

**DRE Pays de la Loire, DDE de Loire-Atlantique**  
**Proposition d'étude**  
**des gares ferroviaires comme leviers des projets de territoire**

## **1. SENS ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE**

La Loi SRU met l'accent sur l'intérêt d'organiser l'urbanisation périphérique en fonction de la desserte en transport collectif, dans le sens d'un développement durable. Elle permet même de subordonner l'urbanisation de nouveaux espaces à la création d'une desserte TC.

Considérer les TC interurbains comme les leviers possibles d'organisation des territoires, demande à être analysé sur le terrain en fonction :

- de la capacité potentielle de développement urbain en relation avec les disponibilités foncières des secteurs desservis ;
- de la prise en compte du critère « TC » dans les projets d'urbanisation résidentielle, voire de zones d'activités à contenu d'emplois important ;
- des interconnexions entre offres de transports (réseau départemental / réseau régional / réseau urbain) ;
- de la prise en compte du critère « accessibilité aux gares » dans l'organisation des déplacements urbains et interurbains de proximité.

Cette analyse devrait s'appliquer aux territoires desservis par deux lignes ferroviaires situées en Loire-Atlantique : la ligne Nantes – Le Croisic et la ligne Nantes – Clisson.

Ces deux lignes sont concernées par des SCOT, le SCOT métropolitain de Nantes – Saint-Nazaire, le SCOT (en gestation) de la presqu'île guérandaise pour la première et le SCOT du vignoble pour la seconde. Comme l'indiquait une première note relative à cette étude, réalisée par Régis LECLERCQ, 10 sites seraient retenus au regard de leur fréquentation : La Baule, Savenay, Le Croisic, St-Etienne-de-Montluc, Couëron, Montoir-de-Bretagne, La Haye-Fouassière, Clisson, Vertou, Le Pallet.

L'objectif de cette étude est double :

- identifier, à partir des analyses de cas, les conditions générales d'une organisation des territoires en fonction de la desserte TC et en vérifier la pertinence par rapport à des logiques de développement différentes selon les territoires.
- fournir un enseignement méthodologique qui s'appuie à la fois sur les types de données à recueillir, l'importance et les limites des analyses à mener et sur les résultats obtenus. La démarche pourrait ainsi avoir vocation à s'appliquer à d'autres secteurs régionaux.

## 2. MÉTHODOLOGIE ENVISAGÉE

De toute évidence, la question de l'articulation entre organisation des territoires et optimisation de l'usage du réseau TC interurbain renvoie à trois échelles d'analyse :

- l'analyse micro-territoriale, relative à l'attractivité du site de la gare en lui-même et à sa capacité d'accueil ;
- l'analyse territoriale intermédiaire, relative à la commune, directement concernée par la gare ;
- l'analyse plus macro-territoriale qui vise en fait à examiner ce qui se passe à l'échelle de l'aire de rabattement de la gare, en matière d'accessibilité routière, de desserte par le réseau départemental, de projet d'urbanisation et/ou d'équipement à caractère structurant pour le développement des territoires.

### 2.1. – Recueil de données

- à l'échelle micro-territoriale :
  - utilisation des résultats de l'audit engagé par la région et terminé pour la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2004. Cet audit est un diagnostic sur la qualité des sites en eux-mêmes et certains aspects analysés et suggestions relatifs à l'accessibilité des gares, au dimensionnement des parkings... sont à prendre en compte dans une réflexion globale.
- à l'échelle communale :
  - entretiens avec les élus (forfait de 10 entretiens) sur leurs principaux projets d'urbanisation, sur leurs disponibilités foncières, sur leur vision de l'urbanisation de leurs communes en fonction ou non du réseau TC interurbain ;
  - analyse synthétique de l'occupation du sol à partir d'orthophotoplans récents, de la base de données d'occupation du sol vectorisées ;
  - historique de l'urbanisation communale et analyse succincte du fonctionnement de la commune en matière de déplacements tous modes, de l'accessibilité des gares ;
  - importance et localisation vis-à-vis de la gare des réserves d'urbanisation prévues dans les POS ou les PLU, nature des affectations envisagées (zone d'activités, habitat, commerces...) ;
  - évolution récente de la population, de l'emploi, de la construction de logements.

- à l'échelle inter-communale

Il s'agira à cette échelle, de définir une aire d'influence ou de « recrutement » des gares ferroviaires, basée sur un rayon de l'ordre de 5 km (distance généralement retenue par la SNCF en terme de rabattement) qui puisse englober des communes entières.

Sur ces aires d'influence des gares, on pourra collecter un certain nombre d'informations :

- population concernée, emplois (INSEE / RGP 90 et 99) ;
- importance de certaines « populations-cibles » : étudiants, ménages bi-actifs... (INSEE / RGP 99) ;
- temps de parcours moyens comparés par rail et par route entre les communes appartenant aux aires d'influence des gares et les principaux pôles urbains (utilisation de DAVISUM) ;
- importance des migrations domicile-travail entre les communes intégrées dans l'aire de « recrutement » des gares et les principaux pôles urbains d'emplois dont Nantes et St-Nazaire et les pôles d'équilibre selon le mode de déplacement principal utilisé (RGP 99) ;
- importance des migrations domicile-étude entre les communes de l'aire de recrutement des gares et les pôles universitaires de Nantes et St-Nazaire ;
- évolution de la construction de logements ;
- réserves totales d'urbanisation potentielle telles que prévues dans les POS, sur la base d'un recollement des POS mis à jour (sous réserve, à vérifier) ;
- desserte par le réseau départemental pouvant jouer ici la connexion intermodale avec le réseau ferroviaire régional.

On complètera par des entretiens avec des représentants des EPCI de SCOT chargés du domaine aménagement (forfait de 5 entretiens).

## **2.2. – Réalisation de monographies**

Pour chacun des 10 sites, on réalisera une fiche monographique mettant en évidence :

- la dynamique d'évolution (population, emploi, construction neuve, projets) ;
- les potentialités foncières de développement ;
- l'importance du trafic voyageurs ;
- l'importance de l'aire de recrutement ;
- le niveau de desserte par le réseau départemental ;
- la qualité de l'accessibilité par le réseau routier ;
- le niveau de concurrence que ce réseau routier peut exercer effectivement vis-à-vis du réseau ferroviaire, en terme de temps de parcours origine-destination ;
- les projets d'amélioration des réseaux envisagés par la Région et le Département et qui concernent directement les sites retenus ;
- la qualité intrinsèque des sites des gares et les améliorations qu'il est proposé d'y apporter (reprise des conclusions de l'audit) ;
- un point de vue critique sur le fonctionnement des territoires sous influence des gares, leur accessibilité, leur organisation urbaine et les projets ;
- les propositions globales qui peuvent être émises en terme de :
  - principes d'orientation du développement urbain des territoires (localisation, programme, densité des opérations connues de logements, localisation des zones d'activités, des équipements, des réserves d'urbanisation...) aux échelles communale et intercommunale ;
  - principes d'organisation des déplacements tous modes aux échelles communale et intercommunale.

Une fiche-type sera testée dès l'amont avant réalisation de l'ensemble des fiches.

## **2.3. – Mise en perspective des résultats, aspect méthodologique**

Il s'agira de procéder à une synthèse des analyses et des propositions afin de mesurer globalement l'effet de levier potentiel du réseau ferroviaire sur le développement urbain périphérique et d'énoncer les conditions de son organisation. Il conviendra aussi de s'interroger sur la pertinence d'une organisation urbaine des pôles d'équilibre, plus ou moins largement fondée sur la desserte ferroviaire et globalement, sur les logiques de développement inhérentes aux différentes catégories de communes, notamment les communes littorales.

On pourra, à ce titre, évoquer quelques exemples de développement de villes bénéficiant d'un haut niveau d'offre de transport ferroviaire. Enfin, il importera de mettre l'accent sur la qualité des connexions entre réseaux urbains et interurbains, dans les conditions à énoncer.

Cette synthèse sera l'une des pièces mises au débat dans le cadre des SCOT engagés en Loire-Atlantique, en tant que contribution de la DDE dans le cadre de son association à la démarche.

Cette synthèse sera assortie de considérations sur la méthode d'analyse utilisée, les données nécessaires à cette analyse et ses limites, ceci afin de voir dans quelle mesure la méthode employée est reproductible à d'autres territoires.

### **3. DISPOSITIF DE TRAVAIL ET CALENDRIER**

La Région, le Conseil Général, les EPCI de SCOT, les communautés de communes concernées, l'AURAN et l'ACEL, seront associés à la démarche d'étude. A ce titre, les analyses seront mises en perspective à partir des projets envisagés par les uns et par les autres, en terme d'amélioration de l'offre de transport et de programme d'urbanisation. Quatre réunions du groupe de pilotage sont envisagées :

- 1 réunion de lancement : avril 2004
- 1 réunion qui fait un 1<sup>er</sup> point à partir des éléments d'information rassemblés et d'une fiche-test : juin 2004
- 1 réunion à l'issue de la réalisation des monographies : novembre 2004
- 1 réunion finale ayant pour objet la synthèse : décembre 2004

### **4. COMPOSITION DE L'ÉQUIPE D'ÉTUDE**

Jean-Jacques DUHAYON, directeur d'étude, chef de projet, Régis LECLERCQ, directeur d'étude, Éric BLEUZET, ingénieur IGN, chargé d'étude SIG, Annie MEURIOT, ingénieur TPE, chargée d'étude transport-infrastructure, Christine GALLAIS et Michel L'HOUTELLIER, assistants d'étude, constituent l'équipe. Denis DALLIBERT sera le technicien graphiste et cartographe, affecté à cette étude.

## 5. DÉCOMPOSITION DU COÛT DE L'ÉTUDE (barème 2004 MIRT)

### 5.1. – Recueil de données

10 jours de chargé d'étude à 842 € soit -----	8 420 €
20 jours d'assistant d'étude à 557 € soit -----	11 140 €
15 jours de technicien à 392 € soit -----	5 880 €

### 5.2. – Monographies

20 jours de chargé d'étude soit -----	16 840 €
30 jours d'assistant d'étude soit -----	16 710 €
20 jours de technicien soit -----	7 840 €

### 5.3. – Synthèse

10 jours de chargé d'étude soit -----	8 420 €
3 jours d'assistant d'étude soit -----	1 671 €

### 5.4. – Participation aux réunions

6 jours de chargé d'étude soit -----	5 052 €
4 jours d'assistant d'étude soit -----	2 228 €

### 5.5. – Total ----- 84 201 €

Pour faire suite à une demande de la DDE de Loire-Atlantique, l'étude est décomposée en deux tranches :

- une première tranche 2004 qui correspondrait exclusivement à la ligne Nantes – Le Croisic, soit 6 gares ;
- une 2<sup>ème</sup> tranche 2005 qui correspondrait à la ligne Nantes – Clisson, sur les 4 autres gares.

En application des ratios évoqués dans la lettre d'envoi du 25 mars 2004, soit 8 420,10 € / site étudié, cela donnerait le résultat suivant :

- la 1<sup>ère</sup> tranche est financée à hauteur de 50 520,60 €
- la 2<sup>ème</sup> tranche est financée à hauteur de 33 680,40 €
- soit 84 201 € au total.

Remarque :  
Seule la première tranche a finalement été réalisée dans le cadre de cette étude expérimentale.

## ANNEXE

- 1) Informations sélectionnées issues de l'enquête EFFIA susceptibles d'être utilisées dans le cadre de l'étude :
  - localisation du lieu de départ, de la commune d'origine, de la gare de départ
  - localisation du lieu d'arrivée, de la commune de destination, de la gare d'arrivée
  - moyen de transport utilisé du lieu de départ à la gare de départ, de la gare d'arrivée au lieu de destination
  - temps de déplacement entre origine du départ et gare de départ, entre gare d'arrivée et lieu de destination
  - fréquence d'utilisation du TER
  - motif d'utilisation fréquent du TER
  - propositions d'amélioration
  - caractéristiques de l'usager : sexe, âge, CSP, commune du lieu de travail ou d'étude, commune de résidence
  
- 2) Informations sélectionnées issues de l'enquête KHI2 susceptibles d'être utilisées dans le cadre de l'étude :
  - CSP, âge, sexe, motorisation, fréquence d'utilisation
  - motifs du déplacement
  - gares d'origine et gares de destination
  - fréquence d'utilisation
  - nombre d'usagers en montée et descente / gare