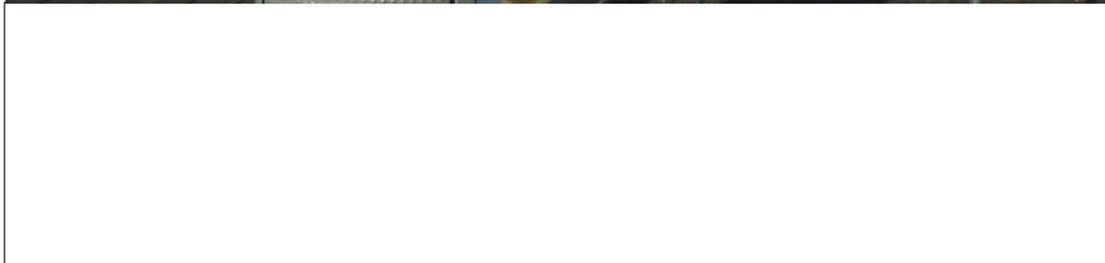
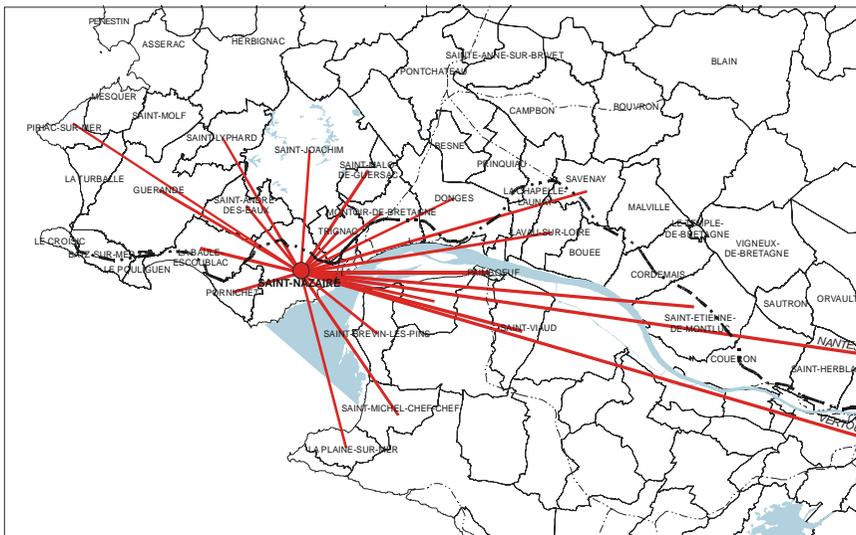




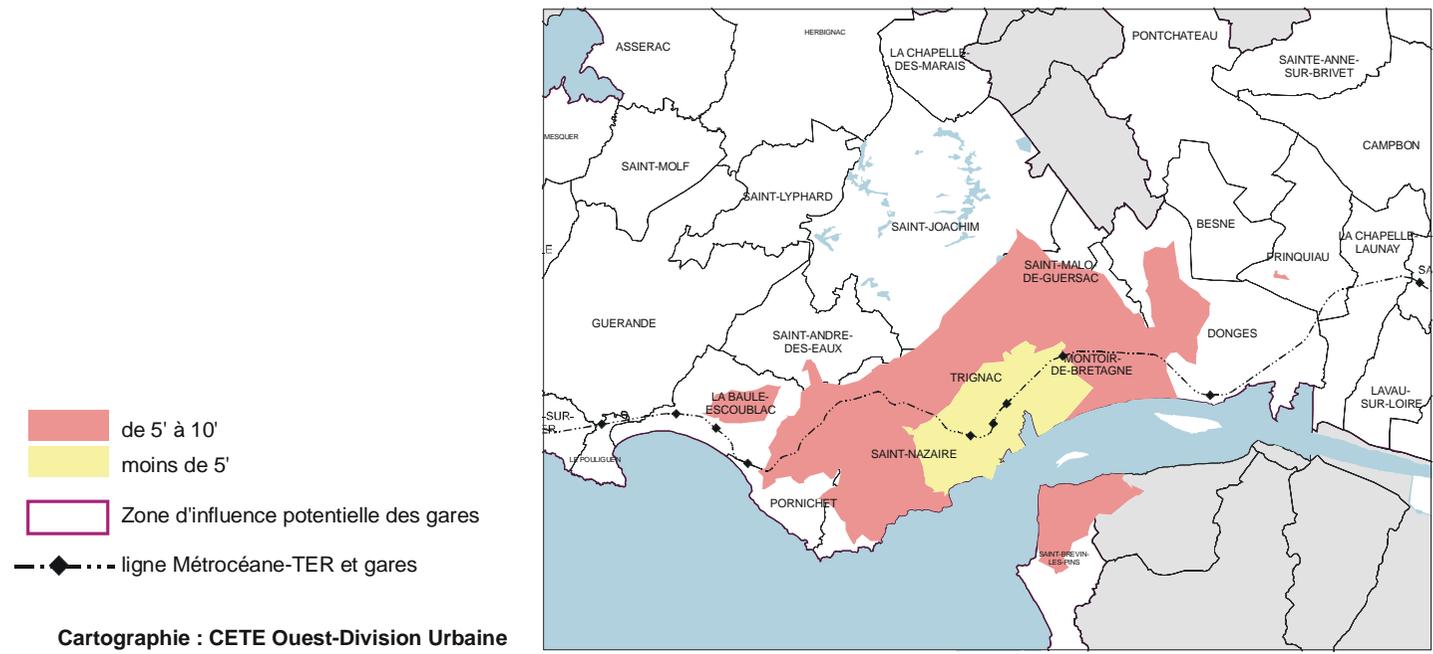
# Saint - Nazaire



**Domiciliation des voyageurs utilisant la gare de Saint-Nazaire**



**Temps d'accès à la gare de Saint-Nazaire**



Cartographie : CETE Ouest-Division Urbaine

## 1- Définition de la zone d'influence potentielle de la gare de Saint-Nazaire

En 2002 ont été enregistrées en gare de Saint-Nazaire :

- 10 444 montées-descentes par semaine d'hiver
- 6 248 montées-descentes par semaine d'été

72 % des usagers de la gare de Saint-Nazaire habitent la commune.

La domiciliation des usagers de la gare de Saint-Nazaire, et les temps d'accès à la gare depuis les communes voisines ont conduit à la définition d'une zone d'influence potentielle s'étendant sur les communes limitrophes de :

- Saint-Nazaire
- Pornichet
- La Baule
- Saint-André des Eaux
- Trignac

mais également au-delà sur :

- Guérande
- Saint-Lyphard
- Saint-Joachim
- La Chapelle des Marais
- Saint-Malo de Guersac
- Montoir de Bretagne
- Donges
- Besné.

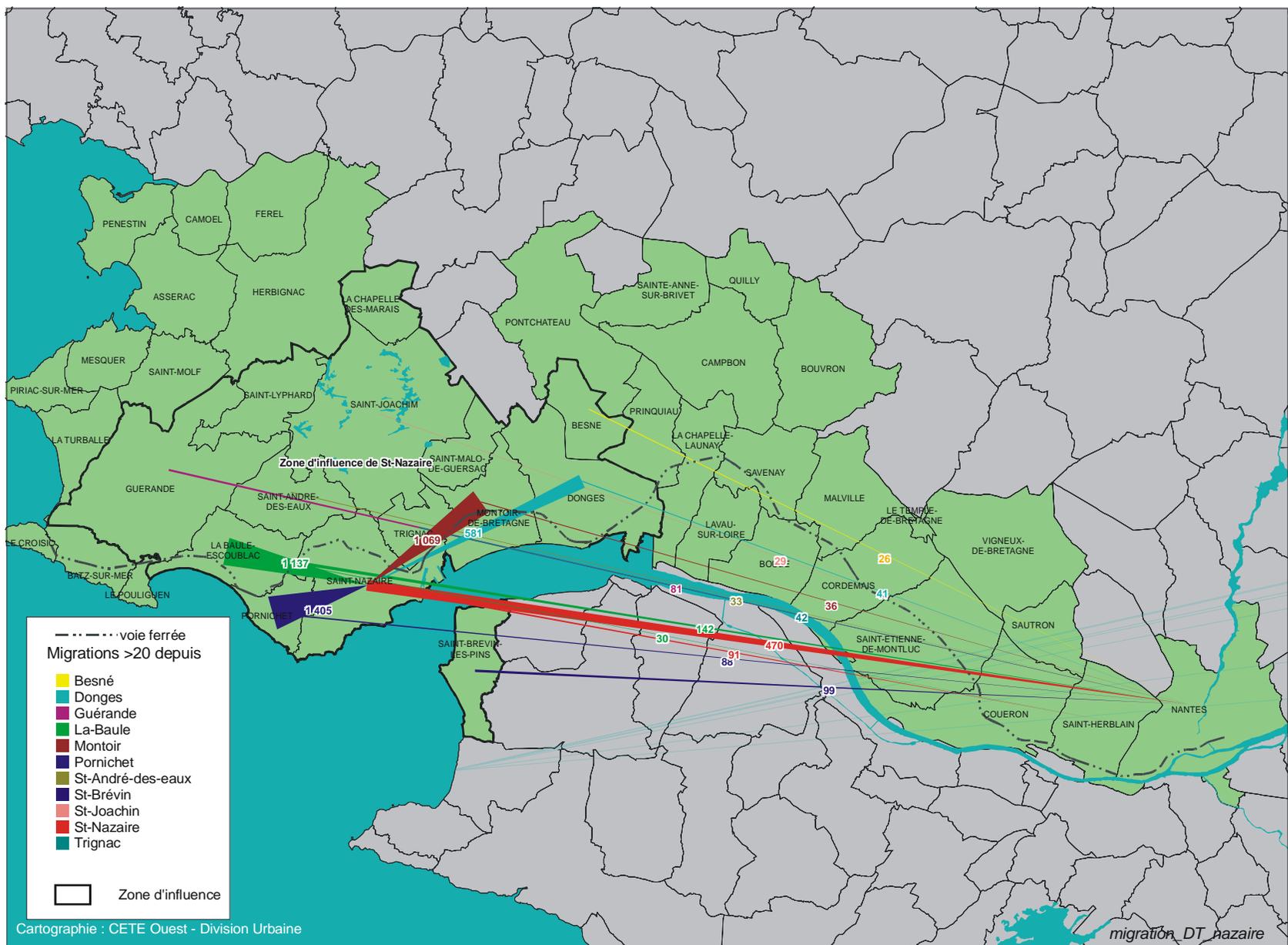
Les communes de Montoir de Bretagne et Donges bénéficiant d'une desserte ferrée très limitée sont attirées par la gare de Saint-Nazaire. C'est également le cas pour Pornichet et la Baule dont la desserte est cependant meilleure.

Les guérandais se partagent entre la gare de la Baule et celle de Saint-Nazaire.

### Population et emplois dans la zone d'influence potentielle

Commune	Population 1999	Actifs 1999	Emplois 1999
St Nazaire	65 874	22 971	35 415
Pornichet	9 668	3 614	2 158
La Baule	15 831	5 347	6 084
St André des Eaux	3 532	1 549	745
Trignac	6 956	2 503	2 186
Guérande	13 603	5 622	5 275
St Lyphard	3 178	1 322	458
St Joachim	3 772	1 316	441
La Chapelle des Marais	2 955	1 129	353
St Malo de Guersac	3 126	1 198	205
Montoir de Bretagne	6 204	2 366	3 791
Donges	6 157	2 136	3 111
Besné	2 031	803	339
<b>TOTAL</b>	<b>142 887</b>	<b>51 876</b>	<b>60 561</b>

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



## 2- Organisation des déplacements

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

Les besoins en 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 urbains 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.

En ce qui concerne les échanges avec Saint-Nazaire, n'ont été recensés que ceux concernant les communes dotées d'une gare à savoir Donges, Montoir de Bretagne, Pornichet et La Baule, pour lesquels le train pourrait être compétitif.

□ On constate que les flux de ces communes vers Saint-Nazaire sont importants :

- 1 400 déplacements de Pornichet vers Saint-Nazaire mais seulement 350 dans l'autre sens.
- environ 1 100 déplacements de La Baule et de Montoir de Bretagne vers Saint-Nazaire avec également des flux importants dans l'autre sens vers Montoir de Bretagne (850) et La Baule (620).
- les échanges avec Donges sont également importants : 580 vers Saint-Nazaire, 410 dans l'autre sens.

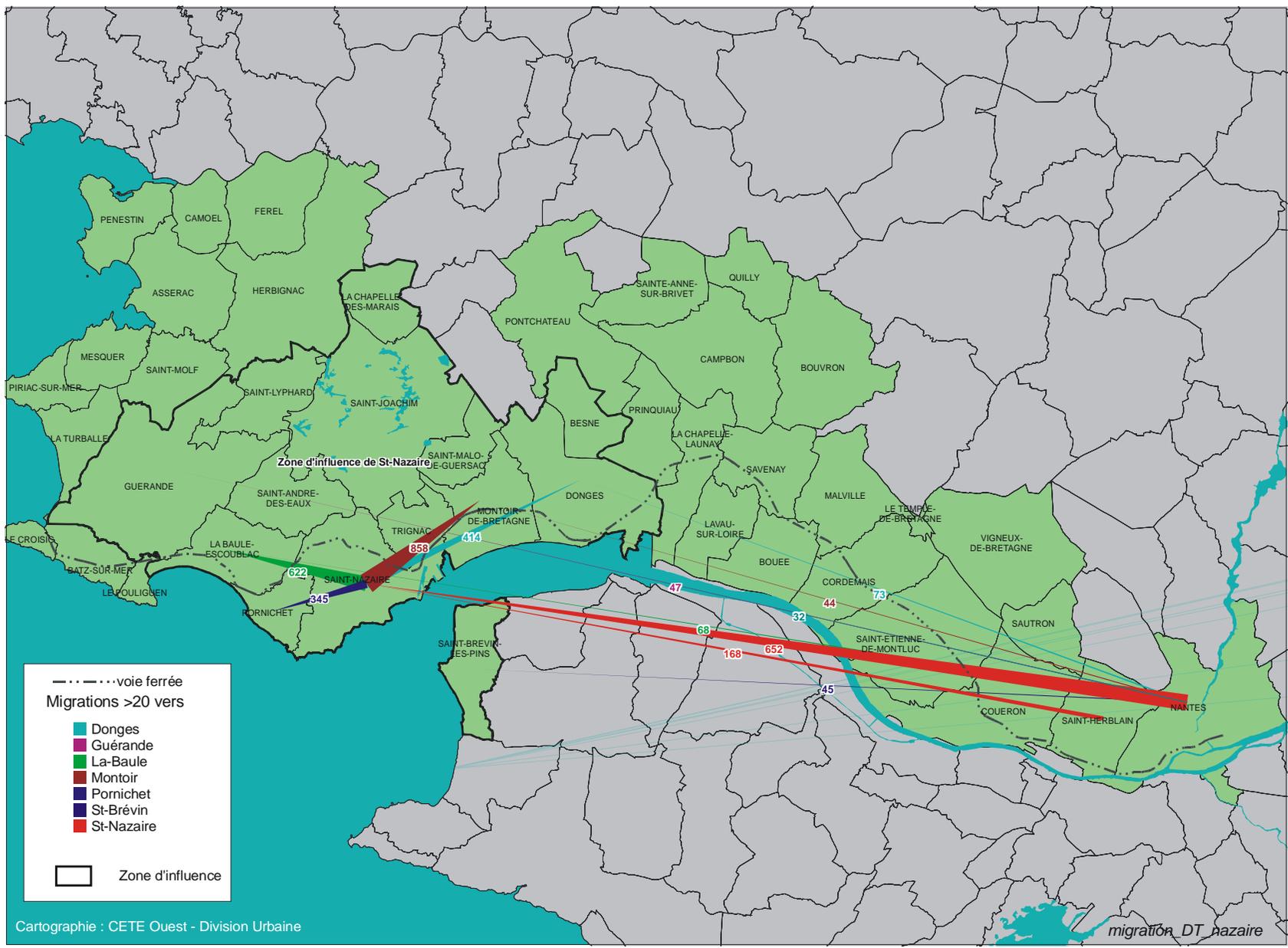
□ Les échanges entre Nantes et Saint-Nazaire sont nombreux :

- 650 dans le sens Nantes → Saint-Nazaire, 470 dans l'autre sens.

En dehors de ces derniers :

- les flux les plus importants à destination de Nantes viennent de La Baule (140), Saint-Brévin les Pins (100), Pornichet (80), Guérande (80).
- en provenance de Nantes, seuls les flux à destination de La Baule et Donges atteignent 70 déplacements. Ailleurs, ils sont inférieurs à 50.
- Entre Saint-Nazaire et Saint-Herblain, les mouvements s'élèvent à 170 déplacements vers Saint-Nazaire, 90 vers Saint-Herblain.

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



Si l'on s'intéresse aux évolutions de ces déplacements domicile-travail entre 1990 et 1999, on constate :

- une forte augmentation en volume et en taux des mouvements de Saint-Nazaire vers La Baule, Montoir de Bretagne et Pornichet. Les mouvements inverses présentent une forte augmentation en valeur absolue mais plus faible en relative.
- les déplacements de Nantes vers Saint-Nazaire augmentent 2 fois plus en valeurs absolues et relatives que ceux de Saint-Nazaire vers Nantes. On peut noter des augmentations notables bien que nettement inférieures aux précédentes des déplacements de Saint-Brévin et La Baule vers Nantes et de Nantes vers Saint-Brévin et Donges.

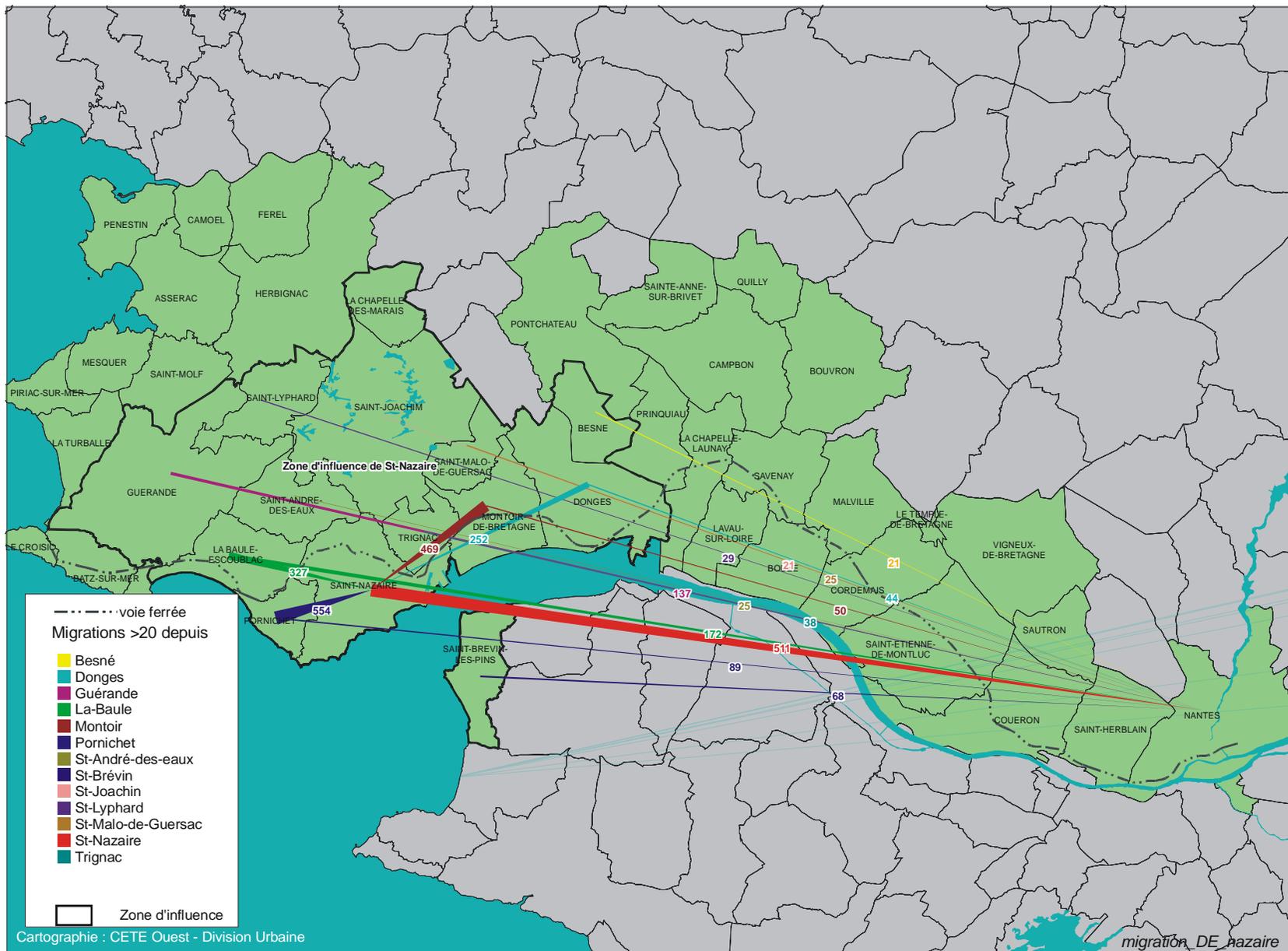
**Les déplacements domicile-travail dans le sens Nantes → Saint-Nazaire comme dans le sens Saint-Nazaire → Nantes s'effectuent à 28 % en transports collectifs.**

**Par contre les déplacements domicile-travail de La Baule vers Saint-Nazaire ne s'effectuent qu'à 6 % en transports collectifs : sur ce trajet très court, les temps de parcours porte à porte sont beaucoup plus courts en voiture particulière qu'en transports collectifs et non assujétis aux contraintes horaires de ces derniers.**

### *Evolution des flux domicile-travail entre 1990 et 1999*

Origine	Destination	Nombre de déplacements en 1999	Evolution 1990/1999	
			en nombre	en pourcentage
Besné	Nantes	26	9	53
Donges		41	3	8
La Baule		142	44	45
Guérande		81	21	35
Montoir		36	5	16
Pornichet		88	18	26
St André des Eaux		33	22	200
St Brévin		99	37	60
St Joachin		29	10	53
St Nazaire		470	85	22
Trignac		42	4	11
La Baule	St Herblain	30	11	58
St Nazaire		91	-16	-15
Donges	St Nazaire	581	90	18
La Baule		1137	117	11
Montoir		1069	44	4
Pornichet		1405	291	26
Nantes	Donges	73	26	55
	La Baule	68	9	15
	Guérande	47	12	34
	Montoir	44	17	63
	Pornichet	20	14	233
	St Brévin	45	23	105
	St Nazaire	652	183	39
	Trignac	32	18	129
St Herblain	St Nazaire	168	38	29
St Nazaire	Donges	414	51	14
	La Baule	622	161	35
	Montoir	858	199	30
	Pornichet	345	158	84

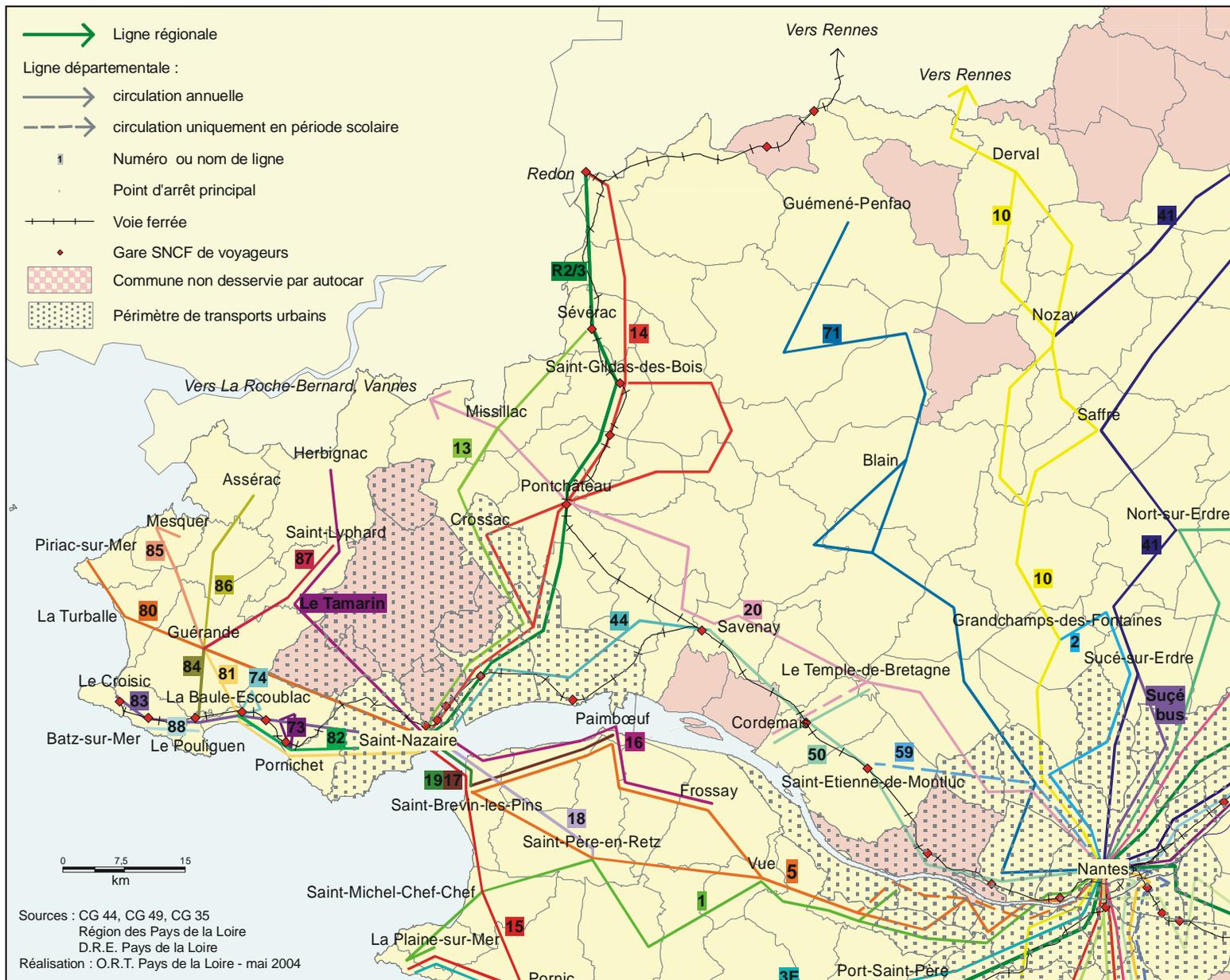
Migrations domicile - études 99 depuis la zone d'influence de Saint-Nazaire vers Nantes, Saint-Herblain et partiellement Saint-Nazaire



L'analyse des flux domicile-étude fait apparaître que :

- plus de 500 étudiants nazairiens vont à Nantes ainsi que 170 baulois, 140 guérandais, 90 élèves de Pornichet et 70 de St Brévin. Saint-Nazaire attire plus d'une centaine de nantais.
- les étudiants des communes de la zone d'influence vont en majorité vers Saint-Nazaire. Cela représente, pour les communes étudiées : 550 déplacements depuis Pornichet, 470 depuis Montoir de Bretagne, 330 depuis La Baule. La Baule attire une centaine d'étudiants nazairiens.

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



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

### □ La desserte en transports collectif

#### o Les transports collectifs interurbains :

Les lignes 50 et 44 (correspondance à Savenay) assurent quotidiennement 2 allers-retours entre Nantes et Saint-Nazaire. Le trajet s'effectue en 1h55. Cette même ligne dessert les communes de Donges et Montoir de Bretagne.

Les autres communes de la zone d'influence sont desservies par le réseau de la presqu'île guérandaise organisé en «étoiles» autour des pôles de Guérande et La Baule.

La ligne 80 offre 7 allers-retours par jour entre Guérande et Saint-Nazaire en 35 mn.

La ligne 82 offre 12 allers-retours par jour entre Pornichet et Saint-Nazaire en 30 mn.

Ces lignes assurent la correspondance avec les TGV en gare de Saint-Nazaire.

#### o Les transports collectifs urbains :

Le réseau urbain STRAN est un réseau de bus régulier qui dessert les communes proches de Saint-Nazaire :

- La ligne 50 relie l'hôtel de ville de Montoir à la gare SNCF de Saint-Nazaire. Le trajet s'effectue en 30 mn. Une quinzaine d'allers-retours quotidiens sont proposés.
- La ligne 45 relie la mairie de Trignac à «Le Grand Pez» en passant par la gare de Saint-Nazaire et St Marc : une dizaine d'allers-retours quotidiens sont proposés. Le trajet mairie de Trignac, gare SNCF demande 25 mn.

Le réseau Ty-bus est un réseau de transport complémentaire. Les 8 lignes régulières assurent la desserte des communes voisines entre 6h et 20h. L'offre se présente ainsi :

- sur Montoir de Bretagne : 38 allers-retours quotidiens en 15 mn du centre-bourg à la gare SNCF de Saint-Nazaire.
- sur Saint-Joachim : 33 allers-retours quotidiens. Selon les lignes, 20 à 30 mn sont nécessaires pour relier le centre-bourg à la gare SNCF.
- sur Saint-André des Eaux, Saint-Malo de Guersac, Donges avec 25 allers-retours quotidiens pour chacune.
- sur Pornichet : 19 allers-retours quotidiens en 37 mn de gare à gare.
- sur Besné et la Chapelle des Marais 12 allers-retours quotidiens.

De nuit, les jours ouvrables ainsi que les samedis et dimanches, le réseau Ty-bus fonctionne en service à la demande.

### La desserte ferroviaire

La desserte ferrée est assurée quotidiennement par :

- dans le sens Nantes - Saint-Nazaire par 30 trains dont 8 TGV. La gare de Savenay est desservie par tous les trains régionaux. Pour les autres gares, la politique des arrêts est très variable. Peu de trains desservent toutes les gares en particulier celles de Cordemais, Donges, Montoir de Bretagne, La Croix de Mean. 5 trains circulent le matin entre 6h et 9h et 6 le soir entre 16h30 et 19h30.
- dans le sens Saint-Nazaire – Nantes par 29 trains dont 7 TGV. La stratégie des arrêts en gare est la même que dans l'autre sens. 7 trains circulent le matin entre 6h et 9h et 7 trains le soir entre 16h30 et 19h30.

La durée du trajet entre Nantes et Saint-Nazaire varie de 35 mn en TGV à 1 heure pour les omnibus desservant toutes les gares.

Sur ces 59 trains quotidiens certains se prolongent jusqu'au Croisic. Ainsi :

- dans le sens Saint-Nazaire – Le Croisic, 14 trains circulent et desservent presque la totalité des gares. Les gares de La Baule les Pins, Batz sur Mer sont parfois délaissées par les TER, les TGV ignorant en plus celles de Pornichet et Le Pouliguen. Parmi ces 14 trains 2 trains partent de Saint-Nazaire le matin entre 6h et 9h et 4 le soir entre 16h30 et 19h30.
- dans le sens Le Croisic – Saint-Nazaire, 13 trains circulent quotidiennement. Le niveau de desserte des gares intermédiaires est comparable dans les 2 sens de circulation. 4 trains arrivent le matin à Saint-Nazaire entre 6h et 9h et 2 trains le soir entre 16h30 et 19h30. Le trajet Saint-Nazaire – Le Croisic s'effectue en environ 35 mn.

### La desserte en transports collectifs aux heures de pointes de la gare de St Nazaire

Provenance Nantes – arrivée St Nazaire									
Matin	7h12	7h31	7h38*	8h36	8h56*				
Soir	16h49*	17h26*	18h00	18h00*	18h36	18h45*	19h23		

Direction Nantes – départ St Nazaire									
Matin	6h08	6h42*	6h49	7h05*	7h15	7h46	8h03*	8h33*	
Soir	16h36	16h50	17h04	17h36	18h25	18h47*	19h21*		

 Car interurbain

\* train allant à (ou venant de) Le Croisic

Les chiffres de fréquentation de l'hiver 2004 montrent que (source Région Pays de la Loire) :

- le matin, les trains au départ de Saint-Nazaire à destination de Nantes de 6h42 et 7h46 enregistrent plus d'une centaine de montées, ceux de 7h05, 8h03 plus d'une cinquantaine. Dans le sens contraire, c'est le train arrivant à Saint-Nazaire à 8h36 qui est le plus emprunté (80 descentes).
- le soir, on compte 150 descentes dans le train Nantes – Saint-Nazaire arrivant à 18h00, 90 dans celui de 18h45, 60 dans celui de 19h23. Dans l'autre sens, on constate 80 montées en gare de Saint-Nazaire à 18h25, une cinquantaine à 17h04 et 17h36.

Parmi ces trains les plus fréquentés, dans ceux qui desservent les gares intermédiaires entre Le Croisic et Saint-Nazaire, on enregistre entre 15 et 20 clients dans les gares de Le Croisic, le Pouliguen et Pornichet, et entre 30 et 40 pour La Baule, les chiffres sont environ le double (cf. monographie de La Baule).

Les infrastructures de transport dans la zone d'étude



### □ La desserte routière

La zone d'influence potentielle est irriguée par 2 axes à caractéristiques autoroutières : la RN165 entre Savenay et Pontchâteau pour le Nord, la RN171 Savenay – Saint-Nazaire prolongée par la RD99 jusqu'à Guérande.

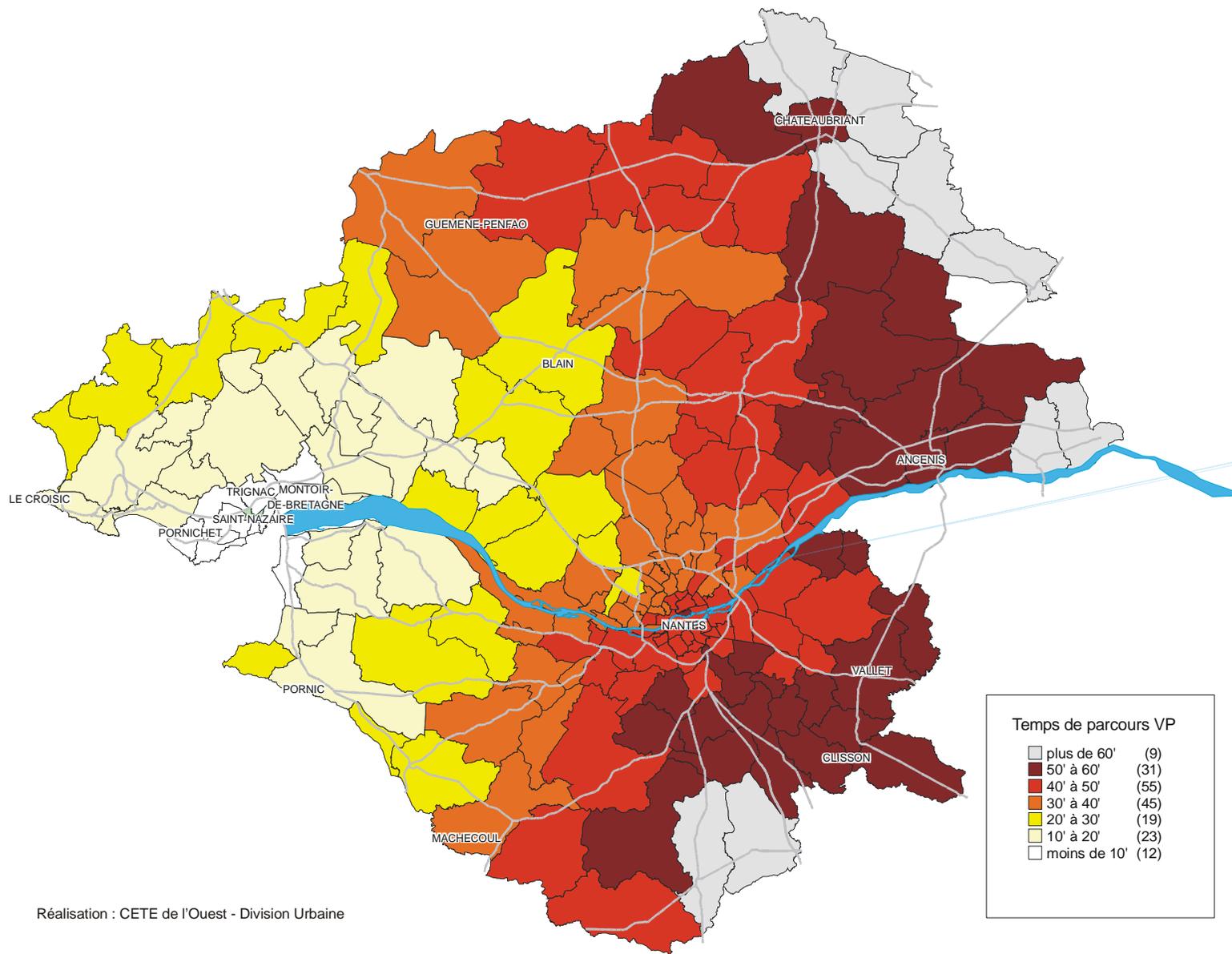
Entre Savenay et Nantes, la RN165 est en cours d'aménagement à 2x3 voies.

Des routes départementales de caractéristiques plus réduites relient Saint-Nazaire aux communes de La Chapelle des Marais, Saint-Joachim, Saint-Malo de Guersac en contournant le marais de Brière par l'Est, à celles de Saint-Lyphard et Saint-André des Eaux en passant à l'Ouest du marais.

La RD213 relie Saint-Brévin à Saint-Nazaire par le pont de Mindin. L'accès de Saint-Brévin à Nantes est assuré Sud-Loire par la RD723.

En heures de pointe, le réseau routier est saturé à l'approche du périphérique nantais et dans une moindre mesure en arrivant sur Saint-Nazaire. Le pont de Mindin est lui aussi très chargé pendant ces heures de pointe ainsi qu'en période estivale.

Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis Saint-Nazaire 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 compétitifs.

Il est donc intéressant de regarder les temps de parcours en automobile en l'état actuel et d'effectuer une projection à l'horizon 2015 tenant compte de l'évolution des trafics et des réseaux.

### □ Temps de parcours en voiture particulière actuel depuis Saint-Nazaire 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.

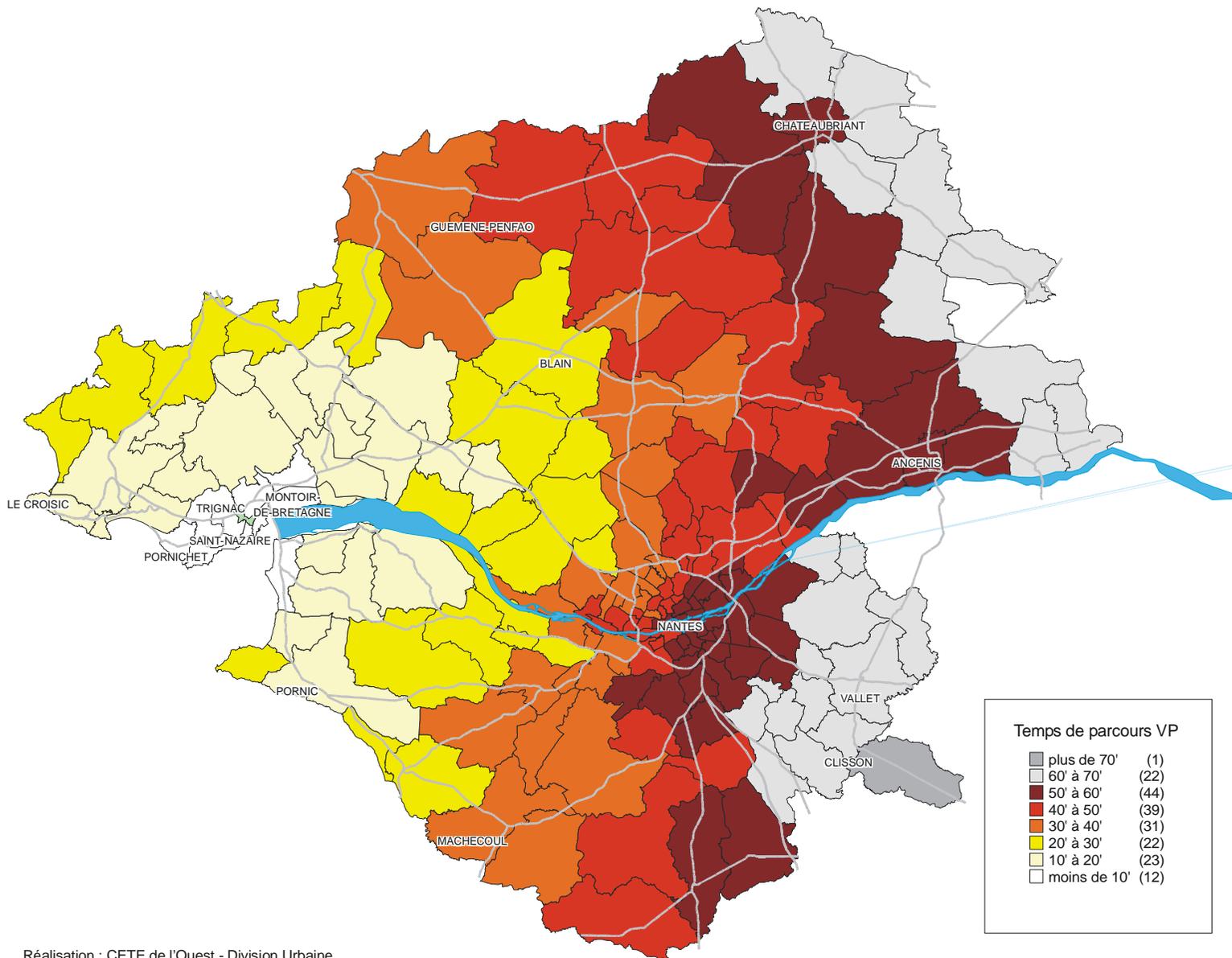
#### . Résultats

On constate que très peu de communes de la zone d'influence potentielle peuvent atteindre la gare de Saint-Nazaire en moins de 10 mn, essentiellement les communes limitrophes. Les autres communes, soit en raison de leur éloignement, soit à cause de liaisons routières moins performantes, ont des temps d'accès à la gare supérieurs.

Il faut 30 à 40 mn pour atteindre l'ensemble du périphérique nantais situé Nord-Loire, depuis Saint-Nazaire – 10 mn supplémentaires sont nécessaires pour accéder au centre-ville et au Sud-Loire intra-périphérique. Les zones situées au-delà du périphérique Sud demandent presque 1 heure de temps de trajet ainsi que celles situées au Nord-Est du département.

Les communes de la zone d'influence situées à l'Est de Saint-Nazaire et bien desservies par la RN171 voient leurs temps de parcours à destination de Nantes diminuer de 5 à 10 mn selon la distance par rapport aux temps annoncés pour Saint-Nazaire.

Temps de parcours en voiture particulière depuis Saint-Nazaire en heure de pointe à l'horizon 2015



Réalisation : CETE de l'Ouest - Division Urbaine

## □ *Temps de parcours en voiture particulière depuis Saint-Nazaire 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.

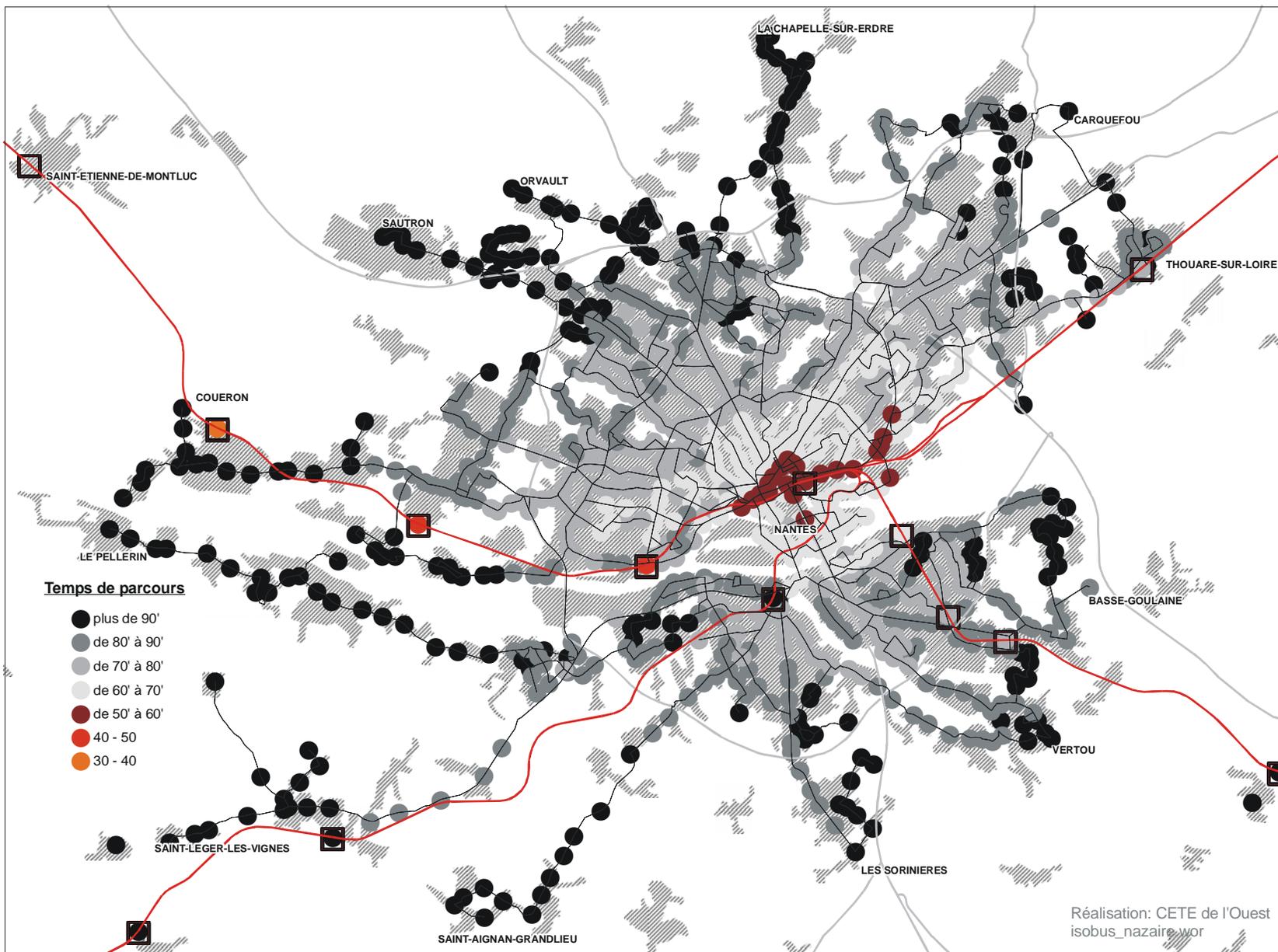
A l'échéance 2015, on a supposé réalisés les aménagements routiers suivants :

- le barreau de Notre Dame des Landes, entre la RN 137 et la RN 165,
- 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 au 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

On constate que les temps d'accès n'évoluent pas sensiblement dans l'Ouest du département Nord-Loire et Sud-Loire. Par contre, dès que l'on atteint l'agglomération nantaise, les temps de parcours actuels sont majorés d'environ 10 mn.

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



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

**. 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 Saint-Nazaire vers les différents arrêts du réseau, en ajoutant 5 mn de temps d'accès (environ 300 m de marche à pied). Le temps de trajet en train de gare à gare est de 45 mn.

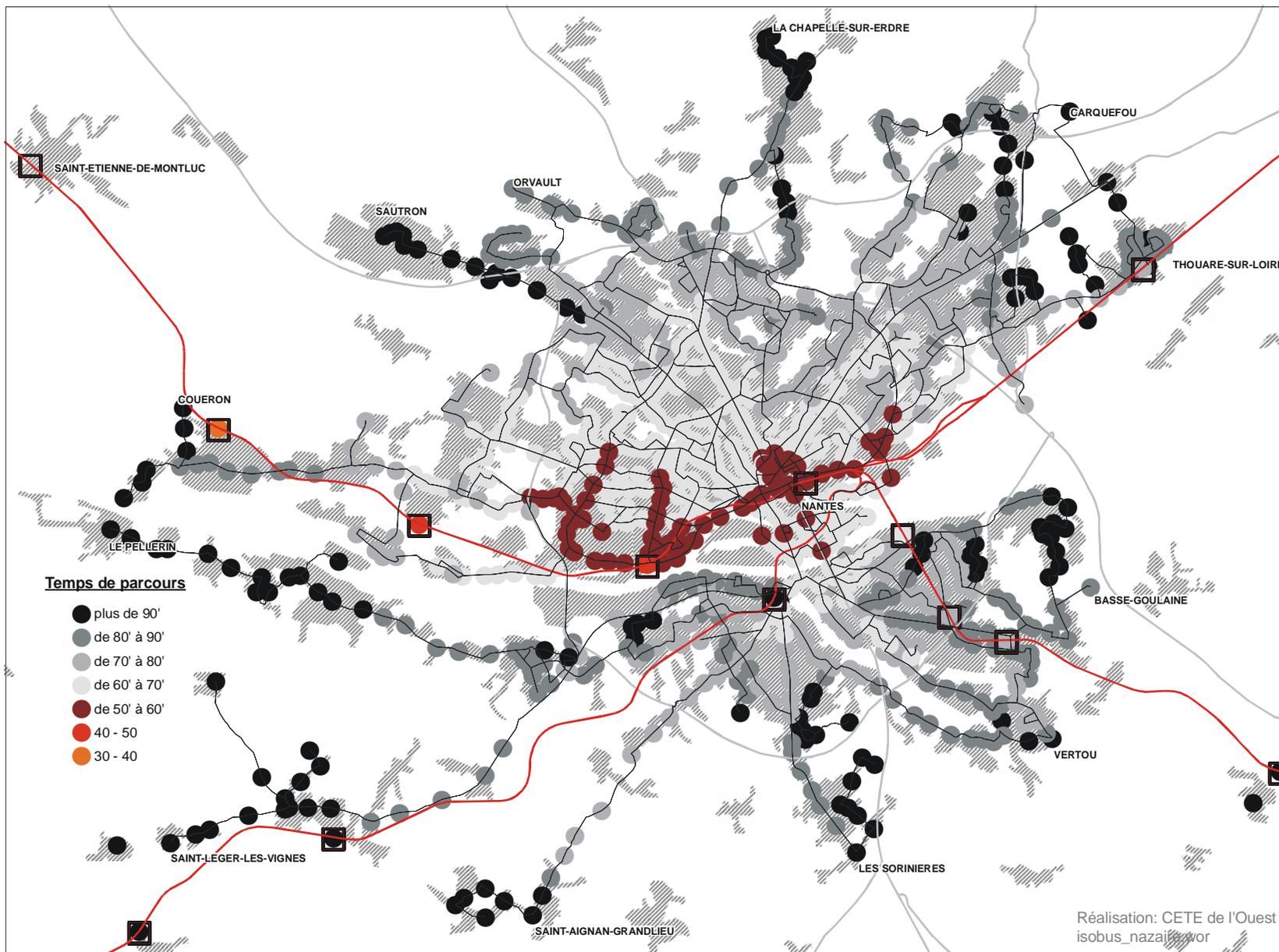
Pour les autres communes de la zone d'influence, il faut ajouter le temps d'accès à la gare.

La correspondance entre le réseau TER et le réseau TCU s'effectue à la gare de Nantes.

**. Résultats**

Seule la zone située autour de la gare de Nantes le long de la ligne 1 du tramway est accessible en moins d'une heure depuis la gare de Saint-Nazaire. En 70 mn on atteint le secteur interne aux boulevards de ceinture en Nord-Loire et le Sud de l'île Beaulieu, avec des excroissances le long des lignes TC en site propre.

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



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

**. Méthodologie**

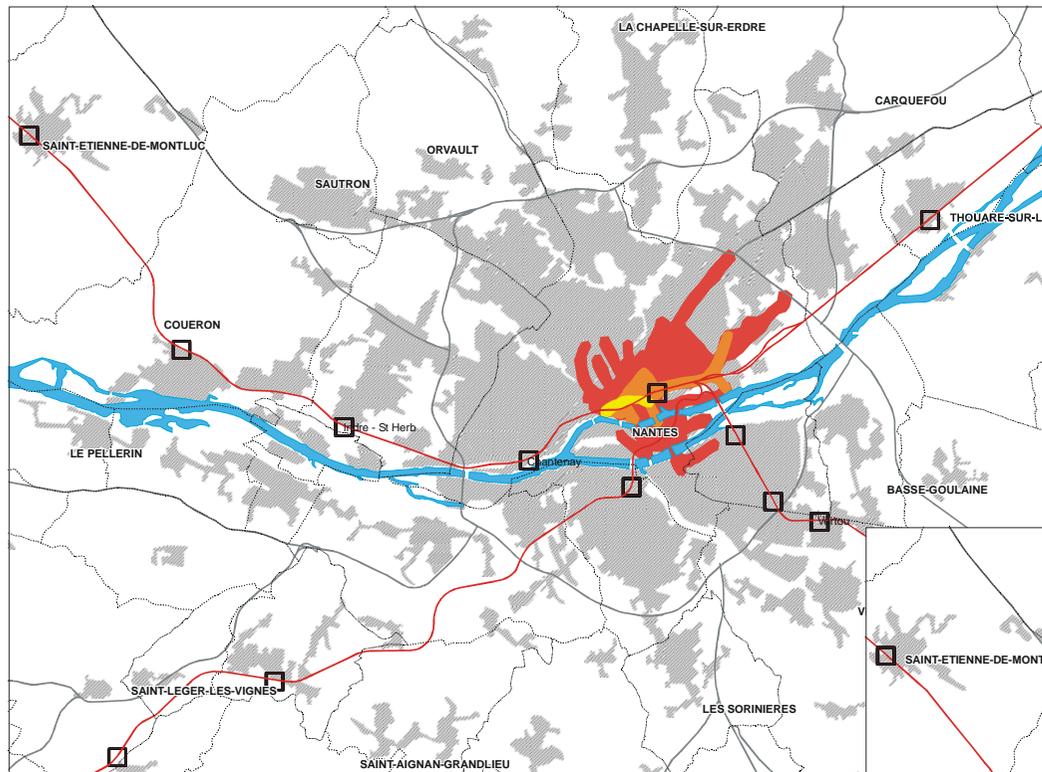
Le réseau TCU a été complété par les projets prévus à l'horizon 2010 dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs de Nantes Métropole, en particulier la création des lignes 4 et 5 et le prolongement de la ligne 2.

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

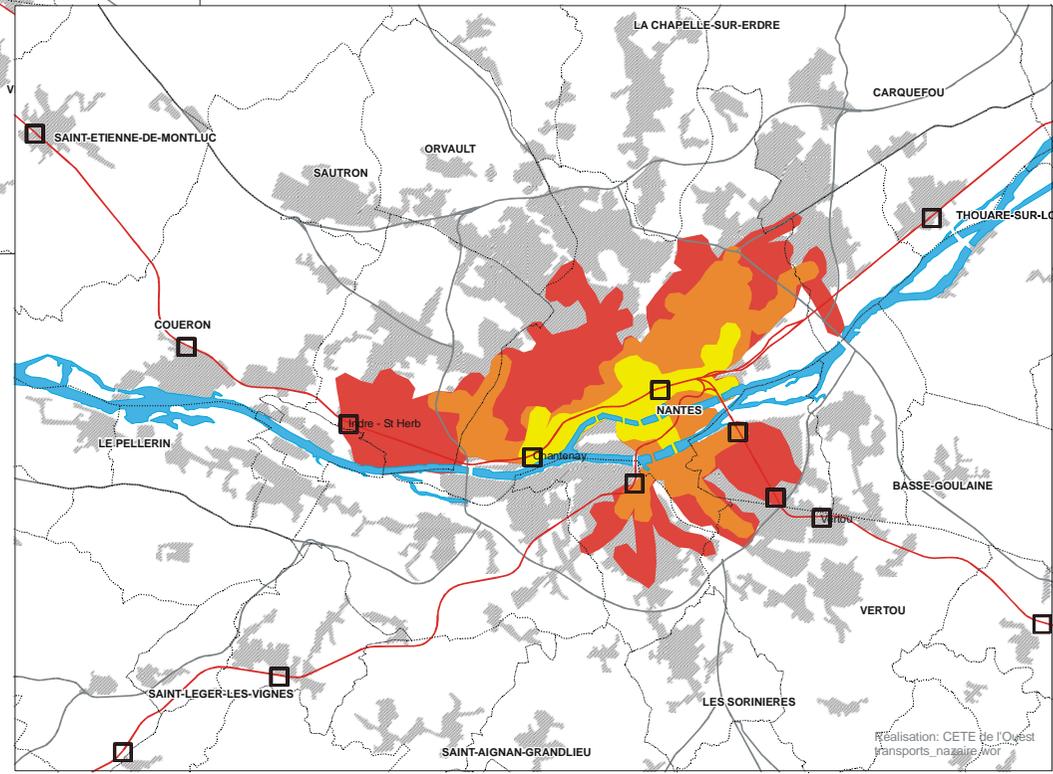
**. Résultats**

On voit très nettement s'agrandir la zone accessible en moins d'une heure dans l'hypercentre et le long des sites propres TC, notamment côté Ouest avec la correspondance en gare de Chantenay. La zone des 70 mn s'élargit corrélativement dans le prolongement de ces axes.

**Accessibilité comparée depuis Saint-Nazaire en voiture particulière et en transport collectif en 2004**



Gare SNCF  
**Temps de parcours**  
 TC inférieur ou égal à celui en VP  
 TC supérieur de 10mn à celui en VP  
 TC supérieur de 20mn à celui en VP



**Accessibilité comparée depuis Saint-Nazaire en voiture particulière et en transport collectif en 2015**

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

- En 2004 les TC ne sont concurrentiels que sur un petit secteur autour de la gare de Nantes et le long de la ligne 1 vers l'Est.
- En 2015, les effets conjugués de la saturation du réseau routier à l'approche de Nantes et de l'amélioration du réseau TC urbains rendent ceux-ci concurrentiels sur un périmètre plus large axé sur les sites propres atteignant le périphérique à l'Est à l'Ouest et au Sud.

Cette comparaison a été menée en prenant un temps de parcours en train de 45 mn entre la gare de Nantes et celle de Saint-Nazaire, qui est un temps moyen.

Le meilleur temps actuellement offert est de 35 mn pour les trains directs (37 mn si arrêt à Savenay). Sur cette base la concurrence des TC par rapport à l'automobile est alors nettement renforcée.

*A l'intérieur de la large zone d'influence potentielle de la gare de Saint-Nazaire, on peut hiérarchiser les enjeux en termes de déplacements reportables sur la voie ferrée.*

*Les déplacements à courte distance de Donges ou Montoir de Bretagne vers Saint-Nazaire ne sont pas reportables sur la voie ferrée compte tenu de la mauvaise implantation de la gare dans la commune. Ces déplacements sont assurés par le réseau de la STRAN. Cependant, les habitants de Saint-Nazaire travaillant dans les zones industrielles de Montoir de Bretagne ou Donges près desquelles sont implantées les gares pourraient utiliser le train si l'offre était améliorée.*

*Une partie des flux entre La Baule ou Pornichet et Saint-Nazaire peut emprunter le train.*

*Les principaux enjeux concernent les déplacements entre Saint-Nazaire et Nantes – Saint-Herblain.*

*Peuvent également être captés certains mouvements entre La Baule, Guérande et Pornichet et Nantes, l'offre en gare de Saint-Nazaire étant pour ces 2 premières villes complémentaire de celle de la gare de La Baule.*

*Il est difficile d'envisager que les déplacements entre Saint-Brévin et Nantes se reportent sur «métrocéane» compte tenu des difficultés d'accès à la gare de Saint-Nazaire liées à la saturation du pont de Mindin en heure de pointe.*

*Donc outre la commune de Saint-Nazaire, la zone d'influence «préférentielle» qui comprend les communes à fort potentiel de déplacements reportables se limiterait à Pornichet, La Baule, Guérande.*

*A l'intérieur de la zone d'influence préférentielle ou rapprochée de la gare de Saint-Nazaire, pour les déplacements locaux, le réseau ferroviaire ne peut se substituer que marginalement aux réseaux de bus urbain et interurbain et plus encore à la voiture particulière (qui dispose d'une bonne accessibilité à l'ensemble des différents points du territoire).*

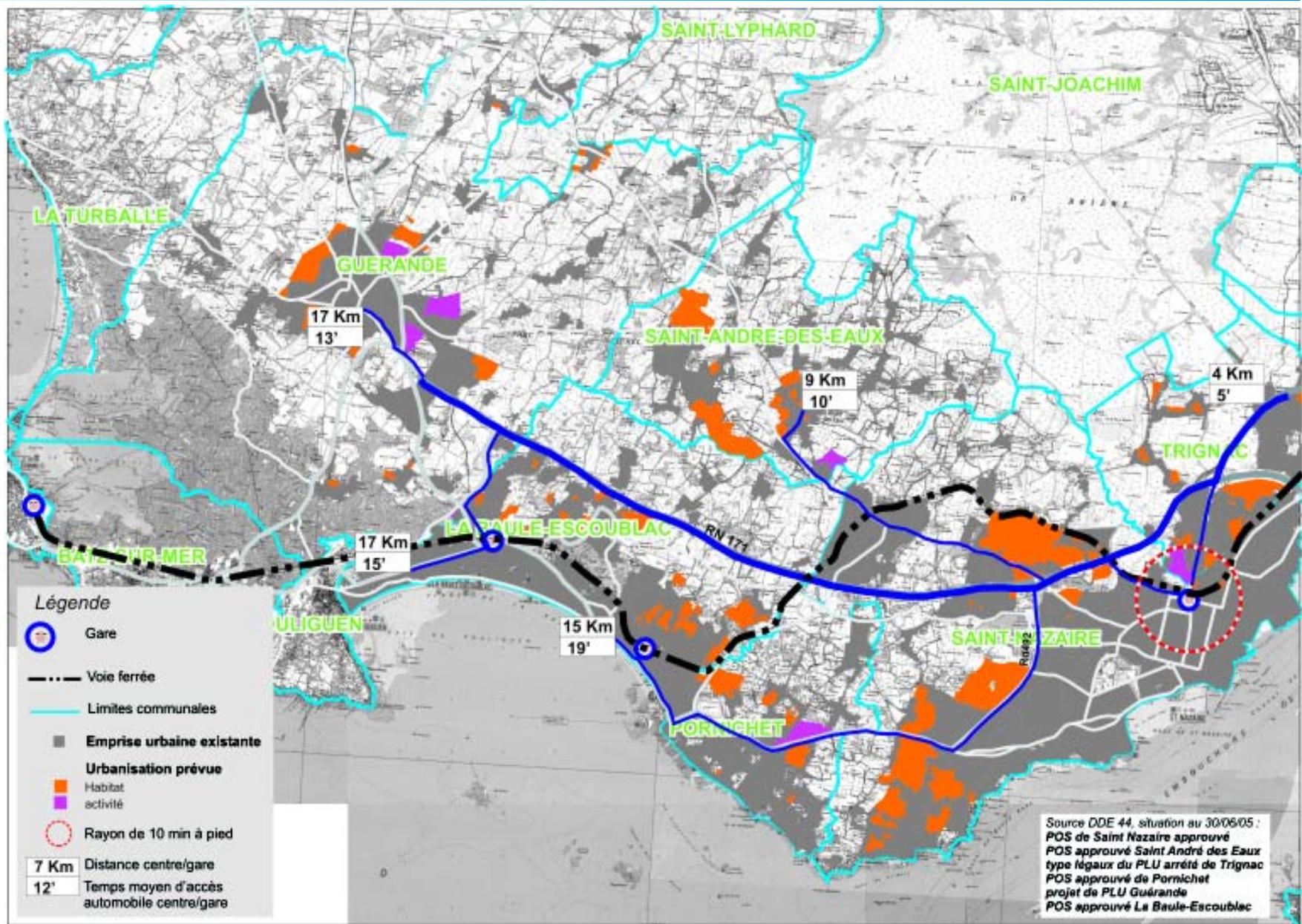
*La relation privilégiée pour le train ne vaut vraiment que pour Saint-Nazaire-Nantes, depuis les 4 communes de l'aire d'influence rapprochée. Hors de cette aire d'influence, Trignac, Saint-André des Eaux, Saint-Joachim, fonctionnent essentiellement sur le mode des relations courte distance avec Saint-Nazaire, leurs relations avec Nantes étant quasi inexistantes.*

*Les perspectives du PLH de la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE) sont résolument optimistes. Il est envisagé une augmentation globale de population de 9 % d'ici 2008 et de près de 14 % pour 2020, qui se base sur le rythme 1999-2002 correspondant à l'embellie après la «crise».*

*La répartition de cette augmentation, entre communes, au prorata de la population de chacune d'elles, montre une progression théorique de 8 959 habitants pour Saint-Nazaire d'ici 2020, de 5 994 habitants d'ici 2008, une progression de 1 315 habitants pour Pornichet d'ici 2020 et de 937 habitants d'ici 2008, soit pour cet ensemble, plus de 10 000 habitants d'ici 2020 et près de 7 000 habitants d'ici 2008. Ceci représente un potentiel important d'usagers pour le train, d'autant que ne sont pas comptées les augmentations démographiques de La Baule et Guérande, qui ne font pas partie de la CARENE. En fait, l'évolution de l'utilisation du train pour les migrations pendulaires dépendra largement de l'évolution des marchés du travail nazairien et nantais, pour l'instant relativement distincts.*



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

N'est ici examinée que l'urbanisation prévue ou en cours dans l'aire d'influence rapprochée de la gare de Saint-Nazaire à savoir, La Baule, Guérande et Pornichet, pour tenir compte des conclusions précédemment émises sur la réalité des déplacements domicile-travail entre Saint-Nazaire et Nantes et de la fréquentation actuelle du train.

L'urbanisation prévue sur Saint-Nazaire se situe pour une part importante, en frange Ouest et Nord-Ouest de la partie agglomérée, ZAC des Rochelles, de Prazillon, de Saint-Marc, de l'Etier, .... Il en est de même sur Pornichet et La Baule, l'essentiel des espaces prévus à urbaniser se situant en frange Nord des deux agglomérations. Il n'y a pas à proprement parler de dispersion de l'urbanisation résidentielle future mais un accrochage à la partie agglomérée. Il faut ajouter à cette politique de consolidation des zones agglomérées, la politique de renouvellement urbain menée sur Saint-Nazaire, à propos du secteur du «Petit Maroc», dans le cadre du projet ville-port, et du secteur Nord, en collaboration avec Trignac.

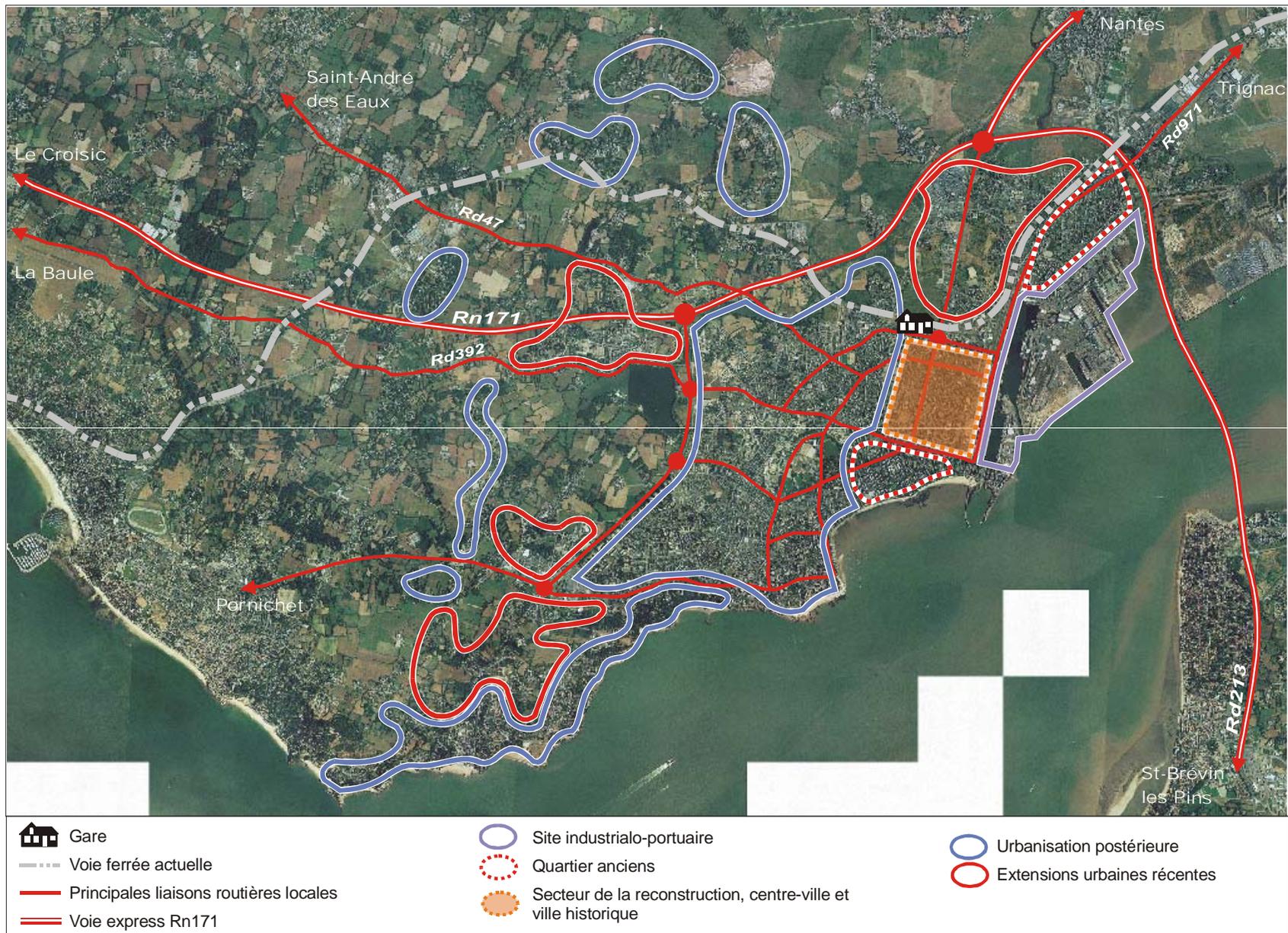
Sur Guérande, l'urbanisation prévue est très contrainte, les possibilités de construire en hameau isolé étant totalement exclues (application stricte de l'article L146.4.1 qu'a entraîné la jurisprudence).

Bien que ne faisant pas partie de l'aire d'influence rapprochée de la gare de Saint-Nazaire, les zones d'urbanisation prévues sur Saint-André-des-Eaux de part et d'autre de la RD 47 et sur Trignac, au Sud de la RD 213 (périmètre de renouvellement urbain) et directement connectées à la gare par la RN 471, sont potentiellement concernées par la desserte ferroviaire.

Il faut souligner que toutes ces zones d'urbanisation future sont bien desservies par un réseau routier performant – voies express de la RN 171 pour Saint-Nazaire et Pornichet et de la RD 99 pour Guérande et La Baule, RN 471 pour Trignac, RD 47 pour Saint-André-des-Eaux – qui permet un bon rabattement sur la gare de Saint-Nazaire.

Mais la RN171 reste l'axe privilégié pour se rendre à la gare de Saint-Nazaire, car c'est un itinéraire rapide et direct. Ce sont les facilités d'accès à la RN171 qui différencient les temps de parcours plus que les distances elles-mêmes : ainsi, pour des distances variant entre 15 et 17 km pour Guérande, La Baule et Pornichet, les temps de parcours varient entre 13 et 19 minutes. De ce point de vue, Guérande est nettement favorisée et Pornichet est relativement pénalisée du fait que les usagers qui en proviennent doivent emprunter une assez longue section urbaine (RD92 et RD492), limitée à 50 km/h avant d'atteindre la RN171. De Trignac, on accède directement à la gare par la RN471, soit 4 km parcourus en 5 minutes en dehors des plages horaires d'encombrement à l'entrée dans Saint-Nazaire. Saint-André des Eaux est à 10 minutes de la gare par la RD47.

Historique de l'urbanisation, organisation urbaine de la commune



### **3-2 Commune de Saint-Nazaire : historique de l'urbanisation, organisation urbaine de la commune**

La configuration urbaine de Saint-Nazaire est particulière. La plus grande partie de la ville historique a été détruite durant la dernière guerre et reconstruite ensuite. Elle est composée principalement d'immeubles collectifs et d'équipements publics, ordonnancés suivant une trame viaire orthogonale et régulière. Les avenues sont larges et peuvent généralement accueillir un trafic important. L'essentiel de ce qui a été construit autour de la ville historique est relativement récent hormis le quartier de Penhoët en limite du site industrialo-portuaire, quartier constitué en fonction de l'activité portuaire et le quartier au Sud de la ville historique, organisé en fonction du front de mer. L'urbanisation, à l'extrémité Sud-Ouest de la commune, se concentre sur la zone littorale, en ensemble continu.

Plus à l'intérieur, cette urbanisation est disséminée et plus confidentielle, renforçant les quelques hameaux existants. Le quartier de «l'Immaculée» est l'une des extensions urbaines les plus récentes, de part et d'autre de la RN171.

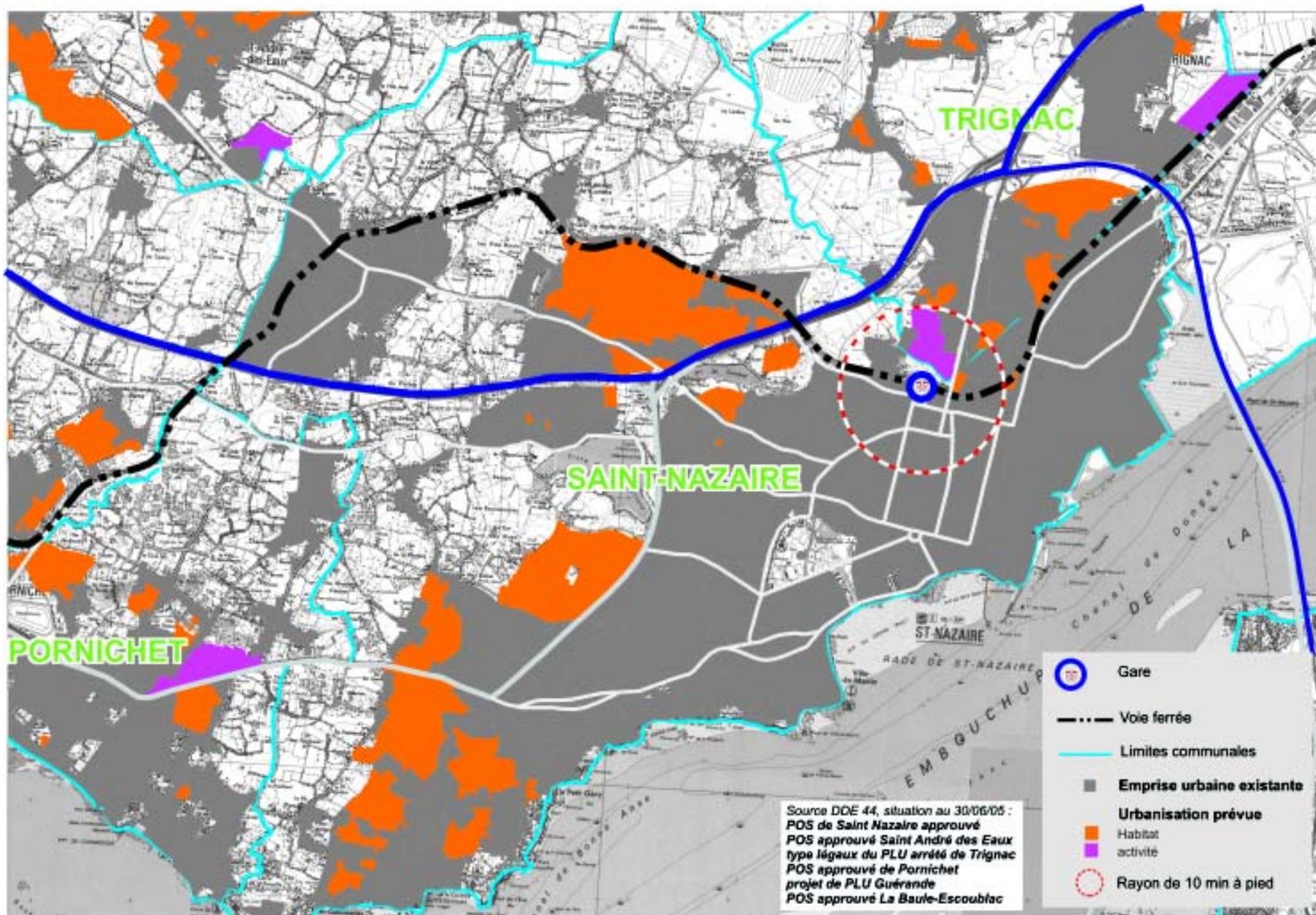
L'urbanisation bien en arrière du front de mer se compose, sur le territoire communal, en majeure partie de pavillons individuels. Le front de mer étant totalement investi, les prévisions d'urbanisation ne peuvent être envisagées que sur ces secteurs rétro-littoraux. La RN471 est la grande entrée dans Saint-Nazaire depuis Nantes.

De part et d'autre s'est bâti un tissu urbain mixte où se côtoient immeubles tertiaires, implantations commerciales et logements, sans véritable organisation d'ensemble ; en majorité situés sur le territoire de Trignac, ils assurent la continuité avec Saint-Nazaire.

Les implantations d'activités industrielles sur Saint-Nazaire sont pour une grande part regroupées dans la zone portuaire au Nord-Est de la commune.

Sur cette zone portuaire, sont implantés les chantiers de l'Atlantique et l'Aérospatiale, deux activités phares de Saint-Nazaire.

Urbanisation en cours ou prévue, principaux projets à court et moyen terme



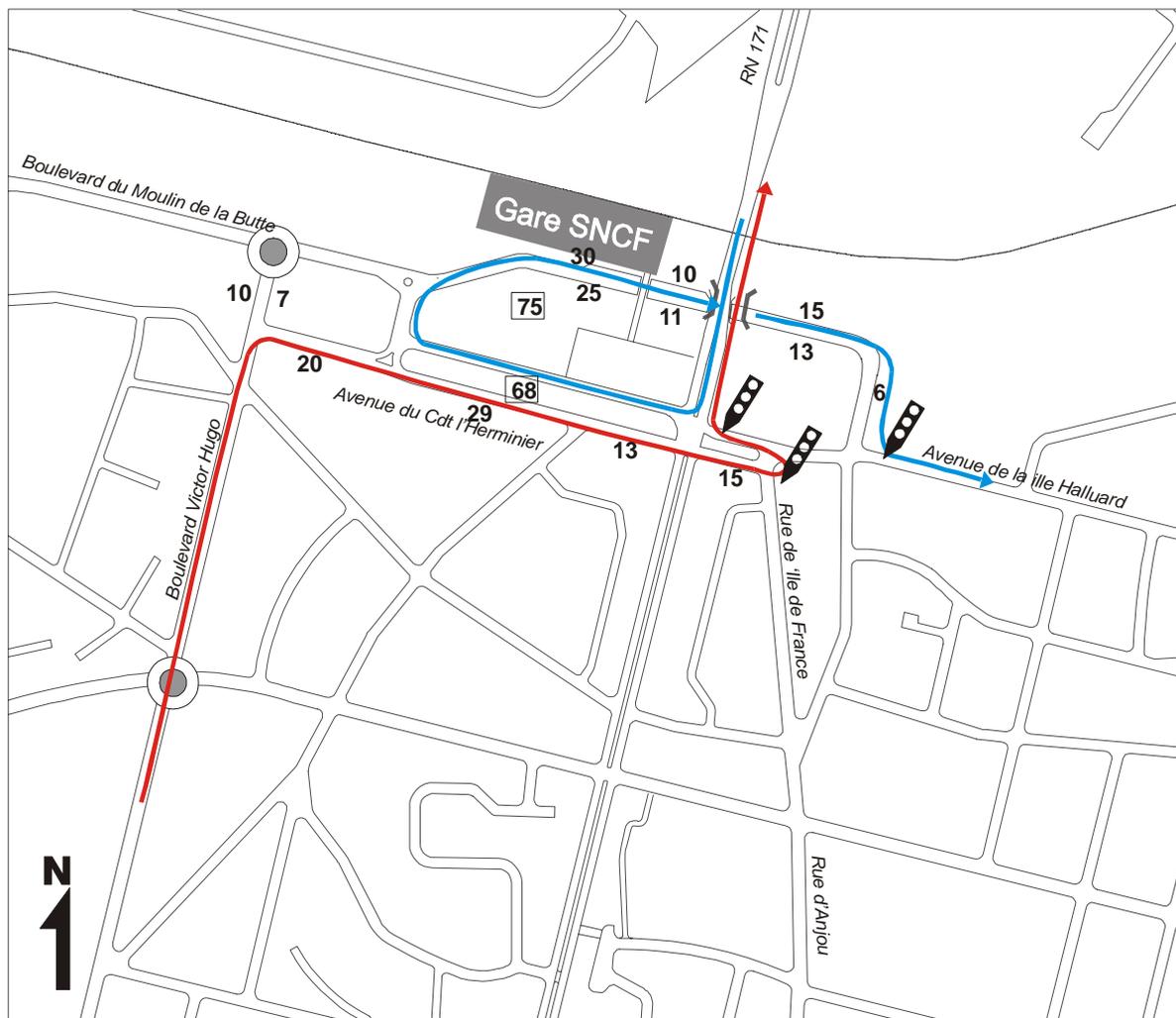
### **3-3 Commune de Saint-Nazaire : Urbanisation en cours ou prévue, principaux projets à court et moyen terme**

Le secteur issu de la reconstruction qui abrite le centre-ville est composé d'un tissu relativement dense. Il bénéficie du grand projet ville-port qui entend ouvrir la ville sur son port par un ensemble d'opérations immobilières et d'implantations d'équipements, dont certaines en cours dont la réhabilitation de l'ancienne base sous-marine est aujourd'hui la vitrine.

L'ensemble des projets de la ville de Saint-Nazaire s'insère dans un projet global d'aménagement et de développement de la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'Estuaire (CARENE) qui comporte des opérations de requalification d'espaces, de renouvellement urbain dans des quartiers d'habitat et des extensions de ces quartiers, des implantations d'équipements tels qu'un pôle d'échange multimodal sur le site de la gare, un pôle de services portuaires, un pôle universitaire, la création de nouveaux parcs d'activités...

Une grande opération de restructuration urbaine comportant des projets de renouvellement urbain (ORU) est envisagée au Nord englobant le secteur de la gare et à cheval sur les deux communes, Saint-Nazaire et Trignac.

Commune de Saint-Nazaire : accessibilité à la gare



68	offre de stationnement sur voirie
<b>68</b>	offre de stationnement sur parking
<span style="color: red;">—</span>	itinéraire venant du Nord
<span style="color: blue;">—</span>	itinéraire venant de l'Ouest

### 3-4 Commune de Saint-Nazaire : accessibilité à la gare

L'accessibilité automobile à la gare de Saint-Nazaire est assez directe, que l'on vienne du Sud en empruntant l'avenue de la République ou du Nord en empruntant la RN 471. En venant de l'Ouest, l'accès est beaucoup moins direct, le dispositif actuel obligeant à emprunter un ensemble de carrefours à feux vers l'Est, avant de revenir devant la gare. En fonction de ce même dispositif, l'itinéraire d'accès à la gare en venant du Nord est aussi l'itinéraire d'accès à la zone portuaire dont le trafic vient parasiter celui dédié à la gare.

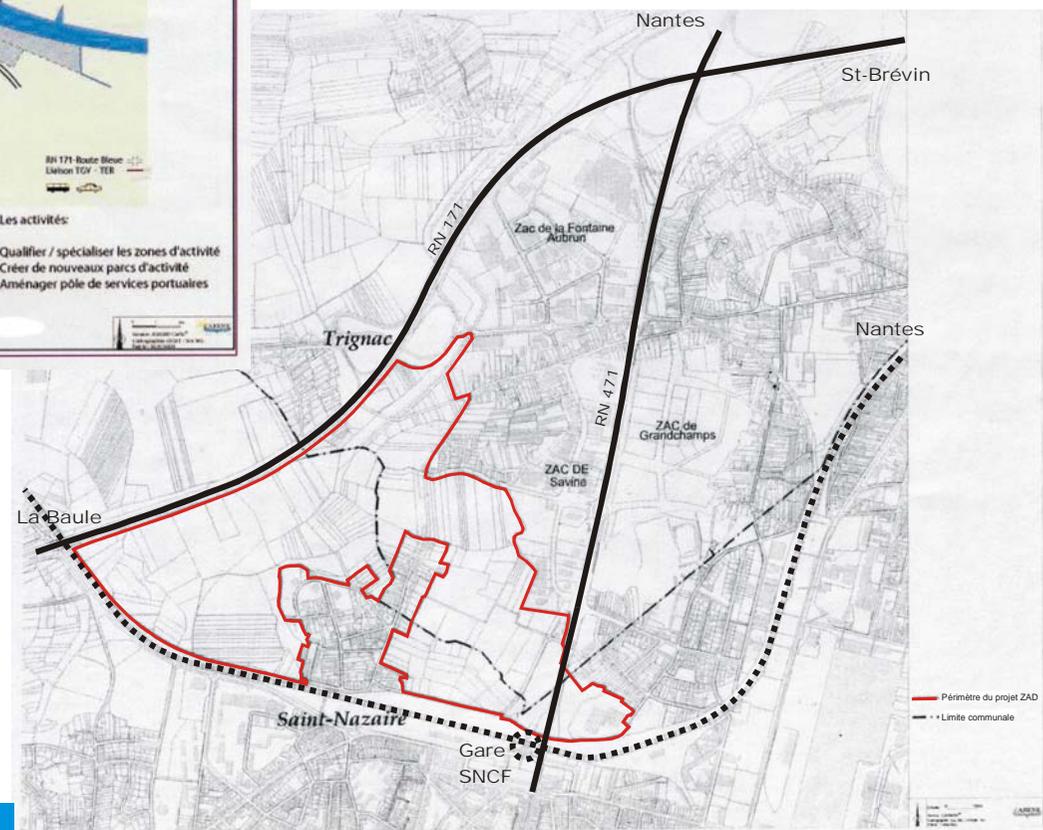
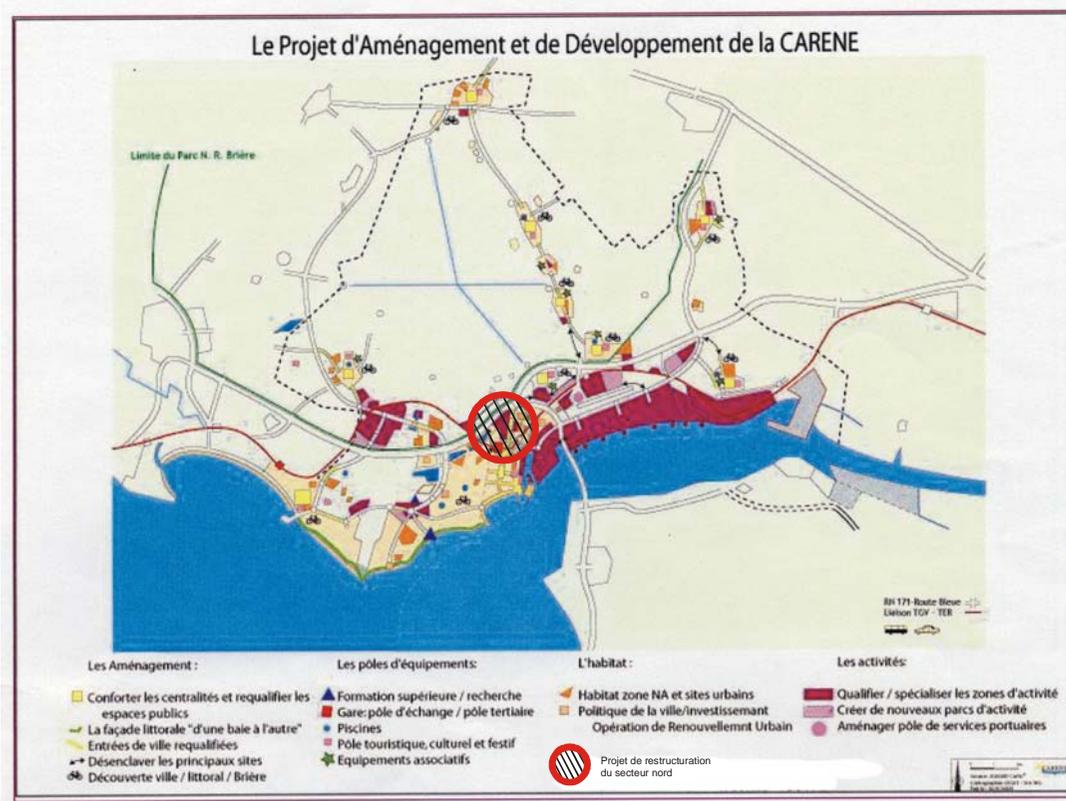
La gare bénéficie d'un ensemble de zones de stationnement d'une capacité totale d'environ 360 places qui, comme pour les rues adjacentes au secteur de la gare sont totalement saturées, sauf à l'Est, au-delà de la rue d'Anjou. Cette situation constitue un frein au développement de la fréquentation de la gare.

Le projet d'implantation d'immeubles de bureaux, entre la rue du Commandant Mouchotte et le boulevard Willy Brandt, sera l'occasion de repenser la gestion de l'offre de stationnement en reportant notamment le stationnement longue durée sur d'autres secteurs, tels que les délaissés ferroviaires.

La gare routière des bus de la STRAN jouxte le parvis de la gare SNCF : c'est un atout important dans la mesure où la quasi-totalité des lignes de transport urbain rabattent sur la gare. S'y ajoutent les lignes du réseau départemental de cars qui permettent d'acheminer les usagers en provenance de toute la presque-guérandaise. Enfin, la gare se trouve à l'extrémité de la rue de la République, qui est le grand axe commerçant de Saint-Nazaire. Le parcours piétonnier entre le centre République et la gare, est tout à fait envisageable dans la mesure où il s'inscrit dans la limite des 10 minutes et peut être considéré comme attractif.

*En conclusion, Saint-Nazaire est un pôle d'emploi à part entière qui fonctionne sur un bassin relativement distinct de celui de Nantes. Pour autant, le développement tertiaire de la commune et l'intensification de ses relations avec Nantes, laissent imaginer un recouvrement partiel des bassins d'emploi à moyen terme dans lequel la liaison ferrée Nantes / Saint-Nazaire jouera un rôle majeur en matière de migrations pendulaires. L'importance des réserves d'urbanisation, dans l'aire d'influence rapprochée de la gare, comme dans son aire d'influence élargie à Trignac et Saint-André-des-Eaux, et généralement en continuité du tissu urbain existant, les commodités d'accès automobile à la gare, l'existence d'un réseau de transport collectif urbain et interurbain qui rabat sur la gare, sont d'autant d'éléments favorables à un accroissement de l'utilisation du train comme mode de déplacement régulier, sous réserve d'apporter un certain nombre d'améliorations en terme d'accueil et de stationnement. Il faut ajouter que la vocation touristique de Saint-Nazaire, tourisme industriel et tourisme littoral, est en voie d'affirmation et peut aussi concourir à une augmentation sensible de l'utilisation du train entre Nantes et Saint-Nazaire, notamment.*

**Projet d'aménagement et de développement de la CARENE**



Source : CARENE

**Périmètre du projet de zone d'aménagement différé**

## 4 - Orientations et projets concernant directement la gare

### 4-1 Le projet de restructuration du secteur nord\*

Le périmètre du projet de restructuration du secteur Nord de l'agglomération nazairienne est limité par la RN171 et couvre un territoire partagé entre les communes de Saint-Nazaire et Trignac. Il s'inscrit lui-même dans le projet d'aménagement et de développement de la CARENE, dans le cadre du SCOT de Nantes-Saint-Nazaire, en cours d'élaboration. Trois objectifs majeurs sont poursuivis dans ce projet :

- structurer le développement,
- développer l'attractivité urbaine et rurale.
- mettre en œuvre un pôle d'échanges multimodal couplé à la création d'un pôle tertiaire à proximité de la gare actuelle.

Ce périmètre de restructuration comporte des opérations de renouvellement urbain (ORU) sur 172 hectares dont une ZAD de 87 hectares, à cheval entre Trignac et Saint-Nazaire, et un ensemble de ZAC (Savine, Fontaine Aubrun, Grand Champs, entrée Nord de part et d'autre de la gare SNCF).

Parmi les différentes opérations constitutives de ce projet de restructuration du quartier Nord, on peut retenir tout ce qui est susceptible de concerner la gare en termes de valorisation et d'accessibilité :

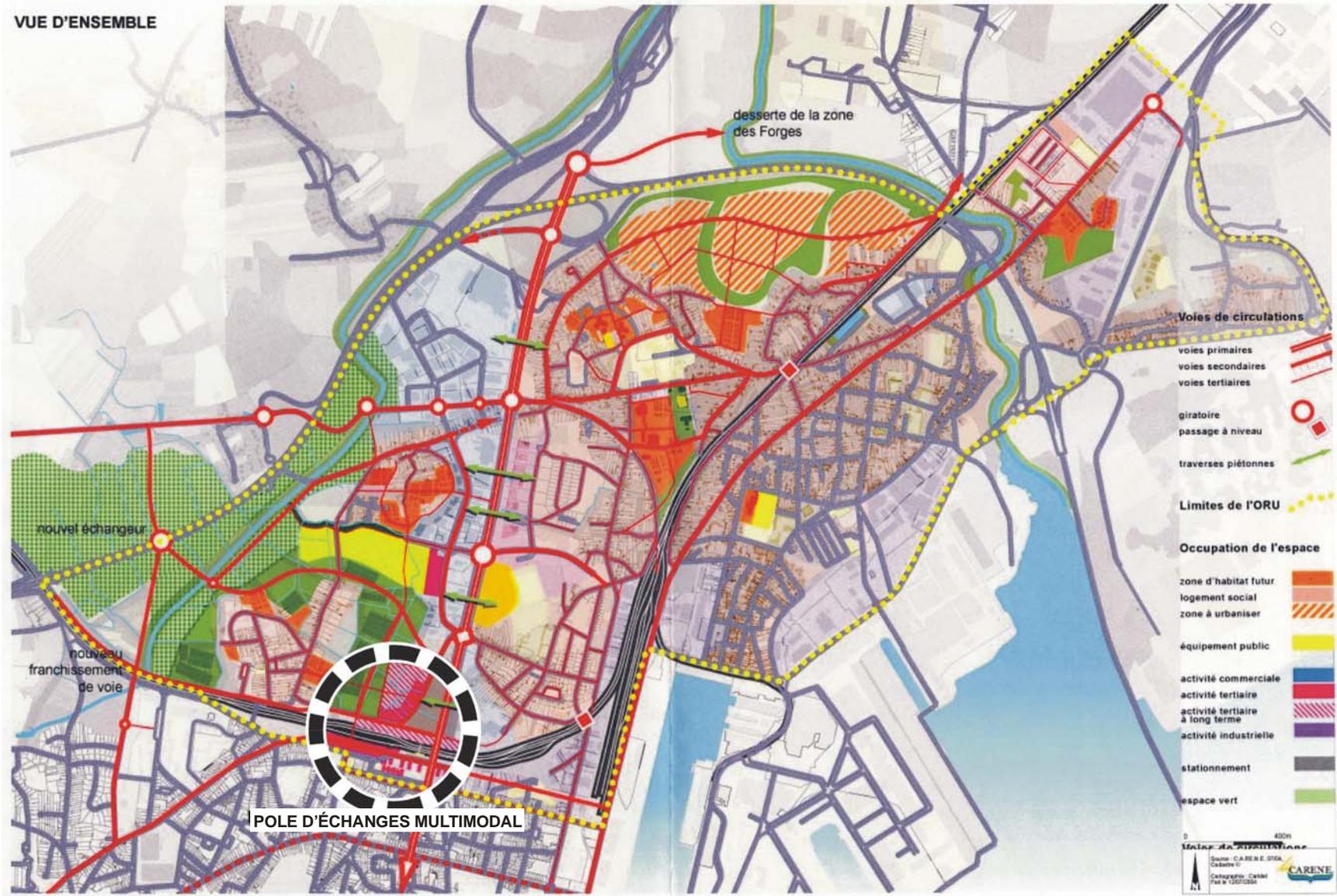
- Une atténuation de l'effet de coupure de la RN 471 par la reprise de carrefours existants, la création d'un carrefour supplémentaire, une multiplication de traversées piétonnes.
- Un maillage viaire qui relie l'ensemble des quartiers.
- Un nouvel échangeur sur la RN 171 relié à l'ensemble des quartiers qui composent le secteur Nord y compris celui de la gare actuelle.
- Le remodelage d'ensemble du secteur de la gare.

Quelques 500 logements sont prévus à court terme dans les différents quartiers ainsi que des bureaux.

Il s'agit d'un territoire stratégique en termes de développement de l'agglomération, avec beaucoup d'opportunités foncières, la proximité des chantiers de l'Atlantique et d'Airbus, le branchement direct sur la RN 171 entre La Baule et la métropole nantaise, un grand complexe commercial. La gare y trouve sa place grâce à une desserte cadencée et l'arrêt des TGV.

\* sous réserve de faisabilité environnementale

Le projet de restructuration du secteur Nord : remodelage du pole de la gare



Source : CARENE

## 4-2 Le projet de pôle d'échange multimodal\*

Le projet de pôle d'échange multimodal incluent :

- un dédoublement éventuel de la gare routière entre le côté Sud réservé aux transports urbains et le côté Nord réservé, entre autres, au réseau départemental de lignes régulières.
- un franchissement complet du faisceau ferroviaire par les piétons et les vélos,
- une redéfinition de l'offre de stationnement en introduisant une réglementation en faveur de la courte durée et une offre supplémentaire pour la longue durée qui pourrait, pour tout ou partie, être reportée côté Nord de la gare, sur des emprises ferroviaires cédées à la ville, et/ou le long de la RN 471 ;
- une redéfinition de l'accessibilité en particulier automobile qui s'appuierait sur une reconfiguration du carrefour de l'entrée Nord de Saint-Nazaire à la hauteur de la gare. Cette reconfiguration pourrait se traduire par la mise en oeuvre d'un double giratoire simplifiant les mouvements tournants des véhicules et favorisant les accès des bus à la gare routière. A ce titre, les orientations du PDU de la CARENE, concernant Saint-Nazaire, visent à rendre le centre-ville moins perméable au transit automobile et à renforcer le réseau de transport en commun.
- une reconfiguration de la RN 471 avec une succession de giratoires, une réduction de la chaussée au profit des bus et des deux-roues.

Certaines de ces orientations relèvent de propositions faites dans le cadre d'une étude d'organisation des déplacements réalisée en 2003 sur la ville de Saint-Nazaire par le CETE de l'Ouest.

La mise en place du pôle d'échange donne ainsi lieu à un remodelage du secteur de la gare. En outre, elle intègre un programme important de bureaux de part et d'autre de la voie ferrée, avec un premier ensemble de 15 000 m<sup>2</sup> côté Sud. Une part conséquente des logements neufs prévus dans le cadre de l'ORU, sur le quartier de Prézeguat se trouvera à moins de 15 minutes à pied de la gare. Le franchissement du faisceau ferroviaire, constitue ici un saut physique mais aussi un saut emblématique et qualitatif, intégrant la gare dans un ensemble urbain qui ira jusqu'en limite Nord de la ville et au-delà, sur Trignac, alors que la ligne SNCF a longtemps exercée un effet de coupure d'urbanisation.

\* sous réserve de faisabilité environnementale

