

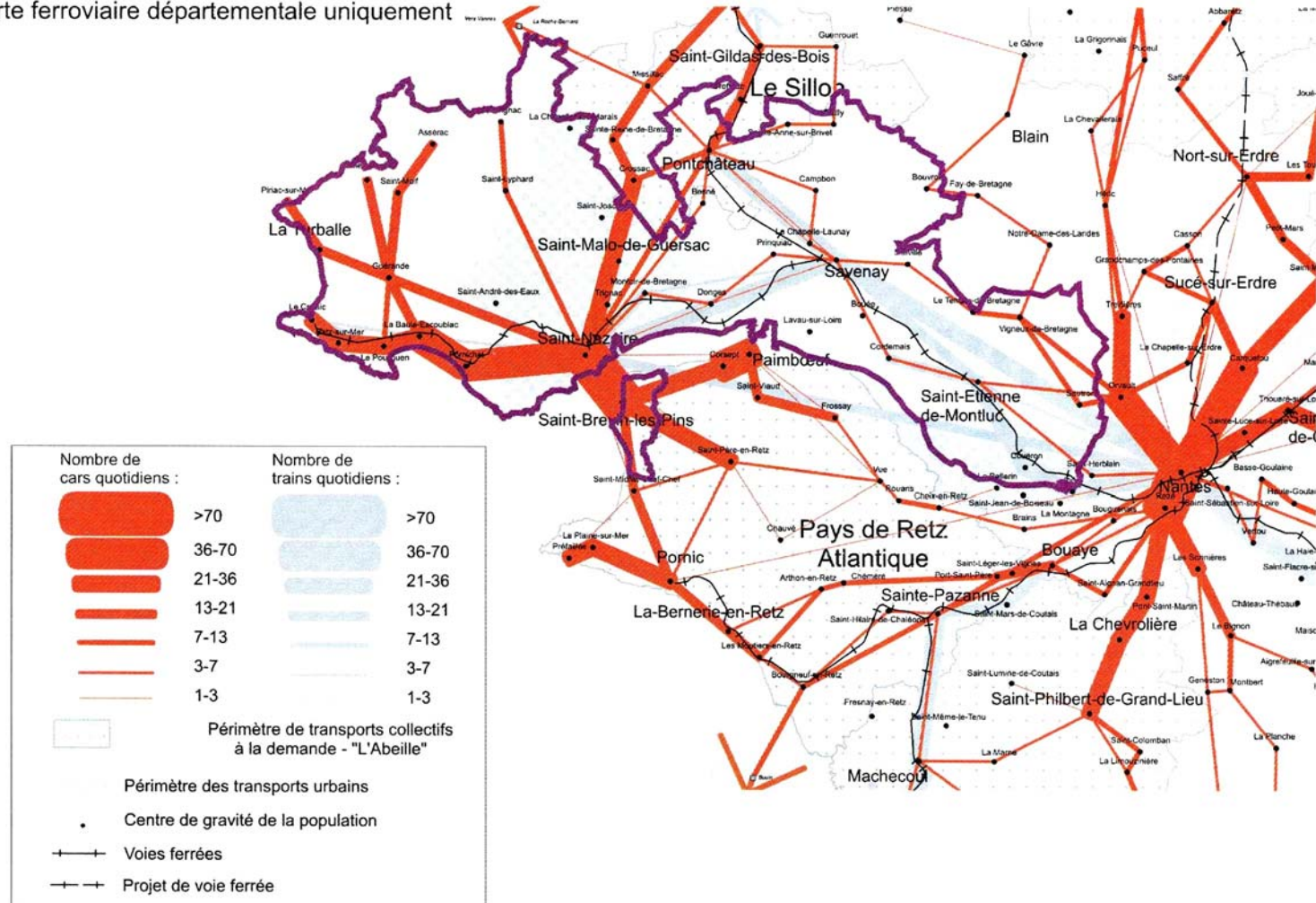


IV- ARTICULATION ENTRE LES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Carte n° 10 - Le réseau départemental et le réseau régional

Nombre de cars et de trains quotidiens

Cars circulant en période scolaire et non scolaire
Desserte ferroviaire départementale uniquement



Réalisation : Sophie-Anne TAUPIN - 2002
O.R.T. Pays de la Loire

Sources : Conseil Général de Loire-Atlantique - BD CARTO® - © IGN - Paris

Le réseau départemental et le réseau régional

Dans l'aire d'influence des gares, le **réseau départemental de transport collectif** offre les fréquences les plus importantes sur les radiales à partir de Nantes et Saint-Nazaire.

Le réseau de Nantes est orienté préférentiellement Nord-Sud (Orvault-Treillières-Carquefou au Nord, les Sorinières-Saint-Philbert de Grand-Lieu au Sud), au regard du nombre de cars quotidiens.

Le réseau de Saint-Nazaire dessert principalement le littoral, vers l'Ouest (Le Croisic) et le Sud-Estuaire (Saint-Brévin) et le secteur Nord du Sillon de Bretagne.

Le nombre de cars quotidiens, supérieur à 70 entre Saint-Nazaire et Saint-Brévin, se situe entre 36 et 70 entre Saint-Nazaire et Pornichet, entre Nantes et Carquefou, entre Nantes et Orvault. Entre Nantes et Saint-Nazaire, la fréquence de passage des cars départementaux est beaucoup plus ténue : 7 cars quotidiens au maximum. Néanmoins, le réseau départemental dessert un grand nombre de communes, depuis Saint-Etienne de Montluc à l'Est jusqu'à Piriac/Mer à l'Ouest.

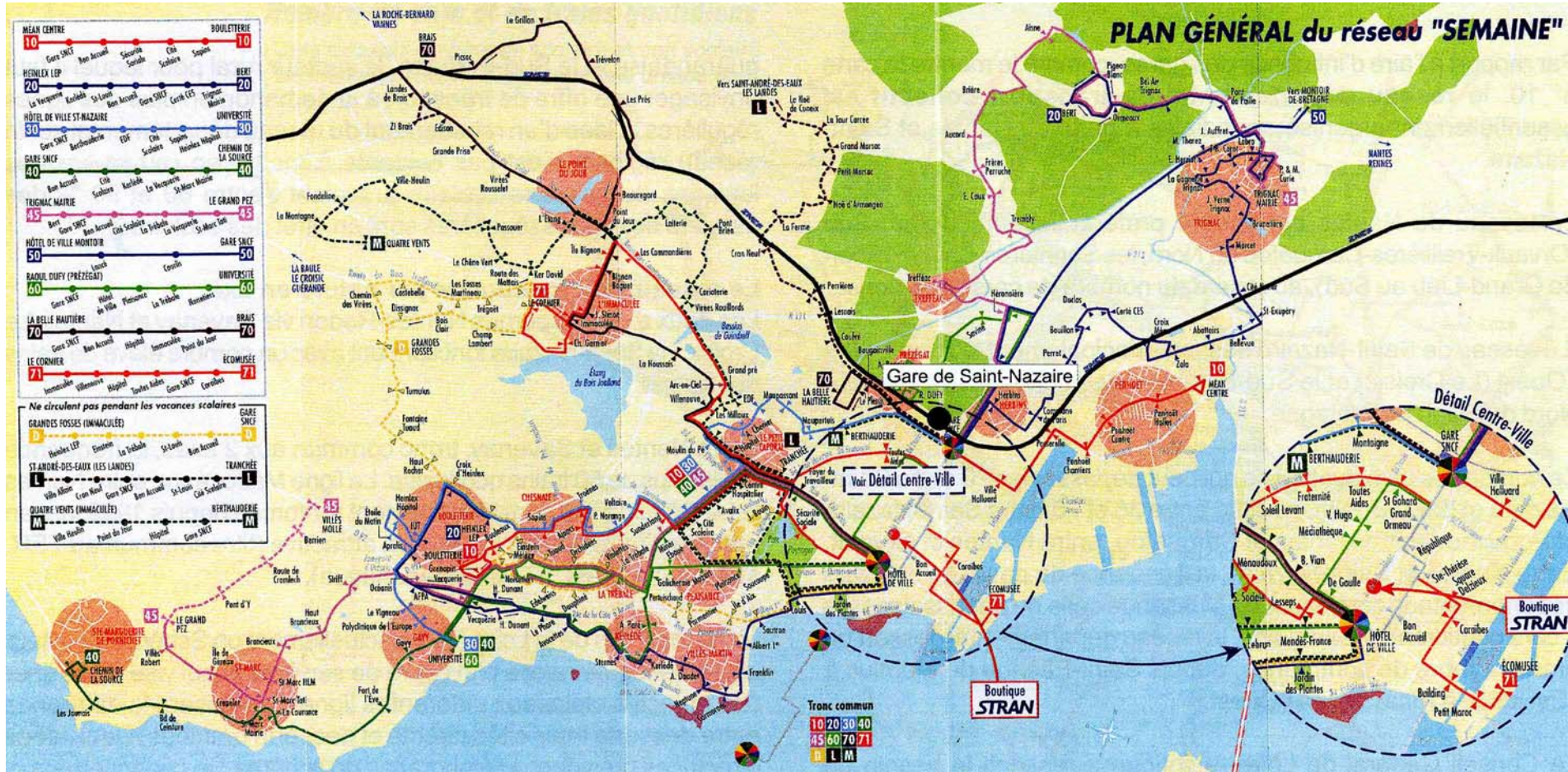
Le Conseil Général de Loire-Atlantique a engagé la révision du Schéma Directeur des Transports Collectifs pour une meilleure efficacité et complémentarité des lignes régulières avec le réseau TER. Il devrait être approuvé en 2006.

Trois secteurs en particulier, doivent faire l'objet de nouvelles propositions : le périurbain nantais, le renforcement de l'offre dans le quart Sud-Ouest (entre la RN137 et la RN165), la frange littorale avec la presqu'île guérandaise et le Sud-Estuaire, le secteur rural pour lequel il faut envisager une offre de transport à la demande en plus des lignes régulières. La mise en oeuvre du rabattement du réseau départemental sur le réseau régional n'est pas toujours compatible avec les logiques de desserte scolaire (entre 60 et 90 % des usagers des lignes régulières sont en effet des scolaires).

Sur le réseau TER, entre Nantes et Savenay, tronc commun aux 2 axes, la fréquence atteint plus de 50 trains quotidiens. La ligne Métrocéane entre Nantes et Le Croisic a été considérablement renforcée depuis 1999 tant en matière d'offre que de tarification attractive (titre commun au TER, aux réseaux TAN, STRAN et Atlantique).

La région Pays de la Loire étudie actuellement un Schéma Directeur qui remet également à plat l'offre de services. Il vise à hiérarchiser les différentes lignes (distinction entre desserte inter-cités directe et desserte omnibus) et à développer le cadencement et la tarification sur le modèle de Métrocéane. Le Schéma Directeur devrait être approuvé en 2005 et le cadencement mis en place à partir de 2006.

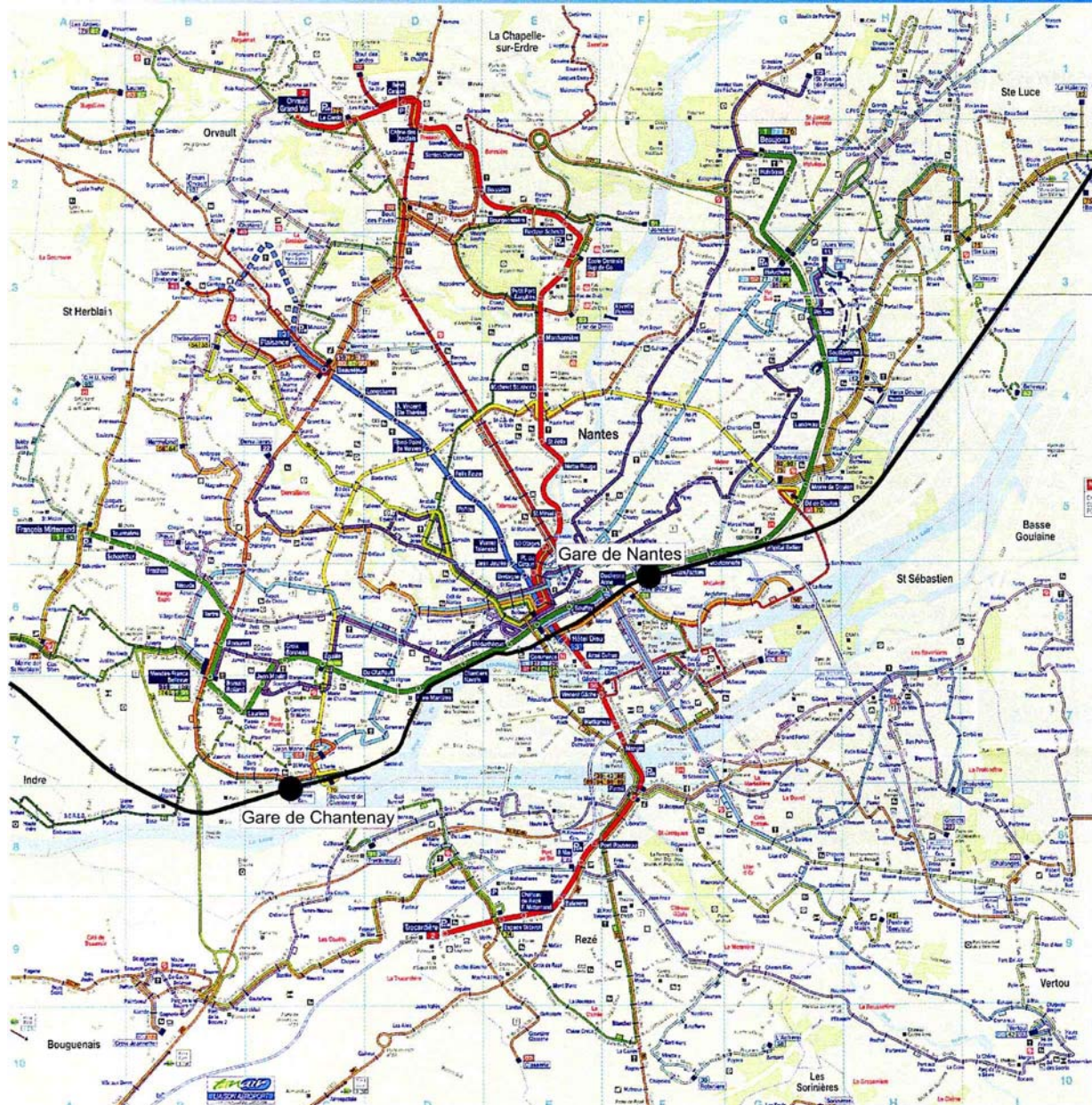
Carte n° 11 – Le réseau urbain de la CARENE (STRAN)



Le réseau urbain de la CARENE (STRAN)

Toutes les lignes du réseau urbain de la CARENE desservent la gare SNCF de Saint-Nazaire, y compris les lignes desservant des territoires semi-ruraux. Il y a de ce point de vue une bonne complémentarité du réseau urbain et du réseau TER.

Carte n° 12 – Le réseau urbain de la Communauté Urbaine de Nantes (TAN)



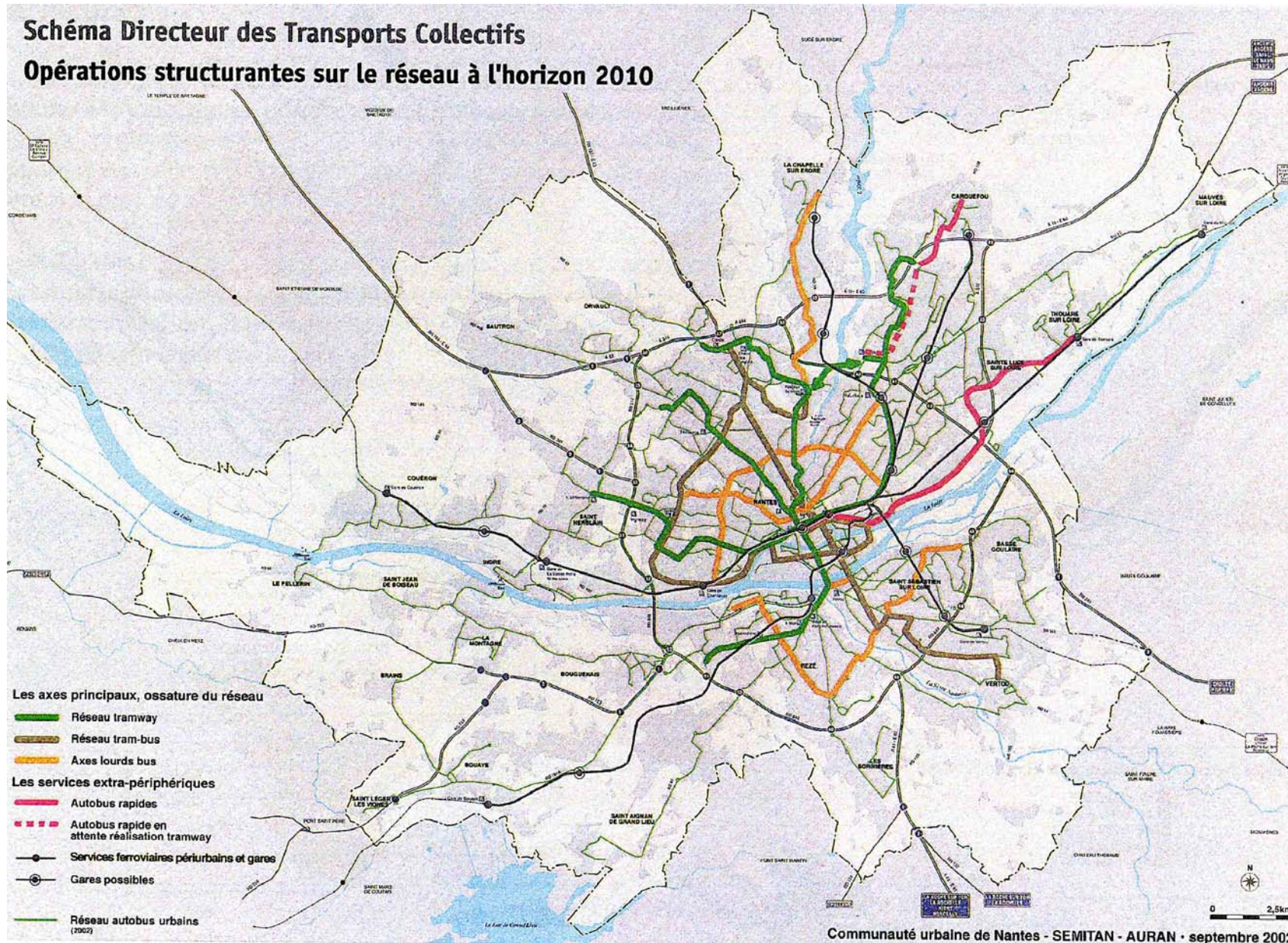
Le réseau urbain de la Communauté Urbaine de Nantes (TAN)

La connexion entre le TER et le réseau urbain de la Communauté Urbaine de Nantes peut s'effectuer à la gare de Chantenay ou à la gare de Nantes.

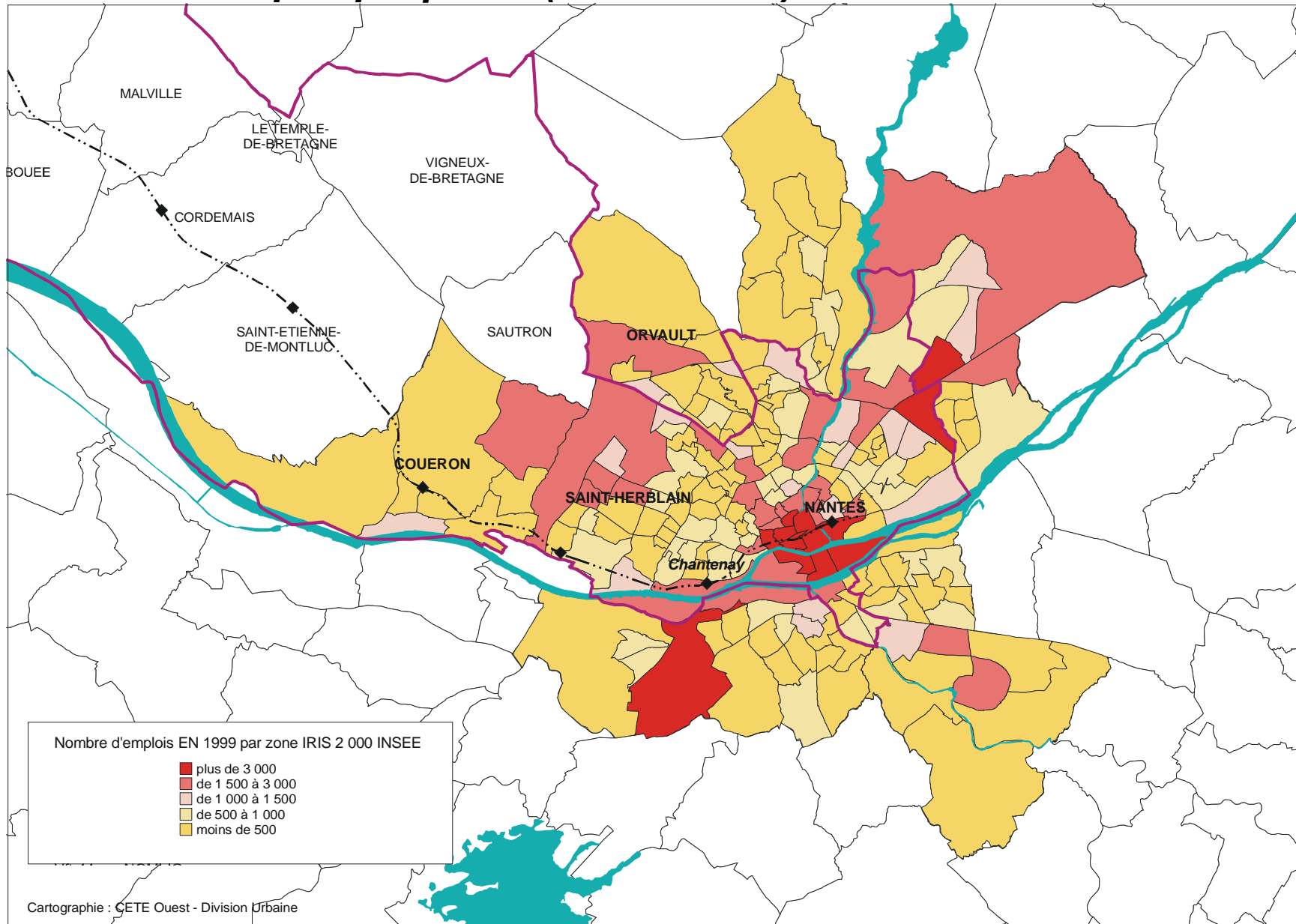
Le projet de pôle d'échange de Chantenay, lié à celui de la ligne 5 en site propre, améliorera de façon significative cette correspondance pour la desserte des secteurs ouest de l'agglomération et du pôle universitaire.

Les autres projets d'opérations structurantes figurant au Schéma Directeur des Transports Collectifs 2001-2010 visent à développer l'accessibilité des gares.

Carte n° 13 – Schéma Directeur des Transports Collectifs



Carte n° 14 – Nombre d'emplois par quartier (IRIS de l'INSEE) de Nantes



Les quartiers centraux de Nantes, prolongés en rives de Loire, offrant une densité d'emplois élevée, sont aussi les mieux desservis depuis la gare de Nantes ou celle de Chantenay.

D'importants générateurs d'emplois sont moins accessibles :

- la zone aéroportuaire de Bouguenais,
- les zones d'activités du Nord-Est de l'agglomération.



V - CARACTERISATION DES GARES

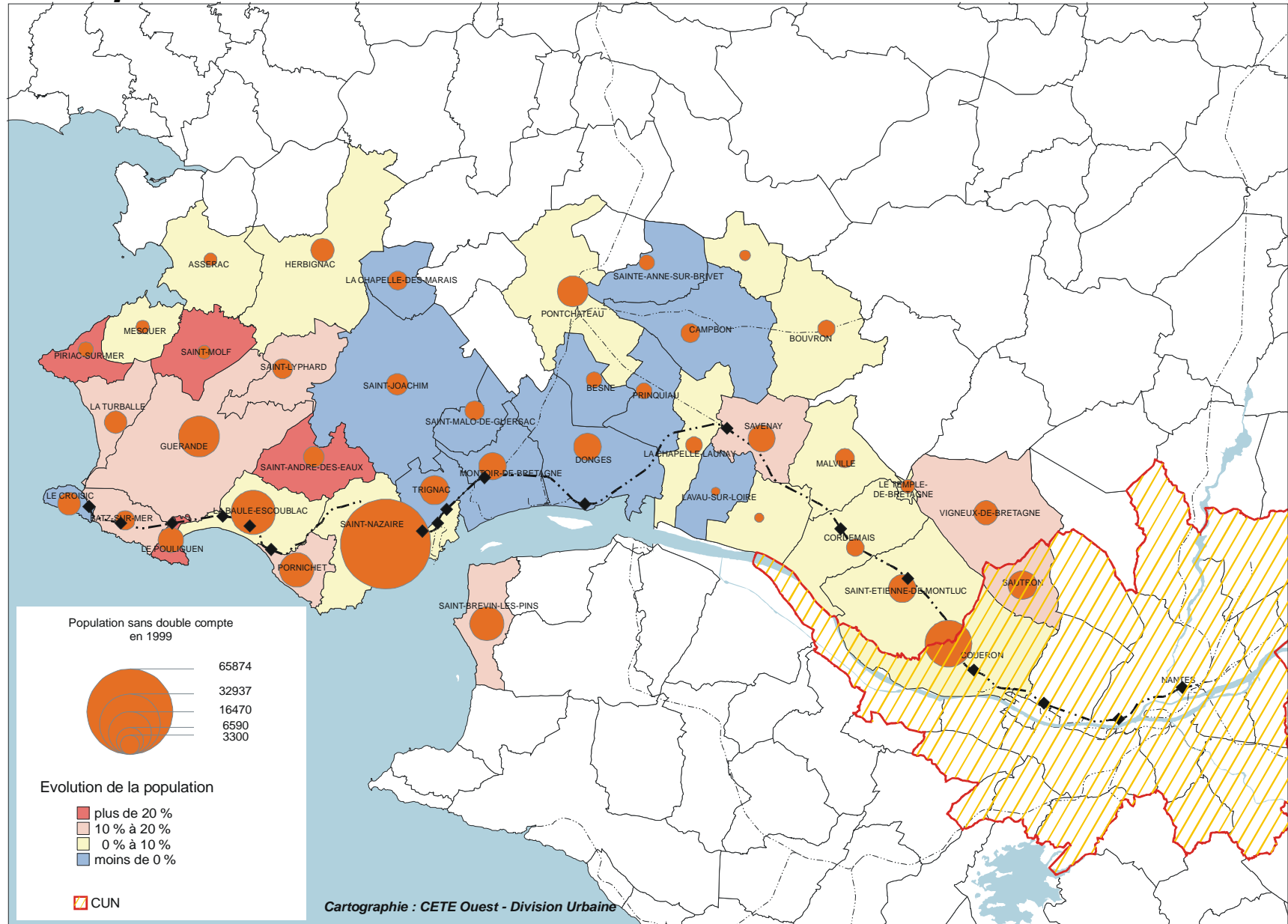
Dans cette partie de l'étude, les gares et leur territoire sont décrits par des indicateurs simples, permettant de croiser les approches socio-économie et transport.

Ces indicateurs sont de plusieurs natures :

- dynamique des territoires ;
- situation géographique et économique des territoires desservis par la ligne Nantes – Le Croisic ;
- offre et fréquentation de la ligne.

Ils sont complétés par des données disponibles uniquement sur la ligne « métroceane » permettant d'établir une typologie des gares.

Carte n° 15 - Population 1999 des communes et évolution 1990-1999



Population 1999 des communes et évolution 1990-1999

Sur l'ensemble de l'aire d'influence composée de 40 communes, on dénombre près de 250 000 habitants en 1999.

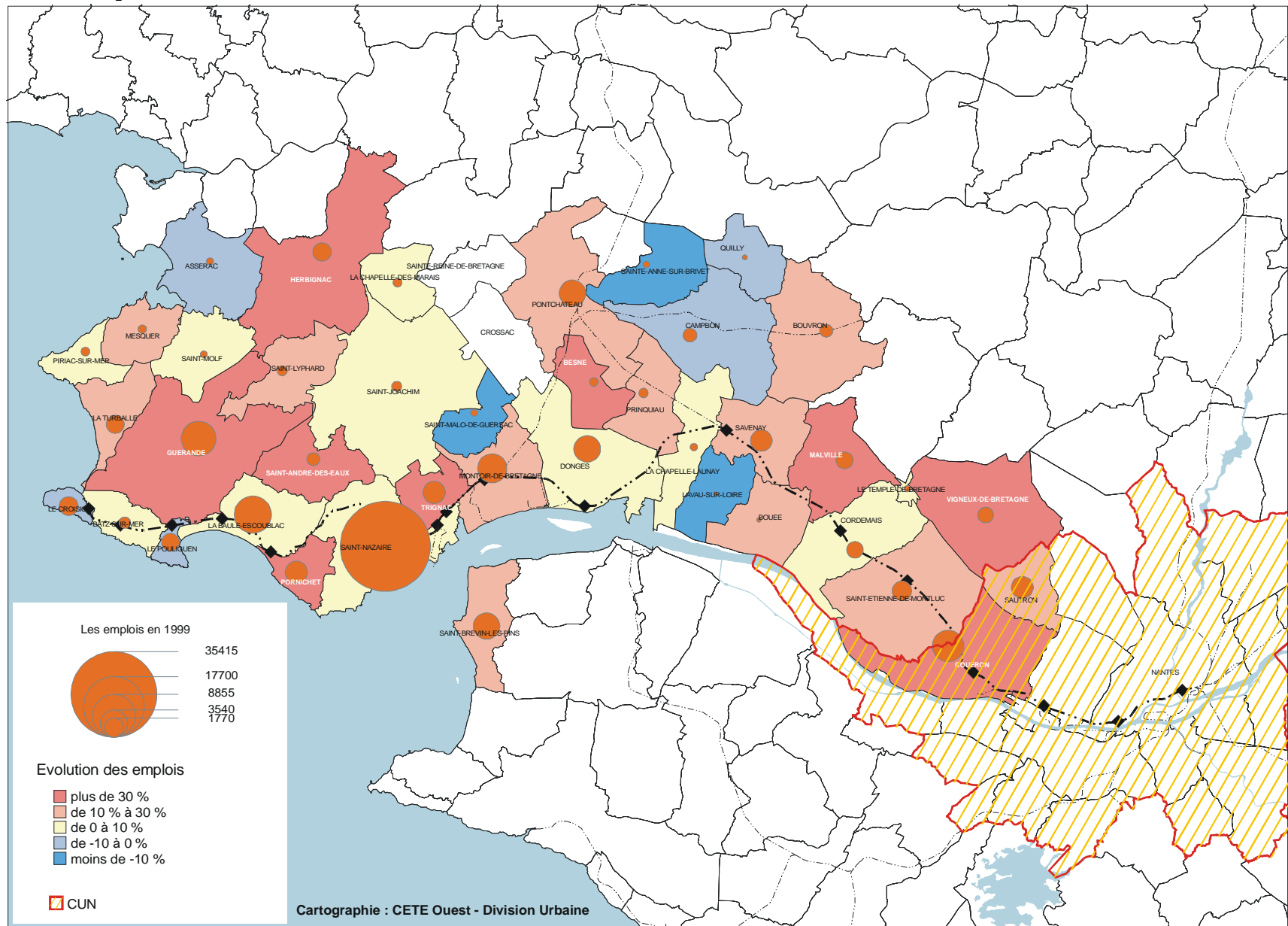
21 communes sur 40 connaissent une progression soutenue (au-dessus de la moyenne dans l'aire d'influence) de la population entre 1990 et 1999, 13 d'entre-elles sont des communes littorales ou proches du littoral.

Saint-Nazaire progresse faiblement mais représente plus du quart de la population totale. La dynamique locale profite plutôt aux communes périphériques de Saint Nazaire qui progressent parfois fortement, comme Saint-André des Eaux, Pornichet.

La dynamique littorale s'observe principalement sur le secteur de Guérande : Saint-Molf, Piriac, La Turballe, Batz sur Mer, Le Pouliguen, Saint-Lyphard. La Baule reste le pôle démographique prépondérant mais ne progresse que de façon limitée.

Savenay confirme son rôle de pôle d'équilibre entre Nantes et Saint-Nazaire avec l'une des plus fortes progressions parmi l'ensemble des communes de la zone estuarienne.

Carte n° 16 - Emplois 1999 des communes et évolution 1990-1999



Emplois 1999 des communes et évolution 1990-1999

En dehors de l'agglomération nantaise, Saint-Nazaire constitue le principal pôle d'emploi, 35 % des emplois de l'aire d'influence, suivi mais de très loin, par Orvault (8%), La Baule (6%), Guérande (5%), Couëron (4%).

En termes d'évolution de l'emploi entre 1990 et 1999, en valeurs relatives, ce sont principalement des petites communes comme Besné, Malville, Trignac, Bouée, Prinquiau, Bouvron ou des communes proches de Nantes et Saint-Nazaire, comme Orvault, Sautron, Saint-André des Eaux, Pornichet, Guérande, qui se situent au-dessus de la moyenne.

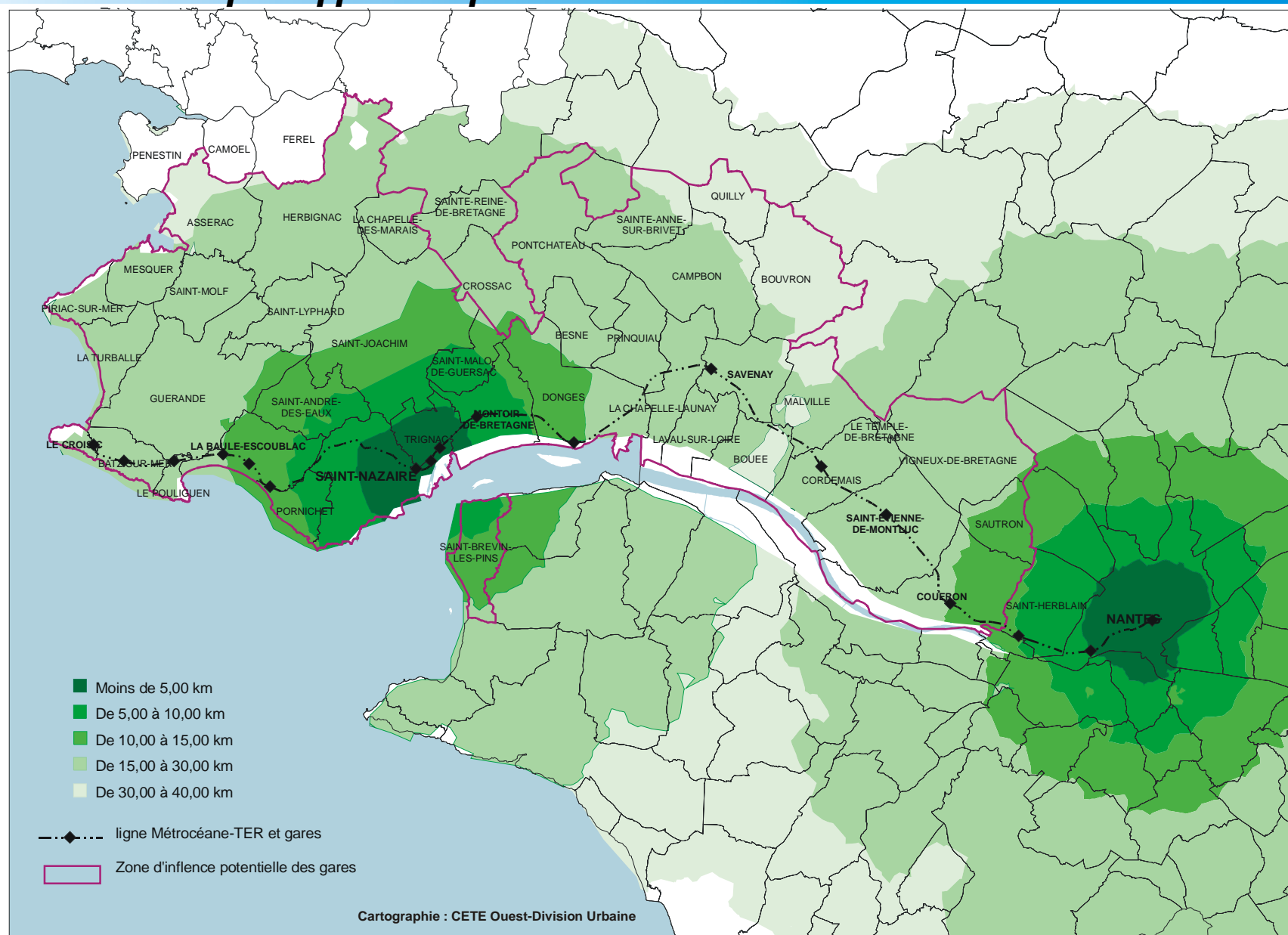
Saint-Nazaire, La Baule, Savenay sont en dessous de la moyenne.

L'emploi recule surtout dans des petites communes de la frange Nord de la zone d'étude, Quilly, Sainte-Anne sur Brivet, Campbon ... mais aussi dans des communes littorales : Le Croisic, Le Pouliguen.

Saint-Nazaire représente 18%⁽¹⁾ des emplois créés entre 1990 et 1999 sur l'ensemble de l'aire d'influence, suivi de Guérande (10%), Couëron (9 %), Montoir (6%), Trignac (5%), Pornichet, La Baule, Sautron (environ 4%).

(1) Période de forte activité des chantiers de l'Atlantique entre 1990 et 1999.

Carte n° 17 - Distances par rapport aux pôles urbains



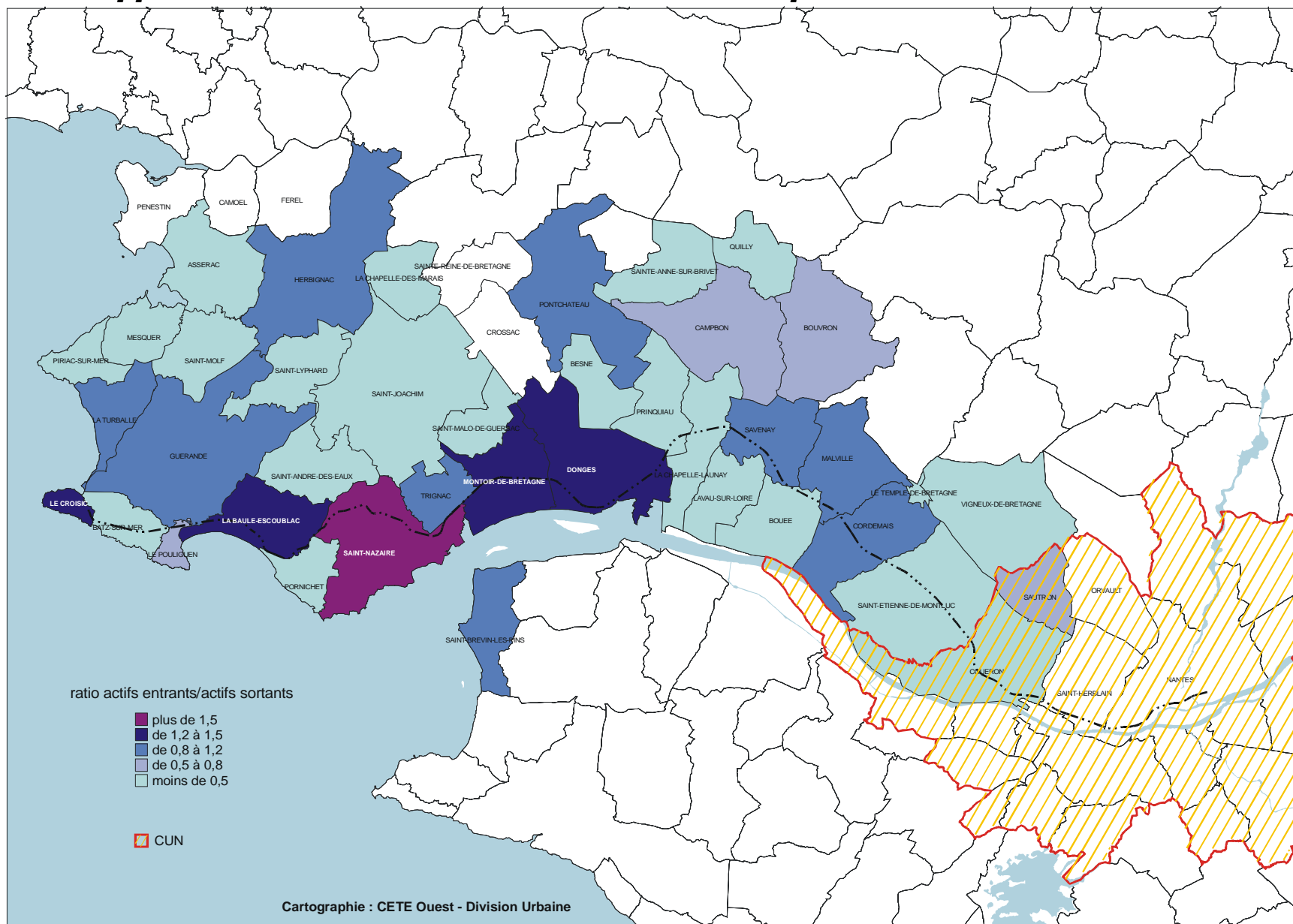
Distances par rapport aux pôles urbains

- la gare de Couëron est à moins de 15 km de Nantes
- les gares de Pornichet, La Baule, Trignac, Montoir de Bretagne sont à moins de 15 km de Saint-Nazaire.

L'ensemble des aires d'influence des gares se situe à moins de 30 km d'un des pôles urbains.

Savenay draine un secteur charnière entre Nantes et Saint-Nazaire.

Carte n° 18 - Rapport entre actifs entrants et actifs sortants par commune en 1999

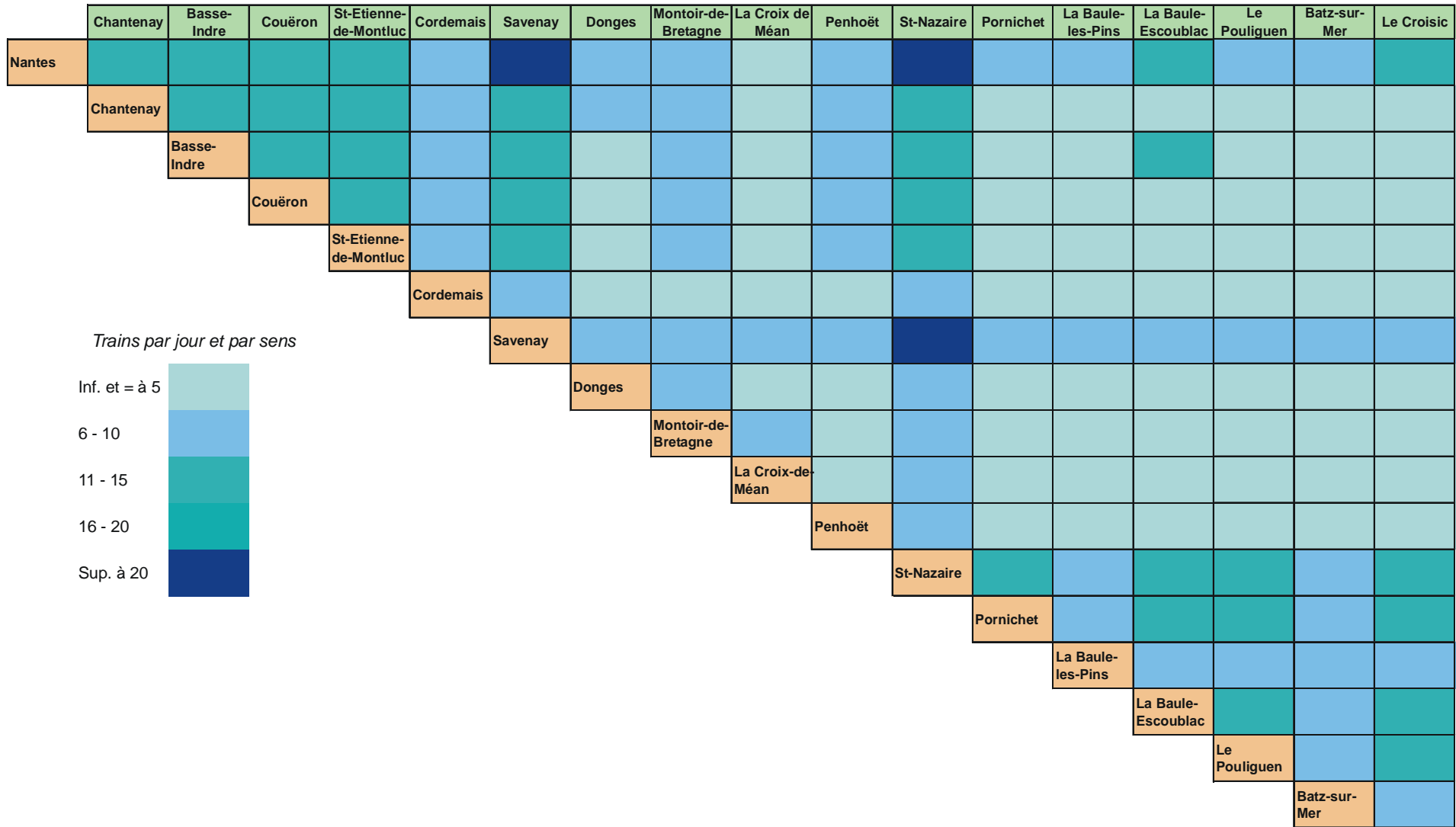


Rapport entre actifs entrants et actifs sortants par commune en 1999

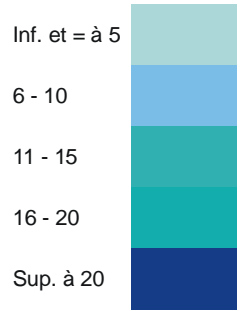
Le ratio entre les actifs entrant dans la commune et les actifs sortant de la commune permet d'identifier les communes fortement émettrices ou réceptrices en termes de déplacements domicile-travail ainsi que celles pour lesquelles les 2 flux s'équilibrent.

- Saint Etienne de Montluc et Couëron ont un fonctionnement périurbain (ratio inférieur ou égal à 0,5). C'est aussi le cas d'un certain nombre de communes de l'estuaire entre Donges et l'agglomération nantaise, communes essentiellement rurales plus ou moins soumises à la pression péri-urbaine. C'est aussi le cas de la plupart des communes littorales.
- Donges, Montoir, Le Croisic sont des pôles d'activités liés à une desserte industrielle et portuaire spécifique, La Baule est également un pôle récepteur de secteur tertiaire (ratio compris entre 1,25 et 1,85).
- Saint-Nazaire, pôle industrialo-portuaire, constitue le principal pôle d'attraction de la zone d'étude, hors agglomération nantaise (ratio supérieur à 2).
- Un ensemble assez hétérogène rassemble les pôles rayonnant sur le rural : Guérande, Pontchâteau, Savenay (ratio proche de 1).

Tableau 19 - Nombre de services



Trains par jour et par sens



OFFRE ET FREQUENTATION T.E.R.

Nombre de services

Cette offre prend en compte les TER et les TGV.

Sur l'ensemble de l'offre, 7 TGV desservent la gare de Saint-Nazaire, 5 celle du Croisic et 4 celle de la Baule-Escoublac.

On constate que l'offre est très élevée entre les gares de Nantes, Saint-Nazaire et Savenay (plus de 20 trains par jour et par sens).

Les gares «périurbaines», Chantenay, Basse-Indre, Couëron et Saint-Etienne de Montluc d'une part, Pornichet, La Baule-Escoublac, le Pouliguen et Le Croisic d'autre part, disposent d'un bon niveau de desserte avec Nantes ou Saint-Nazaire.

On peut également noter que les politiques d'arrêt sont très diverses ; la moyenne est d'environ une dizaine dans chaque sens.

Le Conseil Régional a engagé une réflexion sur la hiérarchisation des niveaux de circulation, de définition des types de liaison auxquels correspondront des niveaux d'offre et de services.

Capacité offerte

L'offre est actuellement suffisante en termes de capacité. Seuls quelques trains circulant en heures de pointe présentent des taux d'occupation supérieurs à 75 % comme par exemple :

- Redon (6h46) - Nantes (8h10) où l'on enregistre quotidiennement une trentaine de montées à Pontchâteau et à Savenay ;
- Redon (7h37) - Nantes (8h40) avec une quarantaine de montées quotidiennes à Pontchâteau et Savenay ;
- Saint-Nazaire (7h46) - Nantes (8h20) train direct ;
- Le Croisic (6h10) - Nantes (7h22) où l'on compte 150 montées quotidiennes à Saint-Nazaire et 85 à Savenay (les autres gares entre Saint-Nazaire et Nantes ne sont pas desservies) ;
- Nantes (16h22) - Redon (17h13) avec 40 descentes à Savenay et 20 à Pontchâteau ;
- Nantes (17h05) - Redon (18h21) avec une vingtaine de descentes quotidiennes à Saint-Etienne de Montluc, Savenay et Pontchâteau ;
- Nantes (17h23) - le Croisic (18h35) avec 100 descentes à Savenay et 150 à Saint-Nazaire.

La volonté de développer l'usage du transport ferroviaire devra s'accompagner à terme d'une augmentation de l'offre aux heures de pointe.

Tableau 20 - Nombre de montées-descentes par gare sur une semaine

	Nantes	Chantenay	Basse-Indre	Couëron	St Etienne-de-Montluc	Cordemais	Savenay	Donges	Montoir-de-Bretagne
Hiver 2002		1 132	589	1 696	1 617	307	6 289	108	86
Eté 2002		*	298	129	211	44	2 112	111	80
Eté/hiver 2002		*	0,51	0,08	0,13	0,14	0,34	1,03	0,93

	La Croix-de-Méan	Penhoët	St Nazaire	Pornichet	La Baule-les-Pins	La Baule-Escoublac	Le Pouliguen	Batz-sur-Mer	Le Croisic
Hiver 2002	*	1 102	10 444	1 658	317	2 550	1 057	191	913
Eté 2002	184	641	6 248	1 962	396	3 229	1 230	265	1 796
Eté/hiver 2002	*	0,58	0,60	1,18	1,25	1,27	1,16	1,39	1,97

* chiffre non significatif

Source : Région Pays de la Loire
(Enquête KHI 2)

Nombre de montées-descentes par gare

La fréquentation des gares est mesurée par le nombre de montées-descentes dans les gares sur une semaine.

Les données sont disponibles sur une semaine d'hiver et une semaine d'été.

On peut ainsi à la fois identifier les gares à forte fréquentation et le déséquilibre de fréquentation entre l'été et l'hiver.

- Les gares de la ligne (Nantes mise à part) les plus fortement fréquentées en hiver sont par ordre décroissant : Saint-Nazaire, Savenay, La Baule-Escoublac, Couëron, Pornichet, Saint-Etienne de Montluc.
- Les gares les plus fortement fréquentées en été sont par ordre décroissant : Saint-Nazaire, La Baule-Escoublac, Savenay, Pornichet, Le Croisic, Le Pouliguen.
- Saint-Nazaire, La Baule, Savenay se détachent ainsi en tant que pôles.
- Les gares que l'on peut qualifier de périurbaines ont une fréquentation en hiver très supérieure à celle de l'été : Saint-Etienne de Montluc, Couëron.
- Les gares desservant des pôles urbains ou des communes à caractère industriel, ont également une fréquentation en hiver supérieure à celle de l'été : Saint-Nazaire, Penhoët, Savenay, Cordemais, Basse-Indre ...
- Par contre, une fréquentation estivale supérieure à celle de l'hiver traduit la fonction «touristique» de la gare : Le Croisic, Batz sur Mer, Le Pouliguen, La Baule, Pornichet.

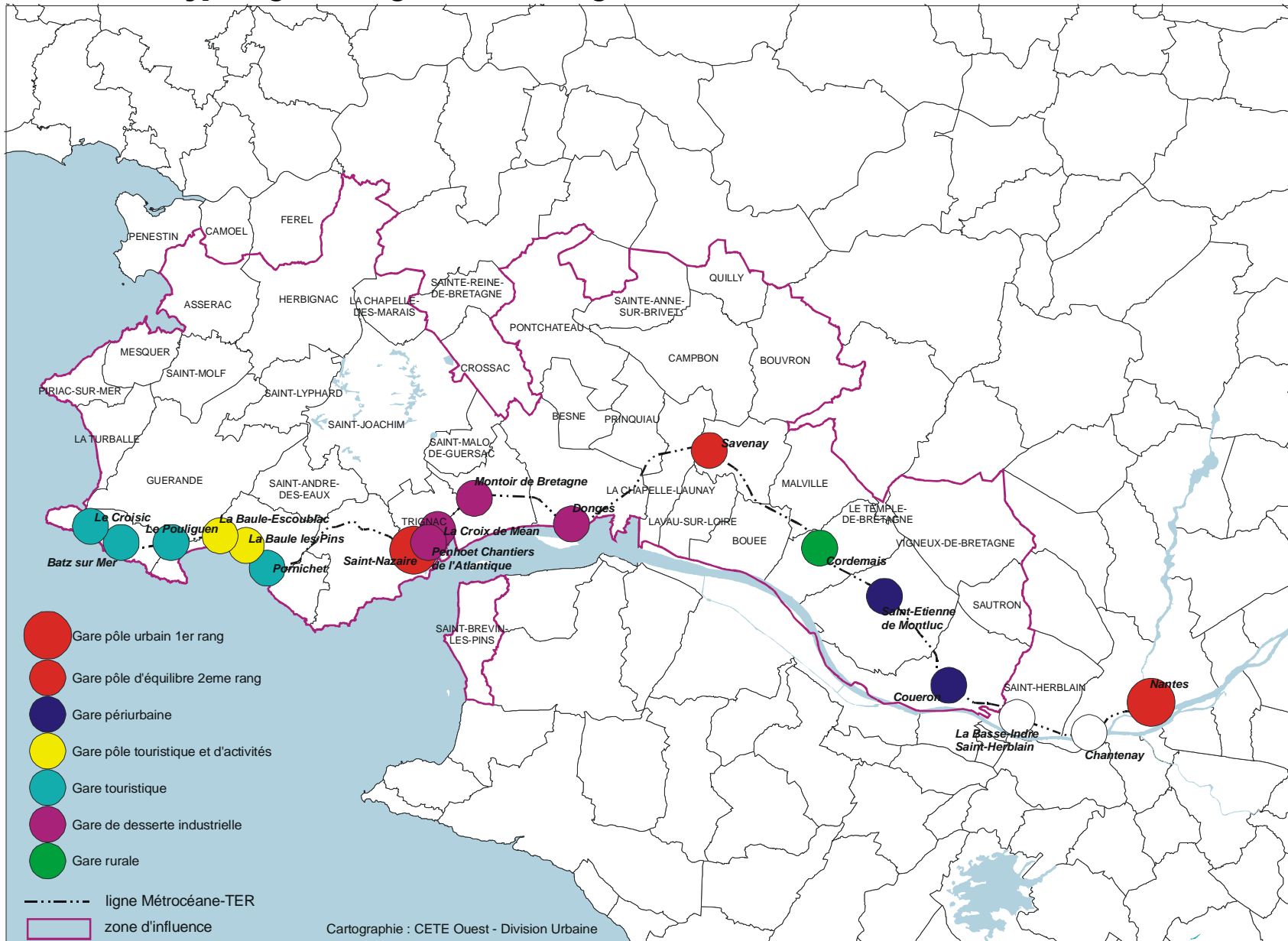


VI - LES GARES : DES RÔLES ET DES RAYONNEMENTS TERRITORIAUX CONTRASTÉS

❖ *Choix des gares et classification*

La classification établie sur la base des données précédentes confirme des situations contrastées. Elle constitue un point d'entrée pour analyser et qualifier ensuite les aires d'influence des différents types de gares retenus.

Carte 21 - Typologie des gares de la ligne Nantes-Le Croisic



Gare de pôle urbain de 1^{er} rang

- population > 50 000 hab.
- nombre d'emplois > 15 000
- ratio actifs entrant / actifs sortant > 2
- fréquentation > 5 000 montées-descentes par semaine hiver
- fréquentation d'hiver supérieure à celle de l'été
- > 20 trains/jour/sens

Saint-Nazaire

Gare de pôle urbain de 2^{ème} rang (pôle d'équilibre)

- distance par rapport à un pôle urbain de 1^{er} niveau > 20 km
- population > 5 000 hab
- nombre d'emplois > 2 000
- ratio actifs entrant / actifs sortant proche de 1
- fréquentation > 1 500 montées-descentes par semaine en hiver
- fréquentation d'hiver supérieure à celle de l'été.
- > 20 trains/jour/sens

Savenay

Gare périurbaine

- distance par rapport à un pôle urbain < 20 km
- population > 5 000 hab
- ratio actifs entrant / actifs sortant $\leq 0,5$
- fréquentation > 1 500 montées-descentes par semaine en hiver
- fréquentation d'hiver très supérieure à celle de l'été
- 11-15 trains/jour/sens

Couëron, Saint-Etienne de Montluc

Gare de pôle touristique et d'activités

- commune littorale
- population > 10 000 hab
- nombre d'emplois > 2 000
- ratio actifs entrant / actifs sortant > 1
- fréquentation > 1 500 montées-descentes par semaine en hiver
- fréquentation d'été supérieure à celle de l'hiver.
- 11-15 trains/jour/sens

La Baule

Gare touristique

- commune littorale
- population < 10 000 hab
- nombre d'emplois < 2 000 ou proche de 2000 (Pornichet : 2158)
- fréquentation < 1 500 montées-descentes par semaine en hiver
- fréquentation été très supérieure à l'hiver.
- 11-15 trains/jour/sens (sauf Batz sur Mer)

Pornichet, Le Croisic, Batz-sur-Mer, Le Pouliguen

Gare de desserte industrielle

- population > 5 000 hab
- nombre d'emplois > 2 000
- ratio actifs entrant/actifs sortant > 1,5
- 6-10 trains/jour/sens

Donges, Montoir-de-Bretagne

Gare rurale

- population < 5 000 hab
- nombre d'emplois < 2 000
- montées-descentes < 1 500
- 6-10 trains/jour/sens

Cordemais

Les gares de La Croix de Méan et Penhoët se rattachent à la typologie « gare de desserte industrielle » et La Baule les Pins à celle de « gare touristique ».

Chantenay et Basse-Indre sont intégrées à l'agglomération nantaise et ne peuvent de ce fait être classées de façon autonome.

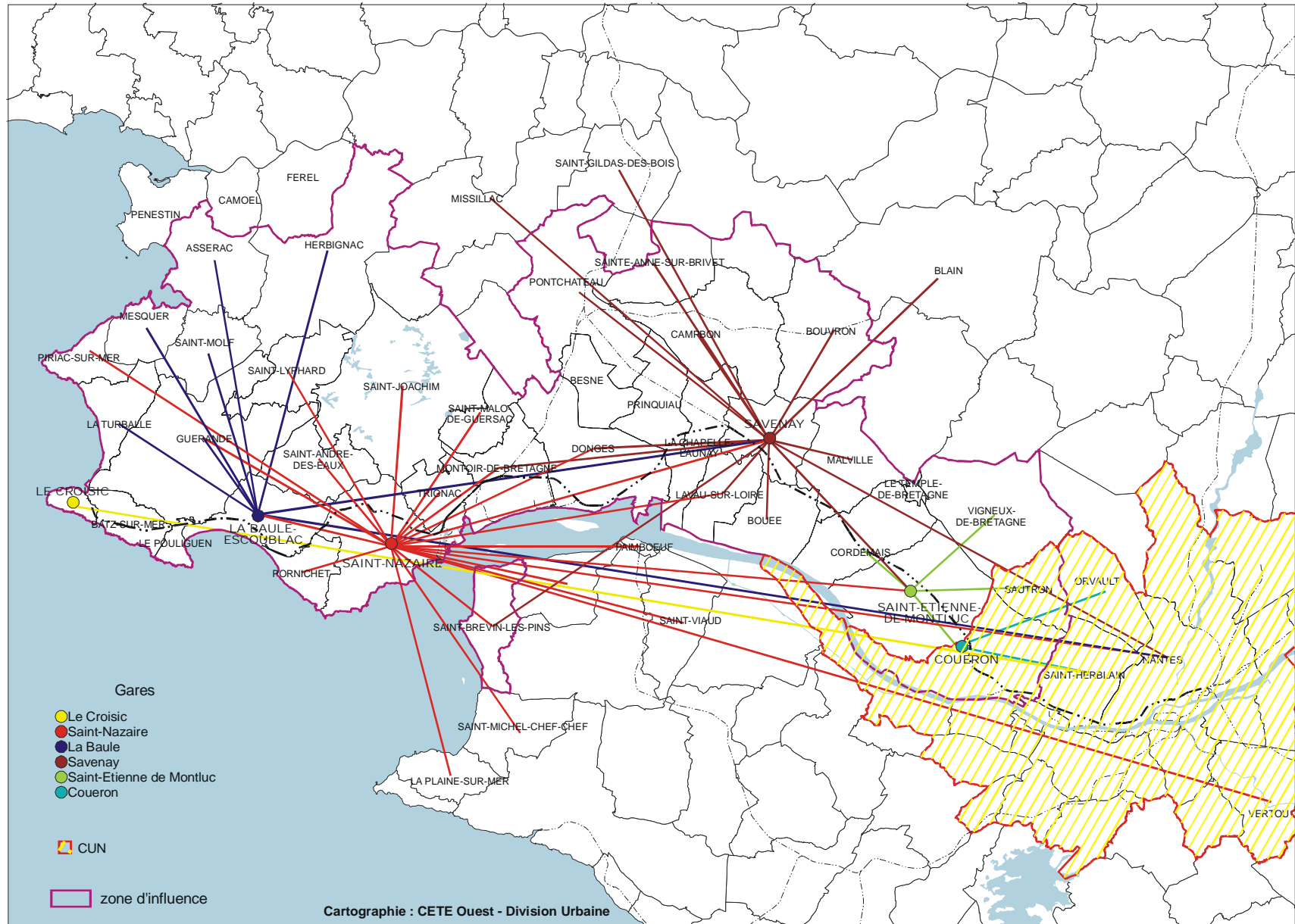
Les 6 monographies de gares retenues pour illustrer cette classification, choisies en accord avec le comité de pilotage, doivent être l'occasion

- **d'approfondir l'analyse des enjeux d'aménagement liés aux déplacements en fonction du rayonnement territorial de chacune des gares,**
- **d'identifier les conditions d'une transformation progressive de leur zone d'influence potentielle en zone d'influence réelle,**
- **de proposer en tant que de besoin, des orientations d'aménagement du territoire favorisant l'usage du TER et des modes doux ,**
- **de mettre à jour les projets locaux concernant directement les gares, tels qu'ils sont connus aujourd'hui.**

Les 6 gares retenues sont :

- **St Nazaire en tant que gare de pôle urbain de 1^{er} rang**
- **Couëron et St Etienne-de-Montluc, pour les gares périurbaines,**
- **Savenay comme gare de pôle d'équilibre,**
- **La Baule comme gare de pôle touristique et d'activités,**
- **Le Croisic comme gare touristique.**

Carte 22 - Domiciliation des usagers du TER



Les indicateurs précédents sont complétés par des données issues de l'enquête EFFIA effectuée en avril 2003 pour le compte de l'ACEL qui permettent d'avoir des indications sur le rayonnement géographique des gares retenues.

❖ **Domiciliation des usagers du TER**

Les données concernant les gares retenues montrent :

- **un «recrutement» plutôt local des voyageurs** : la grande majorité des voyageurs habitent dans la commune de la gare.
- **un recrutement en rapport avec le rayonnement de la commune**. Les rayonnements les plus importants concernent Saint-Nazaire, La Baule et Savenay. Saint-Nazaire, pôle urbain de premier rang, avec un poids de population et d'emplois très important, rayonne aussi sur le Sud de l'Estuaire, sur Saint-Brévin notamment. Savenay, pôle d'équilibre, partagé entre Nantes et Saint-Nazaire étend son influence au secteur de Pontchâteau. La Baule «recrute» jusqu'en limite du Morbihan. A l'autre extrémité, Couëron «recrute» essentiellement en interne à la commune, du fait de sa proximité de l'agglomération nantaise.

- **le caractère plus ou moins local du «recrutement» des voyageurs est un point important pour l'analyse approfondie des 6 gares-type et de leur zone d'influence, l'importance des projets locaux et les propositions qui peuvent éventuellement les compléter étant en rapport avec le degré de rayonnement de la commune et de sa gare.**

Ainsi les projets envisagés dans le secteur de la gare de Saint-Nazaire et dans les secteurs proches, sont sans commune mesure avec ceux qui pourraient être mis en oeuvre par exemple sur Le Croisic ou Saint-Etienne de Montluc.

Pour autant tous les projets comptent pour intensifier l'usage du train comme mode alternatif à la voiture. Seuls, l'échelle des projets et le niveau d'investigation requis changent d'une gare à l'autre.

Equipe d'étude :

Eric BLEUZET : Chargé d'étude

Jean-Jacques DUHAYON : Directeur d'étude, Chef de projet

Annie FRENEAU : Assistante d'étude

Christine GALLAIS : Assistante d'étude

Régis LECLERC : Directeur d'étude

Michel L'HOUTELLIER : Assistant d'étude

Annie MEURIOT : Chargé d'étude

Jean-Paul RIGOLLET : Assistant d'étude

Gérard CRINQUETTE : Cartographie

Denis DALLIBERT : Cartographie

Nadine TESSON : Traitement de données, cartographie

**centre
d'études
techniques
de l'Équipement**

division Urbaine

MAN

rue René Viviani

BP 46223

44262 Nantes cedex 2

téléphone :

02 40 12 84 51

télécopie :

02 40 12 84 44

mél : division-

urbaine.cete-ouest@

equipement.gouv.fr