma d'orientation départemental et le projet de Directive territoriale d'aménagement.

Rappel : définition des aires urbaines et pôles urbains

- aire urbaine : ensemble de communes d'un seul tenant autour d'un pôle urbain, constitué de ce pôle et des communes formant sa couronne périurbaine dont au moins 40 % des actifs résidents vont travailler dans le pôle urbain ou dans les communes attirées par celui-ci.
- pôle urbain : unité urbaine offrant 5 000 emplois ou plus, composée d'une ou plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité et comportent au moins 2 000 habitants.

## Carte 2 - Les enjeux environnementaux liés aux sites naturels et aux risques

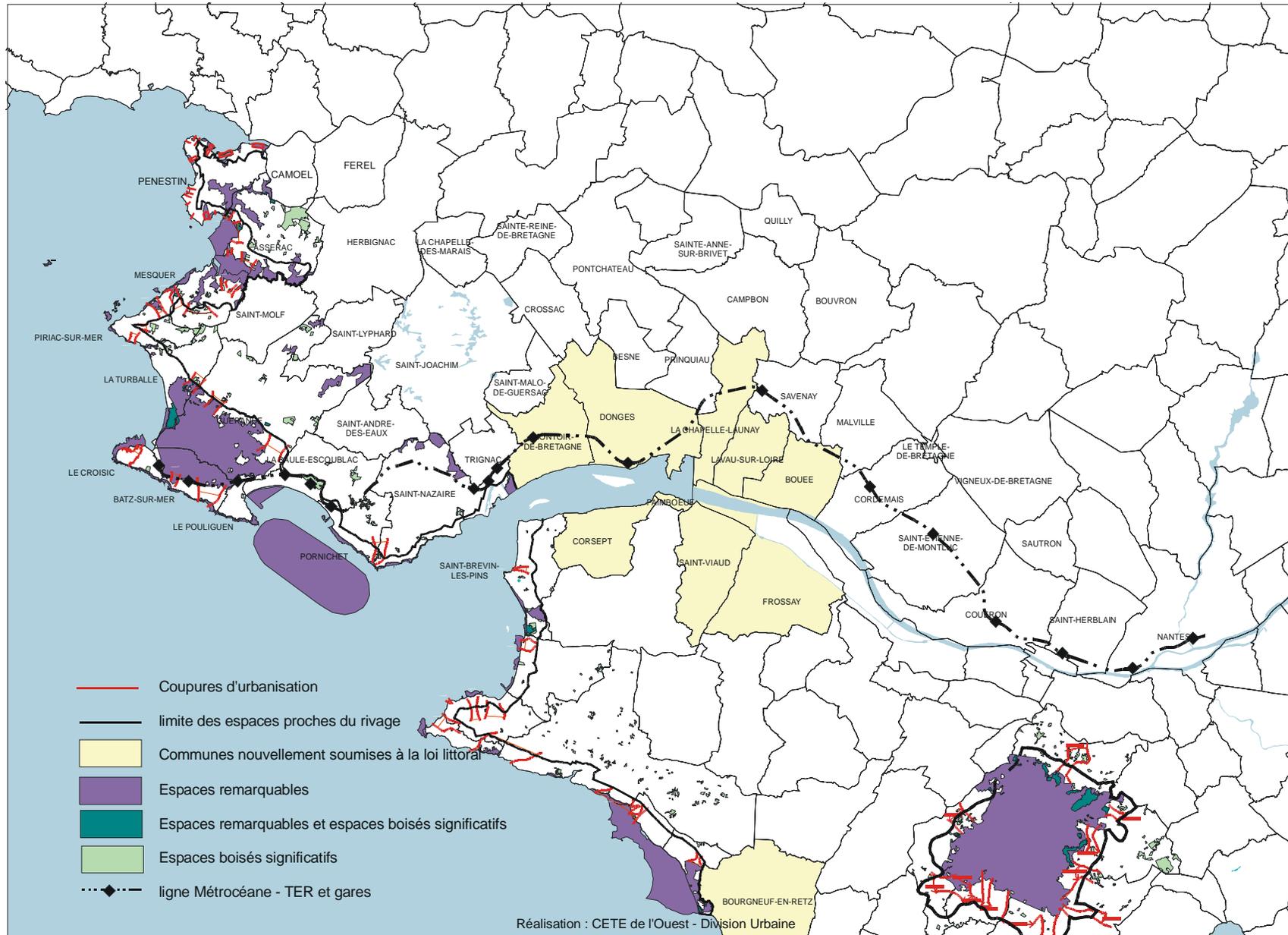


## ***Les enjeux environnementaux liés aux sites naturels et aux risques***

La ligne ferroviaire tangente les espaces naturels répertoriés au titre de leur richesse floristique et faunistique (marais de Guérande, Parc Naturel Régional de Brière, rives de Loire Nord, entre Couëron et Donges). La ligne traverse le site SEVESO de la raffinerie Total sur les communes de Donges et Montoir.

Le développement urbain des secteurs traversés par la ligne ferroviaire est ainsi encadré par différents dispositifs de protection qui prennent en compte les enjeux environnementaux et industriels.

### Carte n° 3 - Les enjeux environnementaux liés à la «loi littoral»



## ***Les enjeux environnementaux liés à la loi littoral***

La loi «littoral», dans son volet protection, limite le développement de l'urbanisation en fonction de la qualité propre des espaces, de leur rareté (espaces remarquables, espaces boisés significatifs, coupures d'urbanisation...), de leur plus ou moins grande proximité du rivage (bande des 100 mètres, espaces proches du rivage ...), de leur forme urbaine (extension de l'urbanisation nécessairement en continuité avec les villages ou agglomérations existantes).

Les niveaux de protection vont de l'inconstructibilité complète (bande des 100 mètres par exemple) à une limitation de l'urbanisation (espaces proches du rivage).

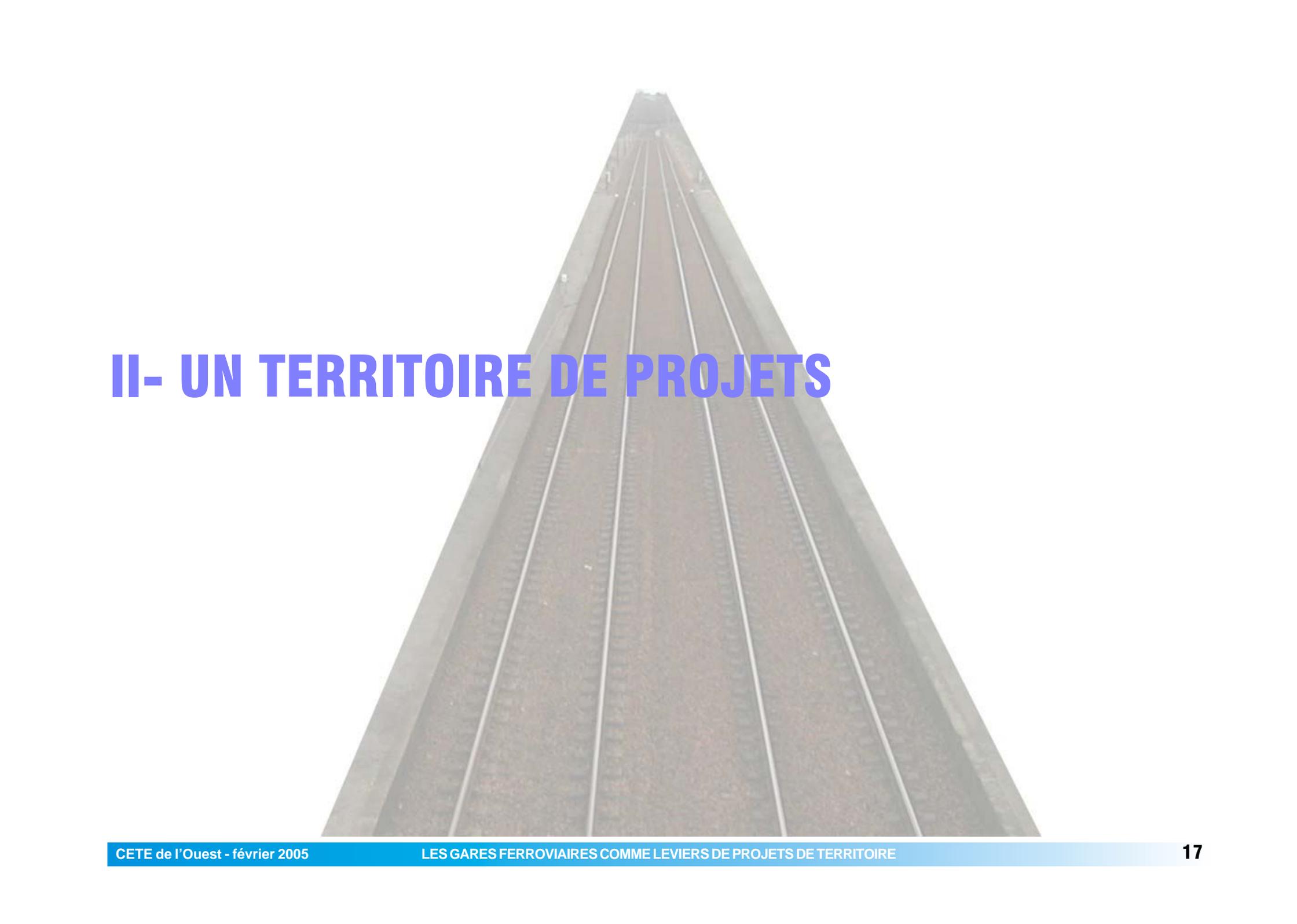
Depuis le 30 mars dernier, ces décrets étendent le champ d'application de la loi aux communes riveraines des estuaires. Pour le département de la Loire-Atlantique, deux estuaires sont concernés :

- Estuaire de la Loire («grand» estuaire, la totalité des articles de la loi «littoral» repris dans le Code de l'Urbanisme s'appliquent aux 9 communes riveraines citées dans le décret).
- Estuaire du Falleron («petit» estuaire et les articles L 146.4.II, espaces proches du rivage et L 146.4.III, bande des 100 mètres, ne s'appliquent pas. Seule la commune de Bourgneuf-en-Retz est concernée).

La loi «littoral», nécessite une traduction spatiale qui s'appuie sur les spécificités géographiques locales. Ce travail a été conduit en concertation avec les communes sur la façade littorale et le pourtour du lac de Grand-Lieu (cf. carte jointe) et est engagé sur les communes estuariennes nouvellement soumises à l'application de cette loi.

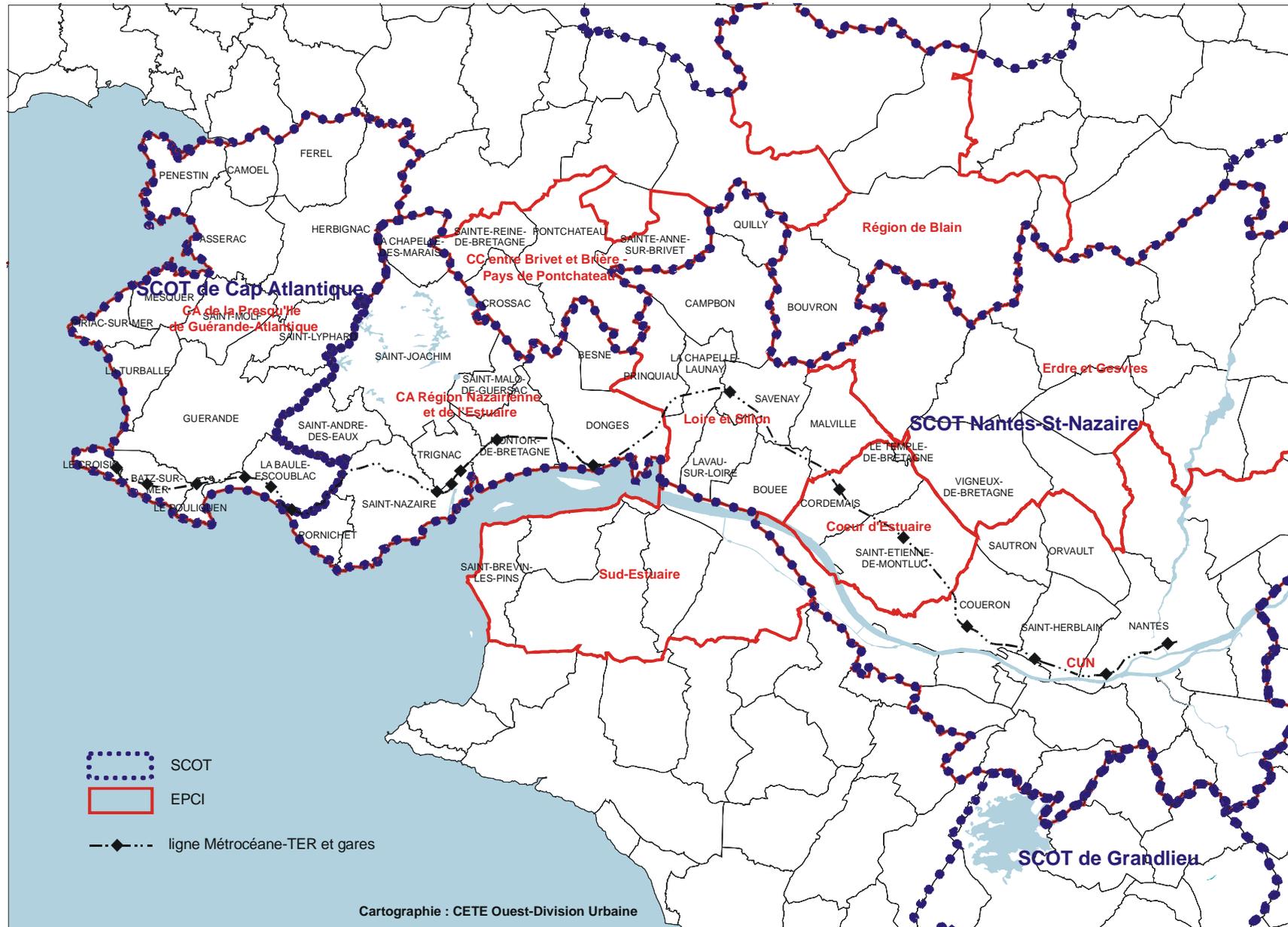
Sur la plus grande partie de son tracé, la ligne Nantes – Le Croisic est concernée par des restrictions d'urbanisation mais qui ne jouent cependant qu'à la marge sur des projets locaux aux abords des gares.





## II- UN TERRITOIRE DE PROJETS

## Carte 4 - Les intercommunalités concernées, les SCOT



## ***Les intercommunalités concernées, les SCOT***

5 intercommunalités sont concernées par la ligne Nantes - Le Croisic :

- la communauté urbaine de Nantes «Nantes Métropole»
- la communauté d'agglomération de la région nazairienne «CARENE»
- la communauté de communes de «Loire et Sillon».
- la communauté de communes «Cœur d'Estuaire».
- la communauté d'agglomération de la presqu'île de Guérande-Atlantique «Cap-Atlantique».

Les quatre premières intercommunalités participent conjointement à l'élaboration du SCOT de Nantes-Saint-Nazaire.

La cinquième élabore le SCOT de la communauté d'agglomération «Cap-Atlantique».

Ces deux périmètres de SCOT, traversés par une même ligne ferroviaire, partagent ainsi des enjeux dans le domaine des déplacements :

- les aires urbaines de Nantes et Saint-Nazaire, reflet du fonctionnement territorial ( déplacements domicile-travail ), dépassent les territoires de projet,
- les déplacements liés au tourisme concernent l'ensemble du littoral.

En ce qui concerne le SCOT de Nantes-Saint-Nazaire, une réflexion a été engagée par le Comité Technique du SCOT rappelant l'ensemble des éléments de problématique relative aux déplacements et à l'urbanisation . Forme de diagnostic, cette étude pose clairement les enjeux du SCOT, à partir des points forts et des points faibles du territoire métropolitain :

- enjeu d'offre de transport alternative à la voiture individuelle, dans le cadre d'un maillage routier très dense, de phénomènes de congestion relativement limités, d'une offre ferroviaire encore insuffisamment performante.
- enjeu d'organisation spatiale durable partagée par tous les acteurs.
- enjeu d'harmonisation des politiques et des projets défendus par les différentes autorités organisatrices de transport.
- enjeu d'aménagement du territoire autour de pôles d'équilibre à conforter.

Ces enjeux s'appliquent tout particulièrement à la ligne Nantes-Le Croisic, qui pourrait faire figure de référence dans les années à venir, en tant qu'élément clef de la mise en œuvre d'une politique territoriale d'ensemble.





# **III- ACCESSIBILITÉ AUX GARES ET UTILISATION DE LA LIGNE - AIRES D'INFLUENCE**

## Carte n° 5 - Les infrastructures de transport dans la zone d'étude



## ***Les infrastructures de transport dans la zone d'étude***

La desserte routière se structure autour de la RN165 entre Nantes et Savenay, prolongée par la RN171 entre Savenay et le Croisic, toutes deux aménagées à 2x2 voies avec des carrefours dénivelés. La RN165 supportait en 2003 un trafic moyen journalier annuel variant de 50 000 véh./jour à hauteur de Savenay, à 67 000 véh./jour au droit de la bifurcation avec la RD201. Le trafic de la RN171 varie de 32 000 véh./jour à Savenay, à 55 000 véh./jour à l'entrée de Saint-Nazaire.

Des phénomènes de saturation en heures de pointe sont constatés sur ces axes à l'approche des agglomérations nantaise principalement et nazairienne dans une moindre mesure.

La RN165 est en cours d'aménagement à 2x3 voies.

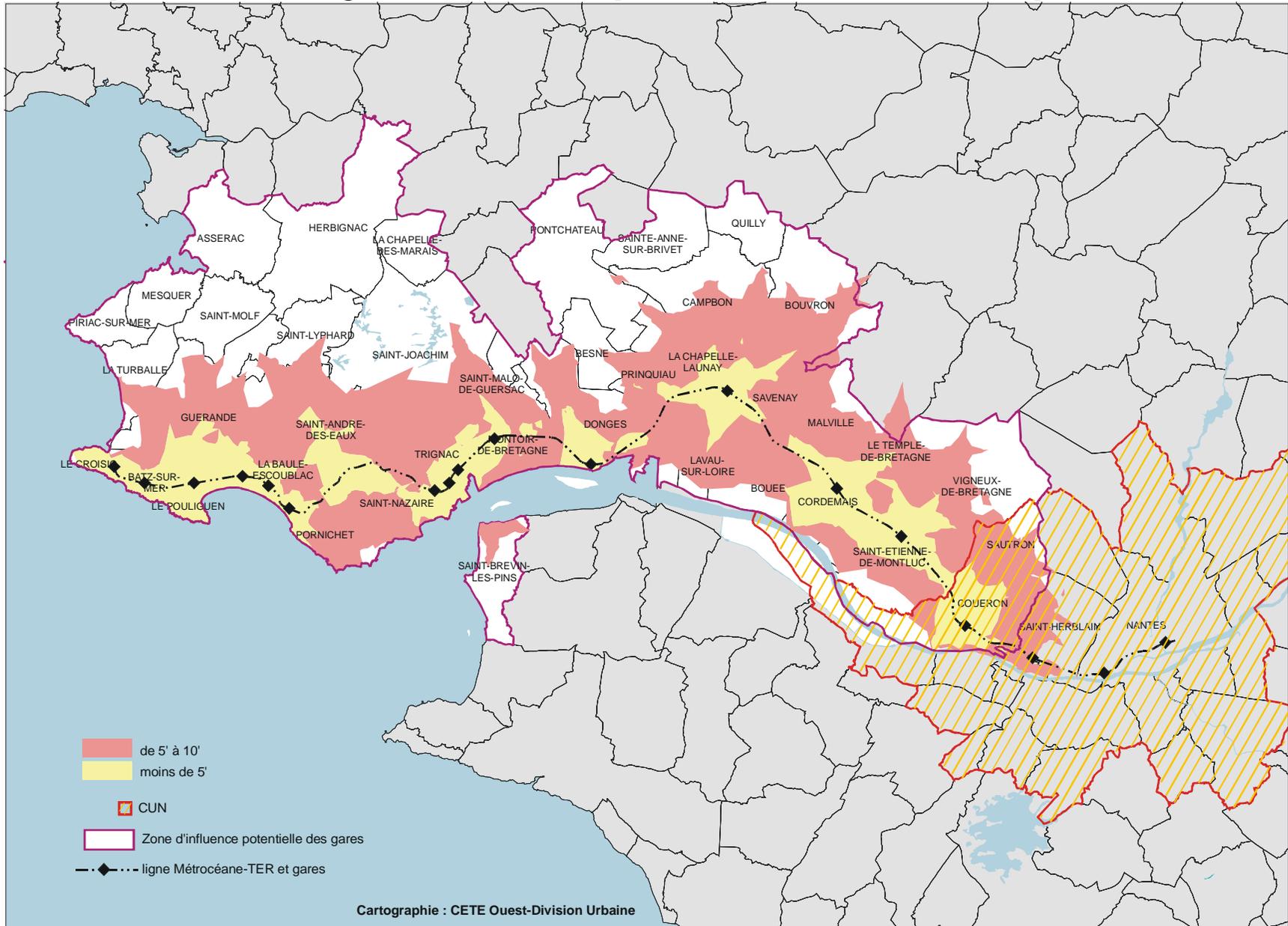
Cette voirie structurante est complétée par un réseau de voies départementales à vocation de desserte locale, à caractéristiques et à trafics plus faibles, comme :

- la RD17 entre Savenay et Saint-Etienne de Montluc,
- la RD101 entre Saint-Etienne de Montluc et Nantes,
- la RD100 entre Saint-Nazaire, Donges et Savenay,
- la RD774 entre Guérande et Herbignac.

Ces infrastructures routières sont directement concurrentes de la ligne Nantes-Le Croisic entre Nantes et Saint-Nazaire.

Le réseau de desserte locale peut cependant devenir complémentaire en assurant une fonction de rabattement sur les gares.

## Carte n° 6 - Temps d'accès aux gares en véhicule particulier, aire d'influence potentielle



## ***Temps d'accès aux gares en véhicule particulier, aire d'influence potentielle***

Les cartes isochrones ont pour objet de qualifier l'accessibilité des points d'arrêt sur la ligne Nantes Le Croisic et de déterminer l'aire de «recrutement» potentielle de clientèle des gares.

Les territoires accessibles en moins de 5 minutes forment des continuités territoriales : entre Le Croisic et La Baule, entre Saint-André des Eaux et Montoir en passant par Saint-Nazaire, entre la Chapelle-Launay et Savenay, entre Cordemais et Couëron via Saint-Etienne de Montluc.

Cette proximité des dessertes ferroviaires favorise des pratiques de fréquentation des gares en fonction des facilités de stationnement, de circulation ou de fréquence de passage des trains.

L'analyse de l'enquête de fréquentation EFFIA (réalisée en 2003) pour le compte de l'ACEL, montre que, au delà de l'isochrone 10 minutes, le territoire couvert ne constitue plus une aire de «recrutement» potentielle et significative de clientèle.

Par ailleurs, la majorité des usagers du train habitent dans la commune où se trouve la gare.

Pour des raisons de proximité de la ligne ferroviaire ou de relations significatives avec les communes desservies ont été retenus dans l'aire d'étude au delà de 5 intercommunalités citées plus haut :

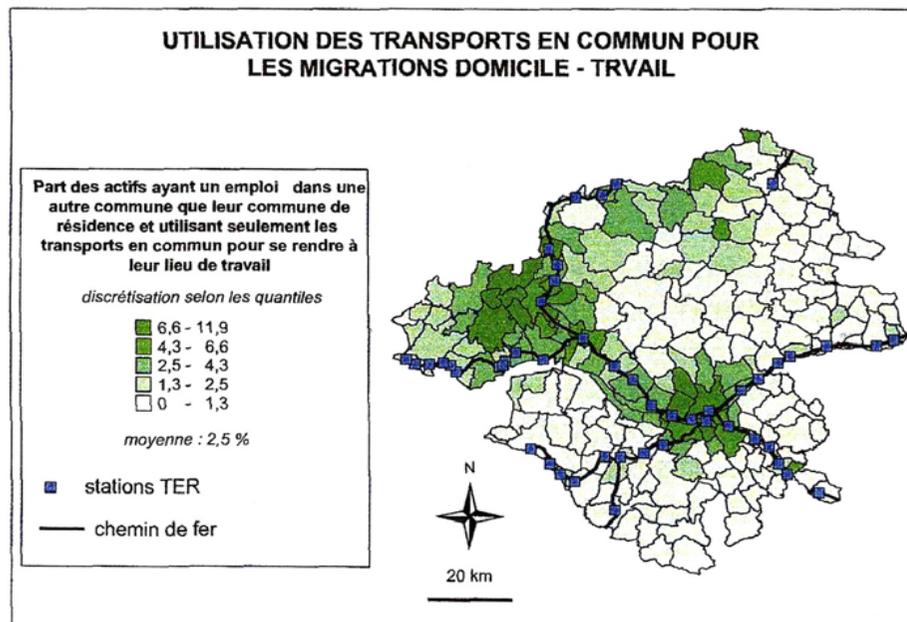
- Vigneux de Bretagne qui appartient à la communauté d'Erdre et Gesvres, elle-même impliquée dans le SCOT de Nantes-Saint-Nazaire.
- Bouvron qui appartient à la communauté de communes de la région de Blain.
- la Communauté de communes entre «Brivet et Brière» dont la principale commune, Pontchâteau, entretient des relations avec Savenay.
- Saint-Brévin qui appartient à la communauté de communes du Sud-Estuaire et dont les échanges avec le pôle nazairien sont assez importants, grâce au pont de Saint-Nazaire.

## Utilisation des transports en commun pour les migrations domicile-travail

L'axe Nantes-Le Croisic et l'axe Nantes-Redon se détachent nettement dans l'ensemble départemental par la concentration de communes ayant les plus fortes parts d'actifs travaillant à l'extérieur de leurs communes de résidence et utilisant les transports en commun pour se rendre à leur travail.

Le secteur de la Brière se détache également du fait du ramassage d'entreprise lié à Airbus et aux Chantiers de l'Atlantique. Aujourd'hui, ce ramassage a pratiquement disparu pour les Chantiers du fait de la flexibilité des horaires.

### Carte n° 7 - Utilisation des T.C.

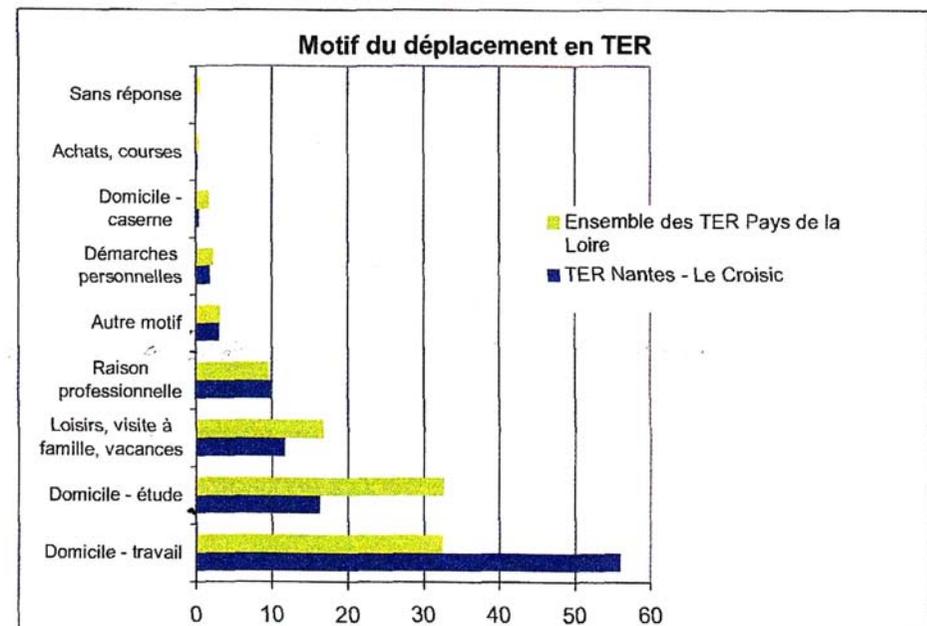


## Motifs de déplacements en TER, comparaison entre la ligne Nantes-Le Croisic et l'ensemble des lignes TER en Pays de la Loire.

La ligne Nantes-Le Croisic se distingue de l'ensemble des lignes régionales par la plus forte part des déplacements domicile-travail : 56 % contre 32 % en moyenne.

Les déplacements domicile-étude et les déplacements liés aux loisirs et aux vacances, sont par contre sous-représentés.

### Graphique n° 8 - Motif du déplacement



## Une fréquentation organisée en fonction des grands pôles d'emploi

Fréquentation 2002 dans le sens Nantes-Le Croisic et dans le sens Le Croisic-Nantes.

On observe que dans le sens Nantes-Le Croisic, Nantes apparaît naturellement comme le grand pôle émetteur par le nombre de montées en gare qui s'y effectuent. Saint-Nazaire est le principal pôle récepteur, suivi de Savenay. Mais environ 1/3 des mouvements sur Savenay est constitué de montées en gare ce qui rend compte de la position charnière de la commune entre les pôles d'emplois nantais et nazairien.

Le sens Le Croisic-Nantes illustre une situation symétrique où l'on retrouve Savenay comme commune charnière .

## Carte n° 9 - Fréquentation en 2002

