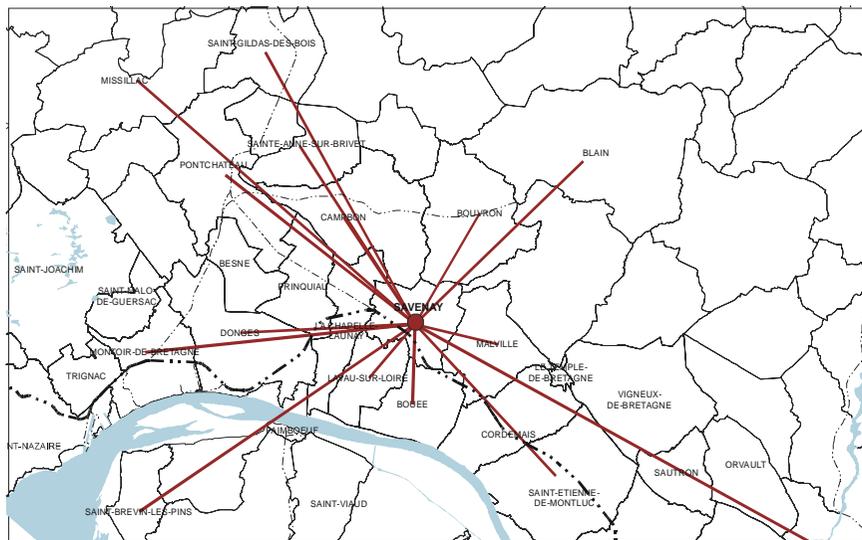




Savenay



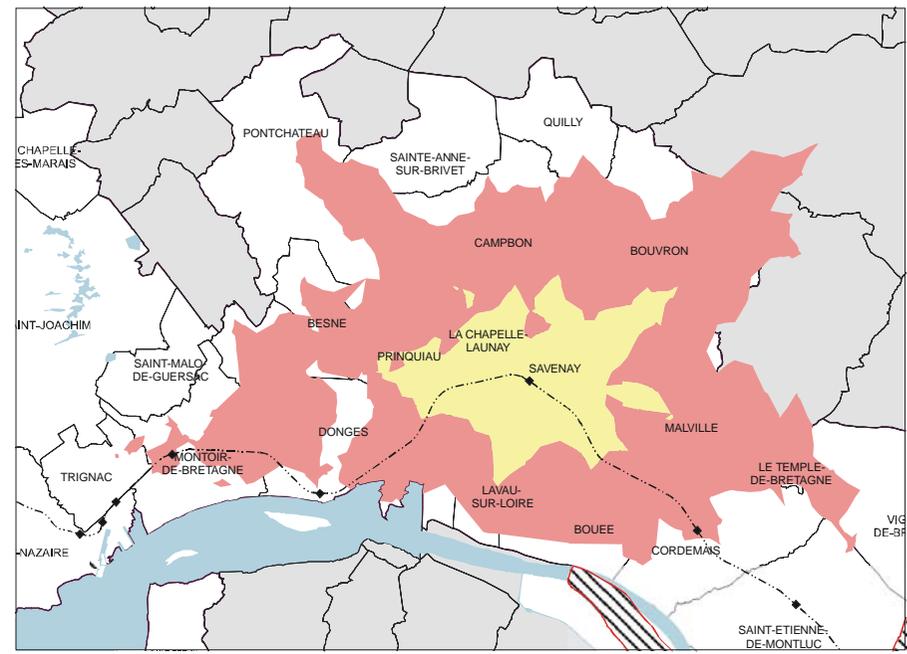
Domiciliation des voyageurs utilisant la gare de Savenay



Temps d'accès à la gare de Savenay

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

Cartographie : CETE Ouest-Division Urbaine



1. Définition de la zone d'influence potentielle de la gare de Savenay

En 2002 ont été enregistrées en gare de Savenay :

- 6289 montées-descentes par semaine d'hiver
- 2112 montées-descentes par semaine d'été

Plus de la moitié des usagers de la gare de Savenay habitent la commune de Savenay.

Compte tenu de la domiciliation des usagers de la gare de Savenay et des temps d'accès à la gare depuis les communes voisines, de la position géographique et économique de Savenay partagée entre Nantes et Saint-Nazaire, et du bon niveau de desserte ferroviaire offert, il est proposé de retenir a priori une zone d'influence potentielle large s'étendant sur les communes limitrophes de :

- Savenay,
- La Chapelle-Launay,
- Prinquiau,
- Lavau-sur-Loire,
- Bouée,
- Malville,
- Campbon.

mais aussi au-delà jusqu'à :

- Pontchâteau : cette commune est desservie par une gare située sur la ligne Nantes-Redon mais l'offre est moindre qu'à Savenay : par exemple : 3 trains (dont 1 avec changement à Savenay) permettent d'arriver à Nantes avant 9 h contre 7 au départ de Savenay,
- Sainte-Anne sur Brivet,
- Quilly,
- Bouvron.

Population et emplois dans la zone d'influence potentielle

Commune	Population 1999	Actifs 1999	Emplois 1999
Savenay	5 883	2 204	2 016
La Chapelle-Launay	2 258	1 129	353
Prinquiau	2 055	884	385
Lavau-sur-Loire	614	269	63
Bouée	661	283	89
Malville	2 980	1 312	1 275
Campbon	2 897	1 137	843
Pontchâteau	7 773	3 091	3 087
Ste Anne-sur-Brivet	1 925	823	177
Quilly	905	342	102
Bouvron	2 411	930	744
TOTAL	30 362	12 404	9 134

2- Organisation des déplacements

2-1 Les migrations domicile-travail et domicile-étude

Les besoins de déplacements des communes de la zone d'influence, éventuellement captables par la voie ferrée, peuvent être approchés par l'analyse des migrations alternantes domicile-travail et domicile-étude entre ces communes et les pôles de Nantes, Saint-Herblain et Saint-Nazaire et de leurs évolutions entre 1990 et 1999. Ces données sont issues des Recensements Généraux de la Population effectués par l'INSEE en 1990 et 1999.

On constate bien le rôle «charnière» de l'agglomération constituée par les communes de Savenay et la Chapelle-Launay entre les zones d'influence de Nantes et Saint-Nazaire : ces 2 communes ont des flux de déplacements à peu près équilibrés vers Nantes et vers Saint-Nazaire, alors que les communes situées à l'Ouest sont plutôt attirées par Nantes et celles situées à l'Est, par Saint-Nazaire.

Les flux les plus importants à destination de Nantes viennent des communes de :

- Savenay (250) et Malville (280),
- La Chapelle-Launay, Bouvron, Pontchâteau avec une centaine de mouvements, Campbon et Bouée avec une soixantaine de déplacements.

Vers Saint-Herblain, seuls les flux issus de Savenay, La Chapelle-Launay et Malville dépassent 100 déplacements.

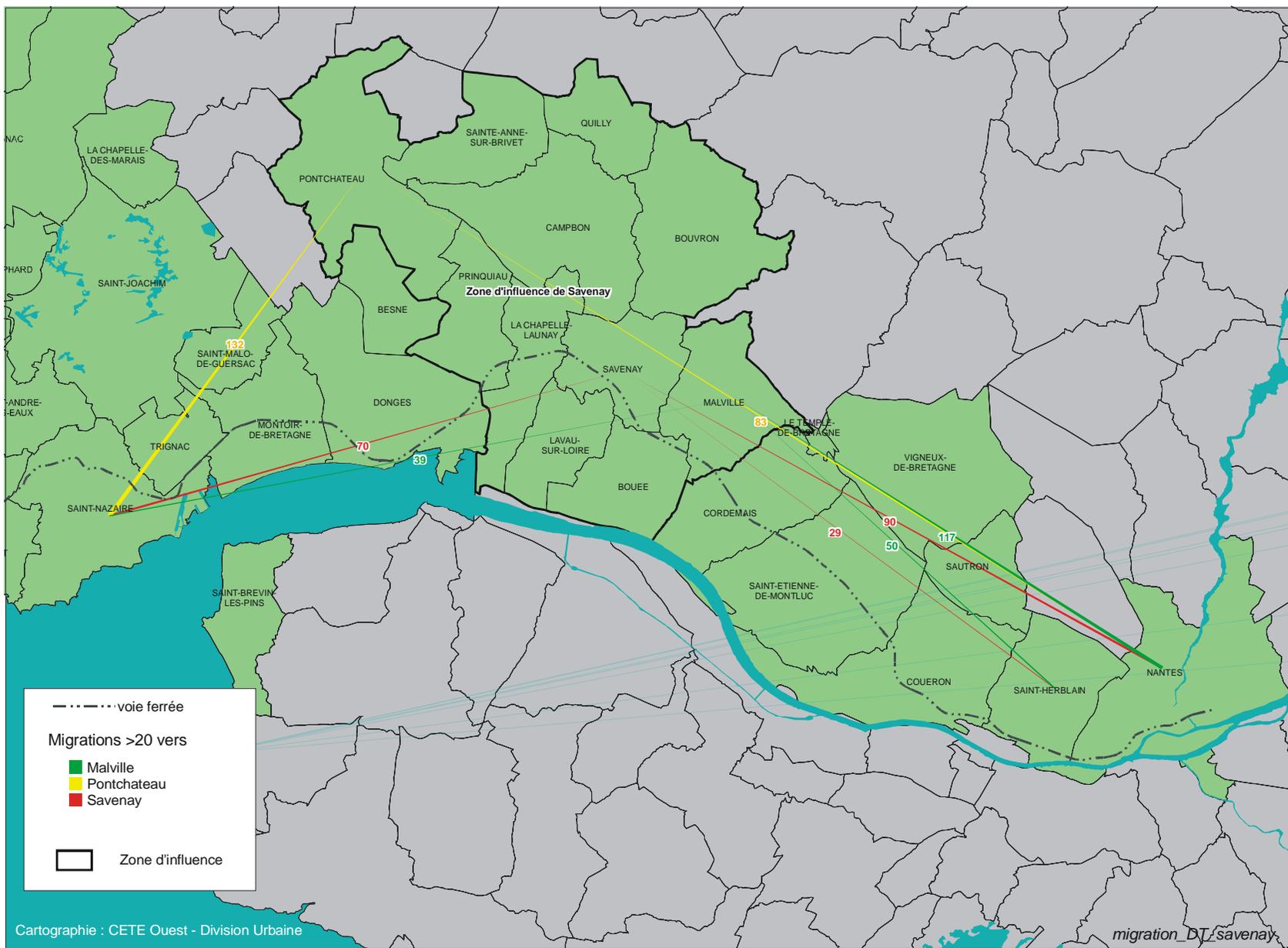
Vers Saint-Nazaire :

- les flux les plus importants viennent de Pontchâteau (680), Savenay (200), Prinquiau (190), La Chapelle-Launay (160) et Campbon (120).

Les flux en sens inverse sont beaucoup plus faibles :

- depuis Nantes, seuls les flux à destination de Malville et Savenay avoisinent la centaine,
- depuis Saint-Nazaire, 130 déplacements s'effectuent vers Pontchâteau.

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



L'analyse de l'évolution de ces flux de déplacements entre 1990 et 1999 montre que :

- une forte augmentation en volume et en pourcentage des flux entre Savenay, Nantes et Saint-Herblain, ainsi qu'entre Bouvron et Nantes.
- les échanges entre Saint-Nazaire et Pontchâteau augmentent fortement dans les 2 sens en valeurs absolues et relatives ainsi que les flux Nantes-Pontchâteau (en valeur relative).
- les flux Saint-Nazaire-Malville et Saint-Herblain-Malville plus faibles en volume sont en forte évolution.

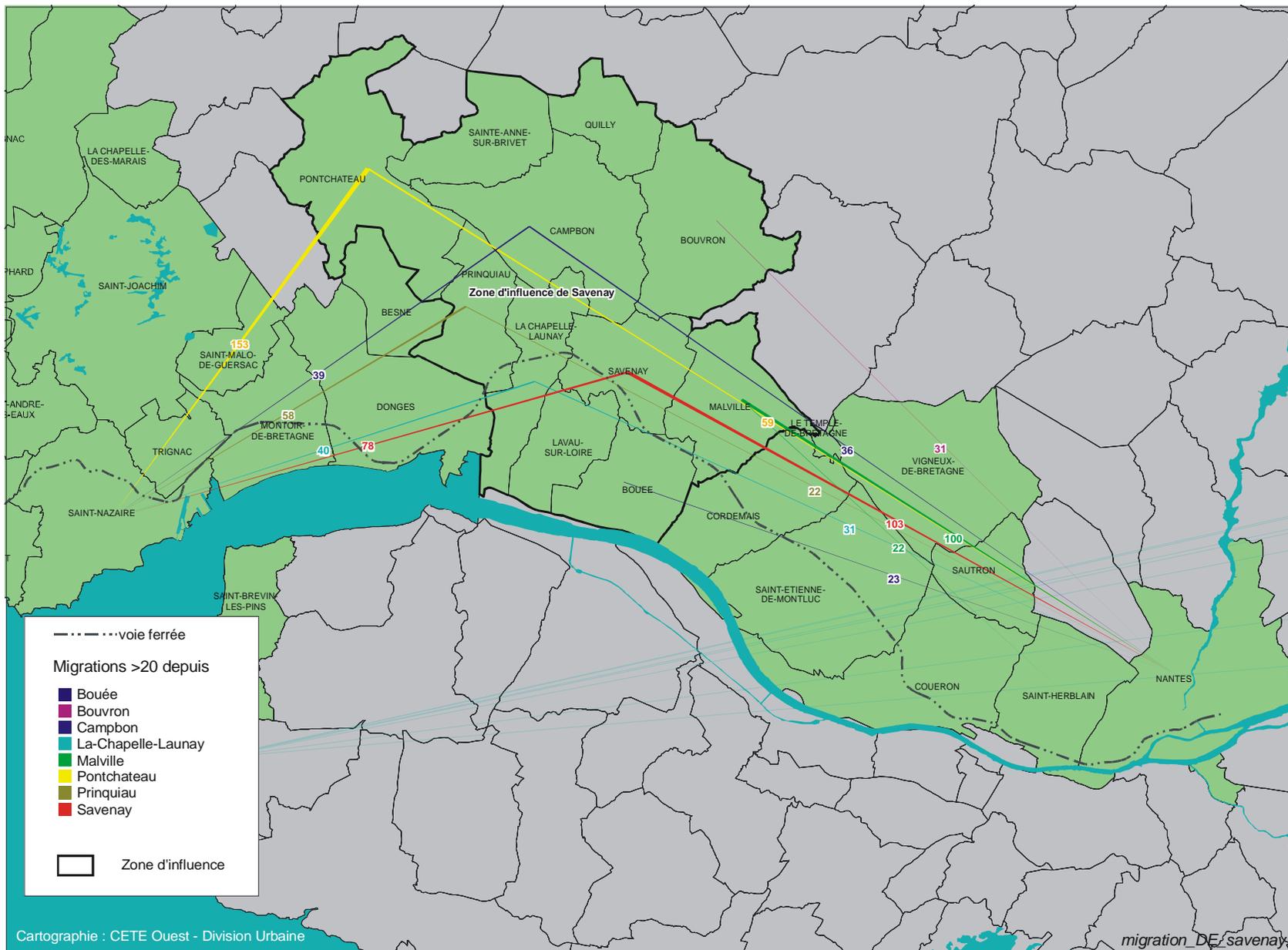
On peut également noter que 24 % des savenaysiens se déplaçant à Nantes pour travailler utilisent les transports collectifs. En direction de Saint-Nazaire ils sont 28 %.

22 % des navettes domicile-travail entre Pontchâteau et Nantes s'effectuent en transports collectifs.

Evolution des flux domicile-travail entre 1990 et 1999

Origine	Destination	Nombre de déplacements en 1999	Evolution 1990/1999		
			en nombre	en pourcentage	
Nantes	Malville	117	6	5	
	Pontchâteau	83	38	84	
	Savenay	90	6	7	
St Herblain	Malville	50	22	79	
	Savenay	29	10	53	
St Nazaire	Malville	39	22	129	
	Pontchâteau	132	61	86	
	Savenay	70	20	40	
Bouée	Nantes	60	19	46	
Bouvron		102	51	100	
Campbon		74	13	21	
La Chapelle-Launay		101	24	31	
Lavau		28	6	27	
Malville		278	44	19	
Pontchâteau		94	25	36	
Prinquiau		40	8	25	
Savenay		250	89	55	
Bouvron		St Herblain	38	-5	-12
Campbon			26	7	37
La Chapelle-Launay	37		4	12	
Malville	142		-3	-2	
Savenay	100		43	75	
Bouvron	St Nazaire	42	10	31	
Campbon		118	20	20	
La Chapelle-Launay		158	41	35	
Lavau		36	13	57	
Malville		56	11	24	
Pontchâteau		684	180	36	
Prinquiau		187	29	18	
Savenay		206	32	18	

Migrations domicile - études 99 depuis la zone d'influence de Savenay vers Nantes, Saint-Herblain, Saint-Nazaire



Si l'on s'intéresse aux déplacements domicile-étude, on constate que :

- Savenay et Malville envoient une centaine d'élèves à Nantes, et Pontchâteau une soixantaine.
- Pontchâteau envoie 150 élèves à Saint-Nazaire, Savenay 80 et Prinquiau 60.

2-2 L'offre entre les différents modes de transport

- *La desserte en transports en commun de la zone d'influence*

Les Transports Collectifs interurbains :

La ligne 20 Nantes (gare Sud), La Roche-Bernard dessert les communes de Malville, Savenay, La Chapelle-Launay, Campbon et Pontchâteau, mais seulement 3 aller/retour quotidiens sont assurés. Le trajet Nantes-Savenay s'effectue en un peu plus d'une heure.

La ligne 50 Nantes (gare Sud) - Saint-Etienne de Montluc – Savenay - Saint-Nazaire dessert aussi la commune de Prinquiau mais le service est souvent limité à Cordemais : elle assure donc à la fois l'accès à Nantes et à Saint-Nazaire.

La ligne 44 Saint-Nazaire- Savenay : 2 aller/retour quotidiens sont offerts avec une correspondance avec la ligne 50 à Savenay. Elle est prolongée jusqu'à Chateaubriant le lundi matin et le vendredi soir dans le sens retour.

La ligne 72 Redon-Saint-Nazaire assure la desserte de Pontchâteau.

Les TER :

- La desserte de Savenay est assurée par :
 - 28 trains quotidiens à destination de Nantes dont 7 le matin entre 6h et 9h et 8 le soir entre 16h30 et 19h30. Sur ces 28 trains, 9 viennent de Redon, les autres viennent de Saint-Nazaire.
 - 29 trains quotidiens en provenance de Nantes dont 7 le matin entre 6h et 9h et 7 le soir entre 16h30 et 19h30. Sur ces 29 trains, 8 se dirigent vers Redon, les autres continuent sur Saint-Nazaire.

Les TGV ne desservent pas la gare de Savenay.

Le temps de parcours entre Nantes et Savenay varie entre 25 mn pour les trains directs et 33 mn pour les «omnibus» : ils sont donc bien inférieurs à ceux des cars interurbains.

Entre Savenay et Saint-Nazaire, les trains directs mettent 18 mn, les «omnibus» 22 mn.

La desserte en transports collectifs aux heures de pointes de la gare de Savenay

Provenance Nantes – arrivée Savenay										
Matin	6h10	6h37	6h50	7h11	7h20	8h15	8h21	8h34		
Soir	17h06	17h21	17h40	17h45	17h49	18h14	18h29	18h47	19h10	19h37

Direction Nantes – départ Savenay										
Matin	6h29	6h59	7h05	7h09	7h29	7h34	8h00	8h01	8h17	8h20
Soir	16h54	17h08	17h22	17h27	17h54	18h10	18h40	19h03	19h09	

	Train
	Car

- La desserte de Pontchâteau est assurée par :
 - 7 trains quotidiens directs à destination de Nantes dont 2 le matin et 2 le soir ;
 - 9 trains quotidiens directs en provenance de Nantes dont 2 le matin et 3 le soir.

Cette offre est complétée par des services qui nécessitent un changement à Savenay.

- Seul 1 aller-retour quotidien par train relie Pontchâteau à Saint-Nazaire.

Les comptages de l'hiver 2004 montrent que les trains circulant en heures de pointe entre Savenay et Nantes les plus fréquentés sont le matin :

- celui de 7h29 qui arrive à Nantes à 7h50 avec une centaine de montées quotidiennes.
- pour le retour celui qui part de Nantes à 17h23 et arrive à Savenay à 17h45 avec une centaine de descentes quotidiennes.

Les autres trains d'heures de pointe attirent environ une vingtaine de voyageurs. Les trafics sont plus faibles à destination de Saint-Nazaire où l'on constate une dizaine de montées quotidiennes dans les trains arrivant à Saint-Nazaire à 7h31 et 7h38.

On note que les trains les plus fréquentés sont les trains directs.

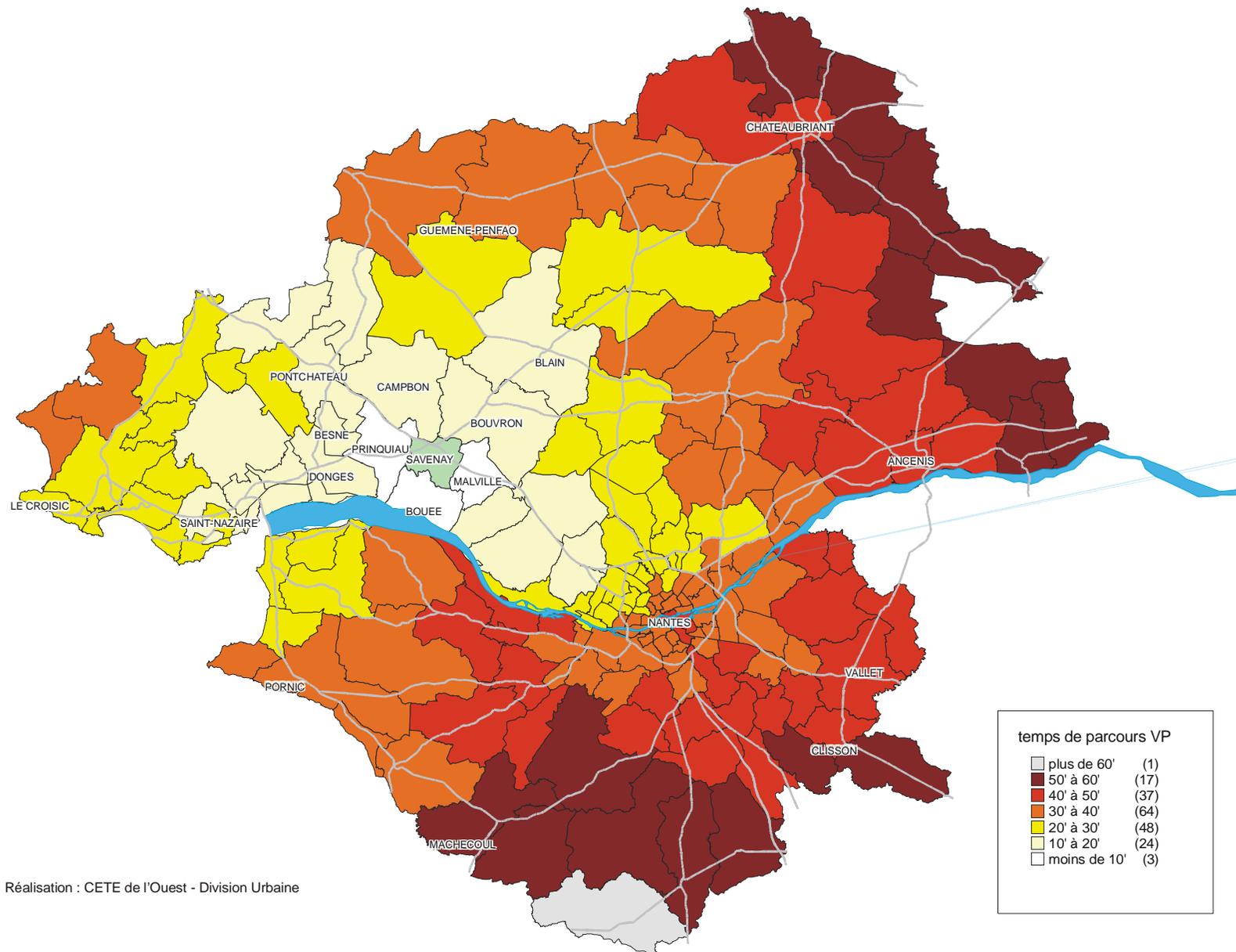
- o **La desserte routière**

La desserte routière entre Pontchâteau, Savenay et Nantes est assurée par la RN165 (A82) à caractéristiques autoroutières et carrefours dénivelés, en cours d'aménagement à 2x3 voies entre Savenay et Nantes.

La liaison Savenay-St Nazaire s'effectue par la RN171 aménagée à 2x2 voies avec carrefours dénivelés. La RD773 relie Pontchâteau à Saint-Nazaire.

Ce réseau routier offre donc des caractéristiques très confortables et ne connaît des phénomènes de saturation qu'à l'arrivée sur l'agglomération nantaise et dans une moindre mesure sur Saint-Nazaire.

Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis Savenay en heure de pointe



Réalisation : CETE de l'Ouest - Division Urbaine

2-3 La concurrence entre les modes

Toutes les enquêtes déplacements montrent la prédominance de la voiture particulière entre tous les modes.

Pour être concurrentiels, les transports en commun doivent développer une offre qui allie confort, régularité, sécurité et temps de parcours compétitif.

Dans cette perspective, il est intéressant de comparer les temps de parcours offerts par les 2 modes, en l'état actuel des niveaux de service et d'effectuer une projection en 2015 tenant compte de l'évolution des trafics et des réseaux.

□ Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis Savenay en heure de pointe

. Méthodologie

Les isochrones des temps de parcours sont issus de la modélisation des trafics sur le département de Loire-Atlantique (DAVISUM). Ce modèle décrit le fonctionnement en heure de pointe : il a été construit à partir de données de trafic et de la description du réseau routier ; les flux de trafic sont affectés sur l'itinéraire le plus rapide. Le calage du modèle s'effectue en vérifiant les résultats des affectations aux trafics réellement constatés.

. Résultats

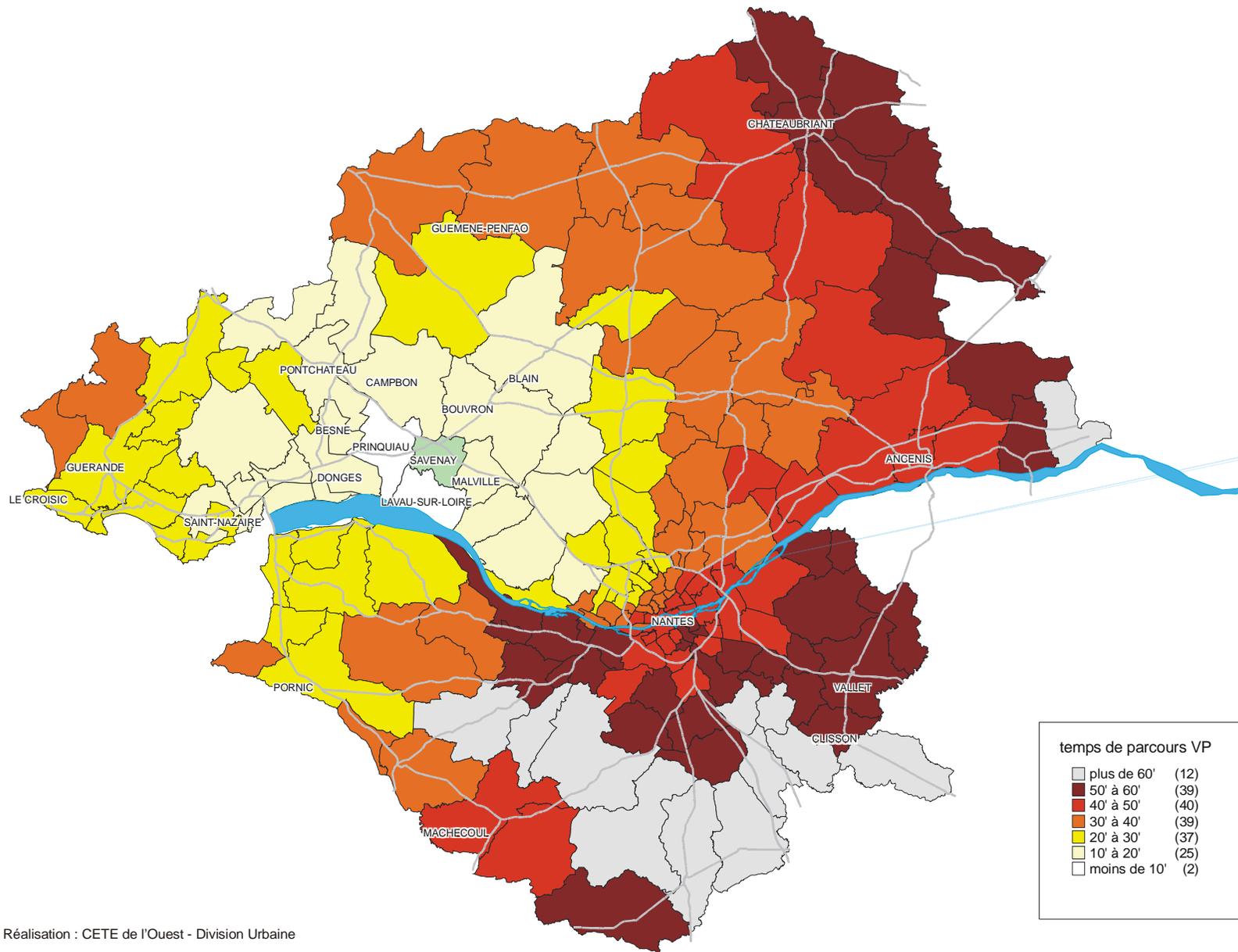
La carte des temps de parcours actuels en véhicules particuliers à l'heure de pointe montre que, depuis Savenay, on peut atteindre en moins d'une demi-heure :

- une large zone Nord-Loire s'étendant sur toute la presqu'île guérandaise et au Nord jusqu'à Nozay. La RN137 constitue grossièrement la limite Est de cette zone ;
- en Sud-Loire uniquement le secteur Saint-Brévin - Paimboeuf ;
- seulement une petite zone intrapériphérique à l'Ouest.

L'accès au secteur gare – CHU – Beaulieu à Nantes nécessite 40 à 50 mn.

Il faut plus de 40 mn pour accéder au Pellerin à Bouaye, le Bignon, à la Haie-Fouassière et plus d'une heure pour atteindre la limite Sud du département.

Temps de parcours en voiture particulière depuis Savenay en heure de pointe à l'horizon 2015



Réalisation : CETE de l'Ouest - Division Urbaine

□ Temps de parcours en voiture particulière depuis Savenay en heure de pointe à l'horizon 2015

. Méthodologie

Le modèle DAVISUM permet de faire des projections à l'horizon 2015 par exemple, en prenant des hypothèses sur les évolutions de trafic et du réseau routier prévues à cette échéance.

A l'échéance 2015, on a supposé réalisés les aménagements routiers suivants :

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

. Résultats

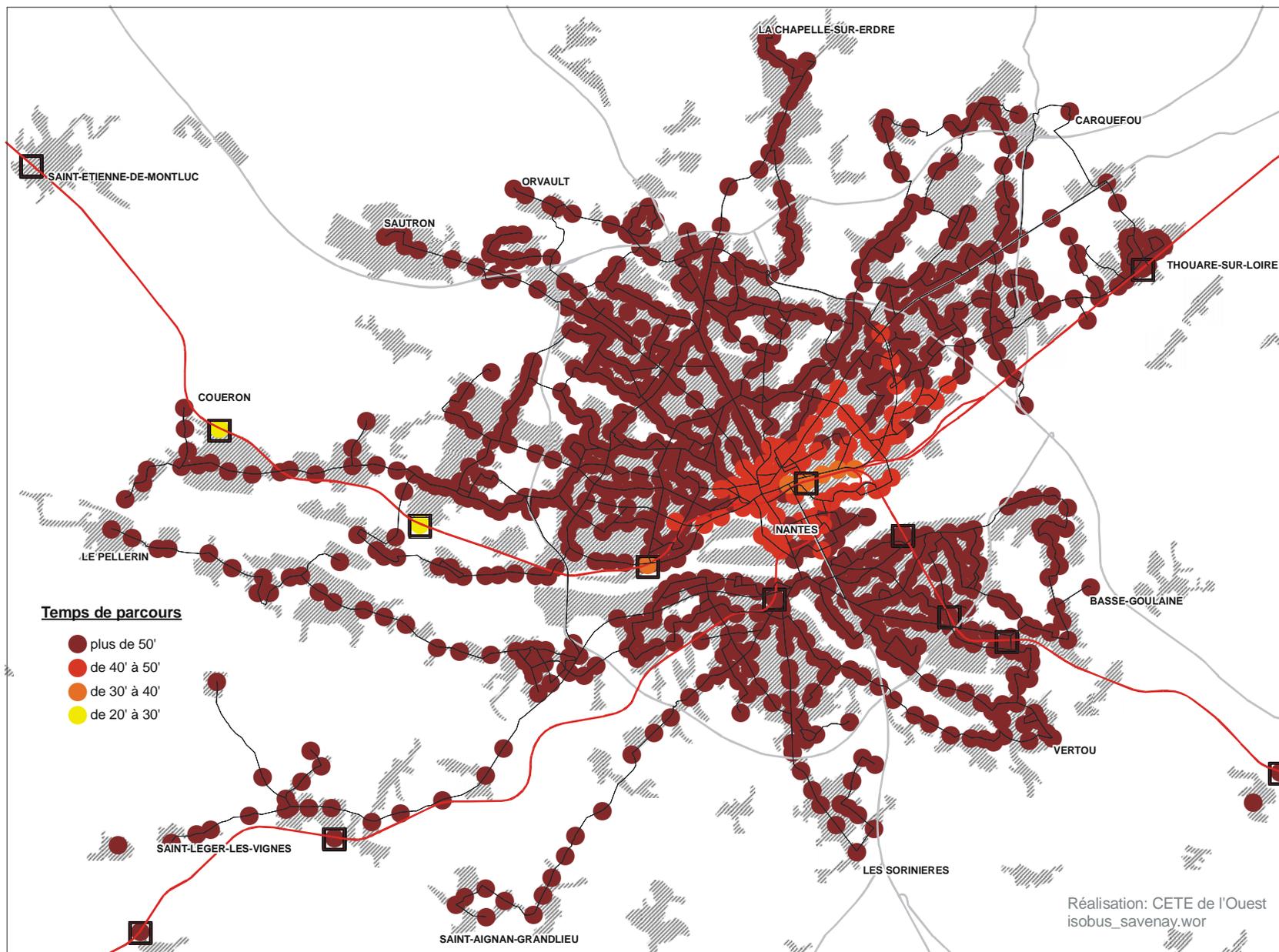
L'effet conjugué des évolutions de trafic et des aménagements routiers se traduit par :

- en Nord-Loire, une accessibilité identique vers l'Ouest et vers le Nord-Nord Est et une légère dégradation vers l'Est,
- en Sud-Loire, une forte dégradation de l'accessibilité (+10 à 20 mn), pour les secteurs desservis par les ponts du périphérique (Cheviré ou Bellevue).

On constate que seule une petite zone dans le quart Nord-Ouest intra-périphérique reste accessible en moins de 30 mn.

Par contre l'accessibilité des communes sud Loire desservies par le pont de Saint-Nazaire s'améliore car le pont n'est pas saturé dans le sens nord-sud en heure de pointe le matin et le réseau départemental sud Loire est aménagé à 2x2 voies (augmentation de la vitesse de 90 km/h à 110 km/h). On voit nettement sur la carte la limite des zones desservies par le pont de Saint-Nazaire et par le pont de Cheviré au niveau des communes de Sainte-Pazanne, Saint-Hilaire de Chaléons.

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



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

. Méthodologie

Le réseau de transports collectifs urbains a également été décrit dans le modèle DAVISUM : arrêts, temps de parcours, fréquence. Le modèle permet de définir des isochrones à partir d'un arrêt, en tenant compte des correspondances.

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

Pour les autres communes de la zone d'influence, il faut ajouter le temps d'accès à la gare soit en moyenne une dizaine de minutes.

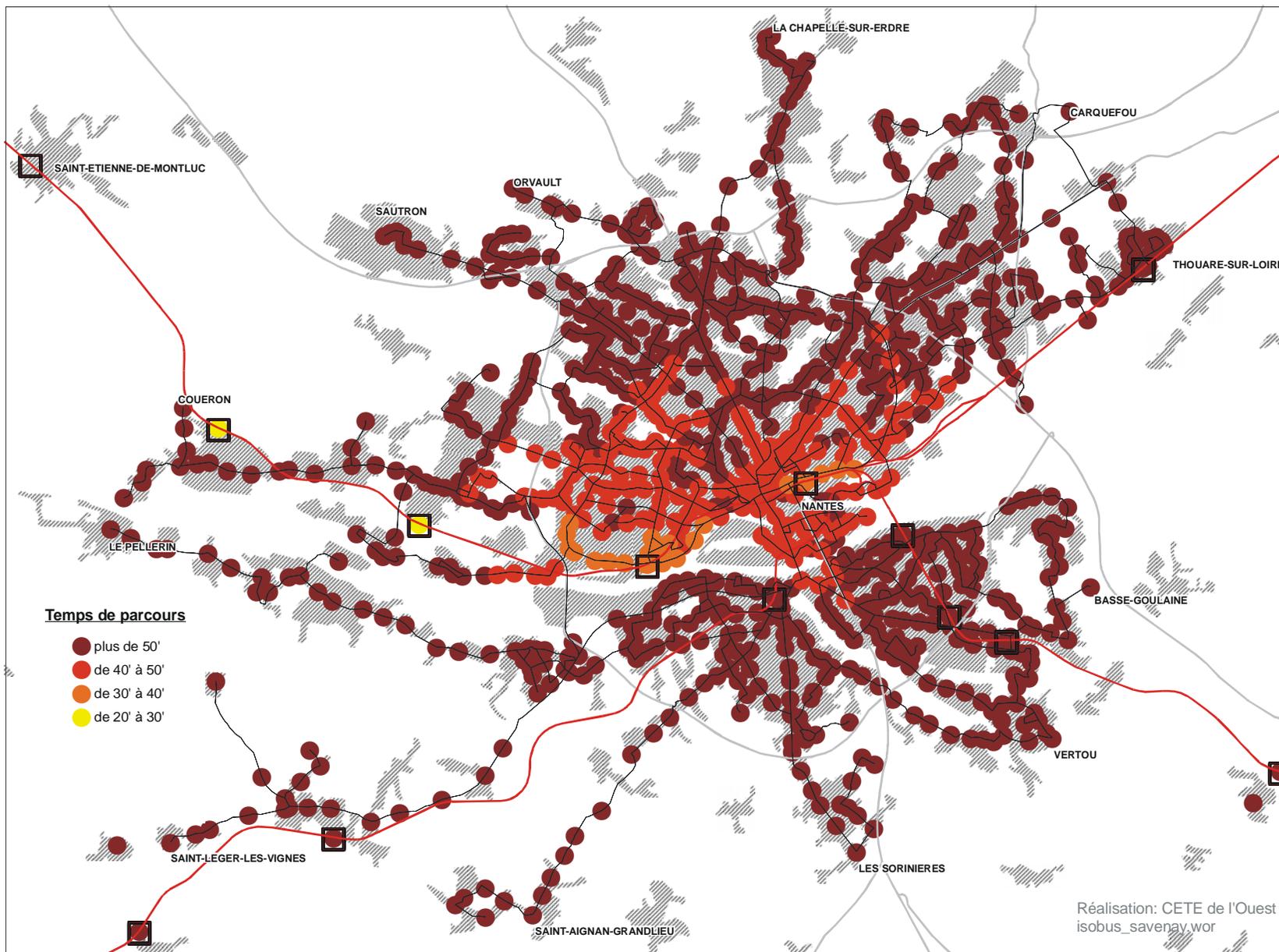
La correspondance entre le réseau ferroviaire et le réseau TCU s'effectue à la gare de Nantes, ce qui explique les temps de parcours vers les secteurs Ouest de l'agglomération, pourtant plus proches de la commune de Savenay.

. Résultats

La carte des temps de parcours TER et TC de l'agglomération nantaise montre que :

- en moins de 40 minutes, une bonne partie du centre de Nantes est accessible englobant la gare SNCF et l'île gloriette.
- en moins de 50 minutes, Nantes intra-muros, à l'intérieur de sa ceinture de boulevards, est accessible avec des extensions importantes sur les quartiers de Doulon à l'Est, Chantenay à l'Ouest et Beaulieu au Sud.

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



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

. Méthodologie

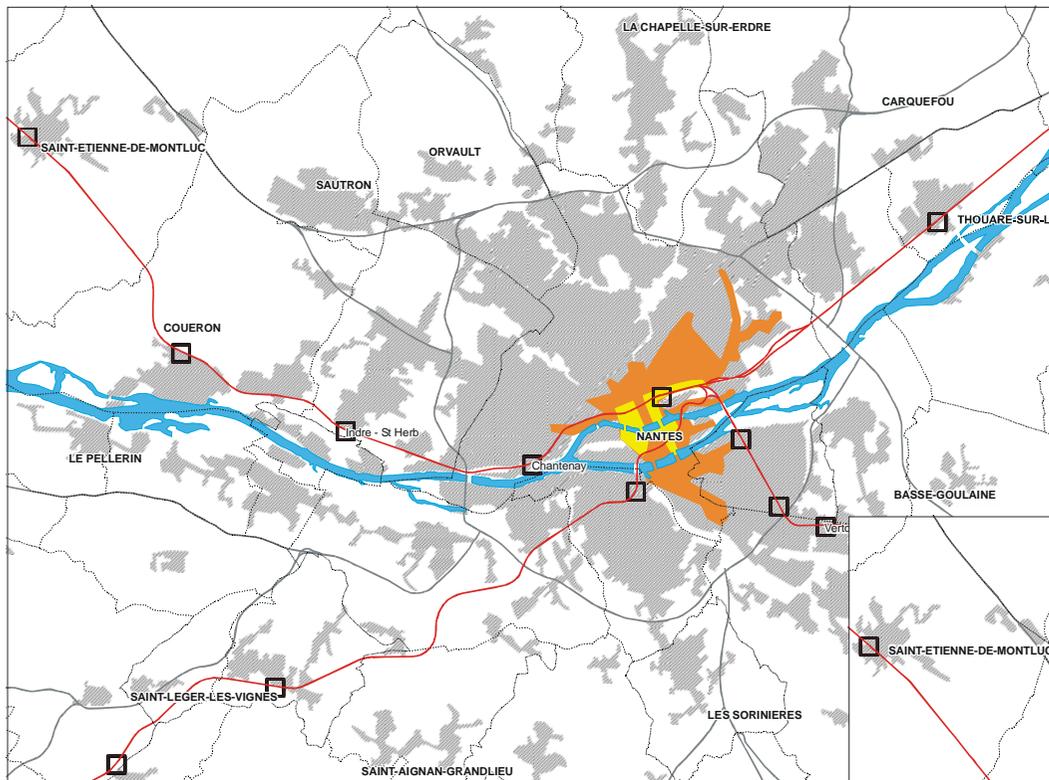
Le réseau TCU a été complété par les projets prévus à l'horizon 2010 dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs de Nantes Métropole, en particulier la création des lignes 4 et 5 et le prolongement de la ligne 2.

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

. Résultats

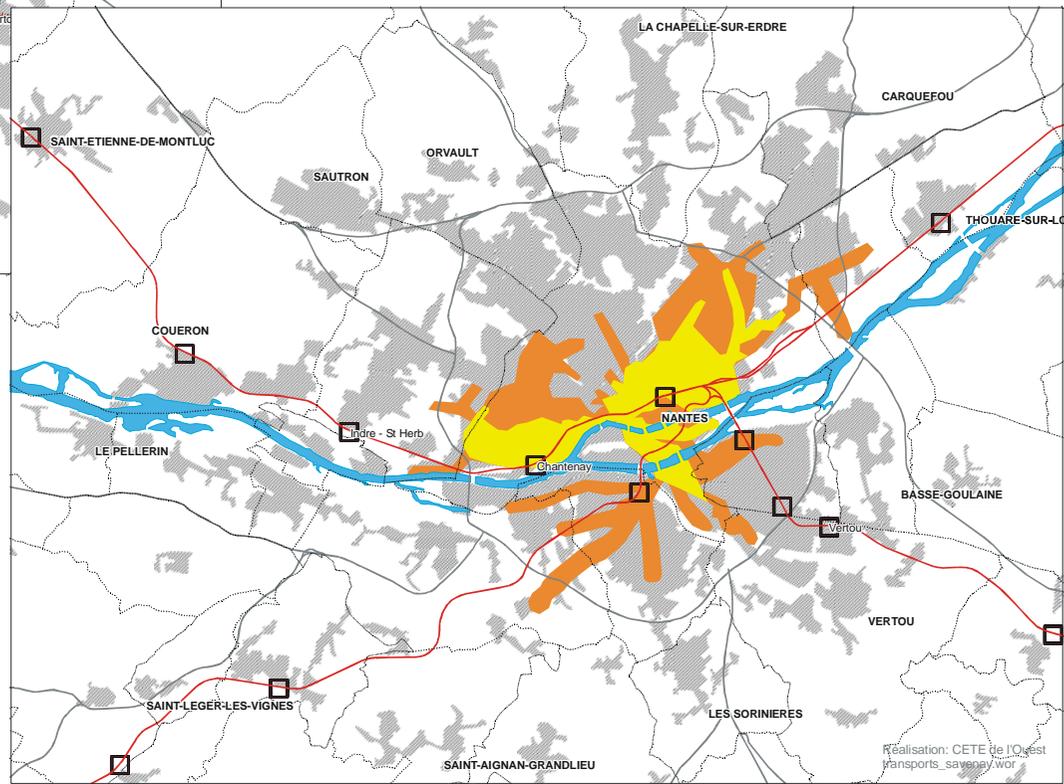
La carte du temps de parcours TER et TC de l'agglomération nantaise à l'horizon 2015 montre :

- une extension importante de la zone accessible en moins de 50 minutes vers l'Ouest (Saint-Herblain) et le Sud (Beaulieu).
- une zone désormais accessible en moins de 40 minutes sur le secteur de Chantenay, grâce au site propre TC prévu sur la gare de Chantenay. Du coup, c'est Saint-Herblain qui est accessible en grande partie, en moins de 50 minutes.



Accessibilité comparée depuis Savenay en voiture particulière et en transports collectifs en 2004

Gare SNCF
Temps de parcours
 TC inférieur ou égal à celui en VP
 TC inférieur à temps VP + 10mn



Accessibilité comparée depuis Savenay en voiture particulière et en transport collectif en 2015

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

La comparaison des temps de parcours entre Savenay et Nantes en voitures particulières et transports collectifs (train + tramway ou bus) nantais montre que :

- actuellement, les transports collectifs ne sont concurrentiels de la voiture individuelle que pour des temps de parcours compris entre 30 et 40 minutes, pour l'accès à l'hypercentre de Nantes (gare de Nantes, CHU, Beaulieu-Nord, secteurs qui regroupent un grand nombre d'emplois). Si l'on accepte pour le même trajet un temps de parcours supérieur de 10 mn en TC la zone de concurrence s'élargit autour de la gare et le long des axes en site propre.
- à l'horizon 2015, les transports collectifs deviennent concurrentiels de la voiture individuelle sur la plus grande partie de l'île Beaulieu et le secteur Est de la gare. Ils confirment ce caractère concurrentiel sur le secteur de Chantenay et l'hypercentre de Nantes. Si l'on accepte pour

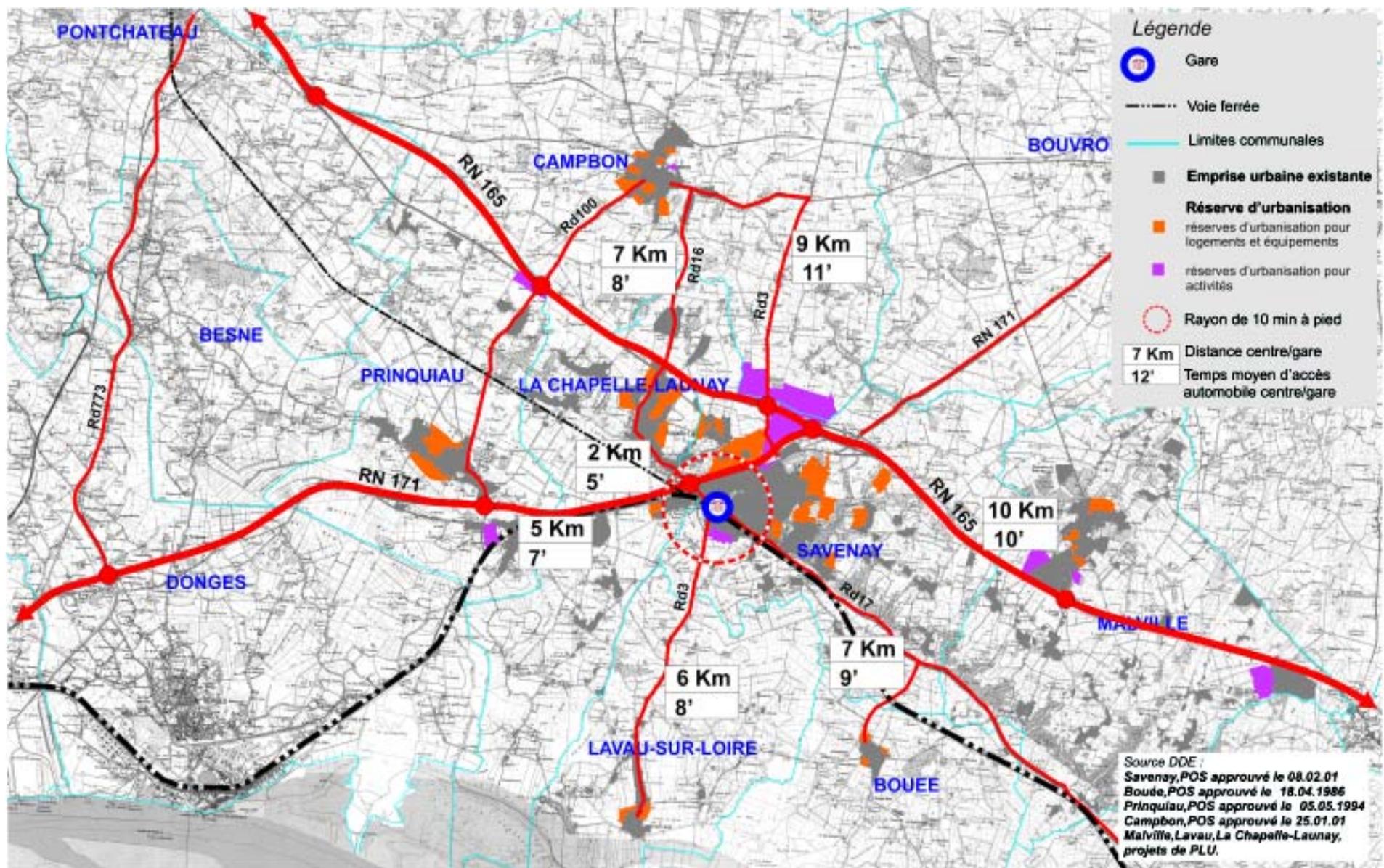
le même trajet un temps de parcours supérieur de 10 mn en TC la zone s'élargit vers le Nord-Ouest grâce à la ligne 5 en correspondance à la gare de Chantenay et ponctuellement vers l'Est et le Sud, le long des lignes TC en site propre. Mais plus l'on s'éloigne de ces secteurs, moins les transports collectifs sont performants vis-à-vis de l'automobile, ce qui interroge sur une véritable alternative de mode de déplacement. C'est particulièrement vrai pour la partie de l'agglomération située en Sud-Loire, là où, selon les simulations de DAVISUM, l'accessibilité VP s'avérera moins performante sans être pour autant remplaçable par les TC urbains : de 40 à 50 minutes de trajet en VP contre plus de 50 minutes en TC.

Pour les autres communes de la zone d'influence, un temps de parcours d'environ 10 mn pour accéder à la gare majeure d'autant le temps de parcours domicile-travail (ou autre motif) et ne favorise pas le report des usagers automobile sur le transport collectif.

Cette approche des besoins en déplacements et de l'offre concurrentielle entre les différents modes permet une première mesure de l'attractivité de la gare de Savenay et de son potentiel de développement.

- Le potentiel le plus important se situe dans la commune de Savenay à la fois pour des déplacements vers Nantes et vers St Nazaire. La commune de La Chapelle-Launay très proche est également une source captable de déplacements vers les 2 pôles urbains.
En dehors de ces deux communes, ce sont surtout une partie des flux vers Nantes qui sont potentiellement captables.*
- Compte-tenu de la configuration routière et du peu d'offre ferrée entre Pontchâteau et St Nazaire, les flux de Pontchâteau vers St Nazaire paraissent difficilement captables, par contre on peut imaginer qu'une partie des flux Pontchâteau-Nantes soient reportables sur le fer au départ de Pontchâteau ou de la gare de Savenay mieux desservie.*
- Les flux de Campbon vers Nantes peuvent être attirés, ceux vers St Nazaire plus difficilement.*
- La commune de Malville située à l'Est de Savenay est très attirée par Nantes. Il faudrait des conditions d'accès à la gare très performantes et un très bon niveau de service de l'offre ferroviaire pour que les habitants renoncent à leur automobile. On peut également se demander si la gare de St Etienne de Montluc davantage située sur leur « itinéraire naturel » ne serait pas plus attractive.*

Urbanisation en cours ou prévue dans l'aire d'influence rapprochée de la gare, accessibilité automobile à la gare



3- Dynamique des territoires et réponses des réseaux

3-1 Urbanisation en cours ou prévue dans l'aire d'influence rapprochée de la gare, accessibilité automobile à la gare

L'aire d'influence de la gare de Savenay est ici rapprochée pour tenir compte des analyses précédentes qui lui donnent une configuration plus réaliste en limitant le nombre de communes à celles qui peuvent être en relation plus étroite avec Savenay, à savoir : La Chapelle-Launay, Prinquiau, Campbon, Malville, Bouée, Lavau/Loire.

Globalement, le secteur de Savenay est très dynamique. Les recensements complémentaires de 2004 effectués sur Campbon et Savenay montrent une forte progression démographique, 12 % depuis 1999. Sur l'ensemble de l'aire d'influence de la gare de Savenay, et Quilly, plus de 1 000 logements sont programmés dans le cadre du PLH de Loire et Sillon, en 6 ans.

Communes	Population 1999	Population 2004	Nombre de logements programmés au PLH sur 6 ans
Bouée	661		45
Campbon	2 897	3 248 (+12%)	140
La Chapelle-Launay	2 258		100
Lavau Sur Loire	614		45
Malville	2 980		140
Prinquiau	2 055		140
Quilly	905		65
Savenay	5 883	6 608 (+12%)	350
			1 025

D'une manière générale les réserves d'urbanisation prévues visent prioritairement à conforter les centres-bourgs.

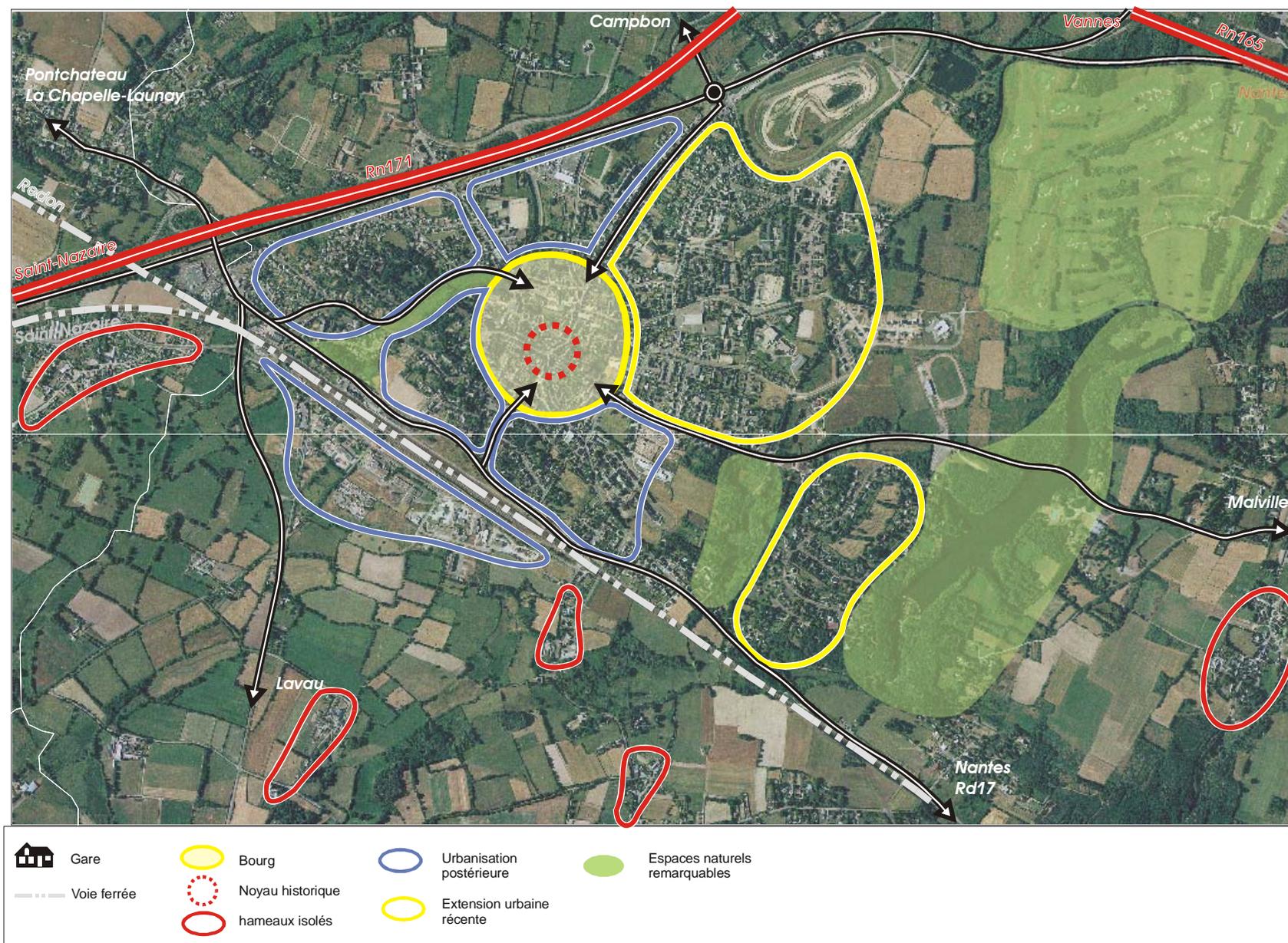
Seules quelques réserves d'urbanisation sur Savenay sont envisagées au-delà du site de la vallée de Mabilly à l'Est du bourg et sont ainsi relativement lointaines de la gare. L'évolution des politiques d'urbanisation, orientée clairement vers le resserrement plutôt que l'éparpillement, est donc positive au regard de la desserte en transport collectif. Mais la présence toute proche de deux infrastructures routières performantes, la RN171 et la RN165, reste un argument important de recours prioritaire à la voiture individuelle pour les déplacements vers Nantes ou Saint-Nazaire.

Les réserves foncières pour activité sont pratiquement toutes situées à proximité d'accès à la RN171 et à la RN165 et en particulier pour les plus importantes au croisement des deux voies expressives sur Savenay. Une seule réserve échappe en partie à cette logique celle de Savenay, en prolongement de la ZI des Acacias au Sud de la gare SNCF. Au regard de la desserte ferroviaire, c'est un espace stratégique.

Les temps de parcours automobile pour aller à la gare, pour toutes les communes de la zone d'influence de Savenay n'excèdent pas les 10 mn. La Chapelle-Launay est la commune la plus proche : 2 km parcourus en 5 mn. Elle touche Savenay dont elle est séparée par la RN171. Depuis Campbon, 2 itinéraires sont possibles, par la RD3 ou la RD16. Le second est plus long en temps et en distance mais ne traverse pas La Chapelle-Launay où une «zone 30» a été mise en place. Il serait à ce titre souhaitable que le premier itinéraire soit privilégié.

Lavau sur Loire et Bouée sont respectivement à 8 et 9 minutes de la gare avec des itinéraires directs par voie départementale. Prinquiau et Malville bénéficient d'accès directs et rapides par la RN171 et la RN165. Pontchâteau qui se trouve hors de la zone d'influence rapprochée de Savenay est à 15 minutes seulement de la gare grâce à la RN165. Des usagers en provenance de Pontchâteau peuvent ainsi utiliser la gare de Savenay, du fait d'un meilleur niveau de service, en direction de Nantes.

Historique de l'urbanisation, organisation urbaine de la commune



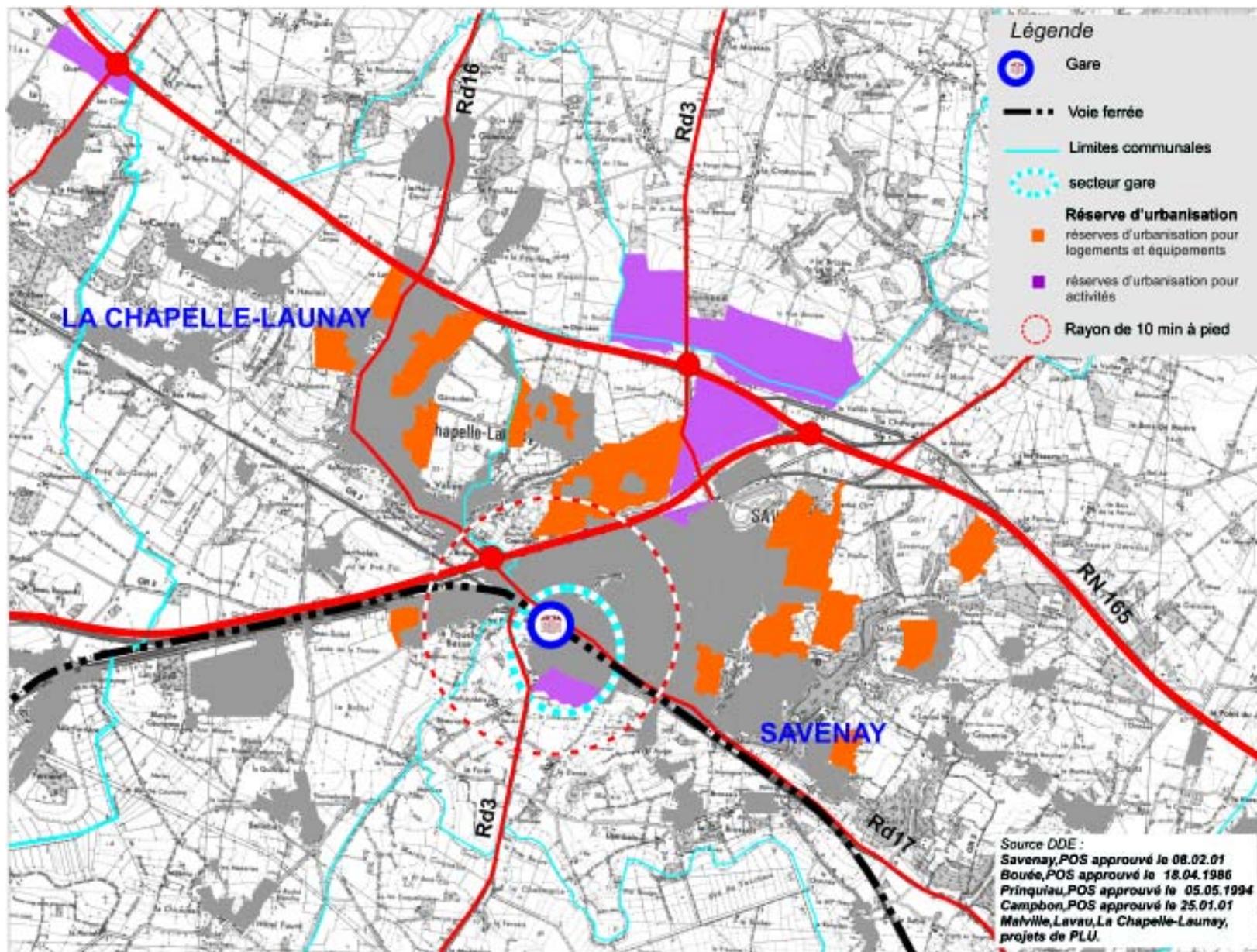
3-2 Agglomération de Savenay : Historique de l'urbanisation, organisation urbaine

Le noyau historique de Savenay est perceptible à partir de la place centrale et d'un ensemble de petites rues qui la desservent. Ce noyau se situe en crête du talus qui descend assez abruptement vers la Loire. Autour de ce noyau s'est constitué un bourg fait d'un tissu urbain dense. Les extensions urbaines se sont effectuées dans toutes les directions mais se sont particulièrement développées vers un grand plateau au Nord-Est, grand plateau interrompu par un site encaissé, la Vallée de Mabilley, qui donne beaucoup d'attrait à ce secteur. Ailleurs, la voie express, la RN171, et la voie ferrée ont limité les extensions. Au Sud de la voie ferrée, des implantations industrielles ont vu le jour mais elles n'utilisent semble-t-il, qu'assez peu les embranchements fret SNCF existants. Cette zone Sud comporte encore des terrains non bâtis. A terme, des extensions pour activités sont prévues.

La Chapelle-Launay est à l'origine un hameau constitué en village-rue, très proche de Savenay avec qui il constitue aujourd'hui une agglomération quasi-continue. En ce sens, il vaut mieux parler d'agglomération de Savenay, dans la mesure où les deux communes fonctionnent en partie ensemble vis-à-vis de la gare de Savenay.

La RD17, les RN171 et 165, la section non autoroutière de la RN171, et la ligne ferroviaire structurent très fortement l'agglomération de par leur effet de coupure. Le centre-ville a fait l'objet d'aménagements urbains et de renouvellement du bâti qui lui confèrent une grande qualité. Les commerces et équipements publics y sont en grande partie regroupés et contribuent à son animation.

Agglomération de Savenay : Urbanisation en cours ou prévue, principaux projets à court et moyen terme



3-3 Agglomération de Savenay : Urbanisation prévue, principaux projets à court et moyen terme

Sur Savenay, les réserves d'urbanisation pour l'habitat et les équipements se situent principalement à l'Est et à l'Ouest de la commune. Côté Ouest, le foncier réservé pour habitat jouxte un foncier réservé pour un centre commercial au croisement des RN165 et 171, à proximité de l'échangeur de la Moère. Côté Est, il est implanté en bordure de la vallée de Mabille, et du golf prolongeant ainsi l'urbanisation récente développée sur le plateau.

Sur La Chapelle-Launay, le foncier réservé à l'habitat et aux équipements se greffe au tissu urbain existant et donne de l'épaisseur au village-rue.

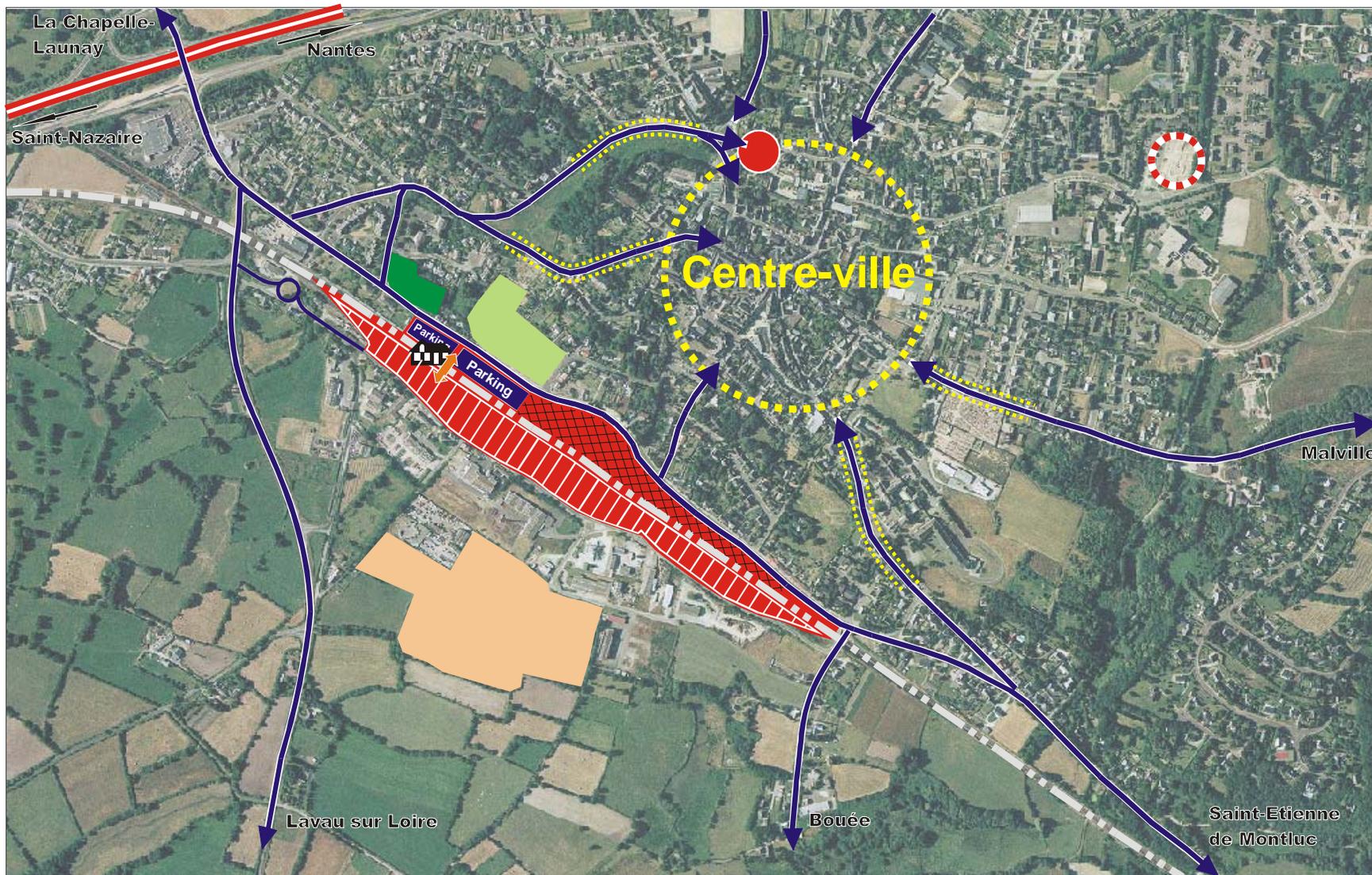
On peut imaginer qu'à long terme, l'espace intersticiel entre les 2 communes, ceinturé par les 2 voies expresses, soit comblé.

Les réserves prévues pour les activités se situent au voisinage de l'échangeur de la Moère pour leur plus grande part ; la réserve prévue en limite de la ZI des Acacias reste anecdotique au regard des emprises prévues sur le secteur de la Moère.

La restructuration du secteur de la gare constitue l'un des projets majeurs de la commune, compte-tenu du rayonnement important de la gare et des problèmes observés, en partie conséquence de ce rayonnement : dangerosité de la RD17 compte-tenu de son trafic et de ses caractéristiques en section urbaine, manque de liens structurés avec le bourg, espaces attenants en partie en friche et déqualifiés, difficulté à faire vivre la ZI des Acacias au Sud de la gare... mais aussi, gare située sur le territoire d'un pôle d'équilibre, en plein essor et bénéficiant d'une forte fréquence de passage des trains.

A ces différents titres, le secteur de la gare, dans sa globalité, est considéré comme un espace stratégique. De même, les réserves d'urbanisation pour habitat situées à l'Ouest dans le secteur dit du «Matz», et toutes proches de la gare, sont à regarder comme une zone prioritaire dans le développement de l'agglomération.

Secteur de la gare : état des lieux



<p>Site :</p> <ul style="list-style-type: none"> gare SNCF et parvis Gare routière gare scolaire 	<p>Espace singulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> ferroviaire voyageurs ferroviaire marchandise plateau sportif 	<p>Espace singulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> friche espace boisé classé réserve d'urbanisation pour activité 	<p>Réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> Entrée de ville réseau structurant passage souterrain piéton-vélo
---	---	---	---

3-4 Agglomération de Savenay : accessibilité à la gare

Plusieurs études ont été réalisées sur le secteur de la gare :

- par la SNCF, sur le remodelage des espaces attenants à la gare, parkings et parvis.
- par l'AREP, sur les capacités d'accueil à créer et les aménagements à prévoir.
- par l'AURAN (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise). Cette dernière étude est plus globale et renvoie à une série de questions et d'orientations.

Globalement il ressort des conclusions de ces différentes études le constat suivant :

- des accès et sorties sur la RD17 peu sécurisants du fait de la vitesse élevée des véhicules qui l'empruntent et du peu de contraintes qu'ils rencontrent.
- des parkings saturés.
- un passage souterrain qui ne débouche pas au Sud de la voie ferrée. Or sur cette partie Sud, entre la voie ferrée et la zone d'activités, un espace important dédié à l'origine à l'activité fret est aujourd'hui non utilisé.
- des gares routière et scolaire situées au Nord du Centre-Ville sans lien avec la gare ferroviaire, si ce n'est un point d'arrêt de certaines lignes du réseau de transports collectifs interurbains du département à proximité de la gare.

La question de l'accessibilité à la gare est à inscrire dans une démarche globale d'urbanisme et d'aménagement comme le suggère l'AURAN même si les problèmes d'accessibilité appellent des réponses spécifiques.

L'accessibilité à la gare est différente selon le secteur de résidence et le mode de transport utilisé. Aujourd'hui, son accès unique par

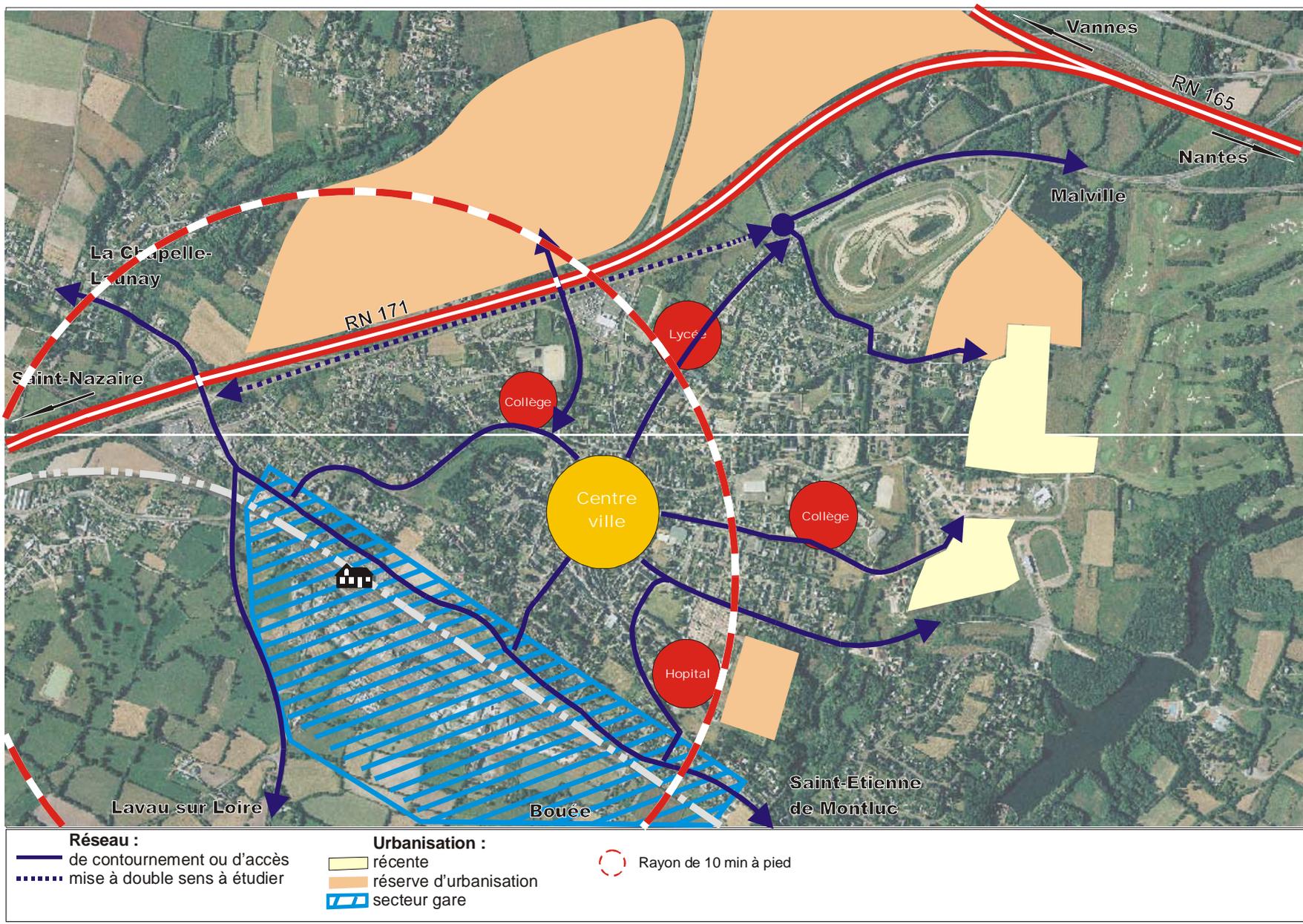
la RD17 en particulier en voiture, favorise les quartiers situés le long de cette départementale ou en lien direct avec elle. C'est le cas du secteur Nord-Ouest du centre-ville qui se raccorde sur le prolongement de la RD17 vers le Nord de Savenay (itinéraire rue du Maréchal Juin, rue du Pontreau).

En revanche, tous le secteur Nord/Nord-Est du centre-ville ne bénéficie par d'un accès direct à la gare, à la fois en raison du réseau très contraint et complexe au centre-ville (exiguïté et sens uniques) mais également en raison de l'absence de liaisons directes par l'Est vers la RD17. Le réseau de voirie entre le centre-ville et la gare est à la fois diversifié et assez directe, en revanche, il est peu favorable aux déplacements « modes doux » compte-tenu de ses caractéristiques « routières » ou de ses raccordements à la RD17 aux caractéristiques uniformes et très confortables pour l'automobile.

En conclusion, Savenay et son territoire d'influence bénéficient d'une dynamique de développement qui confirme Savenay comme pôle d'équilibre avec l'atout important que représente une desserte ferroviaire à forte fréquence. Les conditions d'accès automobile à la gare sont relativement aisées quelque soit l'origine, sauf paradoxalement pour les quartiers situés au Nord-Est du bourg. Actuellement ce sont les conditions de stationnement et d'accès piétonnier et vélo par la RD17, qui sont difficiles et le retraitement des abords de la gare constitue une clef d'entrée pour un projet global d'aménagement et d'urbanisme, véritable enjeu pour la commune.

La transformation de la gare en pôle inter-modal dont l'étude est en cours (arrêt des cars départementaux, accessibilité « modes doux ») accompagnant une requalification d'ensemble du site constitue un projet majeur pour la ville et l'ensemble de la communauté de communes qui coïncide pratiquement avec l'aire d'influence.

Agglomération de Savenay : Orientations, propositions à l'échelle de l'agglomération



4- Orientations, propositions

□ à l'échelle de l'agglomération

Elles concernent la question de l'accessibilité à la gare tant en interne à la commune que par rapport aux communes de l'aire d'influence.

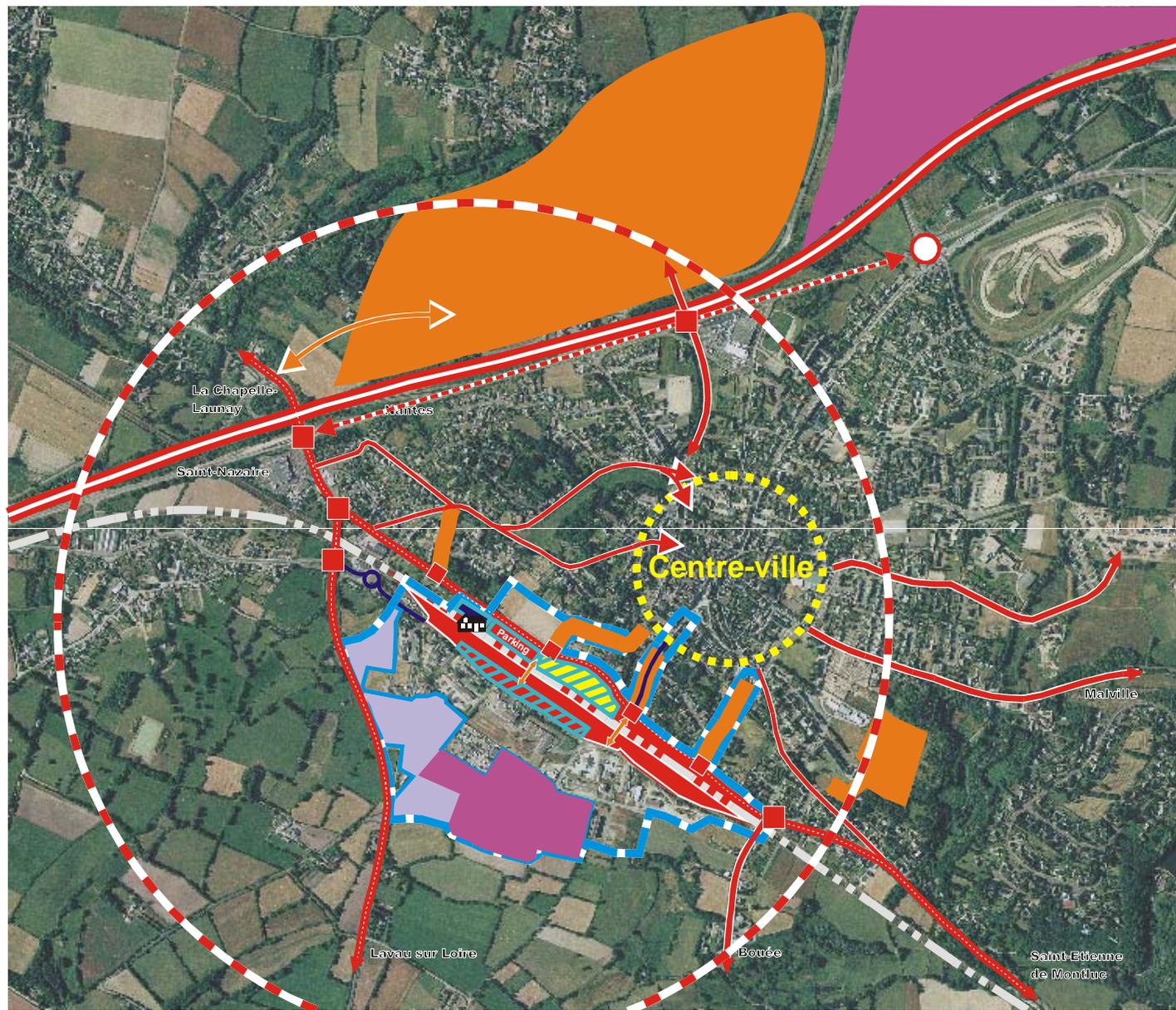
Trois types de propositions peuvent être faites :

- étudier la possibilité de mise à double sens du délaissé de la RN171 pour en faire un itinéraire d'accès à la gare privilégié pour les quartiers du Nord et de l'Est, alléger le trafic sur la rue Malègue très empruntée par les lycéens. Le délaissé dispose d'une emprise importante qui autorise le double sens.
- sécuriser les accès à la RD17, sur les boulevards Pasteur et Branly : réaménagement des principaux carrefours, traitement différencié de la voie selon les sections pour prendre en compte les liaisons piétonnières et vélo entre la gare et le centre-ville.
- traiter certaines rues qui assurent de bonnes liaisons entre le centre-ville et la gare et peu fréquentées par les automobilistes, en faveur des «modes doux» (vélos, piétons).

Ces propositions ont vocation à s'insérer dans un projet global qui statue sur les différentes options envisagées dans l'ensemble des études :

- reprise des parvis de la gare avec des réaffectations fonctionnelles (dépose-minute, nouvel abri 2 roues...) , reprise et extension du stationnement existant.
- mise en place d'un pôle intermodal, articulant train et cars du réseau départemental (point d'arrêt).
- hypothèse de création d'un parking au Sud de la voie ferrée, impliquant de prolonger le passage souterrain existant.
- revitalisation de la ZI des Acacias et extension possible de l'urbanisation sous une forme diversifiée et densifiée (logements, bureaux).
- requalification de l'espace devant la gare et redéfinition de l'espace affecté au fret ferroviaire.

Orientations, propositions à l'échelle du secteur de la gare



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

□ à l'échelle du secteur de la gare

La question de stationnement est cruciale pour accroître la fréquentation du TER, dans un contexte de développement soutenu du territoire concerné.

La situation de saturation de l'offre impose :

- à court terme :
 - d'étendre la capacité de stationnement du parking actuel vers l'Est.
 - de prévoir un accès à cette nouvelle aire grâce au réaménagement du carrefour RD17/rue de Lavau.
 - de réaliser une liaison piétonnière et cyclable entre la gare et la future zone d'urbanisation du Nord-Ouest, via la RD3, afin d'éviter d'imposer à ces modes de déplacement un trajet par la rue du Maréchal Juin, elle-même jalonnée comme itinéraire automobile vers la gare.
 - d'étudier la possibilité de densifier les opérations de logements réalisés sur cette zone Nord-Ouest.

- à plus long terme :
 - de créer un parking au Sud de la voie ferrée, couplé à un prolongement du passage souterrain et à un accès facile depuis la RD3 (route de Lavau)
 - d'étudier la possibilité d'une passerelle piétons-vélos en franchissement de la voie ferrée, afin de mieux relier les quartiers Sud au centre-ville.
 - d'examiner les possibilités de desserte en transport collectif des zones d'activités de la Moëre, pour l'heure totalement orientées sur la desserte automobile.

