

# LES GARES FERROVIAIRES COMME LEVIERS DE PROJETS DE TERRITOIRE

LA LIGNE NANTES - SAINT-NAZAIRE - LE CROISIC

SYNTHESE

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



**AOUT 2005**



## Préambule

## Le contexte local

## Les constats essentiels

### Un territoire fortement hiérarchisé

- Un dynamisme démographique différencié du territoire
- Des flux de déplacements domicile-travail organisés ...
- Une hiérarchie de l'offre de services ferroviaires inspirée par la hiérarchie urbaine et le fonctionnement du territoire
- Une résultante : la fréquentation des gares

### Un rayonnement des gares, aujourd'hui inégal et plutôt réduit

- Une couverture territoriale liée aux temps d'accès aux gares très variable
- Un rayonnement inégal pour les 6 gares repérées
- Une offre de transports collectifs urbains concurrente ou complémentaire du transport collectif ferroviaire
- Une offre de transports collectifs routiers départementale et régionale différente

## La concurrence rail-route amenée à se renforcer

- Une desserte routière concurrente, globalement performante mais de plus en plus chargée en trafic
- Un critère distance qui peut justifier la part importante des déplacements domicile-travail effectués en transport collectif, constatée sur certains trajets du territoire étudié
- La concurrence rail-route : Explications sur la méthode utilisée pour mesurer la concurrence rail-route
- Le critère temps de parcours : des zones concurrentielles rail-route limitées en 2005
- Le critère temps de parcours : un élargissement des zones de concurrence rail-route en 2015

## Des projets de développement urbain à organiser autour des gares

- Un potentiel d'urbanisation à valoriser, à 10-15 minutes des gares quelque soit le mode de déplacement
- Un potentiel foncier à exploiter à proximité des gares
- Une accessibilité globale aux gares qui reste souvent à améliorer

## En conclusion...

- Le levier de l'offre de transport
- Le levier du développement urbain
- Le levier de l'accessibilité et de l'accueil en gare

## Mise en perspective



# Préambule

Deux grandes questions sont à l'origine de l'étude engagée par la DDE de Loire-Atlantique :

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

Ces deux questions s'inscrivent dans le cadre des schémas de cohérence territoriale lancés d'une part sur la zone métropolitaine Nantes – Saint-Nazaire, d'autre part sur la presqu'île guérandaise.

La démarche d'étude avait pour objectif de répondre à ces deux questions ; il s'agissait pour cela :

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

Cette étude, réalisée par le CETE de l'Ouest, comporte 3 dossiers :

- un dossier de présentation du territoire desservi par l'axe Nantes - Saint-Nazaire - Le Croisic et de sélection de 6 gares sur les 18 de la ligne, choisies en raison de leur rayonnement et de leur fonctionnement territorial contrasté : Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic, Savenay, St-Etienne-de-Montluc, Couëron.
- un dossier regroupant 6 monographies centrées sur les 6 gares et détaillant pour chacune d'entre elles :
  - une définition de la zone d'influence.
  - une description de la dynamique des territoires à l'œuvre et de la réponse des réseaux de transport.
  - des orientations et des propositions, correspondant pour deux des six gares, à des projets définis par les collectivités locales.
- la présente synthèse, visant à tirer les principaux enseignements de l'étude et à les mettre en perspective.

Un comité de pilotage très ouvert a été constitué pour cette étude ; il associe à la DDE maître d'ouvrage :

- les techniciens représentant la Région Pays de la Loire et le Conseil Général de Loire-Atlantique, dans leurs domaines respectifs de compétence transport.
- l'ACEL, Association Communautaire de l'Estuaire de Loire.
- les représentants élus des différents EPCI composant les syndicats mixtes des deux SCOT : le SCOT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire, le SCOT de Cap-Atlantique.
- la DRE Pays de la Loire.
- l'AURAN, Agence d'Urbanisme de Nantes Métropole.

## Le Contexte local

La région nantaise est l'un des territoires de l'Ouest qui connaît une très forte expansion économique depuis le début des années 90. Saint-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. Ration 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.

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 de développement durable pour les SCOT en cours d'étude<sup>1</sup>.

Outre les conditions relatives à l'offre de service pour augmenter l'usage du train, 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 autre enquête 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.

---

<sup>1</sup> étude Mouvement – Environnement – Communication.

# Les constats essentiels

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

- le territoire est fortement hiérarchisé par des déplacements spécialisés, une offre très structurée, un usage du transport collectif ferroviaire contrasté.
- le rayonnement des gares est aujourd'hui restreint, principalement marqué par la proximité, mais il est susceptible de s'agrandir compte tenu de la conjonction de facteurs favorables : congestion du trafic routier aux abords des agglomérations, développement urbain resserré autour des bourgs et des zones urbaines existantes, amélioration de l'accueil en gare, amélioration de l'offre de transport collectif.
- la concurrence rail-route est actuellement limitée selon le critère temps de parcours, mais elle devrait se renforcer dans les années à venir.
- la structuration du développement urbain est possible du fait d'un potentiel d'urbanisation réel autour des gares.
- l'accessibilité tous modes aux gares reste à améliorer dans bon nombre de cas.

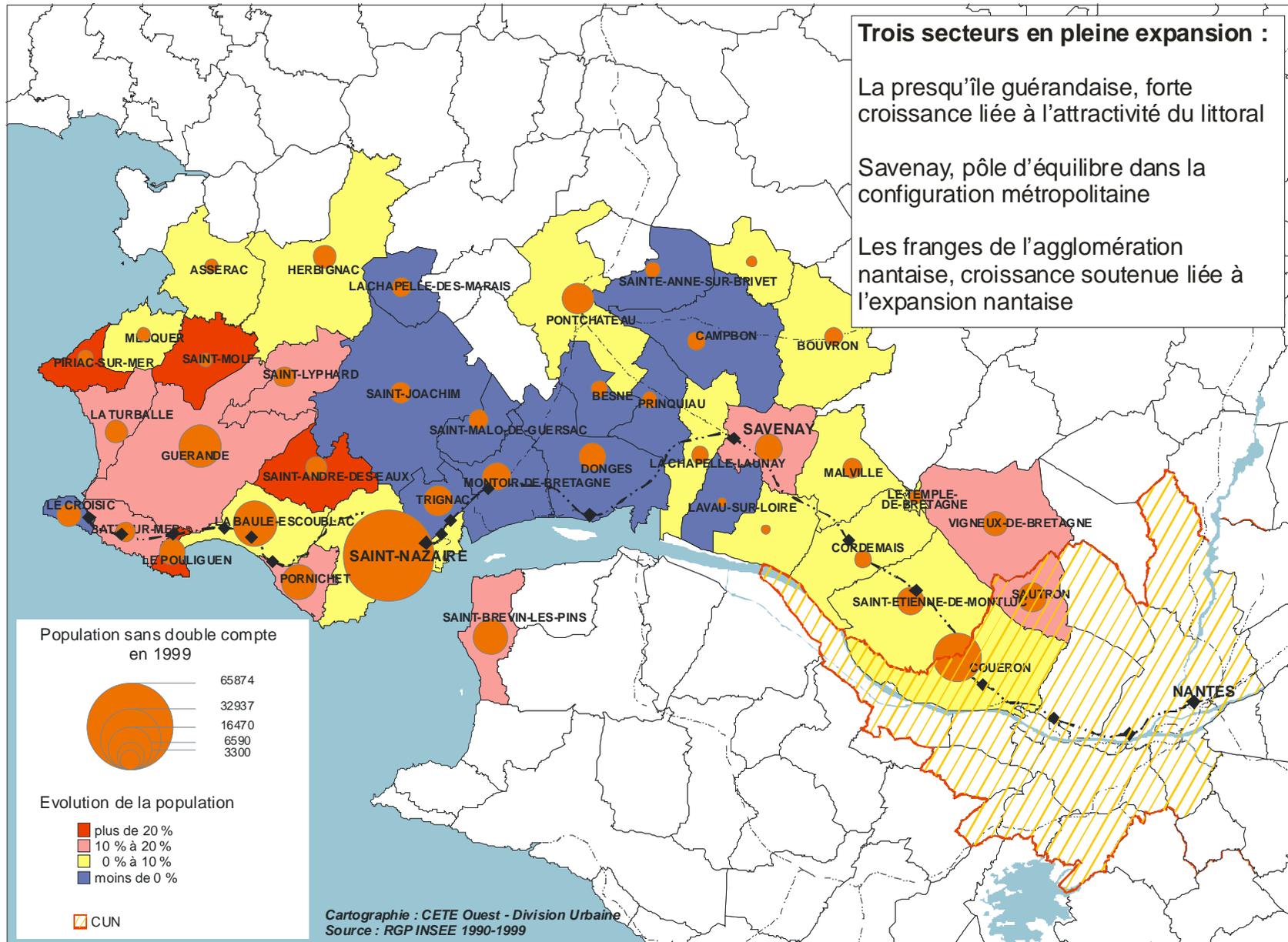
Trois leviers sont à activer pour augmenter sensiblement l'usage du train :

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

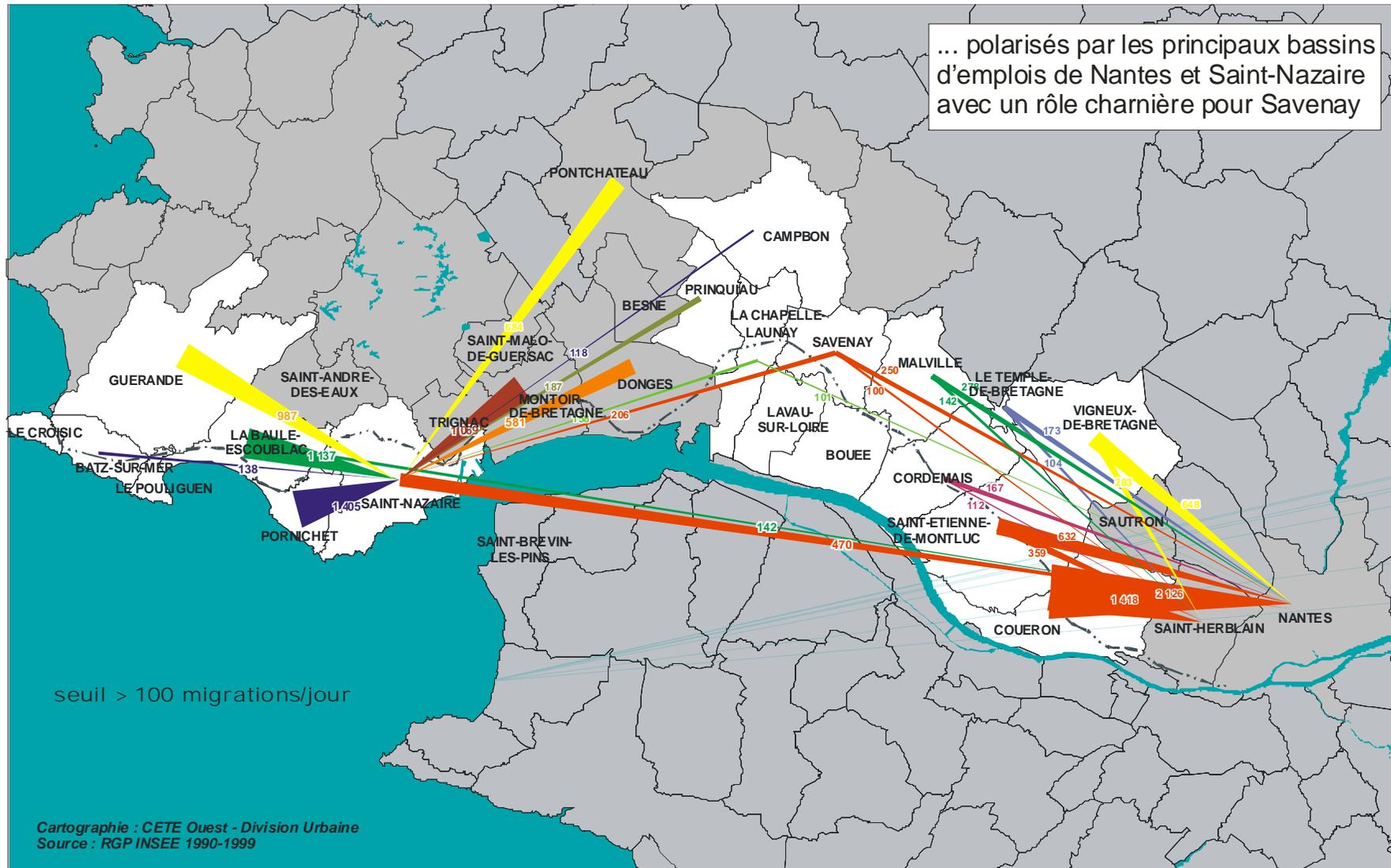
## Un territoire fortement hiérarchisé

- Le territoire desservi par la ligne ferroviaire est marqué par :
  - l'attractivité du littoral et l'expansion de l'agglomération nantaise, à l'origine du dynamisme du territoire.
  - des relations bipolaires entre Nantes et Saint-Nazaire, entre La Baule et Saint-Nazaire.
  - des pôles principaux qui rayonnent sur leur zone d'influence.
  - le rôle structurant de Savenay comme point d'appui du développement métropolitain.
  
- L'offre de transport ferroviaire est globalement adaptée.

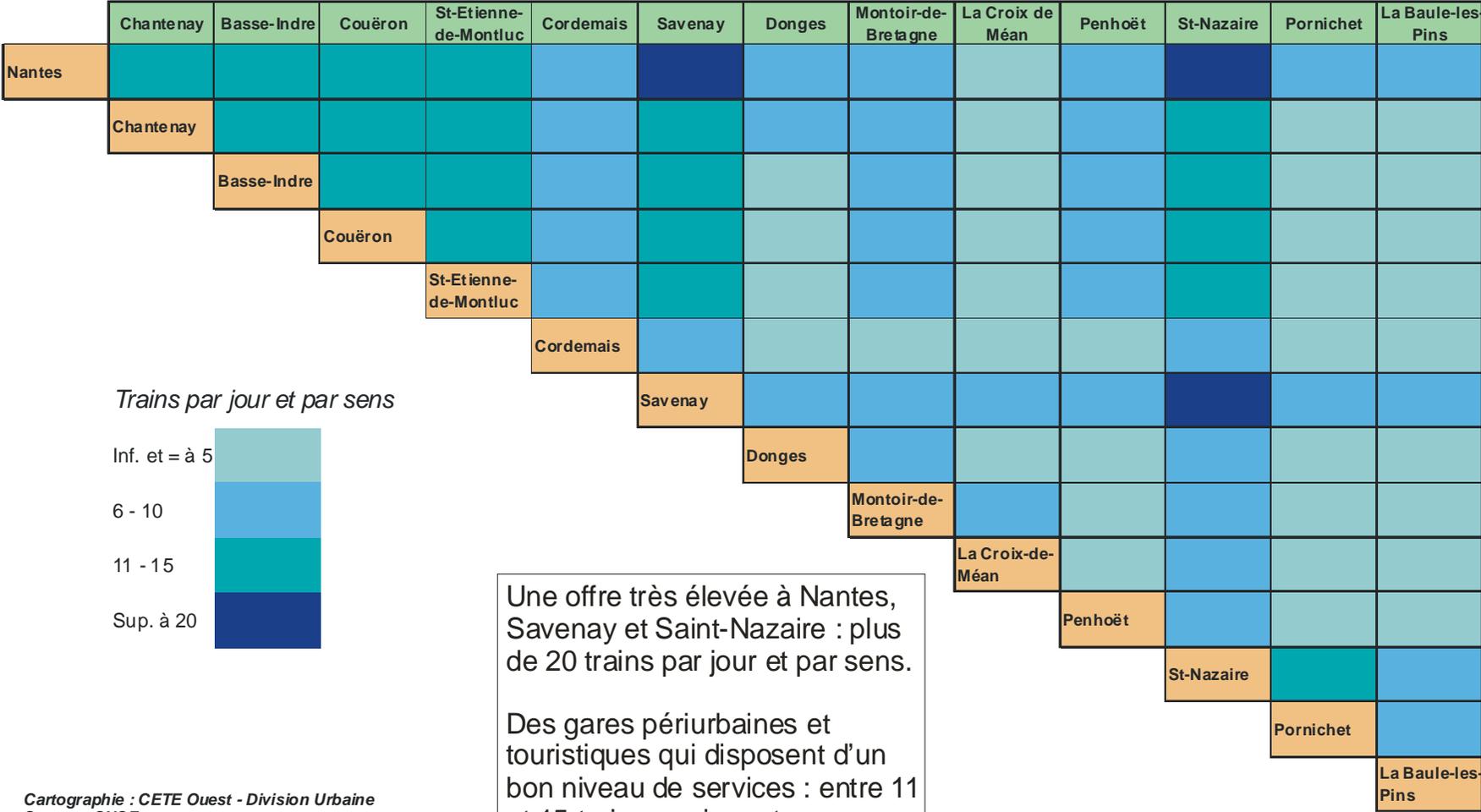
## Un dynamisme démographique différencié du territoire



## Des flux de déplacements domicile-travail organisés ...

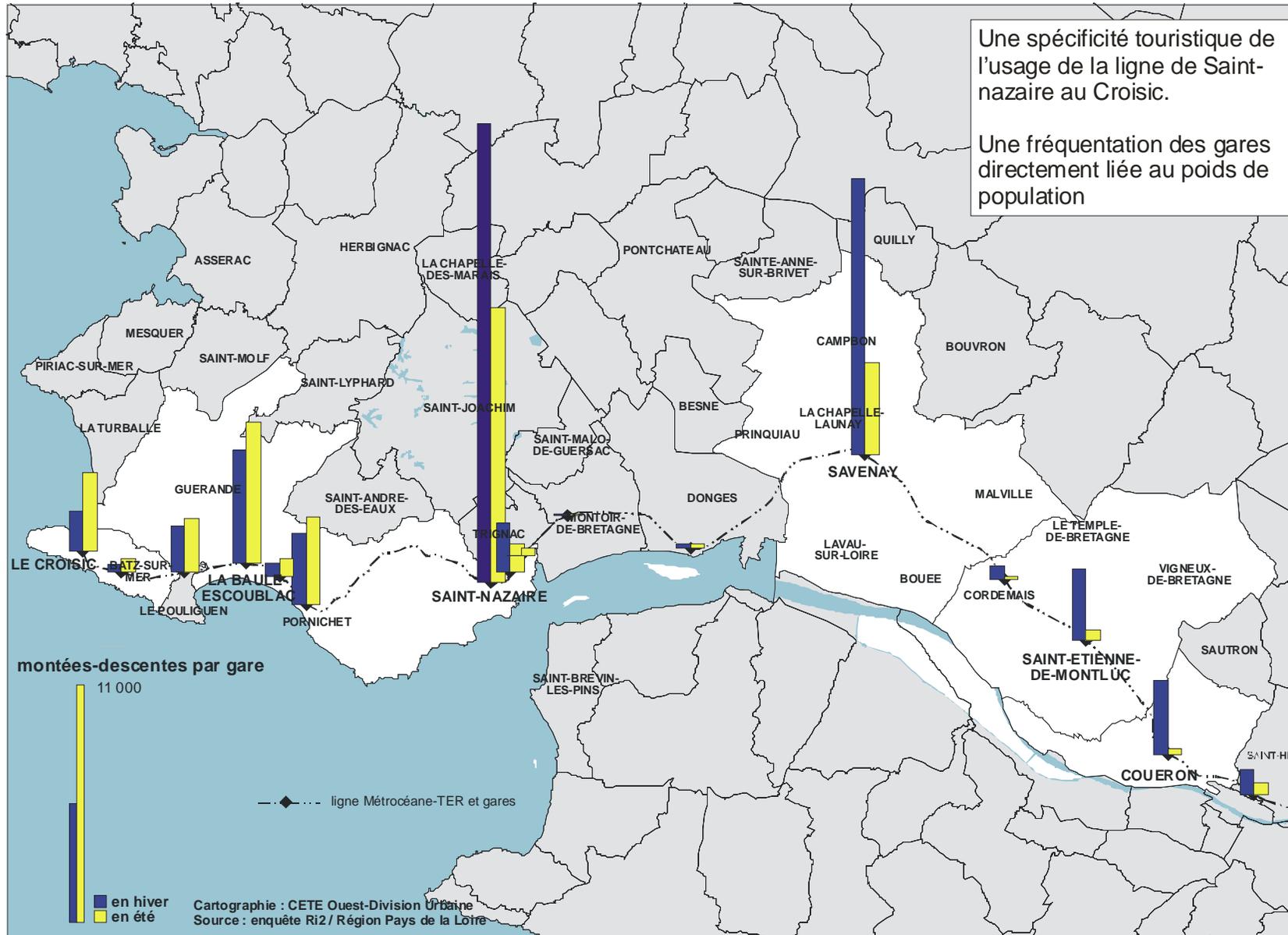


Une hiérarchie de l'offre de services ferroviaires inspirée par la hiérarchie urbaine et le fonctionnement du territoire



Cartographie : CETE Ouest - Division Urbaine  
Source : SNCF

## Une résultante : la fréquentation des gares



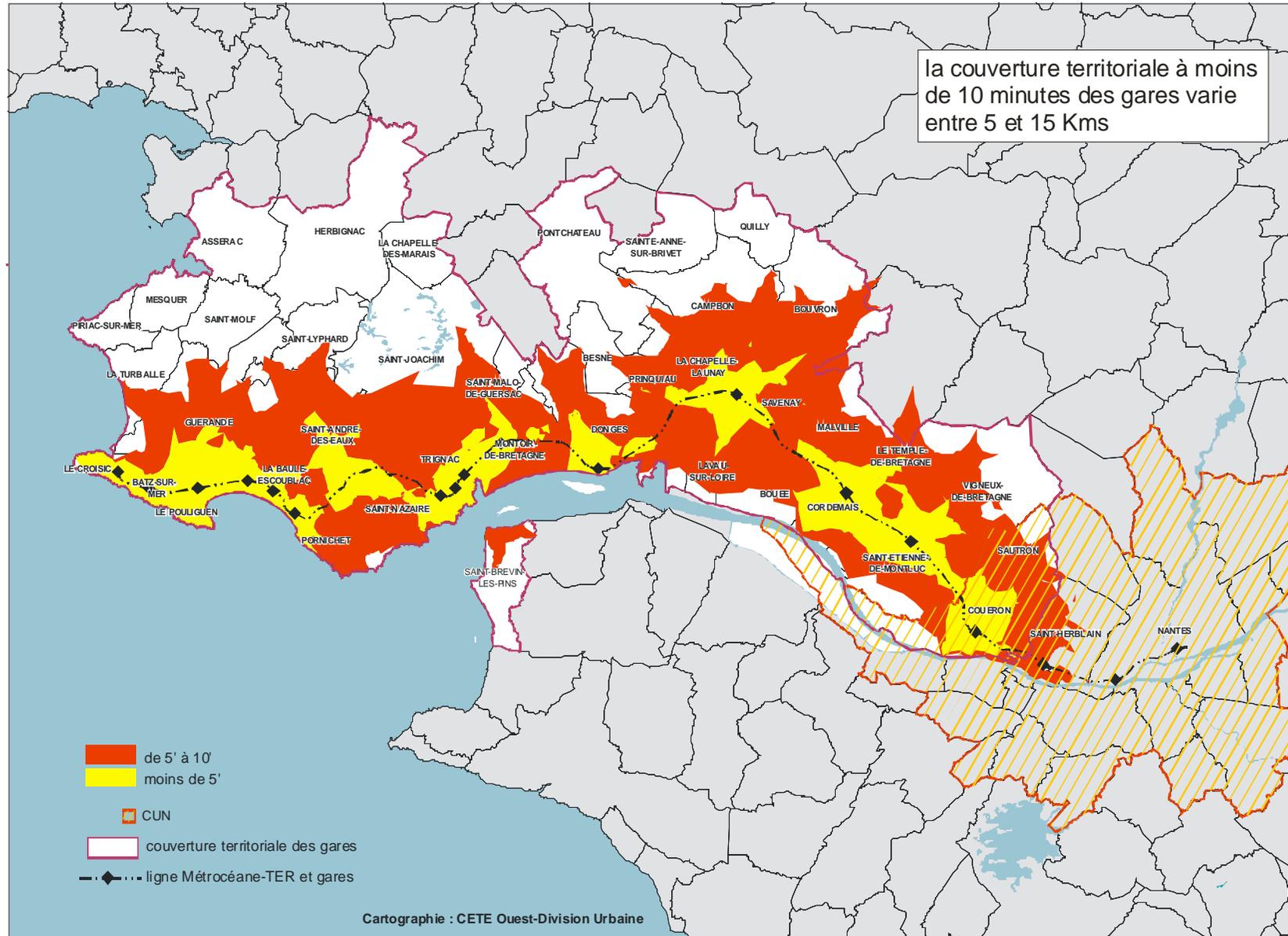
# Un rayonnement des gares, aujourd'hui inégal et plutôt réduit

Les informations relatives à la domiciliation des usagers du train montrent qu'une grande majorité d'entre eux habite la commune d'implantation de la gare. Ceux qui habitent en dehors, résident généralement dans les communes immédiatement voisines. Le rayonnement actuel des gares est donc relativement restreint.

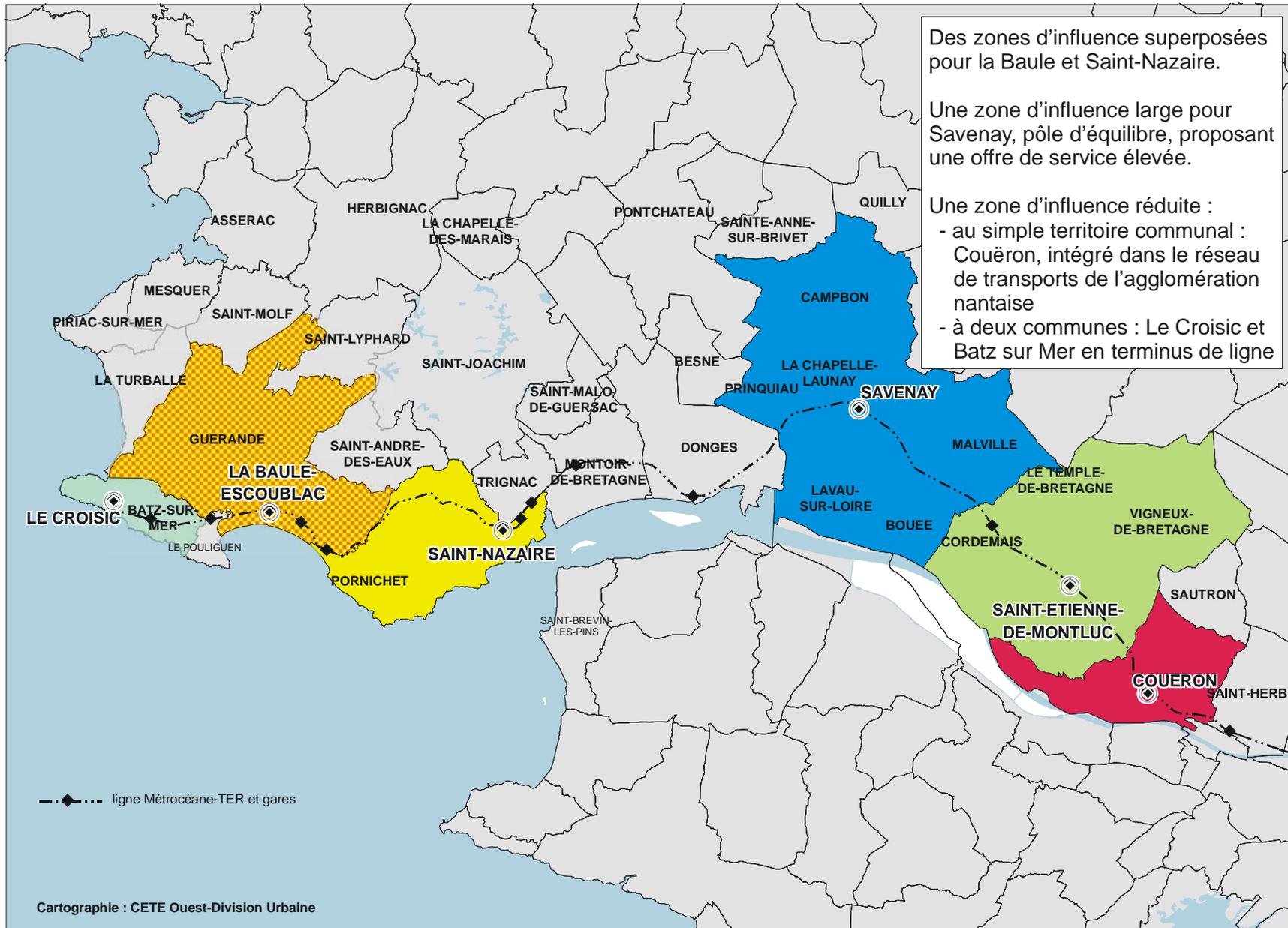
Ce rayonnement géographique, zone de potentiel de clientèle, pourrait s'accroître notablement dans les années à venir. Il résultera :

- de facteurs structurels :
    - degré de congestion du trafic en heure de pointe à l'approche de grandes agglomérations et liée à la polarisation croissante de l'emploi,
    - niveau de sécurité routière lié à l'accroissement du trafic, évolution du budget «voiture» des ménages...
  - de variables locales :
    - les possibilités de stationnement au voisinage de la gare.
    - le temps d'accès à la gare : quelque soit le mode de déplacement, il est actuellement admis comme acceptable, s'il ne dépasse pas les 10 minutes et s'il reste notablement inférieur au temps de parcours en train.
- la qualité de l'offre ferroviaire. Aujourd'hui elle est différente selon les gares : ainsi Savenay qui est desservie par 2 lignes ferroviaires (Nantes - Redon et Nantes - Saint-Nazaire) a un rayonnement potentiel relativement important ; Cordemais dispose d'une gare, mais les usagers qui y résident vont chercher un meilleur service à St-Etienne-de-Montluc ; les usagers habitant Guérande, à la fois située dans l'aire d'influence de La Baule et dans celle de Saint-Nazaire, ont le choix entre un accès très rapide à la gare de La Baule et un meilleur niveau de service à Saint-Nazaire.
  - le niveau de complémentarité entre le train et les transports collectifs urbains : minimisation du nombre de ruptures de charges, des temps d'attente en correspondance entre le train et le transport collectif urbain.
  - l'importance de l'urbanisation dans un rayon de moins de 10 km autour de la gare.
  - les possibilités de rabattement du réseau de transport départemental sur le réseau ferroviaire.

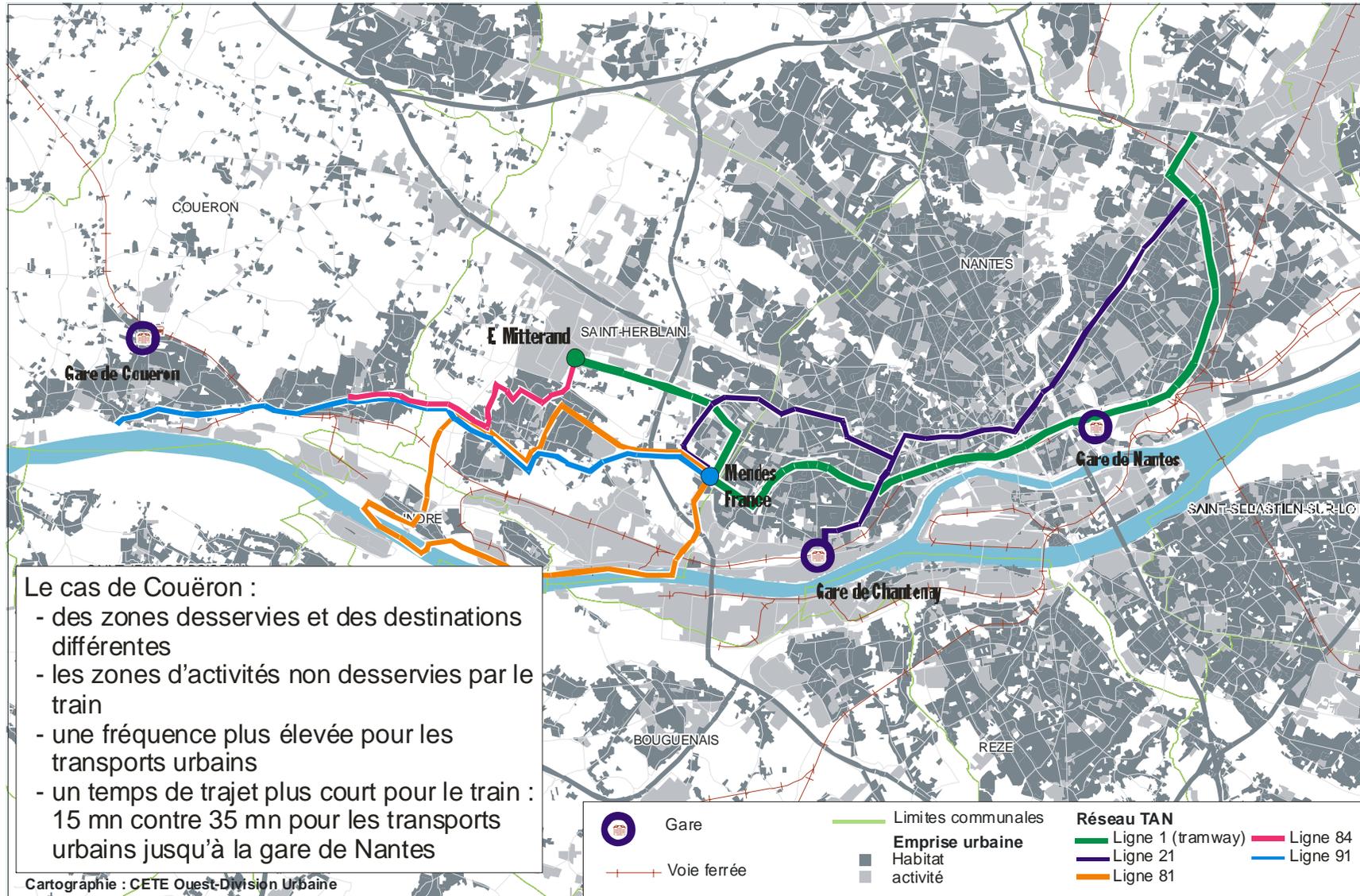
## Une couverture territoriale liée aux temps d'accès aux gares très variable



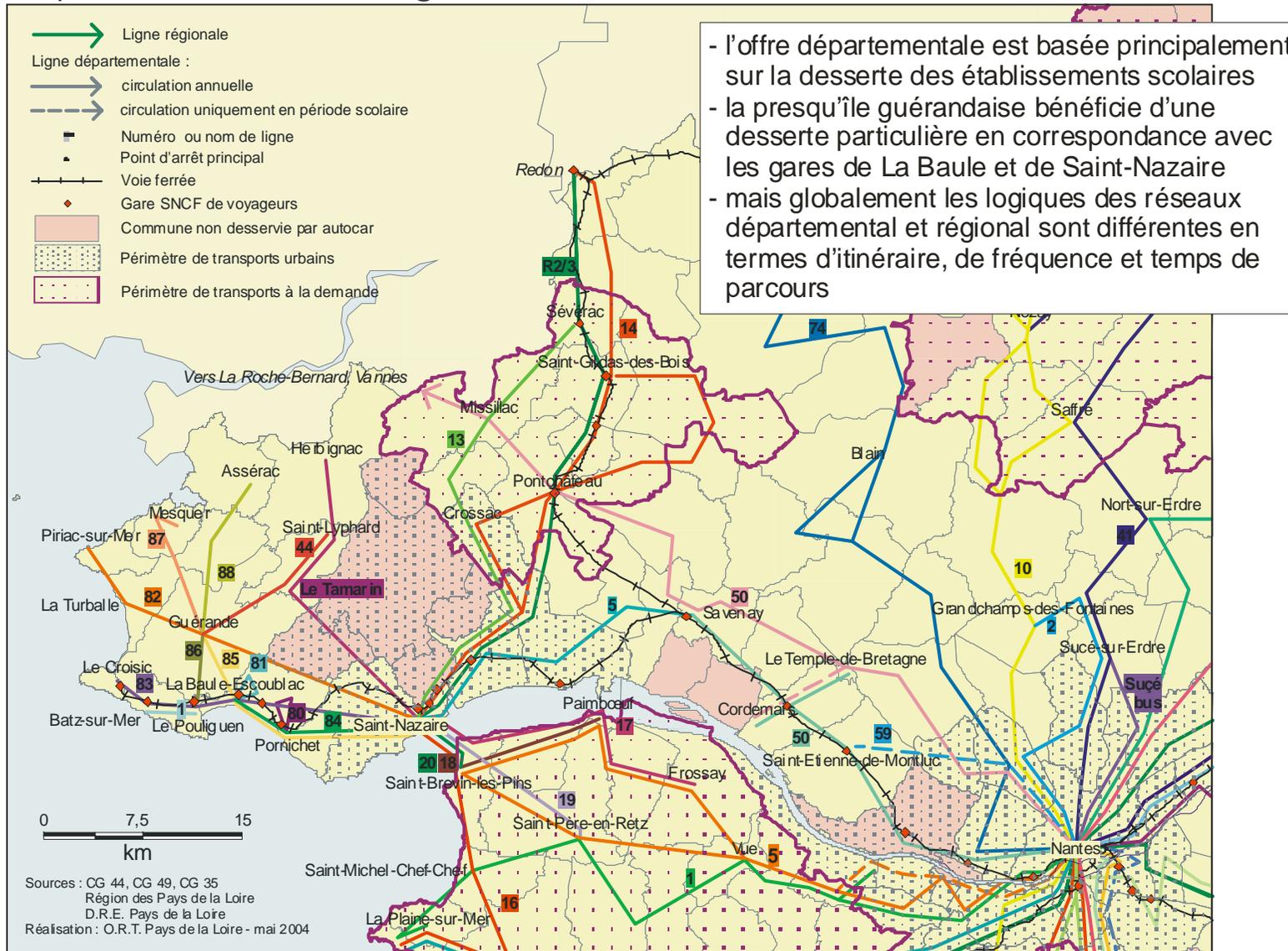
## Un rayonnement inégal pour les 6 gares repérées



# Une offre de transports collectifs urbains concurrente ou complémentaire du transport collectif ferroviaire



## Une offre de transports collectifs routiers départementale et régionale différente

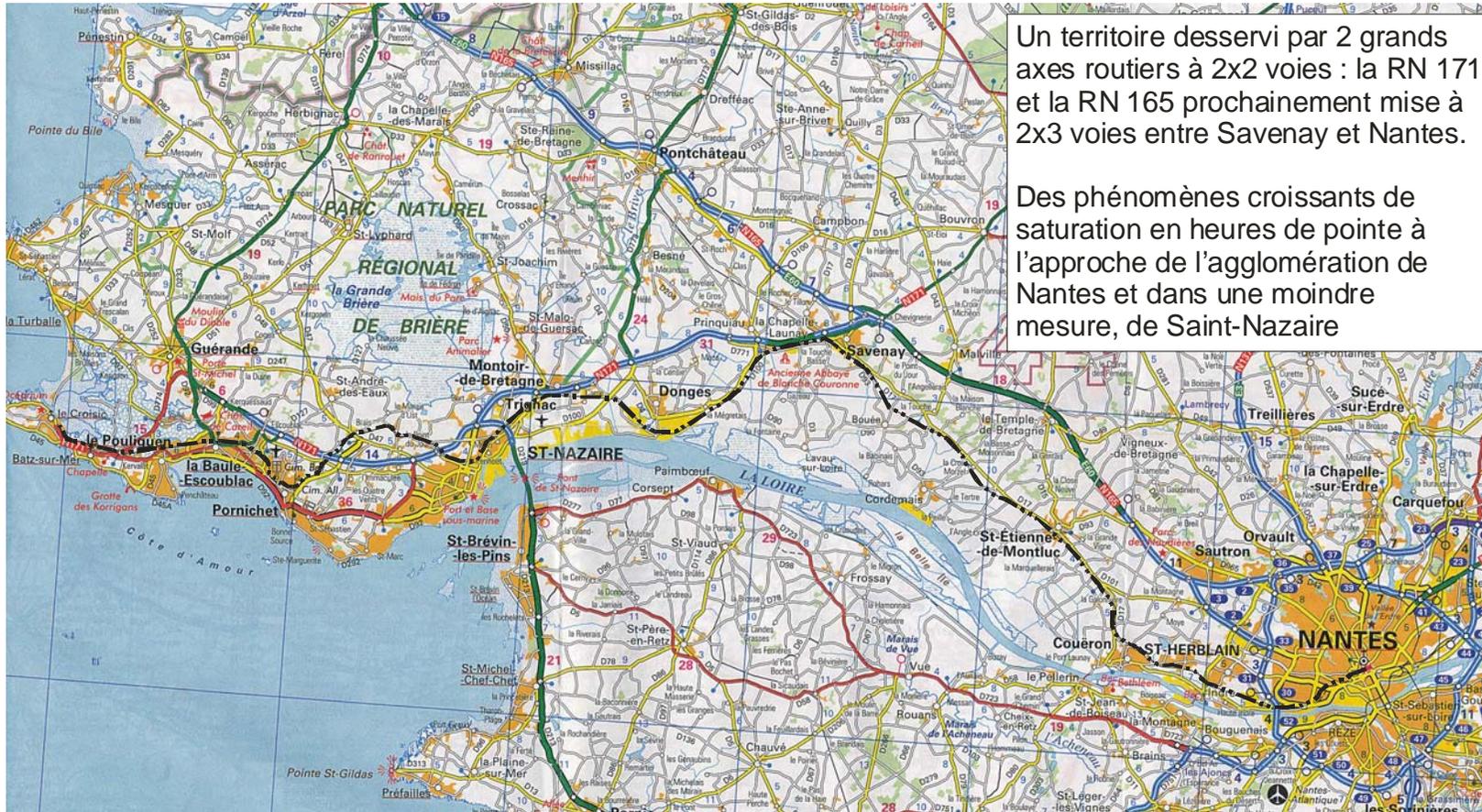


## La concurrence rail-route amenée à se renforcer

Le choix du mode de transport individuel s'appuie sur la souplesse de ce mode et un temps de parcours attractif grâce à un réseau routier performant. Mais l'apparition de phénomènes de saturation importants en entrée d'agglomération, peut faire basculer ce choix. D'autres critères peuvent aussi intervenir : sécurité, confort du déplacement, fréquence de l'offre en transport collectif, facilité et coût de stationnement. En fonction de ces critères, pour les parcours de l'ordre d'une demi-heure ce qui correspond à des distances significatives en voiture, le mode collectif devient une véritable alternative.

La concurrence rail-route en terme de temps de parcours s'exerce principalement sur les déplacements vers l'agglomération nantaise.

Une desserte routière concurrente, globalement performante mais de plus en plus chargée en trafic



Un critère distance qui peut justifier la part importante des déplacements domicile-travail effectués en transport collectif, constatée sur certains trajets du territoire étudié

Pourcentage des déplacements domicile-travail effectués en transports collectifs				
Origine	Destination	Nombre de déplacements	% TC	
St-Etienne de Montluc	Nantes	630	8%	
Savenay	Nantes	250	24%	
Savenay	St-Nazaire	200	28%	
St-Nazaire	Nantes	470	28%	
Nantes	St-Nazaire	650	28%	
La Baule	Nantes	150	31%	
La Baule	St-Nazaire	1140	6%	

source INSEE / RGP 1999

Il est à noter que si sur certains trajets comme La Baule-Nantes, la part des usagers utilisant le transport collectif est importante, ce n'est pas pour des raisons de temps de parcours mais probablement pour d'autres raisons : confort, fatigue, coût ...

Plus la distance entre le domicile et le lieu de travail est longue, plus le recours aux transports collectifs est important, dans la mesure où ceux-ci restent performants.

Au-delà de 30 km, l'usager peut basculer vers le transport collectif et en particulier vers le train. Ainsi :

- sur des destinations courtes, La Baule - Saint-Nazaire ou Saint-Etienne-de-Montluc - Nantes, la part modale du transport collectif est inférieure à 10%.
- alors que sur des plus longues distances telles que Nantes - Saint-Nazaire ou Savenay – Nantes, la part modale est proche de 30 %.

D'autres critères, confort, sécurité, coût, peuvent rentrer en ligne de compte pour que l'usager opte pour le transport collectif. Ils se combinent à la distance à parcourir.

La concurrence rail-route : Explications sur la méthode utilisée pour mesurer la concurrence rail-route

Les cartes suivantes sont une synthèse des résultats obtenus à partir d'isochrones de temps de parcours en voiture particulière et en train combiné avec le transport collectif urbain de la TAN. Ces isochrones sont eux-mêmes issus d'une modélisation des trafics (DAVISUM) établie sur le département de Loire-Atlantique. 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.

Le modèle DAVISUM décrit également le réseau de transport collectif urbain en termes de temps de parcours, de fréquence de passage. Les temps de parcours ont été calculés depuis les gares d'origine en ajoutant 5 minutes de temps d'accès soit environ 300 m à pieds ou 4 km en voiture sur la base d'une vitesse moyenne de 50 km/heure (il faut noter à ce propos, que si l'on prenait un temps d'accès en voiture de 10 minutes, qui a été pris comme ratio pour définir les zones d'influence des gares en général, la comparaison des temps de parcours globaux se révélerait plus favorable à la voiture).

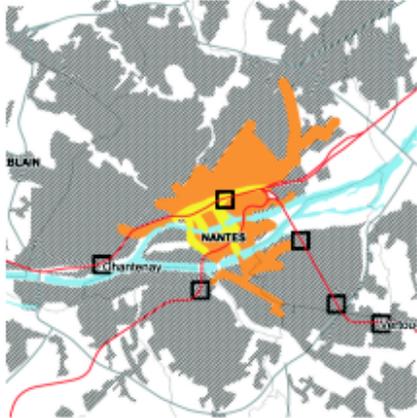
Le modèle DAVISUM permet de faire des projections, à l'horizon 2015 par exemple, en prenant en compte des hypothèses d'évolution du trafic et les aménagements programmés à cet horizon pour le réseau routier et le réseau de transport collectif urbain<sup>2</sup> (schéma directeur des transports collectifs de la communauté urbaine de Nantes).

---

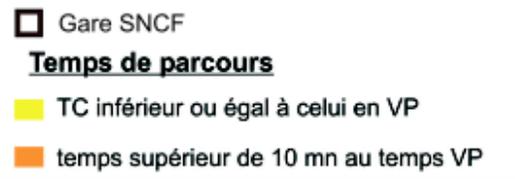
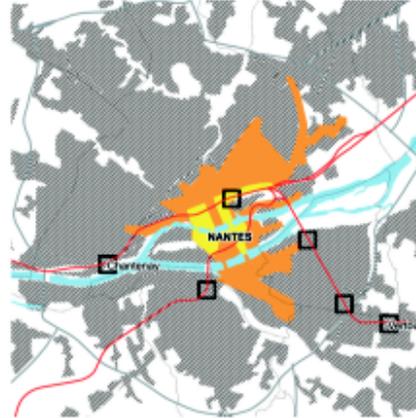
<sup>2</sup> barreau routier de Notre-Dame-des-Landes, contournement Est de Nantes, Nantes-Savenay à 2x3 voies, 2 nouveaux ponts en amont et en aval de Nantes, 2 nouvelles lignes de tramway.

Le critère temps de parcours : des zones concurrentielles rail-route limitées en 2005

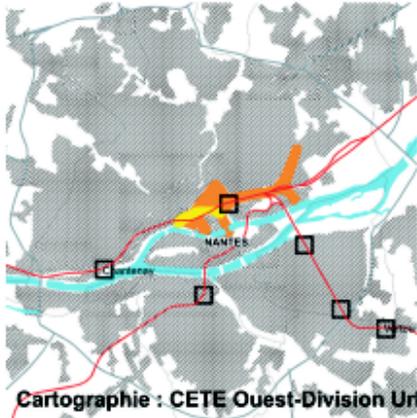
### Saint-Etienne



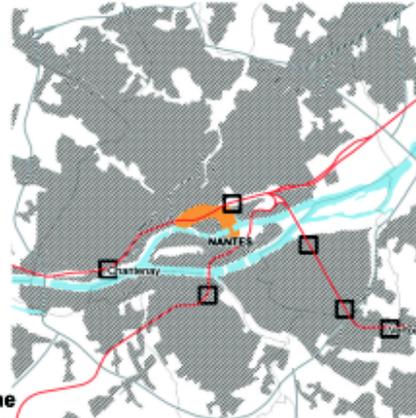
### Savenay



### Saint-Nazaire



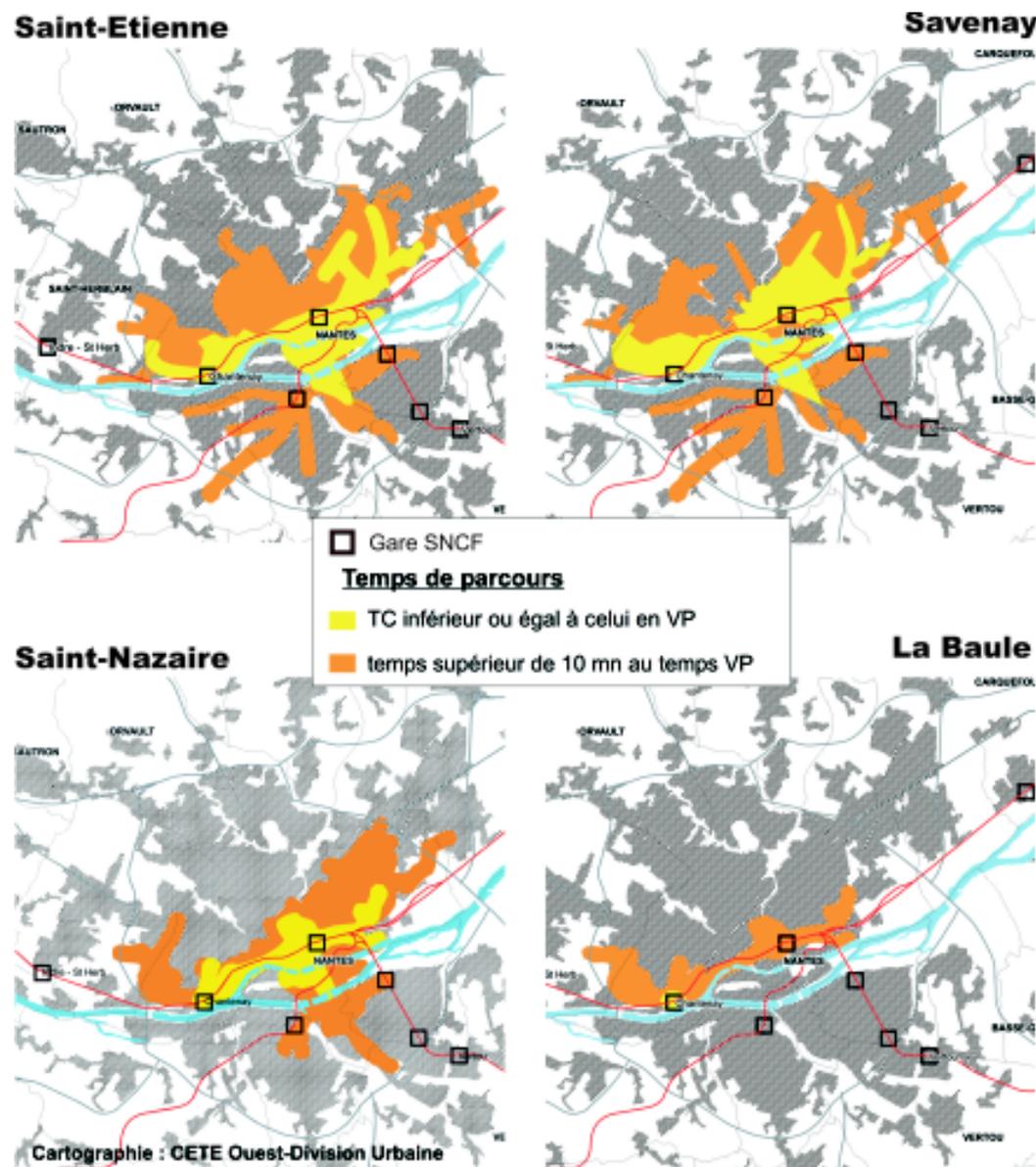
### La Baule



Cartographie : CETE Ouest-Division Urbaine

- En venant de Savenay ou de Saint-Etienne-de-Montluc, la concurrence existe mais se limite au centre de Nantes (gare, île Beaulieu, CHU), qui concentre néanmoins un grand nombre d'emplois.
- A partir de St Nazaire, la zone de concurrence se réduit, elle disparaît à partir de La Baule : le temps gagné en voiture par rapport au train, compense largement les embouteillages en entrée de Nantes ce qui n'est pas le cas des plus courtes distances.

Le critère temps de parcours : un élargissement des zones de concurrence rail-route en 2015



- le périmètre de concurrence s'élargit sous le double effet :
  - de la saturation du réseau routier,
  - et du développement du réseau de transports collectifs.
- A partir de St-Etienne-de-Montluc et Savenay, le périmètre concurrentiel englobe une bonne partie de l'île Beaulieu, tout le centre-ville de Nantes, touche le Sud de St Herblain, progresse nettement en Sud-Loire, se prolonge sur certains axes à l'Est de Nantes.
- Ce périmètre concurrentiel se réduit à partir de Saint-Nazaire et disparaît quasi-complètement à partir de La Baule.

## Des projets de développement urbain à organiser autour des gares

- Un potentiel important de zones à urbaniser se trouve à proximité des gares.
- Des accès aux gares sont à préserver ou à aménager.

### Un potentiel d'urbanisation à valoriser, à 10-15 minutes des gares quelque soit le mode de déplacement

Le potentiel d'urbanisation à moins d'un ¼ d'heure à pied des gares est estimée à 3 000 logements environ englobant à la fois ce qui peut être construit dans les zones réservées à l'urbanisation qui couvrent 95 hectares et une partie des opérations envisagées dans le cadre des projets urbains de Saint-Nazaire et La Baule. Ces 3 000 logements correspondent à une enveloppe minimum de programmes réalisés à proximité des gares. Le potentiel d'urbanisation correspondant au rayon de 10 minutes en voiture depuis les gares est évidemment beaucoup plus conséquent. Le tableau ci-dessous détaille le calcul de l'évaluation<sup>3</sup> des 3 000 logements.

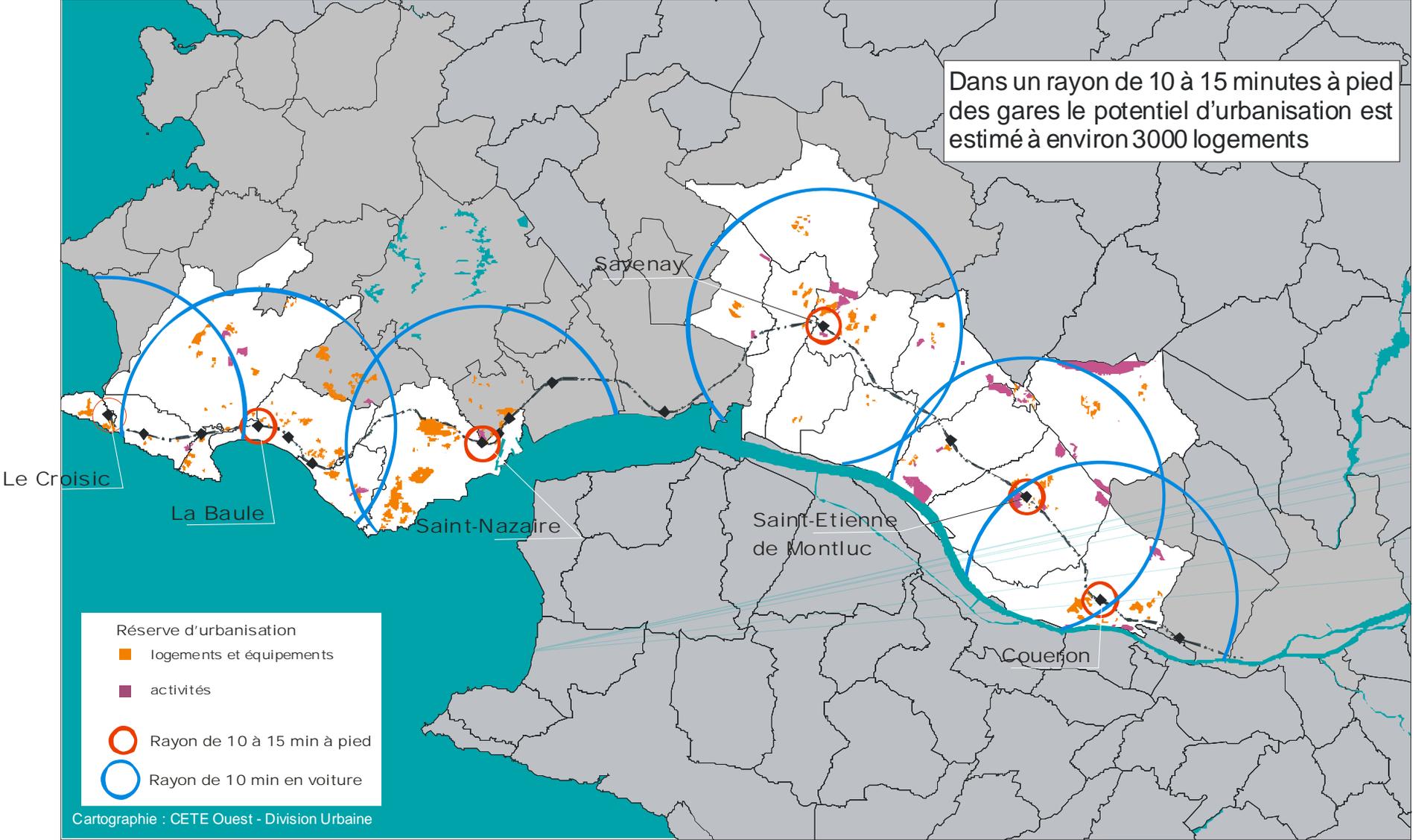
<sup>3</sup> Cette évaluation constitue un calcul approché, une part très minoritaire des zones d'urbanisation future repérées étant déjà urbanisée ou en passe de l'être. Par ailleurs, des variations de programmes concernant les projets urbains et des variations de densité de logements dans les zones d'urbanisation future peuvent apparaître.

- pour Couëron, St-Etienne-de-Montluc et Savenay, la densité choisie est de 15 logements/hectare, ce qui correspond à du lotissement individuel un peu plus dense qu'habituellement.
- pour La Baule, la densité choisie pour les zones d'urbanisation future, est plus élevée, de l'ordre de 40 logements/hectare, pour tenir compte de la forte pression foncière sur la station, intégrant éventuellement des petits collectifs. Pour le projet urbain, le ratio de 80 m<sup>2</sup>/logement collectif a été adopté.
- pour Saint-Nazaire, la densité choisie en zone d'urbanisation future est de 40 logements/hectare pour tenir compte du tissu urbain existant. Les 800 logements minimum, construits à terme sur les quartiers de Savine et Prézégat, tels qu'ils sont prévus dans le projet d'ORU, ont été retenus comme hypothèse.

Commune	Urbanisation future		Projet urbain		Total
	Surface (Hect)	Equiv. Logts	SHON m <sup>2</sup>	Equiv. Logts	
St Etienne de Montluc	31,21	460			460
Coueron	28,43	420			420
Savenay	13,9	210			210
La Baule	12,09	480	36500	450	930
St Nazaire	9,08	360		800	1160
<b>Total</b>	<b>94,71</b>	<b>1930</b>	<b>36500</b>	<b>1250</b>	<b>3180</b>

- sur Le Croisic, il n'y a pas de terrains disponibles à proximité. Le terrain situé à l'Est de la gare, à l'entrée de la ville, est d'ores et déjà affecté à une implantation commerciale et à un parking de dissuasion pour les visiteurs.

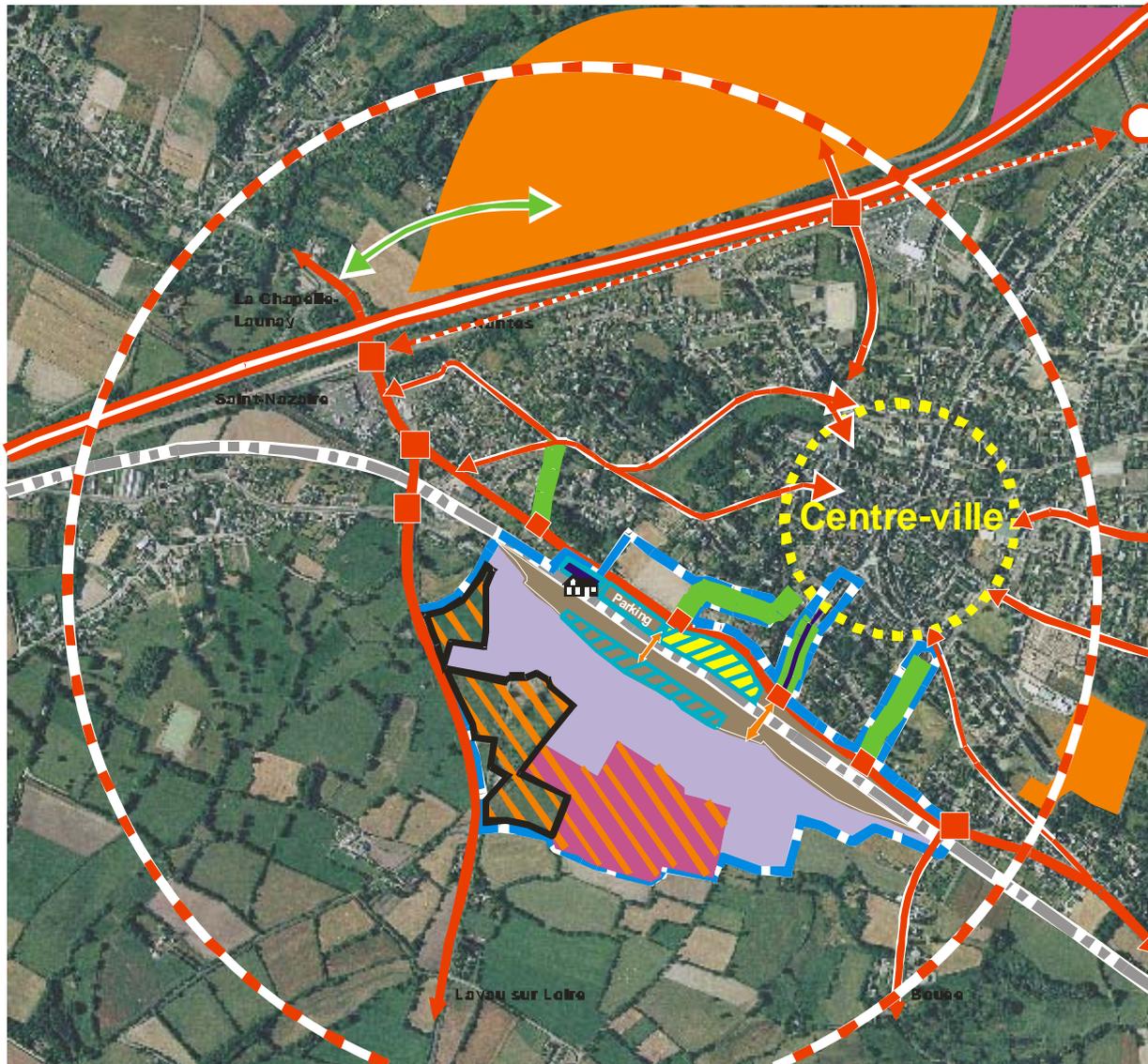
Un potentiel d'urbanisation à valoriser, à 10-15 minutes des gares quelque soit le mode de déplacement



Un potentiel foncier à exploiter à proximité des gares

Une étude est actuellement menée sur ce secteur par la communauté de communes de Loire et Sillon. Elle vise à transformer la gare en pôle d'échanges intermodal et à accompagner ce projet par une restructuration urbaine de l'ensemble du secteur. Outre un certain nombre de dispositifs relatifs à la réorganisation des déplacements et du stationnement et à l'accessibilité par les modes doux, une requalification du site ferroviaire, de la zone industrielle des Acacias qui le jouxte au Sud, une urbanisation complémentaire, intégrant des programmes mixtes d'habitat et d'activités tertiaires, sont à examiner de façon approfondie. Peut ainsi se constituer à terme un quartier à part entière qui intègre de fait la gare dans le tissu urbain.

## Un potentiel foncier à exploiter à proximité des gares



### Exemple du secteur de la gare de Savenay

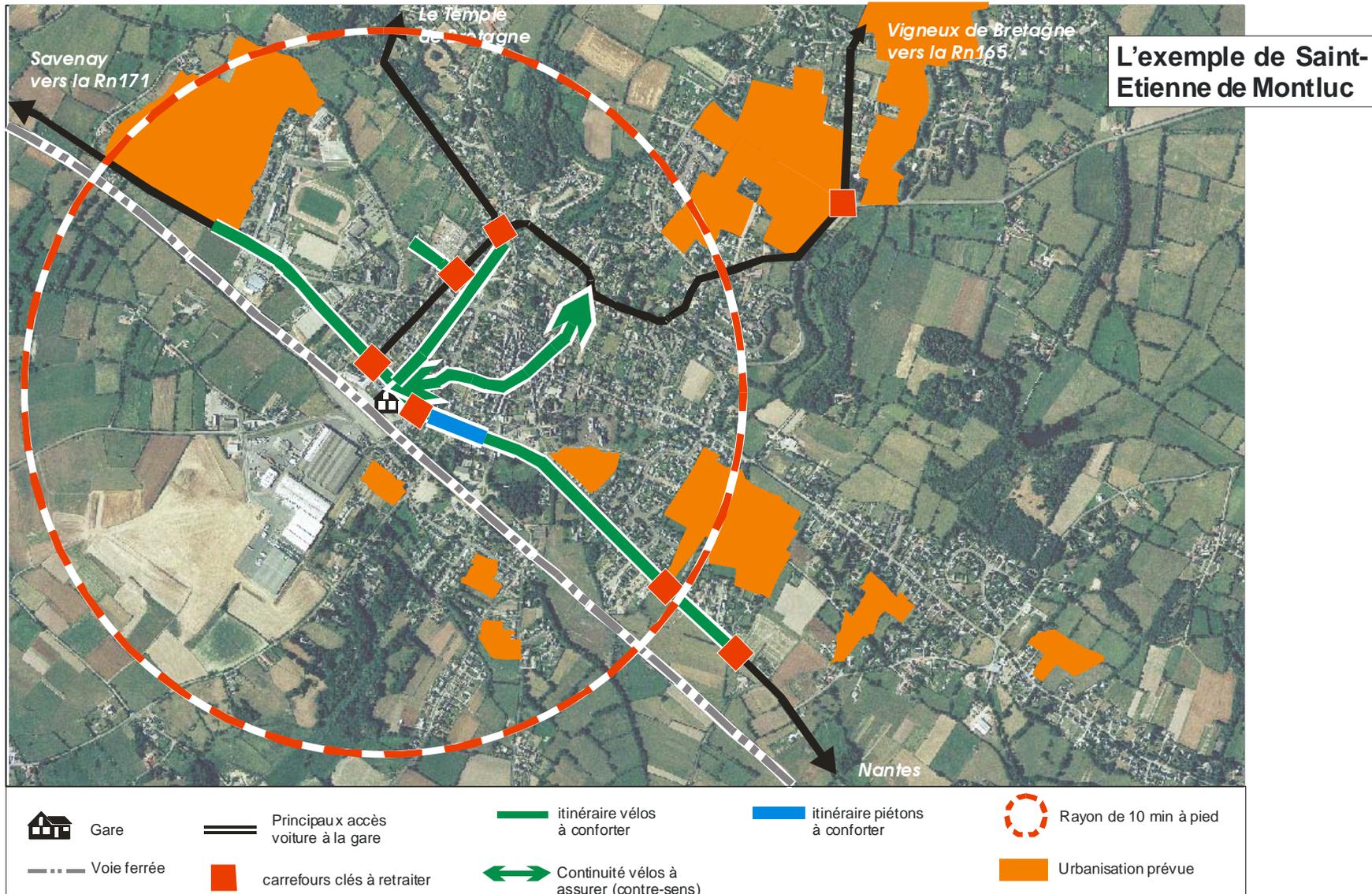
- périmètre de projet urbain d'ensemble
- gare SNCF
- trajet automobile à privilégier pour le jalonement de la gare
- carrefours et franchissements à étudier
- Partage modal à assurer
- liaisons modes doux à privilégier
- franchissement piétonnier de la voie ferrée à créer ou à compléter
- extension possible du stationnement
- site ferroviaire à réaménager
- 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

Une accessibilité globale aux gares qui reste souvent à améliorer

L'amélioration de l'accessibilité à la gare de Saint-Etienne-de-Montluc par exemple, passe par :

- la constitution d'itinéraires vélos entre les futures zones d'habitat et la gare au Nord et au Sud, le long de la RD17.
- la mise en place d'itinéraires piétonniers aux abords immédiats de la gare.
- le renforcement du jalonnement et le traitement d'un certain nombre de carrefours-clés pour les itinéraires automobiles.
- la caractérisation des parkings.

Une accessibilité globale aux gares qui reste souvent à améliorer



## En conclusion...

- Une certitude : la ligne ferroviaire Nantes – Le Croisic peut contribuer à structurer le développement du territoire qu'elle dessert.
- Mais à quelles conditions ?
- 3 leviers sont à activer pour mieux articuler développement urbain et recours plus fréquent au train comme mode de déplacement :
  - le levier de l'offre de transport,
  - le levier du développement urbain,
  - le levier de l'accessibilité et de l'accueil en gare.

### Le levier de l'offre de transport

Celle-ci touche à la fois :

- le développement de l'offre ferroviaire et des transports collectifs départementaux,
- la réduction naturelle ou volontariste de la capacité routière des voies d'accès aux pôles urbains.

Le développement ou l'adaptation de l'offre ferroviaire et des transports collectifs départementaux est au cœur des réflexions menées respectivement par le Conseil Régional et le Conseil Général pour l'élaboration des Schémas Directeurs.

Deux idées directrices président l'élaboration du Schéma Régional : la mise en place d'un cadencement variable selon l'importance des gares et une tarification type «Métrocéane». Le Schéma Départemental s'attachera à faire de nouvelles propositions sur le périurbain nantais, le quart Sud-Ouest (entre la RN137 et la RN165) la frange littoral et le secteur rural.

Parallèlement à cette volonté de développer l'usage de transports collectifs, une réflexion doit être menée sur l'offre routière concurrente. La politique volontariste de développement des transports collectifs urbains dans les agglomérations nantaise et nazairienne en allouant des espaces de circulation de véhicules particuliers aux sites propres bus ou tramway contribue à la fois à l'amélioration de l'offre en transports collectifs et à la saturation du réseau routier en heures de pointe.

L'augmentation «naturelle» du trafic sur le réseau routier rend également plus difficile les conditions d'accès en périphérie nantaise en heures de pointe.

L'évolution des termes de la concurrence entre le rail et la route concerne particulièrement les déplacements des usagers non captifs s'effectuant en heures de pointe (domicile-travail, domicile-étude) : elle intègre à la fois les conditions de sécurité, de confort, de temps de parcours.

## Le levier du développement urbain

- Sur le territoire desservi, la politique d'urbanisation resserrée autour des bourgs mise en œuvre par les communes est un facteur favorable.
- L'urbanisation des terrains potentiellement disponibles à moins d'un quart d'heure des gares à pied ou en voiture, est à privilégier dans tous les cas. Ainsi, à Saint-Etienne, les terrains acquis par la ville autour du site ferroviaire, constituent une emprise assez importante. Ils sont principalement destinés au stationnement. Celui-ci est surabondant par rapport à la demande actuelle. Il semblerait utile de mener une réflexion sur les possibilités de valoriser le site par des programmes complémentaires tertiaires et résidentiels.
- Les projets urbains tels que ceux étudiés sur Saint-Nazaire, La Baule et Savenay, qui intègrent les gares et en font l'un des objets principaux d'aménagement, sont à promouvoir.

Dans ces 3 cas, les gares sont transformées en pôles d'échanges intermodaux avec ce que cela suppose en matière d'équipements d'accompagnement – partition du stationnement courte et longue durée, repositionnement des gares routières ou arrêts aménagés, reconfiguration de la voirie, liaisons piétonnières et cyclables.... – mais aussi de restructuration du tissu urbain avec des programmes de logements, de bureaux... Il y a ici volonté de transformer radicalement le paysage et les fonctionnalités de l'espace-gare de manière à faire de celui-ci une vitrine et le support privilégié d'une revitalisation urbaine.

## Le levier de l'accessibilité et de l'accueil en gare

La restructuration et la rénovation des bâtiments et parvis des gares, engagées par la Région visant à améliorer l'accueil en gare des voyageurs, est un aspect très positif de la politique menée en faveur de l'usage du train. Au-delà du réaménagement des sites des gares eux-mêmes, il s'agit d'améliorer l'accessibilité globale aux gares à l'échelle des communes de manière à capter non seulement une clientèle résidente mais aussi une clientèle habitant les communes voisines. Plusieurs types d'actions peuvent être entreprises :

- reconfiguration des voiries et carrefours, itinéraires piétonniers et cyclables étendus, dispositifs de sécurité...
- réaffectation possible de certains espaces.
- déplacements organisés de façon globale en fonction des gares de destination.
- reconfiguration du stationnement de proximité.

Des propositions ont été faites, dans ce sens, par le CETE sur Savenay, Saint-Etienne-de-Montluc, Couëron, Le Croisic. Par ailleurs, certaines conclusions d'études de déplacements, réalisées dans d'autres cadres par le CETE, ont été reprises sur La Baule et Saint-Nazaire.

## Mise en perspective

- Les enjeux sont partagés et les acteurs mobilisés mais, ...
- Les SCOT devront répondre à 2 questions d'ordre plus politique :
  - peut-on envisager une structuration plus différenciée du développement urbain du territoire dans les années à venir ?
  - peut-on instaurer une plus grande sélectivité de l'offre de service ferroviaire selon les gares ?

**Synthèse réalisée par le CETE de l'Ouest :**

**- Jean-Jacques DUHAYON**

**- Annie MEURIOT**

**avec le concours de la DDE de Loire-Atlantique :**

**- Caroline GRANDJEAN-DUPUIS**

**- Sylvie LEVEAUX**



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

division Urbaine  
groupe Construction  
MAN  
rue René Viviani  
BP 46223  
44262 Nantes cedex 2  
téléphone :  
33 (0) 2 40 12 84 89 télécopie :  
33 (0) 2 40 12 84 44  
mél. : aeh.du.cete-ouest  
@Equipement.gouv.fr