

Les gares comme leviers de projet de territoires

Axe Cognac - Saintes – Royan

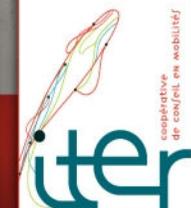
DDTM17 - version 01 du 17/06/2013



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet de la Charente- Maritime

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Mission Observation et Prospective
Études Générales et Prospective



24 boulevard Riquet
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

1 place Gapeau
Quartier La Banette
83 270 St-Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

La région Poitou-Charentes présente des dynamiques territoriales spécifiques et particulières :

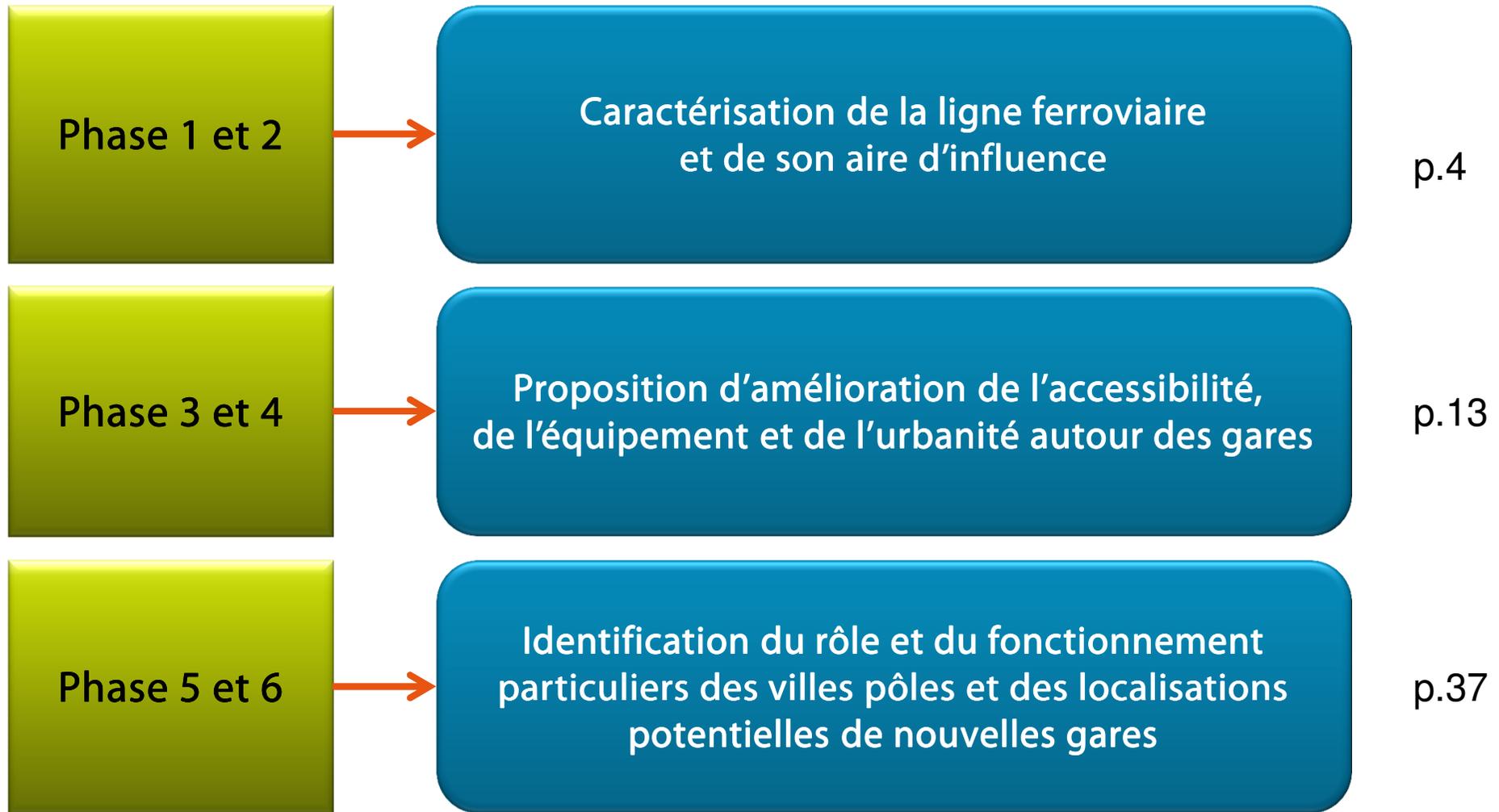
- Une armature urbaine structurante avec l'axe Châtelleraut – Poitiers – Niort – La Rochelle – Rochefort – Saintes – Angoulême,
- Une périurbanisation particulièrement diffuse (mitage) autour de chaque agglomération,
- Une dynamique littorale effective liée à son héliotropisme.



Cette étude s'inscrit dans le cadre d'une approche planificatrice basée sur les interfaces ferroviaires. Valorisées par la loi SRU et confortées par la loi ENE, les gares ou haltes ferroviaires représentent désormais l'un des leviers d'action du couple urbanisme/transport.

DEROULEMENT DE LA DEMARCHE

Les phases de l'étude





Phase 1 et 2
Caractérisation de la ligne ferroviaire
et de son aire d'influence

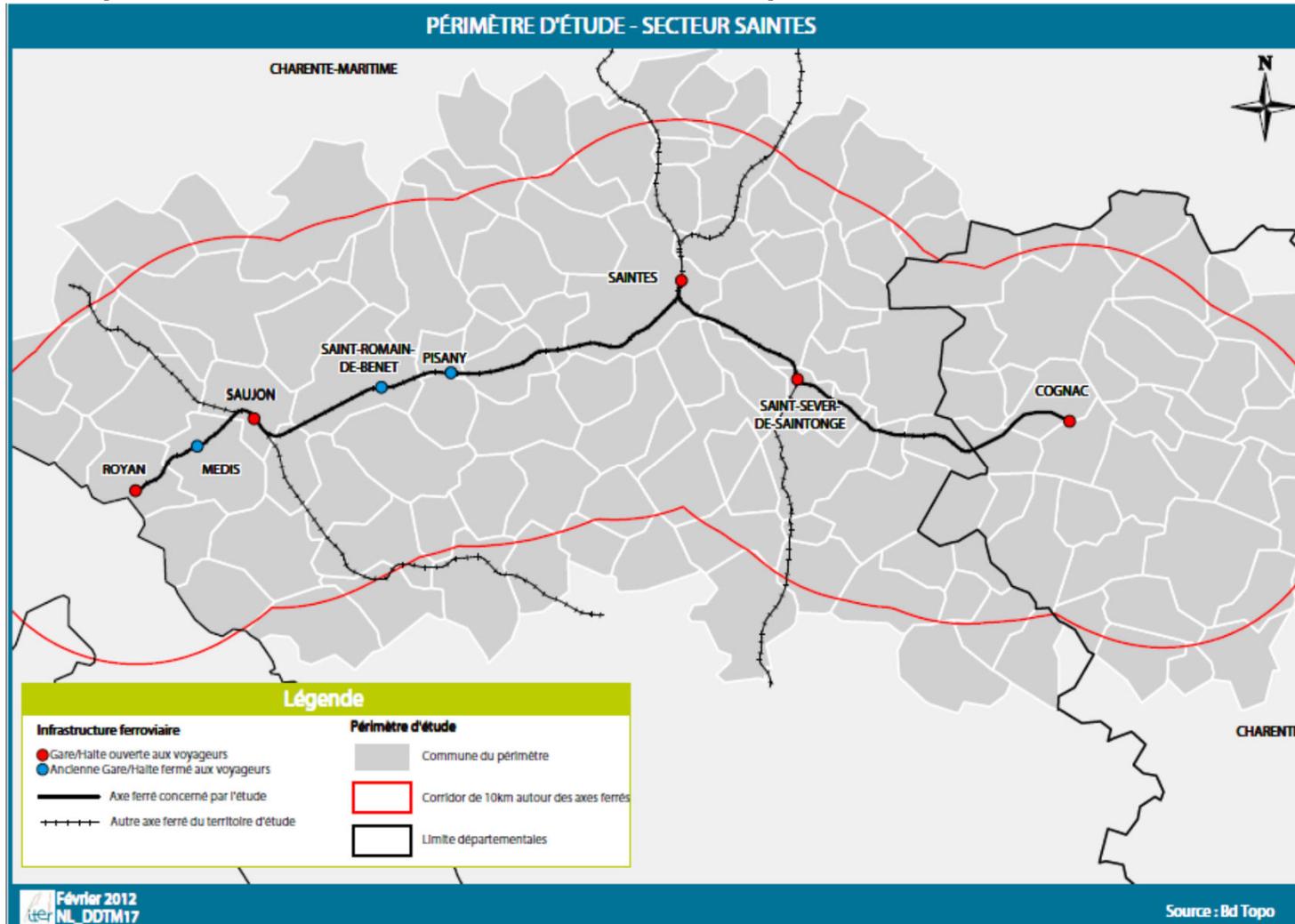
Phase 1 et 2 - Objectifs

Trois objectifs majeurs :

- Appréhender les spécificités du territoire
- Identifier les polarités
- Structurer le territoire en différents espaces

Phase 1 et 2 - Le périmètre d'étude

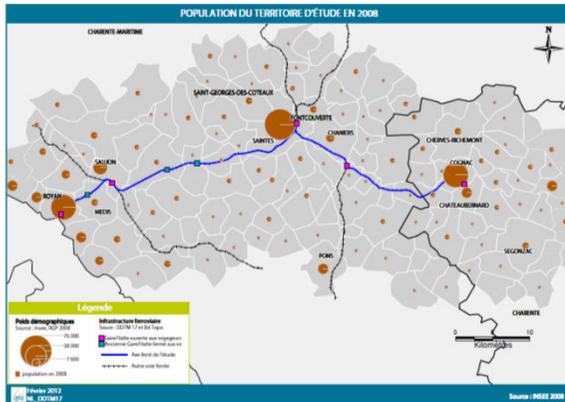
Un périmètre d'étude de 10 km de part et d'autre de l'axe ferroviaire.



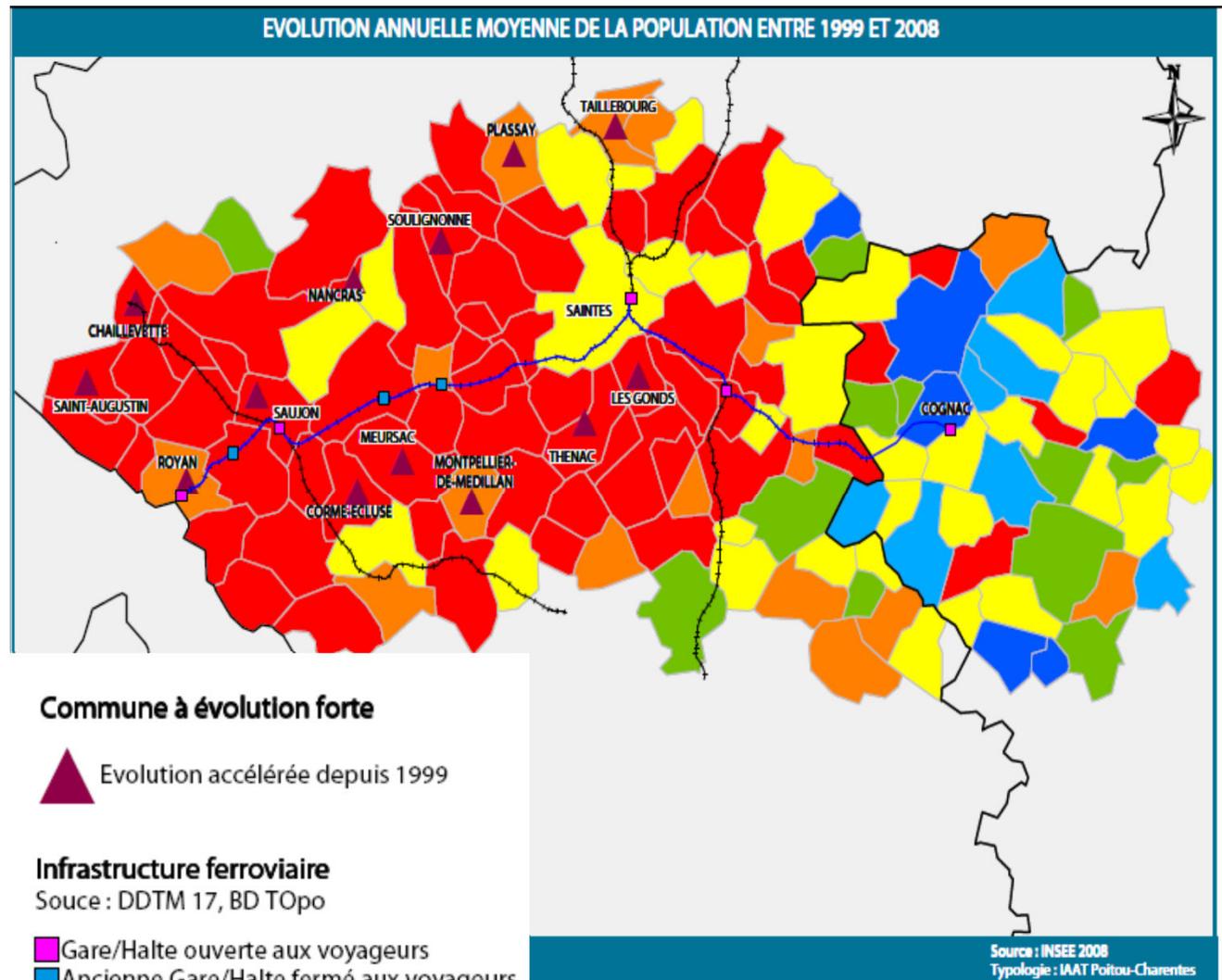
- Un périmètre de 139 communes en Charente-Maritime et 42 en Charente.

- Plus de 220 000 personnes

- 5 gares ouvertes et 3 gares fermées aux voyageurs.



- Communes en dynamique de peuplement depuis 1990 à l'ouest (frange littorale), phénomène qui s'atténue voire s'inverse en s'éloignant dans l'arrière-pays.



Typologie de l'évolution de la population communale

			1982-90	1990-99	1999-07	
+	+	+	■	■	■	espace de peuplement affirmé (urbain et péri-urbain)
-	+	+				
+	-	+	■	■	■	espace en mutation
-	-	+				
+	+	-	■	■	■	espace de dépeuplement (espaces ruraux)
-	+	-				
+	-	-	■	■	■	espace de dépeuplement (espaces ruraux)
-	-	-				

Commune à évolution forte

▲ Evolution accélérée depuis 1999

Infrastructure ferroviaire

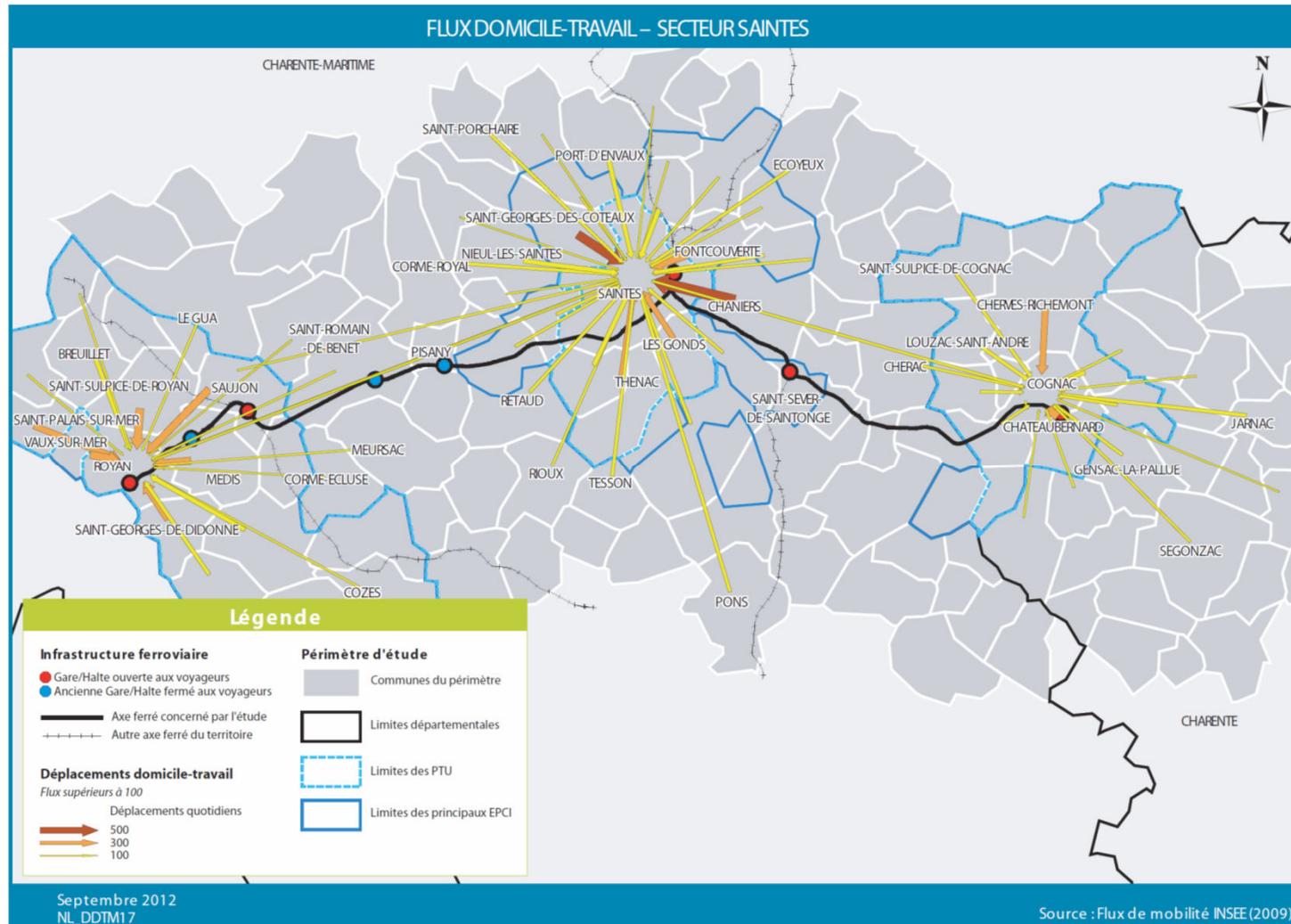
Source : DDTM 17, BD Topo

■ Gare/Halte ouverte aux voyageurs

■ Ancienne Gare/Halte fermé aux voyageurs

+++++ Voie ferrée

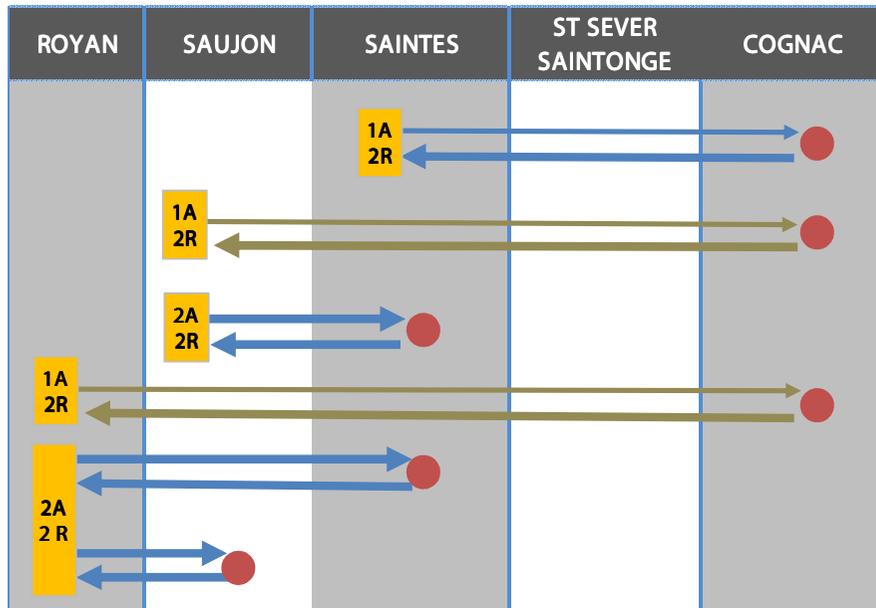
Source : INSEE 2008
Typologie : IAAT Poitou-Charentes



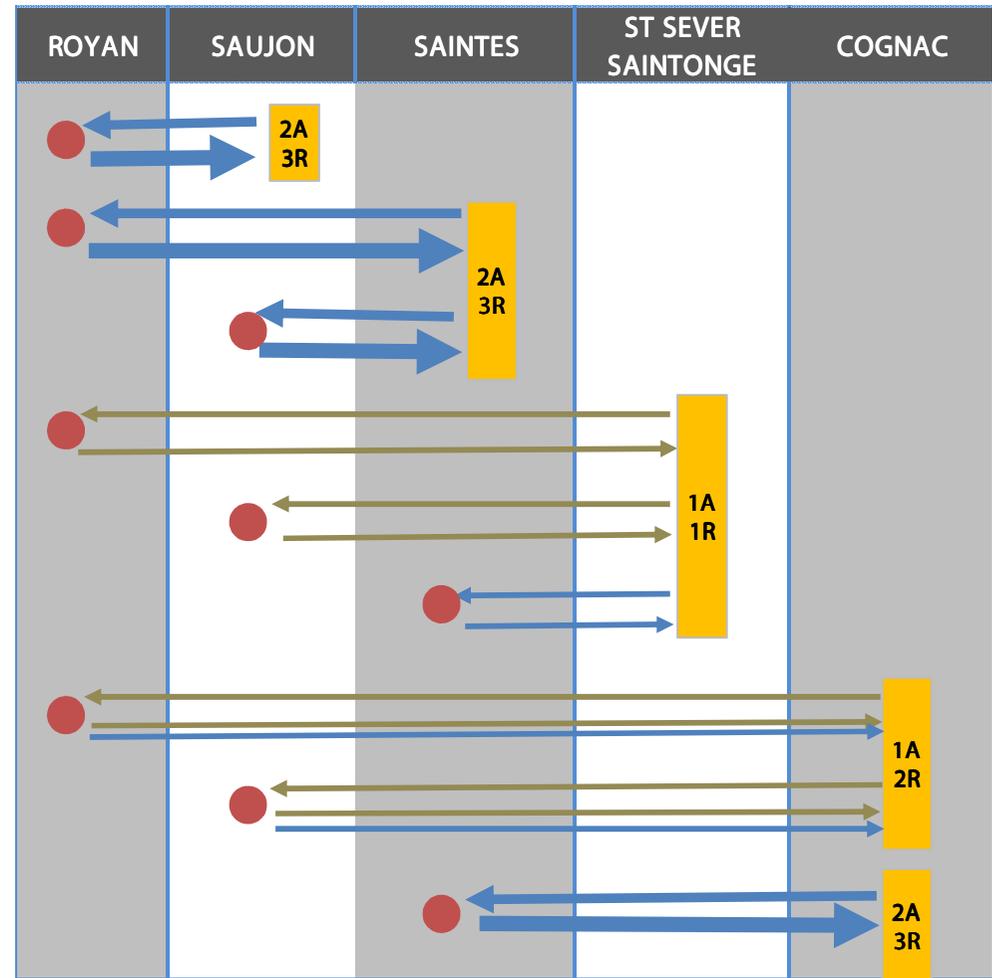
- **Saintes accueille les flux les plus importants, en provenance de sa couronne périurbaine, et dans une moindre mesure depuis des territoires plus éloignés,**
- **Les communes de Royan et Cognac ont chacune une aire d'attraction plus réduite,**

Phase 1 et 2 - L'offre TER à destination des actifs sur l'axe

Nombre d'aller et retour en heure de pointe
(arrivée 7h-9h et retour 16h00-19h00)
à destination des gares



- Une offre directe à destination de Saintes depuis toutes les gares de l'axe,
- Une offre directe à destination de Royan et de Saujon d'au moins 2 AR,
- Une offre faible à destination de Cognac (1 seul aller) et seulement directe depuis Saintes.

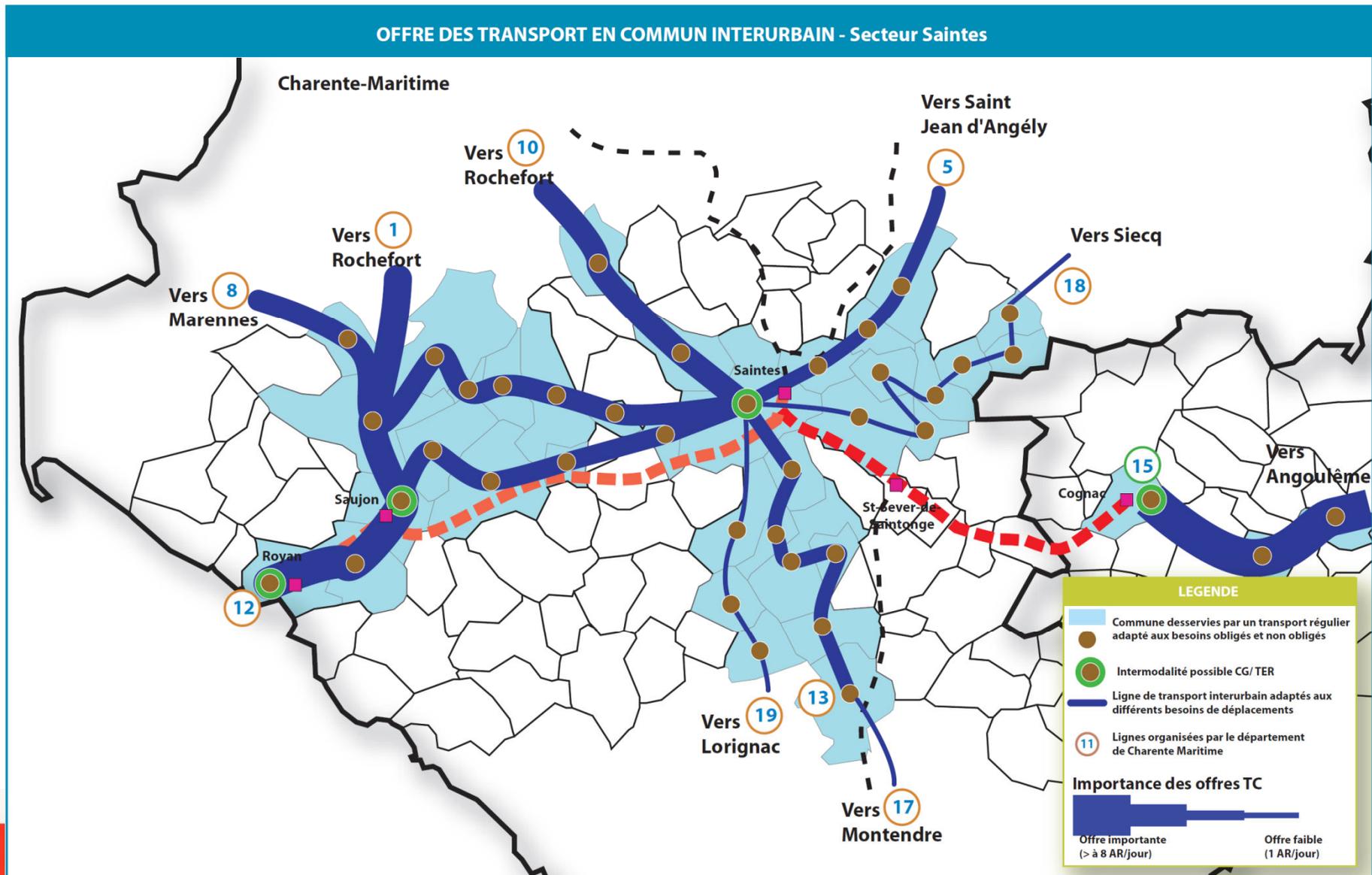


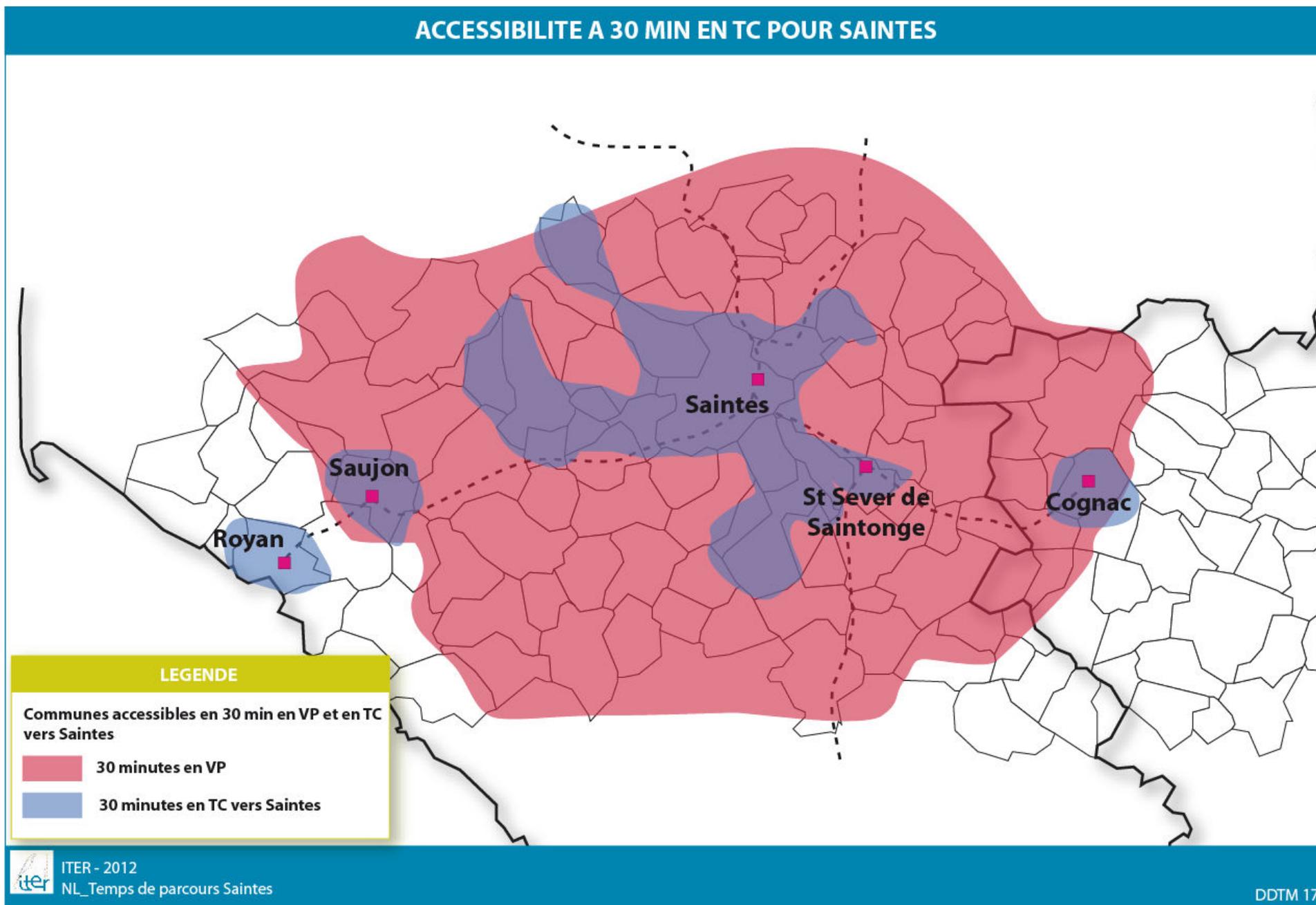
* direct
 * Avec 1 correspondance
 Gare de destination

Source : TER Poitou-Charentes

Phase 1 et 2 - L'offre interurbaine sur l'axe

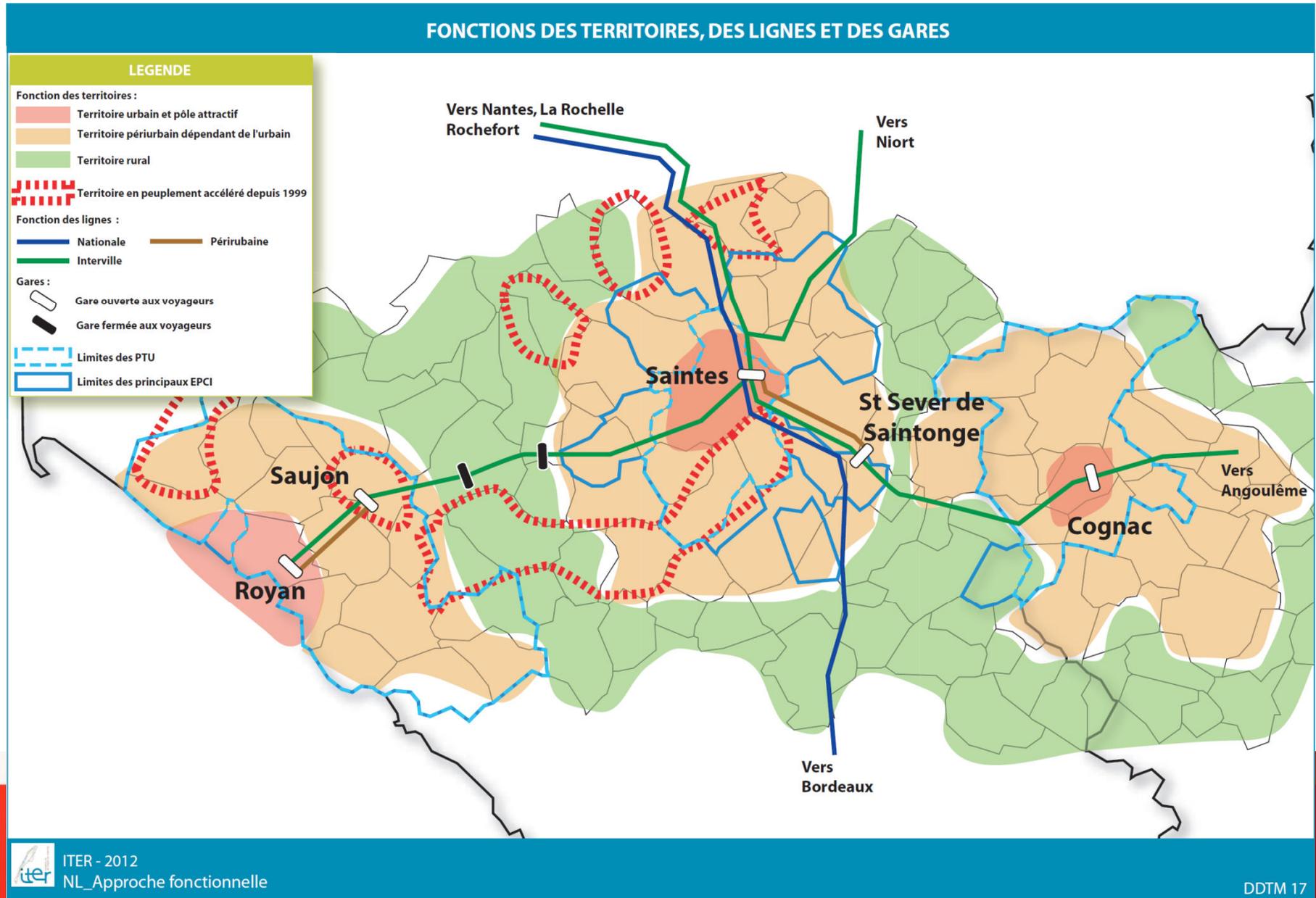
Un maillage fin et étendu avec de nombreuses lignes radiales en convergence vers Saintes.





Phase 1 et 2 - Structuration du territoire

Caractérisation du positionnement des gares (exploitées ou pas) par rapport aux missions dévolues aux axes ferroviaires et par rapport à la dynamique des espaces.





Phase 3 et 4

Proposition d'amélioration de l'accessibilité, de l'équipement et de l'urbanité autour les gares

Les gares comme leviers de projet de territoires

DDTM 17

NL20130620_présentationfinale

p.13



Trois objectifs majeurs :

- Caractériser les constats actuels pour chaque gare analysée selon la typologie de référence,
- Proposer une méthodologie d'analyse des leviers d'actions à mettre en œuvre pour conforter ou renforcer la position d'une gare dans son territoire d'influence,
- Permettre aux services de l'Etat de s'approprier les enjeux actuels et futurs des gares de son territoire pour enrichir son expertise apportée aux collectivités.

Phase 3 et 4 - Les monographies des gares – L'exemple de

Gare de Saintes

Contexte et situation de la gare		
Contexte urbain	La gare de Saintes est à l'écart du centre ville, dans un quartier plutôt résidentiel, où le bâti est très resserré.	
Contexte activité	Malgré la présence d'un hôtel et d'un bar/brasserie, le quartier de la gare est dominé par une fonction résidentielle*	
Contexte routier	Même si la gare est bien desservie, son positionnement face aux principaux axes de communication est un peu excentré. L'avenue de la Marne qui dessert la gare a une double fonction : celle de desserte du quartier et celle de desserte de la gare.	
Conditions d'accès à la gare	Infrastructure	1 X1 Voie
	Vole cyclable	Aucune voies cyclable n'est présente
	Cheminement piétons	Le cheminement sur le parvis de la gare est bon, son réaménagement facilite son usage



Equipement				
Qual	Hauteur qual	30 cm	Accessibilité PMR au train	Mauvaise
	Plaque podotactile	-		
	Bande de guidage	-		
	Abri	Oui		
	Support info	-	Type d'info	Fiche Horaire - Plan TER - Schéma de ligne TER - Plan de quartier -
	Information sonore	Oui		
	Information dynamique	Oui		
	Eclairage	Oui		
Borne automatique TER	-			

Bâtiment voyageur	Présence personnel	Oui	Horaires	L	6h-19h
	Fiche horaire TER	Oui	M à J et Samedi	9h-19h	
	Plan réseau TER	Oui	V	9h-19h30	
	Schéma de ligne TER	Oui	Dimanche et JF	10h10-19h	
	Information dynamique	Oui			
	Information sonore	Oui			
	Information autre réseau TC	Oui			
	Plan de quartier	-			

Traversée des quais			
Sur voie	-		
Souterrain	Oui	Ascenseur	Non
		escalier	Oui
Passerelle	-	Ascenseur	-
		escalier	-

Cheminement extérieur		
Parking/Gare	Vers bâtiment	Bon pour les deux espaces de stationnement devant la gare. Le cheminement depuis les places de l'avenue de la Marne est plus délicat puisque le stationnement empêche un cheminement optimal. Le piéton doit cheminer sur la voirie
	Vers qual	
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	Bon, le réaménagement du parvis permet une intermodalité optimale.
	Vers qual	
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	La distance séparant le centre de la gare est importante
	Vers qual	

Intermodalité						
Présence parking VP	Oui, trois espaces sont distincts : un arrêt minute (AM), Longue durée (LD) devant la gare, et le long de l'avenue de la Marne					
Nombre de place	AM - 9 places ; LD - 36 places ; le long de l'avenue de la Marne : environ 50 places non matérialisées					
Distance de l'entrée de la gare	AM et LD jouxtent la gare ; Avenue de la Marne 150 mètres de l'entrée de la gare					
Nombre de place PMR	Oui sur l'espace longue durée	Nombre	2	Norme(s)	Non	Position sur le parking
Présence d'emplacement taxi	3 emplacements					
Présence ligne de bus	Urbaine	Oui	N°	2	Distance à la gare	70 mètres
	Interurbaine	Oui	N°	12, 17, 13, 10, 6 et 5	Distance à la gare	Jouxtent la gare
Présence abri vélo	Espace stationnement interne à la gare accessible avec clés		Nombre d'abri	4 arceaux sont disponibles devant la gare		Distance à l'entrée de la gare
	Arceaux					Jouxtent

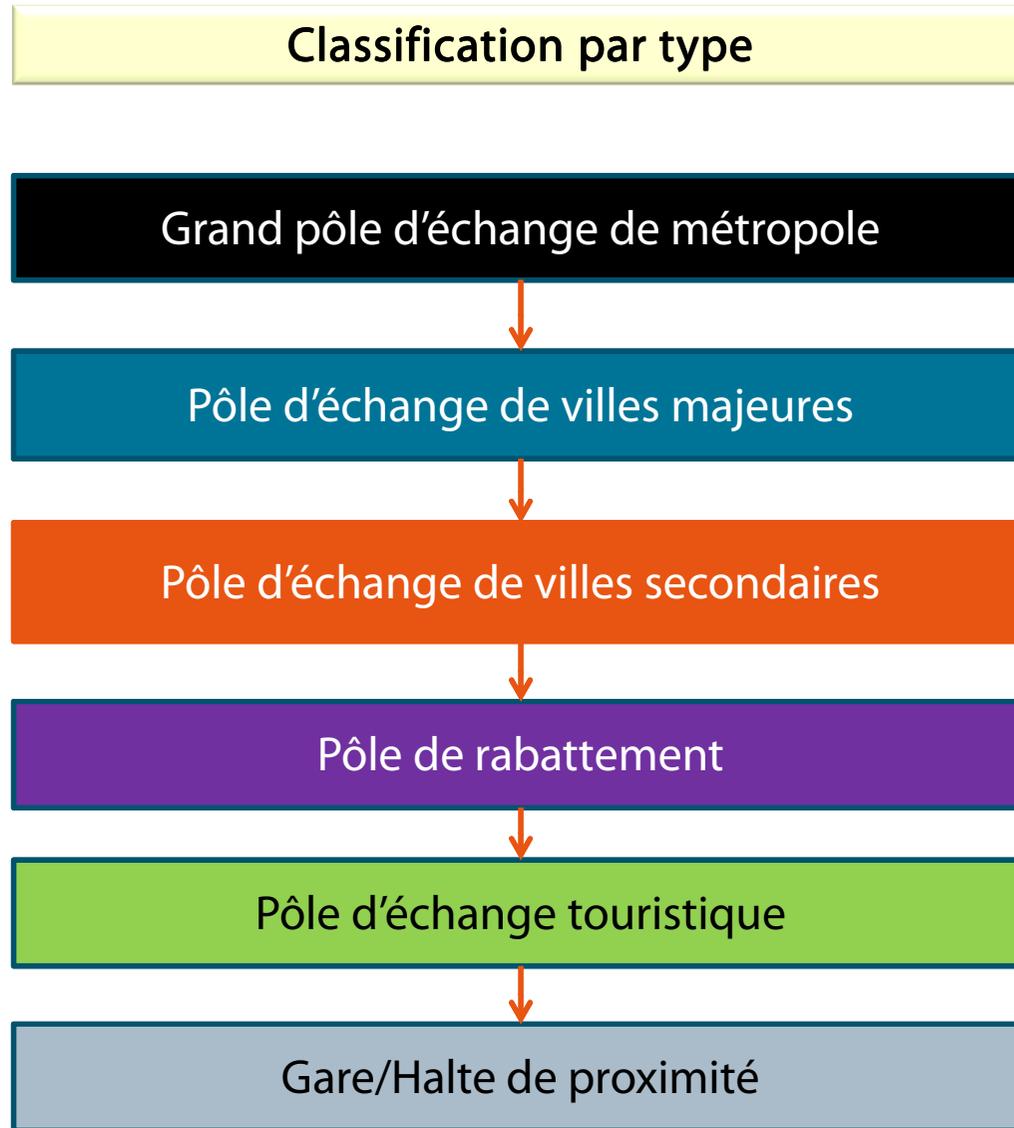
Offre trains par jour							
Vers Cognac	Matin	1 TER	-	Depuis Cognac	Matin	2 TER	
	Milieu de journée	3 TER	-		Milieu de journée	3 TER	
	Fin d'après midi	3 TER	-		Fin d'après midi	2 TER	
	Soirée	1 TER	-		Soirée	3 TER	
Vers Royan	Matin	2 TER	-	Depuis Royan	Matin	4 TER	
	Milieu de journée	4 TER	-		Milieu de journée	4 TER	
	Fin d'après midi	2 TER	-		Fin d'après midi	3 TER	
	Soirée	2 TER	-		Soirée	1 TER	
Vers Bordeaux	Matin	2 TER	1 Intercité	Depuis Bordeaux	Matin	1 TER	1 Intercité
	Milieu de journée	1 TER	1 Intercité		Milieu de journée	1 TER	1 Intercité
	Fin d'après midi	2 TER	1 Intercité		Fin d'après midi	1 TER	2 Intercités
	Soirée	-	1 Intercité		Soirée	1 TER	-

Photos



Source : Photos Iter, Janvier 2012

Phase 3 et 4 - La classification fonctionnelle des gares



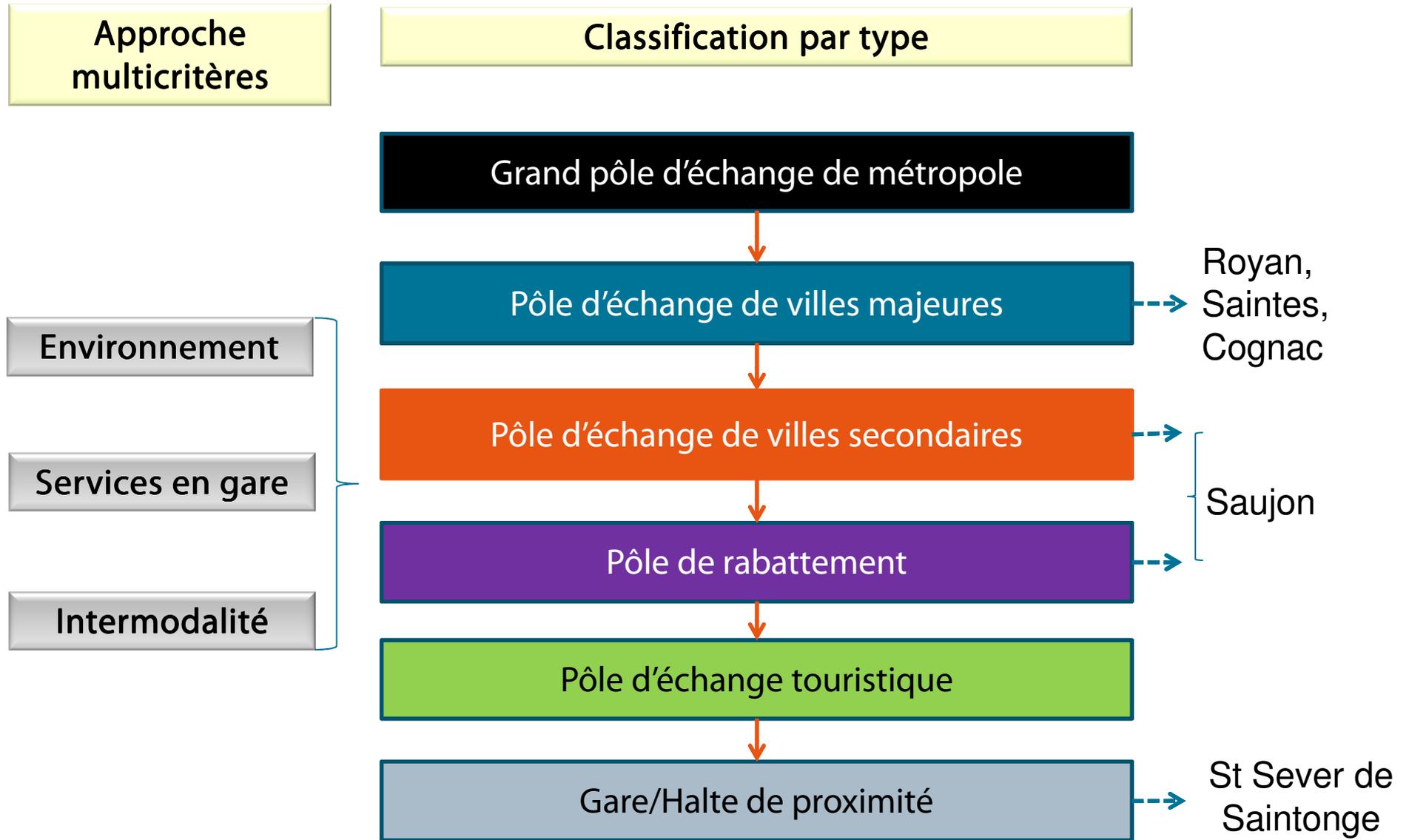
Phase 3 et 4 - La classification fonctionnelle des gares

		Typologie de gare			
Critères		Pôle d'échange de ville majeure	Pôle d'échange de ville secondaire	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants	■	■		
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000	■	■		
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain	■	■		
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	■	■	■	
	Gare d'un territoire périurbain			■	
Services en gare	Guichet avec personnel	■	■	■	■
	Guichet automatique	■	■	■	■
	Espaces commerciaux:services internes	■	■		
	Espaces commerciaux/services à proximité	■	■	■	■
	Location vélos (VLS, vélostation..)	■	■	■	■
	Parking gratuit supérieur à 50 places			■	■
	Parking payant type "Parcotrain"	■	■		
	Loueur de voiture, autopartage	■	■		
Intermodalité	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante	■	■	■	■
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante	■	■		
	Information disponible sur les autres réseaux	■	■	■	■
	Itinéraires vélo identifiés	■	■	■	■
	Cheminement gare	■	■	■	■
	Cheminement vers centralités	■	■		

Nécessaire

Recommandé

Phase 3 et 4 - La classification fonctionnelle des gares



Phase 3 et 4 - Le niveau de carences des gares selon leur niveau de classification

Un niveau de carences similaire sur les pôles d'échange majeur.

		Axe Royan - Saintes - Cognac				
		Royan	Saujon	Saintes	St Sever de Saintonge	Cognac
Critères		Pôle d'échange de ville majeure	Pôle de rabattement	Pôle d'échange de ville majeure	halte locale de proximité	Pôle d'échange de ville majeure
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants					
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000					
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain					
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	■		■		■
	Gare d'un territoire périurbain					
Services en gare	Guichet avec personnel					
	Guichet automatique		■		■	
	Espaces commerciaux:services internes					
	Espaces commerciaux/services à proximité					■
	Location vélos (VLS, vélostation..)	■		■		■
	Parking gratuit supérieur à 50 places					
	Parking payant type "Parcotrain"	■		■		■
	Loueur de voiture, autopartage					
Intermodalité	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante		■			
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante					
	Information disponible sur les autres réseaux					
	Itinéraires vélo identifiés	■	■	■		■
	Cheminement gare	■				
	Cheminement vers centralités			■		■

■ Carences principales ■ Carences secondaires



Phase 3 et 4 - L'analyse des atouts et faiblesses des gares

L'exemple de Saintes

Des atouts :

- Localisée dans le tissu urbain
- Raccordée par un axe structurant de la ville
- Présence de guichets avec personnel et automatiques et d'un point information,
- Un parking gratuit supérieur à 50 places
- Des cheminements gares de qualité

Des contraintes

- Un tissu urbain à requalifier,
- Une gare enclavée en position de « bout de ville Est » avec un système viaire confus.
- Aucun pôle générateur ne se situe dans un rayon de 500 mètres autour de la gare.
- Une voirie de retournement peu adaptée (rue Jean Moulin),
- Des cheminements piétons de qualité médiocre au-delà du parvis,
- Peu de services aux voyageurs,



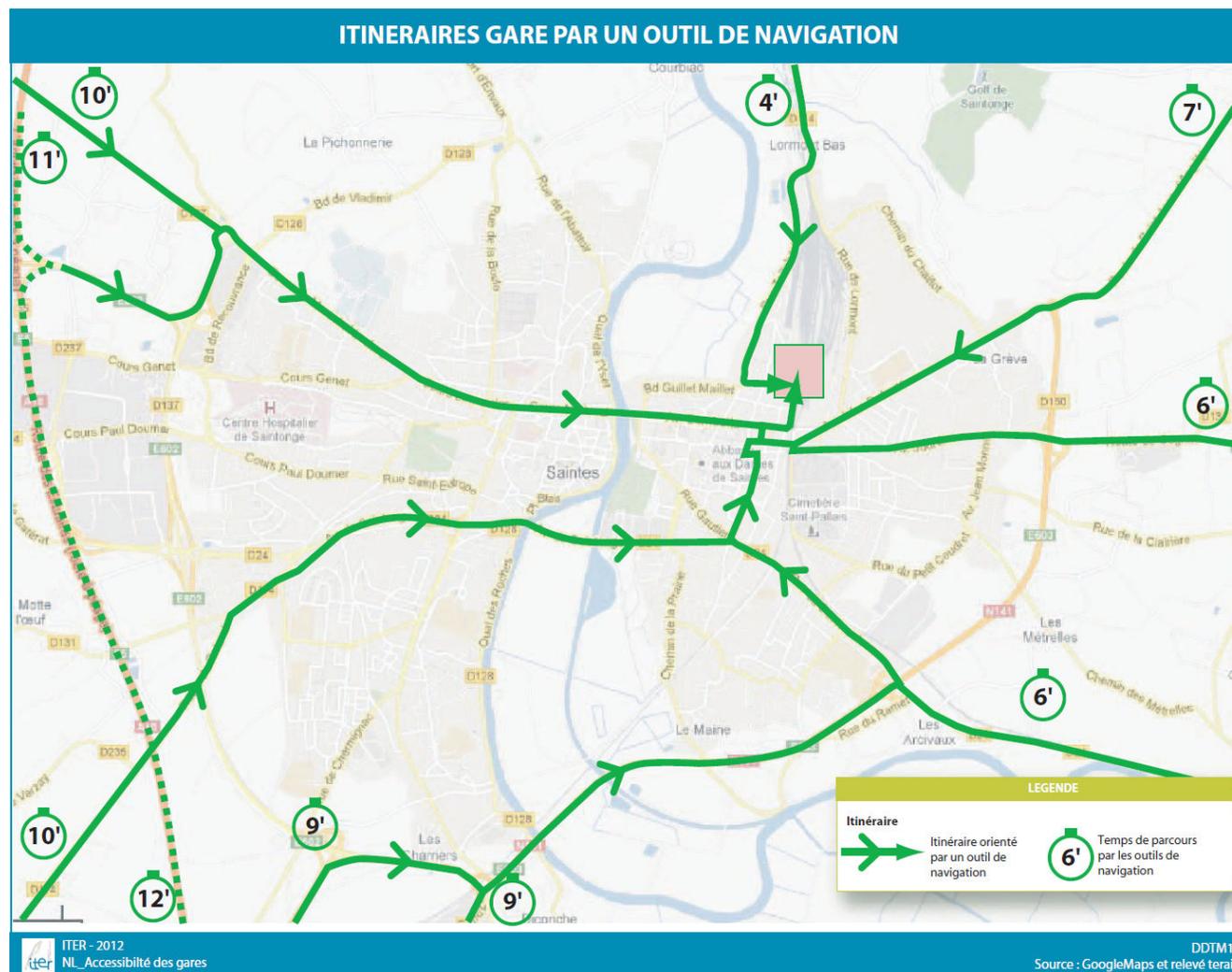
Un hall proposant toutes les fonctionnalités requises



Une intermodalité physique organisée

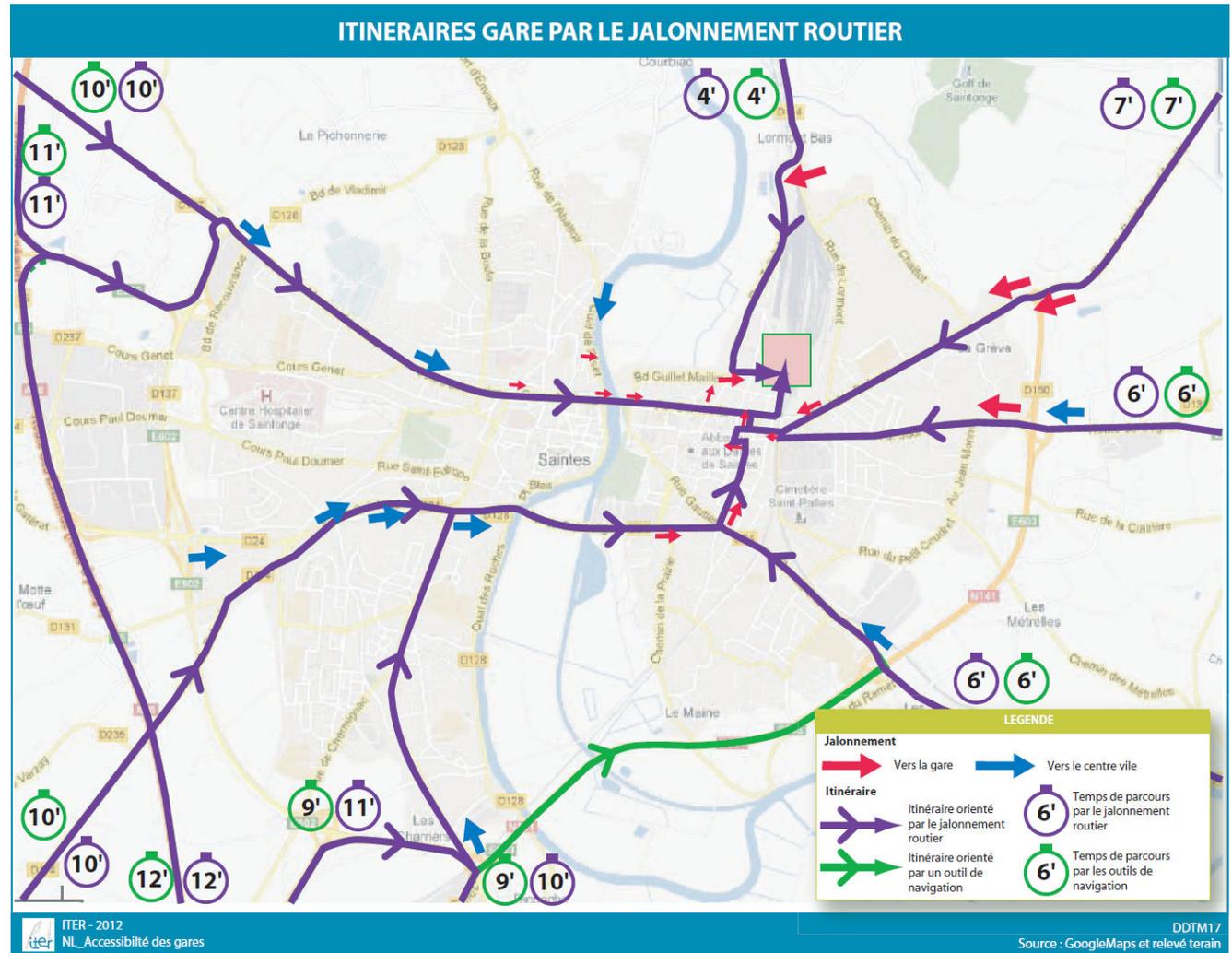
Phase 3 et 4 - L'accessibilité à la gare en voiture via les outils de navigation

- Une accessibilité facilitée depuis les principales portes de l'agglomération.
- Des itinéraires qui se font en accès direct vers la gare.
- Une concentration des itinéraires sur les mêmes voies aux abords de la gare.



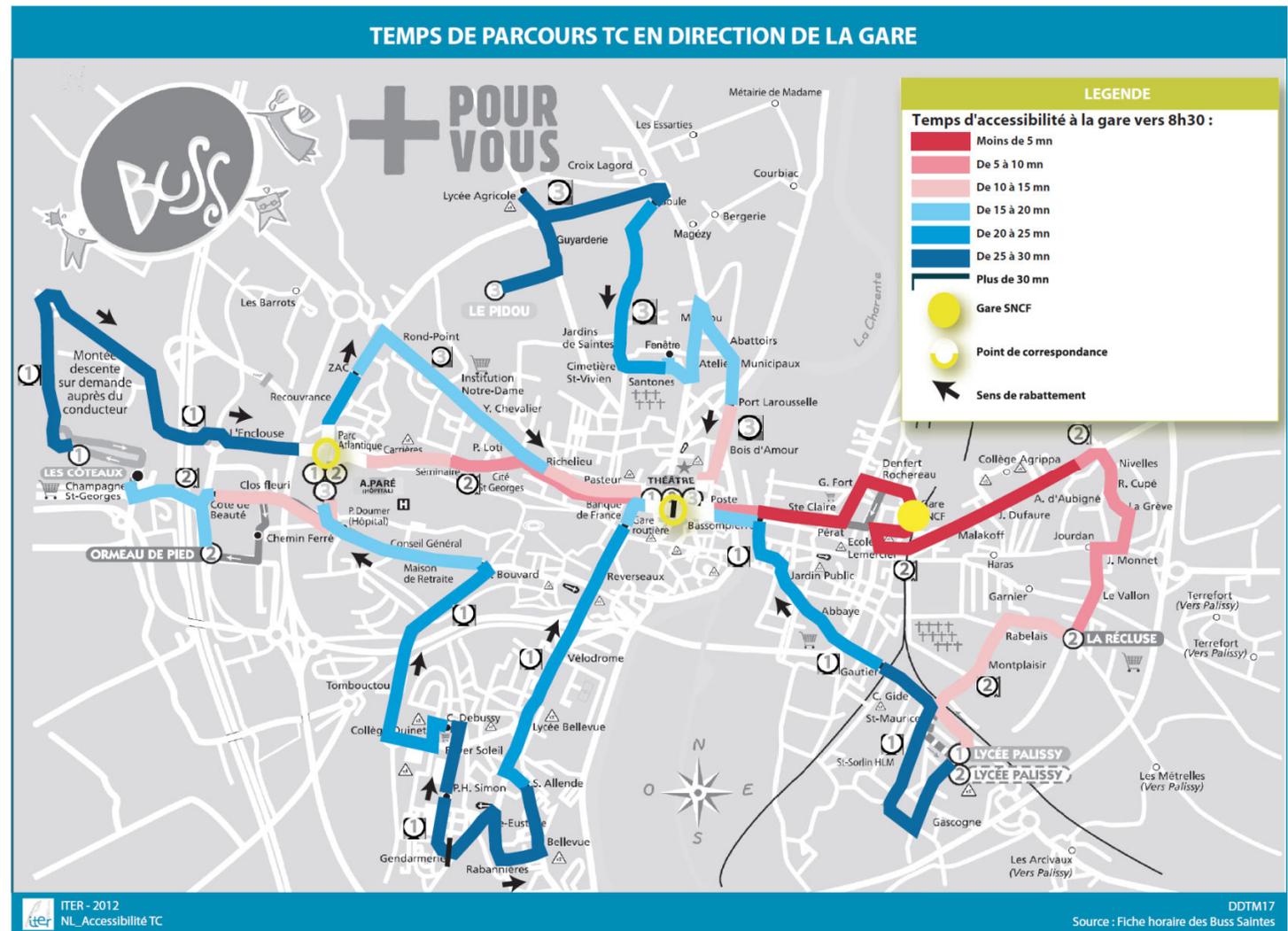
Phase 3 et 4 - L'accessibilité à la gare en voiture via par le jalonnement

- Un jalonnement routier similaire aux itinéraires proposés par les outils de navigation.
- Un jalonnement qui génère une concentration de flux notamment sur les axes est-ouest (avenue Gambetta et avenue de Saintonge).

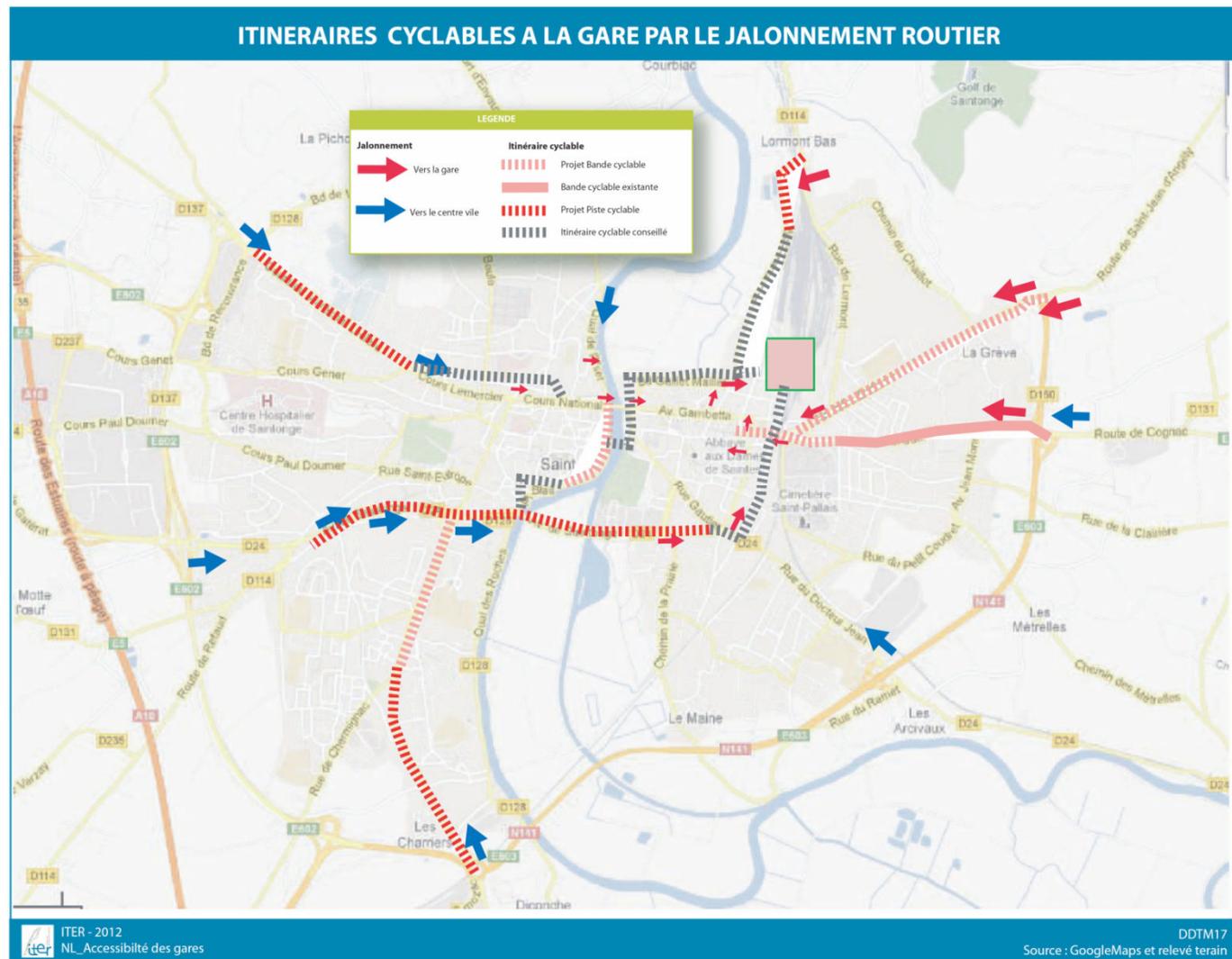


Phase 3 et 4 - L'accessibilité à la gare en transport collectif urbain

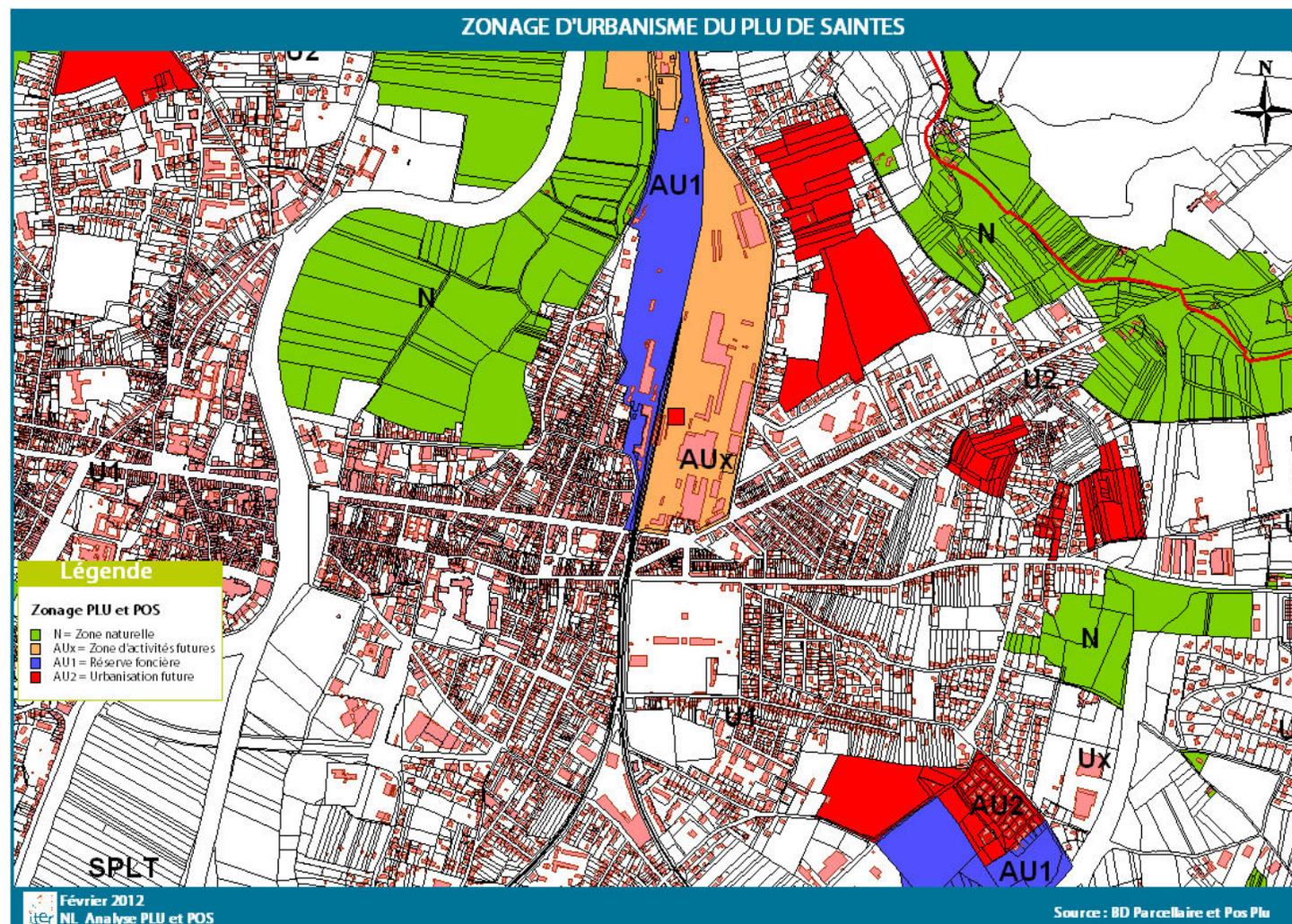
- Une performance du réseau urbain pour desservir la gare qui n'est pas optimale.
- Les correspondances sur les deux pôles de connexion des lignes dégradent les temps de parcours.



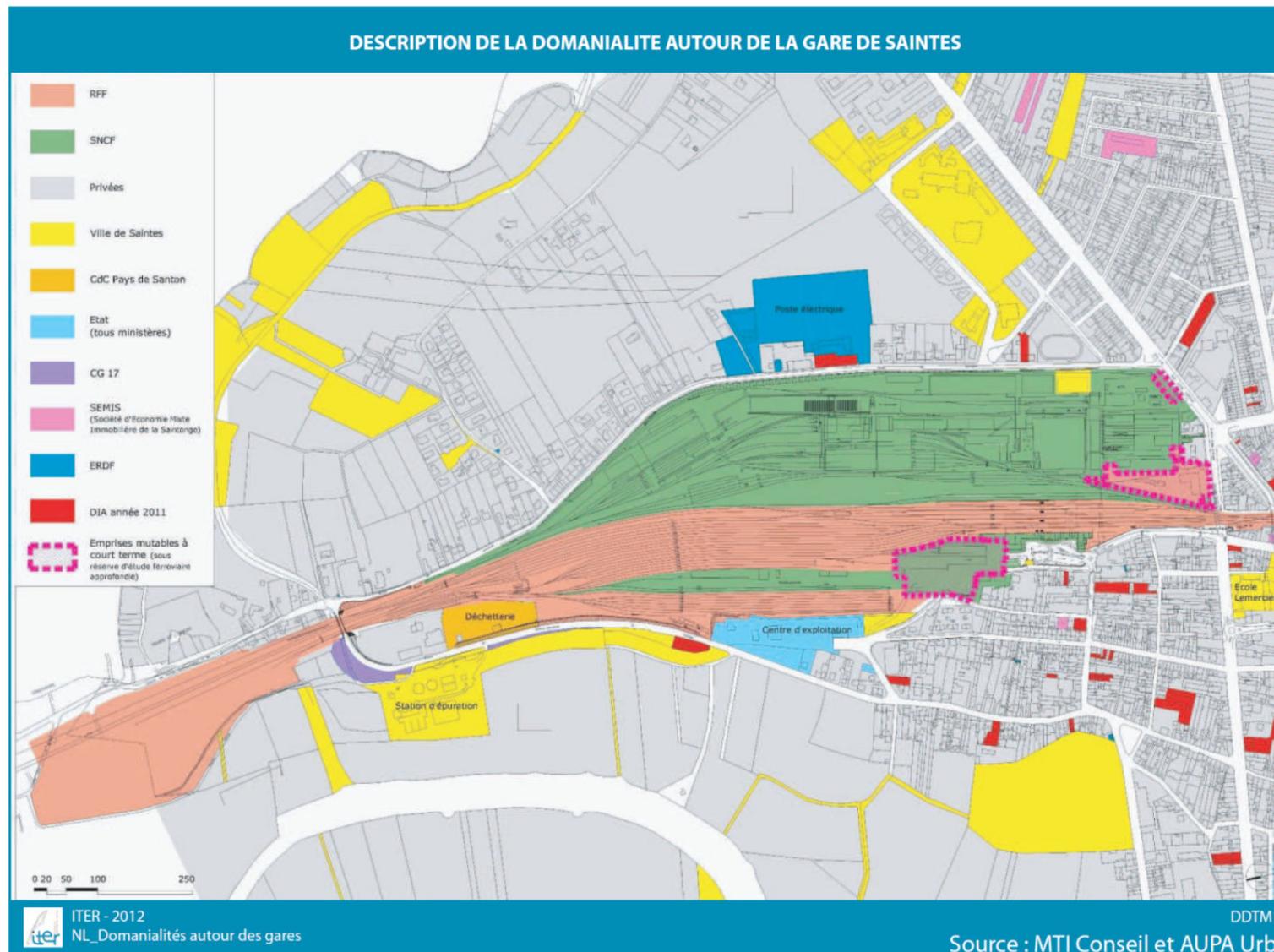
- Peu d'aménagements cyclables actuels,
- Un projet de schéma cyclable facilitant l'accessibilité à la gare conditionné par la mise en place d'un plan de jalonnement cyclable spécifique,



- Des potentiels de développement urbain à proximité immédiate,
- Des zones naturelles qui s'imposent et peuvent constituer une opportunité d'amélioration du cadre de vie du quartier gare (« poumon vert »).



- Des emprises mutables aux abords immédiats de la gare de Saintes: des opportunités de développement d'activités (tertiaire, services), mais aussi d'habitat,



Phase 3 et 4 – La projets autour de la gare de Saintes

- Un projet de Pôle d’Echange Multimodal associé à un projet « quartier gare » orienté vers l’avant de la gare alors que les potentiels de développement urbain se positionnent sur sa partie arrière: quels liens envisager ?
- Créer un quartier de la gare en relation avec l’existant (emprise Sernam et quartier Jean Jaurès)
- Retravailler le franchissement des voies ferrées pour une plus grande perméabilité de la gare et de la ville.
- Permettre une certaine densification du quartier Est (Cormier)



Phase 3 et 4 - L'évolution souhaitée pour la gare de Saintes

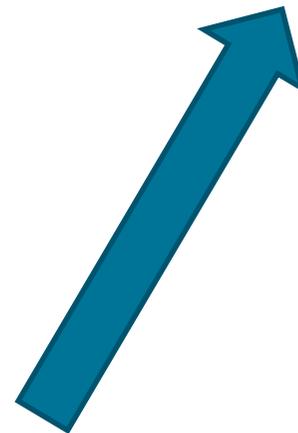
Aujourd'hui

- La gare de Saintes est un "pôle d'échanges de ville majeure".
- Située sur une étoile ferroviaire desservie par des trains aux missions nationales (intercités) et régionales.
- Localisée dans un territoire urbain avec une aire d'attraction d'environ 100 000 habitants.
- Gare à la seule fonction mobilité due à son excentrement des centralités urbaines
- Offre intermodale avec les modes doux inexistante

Demain

Un pôle d'échanges de ville majeure doit être une **centralité multifonctionnelle** en assurant :

- Une perméabilité avec les quartier avoisinant
- Un niveau de services et d'équipements optimal
- Une offre de stationnement cohérente avec les usages
- Une desserte multimodale tous modes performante
- Un espace public de qualité



Phase 3 et 4 - Les leviers à actionner pour atteindre l'objectif d'évolution

p.29

Accessibilité

- Gagner en lisibilité pour le jalonnement
- Etendre l'offre performante de la ligne 2 aux autres lignes du réseau
- Permettre un accès cyclable direct, sécurisé et continu depuis les principales portes d'agglomération

Intermodalité

- Séparer les vocations d'usage du stationnement
- Développer des services internes à la gare ou valoriser les services externes de proximité
- Assurer un service vélo en gare

Urbain

- Un projet PEM associé à un projet "quartier gare"
- Une valorisation des espaces naturels comme poumon vert de la ville
- Les emprises mutables permettent d'envisager une mixité d'activités aux abords immédiats

Accessibilité

Intermodalité

Urbain

- Des situations de congestion sur les voiries proches et en accès directe à la gare
- Clarifier la lisibilité de l'offre intermodale liée aux contraintes du site (foncier, contraintes environnementales...)
- Articuler le développement de l'arrière de la gare (emprises foncières) avec la réflexion du projet de PEM

Stationnement devant la gare



Séparation des voies devant la gare pour faciliter l'intermodalité



Principaux leviers à actionner

Accessibilité

- Réalisation d'un schéma des liaisons douces avec les centralités urbaines

Intermodalité

- Réorganiser l'espace du parvis de la gare pour favoriser les mobilités douces et les offres alternatives à la VP
- Assurer un service vélo en gare

Urbain

- Réaliser le projet PEM permettant de réorganiser la mobilité sur et en lien avec la gare
- Envisager la mutabilité des parcelles publiques à proximité pour dynamiser le quartier de la gare et en faire une centralité urbaine



Voies réservées devant la gare



Boutique Les Mouettes

Phase 3 et 4 - Les leviers à actionner des autres gares - Royan

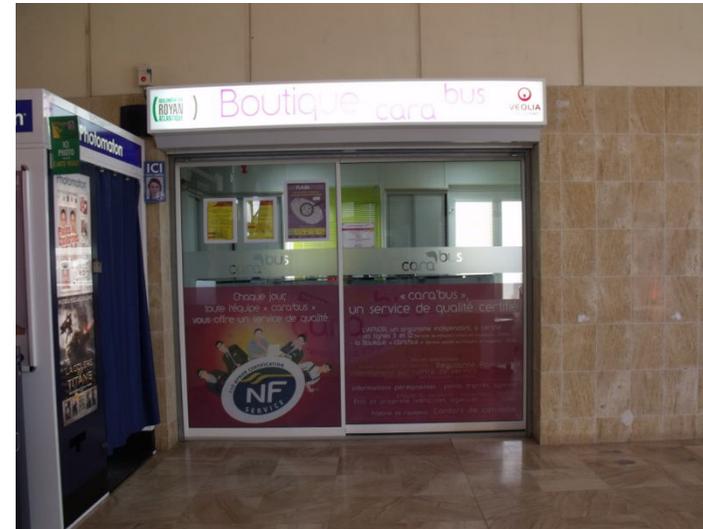
Les problématiques à traiter

Intermodalité

- Canalisation des flux non liés à la gare

Urbain

- Développer un projet urbain à l'échelle du quartier gare.



Principaux leviers à actionner

Accessibilité

- Réalisation de liaisons douces structurantes avec les centralités proches,
- Développer un jalonnement routier performant limitant le transit en centre-ville ,

Intermodalité

- Assurer un service automatique en gare en l'absence de personnel
- Développement du rabattement du réseau urbain Cara'bus,

Urbain

- Inscrire Royan - Saujon comme axe de développement urbain majeur dans le cadre du SCoT
- Renforcer le lien gare/ centralité
- Pôle de rabattement à fort potentiel notamment en saison estivale (voies routières saturées)

Stationnement devant la gare



Quai et abri de la gare

Les problématiques à traiter

Accessibilité

- Limiter la concentration des flux routiers sur un même axe ,
- Renforcer l'attractivité de la gare pour compenser l'éventuel prolongement de la 2X2 voies jusqu'à Royan,

Intermodalité

- Limiter les conflits d'usage entre VP/PL

Urbain

- Revoir l'échéancier de programmation du développement urbain autour de la gare (prévu à long terme)



Phase 3 et 4 - Les leviers à actionner des autres gares - Cognac

p.35

Principaux leviers à actionner :

Accessibilité

- Mettre en œuvre le plan vélo,
- Réorganiser les usages sur le parvis de la gare pour une cohérence entre les activités (hôtel/ restaurant, train, fret, ...),
- Requalification d'un itinéraire pour favoriser le lien entre la gare et le centre de Cognac.

Urbain

- Envisager l'élaboration du PLU comme une période propice pour développer des projets autour de la gare,

Les problématiques à traiter

Urbain

- Développer un projet urbain de revalorisation du quartier de la gare à l'échelle communale (Cognac et Châteaubernard) et intercommunale.



Phase 3 et 4 - Les leviers à actionner des autres gares – St Sever de Saintonge

p.36

Principaux leviers à actionner

Accessibilité

- Créer un jalonnement identifiant l'allée de la gare comme parking,
- Créer un cheminement de qualité sur le périmètre de la gare assurant une qualité et une sécurité pour les usagers vers les quais.

Intermodalité

- Proposer un guichet automatique pour délivrer les titres de transports, informer sur les horaires...





Phase 5 et 6
Identification du rôle et du fonctionnement
particuliers des villes pôles et des localisations
potentielles de nouvelles gare

Trois objectifs majeurs :

- Informer les services de l'état des sites potentiels sur les axes des lots,
- Expliquer quel pourrait être leur rôle au sein des territoires proches,
- Faire le lien avec les documents de planification (SCoT, PLU, PDU), seul outil de suivi politique, stratégique et technique.

Ces critères, analysés indépendamment les uns des autres sont les suivants :

- **Concentration de pôles générateurs à proximité (-500 mètres) :**

La présence de pôles générateurs à proximité de l'axe ferré peut justifier de la création d'un point d'accès au réseau ferroviaire,

- **Présence d'une tâche urbaine à moins de 500 mètres**

Une tâche urbaine signifiant un lieu résidentiel plus ou moins important peut justifier a fortiori la création d'une halte ou d'une gare,

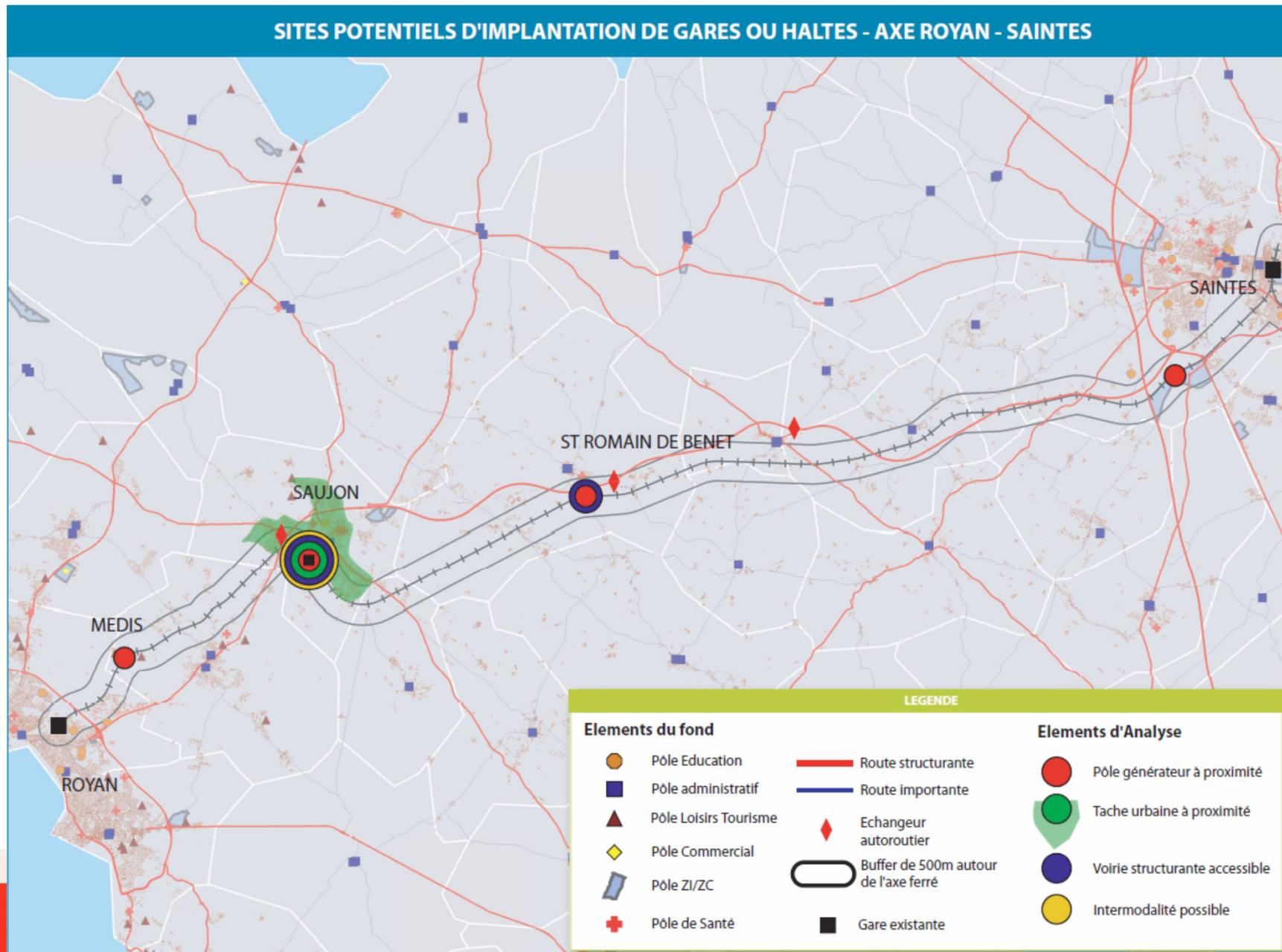
- **Présence de voiries structurantes à proximité**

Les voies d'accès sont essentielles pour envisager un report modal de la voiture au train. Ainsi, un axe performant à proximité est un site stratégique pour la création d'une halte ou gare,

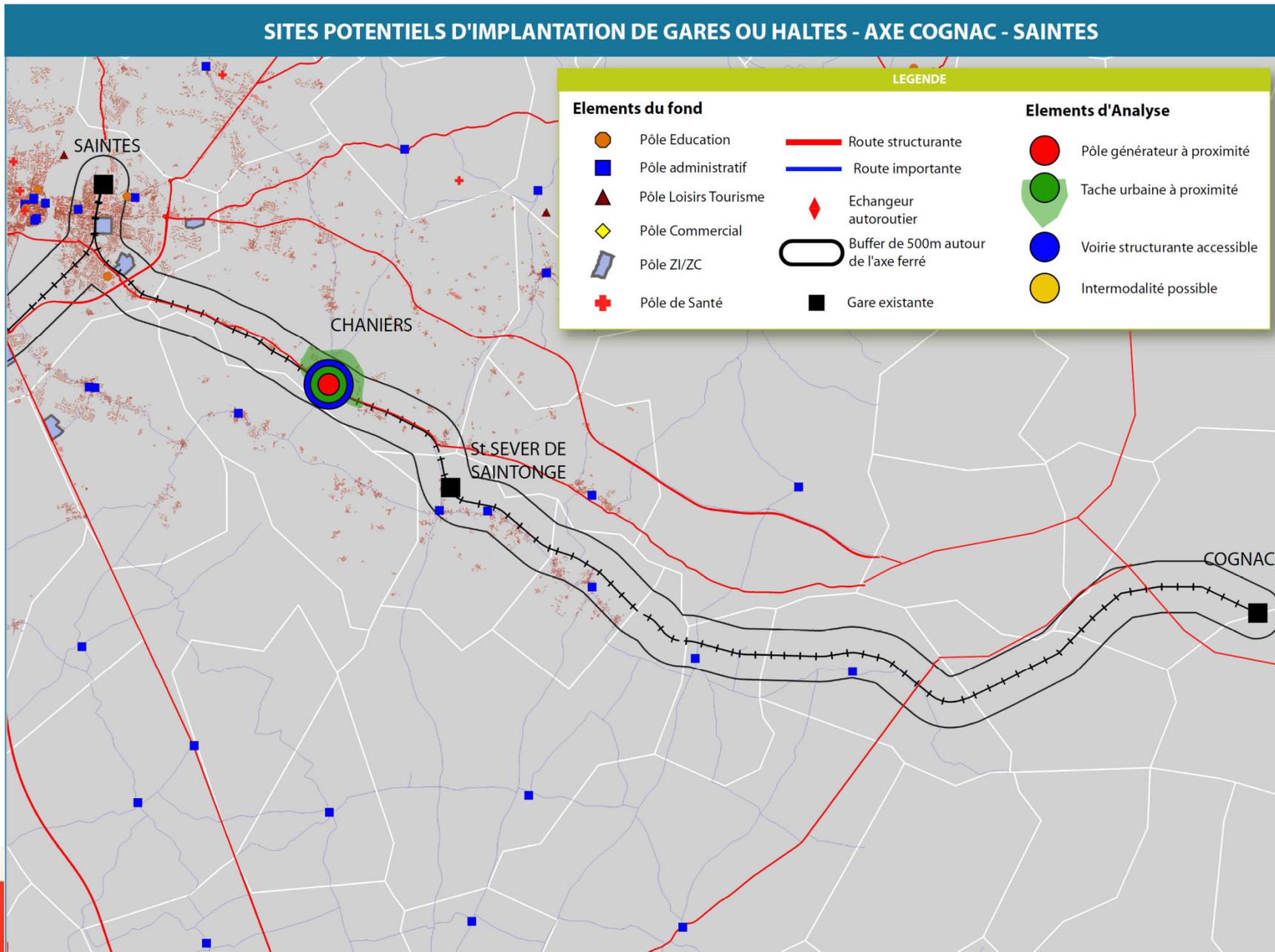
- **Présence d'intermodalité potentielle**

Une gare ou halte se doit de proposer d'autres alternatives modales.

Phase 5 et 6 - Les sites potentiels de l'axe Royan-Saintes



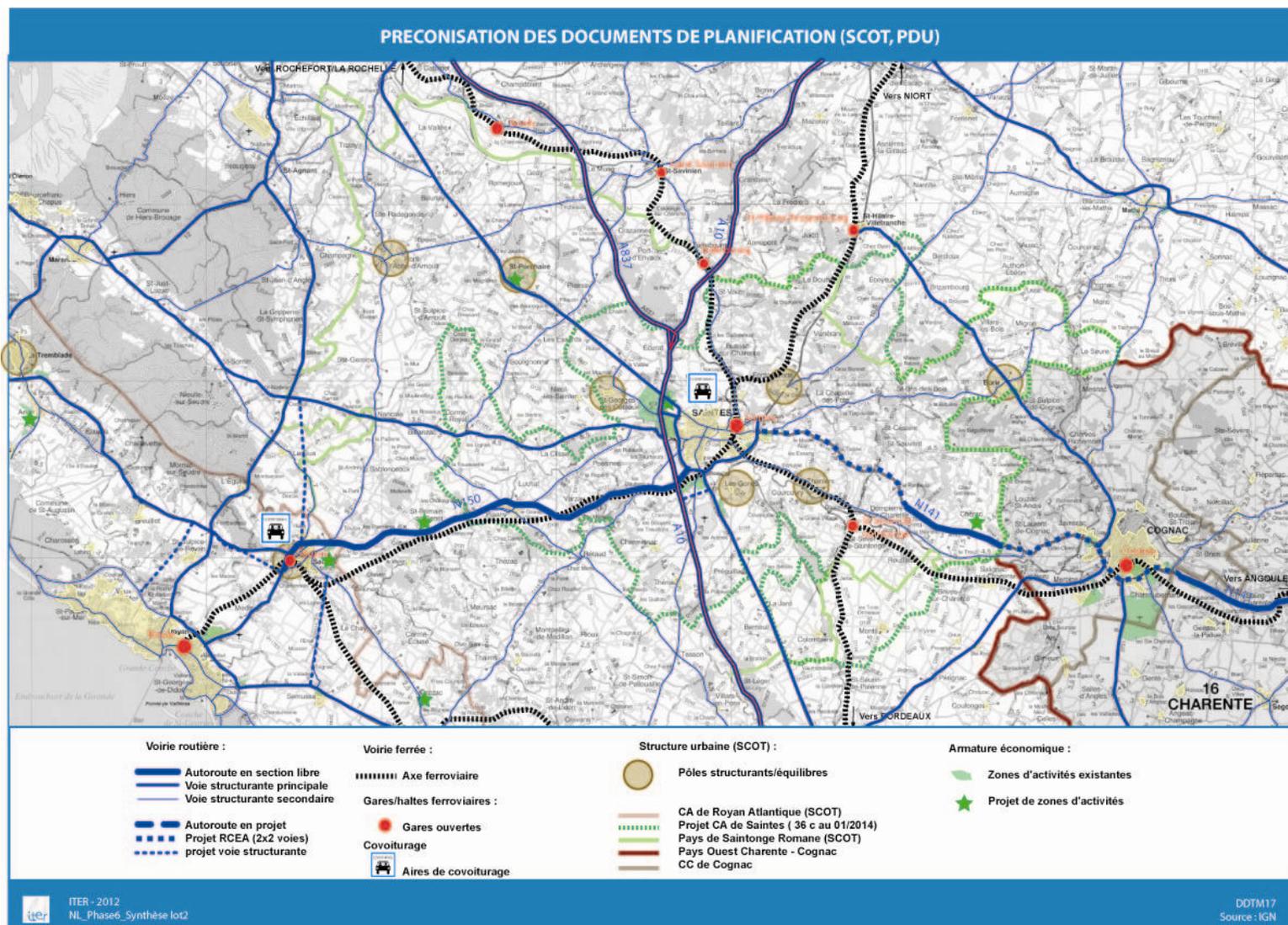
Phase 5 et 6 - Les sites potentiels de l'axe Saintes-Cognac



Une structure urbaine qui conforte les pôles majeurs

Une absence réelle de projets de création de gare

Une planification territoriale incomplète à l'est du territoire



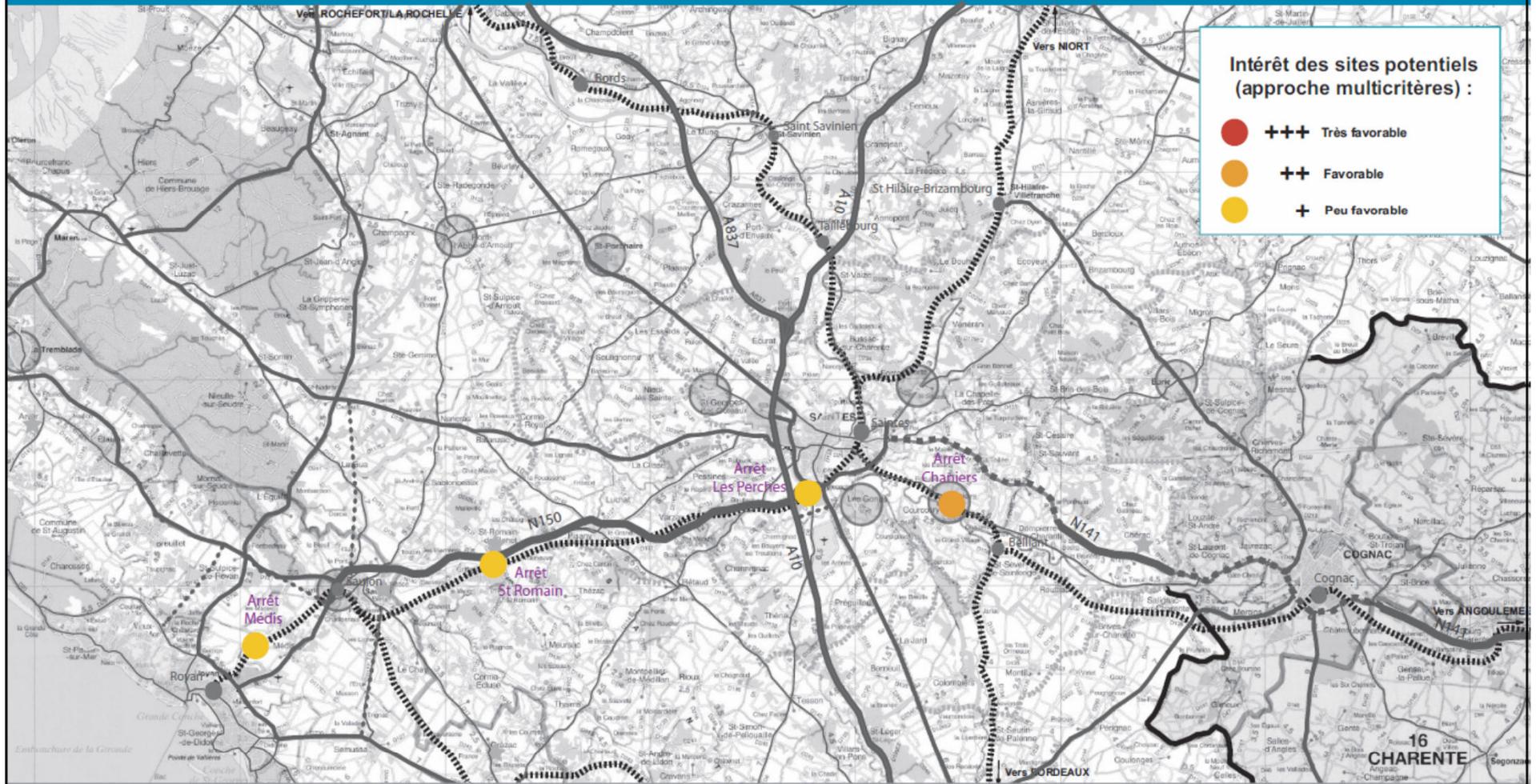
PHASE 5 et 6 – Analyse multicritères des sites potentiels – Lot 2

Critères de notations des sites potentiels :

- Présence de zones urbanisées
- Présences de zones d'activité
- Dessertes voiries structurantes
- Desserte potentielle par le réseau urbain (PTU)
- Inscrits au SCOT/ PDU
- Population de la zone de chalandise
- Flux pendulaires de la zone de chalandise

Gares	Notations
Médis	+
Saint Romain	+
Les Perches	+
Chaniers	++

ANALYSES COMPARATIVES DES SITES POTENTIELS DE CREATION DE HALTES FERROVIAIRES

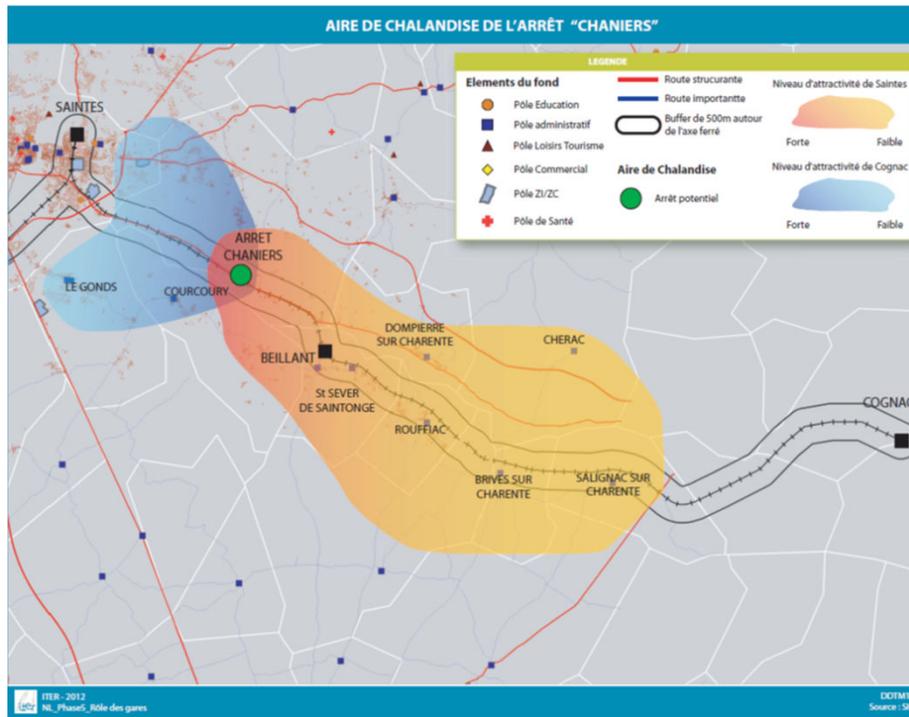


Intérêt des sites potentiels (approche multicritères) :

- +++ Très favorable
- ++ Favorable
- + Peu favorable

<p>Voirie routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> Autoroute en section libre Voie structurante principale Voie structurante secondaire Autoroute en projet Projet RCEA (2x2 voies) projet voie structurante 	<p>Voirie ferrée :</p> <ul style="list-style-type: none"> Axe ferroviaire <p>Gares/haltes ferroviaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> Gares ouvertes 	<p>Structure urbaine (SCOT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Pôles structurants/équilibres CA de Royan Atlantique (SCOT) Projet CA de Saintes (36 c au 01/2013) Pays de Saintonge Romane (SCOT) Pays Ouest Charente - Cognac CC de Cognac 	<p>Armature économique :</p> <ul style="list-style-type: none"> Zones d'activités existantes Projet de zones d'activités
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Phase 5 et 6 - L'analyse du rôle et du potentiel de captation théorique des sites - L'exemple de Chaniers :

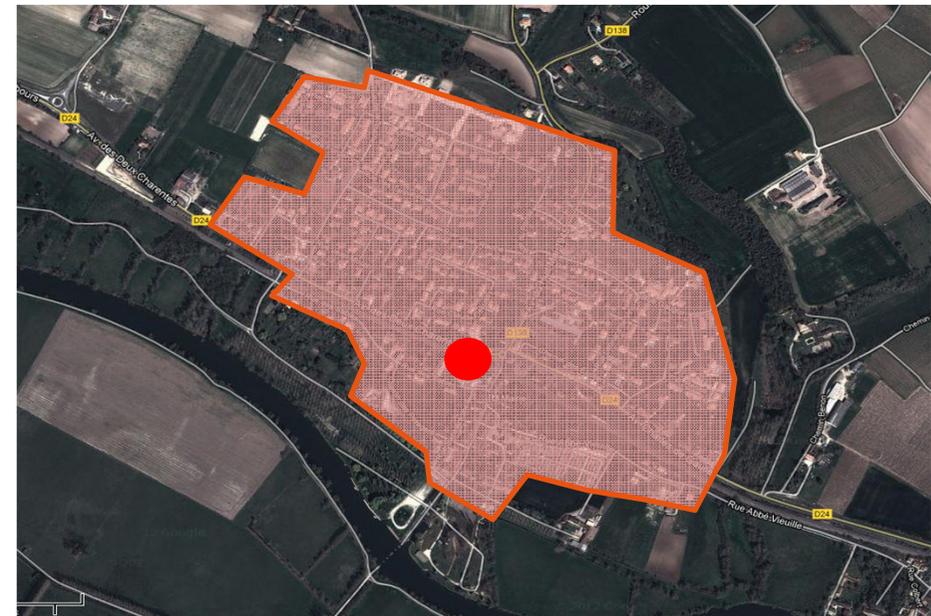


• Aire de Chalandise

- Population : 5 600 habitants
- Actifs : 1 130 à destination de Saintes (90%) et Cognac (10%)

• Le rôle du site de Chaniers serait double :

- Assurer une alternative pour les déplacements vers Saintes et Cognac
- Affirmer un point central pour l'équipement de la commune



MERCI DE VOTRE ATTENTION