

RAPPORT PHASE 1 - CARACTERISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE

Les gares comme leviers de projet de territoires -
Ligne Cognac - Saintes - Royan

DDTM 17
Version 1a du 05/03/2012



24 boulevard Riquet
31 000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75 012 Paris
T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau
Quartier La Banette n°1
83 270 St Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org



Préfet de la Charente- Maritime

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

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_20120305_Rapport Phase 1 - Lot 1 - Secteur Saintes_01a**

Version	Auteur	Modification
01a du 05/03/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM 17		X	

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION.....	4
1.1 Rappel du contexte de l'étude.....	4
1.2 Détermination du périmètre d'étude.....	5
2 APPROCHE CONTEXTUELLE DE AXES.....	7
2.1 Contexte sociodémographique et socioéconomique	7
2.1.1 Démographie.....	7
2.1.2 Activité	10
2.1.3 Foncier.....	11
2.1.4 Le niveau d'équipements.....	12
2.2 Vision environnementale.....	13
3 APPROCHE MOBILITE	15
3.1 Identification de l'offre VP/TC/Train.....	15
3.1.1 Offre TCI.....	15

3.1.2	Offre TER et Grandes Lignes	16
3.1.3	Offre VP	17
3.2	Identification des niveaux d'usage	19
3.2.1	Flux domicile travail	19
3.2.2	Flux domicile étude	22
3.3	Identification des parts de marché TC/VP	24
3.3.1	Temps de parcours comparés VP/TC	24
3.3.2	Flux transports ferrés	26
3.4	Synthèse de l'offre de mobilité TC / VP	27
3.4.1	Déplacement vers Royan en relation avec Saujon	27
3.4.2	Déplacement vers Saintes en relation avec Saujon	28
3.4.3	Déplacement entre Royan et Saintes	29
3.4.4	Déplacement entre Royan et Cognac	31
3.4.5	Déplacement entre Saintes et Cognac	33
4	APPROCHE FONCTIONNELLE	35

1 INTRODUCTION

1.1 Rappel du contexte de l'étude

La région Poitou-Charentes présente des dynamiques territoriales spécifiques et particulières : une armature urbaine structurante (Axe Châtelleraut – Poitiers – Niort – La Rochelle – Rochefort – Saintes – Angoulême) qui se substitue à l'absence d'une métropole d'envergure nationale, une périurbanisation particulièrement diffuse (mitage) autour de chaque agglomération, une dynamique littorale effective liée à son héliotropisme.

Les emprises ferroviaires correspondent et se positionnent sur ces dynamiques. L'armature urbaine de la région est desservie par une infrastructure ferroviaire qui, dans un contexte volontaire affiché de réduction de l'autosolisme, présente un potentiel très important pour une mobilité plus raisonnée. Cependant, sa qualité et ses niveaux d'offres viennent relativiser ce potentiel. Les différentes collectivités de la région ont compris la nécessité de valoriser ces infrastructures par un travail de modernisation, de nouvelles offres, de régularité et de planification urbaine. Ainsi, la Conseil Régional élabore son Schéma de Mobilité Durable dans lequel la question du mode ferroviaire constitue une entrée importante ; l'axe La Rochelle – Rochefort a été modernisé et facilite la promotion de la mobilité alternative et de nombreuses études spécifiques au ferroviaire ont été lancées (étude sur la périurbanisation par la DREAL, Etude Mobilité du Pays d'Aunis, PDU d'Angoulême, ...).

Cette présente étude s'inscrit pleinement dans cette dynamique en choisissant une approche planificatrice basée sur les interfaces ferroviaires. Valorisées par la loi Solidarité et Renouvellement urbain et confortées par la loi Engagement National pour l'Environnement, les gares ou haltes ferroviaires représentent désormais l'un des leviers d'action du couple urbanisme/transport. Un des trois axes ferrés qui a été ciblé pour appréhender les potentiels des gares comme levier du développement urbain est l'axe Cognac – Saintes – Royan.

L'axe ferroviaire Royan – Saintes – Cognac, face aux dynamiques territoriales et de mobilités, peut être le support d'une nouvelle mobilité. Les gares interstitielles sont peu nombreuses mais se localisent aux abords d'agglomérations (Saujon pour Royan et Beillant pour Saintes). Leur positionnement représente un potentiel éventuellement à valoriser notamment face à l'augmentation des coûts de la mobilité individuelle, des externalités négatives pour les collectivités (stationnement, congestion, ...) et des effets néfastes pour l'environnement.

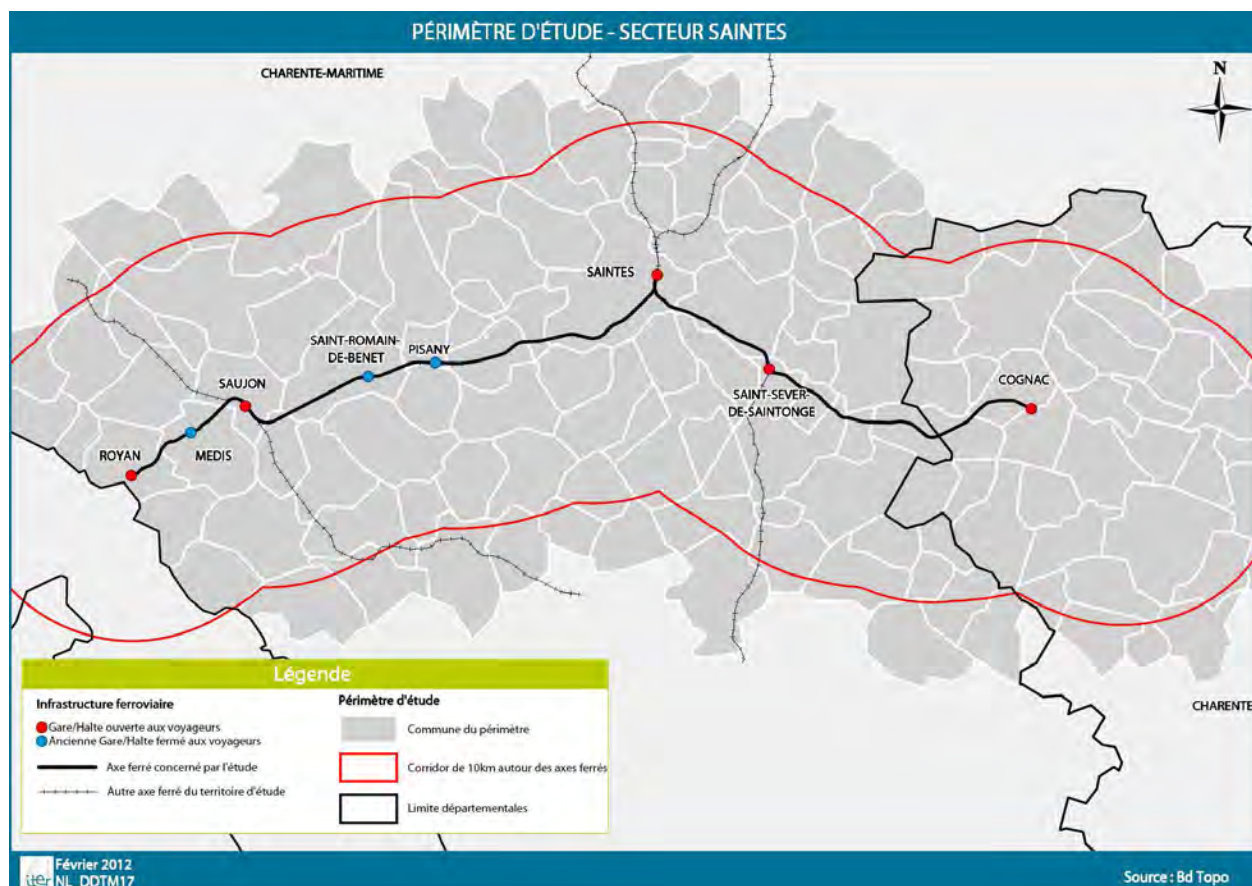
1.2 Détermination du périmètre d'étude

Si l'on considère qu'un axe ferré et plus précisément une gare bénéficie d'un rayonnement qui va au-delà de sa simple commune d'appartenance, la question de son aire d'influence précise se pose. Il est évident qu'une gare importante bénéficiant d'une desserte TGV et proposant des liaisons nationales voire internationales ne possède pas la même aire de chalandise qu'une simple gare TER n'offrant que deux allers-retours quotidiens vers le pôle urbain le plus proche. Les territoires d'études possèdent cette hétérogénéité de profils de gare : les gares de La Rochelle ou Surgères bénéficient d'une influence bien plus importante que la gare de Marans ou de Beillant. Face à ces différences notables d'attractivité entre les mêmes gares d'un territoire, la question du périmètre d'étude doit être élucidée.

Au regard du sujet d'étude « les gares comme levier de développement urbain », l'angle « axe ferré » pour la détermination du périmètre d'étude est apparu plus intéressant à envisager que les seuls points d'accès au réseau ferroviaire. En effet, dans une logique prospective, il était essentiel de ne pas se restreindre aux seules gares existantes qui pour certaines sont mal positionnées, peu fréquentées, ou encore mal desservies. La prise en compte des phénomènes urbains, périurbains ou ruraux autour d'un axe ferré nous laisse ainsi l'opportunité d'appréhender les besoins/carences à l'échelle du corridor.

Dans un souci d'exhaustivité, le périmètre d'étude préconisé est celui de 10km autour des axes ferrés. Ainsi, cette distance permet de garantir une meilleure prise en compte des interactions du territoire avec l'axe ferré. Le seuil de 10 km¹ est de manière générale le seuil maximum de rabattement en voiture personnelle vers une gare ou une halte pour les déplacements quotidiens.

¹ Une distance de 10 km en voiture pour une vitesse moyenne de 50 km/h équivaut à un temps de parcours d'environ 20 mn.



Le périmètre d'étude de 10km autour de l'axe ferré du secteur de Saintes intègre 139 communes.

La majeure partie de ces communes appartient au département de Charente-Maritime. Cependant, le périmètre déborde en Charente avec 42 communes concernées dont Cognac.

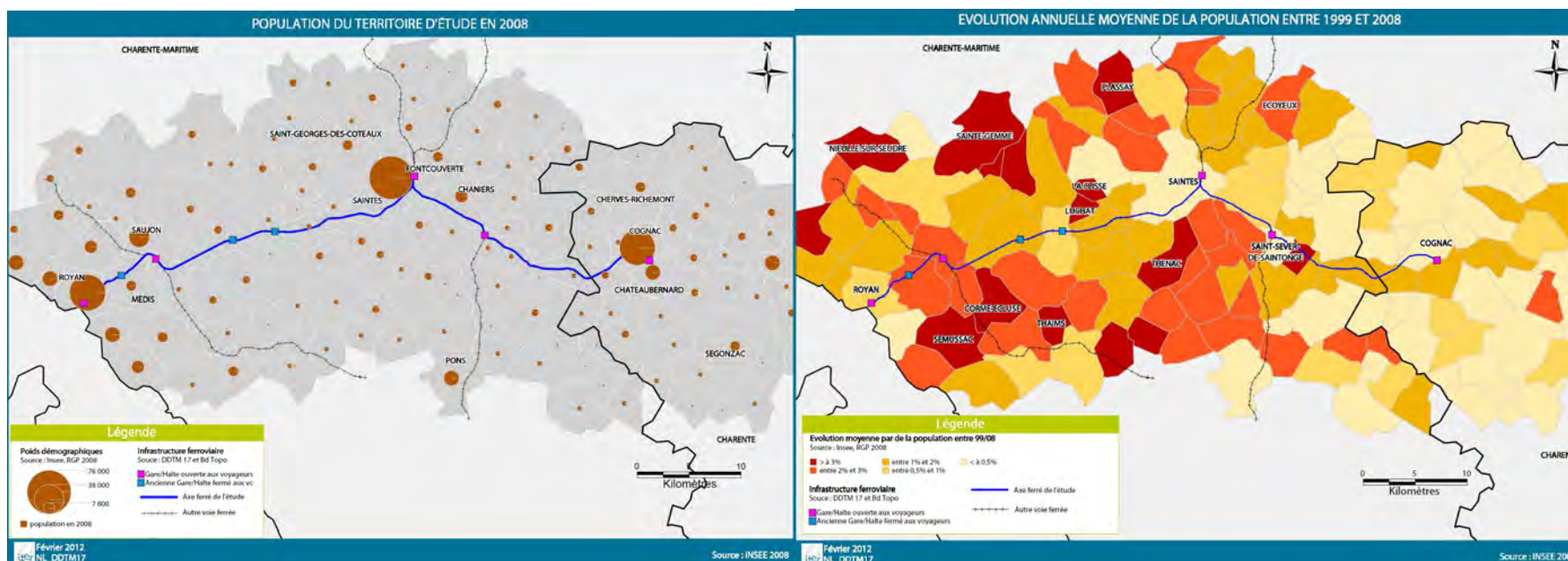
Plus de 220 000 personnes résident dans le périmètre d'étude des axes ferroviaires soit environ 36% de la population départementale (616 600 habitants).

2 APPROCHE CONTEXTUELLE DE AXES

Afin de contextualiser les axes et d'appréhender l'environnement des infrastructures ferrées (gares et voie), un diagnostic territorial est mené pour bénéficier des enjeux en présence. Celui-ci aborde les composantes sociodémographiques et socio-économiques du territoire ainsi que les périmètres environnementaux susceptibles d'impacter les évolutions éventuelles futures.

2.1 Contexte sociodémographique et socioéconomique

2.1.1 Démographie



Les cartes de la page précédente représentent les poids démographiques des communes du périmètre et leur évolution annuelle moyenne pendant la période intercensitaire 1999/2008.

Le périmètre d'étude de l'axe ferré Cognac – Saintes – Royan présente de très faibles niveaux démographiques. Trois ensembles distincts peuvent être cités :

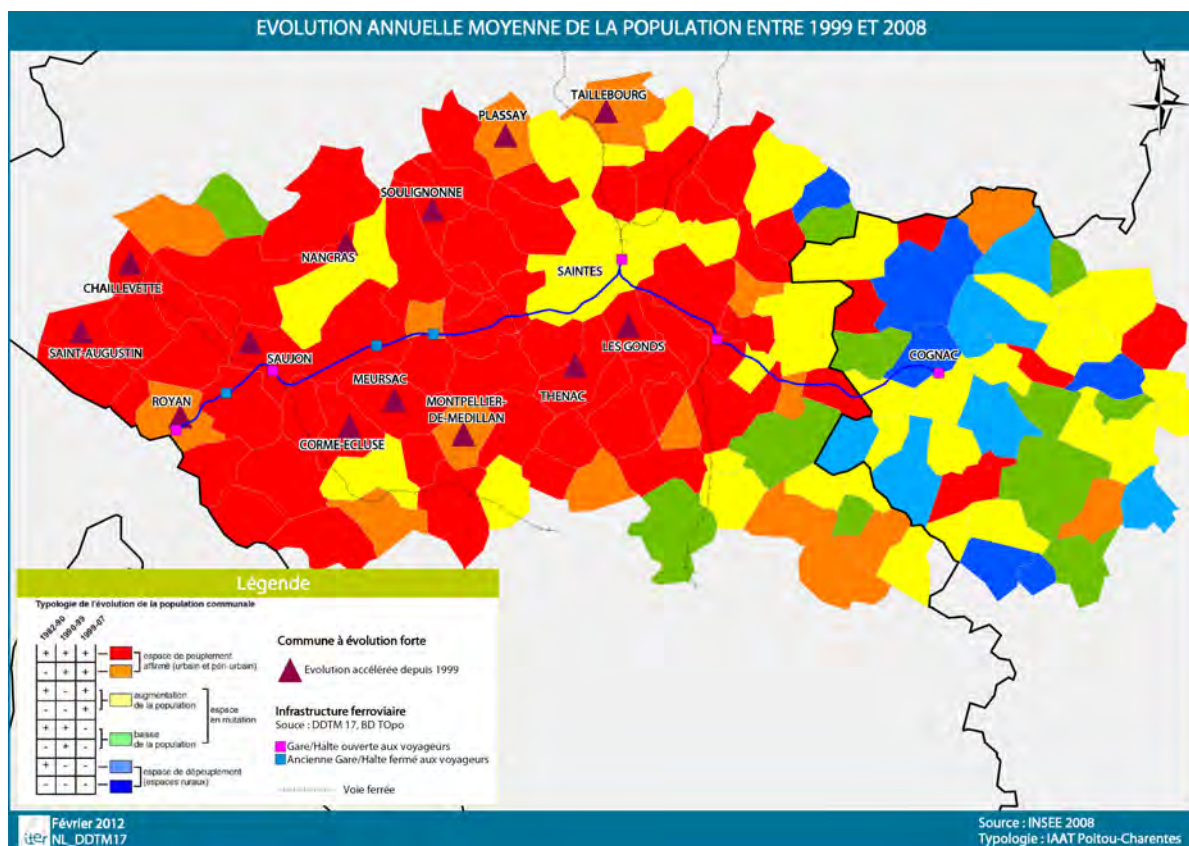
- Les trois pôles majeurs du périmètre : Saintes, Royan et Cognac qui concentrent 30% de la population totale.
- Des communes secondaires comme Pons, Saujon et Chateaubernard qui concentrent 7% de la population du périmètre
- Les communes de la côte atlantique qui captent 8% de la population totale.
- Le reste du périmètre dans lequel la population restante se répartie soit 55% de la population du périmètre. On remarque une homogénéité dans la répartition démographique puisque la moyenne par commune atteint quasiment 1000 habitants. Ce constat illustre une dispersion de l'habitat sur tout le périmètre d'étude sans qu'aucune concentration significative ne soit observée.

En ce qui concerne les évolutions démographiques, deux ensembles se distinguent nettement :

- Le secteur de Charente-Maritime qui présente des évolutions positives voire soutenues entre 1999 et 2008
- Le secteur de Charente en perte de vitesse avec des évolutions n'excédant pas les 0,5% par an.

Les évolutions démographiques ne sont pas homogènes sur l'ensemble du territoire. Certaines communes présentent des taux très élevés comme Thairé, Semussac ou Corme Royal alors que les pôles majeurs du périmètre connaissent des évolutions moins soutenues.

L'illustration de la page suivante permet d'affiner l'analyse des évolutions de population notamment depuis 1982 et cibler certaines communes en accélération démographique.



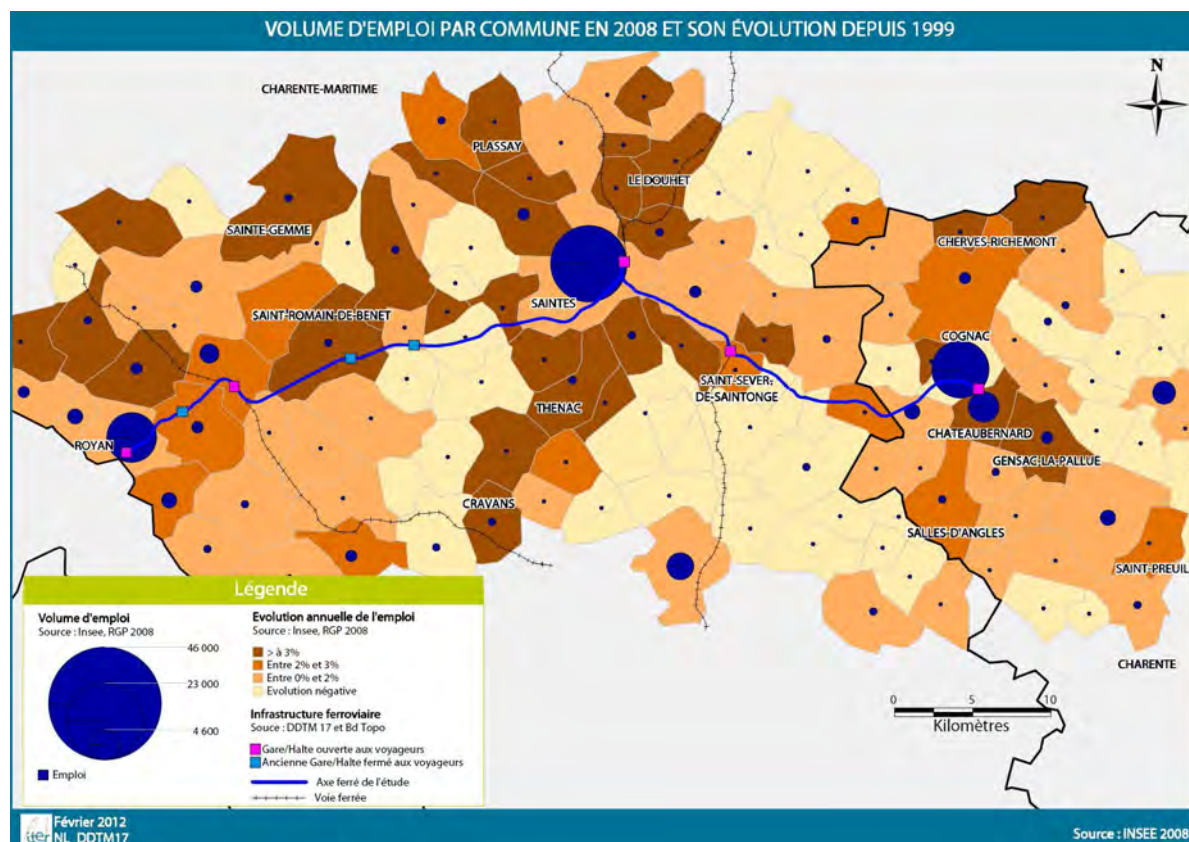
La carte ci-contre étudie plus finement les évolutions démographiques depuis 1982. La typologie utilisée est issue de la méthodologie de l'Institut Atlantique d'Aménagement du Territoire (IAAT) pour classer les communes. Ainsi, l'IAAT dénombre quatre typologies de commune :

- Commune en peuplement,
- Commune en mutation mais avec une légère augmentation,
- Commune en mutation en légère diminution démographique
- Communes en dépeuplement.

Un second niveau d'analyse a été ajouté pour appréhender les communes qui connaissent une accélération soutenue de leur population depuis 1999. Ce niveau a été déterminé par croisement de trois critères : une augmentation continue entre chaque recensement depuis 1982, une augmentation de plus de 100% des évolutions 1990/1999 et 1999/2008 puis un différentiel brut supérieur à 100 nouveaux habitants entre 1999 et 2008.

Ainsi, 13 communes sont concernées par ces accélérations importantes et elles se situent toutes en Charente-Maritime. En effet, on constate que la quasi-totalité des communes de Charente sont dans une dynamique de dépeuplement ou en mutation négative alors que celle de Charente-Maritime sont davantage en peuplement ou *a minima* en mutation positive.

2.1.2 Activité



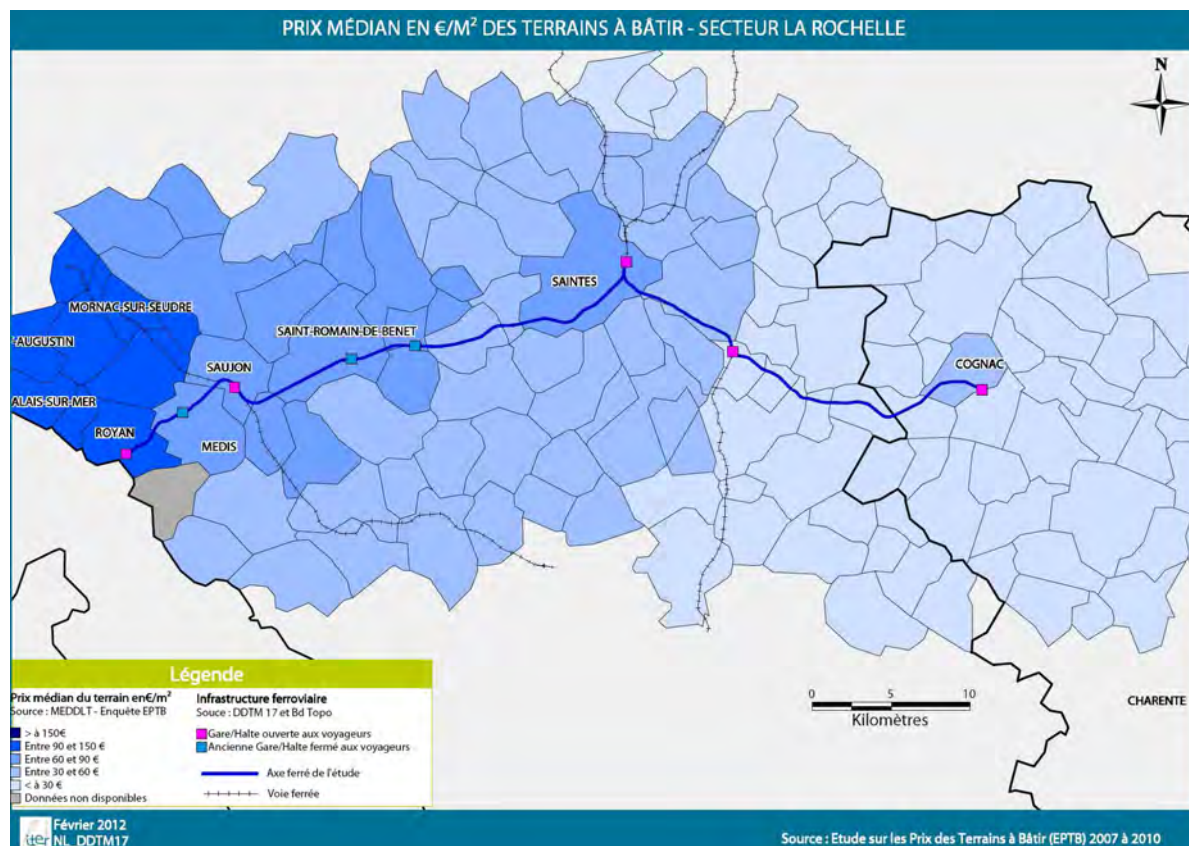
La carte ci-contre localise le niveau d'emploi et son évolution depuis 1999.

On observe un territoire dominé économiquement par trois ensembles distincts :

- La commune de Saintes qui concentre plus de 20 000 emplois. Rapportée à sa population active (11 000 actifs), cette densité d'emploi est importante et illustre l'attractivité de Saintes.
- Cognac et Chateaubernard qui présentent un niveau d'emploi supérieur à 16 000 emplois.
- La façade atlantique et le secteur de Royan (avec Royan, Saujon, Médis, St Georges de Didonne et Vaux sur Mer) qui localise 15 000 emplois dont 75% concentrés sur la seule commune de Royan.

Ces trois ensembles concentrent donc 60 % de l'emploi de l'ensemble du périmètre d'étude. Ce qui illustre un territoire polarisé par trois pôles distants de plusieurs kilomètres chacun avec une attractivité directe sur leur territoire respectif proche.

2.1.3 Foncier

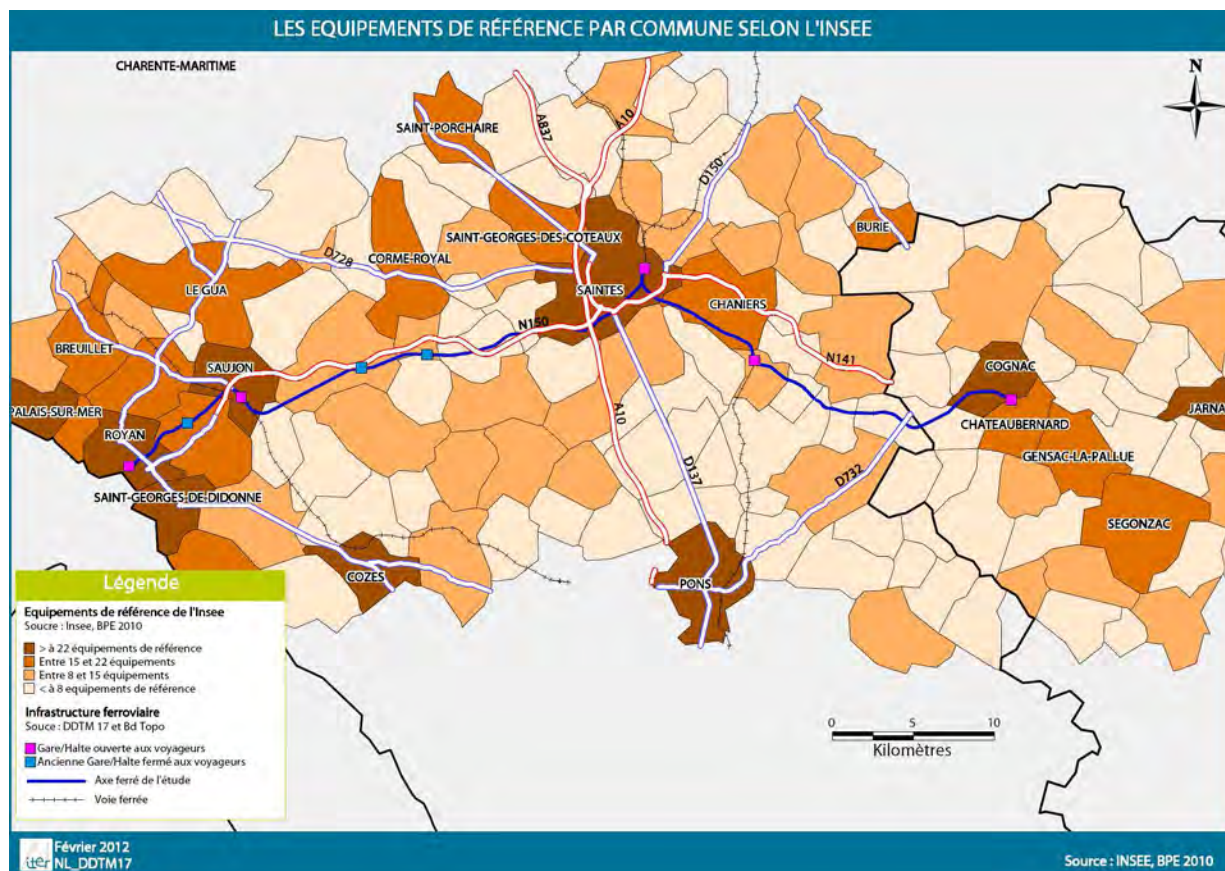


La carte ci-contre illustre les niveaux du prix du foncier par canton du territoire d'étude. Il représente le prix médian au m² des terrains à bâtir du périmètre de Saintes.

L'ensemble du périmètre de Saintes présente des niveaux de prix du foncier disparates. Alors que l'ouest du périmètre et les communes de la façade atlantique (nord ouest de Royan) recensent des niveaux très élevés souvent supérieurs à 90€/m², l'éloignement de la côte influe sur le prix du foncier. Ainsi le secteur à l'est de Saintes, formant une couronne autour de Cognac reste relativement accessible avec des niveaux inférieurs à 30€ le m² comparé à l'ouest de Saintes.

Le périmètre d'étude de cet axe présente distinctement deux ensembles aux pressions foncières opposées. L'ouest de Saintes qui pourrait voir les perspectives d'évolutions urbaines remises en question face à cette pression foncière importante, au contraire de l'est de Saintes.

2.1.4 Le niveau d'équipements



La carte ci-contre identifie le niveau d'équipements des communes du périmètre d'étude. Les données sont issues de la Base Permanente des Equipements (BPE) qui référence précisément et par commune le type et le nombre de 167 équipements liés aux services. Cette base n'intègre pas les équipements d'enseignement ni de sports et loisirs. Dans le but d'offrir une lecture quantitative et qualitative sur l'ensemble du périmètre, l'analyse s'est portée sur une liste de 36 équipements dits structurants déterminés par l'INSEE et considérés comme importants dans tous les domaines : services publics, commerces, artisans, culture, santé, etc...).

Les principales communes du territoire identifiées dans les analyses démographiques et d'activité ressortent : Saintes, Cognac, et Royan. D'autres communes émergent au même niveau comme celles de la façade atlantique, Saujon, Pons et Cozes.

D'autres communes moins équipées permettent de mailler le territoire plus finement. Cependant, le centre du périmètre et le sud de l'axe ferré sont moins bien pourvus que le reste du territoire.

2.2 Vision environnementale

L'analyse des périmètres environnementaux à proximité des gares et des axes ferrés permet d'appréhender les contraintes éventuelles dans une logique de développement urbain autour des gares. Afin d'appréhender au mieux les incidences que ces périmètres pourraient avoir sur de possibles évolutions urbaines, leur compréhension et leurs effets sur un territoire doivent être analysés :

- **Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)**: Les ZNIEFF sont des secteurs du territoire qui présentent un intérêt sur le plan écologique pour le maintien des grands équilibres naturels ou par la présence d'espèces animales et végétales rares. Le zonage ZNIEFF sert de base à la définition de la politique de protection de la nature. Ce zonage n'a pas de valeur juridique directe mais l'absence de prise en compte d'une ZNIEFF dans une opération d'aménagement pourrait faire l'objet de recours. Deux types de ZNIEFF sont à distinguer :
 - **ZNIEFF de type I**: Ces zones abritent au moins une espèce ou un habitat caractéristique remarquable ou rare, justifiant d'une valeur patrimoniale plus élevée que celle du milieu environnant. Ces territoires correspondent à un très fort enjeu de préservation voire de valorisation de milieux naturels
 - **ZNIEFF de type II**: Ces zones correspondent à des ensembles géographiques importants, incluant souvent plusieurs ZNIEFF de type I sur lesquels les équilibres naturels doivent être préservés.

Même si les ZNIEFF n'ont pas de portée réglementaire directe, elles doivent être prise en compte dans l'élaboration des Plan Locaux d'Urbanisme. Quelques éléments de jurisprudence permettent de visualiser le type d'aménagement prohibé par les ZNIEFF. Ainsi, la jurisprudence considère comme une erreur manifeste de fait de classer une ZNIEFF en zone NA pour la réalisation d'un lotissement, NDc pour la réalisation d'équipements collectifs liés à l'hôtellerie et la restauration, ... (Source : DREAL Languedoc Roussillon)

- **Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)**: Ce zonage est un inventaire préalable à sa classification en Zone de protection Spéciale de Natura 2000.
- **Zonage Natura 2000**: Ce zonage s'appuie sur deux directives européennes pour sélectionner les sites à protéger.
 - **La directive "Oiseaux" de 1979 (79/409/CEE)** propose la protection de plus de 180 espèces sauvages d'oiseaux en créant des "Zones de Protection Spéciales" (ZPS).

- **La directive "Habitats, faune, flore" de 1992 (92/43/CEE)** répertorie plus de 200 types d'habitats, 200 espèces animales (sauf oiseaux) et 500 espèces végétales présentant un intérêt communautaire et nécessitant une protection. Pour ce faire, elle prévoit la création de "Zones Spéciales de Conservation" (ZSC) pour les protéger.

« Ainsi les sites ZPS et ZCS constituent le réseau Natura 2000. Le réseau Natura 2000 n'a pas pour objectif de mettre la nature "sous cloche" mais de s'appuyer sur les acteurs économiques, gestionnaires des espaces naturels et ruraux pour préserver les espèces et les habitats. Les activités (notamment industrielles) ou les infrastructures (routes, urbanisme, etc.) existantes sur un site ne sont pas remises en cause par l'inscription d'un territoire au réseau Natura 2000. Des dispositions particulières concernent cependant les nouveaux programmes et projets de travaux ou d'aménagements qui se localiseraient dans ou à proximité d'un site Natura 2000 et qui pourraient avoir un impact sur le site. Le porteur de projet doit alors réaliser une "évaluation des incidences" pour évaluer la compatibilité de ses projets avec le maintien des habitats et des espèces du site Natura 2000 ». (Source : DREAL Haute Normandie)

Gare du périmètre	Gare ouverte aux voyageurs	Zonage à Proximité				
		Znieff 1	Znieff 2	ZICO	Natura 2000 ZPS	Natura 2000 ZSC
Cognac	Oui				X	X
Saintes	Oui	X	X	X	X	X
Royan	Oui	X	X		X	X
Beillant	Oui	X	X	X	X	X
Saujon	Oui			X	X	X
Médis	Non				X	X
Pisany	Non	X	X			
Saint-Romain-de-Benet	Non					

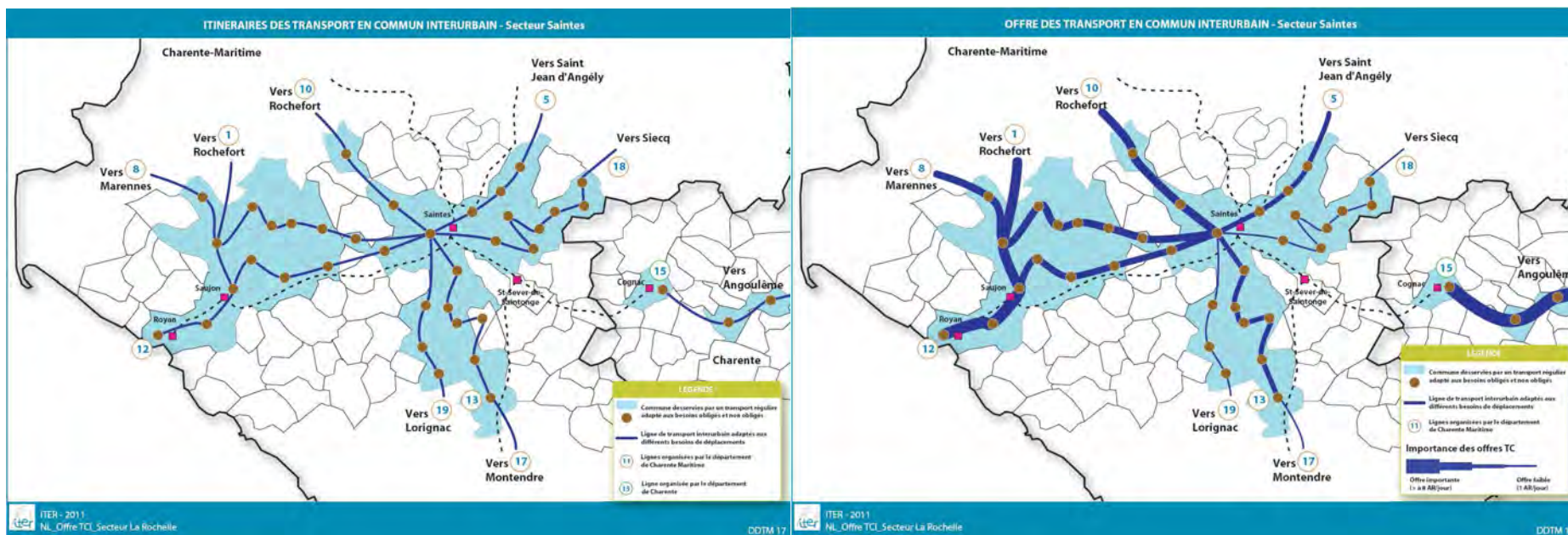
Source : DREAL Poitou-Charrentes

La tableau ci contre évalue la proximité des zonages environnementaux aux gares du périmètre d'étude qu'elles soient ouvertes aux voyageurs ou non. Ainsi, le périmètre d'étude, particulièrement concerné par ces zonages de protection environnementale, dans l'éventualité d'une évolution urbaine future, devra se soumettre à des études spécifiques afin de préserver l'environnement avoisinant.

3 APPROCHE MOBILITE

3.1 Identification de l'offre VP/TC/Train

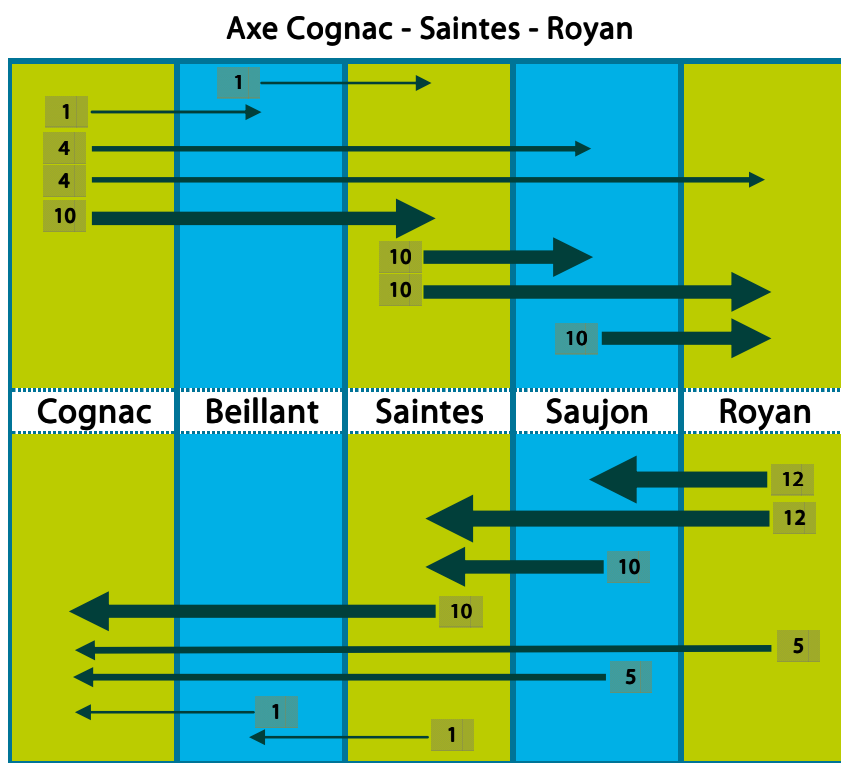
3.1.1 Offre TCI



Les cartes ci-dessous localisent les itinéraires des lignes interurbaines du département de la Charente –Maritime et identifient leur niveau d'offre. Le territoire d'étude présente un maillage de lignes interurbaines particulièrement étendu et fin. La quasi-totalité des lignes sont radiales et convergent principalement vers Saintes. Le secteur de Royan bénéficie également de quelques lignes qui relient la côte atlantique à Rochefort (Ligne 1). Lorsque l'on rapporte le maillage des lignes aux offres proposées, le constat est plus nuancé. En effet, quelques lignes présentent des performances attractives pour des relations quotidiennes comme la ligne 1 qui propose jusqu'à 6 AR retours quotidiens toute l'année entre Royan et Rochefort. Les lignes 5, 8 et 12

offrent un niveau de service plus faible mais reste de bonne facture (entre 4 et 5 allers retour quotidiens). En revanche, le reste des lignes ne propose pas véritablement d'alternative modale ; 1 ou 2 allers retours sont proposés ce qui constitue davantage un transport collectif destiné aux personnes captives qu'un véritable mode collectif alternatif pour les déplacements quotidiens.

3.1.2 Offre TER et Grandes Lignes

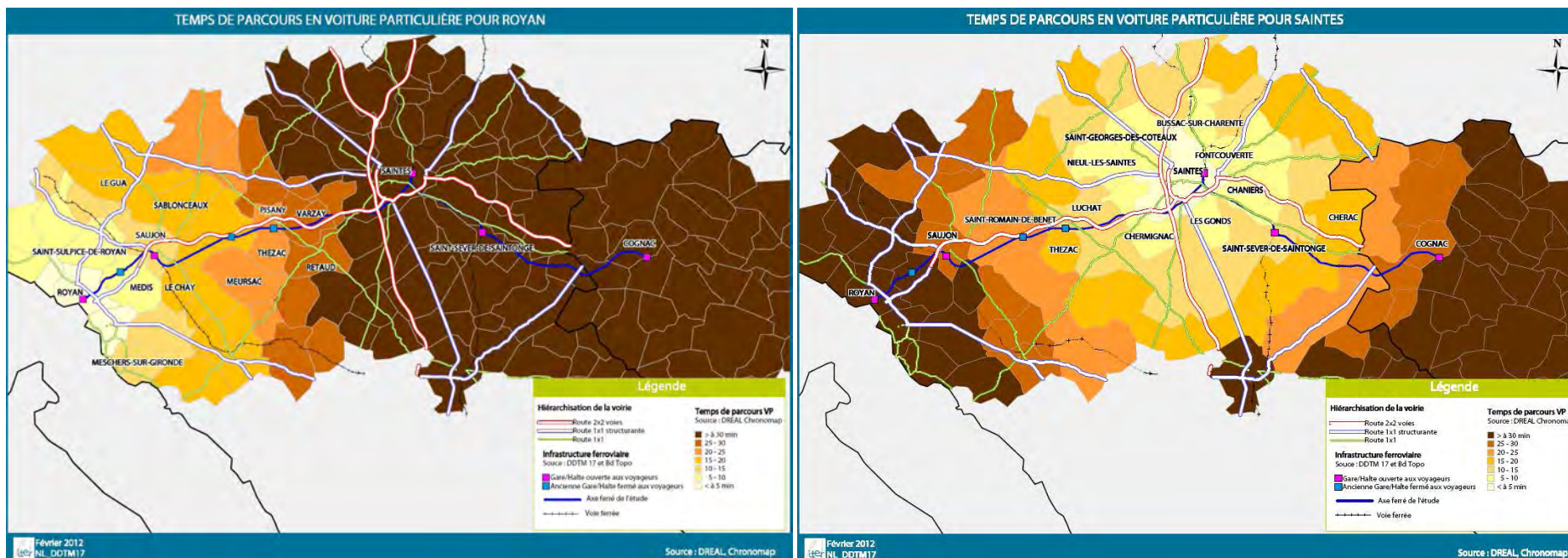


Source : TER Poitou-Charentes

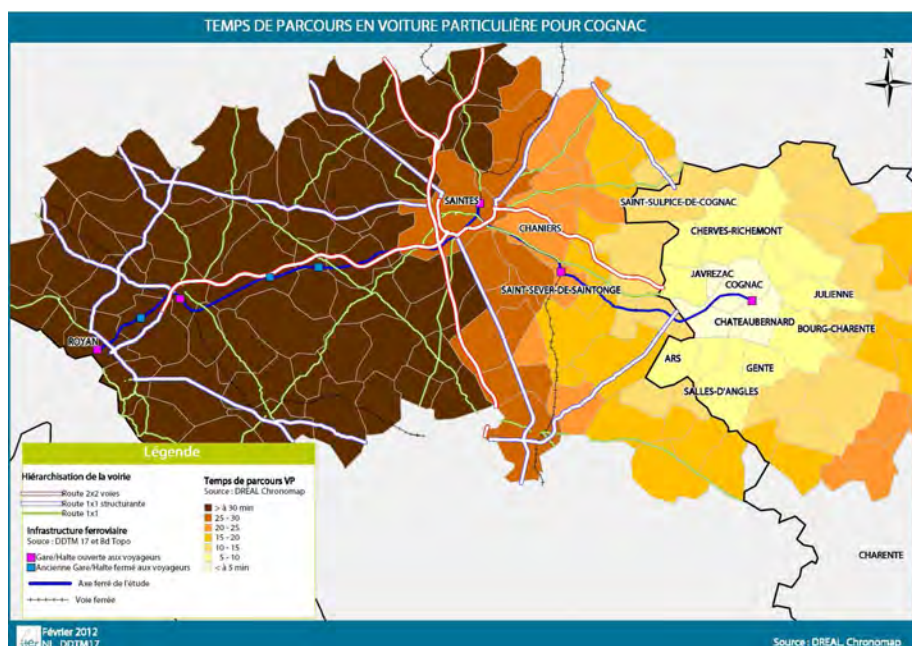
La représentation graphique ci-contre illustre le niveau d'offre (trajet direct) proposée en fonction des relations possibles sur l'axe ferré de l'étude. Ainsi, on observe deux éléments distincts :

- Une offre importante est proposée au départ et à destination de Saintes (10 Allers/retours avec Royan, Saujon et Cognac). Saintes étant ici l'étoile ferroviaire de l'offre du territoire.
- Une offre directe Cognac/Saujon/Royan moins importante (4A/R quotidiens) mais qui est complétée par des trajets en correspondance à la gare de Saintes.
- La gare de Beillant ne bénéficie pas de cette offre de bonne qualité.

3.1.3 Offre VP



L'offre en voiture personnelle s'estime par les infrastructures routières présentes sur le territoire. La performance de celle-ci s'apprécie par les temps de parcours pour se rendre dans un pôle identifié. D'après de nombreuses études sur la périurbanisation, on estime qu'un actif accepte d'effectuer jusqu'à 30-40 minutes de trajets en véhicule individuel pour se rendre sur son lieu de travail. Cette capacité à effectuer de long trajet matin et soir couplée à l'amélioration des infrastructures routières a permis d'éloigner l'habitat des lieux d'emplois sans perdre en qualité de vie.

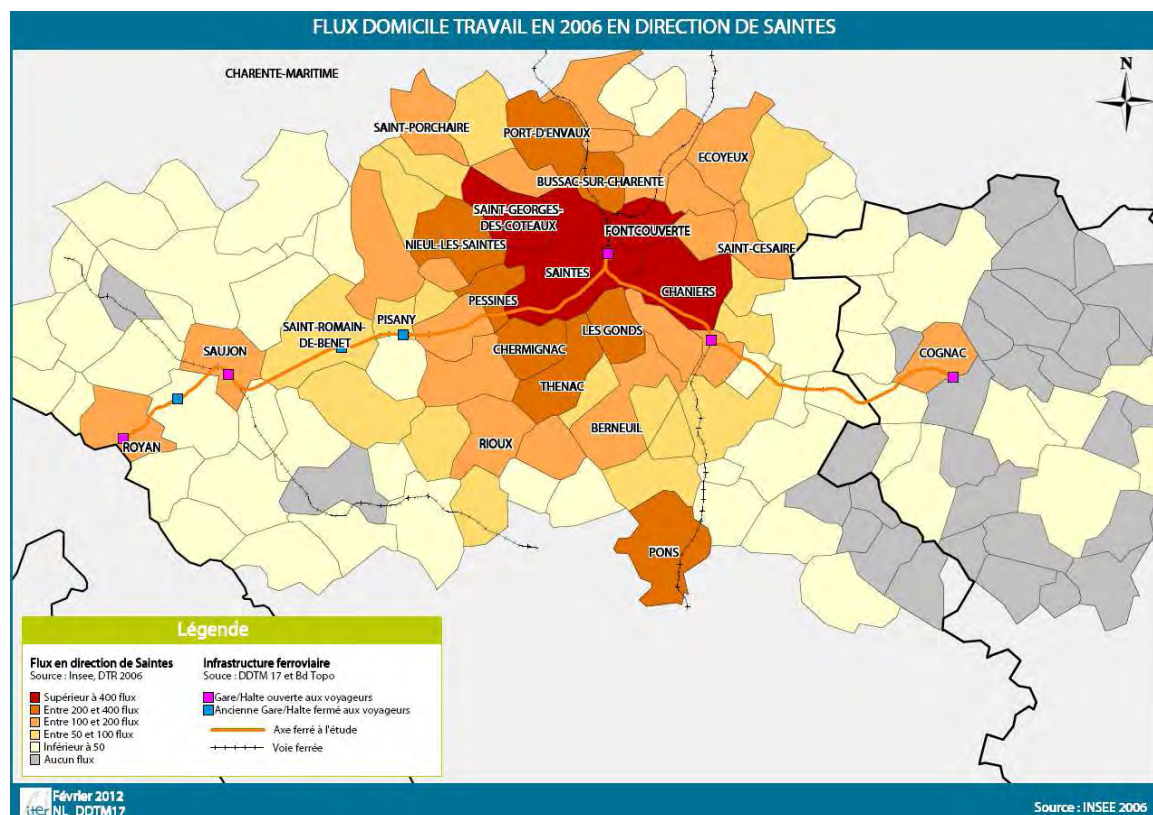


Nous identifions ici trois pôles majeurs issus des éléments socio-économiques : Saintes, Cognac, Royan. Au regard de l'importance des aires à 30 minutes autour des pôles, le réseau routier est très performant et permet d'atteindre rapidement les différents pôles. Cette performance, bien qu'elle soit bénéfique pour certains motifs, contraint de manière significative le développement et l'attractivité du mode collectif, qui reste, malgré des améliorations importantes récentes, moins performant en terme de temps de parcours que la voiture individuelle.

3.2 Identification des niveaux d'usage

Pour garder une homogénéité et une facilité de lecture, le travail d'analyse des migrations alternantes s'est porté sur les trois pôles majeurs du territoire. En effet, au regard du volume d'emploi des autres communes du territoire, les flux en direction des autres communes sont dérisoires.

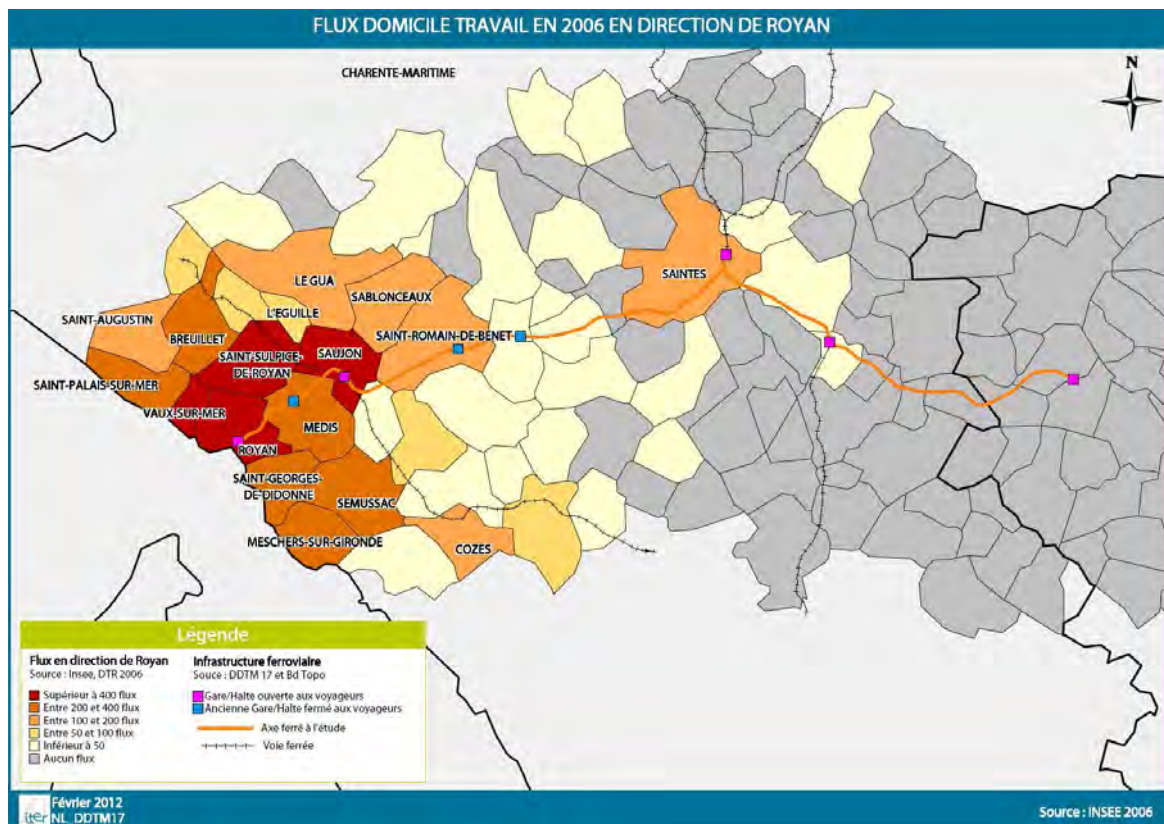
3.2.1 Flux domicile travail



La carte ci-contre localise les migrations alternantes à destination de Saintes.

L'aire d'influence de Saintes est particulièrement étendue et illustre une densité importante de flux quotidiens et réguliers. Près de 17 000 flux sont recensés vers Saintes.

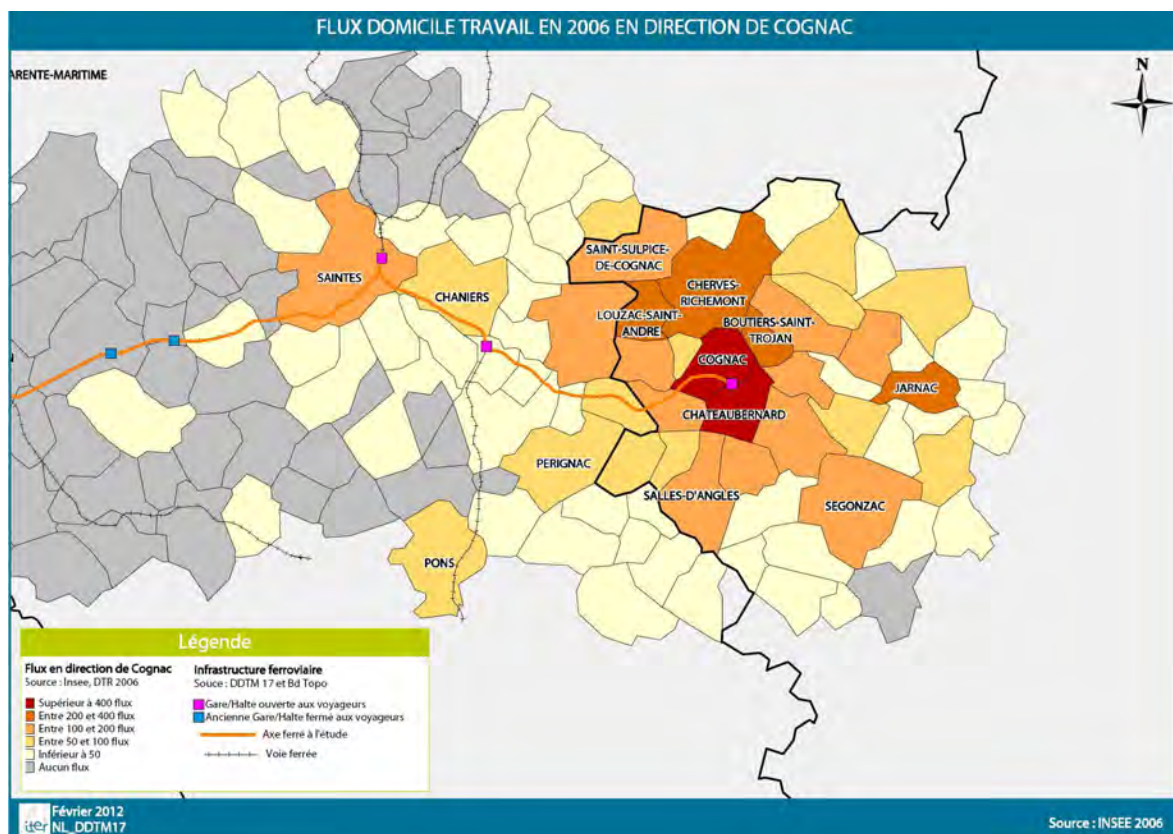
- Certaines communes émettent davantage de flux comme Chaniers, Fontcouverte et St-Georges Les Coteaux. Plus de 400 actifs quittent quotidiennement ces communes pour se rendre à Saintes.
- Une seconde couronne apparaît qui émet en moyenne entre 200 et 400 flux vers Saintes.
- Plus les communes sont éloignées moins l'intensité des relation est importante. Cependant, l'addition de tous ces flux engendre une pression de trafic importante sur la seule commune de Saintes.



Les migrations alternantes en direction de la commune de Royan sont également importantes. L'aire d'attraction est certes moins étendue que celle de Saintes mais l'intensité des flux demeure élevée. Ainsi, plusieurs communes situées à proximité de l'axe ferré (Saujon, St Sulpice de Royan et Médias) sont des communes résidentielles de nombreux actifs travaillant à Royan. Saujon par exemple, équipée d'une gare, recense plus de 400 actifs travaillant à Royan.

Un ensemble de 6 communes attirées par Royan se localise de part et d'autre de Royan. Ces communes émettent entre 200 et 400 flux quotidiens vers Royan.

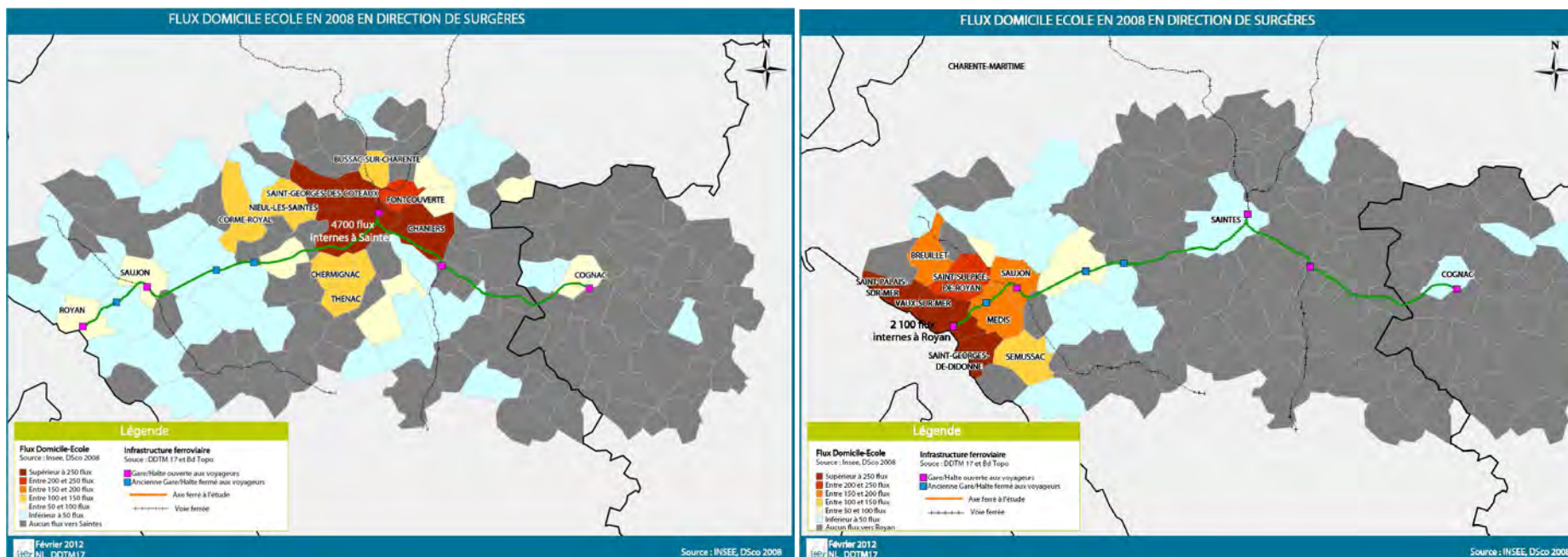
L'ensemble des flux additionnés représente près de 9000 migrations quotidiennes vers Royan.



Le constat des migrations alternantes vers Cognac est identique à celui de Royan. Son aire d'attraction est étendue et plus de 10 000 flux sont à observés vers Cognac.

Cependant, contrairement à l'aire de Royan, on n'observe pas de relations très fortes avec Cognac, hormis celle avec Chateaubernard. Ce constat illustre une dispersion des flux importante sans qu'un axe structurant n'apparaisse. Cette composante de la mobilité autour de Cognac est importante notamment dans un objectif de report modal vers le mode collectif ou alternatif.

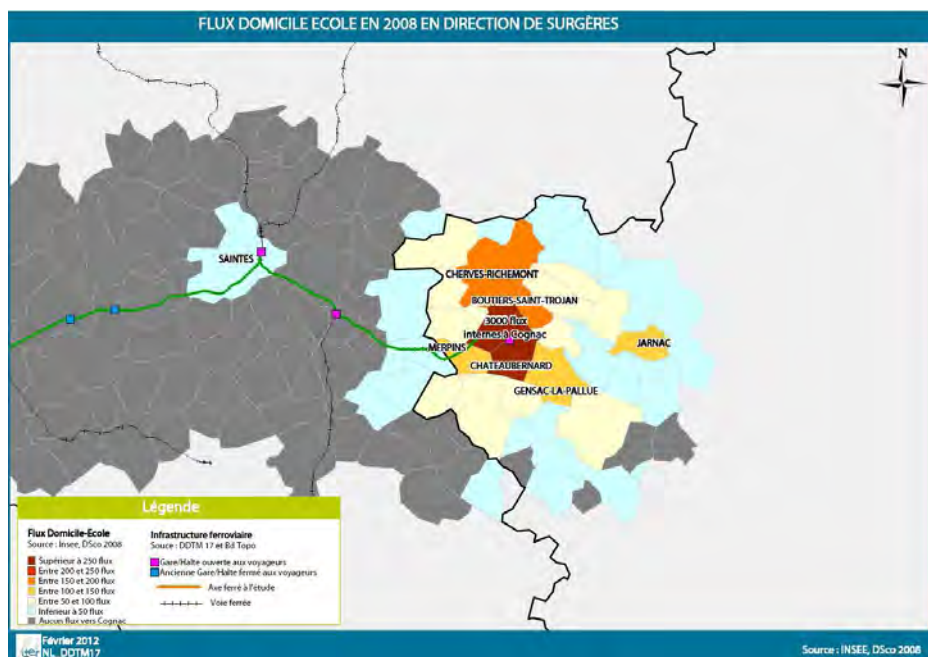
3.2.2 Flux domicile étude



Les cartes ci-dessus représentent les migrations domicile étude observées sur le territoire d'étude et en relation avec les trois pôles majeurs du territoire.

Les flux liés au motif scolaire sont moins importants que ceux observés pour le travail. En effet, les flux pour le motif école ou étude se concentrent davantage autour de chaque commune. Les aires d'attraction sont moins étendues et la densité des flux est concentrée sur quelques relations seulement. Ainsi on observe :

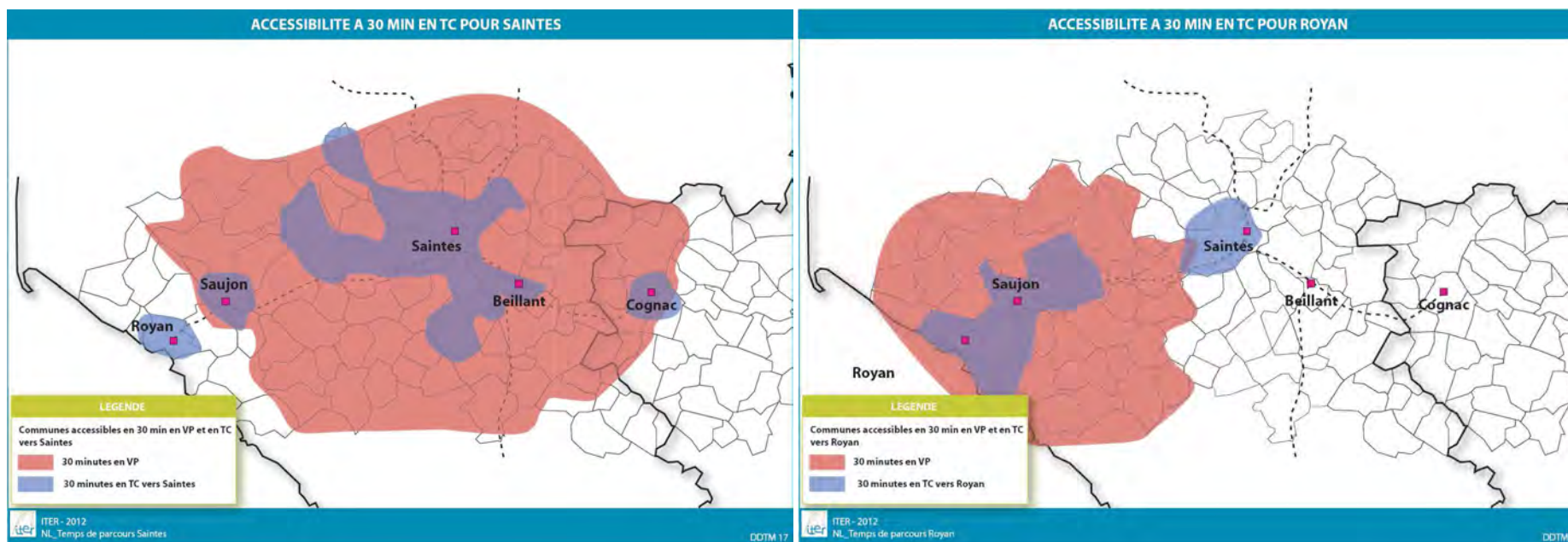
- Sur l'aire de Saintes une concentration de flux sur Chaniers, Fontcouverte et St Georges les Coteaux,
- Sur l'aire de Royan une concentration des flux sur les communes littorales ainsi que sur Médis, Saujon et St Sulpice de Royan, est à observer



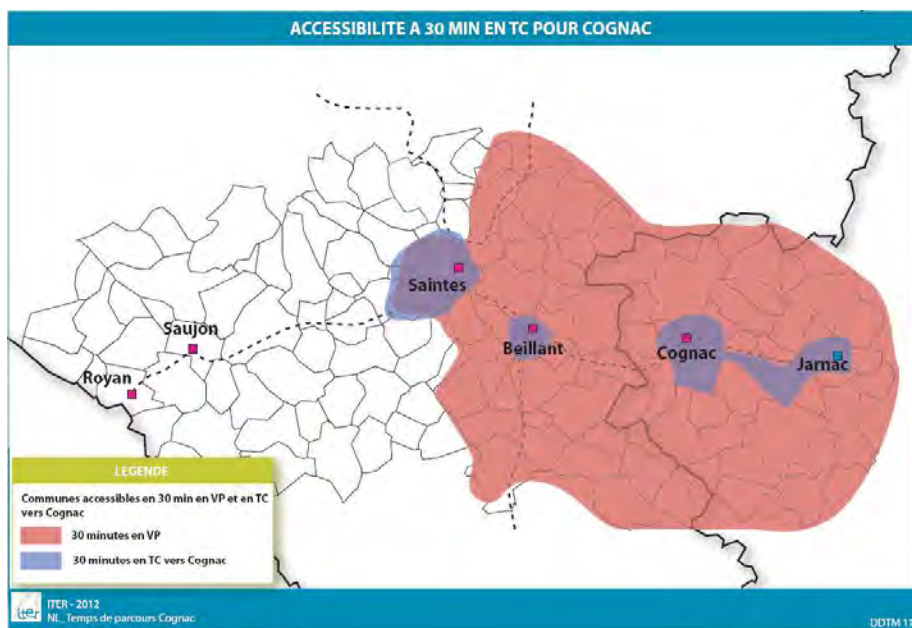
- Sur l'aire de Cognac, les flux sont moins importants que sur les autres aires mais l'axe nord-sud notamment avec Chateaubernard concentre la grande majorité des flux.

3.3 Identification des parts de marché TC/VP

3.3.1 Temps de parcours comparés VP/TC



Ces illustrations comparent les aires à 30 minutes autour des trois pôles majeurs du territoire en voiture particulière et en TC. Elles illustrent de manière significative la non compétitivité du mode collectif face à la voiture individuelle.



Certaines liaisons demeurent plus avantageuses à effectuer en mode collectif comme Saintes-Royan, Saintes-Saujon, Cognac-Saintes via le mode ferroviaire. Cependant, pour le même temps de parcours, l'aire à 30 minutes en voiture individuelle est largement plus étendue. La composante temps de parcours est un critère important dans le choix d'usage d'un mode collectif. Il est donc important de noter que face à cette faible compétitivité des transports collectifs, il apparaît logique que le mode le plus emprunté demeure la voiture individuelle.

3.3.2 Flux transports ferrés

CommuneA	CommuneB	Abonnés
Rochefort	La Rochelle	158
Niort	La Rochelle	126
La Rochelle	Surgères	98
La Rochelle	Saintes	40
Angoulême	Cognac	36
Rochefort	Saintes	31
Saintes	Royan	27
Châtelailon	La Rochelle	27
Niort	Surgères	26
Poitiers	La Rochelle	24
Saintes	Cognac	17
Angoulême	Saintes	15
Jonzac	Saintes	15
Mauzé	La Rochelle	15
Saintes	Saujon	14
Angoulins	La Rochelle	13
Saint Laurent de la Prée	La Rochelle	13
Poitiers	Surgères	12
Niort	Saintes	11
Saint Savinien	La Rochelle	9
Tonnay	La Rochelle	9
Bordeaux	Saintes	8
Bords	La Rochelle	8
Saint Maixent	La Rochelle	8
Châtelailon	Saintes	6
Saint Maixent	Surgères	5

CommuneA	CommuneB	Abonnés
Pons	Saintes	5
Saint Laurent de la Prée	La Rochelle	5
Châteauneuf	Cognac	5
Royan	Saujon	4
Saint-Jean d'Angely	Saintes	4
La Rochelle	Marans	4
Jonzac	Saujon	3
Jarnac	Saintes	3
Montendre	Saintes	3
Saint Savinien	Saintes	3
Jarnac	Cognac	3
Aytré	La Rochelle	2
Rochefort	Cognac	2
Royan	Cognac	2
Mauzé	Surgères	1
Angoulême	Saujon	1
Cognac	Saujon	1
Poitiers	Saujon	1
Poitiers	Saintes	1
Bordeaux	Royan	1
Jarnac	Royan	1
Bordeaux	La Rochelle	1
Fontenay le Comte	La Rochelle	1
Jonzac	La Rochelle	1
Vix	La Rochelle	1
Saujon	Beillant	1

Relation interne aux deux territoires d'étude confondus

Source : Conseil Régional Poitou-Charentes

Les tableaux ci-contre dénombrent les abonnés « travail » en fonction de leur relation quotidienne. Pour bénéficier du tarif avantageux de l'abonnement travail, l'utilisateur doit justifier de son emploi et déclarer une origine destination sur laquelle la tarification spécifique doit s'appliquer. Ainsi, les services du Conseil Régional possèdent les informations concernant les trajets effectués quotidiennement pour certains usagers pour se rendre à leur travail.

A la lecture de ses données, le constat est sans équivoque sur l'attractivité des transports ferrés. Le volume de flux sur les relations internes au périmètre d'étude reste dérisoire au regard des migrations alternantes observées précédemment. Ainsi, même entre Royan et Saintes ou sur Cognac/Saintes, le volume reste minime avec respectivement 27 et 17 abonnés sur les relations.

Même dans le cas d'une relation périurbaine comme peut l'être qualifiée Saujon-Royan, l'attractivité du mode ferroviaire est absente. Seuls 4 abonnés sont comptabilisés sur cette relation.

3.4.2 Déplacement vers Saintes en relation avec Saujon

		DEPUIS SAUJON																																	
ARRIVEE	Modes	Types	Libellé	Temps de parcours (min)	Coût (min)		NB de courses	Av 7h00	7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		Ap 20:00
					Billet unité	Abt équivalent Mensuel			0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	
SAINTES	Train	TER		00:20	5,50 €	57,40 €	12																												
	Routier	LR CG17	L12	00:46	4,60 €	36,00 €	3																												
								HC	HPM			HC				HPS				HC															
								2	3			4				4				2															
DEPART		VERS SAUJON																																	
SAINTES	Train	TER					11																												
	Routier	LR CG17	L12				3																												
								HC	HPM			HC				HPS				HC															
								0	3			5				3				3															
					Coût trajet	Coût mensuel ** (équivalent 20 jours)																													
	Routier	Voiture		00:28	3,54 €	141,60 €																													

(1) Gare à Gare (27 km)

(**) carburant uniquement

Source : CG17, SNCF, Viamichelin 2012

1 service
 2 services
 3 services
 Niveau d'offre pour des déplacements pendulaires

HPM : Heure Pleine du Matin
 HC : Heure Creuse
 HPS : Heure Pleine du Soir

- **Niveau de fréquence** : 3 allers et 3 retours pour des déplacements pendulaires avec Saintes (2 allers- retours en TER)
- **Niveau de performance** : De gare à gare, le temps de parcours en TER est attractif par rapport à la voiture (gain de 8 mn) et par rapport aux lignes régulières départementales (gain de 26 mn)
- **Niveau tarifaire** : Mensuellement, la ligne départementale est la plus attractive (1,6 fois mois chère que le train), mais celui-ci demeure 2 fois moins cher que la desserte en VP (2,4 fois moins cher).

3.4.3 Déplacement entre Royan et Saintes

3.4.3.1 Déplacement vers Royan en relation avec Saintes

		DEPUIS SAINTES																																	
ARRIVEE	Modes	Types	Libellé	Temps de parcours (min)	Coût (min)		NB de courses	Av 7h00	7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		Ap 20:00
					Billet unité	Abt équivalent Mensuel			0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	
ROYAN	Train	TER		00:29	7,10 €	71,40 €	10																												
	Routier	LR CG17	L12	01:00	4,60 €	36,00 €	4																												
								HC	HPM				HC				HPS				HC														
								0	3				4				3				4														
DEPART		VERS SAINTES																																	
ROYAN	Train	TER					12																												
	Routier	LR CG17	L12				4																												
								HC	HPM				HC				HPS				HC														
								3	2				5				5				1														

	Routier	Voiture	Temps de parcours (min)	Coût trajet	Coût mensuel ** (équivalent 20 jours)
			00:38	4,27 €	170,80 €

(1) Gare à Gare (36 km)

(**) carburant uniquement

Source : CG17, SNCF, Viamichelin 2012

1 service
 2 services

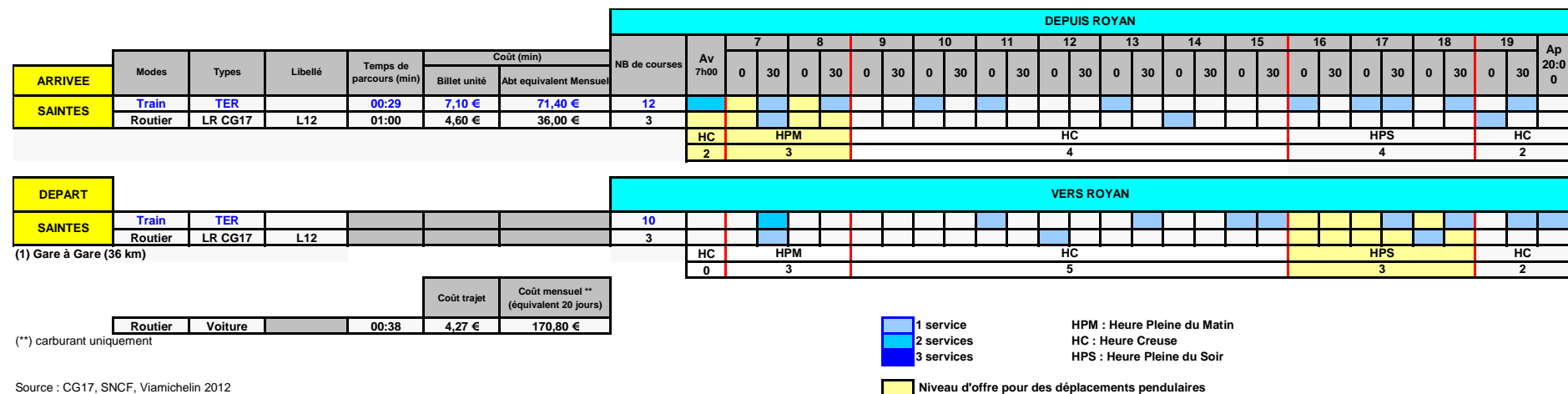
HPM : Heure Pleine du Matin
 HC : Heure Creuse
 HPS : Heure Pleine du Soir

Niveau d'offre pour des déplacements pendulaires

- **Niveau de fréquence** : 3 allers et 5 retours pour des déplacements pendulaires avec Royan (2 allers et 3 retours en TER)



3.4.3.2 Déplacement vers Saintes en relation avec Royan



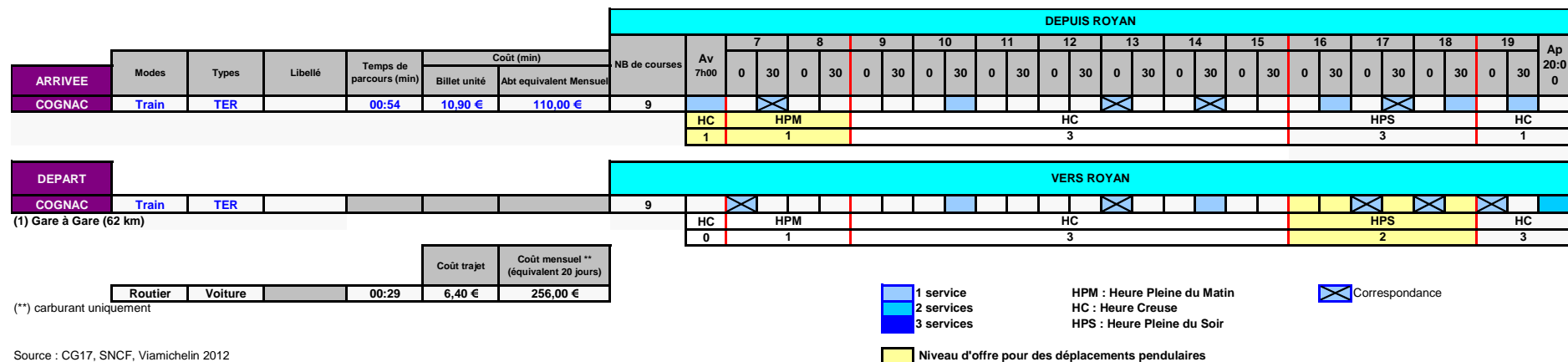
- **Niveau de fréquence** : 3 allers-retours pour des déplacements pendulaires avec Saintes (2 allers-retours en TER)

Pour les deux relations confondus :

- **Niveau de performance** : De gare à gare, le train reste concurrentiel par rapport à la voiture (gain de 10 mn environ) et avec la ligne routière départementale (gain de 30 mn).
- **Niveau tarifaire** : Mensuellement, la ligne départementale est la plus attractive (2 fois moins chère que le train), mais celui-ci demeure 2 fois moins cher que la desserte en VP (2,4 fois moins cher).



3.4.4.2 . Déplacement vers Cognac en relation avec Royan



- **Niveau de fréquence** : 1 aller et 2 retours (en correspondance) pour des déplacements pendulaires avec Cognac uniquement en TER.

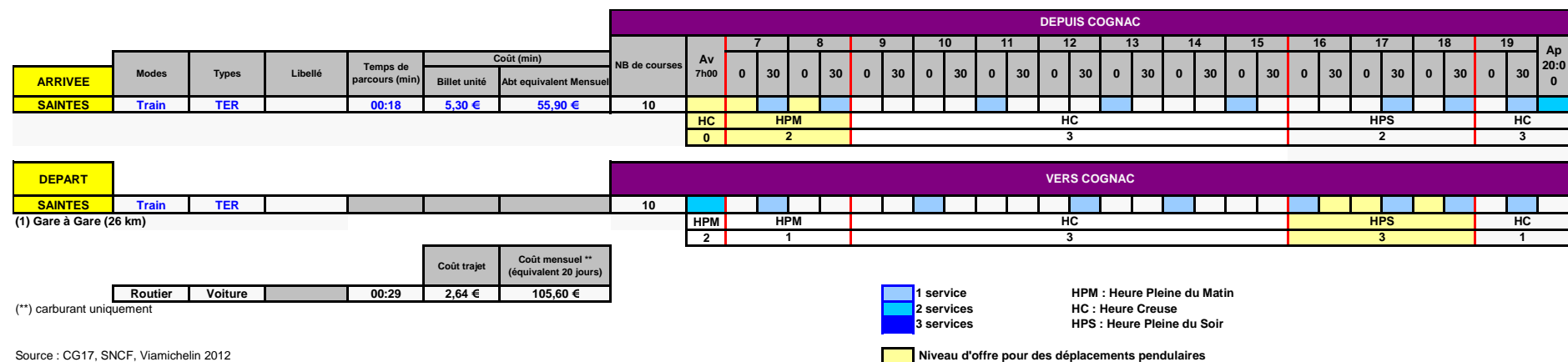
Pour les deux relations confondus :

- **Niveau de performance** : De gare à gare, le train reste assez concurrentiel par rapport à la voiture (gain de 25 mn environ)
- **Niveau tarifaire** : Mensuellement, le TER demeure 2,3 fois moins cher que la desserte en VP.



3.4.5 Déplacement entre Saintes et Cognac

3.4.5.1 Déplacement vers Saintes en relation avec Cognac



- **Niveau de fréquence** : 2 allers et 3 retours pour des déplacements pendulaires avec Saintes uniquement en TER

3.4.5.2 . Déplacement vers Cognac en relation avec Saintes

		DEPUIS SAINTES																																	
ARRIVEE	Modes	Types	Libellé	Temps de parcours (min)	Coût (min)		NB de courses	Av 7h00	7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		19		Ap 20:00
					Billet unité	Abt equivalent Mensuel			0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	
COGNAC	Train	TER		00:18	5,30 €	55,90 €	10	HC	HPM								HC								HPS				HC						
								2	1								3								3				1						
DEPART		VERS SAINTES																																	
COGNAC	Train	TER					10	HC	HPM								HC								HPS				HC						
								0	2								3								2				3						

	Coût trajet	Coût mensuel ** (équivalent 20 jours)
Routier	2,64 €	105,60 €
Voiture		

(**) carburant uniquement

■ 1 service
■ 2 services
■ 3 services
 Niveau d'offre pour des déplacements pendulaires
 HPM : Heure Pleine du Matin
 HC : Heure Creuse
 HPS : Heure Pleine du Soir

Source : CG17, SNCF, Viamichelin 2012

- **Niveau de fréquence** : 1 aller et 2 retours pour des déplacements pendulaires avec Cognac uniquement en TER.

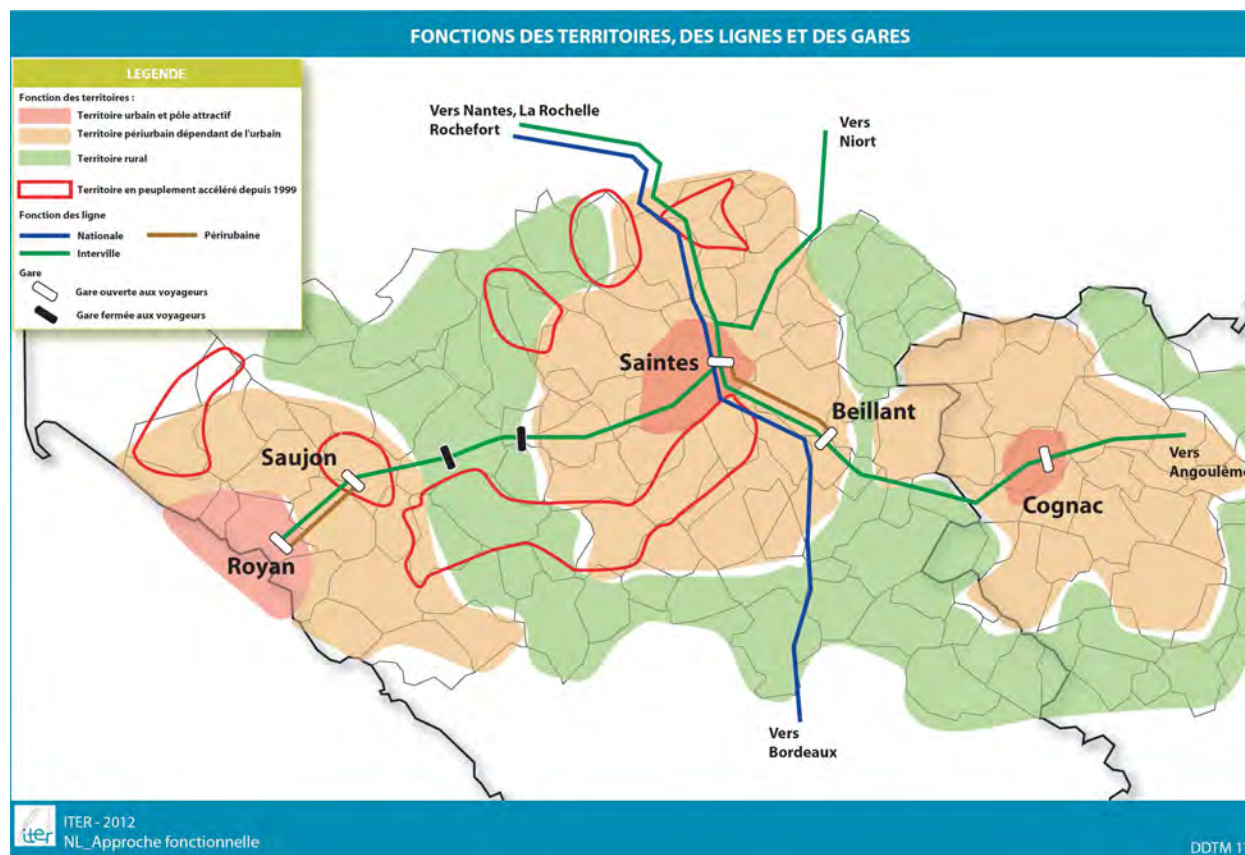
Pour les deux relations confondus :

- **Niveau de performance** : De gare à gare, le train reste assez concurrentiel par rapport à la voiture (gain de 10 mn environ)
- **Niveau tarifaire** : Mensuellement, le TER demeure 1.8 fois moins cher que la desserte en VP.



4 APPROCHE FONCTIONNELLE

Cette représentation schématique a pour objectif de caractériser le positionnement des gares (exploitées ou pas) et les missions dévolues aux axes ferroviaires les desservants par rapport à la dynamique des espaces selon leur dominante qu'elle soit urbaine, périurbaine, ou rurale.



Ainsi, trois types d'espace territoriaux coexistent :

- Trois espaces à dominante urbaine :
 - La ville de Saintes qui bénéficie d'une localisation privilégiée par les infrastructures de communication (voie ferrée, autoroute, ...) se positionne comme le pôle urbain majeur du périmètre,
 - La commune de Royan située sur la façade atlantique exerce une attractivité forte sur ses communes avoisinantes,
 - La ville de Cognac, située à équidistance de Saintes et d'Angoulême se positionne comme une unité urbaine de relais avec sa propre aire d'attraction.

- des espaces à dominante périurbaine qui se situent autour des espaces urbains précédemment cités. Ils sont davantage tournés, au regard des flux domicile travail vers leur pôle d'activité respectif,
- Un espace à dominante rurale qui complète les interstices territoriaux.

Au sein de ces espaces, un ensemble de communes connaît une évolution démographique accélérée de leur population depuis 1999. Ce constat est d'autant plus important qu'il permet de caractériser des territoires en pleine mutation, pour lesquels des dynamiques démographiques restent à prévoir.

L'infrastructure ferroviaire quant à elle distingue trois fonctions spécifiques :

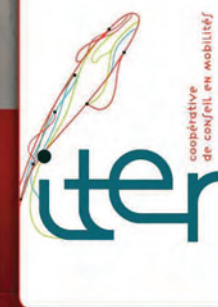
- **Une fonction dite « nationale »**, c'est-à-dire que l'infrastructure ferrée accueille des trains dont leur mission est de desservir le territoire français. Cette fonction se localise pour le périmètre d'étude sur l'axe Rochefort – Saintes où des trains « Intercité » permettent de relier Nantes à Bordeaux via La Rochelle et Rochefort.
- **Une fonction dite « Interville »** pour laquelle les trains possèdent la mission de relier les grandes villes régionales. Ces trains peuvent être des TER ou des Intercités. Pour exemples, les axes Saintes – Niort, Royan – Saintes – Cognac, sont parcourus par des TER qui assurent cette mission en desservant seulement les grandes villes des lignes respectives (Royan, Saujon, Saintes, Cognac, Angoulême ; Saintes, Saint Jean d'Angely et Niort).
- **Une fonction « périurbaine »** pour laquelle l'offre ferrée est orientée davantage vers le pôle urbain attractif proche. Cette caractéristique correspond à une demande quotidienne pour le motif travail. Pour le périmètre d'étude de Saintes, ces fonctions se situent sur les relations Saintes – Beillant et Royan – Saujon. Cette fonction ne s'identifie pas seulement par l'offre actuelle mais en la croisant avec les fonctions territoriales sur lesquelles les gares se localisent.

Le corridor ferroviaire dessert trois pôles urbains majeurs et structurants pour le périmètre d'étude. Est-il nécessaire de renforcer les liaisons « Intervilles » ou favoriser le développement des gares situées dans leur aire d'attraction respective pour assurer des missions « périurbaines » ?

RAPPORT PHASE 2 - DEFINITION DE L'AIRE D'INFLUENCE DE CHAQUE GARE

Les gares comme leviers de projet de territoires - Ligne Cognac - Saintes - Royan

DDTM 17
Version 1i du 10/04/2012



24 boulevard Riquet
31 000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75 012 Paris
T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau
Quartier La Banette n°1
83 270 St Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_20120410_Rapport phase 2 - Lot 1 - Secteur Saintes_01i**

Version	Auteur	Modification
01i du 10/04/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM 17		X	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	METHODOLOGIE D'ELABORATION DES MONOGRAPHIES DES GARES.....	4
3	CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DES GARES.....	8
3.1	Gare de Royan.....	14
3.2	Gare de Saujon.....	16
3.3	Gare de Saintes.....	18
3.4	Gare de Beillant.....	20
3.5	Gare de Cognac.....	22
4	MONOGRAPHIE DES GARES.....	24

1 INTRODUCTION

L'axe ferroviaire Cognac – Saintes – Royan dénombre cinq gares ouvertes aux voyageurs. Chacune d'entre elles s'inscrit dans un territoire soit périurbain soit urbain : celles de Saujon et Beillant sont localisées dans un territoire périurbain alors que celles de Cognac, Saintes et Royan dans un territoire urbain. Néanmoins, la fonction du territoire ne peut déterminer à elle seule la fonction de la gare. Une approche multicritères croisant plusieurs éléments spécifiques doit permettre de préciser la fonction réelle de ces gares.

Cette deuxième phase de l'étude permet de déterminer les fonctions des gares avec un regard prospectif sur leur évolution.

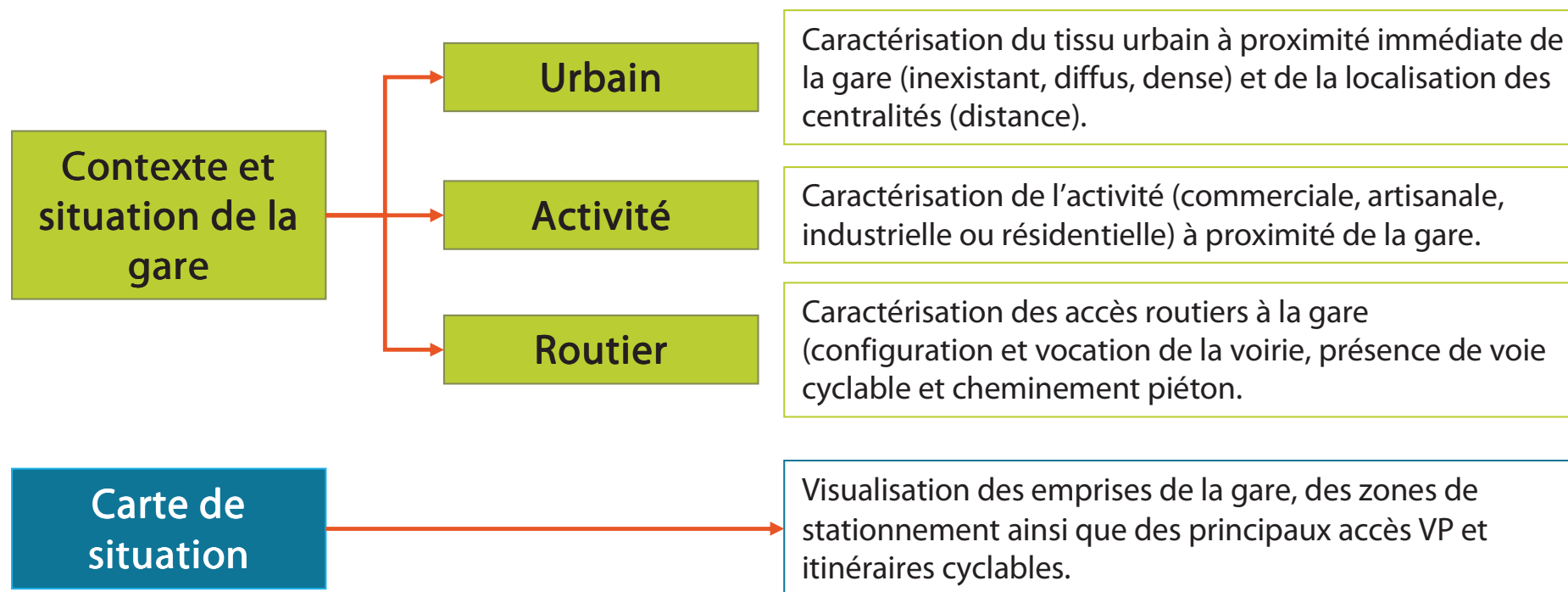
Le processus de détermination des fonctions s'appuie :

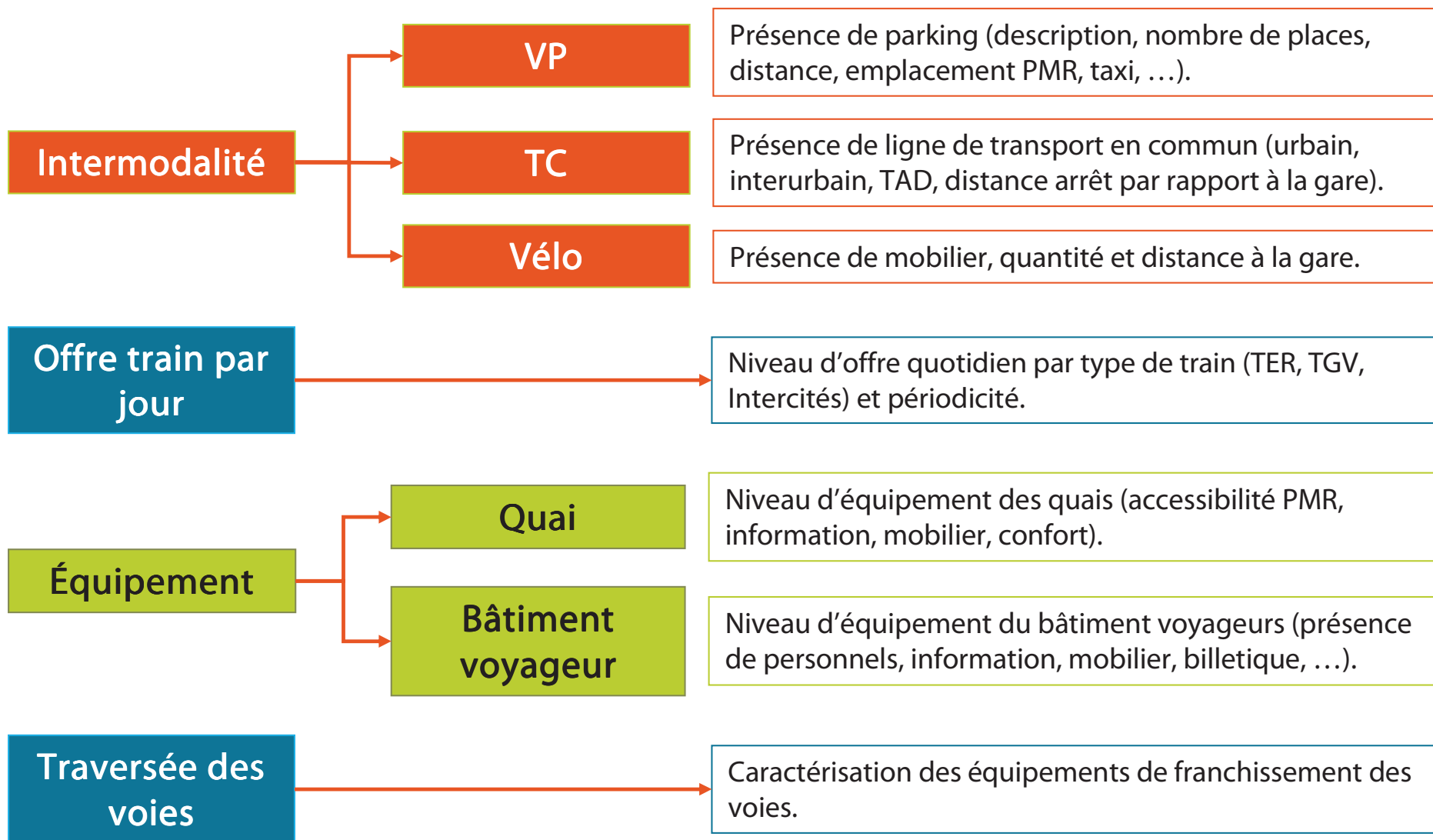
- sur un travail de relevés de terrain sur chaque gare (monographie),
- sur une classification fonctionnelle basée en partie sur les éléments du diagnostic,

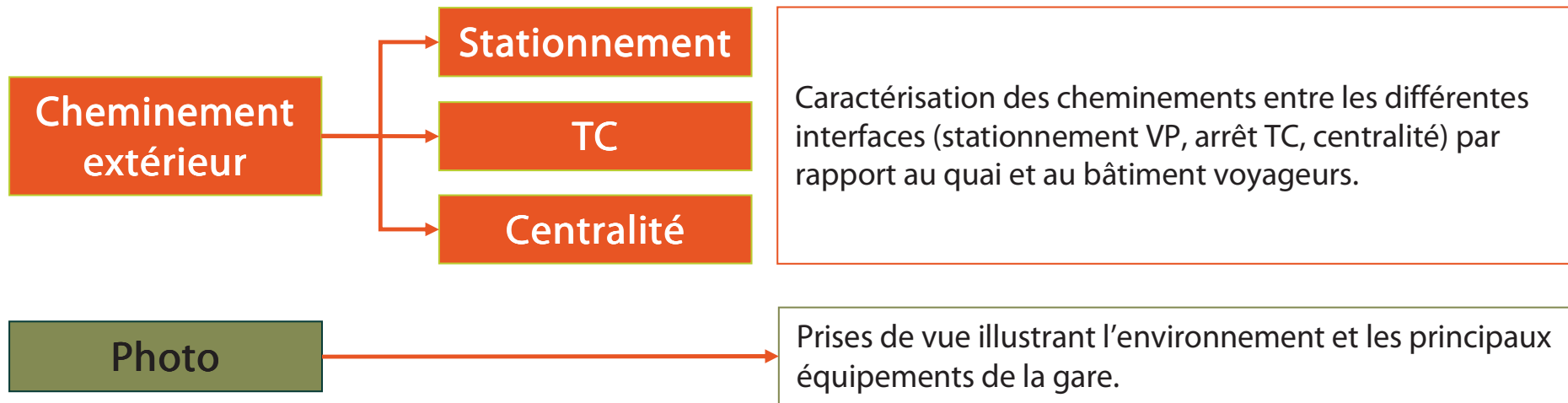
2 METHODOLOGIE D'ELABORATION DES MONOGRAPHIES DES GARES

Chaque gare de l'axe a été expertisée « in situ » afin de détailler précisément son intégration urbaine, son niveau d'équipement, d'accessibilité PMR, d'information et d'intermodalité.

La méthodologie d'analyse s'appuie sur un relevé précis dans les thématiques suivantes :







Chaque relevé a été formalisé au travers d'une « fiche gare » sur le modèle suivant :

Gare de Beillant

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare se situe à proximité d'un hameau. L'équipe environnait se caractérise par la présence de nombreuses parcelles agricoles et forestières. Une concentration relative de maisons individuelles est relevée aux abords.
Contexte activité	La gare se situe dans un contexte essentiellement rural. Aucune activité n'est à relever.
Contexte routier	La gare n'est desservie par aucun grand axe du département. Elle est en retrait de la départementale 134, seule une impasse la dessert indirectement.

Conditions d'accès à la gare	Infrastructures : - Voisie cyclable : Aucune voie cyclable ne dessert la gare. Cheminement piétons : Un seul accès à la gare est possible et nécessite une traversée des voies ferrées (Saintes-Bordeaux) pour avoir accès aux quais.
-------------------------------------	--

Equipement

Quai	Hauteur quai	30cm	Accessibilité PMR au train	Manuelle	
	Plaque podotactile	-			
	Bande de guidage	-			
	Abr	OUI			
Support info	OUI		Type d'abris	Niche horaire	OUI
				Plan TER	OUI
				Schéma de ligne TER	OUI
				Plan de quartier	-
Information sonore		-			
Information dynamique		-			
Eclairage		OUI			
Borne automatique TER		-			

Bâtiment voyageur	Présence personnel	-		} Un bâtiment est présent sur les quais. Il est fermé au usagers des TER.	
	Niche horaire TER	-			
	Plan réseau TER	-			
	Schéma de ligne TER	-			
	Information dynamique	-			
	Information sonore	-			
	Information autre réseau TC	-			
Plan de quartier		-			

SITUATION DE LA GARE DE BEILLANT

Informations

Présence parking VR	Non, mais l'impasse peut faire office de parking d'appartenance à une dizaine de voitures présent y être gare en occasionnant éventuellement des conflits de stationnement avec les riverains				
Nombre de place	-				
Distance de l'entrée de la gare	100 mètres				
Nombre de place PMR		Nombre	-	Nommé(s)	-
Présence d'emplacement taxi	Non				
Présence ligne de bus	urbaine	-	VR	-	Distance à la gare
	interurbaine	-	VR	-	Distance à la gare
Présence abut vélo	-		Nombre d'abut	-	Distance à l'entrée de la gare

Cfhs trains par jour

Vers Saintes	Matin	1 TER	-	Depuis Saintes	Matin	-	-
	Milieu de journée	-	-		Milieu de journée	-	-
	Fin d'après midi	-	-		Fin d'après midi	1 TER	-
	Soirée	-	-	Soirée	-	-	
Vers Cognac	Matin	-	-	Matin	1 TER	-	
	Milieu de journée	-	-	Milieu de journée	-	-	
	Fin d'après midi	1 TER	-	Fin d'après midi	-	-	
	Soirée	-	-	Soirée	-	-	

Traverse des quais

Sur voie	OUI		
Souberrin	-	Ascenseur	-
	-	escalier	-
Passerelle	-	Ascenseur	-
	-	escalier	-

Cheminement extérieur

Parking/Gare	Vers lotissement	-
	Vers quai	Le cheminement jusqu'au quai n'est pas aisé : Portail d'entrée, traversée des voies, signalétique peu visible...
Aire de bus/Gare	Vers lotissement	-
	Vers quai	-
Centre-ville/Gare	Vers lotissement	-
	Vers quai	-

Photos

Impasse pouvant accueillir du stationnement non motorisé

Vue du lotissement DRCF

Signalétique d'entrée de la halte

Traverse des voies (vue en direction de Saintes)

Portail et barrière d'entrée de la halte

Traverse des voies (vue en direction de P'Angoulême)

Signalétique de stationnement

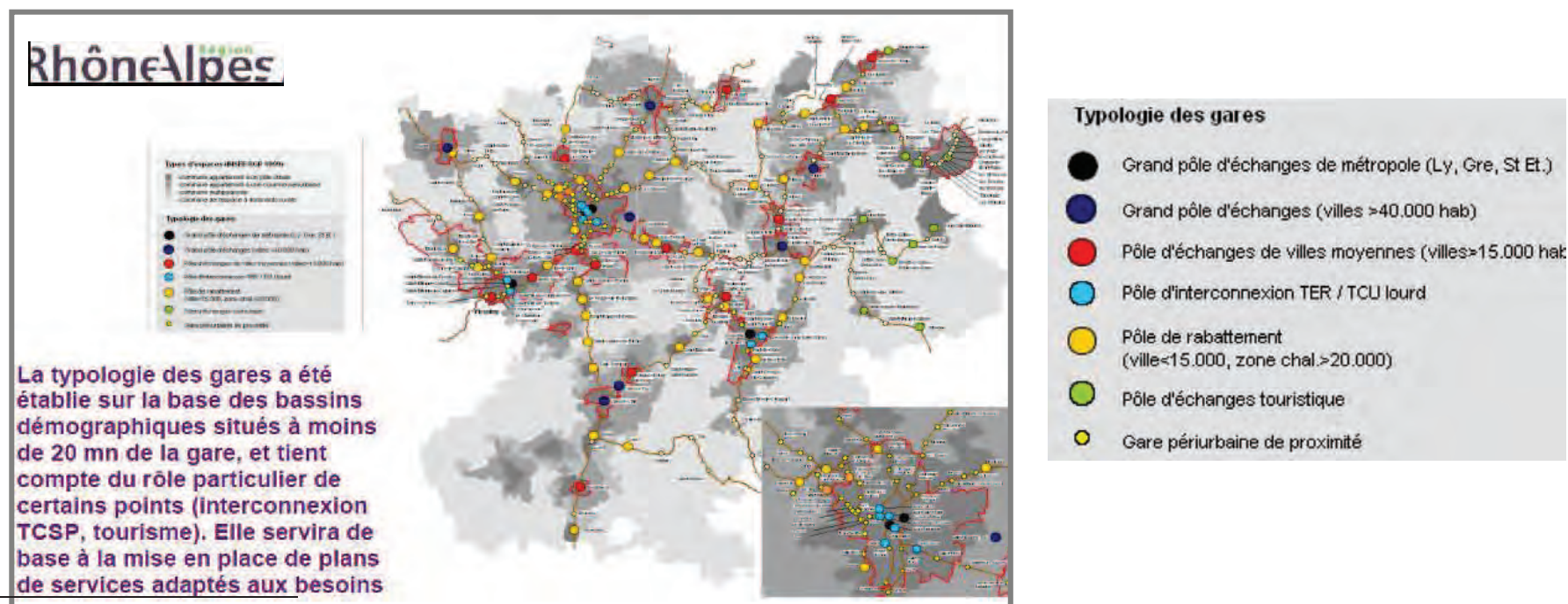
Plan du réseau et schéma de ligne



3 CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DES GARES

L'étape monographique des gares permet d'alimenter le processus de classification fonctionnelle des gares.

Pour tenter de classifier les gares de l'axe ferré, une méthodologie globale applicable à une échelle plus large a été élaborée. Celle-ci s'inspire de la typologie adoptée par le Conseil Régional Rhône Alpes à son réseau de gares¹. Elle a été élaborée à partir d'un panel de plus de 275 gares. Dans le cadre de la présente étude, seuls les termes de gare sont empruntés à la typologie du Conseil Régional de Rhône Alpes. Une méthode spécifique avec ses propres critères est appliquée dans la classification fonctionnelle des gares.



¹ Cf. Etude sur les gares TER en Rhône Alpes

Quatre des sept typologies ont été empruntées dans le cadre de notre approche :

- **Grand pôle d'échanges** : gare majeure qui se situe dans un milieu urbain dense et qui propose un niveau de services internes et externes élevés lui conférant un rôle de centralité,
- **Pôle d'échanges de ville secondaire** : gare qui offre un niveau d'équipements important et qui se situe dans une localité moins importante (population, activité, ...) que celle d'un grand pôle d'échanges. Elle structure et maille le réseau ferroviaire par une offre moyenne et longue distance équivalente à celle des grands pôles d'échanges urbains,
- **Pôle de rabattement** : gare qui se situe sur un territoire périurbain. Elle permet d'offrir des alternatives modales pour se rendre sur les pôles urbains d'attraction,
- **Gare/Halte locale de proximité** : gare dite de maillage du territoire qui se localise dans des zones peu peuplées avec une offre minimale permettant de se rendre sur les pôles urbains proches.

A partir de cette typologie, une caractérisation des critères propres à chaque type de gare a été effectuée. Pour chaque gare, une détermination de critères a été élaborée pour définir précisément le positionnement, le niveau d'équipement et d'intermodalité de chaque type de gare.

Ainsi, les critères ont été classés en trois catégories : Environnement de la gare, Services en gare disponibles et Niveau d'intermodalité.

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

Catégorie « Environnement » :

- Ville de plus de 15 000 habitants : ville possédant une population d'au moins 15 000 habitants au RGP 2008 de l'INSEE,
- Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5000 : Ville gare proposant au moins 5000 emplois au RGP 2008 de l'INSEE,
- Gare qui s'inscrit dans un tissu urbain : Bâtiment voyageurs (BV) qui se situe dans le tissu urbain de la ville. Cette analyse s'appuie sur les éléments observés sur site couplée à la base SIG Majic géo référencant l'ensemble des bâtis,
- Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare : Sur la base d'une sélection de pôles importants générateurs de trafic² issu de la base de données topographique de l'IGN, une analyse de leur présence dans un rayon de 500 mètres a été réalisée. Au-delà de 4 pôles générateurs identifiés, on considère qu'il existe un niveau de concentration minimum à proximité immédiate,
- Territoire périurbain : ce critère répond à l'analyse effectuée en phase 1 d'identification des fonctions des territoires de chaque gare.

Catégorie « Services en gare » :

- Guichet avec personnel : le Bâtiment Voyageurs (BV) doit bénéficier d'une présence de personnels susceptibles d'orienter les usagers,
- Guichet automatique : le BV doit proposer a minima un guichet automatique permettant l'achat de titres de transport pour remplacer l'absence de personnel (totale ou partielle),

² Cf. Annexe : Liste des pôles générateurs sélectionnés

- Espaces commerciaux/services internes au bâtiment voyageurs : les services identifiés comme tels correspondent aux services bar/brasserie et/ou relais presse/tabac internes au BV,
- Espaces commerciaux/services à proximité du bâtiment voyageurs : les services identifiés comme tels correspondent à ceux externes au BV mais qui se situent à proximité immédiate de la gare,
- Location vélo (Vélo en Libre Service, vélostation,...) : Tous services de location de vélos permettant d'assurer une intermodalité est éligible à ce critère,
- Parking gratuit et sécurisé : une aire de stationnement gratuit et sécurisé doit se localiser à proximité immédiate du BV,
- Parking payant et sécurisé : une aire de stationnement payant et sécurisé doit se localiser à proximité du BV,
- Loueur de voiture, autopartage : Tous services permettant de louer un véhicule individuel à proximité du BV.

Catégorie « Intermodalité » :

- Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante : Niveau de correspondances train/Transport en Commun Interurbain (TCI) élevé,
- Offre en correspondance avec le réseau urbain importante : Niveau de correspondances train/Transport en Commun Urbain (TCU) élevé,
- Informations disponibles autres réseaux : Les informations (plan, fiches horaires, tarification, fonctionnement) sur les autres réseaux de transport en commun présentes dans le BV doivent être optimales,
- Itinéraires vélos identifiés : au départ de la gare, des itinéraires vélos doivent permettre l'accès sécurisé et aménagé au BV,
- Cheminement gare : la place du piéton sur les espaces gare doit être favorisée par des aménagements sécurisés et identifiés,
- Cheminement vers les centralités : les accès à la gare depuis les centralités urbaines doivent être aménagés pour la relier efficacement au reste de la ville.

Le choix des critères est la première étape déterminant le cadre méthodologique de classification des gares. Ces critères ont été croisés avec les quatre types de gares sélectionnés pour déterminer leur niveau d'importance en fonction du type de gare. Ainsi, 4 niveaux d'importance ont été identifiés :

- **Obligatoire** : le critère obligatoire signifie qu'une gare qui n'est pas éligible à ce critère, ne peut être classée dans la typologie référente,
- **Nécessaire** : une gare devra à terme pour justifier de son appartenance à telle ou telle typologie être éligible à ce critère,
- **Recommandé** : un critère « recommandé » signifie qu'il est favorable pour une gare de bénéficier de ce critère sans pour autant être discriminatoire dans le classement en raison de son absence,
- **Facultatif** : Aucun jugement ne peut être apporté quant à la présence ou l'absence d'un critère facultatif.

Ainsi, les critères ont été analysés de la manière suivante :

	Critères	Grand pôle d'échanges	Pôle d'échanges de villes secondaires	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité
Environnement	Ville supérieure à 15 000 habitants				
	Emploi dans la commune gare supérieur à 5 000 emplois				
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain				
	Concentration de pôle générateurs à proximité de la gare				
	Gare d'un territoire périurbain				
Service 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				
	Informations disponible autres réseaux				
	Itinéraires vélo identifiés				
	Cheminement gare				
	Cheminement vers centralités				
		Obligatoire		Recommandé	
		Nécessaire		Facultatif	

Sur cette base du croisement critères/type, les gares de l'axe ferroviaire ont été analysées au regard des éléments du diagnostic de la phase 1 et des monographies (fiches gares).

3.1 Gare de Royan

	Critères	Royan	Note	Typologie de gare			
				Grand pôle d'échanges	Pôle d'échange de villes secondaires	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants	18541 hab					
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000	9907 emplois					
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain	Oui					
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	0					
	Gare d'un territoire périurbain	Non					
Services en gare	Guichet avec personnel	Oui					
	Guichet automatique	Oui					
	Espaces commerciaux:services internes	Oui					
	Espaces commerciaux/services à proximité	Oui					
	Location vélos (VLS, vélostation..)	Non					
	Parking gratuit supérieur à 50 places	Oui					
	Parking payant type "Parcotrain"	Non					
Loueur de voiture, autopartage	Oui						
Intermodalité	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante	Oui					
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante	Oui					
	Information disponible sur les autres réseaux	Oui					
	Itinéraires vélo identifiés	Non					
	Cheminement gare	Moyen					
Cheminement vers centralités	Bon						

	Obligatoire		Recommandé
	Nécessaire		Carence

La gare de Royan est à classer comme « Grand pôle d'échanges » car elle répond à l'ensemble des critères obligatoires incombant au type « Grand pôle d'échanges ». Néanmoins, la gare de Royan présente des carences sur certains critères qui devront être améliorées pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges.

Les critères répondant à ceux du grand pôle d'échanges

- La gare est entièrement intégrée dans le tissu urbain,
- Elle possède des guichets avec personnel,
- Plusieurs guichets automatiques SNCF et TER sont disponibles,
- Des agences spécifiques aux autres réseaux sont présents,
- Une intermodalité physique optimale est proposée en gare avec les autres réseaux.

Les carences à éliminer pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges

- Aucun pôle générateur de trafic ne se situe dans un rayon de 500 mètres autour de la gare,
- Les cheminements gare ne sont pas optimums,
- l'espace stationnement n'est pas relié par un cheminement identifié à la gare,
- Aucun itinéraire cyclable n'est aménagé.



Un hall d'accueil regroupant les principales fonctionnalités



Une boutique dédiée au réseau urbain Carabus



Une intermodalité optimale



Un espace de stationnement non aménagé



Des cheminements vers les centralités de bonne facture



Aucun itinéraire cyclable mais quelques mobiliers de stationnement sommaires

3.2 Gare de Saujon

	Critères	Saujon	Note	Typologie de gare			
				Grand pôle d'échanges	Pôle d'échange de villes secondaires	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants	6528 hab					
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000	2036 emplois					
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain	Non					
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	0					
	Gare d'un territoire périurbain	Oui					
Services en gare	Guichet avec personnel	Oui					
	Guichet automatique	Non					
	Espaces commerciaux:services internes	Non					
	Espaces commerciaux/services à proximité	Oui					
	Location vélos (VLS, vélostation..)	Non					
	Parking gratuit supérieur à 50 places	Oui					
	Parking payant type "Parcotrain"	Non					
Intermodalité	Loueur de voiture, autopartage	Non					
	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante	Non					
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante	Non					
	Information disponible sur les autres réseaux	Oui					
	Itinéraires vélo identifiés	Non					
	Cheminement gare	Mauvais					
	Cheminement vers centralités	Bon					

	Obligatoire		Recommandé
	Nécessaire		Carence

La classification de la gare de Saujon se situe à la croisée du pôle d'échanges de ville secondaire et du pôle de rabattement. En effet, cette gare répond à l'ensemble des critères du pôle d'échanges de ville secondaire mais sa localisation en territoire périurbain, comme évoquée en phase 1, lui confère également une fonction de « pôle de rabattement ».

Les critères répondant à ceux du pôle d'échanges de ville secondaire

- Elle possède des guichets avec personnel,
- Un guichet automatique en gare permet l'achat de billet,
- Un parking gratuit supérieur à 50 places.

Les carences à éliminer pour asseoir sa position

- Aucun pôle générateur de trafic ne se situe dans un rayon de 500 mètres autour de la gare
- Les cheminements gare ne sont pas optimums, les revêtements ne sont pas de bonne qualité
- Aucun itinéraire cyclable n'est aménagé
- L'offre interurbaine en correspondance n'est pas importante. Saujon, appartenant au PTU de l'agglomération de Royan, est desservie par le réseau urbain Carabus, mais l'offre n'est pas suffisamment importante et n'a pas fonction à permettre un rabattement sur la gare de Saujon.



Une information sur le réseau urbain



Une intermodalité physique existante



Un espace gare pouvant accueillir plus de 50 véhicules



Un accès direct au quai sans cheminement par le BV



Un revêtement stationnement peu confortable pour les piétons



Le traitement des aménagements (ici places PMR) reste de mauvaise qualité

3.3 Gare de Saintes

				Typologie de gare			
Critères		Saintes	Note	Grand pôle d'échanges	Pôle d'échange de villes secondaires	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants	26470 hab					
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000	20091 emplois					
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain	Oui					
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	0					
	Gare d'un territoire périurbain	Non					
Services en gare	Guichet avec personnel	Oui					
	Guichet automatique	Oui					
	Espaces commerciaux:services internes	Oui					
	Espaces commerciaux/services à proximité	Oui					
	Location vélos (VLS, vélostation..)	Non					
	Parking gratuit supérieur à 50 places	Oui					
	Parking payant type "Parcotrain"	Non					
Intermodalité	Loueur de voiture, autopartage	Oui					
	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante	Oui					
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante	Oui					
	Information disponible sur les autres réseaux	Oui					
	Itinéraires vélo identifiés	Non					
	Cheminement gare	Bon					
Cheminement vers centralités	Moyen						

	Obligatoire		Recommandé
	Nécessaire		Carence

La gare de Saintes, dans son état actuel, correspond au type de grand pôle d'échanges. Elle répond à l'ensemble des critères obligatoires que nécessite ce type de gare, néanmoins sa localisation, malgré une intégration totale dans le tissu urbain, est très éloignée des centralités urbaines de Saintes.

Les critères répondant à ceux d'un grand pôle d'échanges

- Elle s'inscrit dans le tissu urbain de Saintes
- Des guichets avec personnel, un point information, des guichets automatiques
- Un parking gratuit supérieur à 50 places
- Les cheminements sur le parvis de la gare sont de bonne qualité
- Une intermodalité physique et horaire optimale

Les carences à éliminer pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges

- La principale carence est son enclavement par rapport aux grandes centralités de Saintes. Aucun pôle générateur ne se situe dans un rayon de 500 mètres autour de la gare.



Un hall proposant toutes les fonctionnalités requises



Une intermodalité physique optimale



Une aire d'attente taxi jouxtant la gare



L'arrêt du réseau urbain à proximité immédiate du BV



Des arceaux vélos accolés au BV



Un parking gratuit sur l'esplanade de la gare

3.4 Gare de Beillant

	Critères	Beillant	Note
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants	612 hab	
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000	90 emplois	
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain	Non	
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	0	
	Gare d'un territoire périurbain	Oui	
Services en gare	Guichet avec personnel	Non	
	Guichet automatique	Non	
	Espaces commerciaux:services internes	Non	
	Espaces commerciaux/services à proximité	Non	
	Location vélos (VLS, vélostation..)	Non	
	Parking gratuit supérieur à 50 places	Non	
	Parking payant type "Parcotrain"	Non	
Intermodalité	Loueur de voiture, autopartage	Non	
	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante	Non	
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante	Non	
	Information disponible sur les autres réseaux	Non	
	Itinéraires vélo identifiés	Non	
	Cheminement gare	Mauvais	
	Cheminement vers centralités	-	

Typologie de gare			
Grand pôle d'échanges	Pôle d'échange de villes secondaires	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité

	Obligatoire		Recommandé
	Nécessaire		Carence

La gare de Beillant (commune de St Sever-de-Saintonge), au regard de sa localisation et de ses aménagements, est classée comme une gare/ halte de desserte locale. Bien qu'elle se situe dans un territoire périurbain, elle ne répond à aucun autre critère pour s'assurer d'une autre position. Elle n'a pour seule vocation la desserte et le désenclavement d'un espace bâti diffus sans centralité recensée.

Les critères répondant à ceux d'une gare/ halte de desserte locale

- Aucun critère n'est recensé comme obligatoire pour ce type.

Les carences à éliminer pour asseoir sa position de gare/ halte locale

- Un des seuls critères nécessaires d'une halte de desserte locale est la possibilité d'y acheter son titre de transport. Actuellement, aucun guichet (avec personnel ou automatique) n'est présent.



Espace externe à la gare pour stationner



Quai d'attente et BV



Cheminement parking/quai de mauvaise qualité



Support information TER

3.5 Gare de Cognac

	Critères	Cognac	Note	Typologie de gare			
				Grand pôle d'échanges	Pôle d'échange de villes secondaires	Pôle de rabattement	Gare/halte locale de proximité
Environnement	Ville de plus de 15 000 habitants	19066 hab					
	Volume d'emplois dans la commune gare supérieur à 5 000	12297 emplois					
	Gare qui s'inscrit dans le tissu urbain	Oui					
	Concentration de pôles générateurs à proximité de la gare	0					
	Gare d'un territoire périurbain	Non					
Services en gare	Guichet avec personnel	Oui					
	Guichet automatique	Oui					
	Espaces commerciaux:services internes	Oui					
	Espaces commerciaux/services à proximité	Non					
	Location vélos (VLS, vélostation..)	Non					
	Parking gratuit supérieur à 50 places	Oui					
	Parking payant type "Parcotrain"	Non					
Loueur de voiture, autopartage	Oui						
Intermodalité	Offre en correspondance avec le réseau interurbain importante	Oui					
	Offre en correspondance avec le réseau urbain importante	Oui					
	Information disponible sur les autres réseaux	Oui					
	Itinéraires vélo identifiés	Non					
	Cheminement gare	Bon					
	Cheminement vers centralités	Moyen					

	Obligatoire		Recommandé
	Nécessaire		Carence

La gare de Cognac est à classer dans la catégorie de grand pôle d'échanges car elle répond à l'ensemble des critères obligatoires de ce type de gare. En effet, à l'instar de la gare de Saintes, le point négatif de la gare de Cognac est l'absence de pôles générateurs dans un rayon de 500 mètres. Elle ne forme pas une véritable centralité. Cependant, son niveau d'équipements et ses correspondances nombreuses avec le réseau urbain lui confèrent en partie la position de grand pôle d'échanges.

Les critères répondant à ceux d'un grand pôle d'échanges

- Elle s'inscrit dans le tissu urbain de Cognac
- Des guichets avec personnel, un point information, des guichets automatiques
- Un parking gratuit supérieur à 50 places
- Les cheminements sur le parvis de la gare sont de bonne qualité
- Une intermodalité physique et horaire optimale

Les carences à éliminer pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges

- La principale carence est son enclavement par rapport aux grandes centralités de Cognac. Cependant, elle se situe presque à équidistance des centres de Cognac et de Châteaubernard, ce qui constitue un avantage important.



Un parvis gare accessible et réaménagé



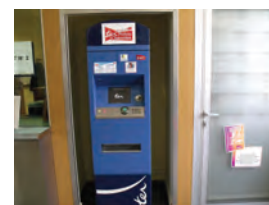
Une intermodalité optimale



Un parking à proximité immédiate



Des bornes automatiques SNCF



Des bornes automatiques TER



Le seul arceau vélo sur le parvis
(un garage vélo est disponible mais l'information est absente)

4 MONOGRAPHIE DES GARES

Ci-joint, l'ensemble des monographies des gares, classées comme suit :

- Royan
- Saujon
- Saintes
- Beillant
- Cognac

Gare de Royan

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare, dite terminus, se situe dans le cœur du tissu urbain de Royan, à 600 mètres des commerces de bords de mer.	
Contexte activité	Les fonctions urbaines autour de la gare sont multiples. On recense des commerces, des activités de sports et loisirs avec un stade et de nombreuses résidences.	
Contexte routier	La gare se situe à la convergence de deux routes principales qui pénètrent dans le cœur de Royan.	
Conditions d'accès à la gare	Infrastructure	Axe de liaison avec les deux pénétrantes
	Voie cyclable	Aucune voie cyclable dessert la gare
	Cheminement piétons	Un large trottoir est présent le long des bâtiments de l'emprise gare



Intermodalité

Présence parking VP	Oui						
Nombre de place	122 places						
Distance de l'entrée de la gare	Jouxta la gare						
Nombre de place PMR	Oui	Nombre	1	Normée(s)	Non	Position sur le parking	La plus éloignée du parking
Présence d'emplacement taxi	Oui						
Présence ligne de bus	Urbaine	Oui	N°	Toutes les lignes convergent vers la gare	Distance à la gare	100 m	
	Interurbaine	Oui	N°	1 et 12	Distance à la gare	60 m	
Présence abri vélo	Arceaux	Nombre d'abri	12	Distance à l'entrée de la gare	50 m		

Offre trains par jour

Vers Saintes	Matin	4 TER	-	Depuis Saintes	Matin	2 TER	-
	Milieu de journée	4 TER	-		Milieu de journée	4 TER	-
	Fin d'après midi	3 TER	-		Fin d'après midi	2 TER	-
	Soirée	1 TER	-		Soirée	2 TER	-
Vers Saujon	Matin	4 TER	-	Depuis Saujon	Matin	2 TER	-
	Milieu de journée	4 TER	-		Milieu de journée	4 TER	-
	Fin d'après midi	3 TER	-		Fin d'après midi	2 TER	-
	Soirée	1 TER	-		Soirée	2 TER	-

Équipement

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

Bâtiment voyageur	Présence personnel	Oui	Horaires	L à V	9h-12h30 / 14h-19h
	Fiche horaire TER	Oui		S	9h10 - 12h30 / 13h-18h30
	Plan réseau TER	Oui			
	Schéma de ligne TER	Oui			
	Information dynamique	Oui			
	Information sonore	Oui			
	Information autre réseau TC	Oui	Boutique Carabus Boutique Les Mouettes		
	Plan de quartier	Oui			

Traversée des quais

Sur voie	-	Ascenseur	-	Tous les quais sont accessibles à niveau depuis le bâtiment voyageurs
Souterrain	-	escalier	-	
Passerelle	-	Ascenseur	-	
		escalier	-	

Cheminement extérieur

Parking/Gare	Vers bâtiment	Le cheminement s'effectue pour la plupart des places de stationnement sur l'aire de stationnement
	Vers quai	
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	Le cheminement s'effectue sur l'aire de circulation des bus
	Vers quai	
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	Malgré de nombreuses voies à traverser, le cheminement vers le centre ville est bien identifié et sécurisé
	Vers quai	

Photos



Gare de Saujon

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare se situe au lisières du tissu urbain de Saujon. Environ 600 mètres séparent la gare de la Mairie.	
Contexte activité	Autour de la gare, la fonction résidentielle prédomine largement. Une brasserie se situe à proximité immédiate de la gare.	
Contexte routier	La gare est à l'écart des axes principaux de communication notamment celle reliant Saintes à Royan. Néanmoins, l'avenue Clémaenceau adjacente à la gare constitue une voie de transit notamment pour les poids lourds souhaitant contourner facilement Saujon.	
Conditions d'accès à la gare	Infrastructure	1X1 voie
	Voie cyclable	Aucune voie cyclable dessert la gare
	Cheminement piétons	Le cheminement piéton est médiocre. Le parvis n'est pas aménagé



Equipement

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

Bâtiment voyageur	Présence personnel	Oui	Horaires	L & J	5h40-12h40 / 13h15-19h15
	Fiche horaire TER	Oui		V	5h40-12h40 / 13h15-20h15
	Plan réseau TER	Oui		S	5h50-12h40 / 13h15-19h15
	Schéma de ligne TER	-		Dimanche et JF	9h-13h / 13h55-20h40
	Information dynamique	-			
	Information sonore	-			
	Information autre réseau TC	Oui			
Plan de quartier	Oui sur Parvis				

Traversée des quais

Sur voie	Oui		
Souterrain	-	Ascenseur	-
		escalier	-
Passerelle	-	Ascenseur	-
		escalier	-

Cheminement extérieur

Parking/Gare	Vers bâtiment	L'espace stationnement est non aménagé, le cheminement s'effectue sur un revêtement gravier. La qualité du cheminement n'est pas assurée
	Vers quai	
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	L'arrêt de bus étant situé sur l'avenue Gambetta, l'intermodalité n'est pas optimale. Le cheminement reste correcte malgré la nécessité de traverser l'avenue Clémaenceau
	Vers quai	
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	Le centre bourg de Saujon se situe à 600 mètres de la gare. Le cheminement est bon.
	Vers quai	

Intermodalité

Présence parking VP	Un parking non aménagé est présent sur devant le bâtiment voyageur						
Nombre de place	Environ 30 places						
Distance de l'entrée de la gare	Jouxtes le bâtiment voyageurs (BV)						
Nombre de place PMR	Oui	Nombre	2	Normée(s)	Non	Position sur le parking	Jouxtes le BV
Présence d'emplacement taxi	2 emplacements						
Présence ligne de bus	Urbaine	Oui	N°	23 et 24	Distance à la gare	100 m	
	Interurbaine	Oui	N°	1 et 12	Distance à la gare	100 m	
Présence abri vélo	-	Nombre d'abri	-	Distance à l'entrée de la gare	-		

Offre trains par jour

Vers Saintes	Matin	4 TER	-	Depuis Saintes	Matin	2 TER	-
	Milieu de journée	4 TER	-		Milieu de journée	4 TER	-
	Fin d'après midi	3 TER	-		Fin d'après midi	2 TER	-
	Soirée	1 TER	-	Soirée	2 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	-

Photos



Gare de Saintes

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare de Surgères 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 X 1 Voie
	Voie cyclable	Aucune voies cyclable n'est présente
	Cheminement piétons	Le cheminement sur le parvis de la gare est bon, son réaménagement facilite son usage



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	Nommé(s)	Non	Position sur le parking	Jouxtes la gare
Présence d'emplacement taxi	2 emplacements						
Présence ligne de bus	Urbaine	Oui	N°	2	Distance à la gare	70 mètres	
	Interurbaine	Oui	N°	12, 17, 13, 10, 8 et 5	Distance à la gare	Jouxtes la gare	
Présence abri vélo	Espace stationnement interne à la gare accessible avec clefs Arceaux	Nombre d'abri	4 arceaux sont disponibles devant la gare		Distance à l'entrée de la gare	Jouxtes	

Offre trains par jour

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

Équipement

Quai	Hauteur quai	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 voie
	Vers quai	
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	Bon, le réaménagement du parvis permet une intermodalité optimale.
	Vers quai	
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	La distance séparant le centre de la gare est importante
	Vers quai	

Photos



Source : Photos Iter, Janvier 2012

Gare de Beillant

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare se situe à proximité d'un hameau. L'espace environnant se caractérise par la présence de nombreuses parcelles agricoles et forestières. Une concentration relative de maisons individuelles est relevée aux abords.	
Contexte activité	La gare se situe dans un contexte résidentiel. Aucune activité n'est à recenser.	
Contexte routier	La gare n'est desservie par aucun grand axe du département. Elle est en retrait de la départementale 134, seule une impasse la dessert indirectement.	
Conditions d'accès à la gare	Infrastructure	-
	Voie cyclable	Aucune voie cyclable ne dessert la gare
	Cheminement piétons	Un seul accès à la gare est possible et nécessite une traversée des voies ferrées (Saintes-Bordeaux) pour avoir accès aux quais.



Equipeement

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

Bâtiment voyageur	Présence personnel	-
	Fiche horaire TER	-
	Plan réseau TER	-
	Schéma de ligne TER	-
	Information dynamique	-
	Information sonore	-
	Information autre réseau TC	-
	Plan de quartier	-

Un bâtiment est présent sur les quais. Il est fermé au usagers des TER.

Traversée des quais

Sur voie	Oui		
Souterrain	-	Ascenseur	-
	-	escalier	-
Passerelle	-	Ascenseur	-
	-	escalier	-

Cheminement extérieur

Parking/Gare	Vers bâtiment	-
	Vers quai	Le cheminement jusqu'au quai n'est pas aisé : Portail d'entrée, traversée des voies, signalétique peu visible, ...
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	-
	Vers quai	-
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	-
	Vers quai	-

Intermodalité

Présence parking VP	Non, mais l'impasse peut faire office de parking d'appoint (une dizaine de voitures peuvent y être garées en occasionnant éventuellement des conflits de stationnement avec les riverains)						
Nombre de place	-						
Distance de l'entrée de la gare	100 mètres						
Nombre de place PMR	-	Nombre	-	Normée(s)	-	Position sur le parking	-
Présence d'emplacement taxi	Non						
Présence ligne de bus	Urbaine	-	N°	-	Distance à la gare	-	
	Interurbaine	-	N°	-	Distance à la gare	-	
Présence abri vélo	-	Nombre d'abri	-	Distance à l'entrée de la gare	-		

Offre trains par jour

Vers Saintes	Matin	1 TER	Depuis Saintes	Matin	-
	Milieu de journée	-		Milieu de journée	-
	Fin d'après midi	-		Fin d'après midi	1 TER
	Soirée	-		Soirée	-
Vers Cognac	Matin	-	Depuis Cognac	Matin	1 TER
	Milieu de journée	-		Milieu de journée	-
	Fin d'après midi	1 TER		Fin d'après midi	-
	Soirée	-		Soirée	-

Photos



Gare de Cognac

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare se situe dans les faubourgs de la ville de Cognac, à équidistance des mairies de Cognac et de Châteaubernard (environ 1km). Les espaces aux alentours de la gare sont densément urbanisés (lotissement au sud, industriel à l'est, faubourgs à l'ouest et nord).	
Contexte activité	La plateforme fret ferroviaire située à proximité de la gare caractérise le contexte dans lequel elle s'inscrit. Deux espaces peuvent être clairement distingués : à l'ouest, c'est davantage un contexte résidentiel qui apparaît au contraire de l'est où la plate forme fret et les entrepôts sont majoritaires.	
Contexte routier	La gare est desservi par un axe structurant de la ville de Cognac permettant de faire transiter certains trafics	
Conditions d'accès à la gare	Infrastructure	1X1 voie
	Voie cyclable	Aucune voie cyclable dessert la gare
	Cheminement piétons	Le cheminement piéton est bon, l'esplanade devant la gare a été réorganisée pour promouvoir l'intermodalité.



Intermodalité

Présence parking VP	Un parking est présent sur l'esplanade devant la gare						
Nombre de place	110 places						
Distance de l'entrée de la gare	Juxte le bâtiment voyageurs						
Nombre de place PMR	Oui	Nombre	3	Norme(s)	Non	Position sur le parking	Juxte le BV
	Présence d'emplacement taxi						
Présence ligne de bus	Urbaine	Oui	N°	A B C et D	Distance à la gare	70m	
	Interurbaine	-	N°	-	Distance à la gare	-	
Présence abri vélo	Oui	Nombre d'abri	10 places dans un local fermé 1 arceau		Distance à l'entrée de la gare	Dans le BV Sur le parvis	

Offre trains par jour

Vers Saintes	Matin	2 TER	-	Depuis Saintes	Matin	1 TER	-
	Milieu de journée	3 TER	-		Milieu de journée	3 TER	-
	Fin d'après midi	2 TER	-		Fin d'après midi	3 TER	-
Vers Angoulême	Soirée	3 TER	-	Soirée	1 TER	-	-
	Matin	2 TER	-	Depuis Angoulême	Matin	2 TER	-
	Milieu de journée	2 TER	-		Milieu de journée	3 TER	-
Fin d'après midi	2 TER	-	Fin d'après midi		3 TER	-	
	Soirée	1 TER	-	Soirée	1 TER	-	-

Equipement

Quai	Hauteur quai	.55 cm	Accessibilité PMR au train	Bonne		
	Plaque podotactile	Oui				
	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	-					
Eclairage	Oui					
Borne automatique TER	-					

Bâtiment voyageur	Présence personnel	Oui	Horaire	L à V	9h15 - 19h
	Fiche horaire TER	Oui		Dimanche et JF	10h - 12h20 / 13h20-18h05
	Plan réseau TER	Oui			
	Schéma de ligne TER	Oui			
	Information dynamique	-			
	Information sonore	Oui			
	Information autre réseau TC	Oui			
	Plan de quartier	-			

Traversée des quais

Sur voie	Oui		
Souterrain	-	Ascenseur	-
	-	escalier	-
Passerelle	-	Ascenseur	-
	-	escalier	-

Cheminement extérieur

Parking/Gare	Vers bâtiment	L'espace public devant le bâtiment voyageur a été réaménagé et favorise les cheminements. L'accès à la gare est facilité quelque soit la distance séparant le stationnement au BV
	Vers quai	
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	L'espace public devant le bâtiment voyageur a été réaménagé et favorise l'intermodalité. Les arrêts de bus ont été aménagés au milieu de l'esplanade et les cheminements ont été traités de façon à promouvoir l'intermodalité
	Vers quai	
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	La distance séparant la gare au centre ville est importante. Néanmoins l'accès au centre de Cognac s'effectue facilement. Cependant, le cheminement jusqu'au centre de Châteaubernard est contraint par la coupure urbaine de la N141.
	Vers quai	

Photos

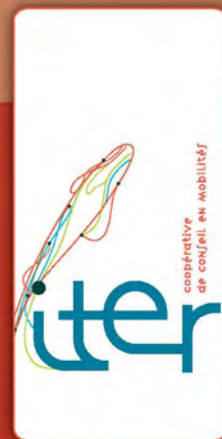


RAPPORT PHASE 3 ET 4 - LOT 1 - BEILLANT / SAINT SEVER DE SAINTONGE

Les gares comme leviers de projets de territoires

DDTM17

Version 1a du 28/09/2012



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

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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_Rapport phase 3 et 4 - lot 1 - Beillant_01a**

Version	Auteur	Modification
01a du 28/09/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
		x	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D'ACTIONS.....	3
3	APPLICATION A LA GARE DE BEILLANT	4
3.1	Diagnostic de la gare.....	4
3.1.1	Rappel de la monographie de la gare	4
3.1.2	Diagnostic d'accessibilité.....	4
3.1.3	Diagnostic urbain.....	7
3.2	Détermination des atouts et faiblesses de la gare.....	10
3.2.1	Tableau des notations	10
3.2.2	Niveau de l'état actuel de la gare	10
3.3	Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare	11
3.3.1	But à atteindre.....	11
3.3.2	Tableau des leviers d'action et notation.....	11
3.3.3	Courbe d'atteinte de l'objectif	13

1 INTRODUCTION

Suite à la réalisation des phases 1 et 2 portant respectivement sur la caractérisation des axes ferroviaires et sur l'aire d'influence des gares, les phases 3 et 4 proposent des actions à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité et la structure urbaine autour de chaque gare.

Pour se faire, un diagnostic à l'échelle microscopique des gares a été réalisé offrant une lecture précise des enjeux portant sur les champs de la mobilité et de l'urbain. Ces enjeux constituent un matériau riche sur lequel la méthodologie « champ de force » s'appuie pour déterminer les solutions à mettre en œuvre et atteindre le niveau recherché à terme pour chaque gare.

2 METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D' ACTIONS

L'élaboration de pistes d'actions pour les gares du périmètre d'étude se base sur une méthodologie précise permettant d'identifier des atouts et faiblesses de chaque gare pour en extraire des leviers (positifs ou négatifs) afin d'améliorer le fonctionnement des gares en tant que pôle de services aux voyageurs et pôle d'attraction urbaine.

L'outil « champ de force », nom donné à la méthode, permet en trois étapes de visualiser une courbe d'objectifs. Les étapes d'analyse sont les suivantes :

- Détermination, suite au diagnostic de chaque gare, des poids des atouts et des faiblesses classés en trois catégories (accessibilité, intermodalité et urbain). Cette première étape est visualisée par une courbe tendancielle indiquant le niveau de l'état initial de la gare.
- Définition des niveaux d'objectifs à atteindre pour chaque gare
- Travail en commun d'élaboration des leviers d'actions qu'ils soient positifs ou négatifs pour la gare. Ces leviers d'actions sont ensuite pondérés en fonction du contexte institutionnel, urbain, ... Une visualisation conclusive de la courbe permet de schématiser si le but est atteint et de synthétiser la ou les thématique(s) à enjeux (accessibilité, intermodalité et/ ou urbain) pour la gare.

Cette méthode a été testée et partagée par l'ensemble des agents de la DDTM 17 concerné par l'étude (service MOP et SAT) lors d'un atelier de travail. Cette méthode doit permettre d'offrir une vision à l'Etat sur le positionnement actuel et futur des gares. La méthode est tout à fait déclinable pour n'importe quel type de gare.

3

La gare de Beillant est à classer en halte ferroviaire. Cette gare est située à proximité du cœur d'agglomération de Saintes et en frange est du périurbain saintais. La gare n'est desservie que par un aller-retour quotidien permettant un séjour à la journée à Saintes, Saujon ou Royan.

3.1 Diagnostic de la gare

3.1.1 Rappel de la monographie de la gare

Les critères répondant à ceux d'une halte ferroviaire :

- Aucun critère n'est recensé comme obligatoire pour ce type.

Les carences à supprimer ou minimiser pour asseoir sa position d'halte ferroviaire :

-
- Un des seuls critères indispensables d'une halte de desserte locale est la possibilité d'acheter son titre de transport. Actuellement, aucun guichet (avec personnel ou automatique) n'est présent en gare de Beillant
- Les cheminements gare ne sont pas optimums.

Au-delà des critères analysés pour déterminer son type, l'espace public est de très mauvaise qualité. De plus, le niveau d'information en gare est particulièrement sommaire. Seuls un plan du réseau régional et un thermomètre de ligne sont mis à disposition des usagers. Aucune information sur les tarifs n'est recensée.



Espace externe à la gare pour stationner



Quai d'attente et BV



Cheminement parking/quai de mauvaise qualité



Support information TER

3.1.2 Diagnostic d'accessibilité

L'accessibilité est l'un des enjeux majeurs pour les gares. Que ce soit dans une logique de rabattement VP, TC ou modes doux, de stationnement pour les véhicules personnels ou en vélos et autres modes mécanisés alternatifs. L'accès à la gare doit se faire de manière rapide, efficace, sécurisé et confortable. Ses notions sont majeures pour promouvoir le mode ferré et ainsi identifier la gare comme point d'ancrage d'un développement urbain.

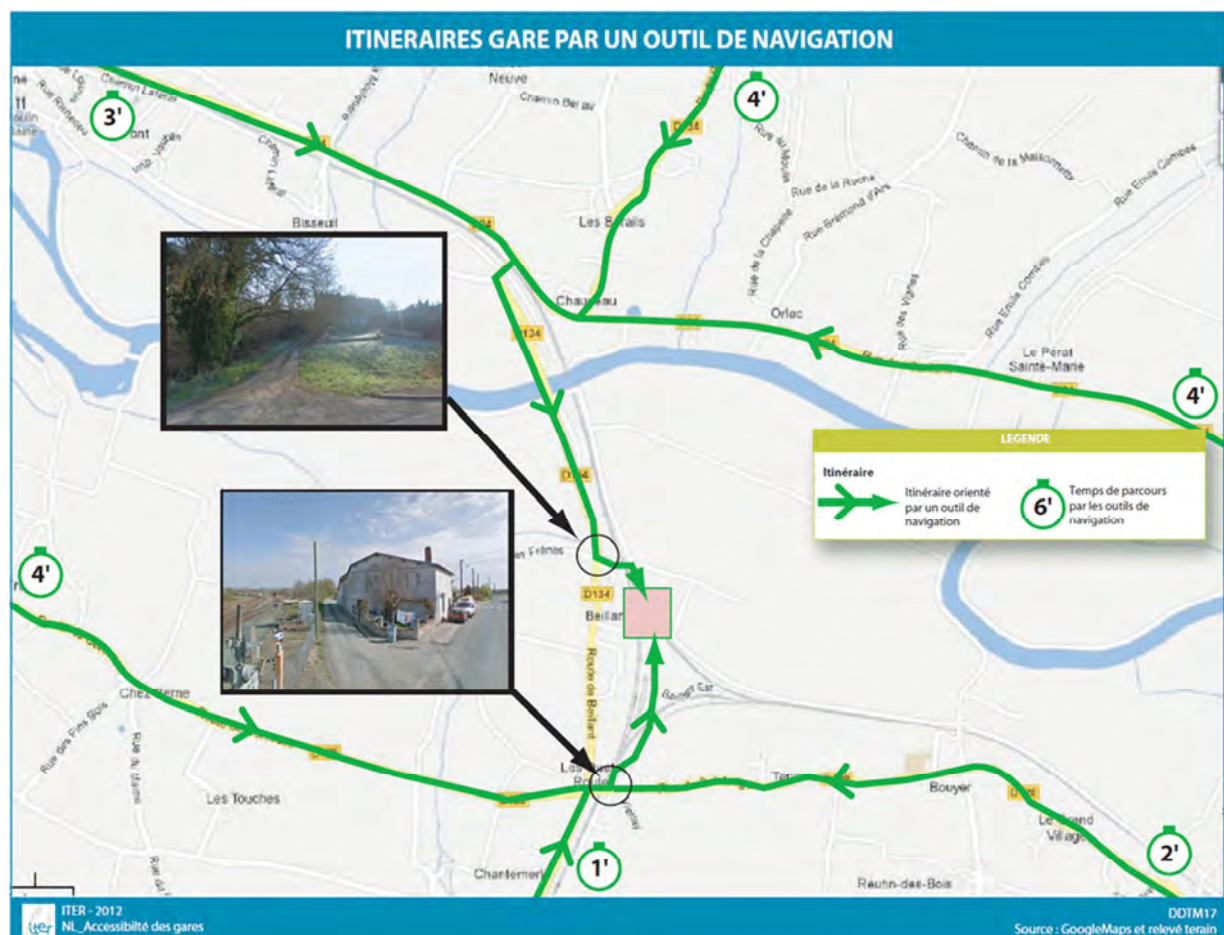
Chaque mode est analysé pour déterminer ses niveaux d'accessibilité à la gare.

3.1.2.1 Accessibilité modes motorisés

L'accessibilité des modes motorisés s'appuie sur trois niveaux d'analyse :

- Identification des itinéraires les plus directs.
- Calcul des temps de parcours de ces itinéraires
- Confrontation des deux éléments précédents avec le jalonnement routier identifiant la gare et modifiant éventuellement les itinéraires les plus directs

La première analyse de l'accessibilité se base sur les itinéraires indiqués par les outils de navigation, lesquels proposent généralement les itinéraires les plus directs en prenant en compte la limitation de vitesse, les sens unique, les sens interdits, ... Ces itinéraires sont une première information nécessaire pour pouvoir la comparer par la suite au plan de jalonnement de la commune gare.



La gare de Beillant est très facilement accessible en VP depuis tout son territoire proche. En effet, les caractéristiques routières des voiries adjacentes sont de 90km/h mise à part la traversée de la zone résidentielle où la vitesse est réduite à 70 ou 50km/h. Aucune congestion n'est recensée. Néanmoins, la qualité des temps de parcours ne peut pas palier l'accessibilité directe à la gare. En effet, les outils de navigation orientent par le nord et par le sud vers des chemins ou des voies privées. Ainsi, au nord, l'itinéraire emprunte un chemin mal aménagé voire à quelques endroits

accidentés. L'itinéraire sud oriente vers une voirie très étroite débouchant sur un portail bloquant l'accès à la gare. Cet accès est réservé aux cheminots de la SNCF.

Pour juger du niveau de l'accessibilité réelle, il est essentiel d'analyser le plan de jalonnement vers la gare. Celui-ci est surtout utile aux usagers externes à la commune gare. Dans un plan de jalonnement, les itinéraires directs ne sont pas forcément à privilégier. D'autres critères doivent être pris en compte : les conditions de circulation, les capacités des voies, ... C'est pourquoi des temps de parcours plus longs par le jalonnement routier ne sont pas automatiquement une faiblesse pour l'accessibilité de la gare.

L'analyse du jalonnement routier recense l'ensemble des signalisations permettant d'identifier la gare. À défaut d'un jalonnement « gare », les signalétiques « centre-ville » ont été observées. En effet, lorsqu'un usager souhaite se rendre à la gare, si aucun panneau ne l'indique, la direction du centre-ville est privilégiée. Généralement, l'histoire de la composition urbaine le confirme, les gares ont été aménagées dans les limites urbaines de la fin du 19^{ème}/début 20^{ème} siècle (faubourgs actuels).

Cette analyse n'a pas pu être conduite sur la gare de Beillant pour la seule et unique raison que la signalisation du hameau n'indique à aucun endroit les directions gare SNCF. Sans outil de navigation, la gare de Beillant est confidentielle pour toute personne ne résidant pas à proximité. Seul le nom de rue d'une impasse peut informer sur l'existence d'une gare (l'impasse de la gare). Cette voie est située à l'ouest de la gare. Elle peut faire office de zone de stationnement pour les usagers. Ces derniers doivent toutefois traverser la voie ferrée Bordeaux-Saintes pour accéder aux quais.

3.1.2.2 Accessibilité transports en commun

Aucune offre en transport en commun ne dessert la gare.

3.1.2.3 Accessibilité vélos

Dans une logique de multiplication des alternatives modales pour se rendre aux gares, l'analyse de l'accessibilité vélo est essentielle notamment pour les usagers résidants à proximité de la gare (habitants de la commune gare ou des hameaux avoisinants).

Autour de la gare de Beillant, aucun aménagement n'est recensé permettant de promouvoir les modes actifs en général et les vélos en particulier. Aucune voie n'est équipée de bande/ pistes cyclables et la gare ou les voies à proximité ne bénéficient pas d'accroches vélos permettant de sécuriser son vélo et ainsi promouvoir l'intermodalité.

3.1.2.4 Accessibilité piétonne

La notion d'accessibilité piétonne dans le cadre de l'étude s'attèle à identifier les caractéristiques de l'espace public aux environs de la gare. Pour se faire, l'analyse se base sur la monographie

effectuée en phase 2 de l'étude ainsi que sur l'analyse des flux piétons permettent ainsi d'observer l'usage réel de l'espace public.

Au regard de l'usage de la gare, estimé à un usager quotidien selon les comptages TER (référence 2010), l'analyse des flux piétons pour appréhender l'usage de l'espace public ne présentait que peu d'intérêts. Au-delà de la fréquentation, la gare présente un niveau d'aménagement de ces espaces extérieurs particulièrement médiocre. Les quais ne sont pas aménagés, les traversées des voies peu sécurisantes, ...

3.1.3 Diagnostic urbain

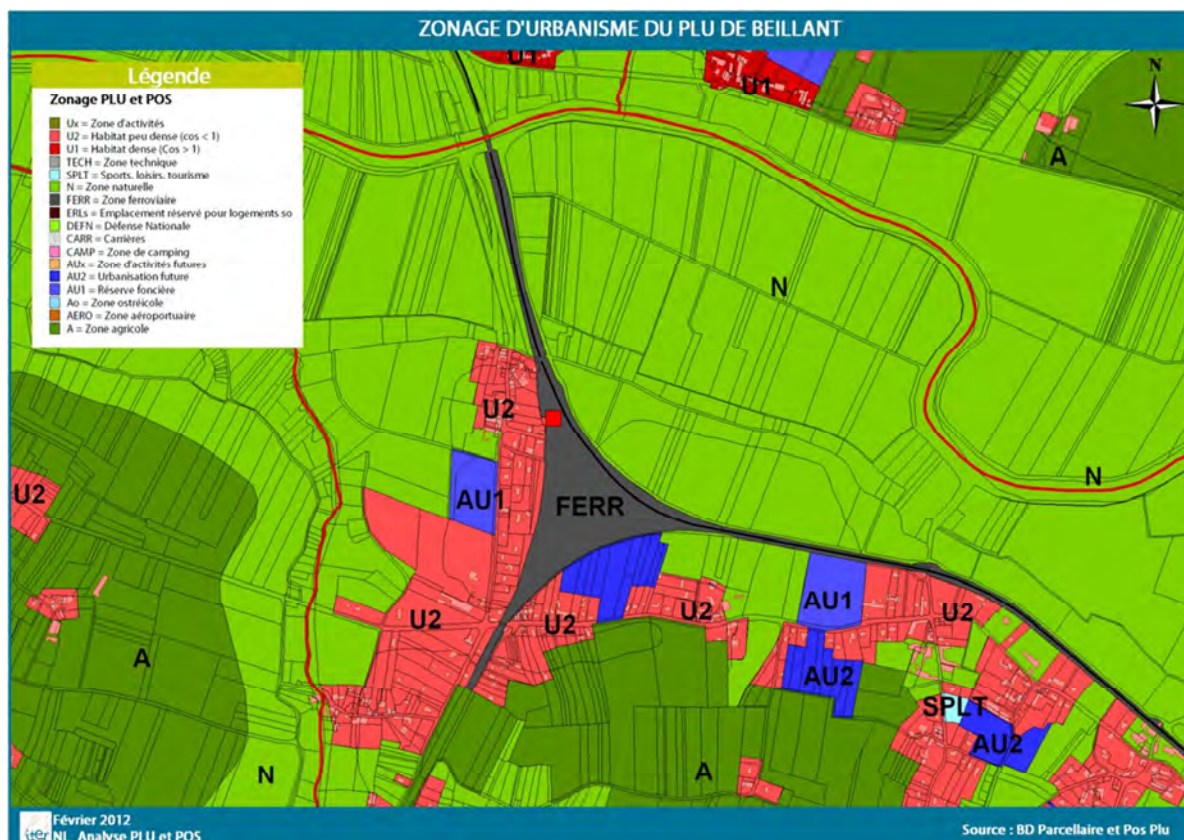
Au regard de l'objectif de l'étude portant sur les gares comme levier de développement urbain, une analyse urbaine des alentours doit être appréhendée pour bénéficier d'une lecture fine des enjeux urbains et des perspectives d'évolutions potentielles.

Quatre niveaux d'analyse ont été approfondis pour tenter d'appréhender l'ensemble des enjeux urbain :

- Le zonage PLU et ses réglementations,
- Les formes urbaines,
- La domanialité des parcelles autour de la gare,
- Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude.

3.1.3.1 Zonage PLU et réglementation

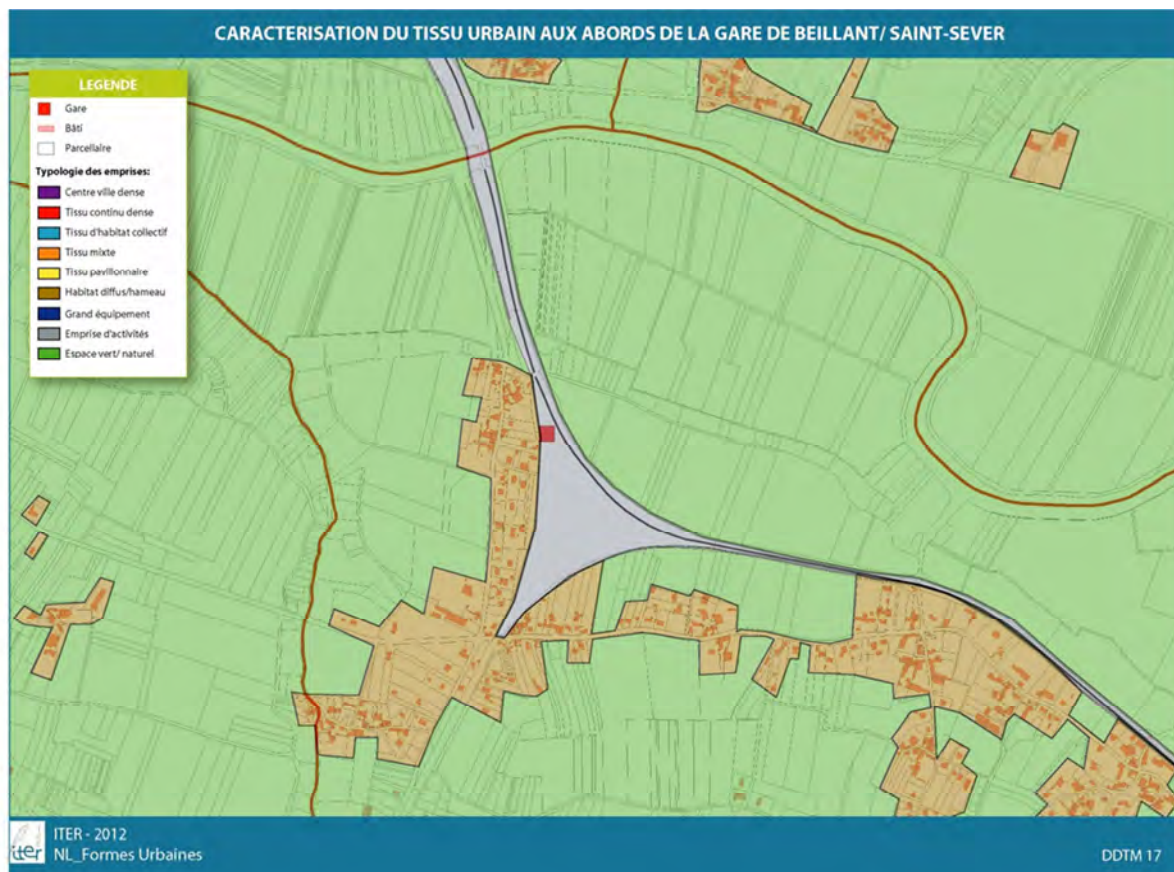
Le zonage PLU et ses réglementations informent sur l'état initial du foncier des marges de manœuvres futures en termes de réserves foncières.



La gare est positionnée dans un environnement à forte identité rurale, avec un bâti peu développé et sans densité. Des réserves foncières sont disponibles non loin de la gare et en continuité de l'urbanisation existante, pouvant permettre une densification et une croissance de la commune.

3.1.3.2 Formes urbaines

Les formes urbaines permettent de connaître l'environnement bâti autour de la gare. Cette donnée indique les niveaux de densité et de paysage urbain



La gare se positionne dans un environnement urbain lâche, composé de maisons individuelles, qui s'étire le long des infrastructures routières.

Un territoire majoritairement naturel ou résidentiel avec peu de mixité d'usage du sol (mono fonctionnalité du territoire).

3.1.3.3 Domanialité

Seules les parcelles présentant des surfaces très importantes ont été analysées. Connaître la propriété d'une parcelle informe sur le niveau de complexité de la maîtrise foncière d'un futur projet. Une parcelle appartenant à une collectivité est généralement plus facilement mutable que celle appartenant à des particuliers où des procédures complexes et longues (expropriation par exemple) peuvent être engagées.

La domanialité des espaces proches de la gare ne nous a pas été communiquée.

3.1.3.4 Projet à venir

Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude est intéressante dans un objectif de développement de la gare. Elle démontre le niveau d'engagement des collectivités pour une transformation de l'espace gare.

Aucun projet autour de la gare n'est connu à ce jour.

3.2 Détermination des atouts et faiblesses de la gare

Suite au diagnostic, une synthèse a été élaborée pour en faire ressortir les atouts et faiblesses du site. Ces différents éléments ont été notés pour juger de leur niveau d'enjeu.

3.2.1 Tableau des notations

Le tableau ci-dessus détaille les points positifs et négatifs de la gare. Chaque point a été noté pour évaluer de son importance au regard de la gare et de sa fonction actuelle.

Beillant				
Thèmes	Atouts	Note	Faiblesses	Note
Accessibilité	Une gare accessible par une route départementale ...	2	... mais les itinéraires via les outils de navigation orientent vers des chemins privés ou pas aménagés	4
			Une accessibilité piétonne de très mauvaise qualité (traversée des voies ferrées, ...)	3
Intermodalité			Aucun guichet automatique d'achat de billet n'est disponible	5
			Aucune intermodalité possible (ni vélo, ni TC, ...)	2
Urbain			Un potentiel de développement urbain quasi - nul	1

Le principal point positif est :

- Son accessibilité en voiture particulière qui est de très bonne qualité.

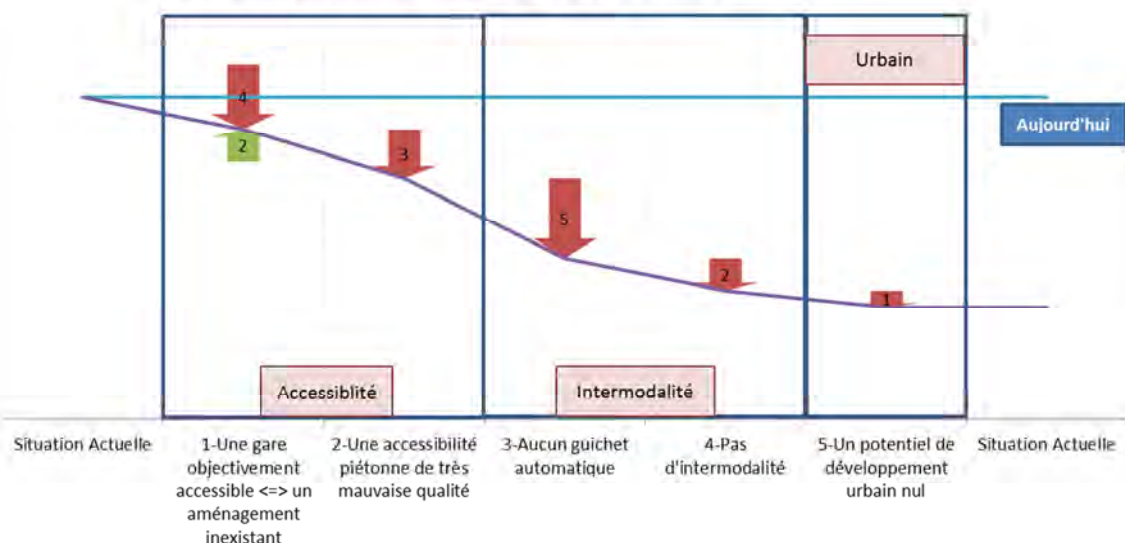
Néanmoins, malgré ces quelques points positifs, des lacunes importantes (note ≥ -3) persistent :

- Malgré une accessibilité VP de bonne qualité, les itinéraires immédiats à la gare ne sont pas adaptés pour la circulation VP.
- La mauvaise qualité des espaces publics de la gare a pour conséquence de dégrader fortement les cheminements piétons,
- La point noir de la gare de Beillant se situe surtout au niveau de l'absence de guichet automatique n'offrant aucune possibilité d'achat de billet ni d'information.

3.2.2 Niveau de l'état actuel de la gare

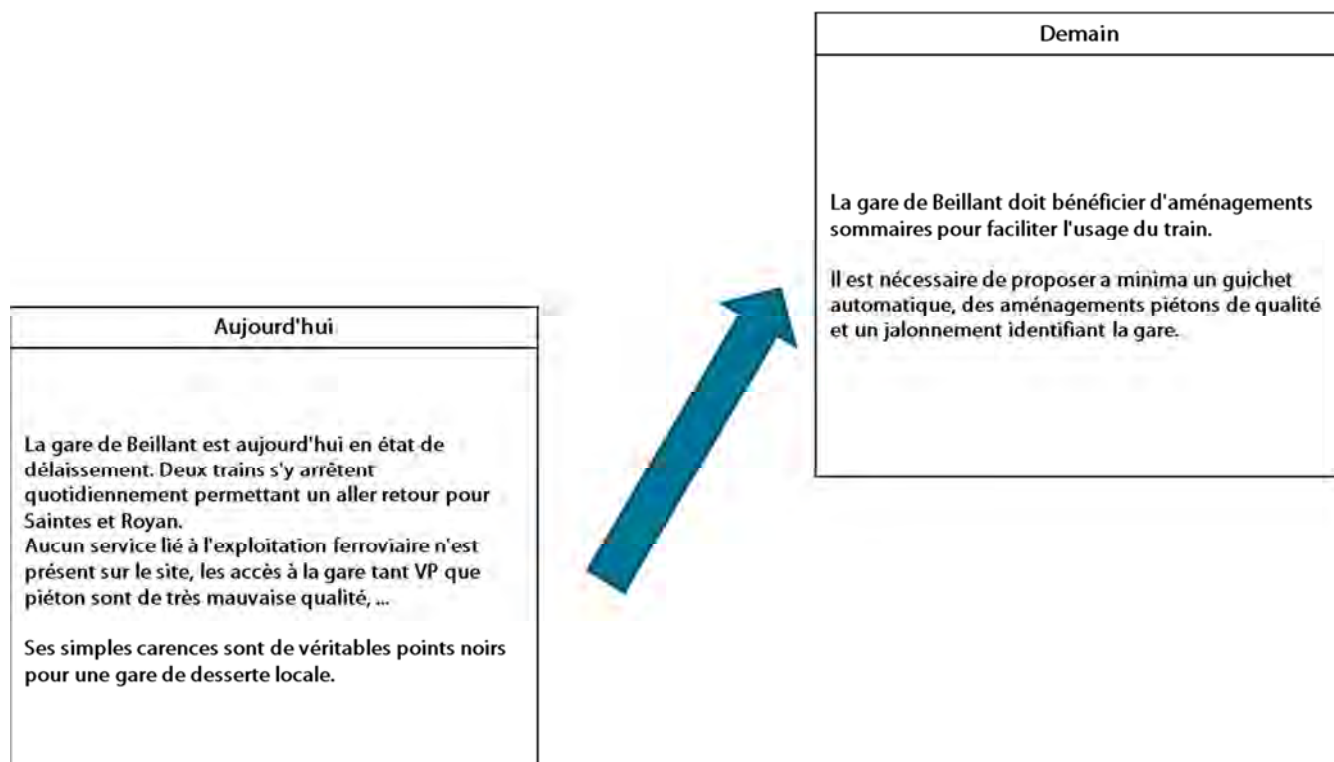
Au regard de ce graphique, la catégorie à fort enjeu est l'accessibilité car elle concentre des faiblesses importantes tant en nombre qu'en poids. Cette courbe synthétise le niveau actuel de la gare et met en exergue le niveau satisfaisant de la gare par rapport à sa catégorie de halte ferroviaire.

Analyse des Atouts Faiblesses - Gare de Beillant



3.3 Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare

3.3.1 But à atteindre



3.3.2 Tableau des leviers d'action et notation

Le tableau suivant visualise les leviers d'actions à partir d'une évaluation (noté de 1 à 5) des opportunités/risques par rapport au cadre d'objectif.

Beillant		
Thèmes	Leviers positifs	Leviers négatifs
Accessibilité	Créer un jalonnement identifiant l'allée de la gare comme parking de la gare	
	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, ...	
Urbain		

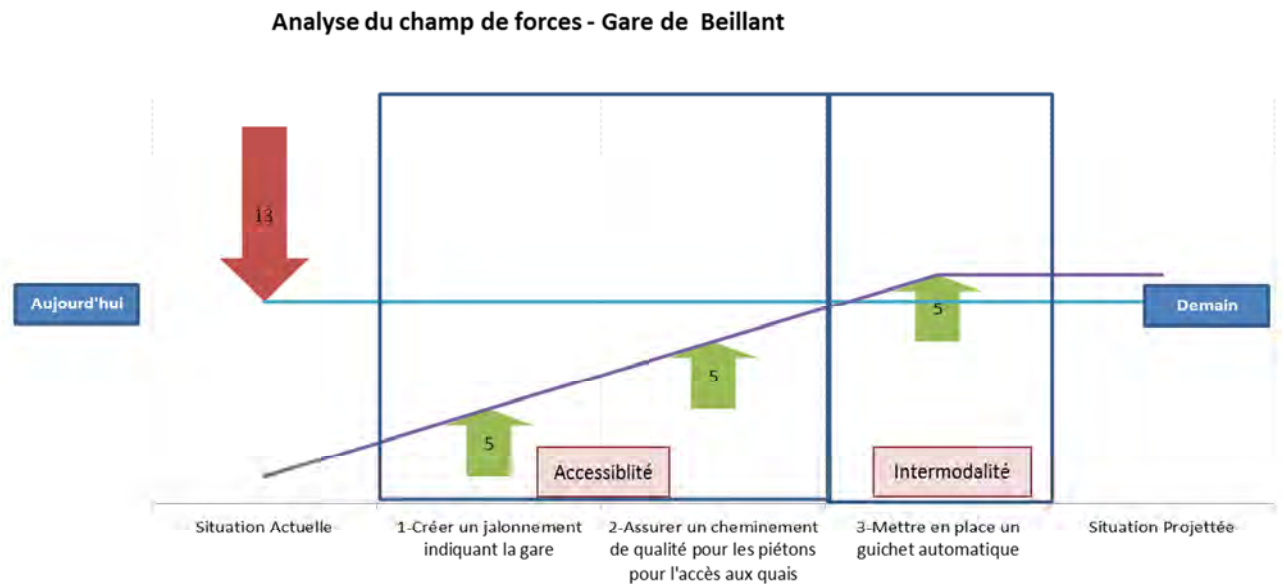
Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Créer un jalonnement identifiant l'allée de la gare comme parking de la gare	5		Ce jalonnement permettrait d'identifier l'allée résidentielle peu fréquentée pour la promouvoir en aire de stationnement à proximité de la gare. Cette action présente l'avantage de ne pas engager des aménagements importants et coûteux des voies d'accès identifiées dans le diagnostic
Créer un cheminement de qualité sur le périmètre de la gare assurant une qualité et une sécurité pour les usagers vers les quais	5		La réalisation d'un itinéraire aménagé, identifié et sécurisé assurerait une plus grande attractivité à la gare

Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Proposer un guichet automatique pour délivrer les titres de transports, informer sur les horaires, ...	5		Offrir la possibilité à un usager d'acheter son titre de transport est un minimum élémentaire pour asseoir la gare comme halte ferroviaire. Ce guichet automatique pourrait aussi faire office de point info sur les TER régionaux et autres solutions alternatives à la voiture individuelle.

15

3.3.3 Courbe d'atteinte de l'objectif

Le schéma ci-dessus permet d'identifier le poids (positifs ou négatifs) des leviers d'action nécessaires à la réussite du projet.



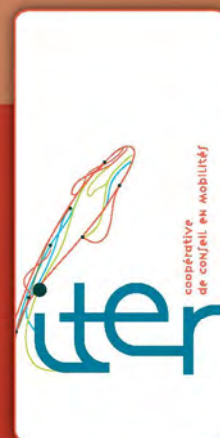
Le schéma de la page précédente permet d'identifier le poids (positifs ou négatifs) des leviers d'action nécessaires à la réussite du projet. Dans le cas de Beillant, les leviers d'opportunité ont pour objectif de garantir un service minimal pour une halte ferroviaire.

RAPPORT PHASE 3 ET 4 - LOT 1 - COGNAC

Les gares comme leviers de projets de territoires

DDTM17

Version 1a du 28/09/2012



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

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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_Rapport phase 3 et 4 - lot 1 - Cognac_01a**

Version	Auteur	Modification
01a du 28/09/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM 17		x	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D'ACTIONS.....	3
3	APPLICATION A LA GARE DE ROYAN.....	4
3.1	Diagnostic de la gare.....	4
3.1.1	Rappel de la monographie de la gare.....	4
3.1.2	Diagnostic d'accessibilité.....	5
3.1.3	Diagnostic urbain.....	11
3.2	Détermination des atouts et faiblesses de la gare.....	15
3.2.1	Tableau des notations.....	15
3.2.2	Niveau de l'état actuel de la gare.....	16
3.3	Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare.....	17
3.3.1	But à atteindre.....	17
3.3.2	Tableau des leviers d'action et notation.....	18
3.3.3	Courbe d'atteinte de l'objectif.....	19

1 INTRODUCTION

Suite à la réalisation des phases 1 et 2 portant respectivement sur la caractérisation des axes ferroviaires et sur l'aire d'influence des gares, les phases 3 et 4 proposent des actions à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité et la structure urbaine autour de chaque gare.

Pour se faire, un diagnostic à l'échelle microscopique des gares a été réalisé offrant une lecture précise des enjeux portant sur les champs de la mobilité et de l'urbain. Ces enjeux constituent un matériau riche sur lequel la méthodologie « champ de force » s'appuie pour déterminer les solutions à mettre en œuvre et atteindre le niveau recherché à terme pour chaque gare.

2 METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D' ACTIONS

L'élaboration de pistes d'actions pour les gares du périmètre d'étude se base sur une méthodologie précise permettant d'identifier des atouts et faiblesses de chaque gare pour en extraire des leviers (positifs ou négatifs) afin d'améliorer le fonctionnement des gares en tant que pôle de services aux voyageurs et pôle d'attraction urbaine.

L'outil « champ de force », nom donné à la méthode, permet en trois étapes de visualiser une courbe d'objectifs. Les étapes d'analyse sont les suivantes :

- Détermination, suite au diagnostic de chaque gare, des poids des atouts et des faiblesses classés en trois catégories (accessibilité, intermodalité et urbain). Cette première étape est visualisée par une courbe tendancielle indiquant le niveau de l'état initial de la gare.
- Définition des niveaux d'objectifs à atteindre pour chaque gare
- Travail en commun d'élaboration des leviers d'actions qu'ils soient positifs ou négatifs pour la gare. Ces leviers d'actions sont ensuite pondérés en fonction du contexte institutionnel, urbain, ... Une visualisation conclusive de la courbe permet de schématiser si le but est atteint et de synthétiser la ou les thématique(s) à enjeux (accessibilité, intermodalité et/ ou urbain) pour la gare.

Cette méthode a été testée et partagée par l'ensemble des agents de la DDTM 17 concerné par l'étude (service MOP et SAT) lors d'un atelier de travail. Cette méthode doit permettre d'offrir une vision à l'Etat sur le positionnement actuel et futur des gares. La méthode est tout à fait déclinable pour n'importe quel type de gare.

3

La gare de Cognac est une gare de type « grand pôles d'échanges de ville majeure ». Elle se situe à équidistance du centre de Cognac et de Chateaubernard. Néanmoins, elle est éloignée des deux centres urbains et s'inscrit dans un contexte industriel comprenant une grande plateforme fret et des différentes entreprises appartenant à la filière des spiritueux.

3.1 Diagnostic de la gare

3.1.1 Rappel de la monographie de la gare

La gare de Cognac est à classer dans la catégorie des grands pôles d'échanges de villes majeures. En effet, elle répond à de nombreux critères affiliés à ce type. Néanmoins, des améliorations majeures devront être envisagées pour garantir et affirmer cette position.

Les critères répondant à ceux d'un grand pôle d'échange sont:

- Une intégration dans le tissu urbain de Cognac
- Des guichets avec personnel, un point information, des guichets automatiques
- Un parking gratuit supérieur à 50 places
- Les cheminements sur le parvis de la gare sont de bonne qualité
- Une intermodalité physique et horaire optimale.



Un parvis gare accessible et réaménagé



Une intermodalité optimale



Un parking à proximité immédiate



Des bornes automatiques SNCF

Les carences à supprimer ou minimiser pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges :

- La principale carence est son enclavement par rapport aux grandes centralités de Cognac. Cependant, elle se situe presque à équidistance des centres de Cognac et de Châteaubernard, ce qui constitue un avantage important.



Des bornes automatiques TER



Le seul arceau vélo sur le parvis (un garage vélo est disponible mais l'information est absente)

3.1.2 Diagnostic d'accessibilité

L'accessibilité est l'un des enjeux majeurs pour les gares. Que ce soit dans une logique de rabattement VP, TC ou modes doux, de stationnement pour les véhicules personnels ou en vélos et autres modes mécanisés alternatifs. L'accès à la gare doit se faire de manière rapide, efficace, sécurisé et confortable. Ses notions sont majeures pour promouvoir les modes ferrés et ainsi identifier la gare comme point d'ancrage d'un développement urbain.

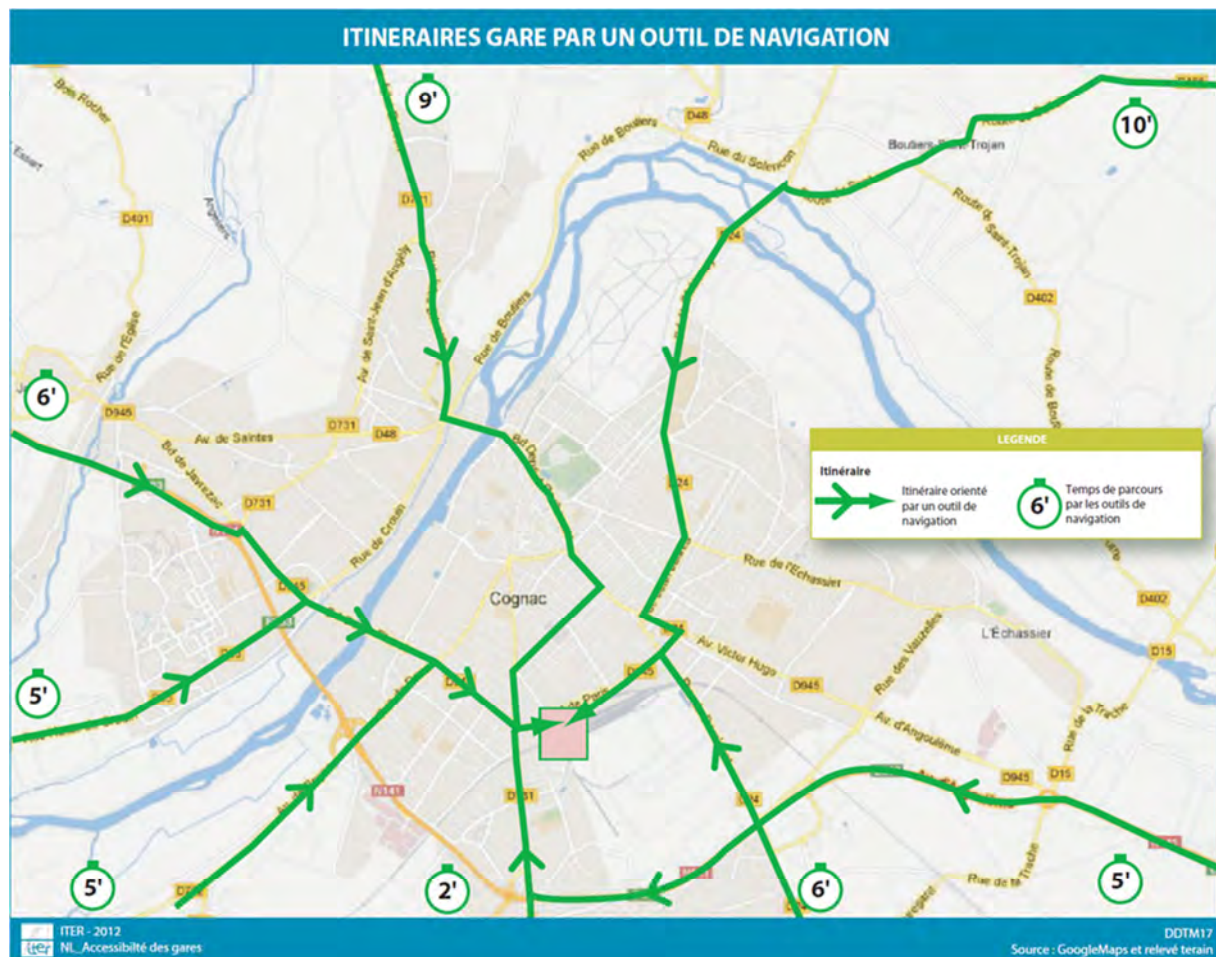
Chaque mode est analysé pour déterminer ses niveaux d'accessibilité à la gare.

3.1.2.1 Accessibilité modes motorisés

L'accessibilité des modes motorisés s'appuie sur trois niveaux d'analyse :

- Identification des itinéraires les plus directs.
- Calcul des temps de parcours par ces itinéraires
- Confrontation des deux éléments précédents avec le jalonnement routier identifiant la gare et modifiant éventuellement les itinéraires les plus directs

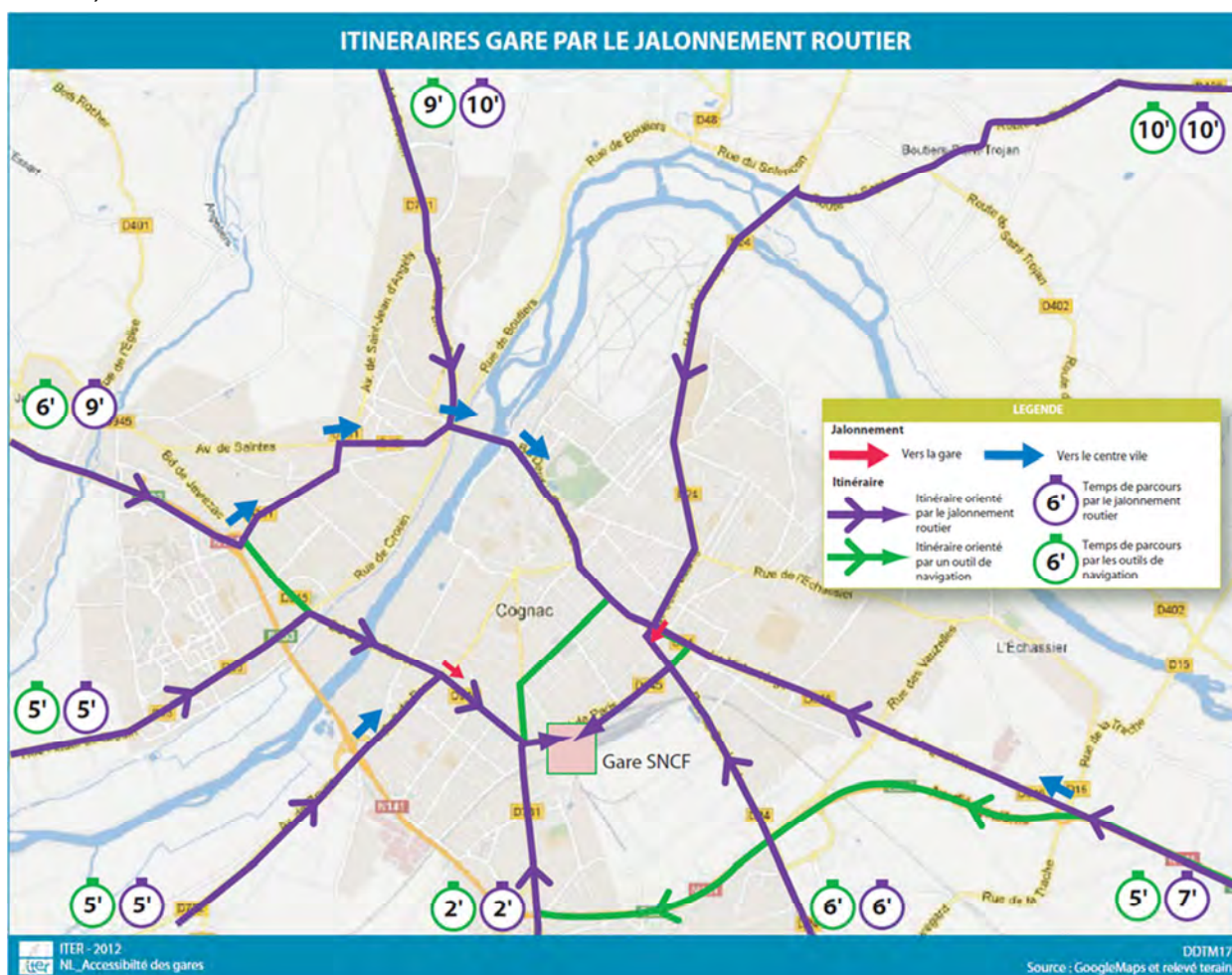
La première analyse de l'accessibilité se base sur les itinéraires indiqués par les outils de navigation, lesquels proposent généralement les itinéraires les plus directs en prenant en compte la limitation de vitesse, les sens unique, les sens interdits, ... Ces itinéraires constituent une première information nécessaire à comparer par la suite au plan de jalonnement de la commune gare.



Les outils de navigation permettent un accès rapide à la gare, tout en évitant le centre de Cognac pour la plupart des itinéraires. Les temps de parcours sont particulièrement intéressants lorsque le trafic est fluide. En effet, seuls les itinéraires du nord (les plus éloignés) se rapprochent d'une dizaine de minutes. Les temps de parcours des autres itinéraires se situent autour de 5 minutes. Néanmoins, les deux itinéraires en provenance du nord transitent par le centre-ville. Lorsque ce dernier est encombré, notamment en période de pointe, les temps d'accès augmentent.

Pour juger du niveau de l'accessibilité réelle, il est essentiel d'analyser le plan de jalonnement vers la gare. Celui-ci est surtout utile aux usagers externes à la commune gare. Dans un plan de jalonnement, les itinéraires directs ne sont pas forcément à privilégier. D'autres critères doivent être pris en compte : les conditions de circulation, les capacités des voies, ... C'est pourquoi des temps de parcours plus longs par le jalonnement routier ne sont pas automatiquement une faiblesse pour l'accessibilité de la gare.

L'analyse du jalonnement routier recense l'ensemble des signalisations permettant d'identifier la gare. À défaut d'un jalonnement « gare », les signalétiques « centre-ville » ont été observées. En effet, lorsqu'un usager souhaite se rendre à la gare, si aucun panneau ne l'indique, la direction du centre-ville est privilégiée. Généralement, l'histoire de la composition urbaine le confirme, les gares ont été aménagées dans les limites urbaines de la fin du 19^{ème}/début 20^{ème} siècle (faubourgs actuels).

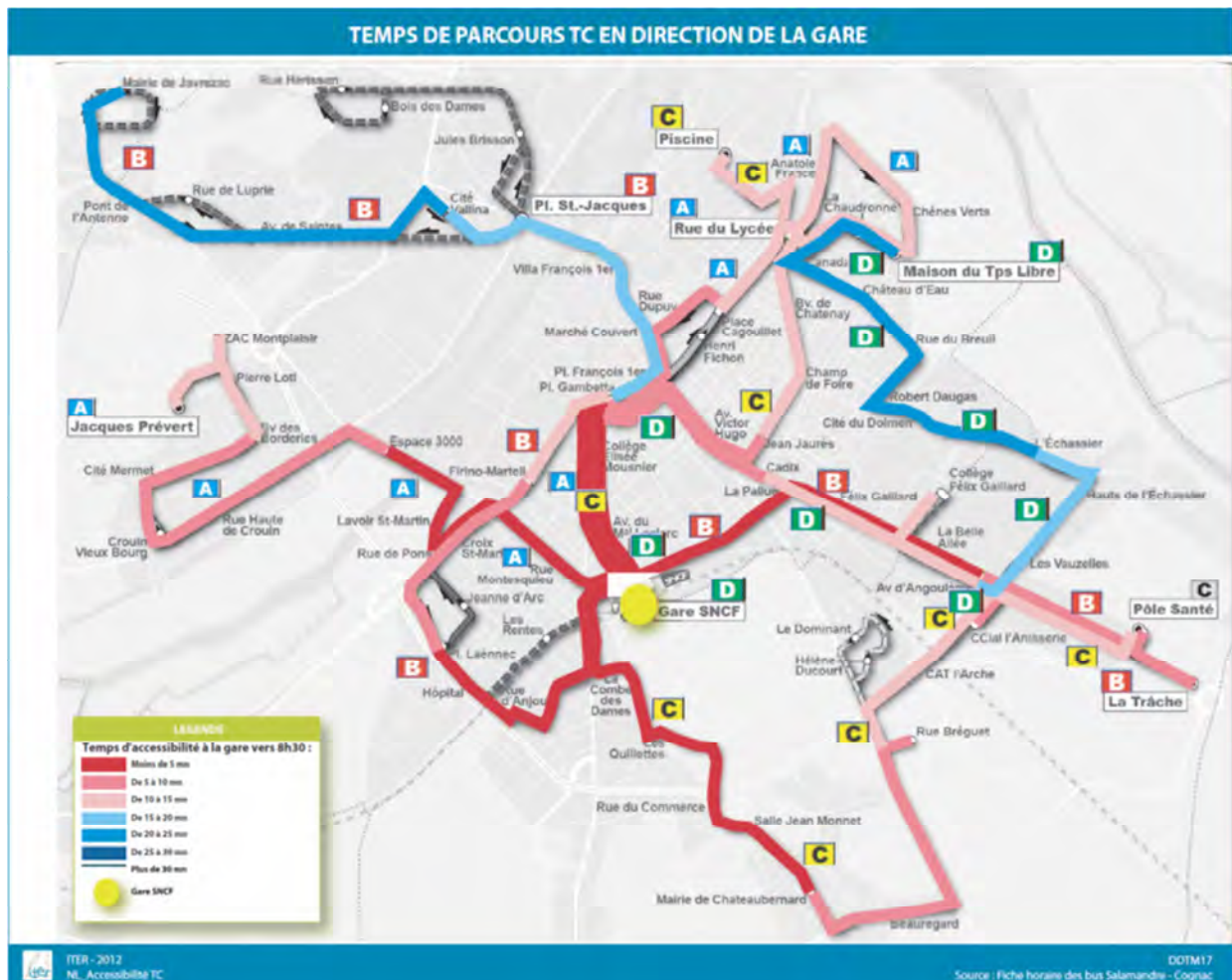


Le jalonnement « gare » et « centre-ville » respecte en grande partie les itinéraires les plus rapides. Néanmoins, le jalonnement « gare » est assez minimaliste, seuls deux panneaux de signalisation indiquent la gare et se situent à proximité de celle-ci. Dans le centre de Cognac, aucun panneau n'oriente vers la gare, ce qui peut engendrer une navigation difficile lorsque l'utilisateur ne connaît pas son itinéraire. Il est important de noter que la rocade de Cognac est peu mise en valeur par le

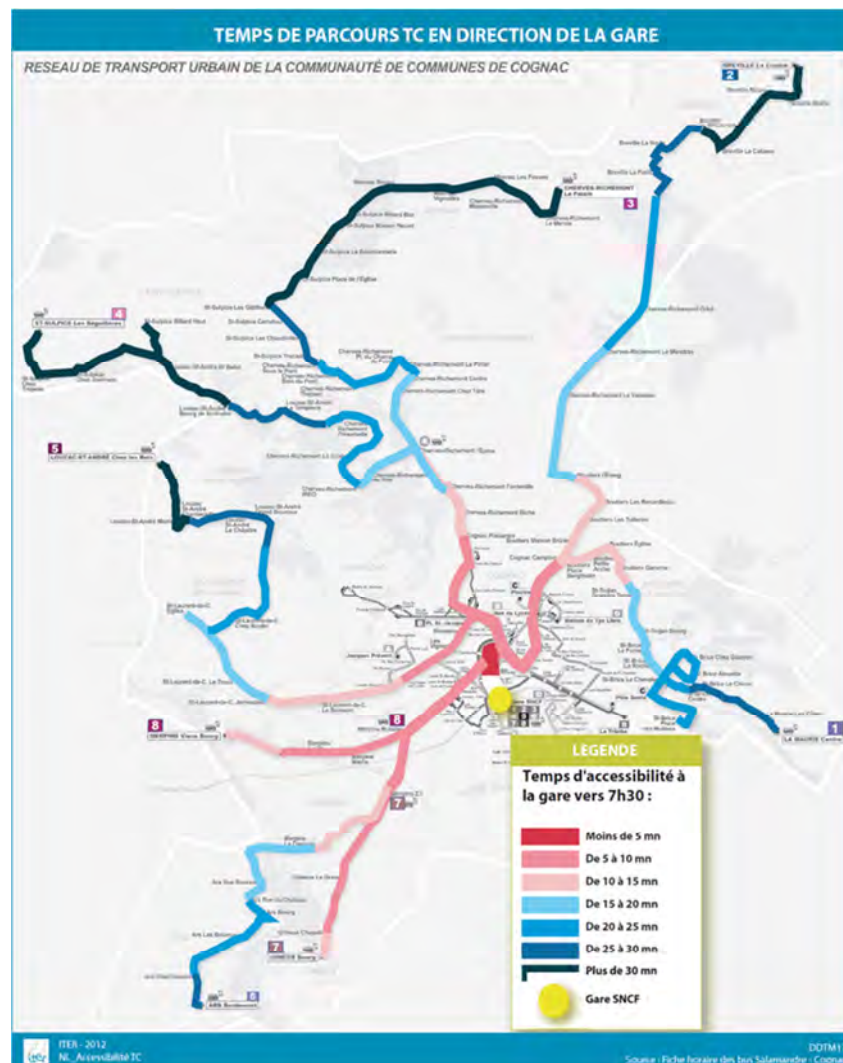
jalonement pour accéder à la gare. En effet l'accès par l'itinéraire ouest est orienté vers un transit par le centre-ville alors qu'un itinéraire alternatif serait tout aussi efficace.

3.1.2.2 Accessibilité transports en commun

L'analyse de l'accessibilité TC à la gare est importante quel que soit le contexte territorial dans lequel elle s'inscrit. La desserte TC n'a pas les mêmes finalités en milieu urbain, périurbain ou rural. Si en milieu urbain, la desserte TC de la gare doit permettre de diminuer l'usage VP, en milieu périurbain et rural, la desserte de la gare par les transports en commun relève de plusieurs objectifs. Le premier s'inscrit aussi dans le souhait de diminuer l'usage des véhicules individuels mais la composition urbaine actuelle peu dense ne peut raisonnablement permettre aux transports en commun de concurrencer durablement la voiture individuelle. Néanmoins, de nombreux publics connaissent des difficultés de déplacements, ce sont les usagers dits « captifs ». Pour ces derniers la desserte de la gare par un transport en commun est primordiale.



Sur la commune de Cognac, les 4 lignes régulières du réseau Salamandre desservent la gare. Les lignes A, B et C sont diamétrales et seule la ligne D est radiale. La fréquence moyenne en heure de pointe des 4 lignes est maximum de 2 allers retours quotidiens. En ce qui concerne les temps de parcours pour la gare, les lignes A et C permettent à l'utilisateur de s'y rendre en moins de 15 mn, tandis que sur les lignes B et D, l'utilisateur se situe à environ à 20-25 mn de la gare.



Le reste du territoire de la Communauté de Communes de Cognac (13 communes hors Cognac) est desservi par le réseau de transport à la demande « mille pattes », lancé en 2011. Les 8 lignes desservent la gare de Cognac. Les temps de parcours (vers 7h30) des bourgs-centre périphériques se répartissent de la manière suivante :

- Moins de 15 mn : Boutiers, Merpins, Gimeux
- Entre de 15 et 20 mn : Cherves, St Trojan, Saint Laurent de Cognac,
- Entre 20 et 25 mn : St Brice, Ars
- Entre 25 et 30mn : La Maurie, St Sulpice, Louzac St André (bourg de St André)
- Plus de 30 mn : Louzac St André (mairie), Mesnac, Breville.

3.1.2.3 Accessibilité vélos

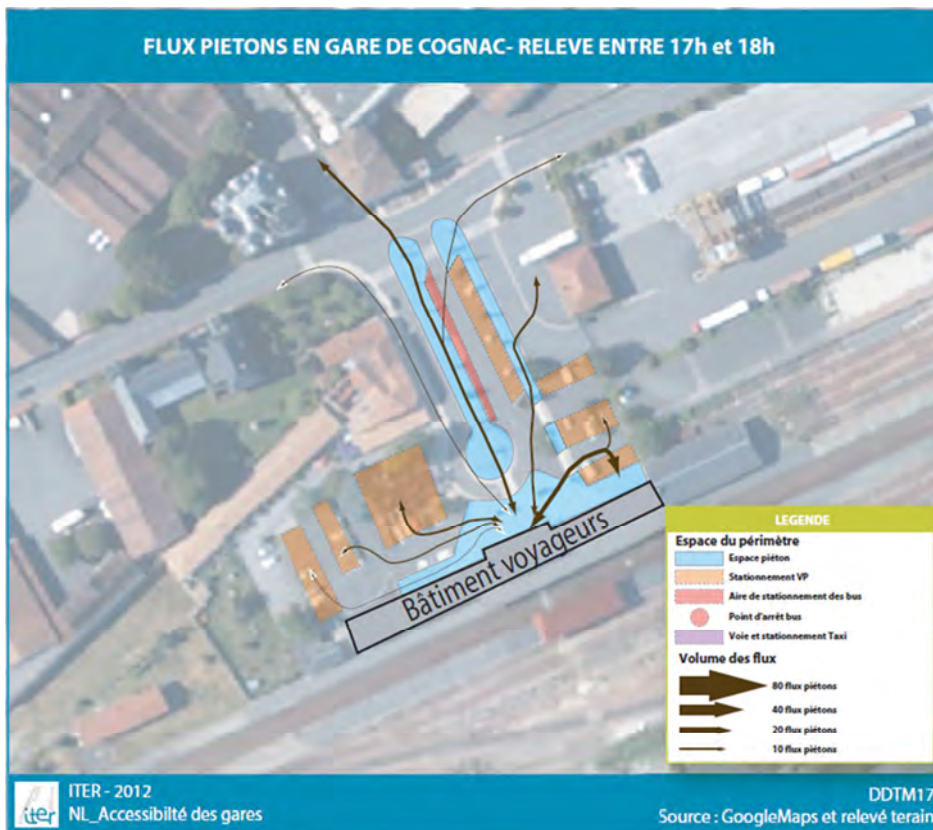
Dans une logique de multiplication des alternatives modales pour se rendre aux gares, l'analyse de l'accessibilité vélo est essentielle notamment pour les usagers résidants à proximité de la gare (habitants de la commune gare ou des hameaux avoisinants).



La mise à jour en 2009 du plan vélo datant de 2000 s'échelonne sur une dizaine d'années. Pour début 2013, il est prévu d'aménager deux nouveaux itinéraires, qui se situeront à proximité de la gare. Le premier concernera la poursuite de l'aménagement de l'avenue Barbezieux depuis le pont en franchissement de la N141 et le giratoire au sud (pointe à Rullaud). Le deuxième aménagement concernera le boulevard Oscar Planat et une partie du boulevard de Paris (voie en front de gare). Ce dernier aménagement permettra de desservir la gare d'Est en Ouest sur environ 2 kms. A terme, le plan vélo prévoit d'aménager une vingtaine de kms d'ici à 2023.

3.1.2.4 Accessibilité piétonne

La notion d'accessibilité piétonne dans le cadre de l'étude s'attèle à identifier les caractéristiques de l'espace public et qualités de cheminements aux environs de la gare. Pour se faire, l'analyse se base sur la monographie effectuée en phase 2 de l'étude ainsi que sur l'analyse des flux piétons permettent d'observer l'usage réel de l'espace public.



La carte ci-dessus recense les flux piétons relevés lors d'un comptage en heure de pointe. Une soixantaine de personnes ont été recensée pendant l'heure d'enquête (17h – 18h). La majorité des flux relevés se font entre le bâtiment voyageurs et les zones de stationnement situées de part et d'autre de la gare. Moins d'une dizaine de flux se font en relation avec le centre-ville via l'avenue du Maréchal Leclerc pour rejoindre la rue Barbezieux.

3.1.3 Diagnostic urbain

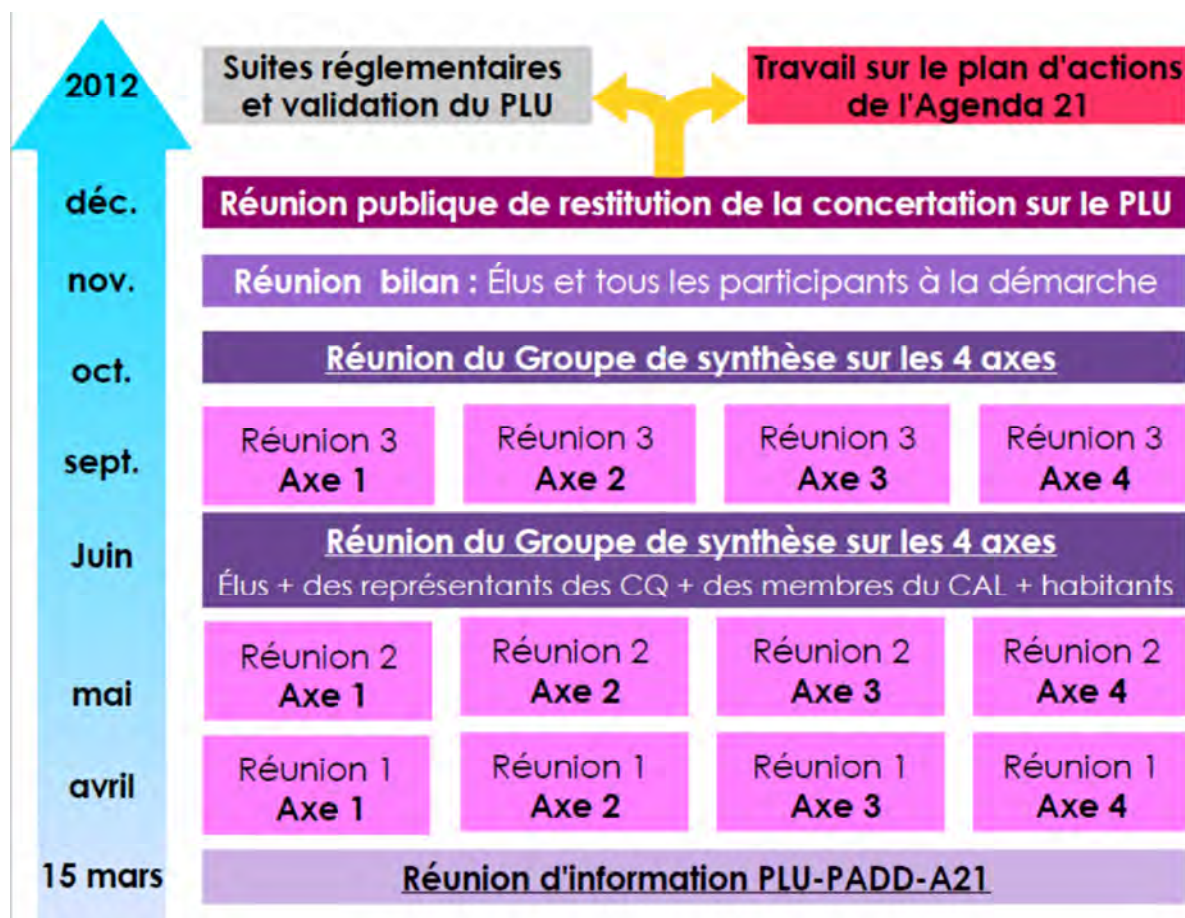
Au regard de l'objectif de l'étude portant sur les gares comme levier de développement urbain, une analyse urbaine des alentours doit être appréhendée pour bénéficier d'une lecture fine des enjeux urbains et des perspectives d'évolutions potentielles.

Quatre niveaux d'analyse ont été approfondis pour tenter d'appréhender l'ensemble des enjeux urbains :

- Le zonage PLU et ses réglementations,
- Les formes urbaines,
- La domanialité des parcelles autour de la gare,
- Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude.

3.1.3.1 Zonage PLU et réglementation

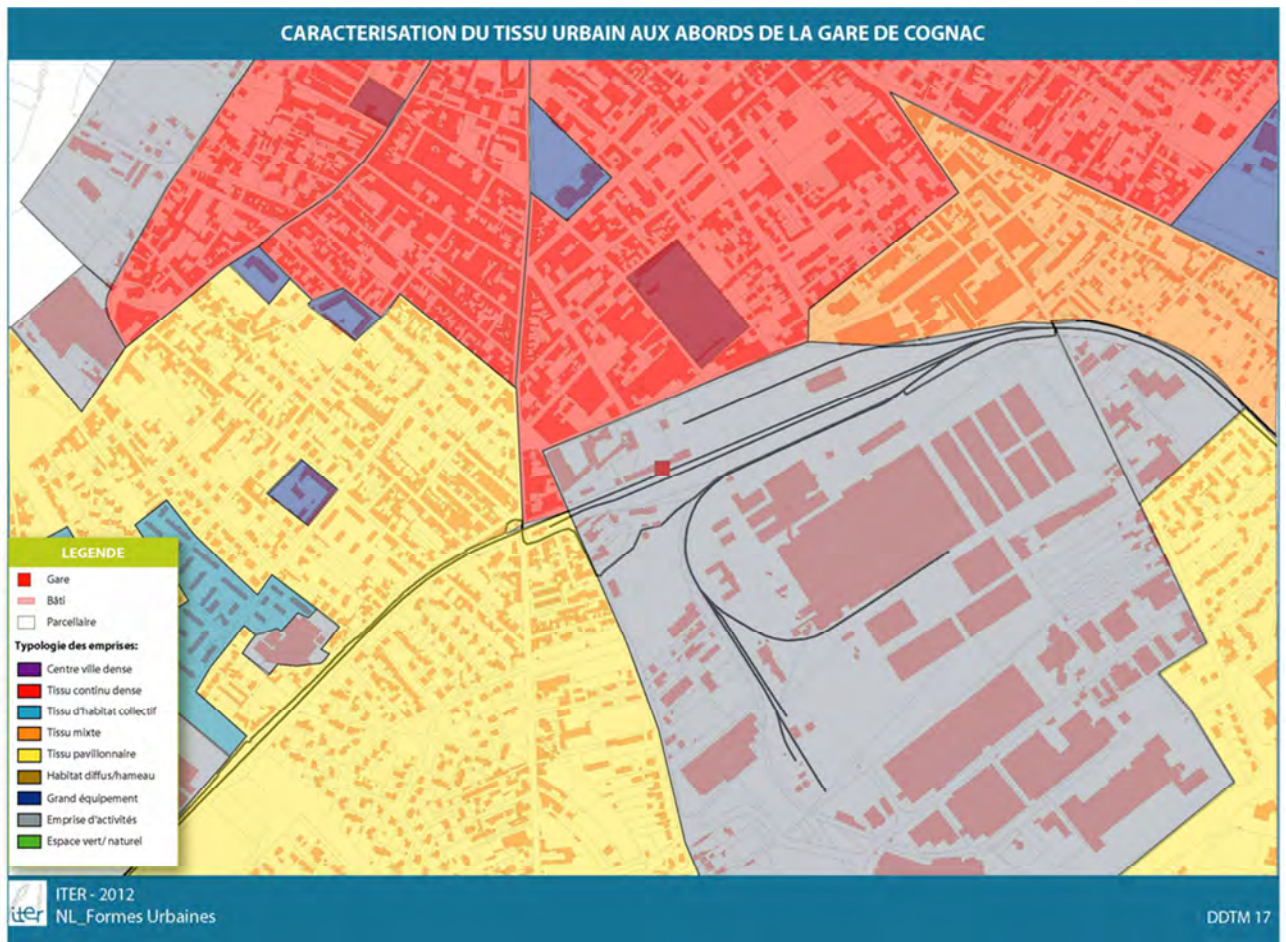
Le zonage PLU et ses réglementations informent sur l'état initial du foncier des marges de manœuvres futures en termes de réserves foncières.



Le PLU est en cours de réalisation (actuellement au stade du PADD) et viendra remplacer le POS. Cette démarche est une opportunité importante pour tenter de redynamiser le quartier de la gare.

3.1.3.2 Formes urbaines

Les formes urbaines permettent de connaître l'environnement bâti autour de la gare. Cette donnée indique les niveaux de densité et de paysage urbain.



La gare est tournée vers la ville, avec un bâti continu relativement dense (maison de village accolée avec terrain à l'arrière), qui se prolonge jusqu'au cœur de ville. L'environnement immédiat de la gare de Cognac est fortement marqué par la présence d'activités ferroviaires et viticoles (dans un tissu parfois mixte).

3.1.3.3 Domanialité

Seules les parcelles présentant des surfaces très importantes ont été analysées. Connaître la propriété d'une parcelle informe sur le niveau de complexité de la maîtrise foncière d'un futur projet. Une parcelle appartenant à une collectivité est généralement plus facilement mutable que celle appartenant à des particuliers où des procédures complexes et longues (expropriation par exemple) peuvent être engagées.



La domanialité autour de la gare de Cognac s'apparente à celle des autres gares étudiées. Des différences sont à noter :

- une très grande parcelle appartenant à la commune de Cognac, sur laquelle est aujourd'hui localisé un espace sport (stade d'athlétisme et ancien terrain de foot),
- la présence de grandes parcelles privées appartenant à des entreprises occupées actuellement d'entrepôts et/ ou de sites de production.

3.1.3.4 Projet à venir

Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude est intéressante dans l'objectif de développement de la gare. Elle démontre le niveau d'engagement des collectivités pour une transformation de l'espace gare.

Aucun projet n'est aujourd'hui recensé sur le quartier de la gare

3.2 Détermination des atouts et faiblesses de la gare

Suite au diagnostic, une synthèse a été élaborée pour en faire ressortir les atouts et faiblesses du site. Ces différents éléments ont été notés pour juger de leur niveau d'enjeu.

3.2.1 Tableau des notations

Cognac				
Thèmes	Atouts	Note	Faiblesses	Note
Accessibilité	Une accessibilité rapide à la gare avec un jalonnement performant...	3	... malgré une rocade peu valorisée et une absence de jalonnement dans le centre ville.	2
			Eloignement de la gare par rapport au centre-ville (900 m)	3
	Une desserte de la gare par le réseau urbain (régulier et TAD) depuis l'ensemble du territoire communautaire ...	4	... mais une fréquence faible (maximum 9-10 A/R pour la ligne la plus forte)	3
	Elaboration d'un plan vélo (2010) qui se concrétisera par la mise en œuvre d'aménagement d'itinéraire dédié sur des voies desservant la gare...	3	... mais une accessibilité vélo actuelle absente	5
Intermodalité	Un parvis gare réaménagé favorisant l'intermodalité piétonne vers les parkings et les arrêts de bus	4	Un espace de stationnement gratuit sur lequel sont recensés des usages non liés à la gare (bar restaurant) qui créés parfois une saturation en heure de pointe	3
	Une information multi-réseaux complète (Train, ligne régulière CG16 et le réseau urbain)	2		
			Une intermodalité vélo peu développée. Une seule accroche disponible devant la gare et un garage vélo accessible via "demande aux guichets" mais l'information est inexistante.	3
Urbain	La présence d'un hotel-restaurant en accès direct depuis le parvis	3		
	Une continuité urbaine avec le cœur urbain de Cognac (habitat dense)	1		
			Aucun projet urbain n'est à recenser sur le périmètre gare à court et moyen terme	4

Le tableau ci-dessus détaille les points positifs et négatifs de la gare. Chaque point a été noté pour évaluer de son importance au regard de la gare et de sa fonction actuelle.

Les principaux points positifs (Note >= 3) sont :

- L'accessibilité à la gare est de bonne qualité combinée à un jalonnement centre-ville développé malgré quelques incohérences.
- La gare est desservie par l'ensemble des lignes du réseau urbain de Cognac. Tous les quartiers desservis par le réseau peuvent y ont accès directement.
- Le plan vélo, malgré l'absence d'aménagements actuels propose un cadre de référence à 2025. Ce plan devrait permettre d'affirmer le vélo comme mode efficace pour les déplacements urbains à destination de la gare.

- Le parvis de la gare présente une belle qualité d'aménagement. Celle-ci facilite l'intermodalité entre les différents modes.
- L'hôtel, situé à proximité immédiate, renforce le caractère de grand pôle d'échanges de Cognac. Cet hôtel couplé à un bar/ restaurant permet une attente confortable en gare de Cognac.

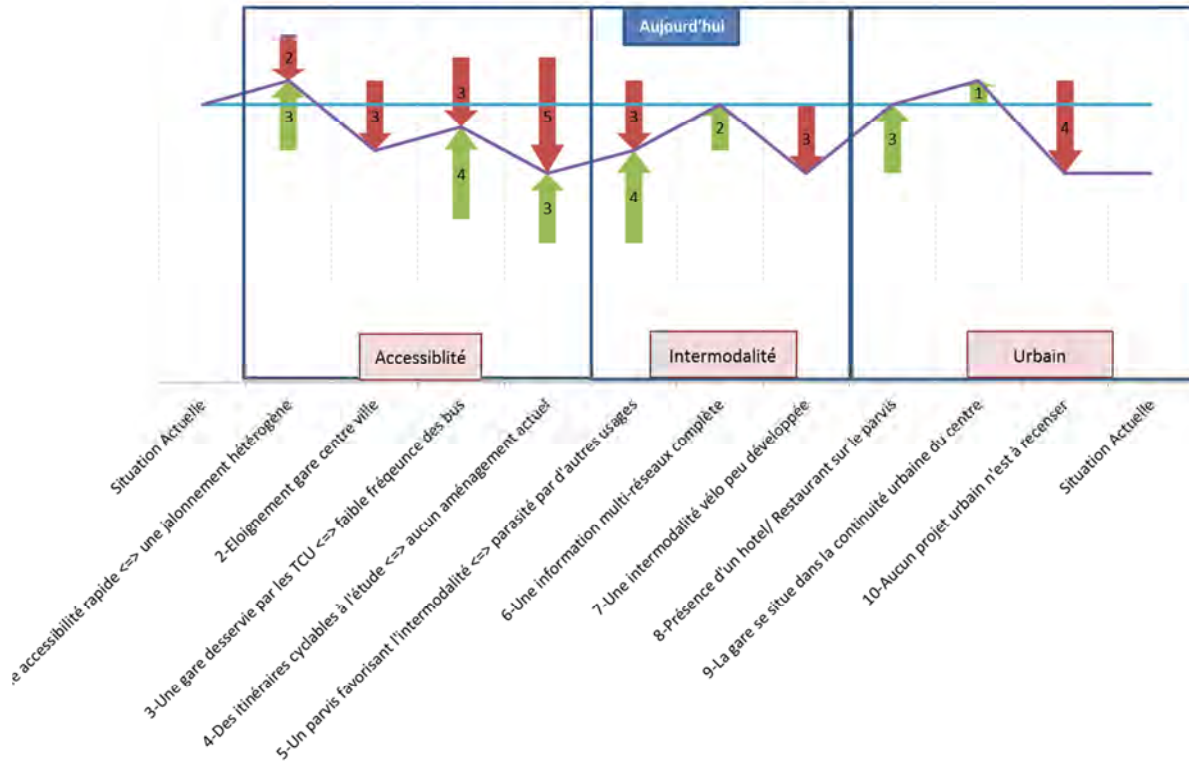
Néanmoins, malgré ces quelques points positifs, des lacunes importantes (note ≥ -3) persistent :

- L'éloignement de la gare du centre-ville engendre une accessibilité piétonne faible et peu attractive,
- Le réseau de bus urbain apparaît bien conçu, notamment à destination de la gare, mais ses fréquences ne lui procurent pas une accessibilité très attractive,
- Malgré le développement prévu du vélo, les aménagements actuels ne peuvent promouvoir cet usage. Au-delà de l'absence de pistes/ bandes cyclables, c'est l'absence de mobilier stationnement cyclable qui prédomine. Seul un arceau permet d'accrocher un vélo. Un garage vélo est proposé mais son existence demeure confidentielle car peu visible,
- L'absence de projet urbain est préjudiciable pour la gare. La procédure de PDU devrait venir combler en partie cette absence si cette démarche est engagée par l'agglomération.

3.2.2 Niveau de l'état actuel de la gare

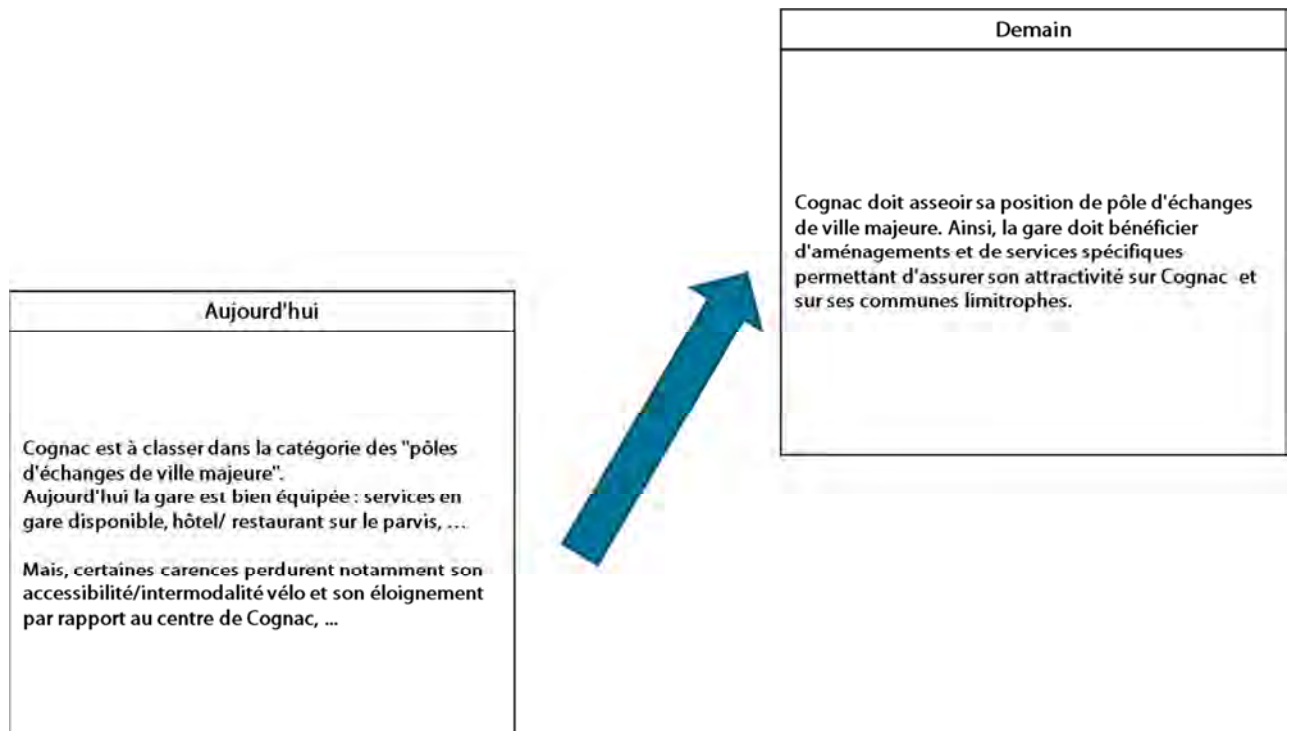
Au regard de ce graphique, la catégorie à fort enjeu est l'accessibilité car elle concentre des faiblesses importantes tant en nombre qu'en poids. Cette courbe synthétise le niveau actuel de la gare et met en exergue le niveau satisfaisant de la gare par rapport à sa catégorie de pôle d'échange de ville majeure.

Analyse des Atouts Faiblesses- Gare de Cognac



3.3 Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare

3.3.1 But à atteindre



3.3.2 Tableau des leviers d'action et notation

Le tableau suivant visualise les leviers d'actions à partir d'une évaluation (noté de 1 à 5) des opportunités/risques par rapport au cadre d'objectif.

COGNAC		
Thèmes	Leviers positifs	Leviers négatifs
Accessibilité	Mettre en œuvre le plan vélo à l'étude pour faciliter l'usage des modes doux à destination de la gare	Aucun projet de réaménagement n'est à l'étude
	Réorganiser les usages sur le parvis de la gare permettant d'éviter des conflits d'usage entre les différentes activités inhérentes à la gare (hotel/ restaurant, train, fret, ...)	
	Requalification d'un itinéraire pour favoriser le lien entre la gare et le centre de Cognac et ainsi favoriser l'usage de la marche à pied	
Intermodalité	Proposer des aménagements cyclables sécurisés et visibles pour assurer une intermodalité physique entre les vélos et le train	
Urbain	Le PLU communal est en révision, période propice pour envisager des projets autour de la gare en influant sur le foncier	Aucun projet urbain de revalorisation du quartier de la gare ne semble émerger ni de la commune, ni de la communauté de commune ni de Chateaubernard.

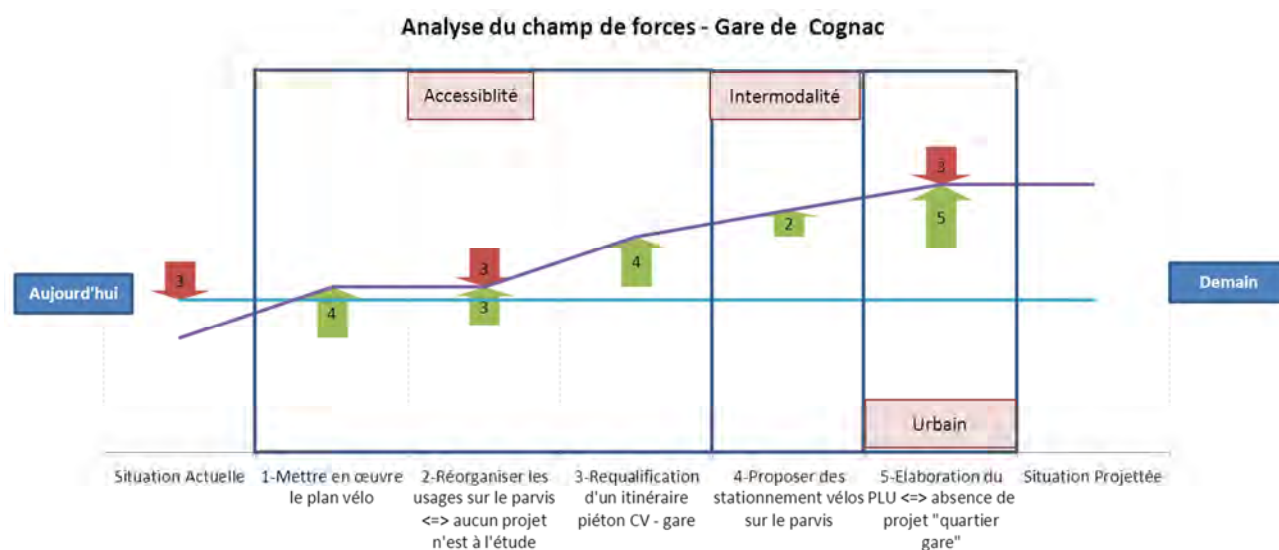
Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Accessibilité	Mettre en œuvre le plan vélo à l'étude pour faciliter l'usage des modes doux à destination de la gare	4		Le plan Vélo devra être mis en place par des aménagements concrets pour assurer le développement de ce mode comme véritable alternative modale à la voiture individuelle. Sans mise en œuvre concrète, le vélo ne sera jamais plébiscité.
	Réorganiser les usages sur le parvis de la gare permettant d'éviter des conflits d'usage entre les différentes activités inhérentes à la gare (hotel/ restaurant, train, fret, ...)	3		La réorganisation des usages sur le parvis offrira une meilleure lecture du stationnement aux usagers. Le parvis ne sera plus qu'une zone de stationnement libre mais véritablement un espace de rabattement. Tous les autres usages devront être canalisés par différents moyens (informatifs, repressifs, ...)
	Aucun projet de réaménagement n'est à l'étude		-3	Aucun projet de réaménagement n'est à l'étude, ce qui compromet nettement une future réorganisation.
	Requalification d'un itinéraire pour favoriser le lien entre la gare et le centre de Cognac et ainsi favoriser l'usage de la marche à pied	4		L'éloignement de la gare est un de ses principaux défauts. Un réaménagement paysager et urbain de la liaison gare/centre ville redonnerait à la gare une position centrale dans la ville

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Intermodalité	Proposer des aménagements cyclables sécurisés et visibles pour assurer une intermodalité physique entre les vélos et le train	2		L'intermodalité train/vélo est aujourd'hui très difficile. La mise en place du plan vélo devrait venir combler cette impossibilité. Néanmoins, la mise en place de mobiliers vélo est une priorité en gare de Cognac

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Urbain	L'élaboration du PLU est une période propice pour envisager des projets autour de la gare en influant sur le foncier	5		Le PLU doit permettre d'assurer une réorganisation globale du quartier de la gare (quartier même, liaison centre ville, ...)
	Aucun projet urbain de revalorisation du quartier de la gare ne semble émerger ni de la commune, ni de la communauté de commune ni de Chateaubernard.		-3	Aujourd'hui aucun projet n'existe ce qui laisse présager aucune évolution urbaine confirmant la gare comme centralité urbaine à part entière

18 -6

3.3.3 Courbe d'atteinte de l'objectif



Le schéma ci-dessus permet d'identifier le poids (positifs ou négatifs) des leviers d'action nécessaires à la réussite du projet.

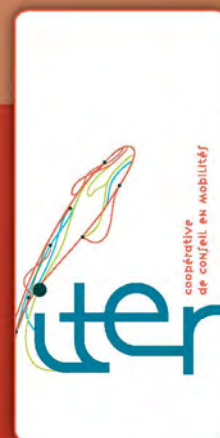
On constate que les 5 leviers favorables (+18) compensent de manière significative les leviers défavorables (-6). Le principal risque concerne l'absence de réflexions urbaines globales sur le quartier gare, ce qui à terme serait préjudiciable à l'attractivité du pôle d'échange.

RAPPORT PHASE 3 ET 4 - LOT 1 - ROYAN

Les gares comme leviers de projets de territoires

DDTM17

Version 1a du 28/09/2012



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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_Rapport phase 3 et 4 - lot 1 - Royan_01a**

Version	Auteur	Modification
01a du 28/09/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM 17		X	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D'ACTIONS.....	3
3	APPLICATION A LA GARE DE ROYAN.....	4
3.1	Diagnostic de la gare.....	4
3.1.1	Rappel de la monographie de la gare.....	4
3.1.2	Diagnostic d'accessibilité.....	4
3.1.3	Diagnostic urbain.....	11
3.2	Détermination des atouts et faiblesses de la gare.....	14
3.2.1	Tableau des notations.....	14
3.2.2	Niveau de l'état actuel de la gare.....	15
3.3	Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare.....	16
3.3.1	But à atteindre.....	16
3.3.2	Tableau des leviers d'action et notation.....	16
3.3.3	Courbe d'atteinte de l'objectif.....	18

1 INTRODUCTION

Suite à la réalisation des phases 1 et 2 portant respectivement sur la caractérisation des axes ferroviaires et sur l'aire d'influence des gares, les phases 3 et 4 proposent des actions à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité et la structure urbaine autour de chaque gare.

Pour se faire, un diagnostic à l'échelle microscopique des gares a été réalisé, offrant une lecture précise des enjeux sur les champs de la mobilité et de l'urbain. Ces enjeux constituent un matériau riche sur lequel la méthodologie « champ de force » s'appuie pour déterminer les solutions à mettre en œuvre et atteindre le niveau recherché à terme pour chaque gare.

2 METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D' ACTIONS

L'élaboration de pistes d'actions pour les gares du périmètre d'étude se base sur une méthodologie précise permettant d'identifier des atouts et faiblesses de chaque gare pour en extraire des leviers (positifs ou négatifs) afin d'améliorer le fonctionnement des gares en tant que pôle de services aux voyageurs et pôle d'attraction urbaine.

L'outil « champ de force », nom donné à la méthode, permet en trois étapes de visualiser une courbe d'objectifs. Les étapes d'analyse sont les suivantes :

- Détermination, suite au diagnostic de chaque gare, des poids des atouts et des faiblesses, classés en trois catégories (accessibilité, intermodalité et urbain). Cette première étape est visualisée par une courbe tendancielle indiquant le niveau de l'état initial de la gare.
- Définition des niveaux d'objectifs à atteindre pour chaque gare.
- Travail en commun d'élaboration des leviers d'actions qu'ils soient positifs ou négatifs pour la gare. Ces leviers d'actions sont ensuite pondérés en fonction du contexte institutionnel, urbain, ... Une visualisation conclusive de la courbe permet de schématiser si le but est atteint et de synthétiser la ou les thématique(s) à enjeux (accessibilité, intermodalité et/ ou urbain) pour la gare.

Cette méthode a été testée et partagée par l'ensemble des agents de la DDTM 17 concerné par l'étude (service MOP et SAT) lors d'un atelier de travail. Cette méthode doit permettre d'offrir une vision à l'Etat sur le positionnement actuel et futur des gares. La méthode est tout à fait déclinable pour n'importe quel type de gare.

3

La gare de Royan est une gare de type « grand pôle d'échanges de ville majeure ». Elle bénéficie d'une position géographique avantageuse, à proximité du centre-ville historique. Elle est desservie par des trains longue distance (TGV, intercity, ...). Sa fréquentation est très importante et s'explique par un attrait pour Royan tant du point de vue économique que touristique (héliotropisme et balnéotropisme).

3.1 Diagnostic de la gare

3.1.1 Rappel de la monographie de la gare

La gare de Royan est à classer comme « Grand pôle d'échanges de villes majeures » car elle répond à l'ensemble des critères obligatoires incombant à ce type.

Les critères répondant à ceux d'un grand pôle d'échanges sont :

- La gare est entièrement intégrée dans le tissu urbain,
- Elle possède des guichets avec personnel,
- Plusieurs guichets automatiques SNCF et TER sont disponibles,
- Des agences spécifiques aux autres réseaux sont présentes au sein du bâtiment voyageur,
- Une intermodalité physique optimale est proposée en gare avec les autres réseaux.

Les carences à supprimer ou minimiser pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges :

- Aucun pôle générateur de trafic ne se situe dans un rayon de 500 mètres autour de la gare,
- Les cheminements de et vers la gare ne sont pas optimaux,
- L'espace stationnement n'est pas relié par un cheminement identifié à la gare,
- Aucun itinéraire cyclable n'est aménagé.



Un hall d'accueil regroupant les principales fonctionnalités



Une boutique dédiée au réseau urbain Carabus



Une intermodalité optimale



Un espace de stationnement non aménagé



Des cheminements vers les centralités de bonne facture



Aucun itinéraire cyclable mais quelques mobiliers de stationnement sommaires

3.1.2 Diagnostic d'accessibilité

L'accessibilité est l'un des enjeux majeurs pour les gares. Que ce soit dans une logique de rabattement VP, TC ou modes doux, de stationnement pour les véhicules personnels ou en vélos et autres modes mécanisés alternatifs. L'accès à la gare doit se faire de manière rapide, efficace, sécurisé et confortable. Ses notions sont majeures pour promouvoir le mode ferré et ainsi identifier la gare comme point d'ancrage d'un développement urbain.

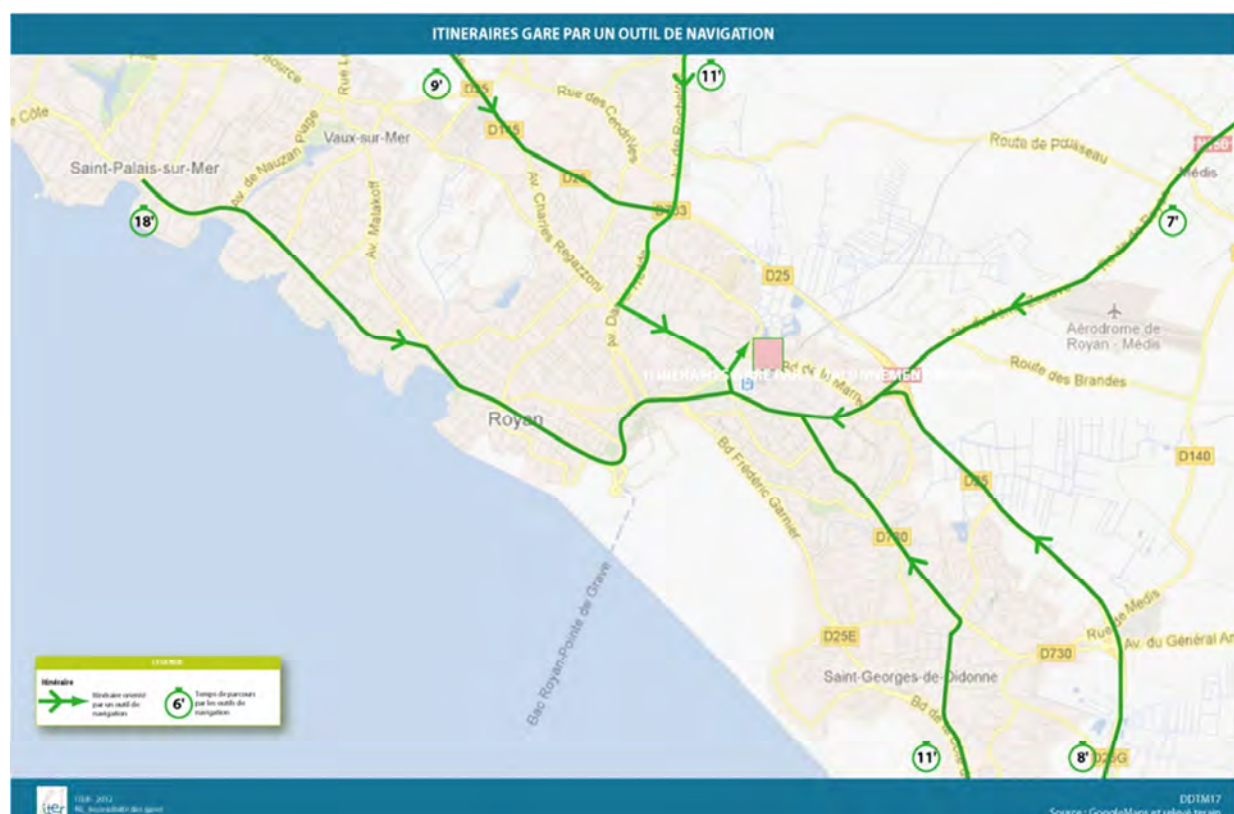
Chaque mode est analysé pour déterminer ses niveaux d'accessibilité à la gare.

3.1.2.1 Accessibilité modes motorisés

L'accessibilité des modes motorisés s'appuie sur trois niveaux d'analyse :

- Identification des itinéraires les plus directs;
- Calcul des temps de parcours par ces itinéraires
- Confrontation des deux éléments précédents avec le jalonnement routier identifiant la gare et modifiant éventuellement les itinéraires les plus directs

La première analyse de l'accessibilité se base sur les itinéraires indiqués par les outils de navigation, lesquels proposent généralement les itinéraires les plus directs en prenant en compte la limitation de vitesse, les sens uniques, les sens interdits, ... Ces itinéraires constituent une première information nécessaire à comparer par la suite au plan de jalonnement de la commune gare.

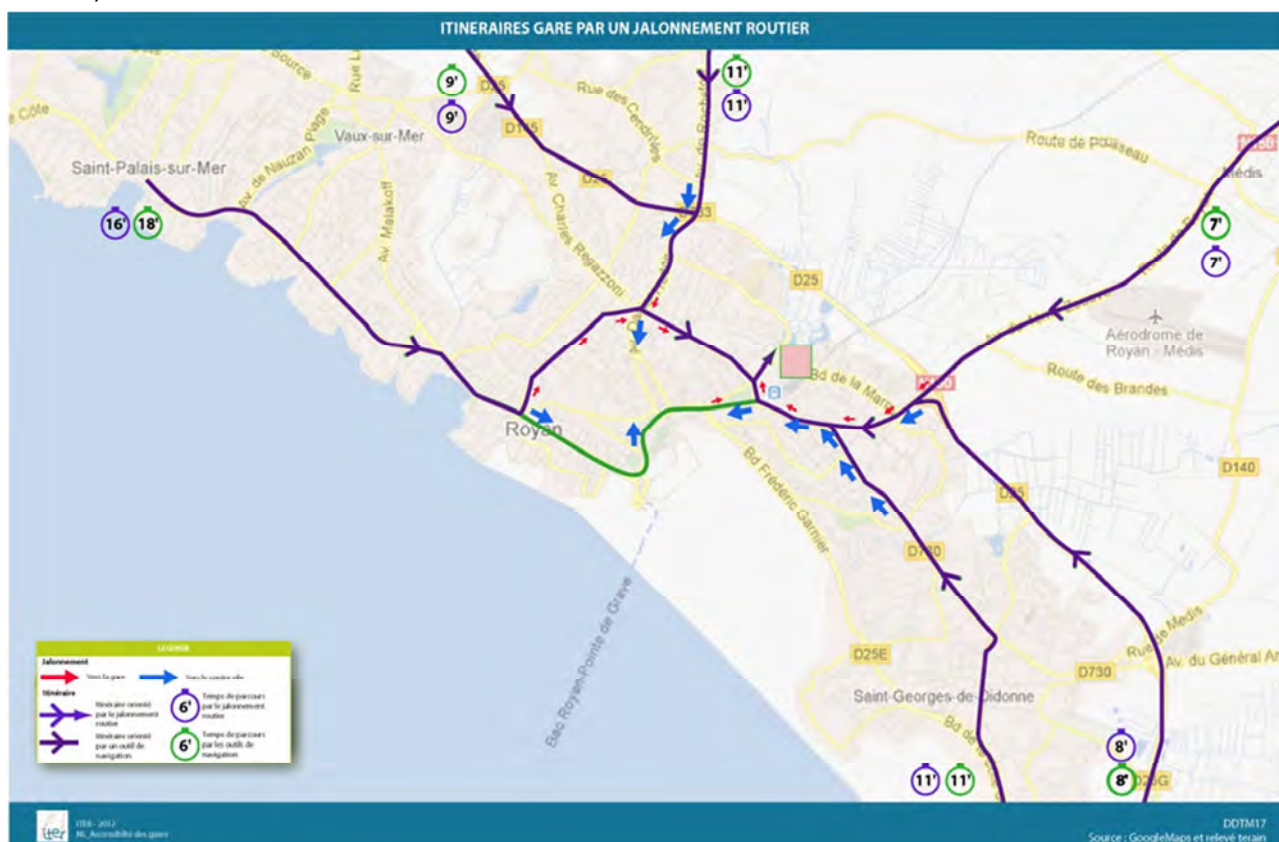


L'accessibilité à la gare en véhicule personnel est plus aisée venant du Nord Est et du Sud du fait de la proximité des grandes voiries pénétrantes.

Les temps de parcours sont plus longs venant de l'ouest du territoire, avec un transit par le centre-ville et le front de mer qui pénalise l'accès en gare.

Pour juger du niveau de l'accessibilité réelle, il est essentiel d'analyser le plan de jalonnement vers la gare. Celui-ci est surtout utile aux usagers externes à la commune gare. Dans un plan de jalonnement, les itinéraires directs ne sont pas forcément à privilégier. D'autres critères doivent être pris en compte : les conditions de circulation, la capacité des voies, ... C'est pourquoi des temps de parcours plus longs par le jalonnement routier ne sont pas automatiquement une faiblesse pour l'accessibilité de la gare.

L'analyse du jalonnement routier recense l'ensemble des signalisations permettant d'identifier la gare. À défaut d'un jalonnement « gare », les signalétiques « centre-ville » ont été observées. En effet, lorsqu'un usager souhaite se rendre à la gare, si aucun panneau ne l'indique, la direction du centre-ville est privilégiée. Généralement, l'histoire de la composition urbaine le confirme, les gares ont été aménagées dans les limites urbaines de la fin du 19^{ème}/début 20^{ème} siècle (faubourgs actuels).



Il est constaté que les jalonnements routiers gare et centre-ville empruntent les mêmes itinéraires à l'exception de l'itinéraire Ouest (avenue de Pontailac, rue Gambetta).

Le jalonnement « gare » est donc dans cette configuration plus favorable pour les automobilistes en provenance de l'Ouest qui empruntent les grands itinéraires en évitant le cœur de ville.

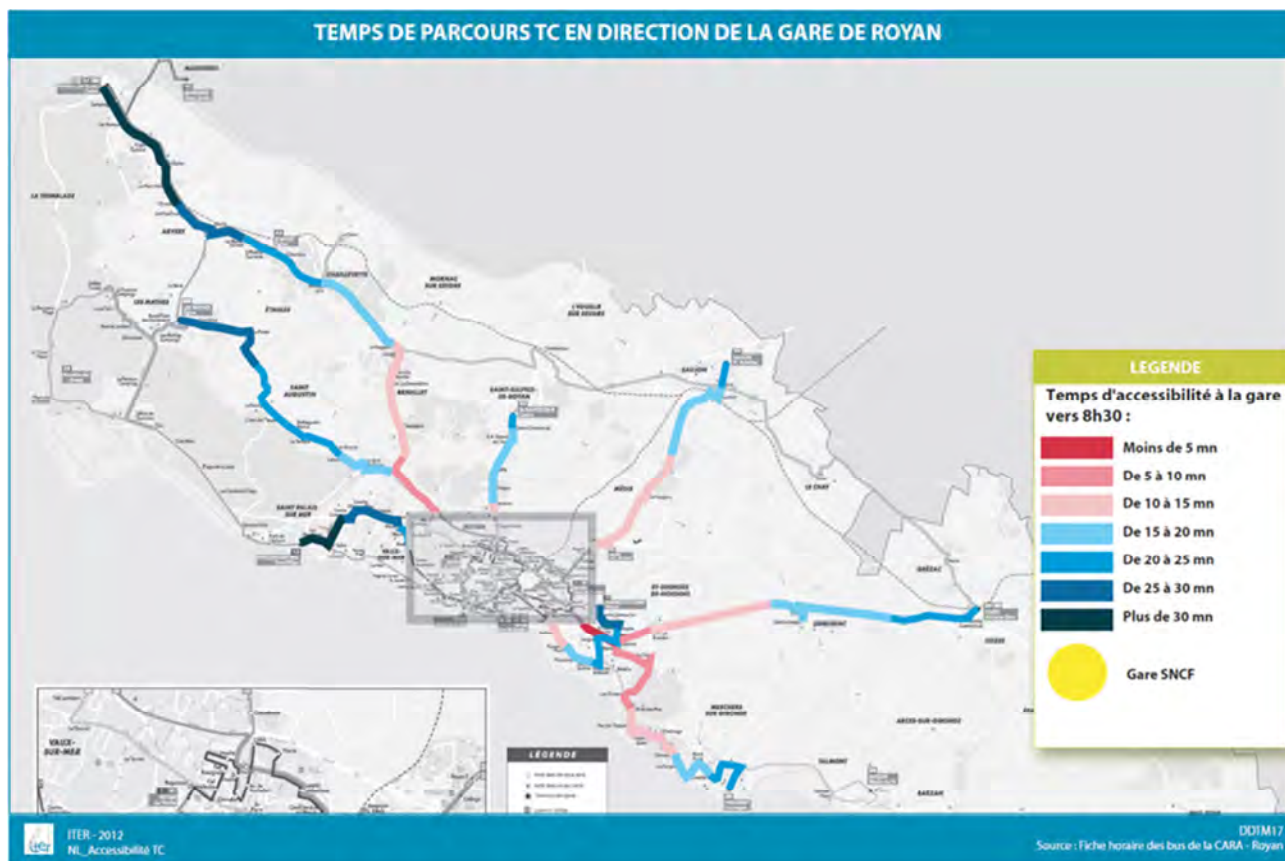
3.1.2.2 Accessibilité transports en commun

L'analyse de l'accessibilité TC à la gare est importante quel que soit le contexte territorial dans lequel elle s'inscrit. La desserte TC n'a pas les mêmes finalités en milieu urbain, périurbain ou rural. Si en milieu urbain, la desserte TC de la gare doit permettre de diminuer l'usage VP, en milieu périurbain et rural, la desserte de la gare par les transports en commun relève de plusieurs objectifs. Le premier s'inscrit aussi dans le souhait de diminuer l'usage des véhicules individuels mais la composition urbaine actuelle peu dense ne peut raisonnablement permettre aux transports en commun de concurrencer durablement la voiture individuelle. Néanmoins, de nombreux publics connaissent des difficultés de déplacements, ce sont les usagers dits « captifs ». Pour ces derniers la desserte de la gare par un transport en commun est primordiale.



La totalité des 10 lignes régulières du réseau Carabus dessert la gare. L'arrêt le plus proche se situe en face de la gare intermodale. Par ailleurs, les lignes urbaines sont cadencées à l'heure toute la journée.

Le temps de parcours à la gare du territoire urbain est relativement homogène sur toutes les lignes. Néanmoins, les temps d'accès sont plus performants au sud-est sur les lignes 24 (Cozes-Royan) et 25 (Meschers-St Georges de Didonne-Royan).

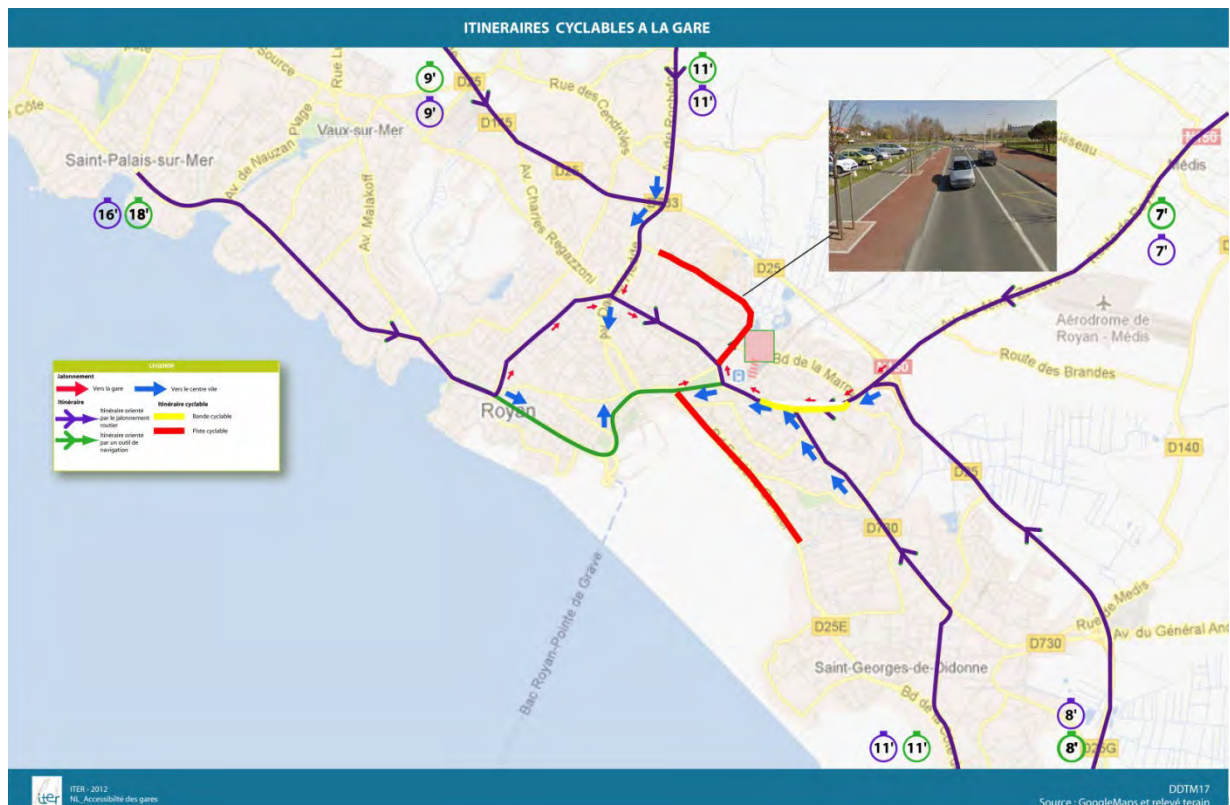


Les temps de parcours (vers 8h30) à destination de la gare depuis les centres-bourgs périphériques se répartissent de la manière suivante :

- Moins de 15 mn : St Georges de Didonne, Médis et Breuillet,
- Entre de 15 et 25 mn : St Augustin, Challevette, Etaules, St Sulpice sur Royan, Saujon, Semussac, Cozes et Meschers,
- Plus de 25 mn : Saint Palais sur Mer, Les Mathes et Arvert, Ronce-les bains.

3.1.2.3 Accessibilité vélos

Dans une logique de multiplication des alternatives modales pour se rendre aux gares, l'analyse de l'accessibilité vélo est essentielle notamment pour les usagers résidents à proximité de la gare (habitants de la commune gare ou des hameaux avoisinants).



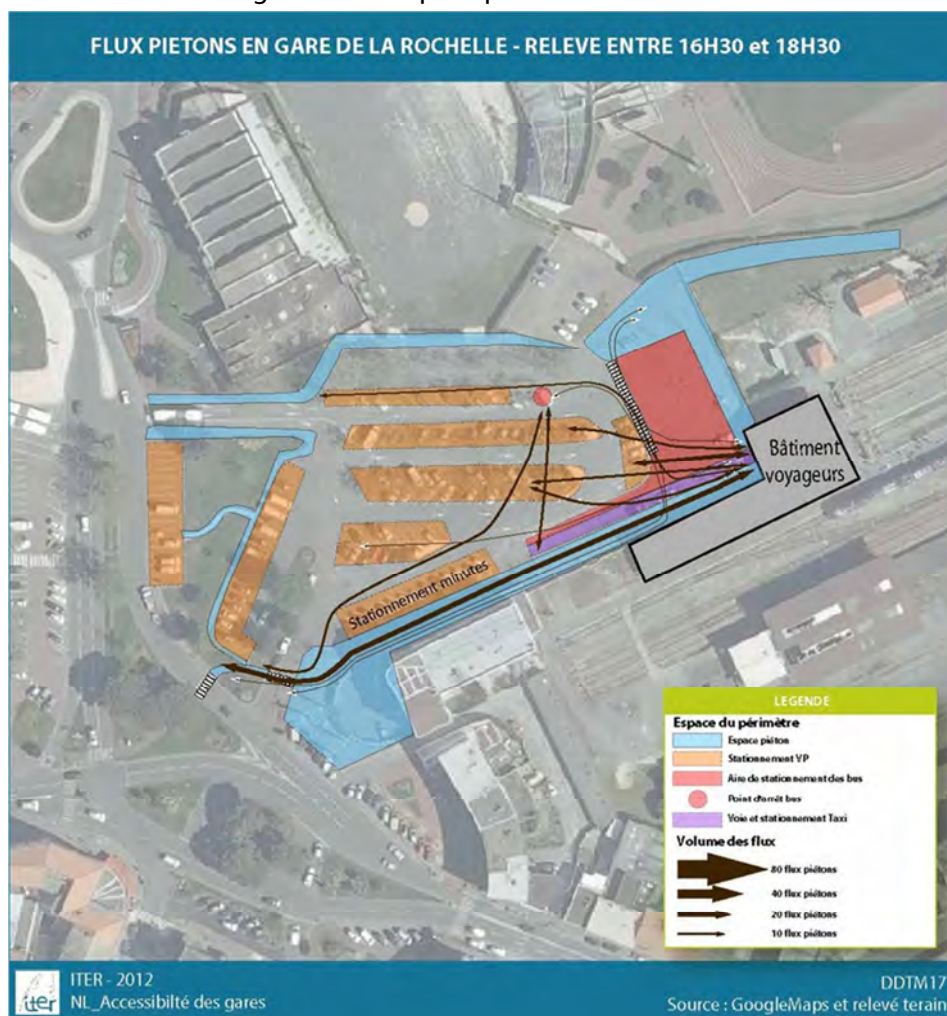
Le réseau cyclable sur la commune de Royan est quasi inexistant, quelques aménagements ponctuels sont à relever à proximité immédiate de la gare (front de mer, avenue du Québec, avenue de la Libération/Bastié),

A noter que l'Enquête Ménage Déplacement (réalisée en 2010) fait état d'un taux de déplacement de seulement 2,2% pour le vélo (5,5% pour la marche à pied). Les principaux freins à l'utilisation étant l'absence d'aménagement en ville et en périphérie (40% des réponses).

Aucun projet de schéma cyclable à vocation quotidienne et de loisir n'est envisagé actuellement, mais il devra obligatoirement être porté à la réflexion par la collectivité dans le cadre du projet PDU (en cours de réalisation).

3.1.2.4 Accessibilité piétonne

La notion d'accessibilité piétonne dans le cadre de l'étude s'attèle à identifier les caractéristiques de l'espace public et qualités de cheminements aux environs de la gare. Pour se faire, l'analyse se base sur la monographie effectuée en phase 2 de l'étude ainsi que sur l'analyse des flux piétons permettant d'observer l'usage réel de l'espace public.



La carte ci-dessus recense les flux piétons relevés lors d'un comptage en heure de pointe.

La fréquentation de la gare équivaut à environ une centaine de flux sur deux heures, sachant que les flux étaient quasi nuls du fait de l'absence de dessertes trains.

La majorité des flux relevés se font entre le bâtiment voyageurs et les boulevards par le trottoir qui longe la gare et des flux non négligeables ont été observés entre les poches de stationnement « arrêt minute » et l'avant du bâtiment voyageurs.

Il y a très peu d'échange entre la gare et le point d'arrêt bus (signifiant un faible niveau de correspondances au moment du relevé).

3.1.3 Diagnostic urbain

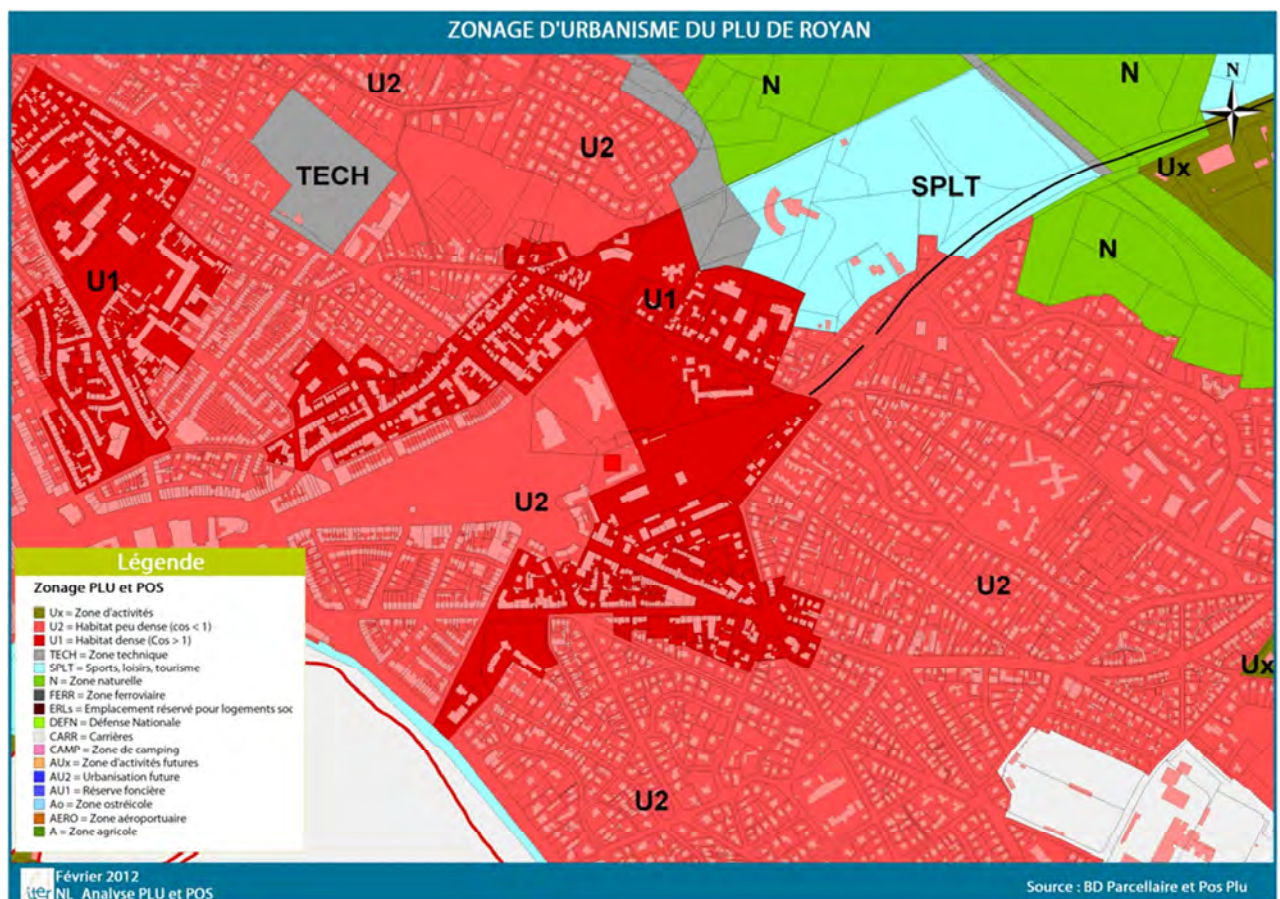
Au regard de l'objectif de l'étude, portant sur les gares comme levier de développement urbain, une analyse urbaine des alentours doit être appréhendée pour bénéficier d'une lecture fine des enjeux urbains et des perspectives d'évolutions potentielles.

Quatre niveaux d'analyse ont été approfondis pour tenter d'appréhender l'ensemble des enjeux urbains :

- Le zonage PLU et ses réglementations,
- Les formes urbaines,
- La domanialité des parcelles autour de la gare,
- Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude.

3.1.3.1 Zonage PLU et réglementation

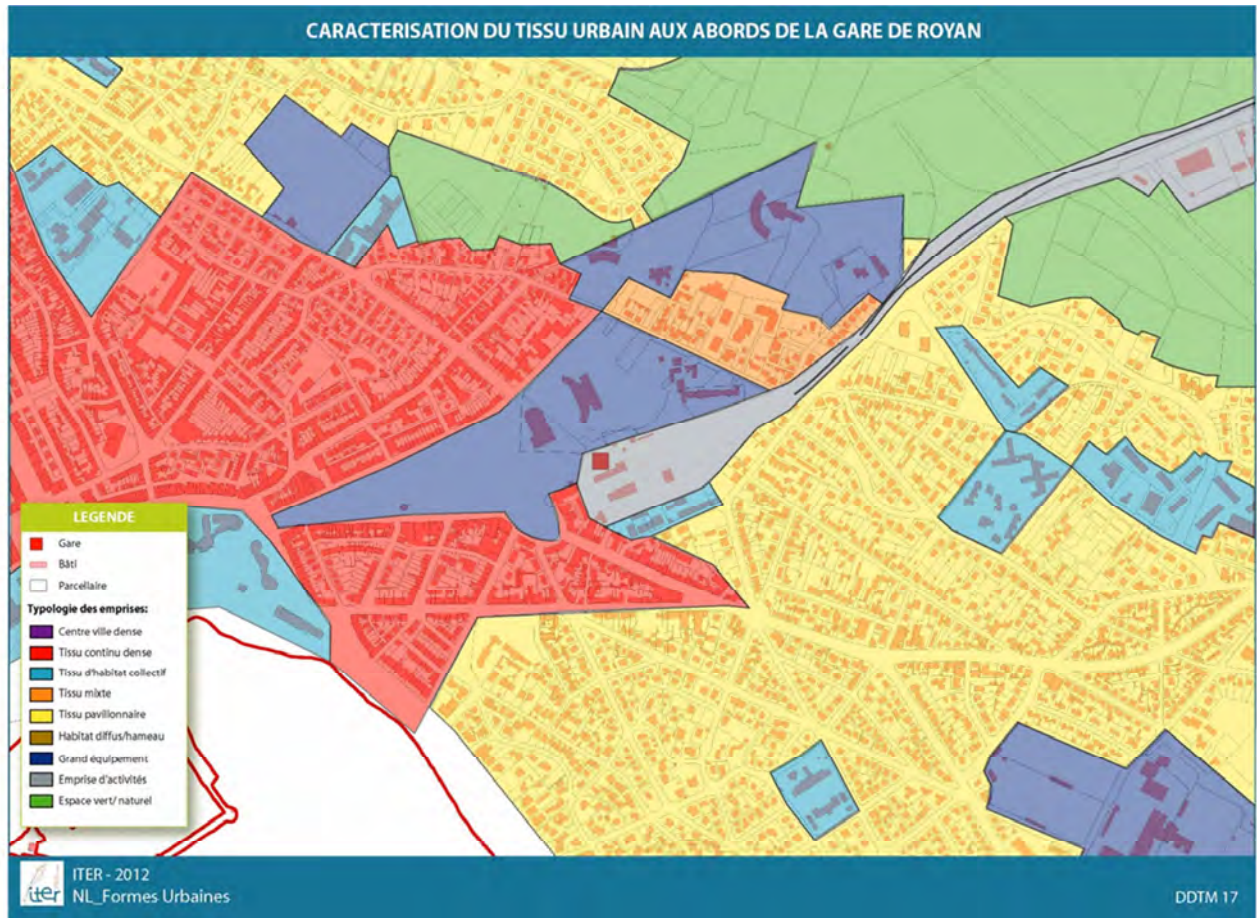
Le zonage PLU et ses réglementations informent sur l'état initial du foncier des marges de manœuvres futures en termes de réserves foncières.



La gare de Royan est bien intégrée dans le tissu urbain de la ville avec un tissu relativement dense ou modérément dense mais continu aux abords. Si ce constat lui confère un atout, les abords de la gare apparaissent difficilement mutables, et ne profitent d'aucun espace disponible.

3.1.3.2 Formes urbaines

Les formes urbaines permettent de connaître l'environnement bâti autour de la gare. Cette donnée indique les niveaux de densité et de paysage urbain

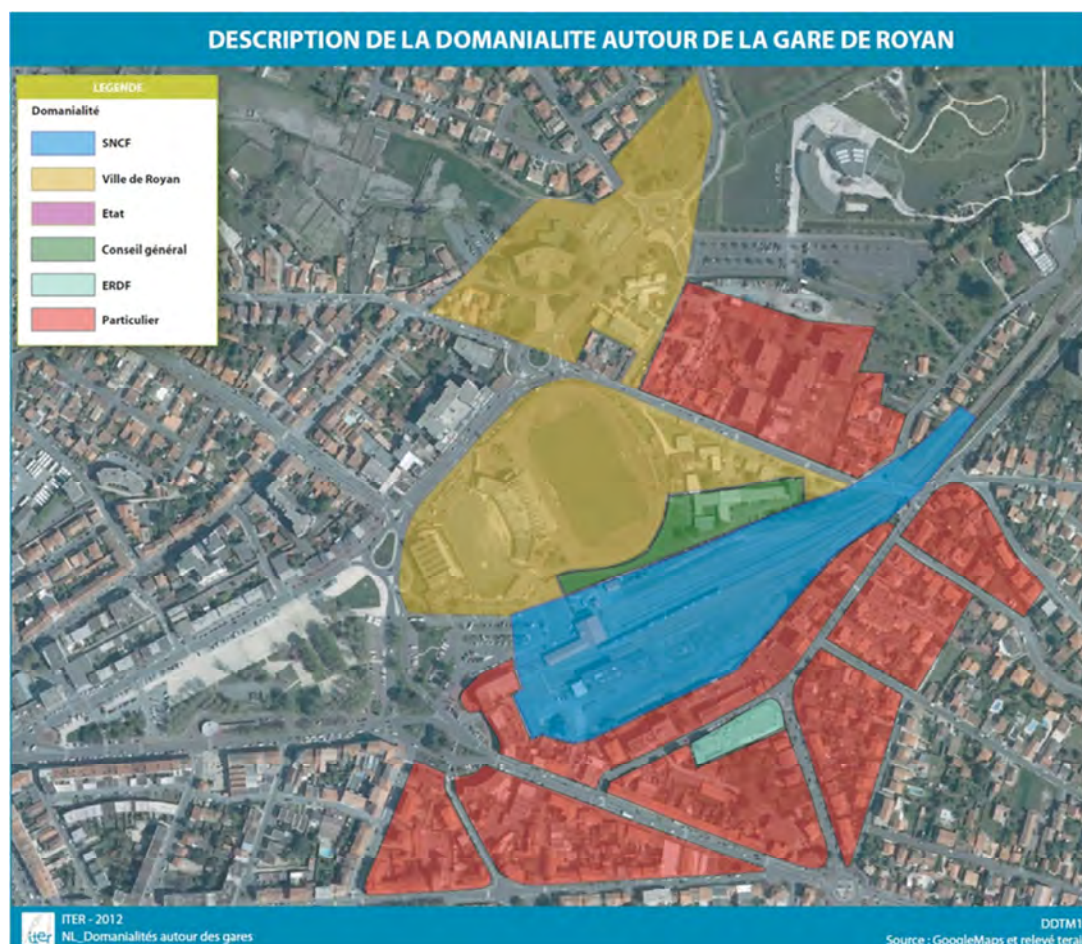


La gare de Royan est localisée dans la ville, intégrée au milieu urbain, avec une continuité de bâti jusqu'au cœur urbain.

Elle n'en est pas moins une des portes de la ville puisqu'elle assure le lien entre la partie dense de Royan et les espaces naturels. Elle profite également d'un positionnement stratégique à proximité du front de mer.

3.1.3.3 Domanialité

Seules les parcelles présentant des surfaces très importantes ont été analysées. Connaître la propriété d'une parcelle informe sur le niveau de complexité de la maîtrise foncière d'un futur projet. Une parcelle appartenant à une collectivité est généralement plus facilement mutable que celle appartenant à des particuliers où des procédures complexes et longues (expropriation par exemple) peuvent être engagées.



Les données de domanialité obtenues montrent à l'instar de la gare de La Rochelle et de Saintes, une configuration classique autour d'une gare :

- Une grande emprise SNCF qui englobe les voies et le bâtiment voyageur ainsi qu'une partie de l'aire de stationnement.
- D'importantes parcelles appartenant à la ville de Royan notamment les sites sportifs et culturels proches de la gare.

Le Conseil Général bénéficie également d'une parcelle qui, combinée à celle de la Mairie, pourrait offrir des perspectives d'évolutions importantes. Au-delà, un parcellaire émietté existe entre plusieurs propriétaires privés.

3.1.3.4 Projet à venir

Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude est intéressante dans l'objectif de développement de la gare. Il démontre le niveau d'engagement des collectivités pour une transformation de l'espace gare.

Sur la gare de Royan, aucun projet n'a été identifié lors des entretiens avec les personnes en charge de ces questions sur l'agglomération royannaise.

3.2 Détermination des atouts et faiblesses de la gare

Suite au diagnostic, une synthèse a été élaborée pour en faire ressortir les atouts et faiblesses du site. Ces différents éléments ont été notés pour juger de leur niveau d'enjeu.

3.2.1 Tableau des notations

Le tableau ci-dessus détaille les points positifs et négatifs de la gare. Chaque point a été noté de 1 à 5 pour évaluer son importance au regard de la gare et de sa fonction actuelle.

Royan				
Thèmes	Atouts	Note	Faiblesses	Note
Accessibilité	Une accessibilité VP de bonne qualité pour les communes situées au nord et sud de Royan ...	4		
	Un jalonnement routier bien décliné	3		
	Une desserte TCU cadencée avec une bonne couverture spatiale...	3	... mais une fréquence faible (maximum 12A/R pour la ligne la plus forte)	-2
			Une accessibilité vélo peu développée et très sectorielle	-4
Intermodalité			Un espace gare peu propice aux mobilités douces car "fagocité" par le stationnement voiture	-3
			Une organisation peu lisible de l'espace stationnement	-2
			Un grand espace de stationnement gratuit sur lequel sont recensés des usages non liés à la gare	-3
	Un parvis gare très capacitaire permettant d'envisager un projet intermodal ambitieux et non contraint par l'espace	3		
	Une intermodalité avec les réseaux de transports collectifs existantes ...	3	... peu attractive liée à un aménagement obsolète	-2
	Une information multi-réseaux complète avec la présence de point de vente spécifique à tous les réseaux (Train, les mouettes et Carabus)	3		
	Un projet de pôle d'échanges en phase d'avant projet	2		
Urbain	Une gare intégrée dans le milieu urbain et stratégiquement positionnée à proximité du front de mer ...	3	... qui reste peu attractive de par sa qualité d'aménagement	-3
			Aucun projet urbain n'est à recenser sur le périmètre gare	-5
	Des parcelles appartenant aux collectivités à proximité immédiate de la gare ...	3	... déjà équipées par des équipements publics (théâtre de plein air, aire de sports, ...) et donc difficilement mutables	-4

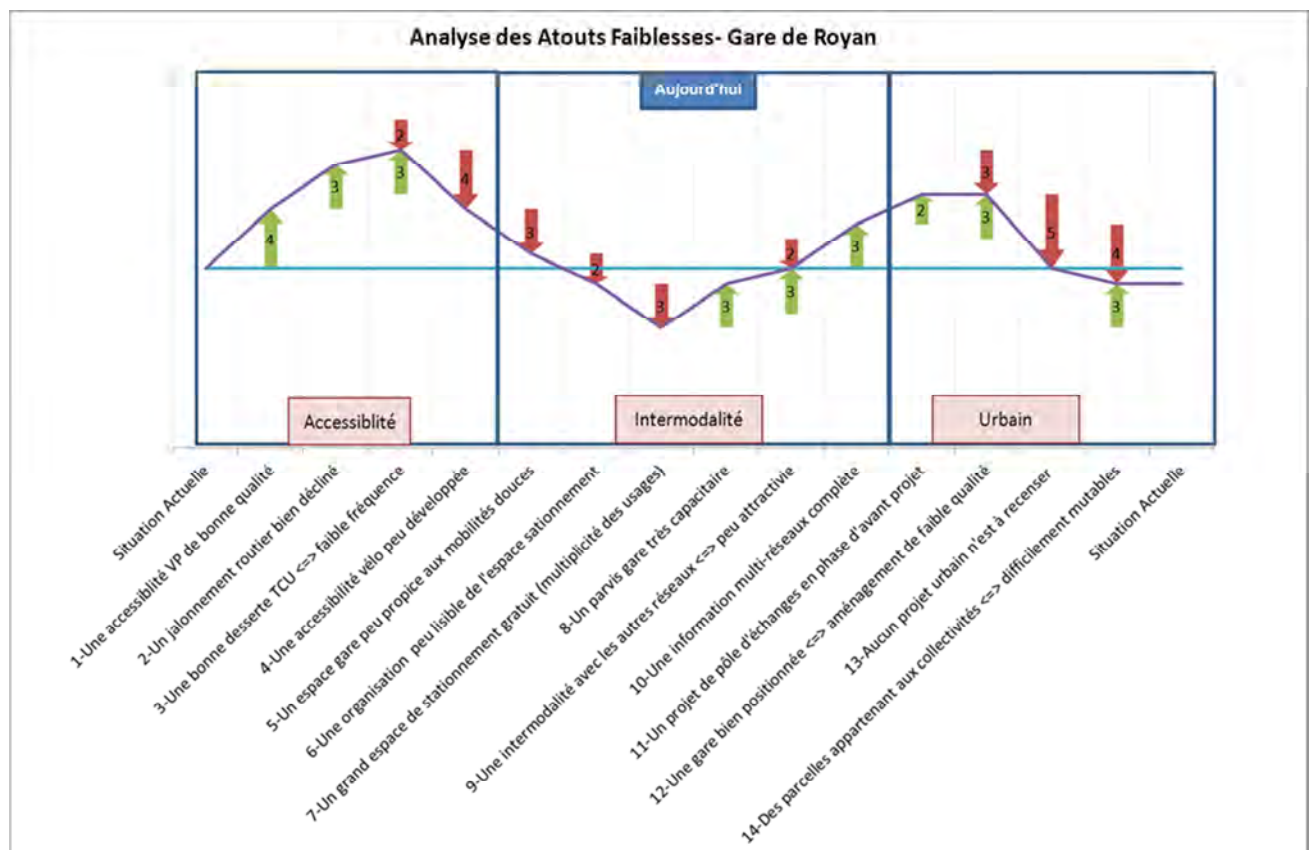
Les principaux points positifs (Note ≥ 4) sont :

- Son accessibilité en VP est de bonne qualité du fait de voies pénétrantes en accès direct à la gare,

Néanmoins, malgré ces quelques points positifs, des lacunes importantes (note ≤ -4) persistent :

- Une accessibilité vélo peu performante en l'absence d'itinéraires cyclables et de projets dédiés (schéma cyclable d'agglomération).
- L'absence de projets urbains structurants à proximité de la gare du fait en partie de l'absence de réserves foncières et d'un parcellaire (équipements publics existants) difficilement mutable.

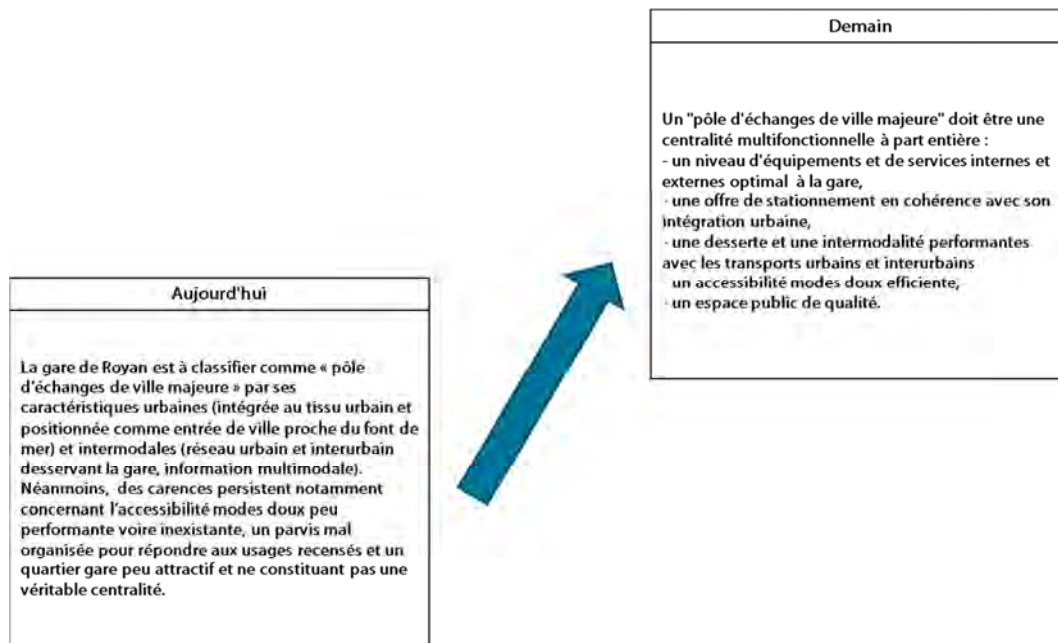
3.2.2 Niveau de l'état actuel de la gare



A la lecture de ce graphique, on constate que l'ensemble des thématiques (accessibilité, intermodalité et approche urbaine) affiche des niveaux d'enjeux élevés tant en faiblesses qu'en atouts pour la gare de Royan, mais qu'au final ceux-ci se neutralisent avec une notation légèrement négative en tant que grand pôle d'échange de villes majeurs

3.3 Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare

3.3.1 But à atteindre



3.3.2 Tableau des leviers d'action et notation

Le tableau suivant visualise les leviers d'actions à partir d'une évaluation (noté de 1 à 5) des opportunités/risques par rapport au cadre d'objectif.

ROYAN		
Thèmes	Leviers positifs	Leviers négatifs
Accessibilité	Réalisation d'un schéma des liaisons douces structurantes, lisibles et sécurisés (itinéraires, jalonnements...) avec les centralités de Royan (5-6 km autour de la gare) pour arriver éventuellement à terme à un schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération	
Intermodalité	Réorganiser l'espace du parvis de la gare permettant de séparer les différents usages et favoriser ainsi en priorité les mobilités douces et offres alternatives à la VP	Difficulté de canaliser les autres usages non liés à la gare (complexes sportifs..)
	Assurer un service vélo en gare (type vélo station, ...)	
Urbain	Réaliser un projet PEM permettant de réorganiser la mobilité sur et en lien avec la gare	
	Envisager la mutabilité des parcelles publiques à proximité pour dynamiser la quartier de la gare et en faire une centralité urbaine à part entière mais aucun projet urbain n'est en cours et aucune réflexion ne semble émerger du en partie d'un manque de réserves foncières et un tissu urbain contraignant,
	Lier les fonctionnements des gares de Saujon et de Royan : - Saujon : gare intermodal de rabattement d'agglomération, - Royan : pôle multimodal avec une priorité aux modes alternatifs à la VP (modes doux, TC..)	... une réorientation ou un renforcement nécessaire du réseau urbain de bus sur les deux gares,

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Accessibilité	Réalisation d'un schéma des liaisons douces structurantes, lisibles et sécurisés (itinéraires, jalonnements...) avec les centralités de Royan (5-6 km autour de la gare) pour arriver éventuellement à terme à un schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération	4		La réalisation d'un schéma mode doux serait une première étape dans l'objectif de réaliser un véritable réseau de dessertes de la gare en modes actifs

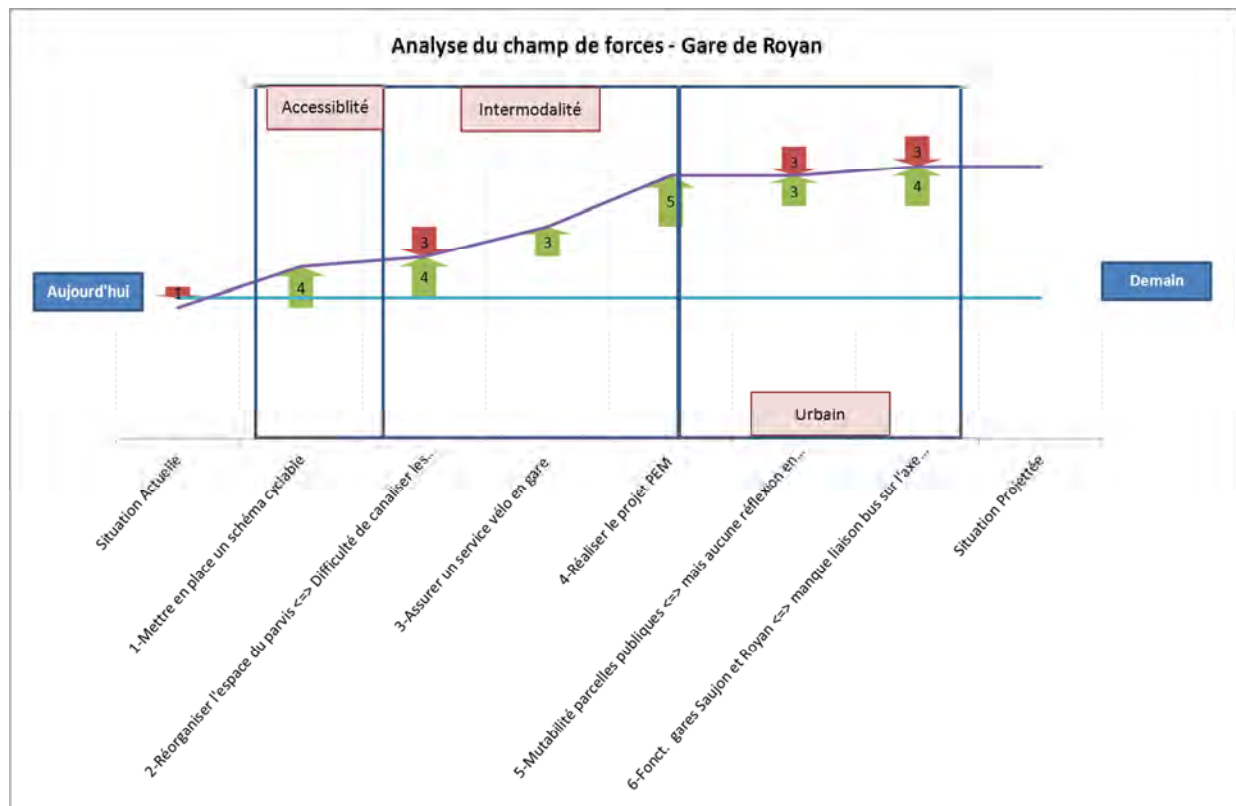
Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Intermodalité	Réorganiser l'espace du parvis de la gare permettant de séparer les différents usages et favoriser ainsi en priorité les mobilités douces et offres alternatives à la VP	4		Une réorganisation du stationnement est nécessaire, car trop de conflits d'usage sont observés actuellement sur l'aire de stationnement,
Intermodalité	Difficulté de canaliser les autres usages non liés à la gare (complexes sportifs..)		-3	
	Assurer un service vélo en gare (type vélo station, ...)	3		La sécurisation et le développement de mobilier vélo est une nécessité pour la promotion du mode

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Urbain	Réaliser un projet PEM permettant de réorganiser la mobilité sur et en lien avec la gare	5		A l'instar du projet de PEM de Saintes, il est intéressant de développer un projet de pôle d'échange multimodal qui intègre une démarche de développement urbain (habitat, équipement, environnement à l'échelle du quartier gare,
	Envisager la mutabilité des parcelles publiques à proximité pour dynamiser le quartier de la gare et en faire une centralité urbaine à part entière ...	3		
	... mais aucun projet urbain n'est en cours et aucune réflexion ne semble émerger du en partie d'un manque de réserves foncières et un tissu urbain contraignant,		-3	
	Lier les fonctionnements des gares de Saujon et de Royan : - Saujon : gare intermodal de rabattement d'agglomération, - Royan : pôle multimodal avec une priorité aux modes alternatifs à la VP (modes doux, TC..)	4		Le corridor Saujon-Royan est axe de développement urbain majeur à privilégier au sein de la CARA (préconisation du SCOT)
	... une réorientation ou un renforcement nécessaire du réseau urbain de bus sur les deux gares,		-3	

23	-9
----	----

3.3.3 Courbe d'atteinte de l'objectif

Le tableau suivant visualise les leviers d'actions à partir d'une évaluation (noté de 1 à 5) des opportunités/risques par rapport au cadre d'objectif.



Le schéma ci-dessus permet d'identifier le poids (positifs ou négatifs) des leviers d'action nécessaires à la réussite du projet.

On constate que les 5 leviers favorables (+23) compensent de manière significative très les 3 leviers défavorables (-9). Les principaux risques sont liés à l'absence de projets structurants sur le plan urbain et multimodal à l'échelle du quartier gare.

RAPPORT PHASE 3 ET 4 - LOT 1 - SAINTES

Gares comme leviers de projets de territoires

DDTM 17

Version 1a du 28/09/2012



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

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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_Rapport phase 3 et 4 - lot 1 - Saintes_01a**

Version	Auteur	Modification
01a du 28/09/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM 17		X	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D'ACTIONS.....	3
3	APPLICATION A LA GARE DE SAINTES	4
3.1	Diagnostic de la gare.....	4
3.1.1	Rappel de la monographie de la gare	4
3.1.2	Diagnostic d'accessibilité.....	5
3.1.3	Diagnostic urbain.....	10
3.2	Détermination des atouts et faiblesses de la gare.....	13
3.2.1	Tableau des notations	13
3.2.2	Niveau de l'état actuel de la gare	15
3.3	Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare	16
3.3.1	But à atteindre.....	16
3.3.2	Tableau des leviers d'action et notation.....	17
3.3.3	Courbe d'atteinte de l'objectif	19

1 INTRODUCTION

Suite à la réalisation des phases 1 et 2 portant respectivement sur la caractérisation des axes ferroviaires et sur l'aire d'influence des gares, les phases 3 et 4 proposent des actions à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité et la structure urbaine autour de chaque gare.

Pour se faire, un diagnostic à l'échelle microscopique des gares a été réalisé offrant une lecture précise des enjeux portant sur les champs de la mobilité et de l'urbain. Ces enjeux constituent un matériau riche sur lequel la méthodologie « champ de force » s'appuie pour déterminer les solutions à mettre en œuvre et atteindre le niveau recherché à terme pour chaque gare.

2 METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D' ACTIONS

L'élaboration de pistes d'actions pour les gares du périmètre d'étude se base sur une méthodologie précise permettant d'identifier des atouts et faiblesses de chaque gare pour en extraire des leviers (positifs ou négatifs) afin d'améliorer le fonctionnement des gares en tant que pôle de services aux voyageurs et pôle d'attraction urbaine.

L'outil « champ de force », nom donné à la méthode, permet en trois étapes de visualiser une courbe d'objectifs. Les étapes d'analyse sont les suivantes :

- Détermination, suite au diagnostic de chaque gare, des poids des atouts et des faiblesses classés en trois catégories (accessibilité, intermodalité et urbain). Cette première étape est visualisée par une courbe tendancielle indiquant le niveau de l'état initial de la gare.
- Les niveaux d'objectifs à atteindre pour chaque gare
- Travail en commun d'élaboration des leviers d'actions qu'ils soient positifs ou négatifs pour la gare. Ces leviers d'actions sont ensuite pondérés en fonction du contexte institutionnel, urbain, ... Une visualisation conclusive de la courbe permet de schématiser si le but est atteint et de synthétiser la ou les thématique(s) à enjeux (accessibilité, intermodalité et/ ou urbain) pour la gare.

Cette méthode a été testée et partagée par l'ensemble des agents de la DDTM 17 concerné par l'étude (service MOP et SAT) lors d'un atelier de travail. Cette méthode doit permettre d'offrir une vision à l'Etat sur le positionnement actuel et futur des gares. La méthode est tout à fait déclinable pour n'importe quel type de gare.

3

La gare de Saintes, localisée entre plusieurs axes ferrés constitue une étoile ferroviaire. Depuis Saintes, il est possible de se rendre directement et sans changement à La Rochelle/ Nantes, Bordeaux, Angoulême, Niort et Royan. Cette caractéristique constitue un atout très important pour le développement de la gare de Saintes comme centralité urbaine à part entière.

3.1 Diagnostic de la gare

3.1.1 Rappel de la monographie de la gare

La gare de Saintes est à classer comme « Grand Pôle d'échanges de villes majeures » car elle répond à l'ensemble des critères obligatoires incombant à ce type. Elle s'inscrit pleinement, à quelques détails près, aux caractéristiques observables ailleurs dans les grands pôles d'échanges nationaux.

Les critères répondant à ceux d'un grand pôle d'échange sont :

- Elle s'inscrit dans le tissu urbain de Saintes (hyper –centre) et est raccordé directement sur un axe actif (avenue Gambetta)
- Des guichets avec personnel, un point information, des guichets automatiques
- Un parking gratuit supérieur à 50 places
- Les cheminements sur le parvis de la gare sont de bonne qualité.

Les carences à supprimer ou minimiser pour asseoir sa position de grand pôle d'échanges :

- Un tissu urbain déqualifié,
- 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.
- Un bouclage en fond de gare peu adapté,
- Une faible intermodalité,
- Des cheminements piétons de qualité médiocre au-delà du parvis,
- Peu de services aux voyageurs,
- Son enclavement par rapport aux grandes centralités de Saintes.



Un hall proposant toutes les fonctionnalités requises



Une intermodalité physique optimale



Une aire d'attente taxi jouxtant la gare



L'arrêt du réseau urbain à proximité immédiate du BV



Des arceaux vélos accolés au BV



Un parking gratuit sur l'esplanade de la gare

3.1.2 Diagnostic d'accessibilité

L'accessibilité est l'un des enjeux majeurs pour les gares. Que ce soit dans une logique de rabattement VP, TC ou modes doux, de stationnement pour les véhicules personnels ou en vélos et autres modes mécanisés alternatifs. L'accès à la gare doit se faire de manière rapide, efficace, sécurisé et confortable. Ses notions sont majeures pour promouvoir les modes ferrés et ainsi identifier la gare comme point d'ancrage d'un développement urbain.

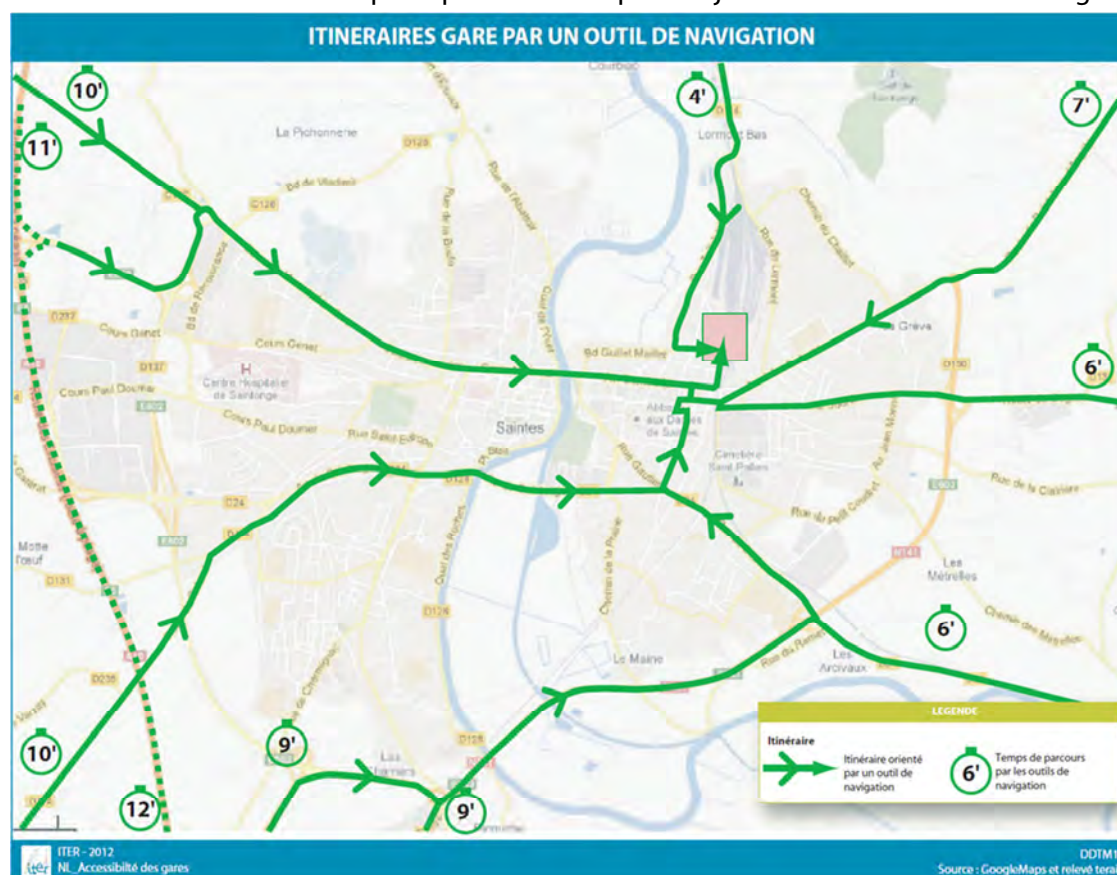
Chaque mode est analysé pour déterminer ses niveaux d'accessibilité à la gare.

3.1.2.1 Accessibilité modes motorisés

L'accessibilité des modes motorisés s'appuie sur trois niveaux d'analyse :

- Identification des itinéraires les plus directs.
- Calcul des temps de parcours par itinéraires
- Confrontation des deux éléments précédents avec le jalonnement routier identifiant la gare et modifiant éventuellement les itinéraires les plus directs

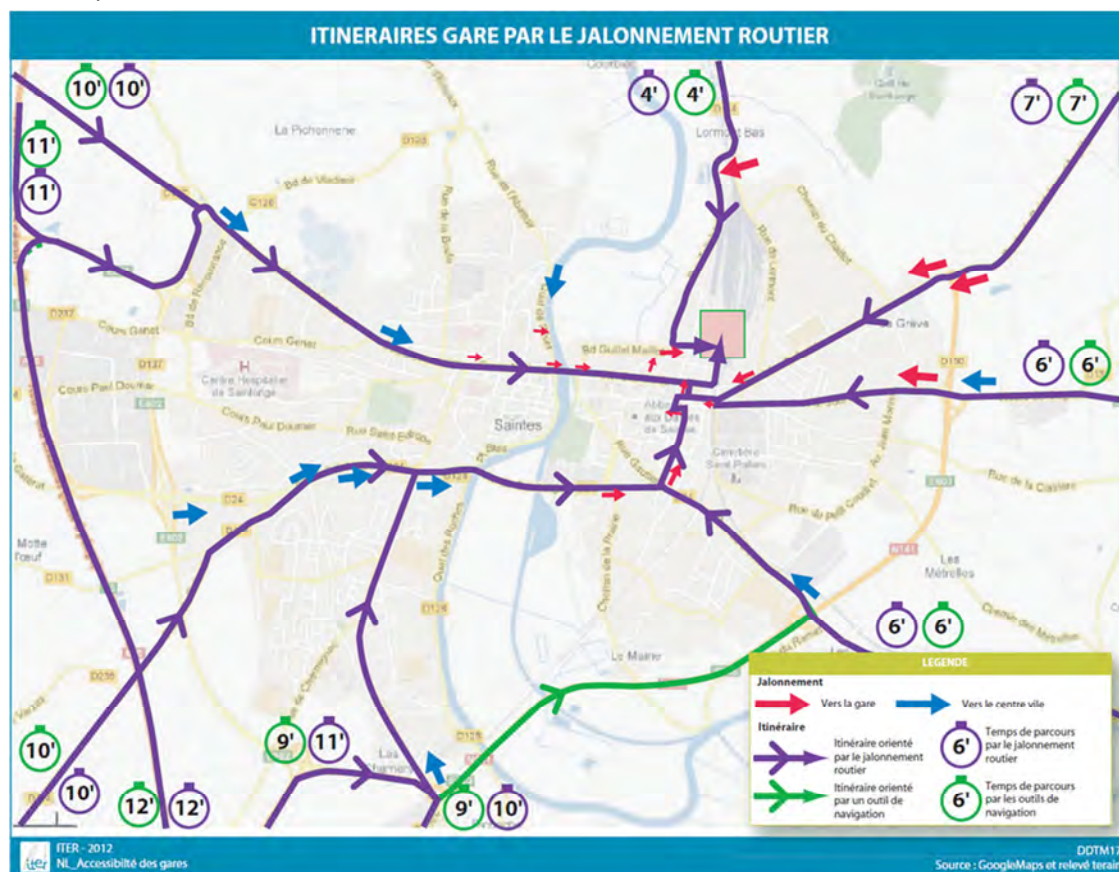
La première analyse de l'accessibilité se base sur les itinéraires indiqués par les outils de navigation, lesquels proposent généralement les itinéraires les plus directs en prenant en compte la limitation de vitesse, les sens uniques, les sens interdits, ... Ces itinéraires constituent une première information nécessaire à comparer par la suite au plan de jalonnement de la commune gare.



La gare de Saintes est accessible relativement rapidement depuis les principales portes de l'agglomération avec des itinéraires qui se font en accès direct vers la gare.
On note cependant une concentration des itinéraires sur les mêmes voies aux abords de la gare pouvant engendrer des phénomènes de congestion en heures de pointe.

Pour juger du niveau de l'accessibilité réelle, il est essentiel d'analyser le plan de jalonnement vers la gare. Celui-ci est surtout utile aux usagers externes à la commune gare. Dans un plan de jalonnement, les itinéraires directs ne sont pas forcément à privilégier. D'autres critères doivent être pris en compte : les conditions de circulation, les capacités des voies, ... C'est pourquoi des temps de parcours plus longs par le jalonnement routier ne sont pas automatiquement une faiblesse pour l'accessibilité de la gare.

L'analyse du jalonnement routier recense l'ensemble des signalisations permettant d'identifier la gare. À défaut d'un jalonnement « gare », les signalétiques « centre-ville » ont été observées. En effet, lorsqu'un usager souhaite se rendre à la gare, si aucun panneau ne l'indique, la direction du centre-ville est privilégiée. Généralement, l'histoire de la composition urbaine le confirme, les gares ont été aménagées dans les limites urbaines de la fin du 19^{ème}/début 20^{ème} siècle (faubourgs actuels).

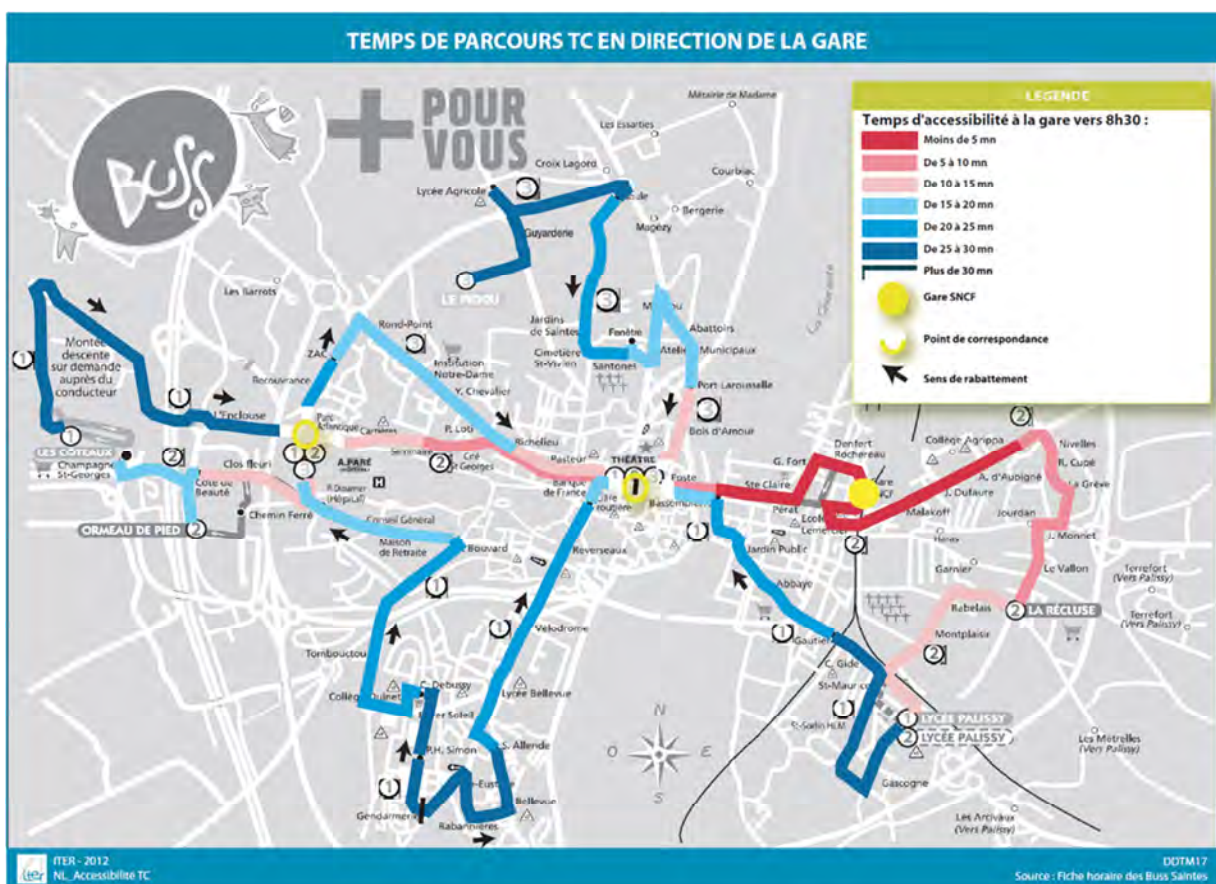


Le jalonnement routier correspond en majorité aux itinéraires les plus rapides. Ce jalonnement est similaire aux itinéraires proposés par les outils de navigation. On constate que les itinéraires depuis le sud se concentrent au niveau de la rue Berthelot avec un jalonnement qui génère une

concentration de flux notamment sur les axes est-ouest (avenue Gambetta et avenue de Saintonge).

3.1.2.2 Accessibilité transports en commun

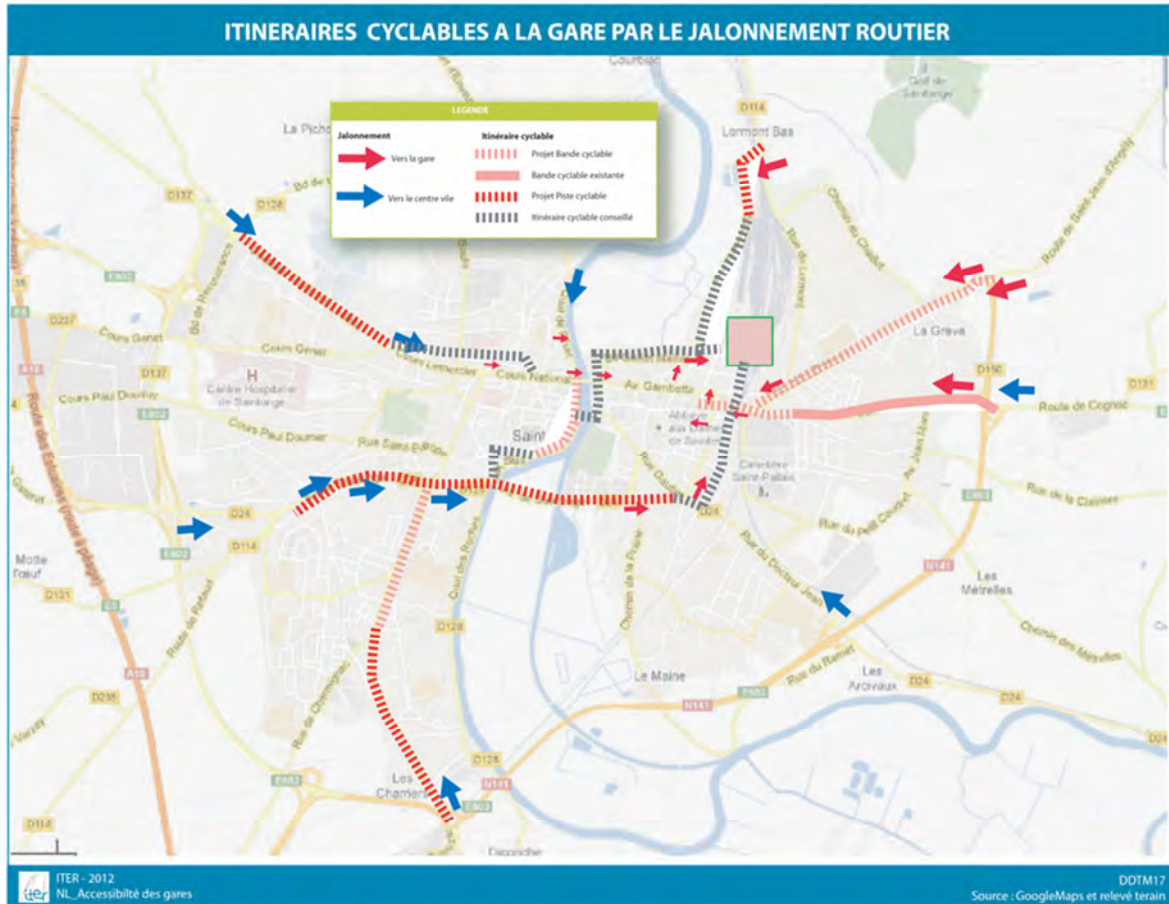
L'analyse de l'accessibilité TC à la gare est importante quel que soit le contexte territorial dans lequel elle s'inscrit. La desserte TC n'a pas les mêmes finalités en milieu urbain, périurbain ou rural. Si en milieu urbain, la desserte TC de la gare doit permettre de diminuer l'usage VP, en milieu périurbain et rural, la desserte de la gare par les transports en commun relève de plusieurs objectifs. Le premier s'inscrit aussi dans le souhait de diminuer l'usage des véhicules individuels mais la composition urbaine actuelle peu dense ne peut raisonnablement permettre aux transports en commun de concurrencer durablement la voiture individuelle. Néanmoins, de nombreux publics connaissent des difficultés de déplacements, ce sont les usagers dits « captifs ». Pour ces derniers la desserte de la gare par un transport en commun est primordiale.



On constate que la performance du réseau urbain pour desservir la gare n'est pas optimale. En effet, en dehors de la ligne 2 (24 allers-retours par jour) qui dessert directement la gare, les temps de parcours des autres lignes sont peu attractifs pour envisager un report modal vers ce mode. Les ruptures de charge sur les deux pôles de correspondances (arrêt Théâtre Ambroise Paré) dégradent les temps de parcours d'environ 10 minutes.

3.1.2.3 Accessibilité vélos

Dans une logique de multiplication des alternatives modales pour se rendre aux gares, l'analyse de l'accessibilité vélo est essentielle notamment pour les usagers résidents à proximité de la gare (habitants de la commune gare ou des hameaux avoisinants).



La carte ci-dessus recense les aménagements actuels et projetés (plan vélo de la ville de Saintes)
Le réseau cyclable sur la commune de Saintes est quasi inexistant, quelques aménagements ponctuels à proximité de la gare sont à relever à l'est (route de Cognac).
On note une faible lisibilité des itinéraires en mode doux, ainsi qu'une dangerosité du carrefour entre l'avenue Gambetta/rue de la Marne.
A terme et à condition que ces aménagements soient réalisés dans le cadre des itinéraires inscrits dans le plan vélo, la desserte cyclable sera de bonne qualité et l'accès à la gare facilité.

3.1.2.4 Accessibilité piétonne

La notion d'accessibilité piétonne dans le cadre de l'étude s'attèle à identifier les caractéristiques de l'espace public et qualités de cheminements aux environs de la gare. Pour se faire, l'analyse se base sur la monographie effectuée en phase 2 de l'étude ainsi que sur l'analyse des flux piétons permettent d'observer l'usage réel de l'espace public.



L'usage du parvis de la gare de Saintes présente quelques particularités :

- Un usage en intermodalité voiture/train faible sur le parvis de la gare,
- Des usagers qui se garent sur l'avenue de la Marne,
- Un flux piéton d'une vingtaine d'usagers originaires de la rue Frédéric Mestreau,
- Une intermodalité ligne 2/train faible.

Les traversées du carrefour ne sont pas sécurisées notamment celles en provenance de la rue Frédéric Mestreau.

3.1.3 Diagnostic urbain

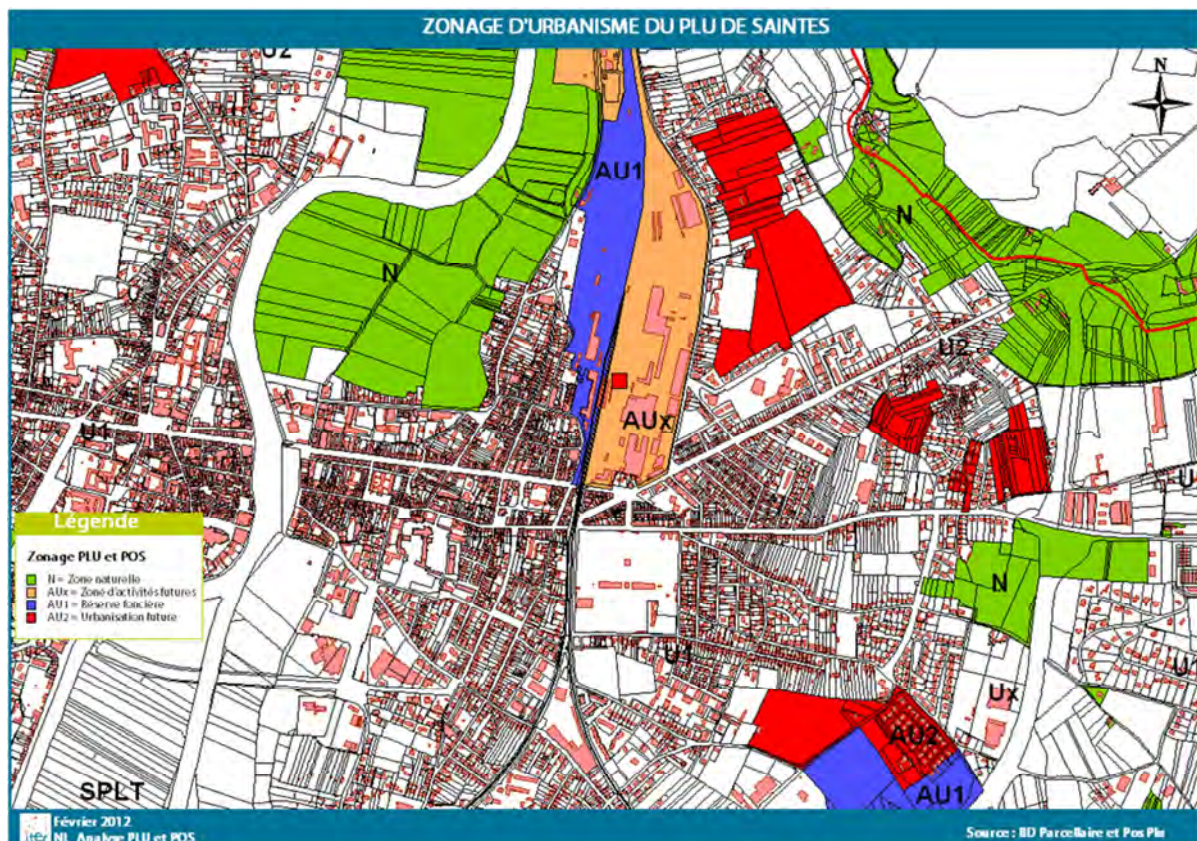
Au regard de l'objectif de l'étude portant sur les gares comme levier de développement urbain, une analyse urbaine des alentours doit être appréhendée pour bénéficier d'une lecture fine des enjeux urbains et des perspectives d'évolutions potentielles.

Quatre niveaux d'analyse ont été approfondis pour tenter d'appréhender l'ensemble des enjeux urbains :

- Le zonage PLU et ses réglementations,
- Les formes urbaines,
- La domanialité des parcelles autour de la gare,
- Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude.

3.1.3.1 Zonage PLU et réglementation

Le zonage PLU et ses réglementations informent sur l'état initial du foncier des marges de manœuvres futures en termes de réserves foncières.

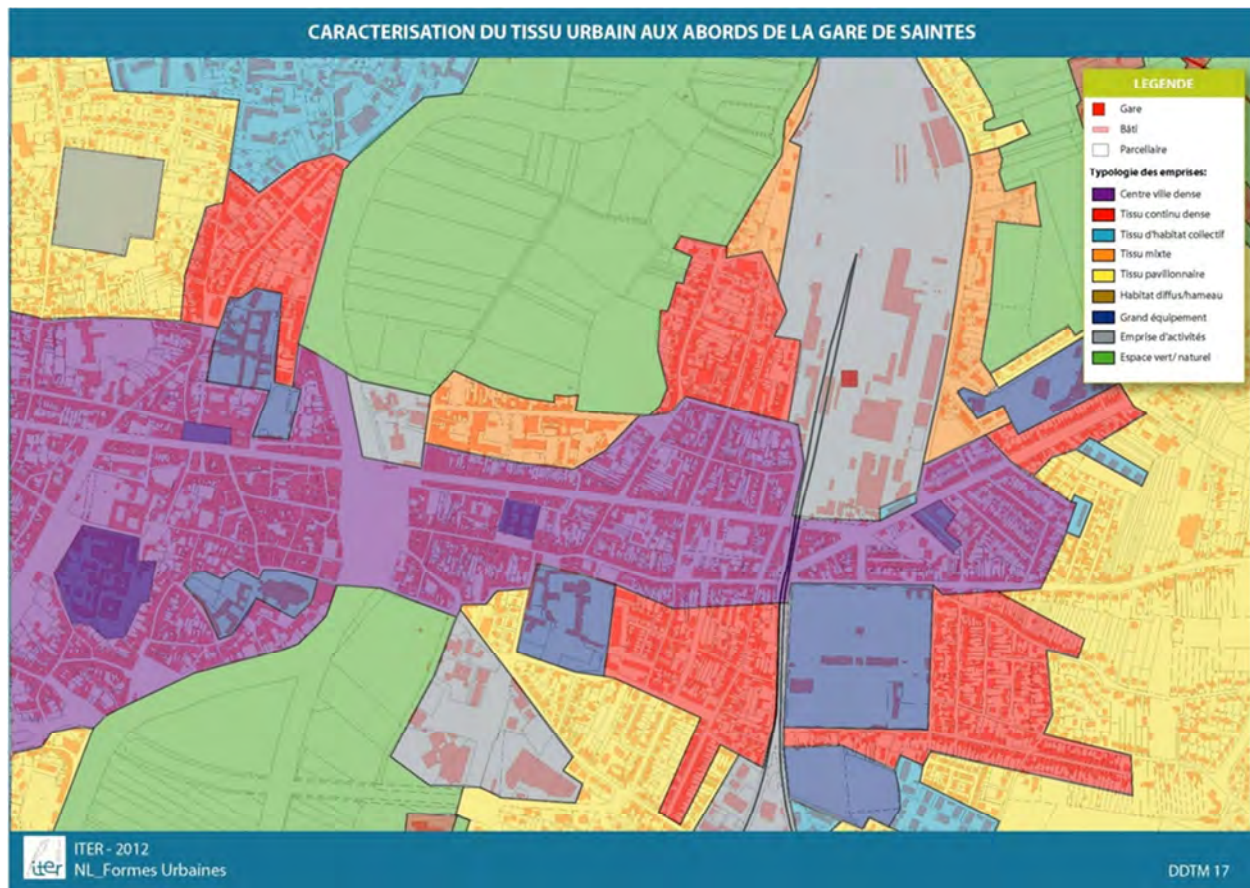


La gare est insérée dans le tissu urbain de la ville de Saintes et présente à proximité immédiate de sa partie arrière, des potentiels de développement urbain. Des zones naturelles qui s'imposent comme contraintes au développement urbain mais qui peuvent constituer une opportunité d'amélioration du cadre de vie du quartier gare (« poumon vert »).

Dans un rayon de desserte de moins 500 m (accès piéton) : quel potentiel habitant dans les zones AU du PLU ? laquelle est équivalente à la densité des faubourgs péricentraux 21 logements/ha et 48 habitants/ha).

3.1.3.2 Formes urbaines

Les formes urbaines permettent de connaître l'environnement bâti autour de la gare. Cette donnée indique les niveaux de densité et de paysage urbain

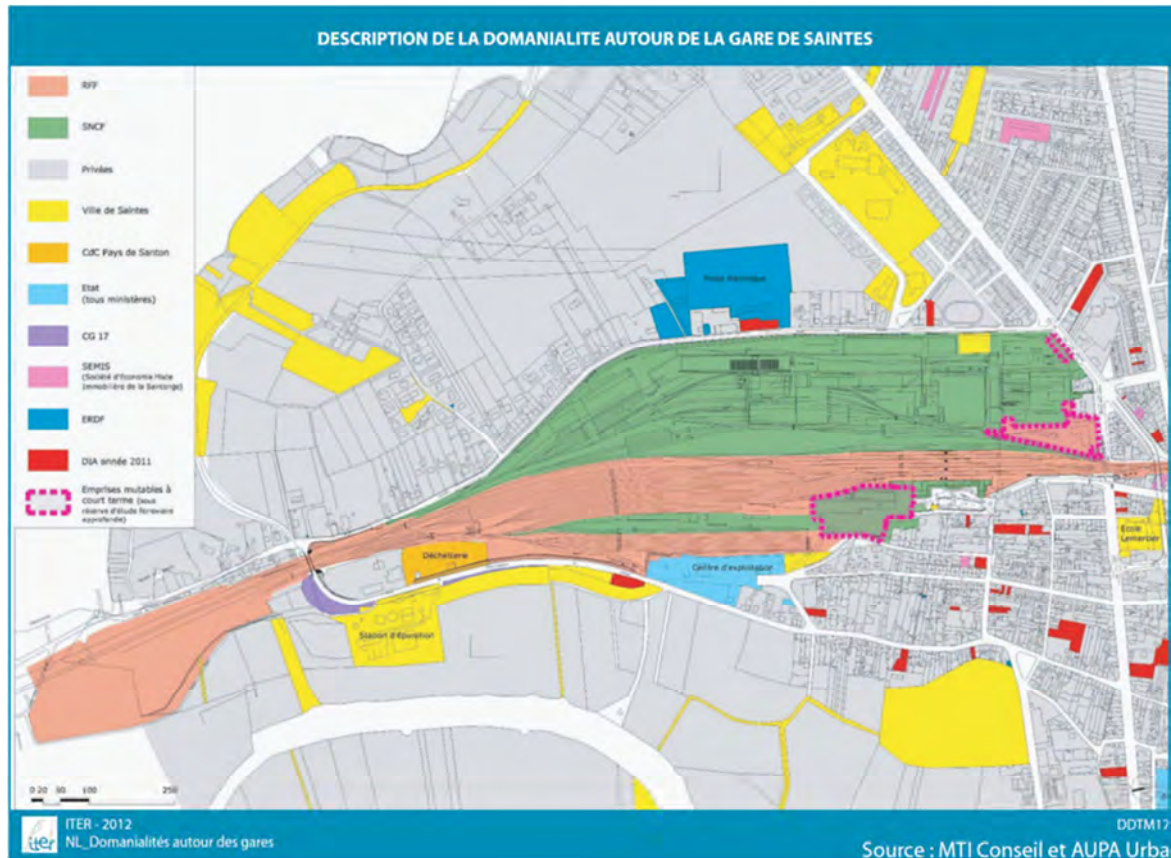


L'emprise d'activité (ferroviaire) est fortement présente dans les liens entre avant et arrière de la gare, constituant une coupure pour les futurs quartiers, et on observe de fait que les quartiers manquent de structuration entre eux.

Le quartier de la gare est un espace propice au développement urbain.

3.1.3.3 Domanialité

Seules les parcelles présentant des surfaces très importantes ont été analysées. Connaître la propriété d'une parcelle informe sur le niveau de complexité de la maîtrise foncière d'un futur projet. Une parcelle appartenant à une collectivité est généralement plus facilement mutable que celle appartenant à des particuliers où des procédures complexes et longues (expropriation par exemple) peuvent être engagées.



On constate à la lecture de la carte ci-dessus que des emprises mutables sont présentes aux abords immédiats de la gare de Saintes avec des opportunités de développement d'activités (tertiaire, services), mais aussi d'habitat.

3.1.3.4 Projet à venir

Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude est intéressante dans l'objectif de développement de la gare. Il démontre le niveau d'engagement des collectivités pour une transformation de l'espace gare.

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal est associé à un projet « quartier gare » orienté vers l'avant de la gare, et s'organise autour des grands principes suivants¹ :

- Rattacher la gare au réseau des places urbaines de Saintes (mise en valeur de la gare et des nouvelles fonctions urbaines, réintégration de la gare et de son parvis à l'échelle de la ville, requalification des espaces dédiés au marché Gambetta.
- Etablir une relation forte entre la gare et le territoire qu'elle dessert et fabriquer un espace public fédérateur à l'échelle du nouveau quartier, de la ville, et du territoire.
- Développer une gare urbaine qui n'intègre pas seulement des fonctionnalités liées à la mobilité mais également d'autres fonctionnalités urbaines (développement de services annexes en gare comme une crèche, un local des associations...),
- Réaffirmer le quartier gare comme centralité urbaine et son rôle de « tremplin économique » (Marché forain, commerces de proximité...)
- Redonner de la qualité aux espaces bâtis qui sont en contact avec la campagne (une nouvelle lisière de ville)
- Repousser la limite du Périmètre de Protection des Risques Inondations (PPR I)

Cf insérer phasage projet global du projet (PEM + projet urbain) – MTI aupa-urba juin 2012

Sur la base du projet de PEM lié la valorisation du quartier gare orienté rive droite, qu'en est-il de l'articulation avec le quartier du Cormier coté rive gauche à moyen et long terme (au-delà de 2025) ?

3.2 Détermination des atouts et faiblesses de la gare

Suite au diagnostic, une synthèse a été élaborée pour en faire ressortir les atouts et faiblesses du site. Ces différents éléments ont été notés pour juger de leur niveau d'enjeu.

3.2.1 Tableau des notations

Le tableau ci-dessus détaille les points positifs et négatifs de la gare. Chaque point a été noté de 1 à 5 pour évaluer de son importance au regard de la gare et de sa fonction actuelle.

¹ Source : « Etude de faisabilité et préfiguration d'un pôle d'échange multimodal à Saintes, Rive droite, quartier de la gare », MTI Conseil, aupa-urba – Juin 2012.

Saintes				
Thèmes	Atouts	Note	Faiblesses	Note
Accessibilité	Une accessibilité VP facilitée par des itinéraires directs	3	Une concentration des itinéraires qui peut entraîner une congestion liée à une multiplicité des usages sur une même voie (Ave Gambetta)	2
	Un jalonnement qui correspond aux itinéraires les plus rapides	2	Une rocade peu mise en valeur pour la desserte de la gare	3
			Une accessibilité vélo peu développée	4
	Un usage piéton assez important	3	Une accessibilité piétonne difficile depuis le centre ville due à l'excentrement de la gare	3
	Une ligne du réseau urbain forte permettant de desservir rapidement la gare	3	Le reste du réseau de Saintes est peu performant (faible concurrence modale)	4
Intermodalité	Un parking sur le parvis	3	Une offre de stationnement saturée	3
			Une mauvaise lisibilité du parking nord	3
			Un usage désorganisé de courte durée au niveau du parvis malgré un aménagement récent	2
	L'arrêt des cars interurbains présent sur le parvis ...	3	... mais les arrêts TCU peu lisibles et visibles pour les néophytes	3
Urbain	Une gare insérée dans le tissu urbain	1		
	Des potentiels de développement urbain à proximité immédiate de la gare	3	Une emprise ferroviaire importante qui fait office de "coupure urbaine" entre les quartiers	4
			Une absence de pôles générateurs à proximité de la gare	2
	Une zone naturelle à proximité de la gare ...	1	... contrainte par un PPRI	2

Les principaux points positifs (Note ≥ 3) sont :

- L'accessibilité en gare de Saintes est de bonne qualité notamment avec des itinéraires directs,
- Un usage piéton important notamment en comparaison de celui en intermodalité VP/Train,
- La gare est desservie par une seule ligne du réseau mais qui présente un niveau d'offre très satisfaisant,
- L'intermodalité VP/ Train est optimale avec un parking situé sur le parvis à quelques mètres des quais,
- Une intermodalité avec les cars départementaux de qualité avec l'arrêt sur le parvis,
- Des potentiels de développement urbain à proximité de la gare pour une requalification du quartier gare.

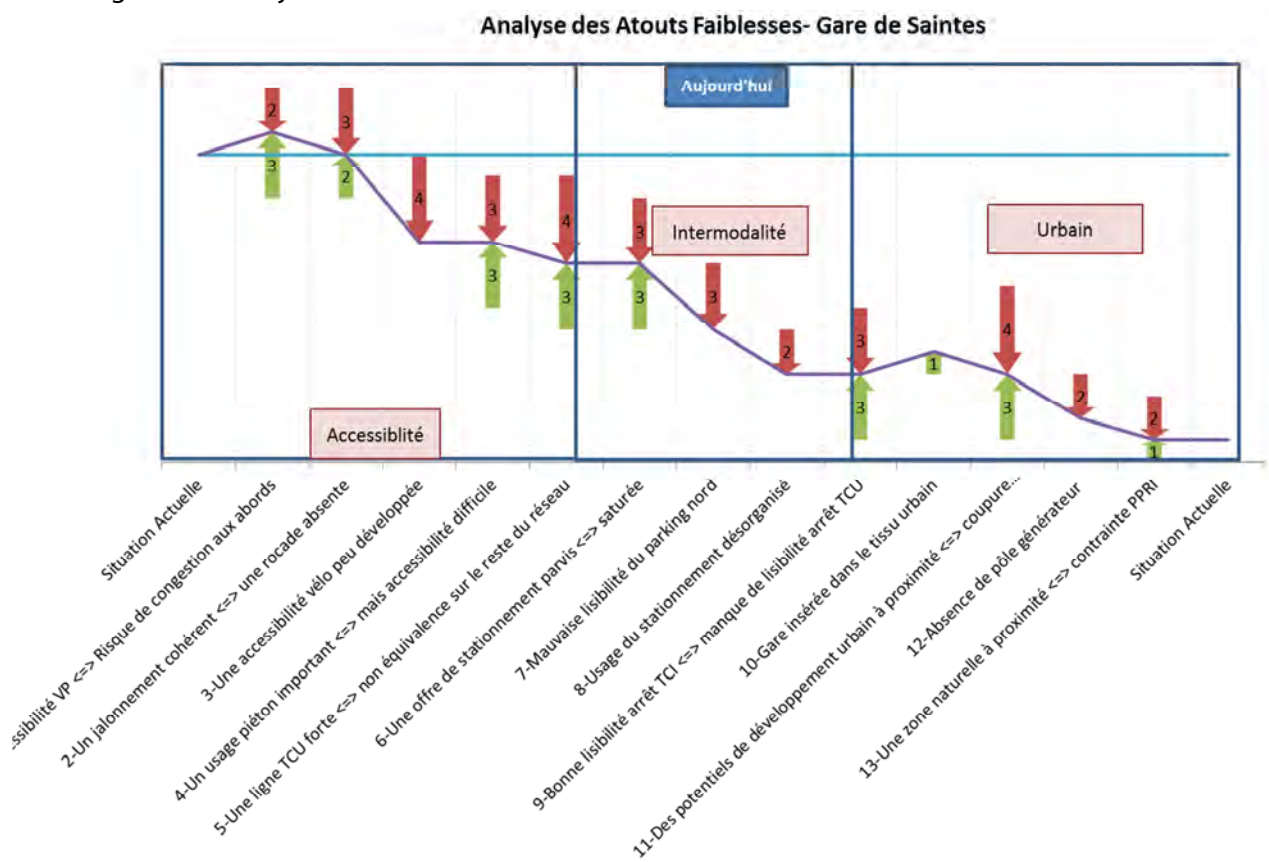
Néanmoins, malgré ces quelques points positifs, des lacunes importantes (note ≥ -3) persistent :

- Malgré une accessibilité de bonne qualité avec des itinéraires directs, la rocade est peu mise en valeur notamment pour les itinéraires en provenance du sud,
- Le mode vélo n'est pas du tout mis en valeur à destination de la gare. Aucun aménagement n'est proposé et l'intermodalité en gare absente.
- La gare est très éloignée de la principale centralité urbaine de Saintes, ce qui compromet le potentiel de rabattement à pied,
- Malgré une desserte de la gare par une ligne urbaine forte, le reste du réseau est peu développé, et son accessibilité depuis les quartiers périphériques est complexe,

- La visibilité et la lisibilité des arrêts de transports en commun urbains et interurbains sont de mauvaises factures.
- L'offre de stationnement est saturée sur le parvis, et l'offre longue durée au nord de la gare est peu visible et demeure confidentielle,
- L'emprise ferroviaire est particulièrement importante due à la présence du techni-centre de la SNCF, cette caractéristique constitue une coupure urbaine préjudiciable notamment dans une optique d'ouvrir la gare sur les quartiers est.

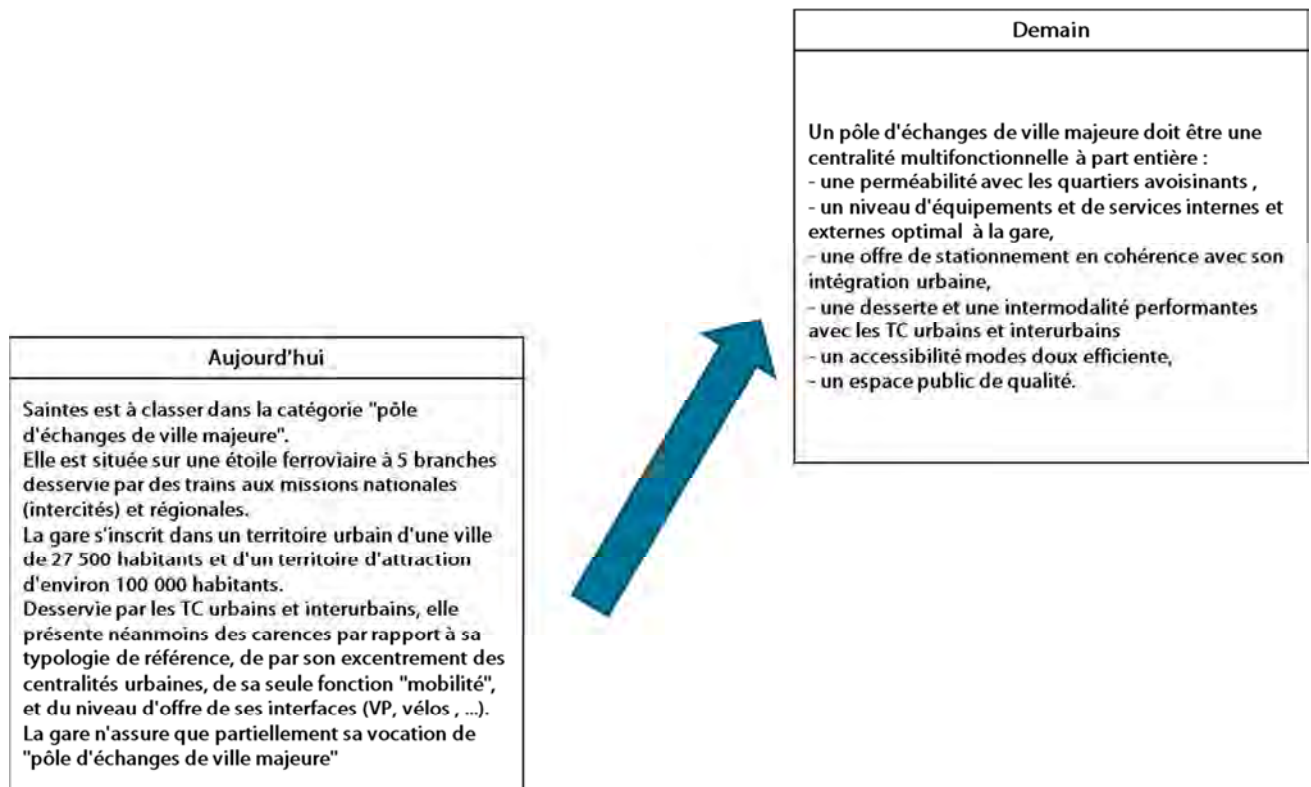
3.2.2 Niveau de l'état actuel de la gare

Au regard de ce graphique, la catégorie à fort enjeu est l'accessibilité car elle concentre des faiblesses importantes tant en nombre qu'en poids. Cette courbe synthétise le niveau actuel de la gare et met en exergue le niveau satisfaisant de la gare par rapport à sa catégorie de pôle d'échange de ville majeure.



3.3 Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare

3.3.1 But à atteindre



3.3.2 Tableau des leviers d'action et notation

Le tableau suivant visualise les leviers d'actions à partir d'une évaluation (noté de 1 à 5) des opportunités/risques par rapport au cadre d'objectif.

SAINTES		
Thèmes	Leviers positifs	Leviers négatifs
Accessibilité	Gagner en lisibilité dans le plan de jalonnement de la gare en réduisant le nombre d'accès	Saturation des voiries proches de la gare
	Permettre un accès TC performant à l'échelle de l'agglomération, voire de l'aire urbaine	
	Permettre un accès cyclable direct, sécurisé et continu à la gare depuis les principales "portes" d'entrée de l'agglomération	
Intermodalité	De nombreux projets sont envisagés notamment dans le cadre du projet de PEM	Un manque de lisibilité de l'offre intermodale liée aux contraintes du site (foncier, contraintes environnementales...)
	Réaménager les espaces de stationnement en séparant les vocations d'usage (courte, moyenne, longue durée) et en intégrant les problématiques tarifaires	
	Assurer un service vélo en gare (type vélo station)	
	Developper des services internes à la gare ou identifier les services externes de proximité	
Urbain	Un projet PEM associé à un projet "quartier gare"	L'arrière de la gare (emprises foncières) semble exclue du projet de PEM L'absence de projet de desserte TGV ne risque t'elle pas d'affaiblir les ambition affichées dans le PEM ?
	Les emprises mutables permettent d'envisager une mixité d'activités aux abords immédiats	
	Une valorisation des espaces naturels comme poumon vert de la ville	Un espace vert non intégré dans le projet PEM +quartier gare

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Accessibilité	Gagner en lisibilité dans le plan de jalonnement de la gare en réduisant le nombre d'accès	2		La mise en place d'un jalonnement "gare" permettrait de mettre en valeur la rocade et ainsi d'éviter un encombrement supplémentaire sur les voies internes à la ville
	Saturation des voiries proches de la gare		-1	La mise en valeur de la rocade permettrait de soulager certaines voiries mais la concentration de flux demeurera sur les carrefour à proximité de la gare à l'extrémité est de l'avenue Gambetta.
	Permettre un accès TC performant à l'échelle de l'agglomération, voire de l'aire urbaine	3		Une seule ligne dessert efficacement la gare, l'extension d'un réseau performant permettrait d'augmenter l'attractivité de la gare par un mode alternatif à la voiture.
	Permettre un accès cyclable direct, sécurisé et continu à la gare depuis les principales "portes" d'entrée de l'agglomération	3		Le mode vélo est absent des possibilités modales d'accès à la gare. La mise en place de voies réservées et de continuités permettraient d'offrir une autre alternative à la voiture individuelle.

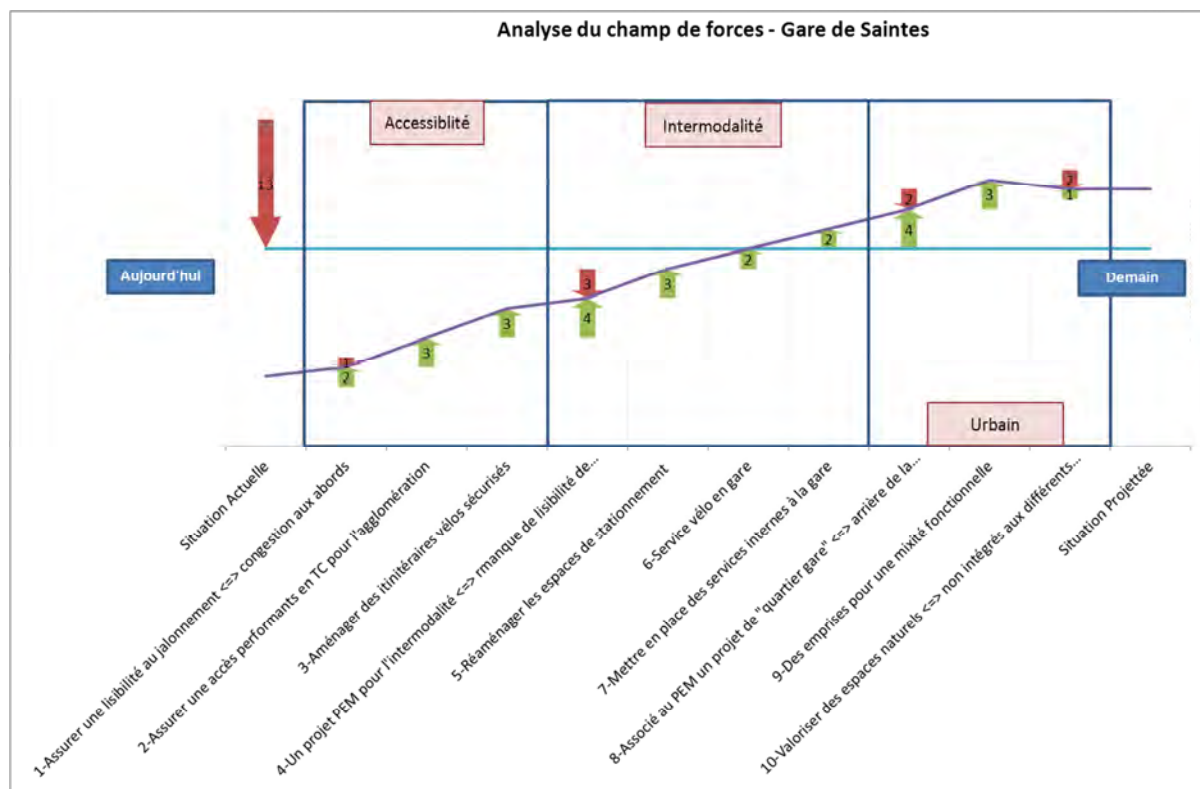
Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Intermodalité	De nombreux projets sont envisagés notamment dans le cadre du projet de PEM	4		Le projet de PEM viendra combler les manques en termes d'intermodalité dans et proche de la gare (information, intermodalité TC, VP, Vélo avec le train).
	Un manque de lisibilité de l'offre intermodale liée aux contraintes du site (foncier, contraintes environnementales...)		-3	La réorganisation de l'offre intermodale sera confrontée à un espace contraint en terme de surface, la perte de lisibilité de l'offre intermodale est un risque important.
	Réaménager les espaces de stationnement en séparant les vocations d'usage (courte, moyenne, longue durée) et en intégrant les problématiques tarifaires	3		Le parking nord dédié à la longue durée est actuellement confidentiel, la réorganisation devra permettre d'identifier et de contrôler l'ensemble des différents usages de la gare.
	Assurer un service vélo en gare (type vélo station)	2		Ce levier sera un des éléments du futur PEM. La possibilité d'intégrer un service vélo viendra promouvoir ce mode comme véritable alternative modale
	Développer des services internes à la gare ou identifier les services externes de proximité	2		Le manque de service en gare de Saintes est préjudiciable aujourd'hui. Ni buffet gare ni bar n'est proposé actuellement, seul un bar situé près des loueurs de voiture permet de combler partiellement ce manque.

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Urbain	Un projet PEM associé à un projet "quartier gare"	4		Un vrai projet urbain allié au PEM est nécessaire pour installer la gare comme levier du développement urbain à Saintes
	L'arrière de la gare (zone d'activités futures) semble exclue du projet de PEM		-2	L'arrière de la gare est absent des projets retenus dans le cadre du PEM. Cette zone, avec de vrais potentiels est contrainte par l'emprise foncière.
	Les emprises mutables permettent d'envisager une mixité d'activités aux abords immédiats	3		De nombreuses emprises permettent d'envisager une mixité d'usage qui ne seraient plus dévolues à l'unique fonction résidentielle. Ce levier viendrait conforter le quartier gare comme nouvelle centralité urbaine.
	Une valorisation des espaces naturels comme poumon vert de la ville	1		Le zonage "naturel" à proximité de la gare peut être une opportunité importante pour le futur quartier gare. Néanmoins, celui-ci n'est pas intégré dans le projet PEM.
	Un espace vert non intégré dans le projet PEM +quartier gare		-2	

27

-8

3.3.3 Courbe d'atteinte de l'objectif



Le schéma ci-dessus permet d'identifier le poids (positifs ou négatifs) des leviers d'action nécessaires à la réussite du projet.

On constate que les 10 leviers favorables (+27) compensent très largement les leviers défavorables (-8).

RAPPORT PHASES 3 ET 4 - LOT 1- SAUJON

Les gares comme leviers de projets de territoires

DDTM17

Version 1a du 28/09/2012



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

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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : **NL_Rapport phases 3 et 4 - Lot 1- Saujon_01a**

Version	Auteur	Modification
01a du 28/09/2012	Jean Jacques Robin et Rémi Saillard	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM17		X	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D'ACTIONS.....	3
3	APPLICATION A LA GARE DE SAUJON.....	4
3.1	Diagnostic de la gare.....	4
3.1.1	Rappel de la monographie de la gare.....	4
3.1.2	Diagnostic d'accessibilité.....	4
3.1.3	Diagnostic urbain.....	10
3.2	Détermination des atouts et faiblesses de la gare.....	13
3.2.1	Tableau des notations.....	13
3.2.2	Niveau de l'état actuel de la gare.....	14
3.3	Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare.....	15
3.3.1	But à atteindre.....	15
3.3.2	Tableau des leviers d'action et notation.....	16
3.3.3	Courbe d'atteinte de l'objectif.....	18

1 INTRODUCTION

Suite à la réalisation des phases 1 et 2 portant respectivement sur la caractérisation des axes ferroviaires et sur l'aire d'influence des gares, les phases 3 et 4 proposent des actions à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité et la structure urbaine autour de chaque gare.

Pour se faire, un diagnostic à l'échelle microscopique des gares a été réalisé offrant une lecture précise des enjeux portant sur les champs de la mobilité et de l'urbain. Ces enjeux constituent un matériau riche sur lequel la méthodologie « champ de force » s'appuie pour déterminer les solutions à mettre en œuvre et atteindre le niveau recherché à terme pour chaque gare.

2 METHODE D'ELABORATION DES PROPOSITIONS D' ACTIONS

L'élaboration de pistes d'actions pour les gares du périmètre d'étude se base sur une méthodologie précise permettant d'identifier des atouts et faiblesses de chaque gare pour en extraire des leviers (positifs ou négatifs) afin d'améliorer le fonctionnement des gares en tant que pôle de services aux voyageurs et pôle d'attraction urbaine.

L'outil « champ de force », nom donné à la méthode, permet en trois étapes de visualiser une courbe d'objectifs. Les étapes d'analyse sont les suivantes :

- Détermination, suite au diagnostic de chaque gare, des poids des atouts et des faiblesses classés en trois catégories (accessibilité, intermodalité et urbain). Cette première étape est visualisée par une courbe tendancielle indiquant le niveau de l'état initial de la gare.
- Définition des niveaux d'objectifs à atteindre pour chaque gare
- Travail en commun d'élaboration des leviers d'actions qu'ils soient positifs ou négatifs pour la gare. Ces leviers d'actions sont ensuite pondérés en fonction du contexte institutionnel, urbain, ... Une visualisation conclusive de la courbe permet de schématiser si le but est atteint et de synthétiser la ou les thématique(s) à enjeux (accessibilité, intermodalité et/ ou urbain) pour la gare.

Cette méthode a été testée et partagée par l'ensemble des agents de la DDTM 17 concerné par l'étude (service MOP et SAT) lors d'un atelier de travail. Cette méthode doit permettre d'offrir une vision à l'Etat sur le positionnement actuel et futur des gares. La méthode est tout à fait déclinable pour n'importe quel type de gare.

3

La gare de Saujon est une gare de type « gare de rabattement ». Malgré ses caractéristiques correspondent à l'ensemble des critères du pôle d'échanges de ville secondaire, sa localisation en territoire périurbain, comme évoquée en phase 1, lui confère une fonction primaire de rabattement.

3.1 Diagnostic de la gare

3.1.1 Rappel de la monographie de la gare

Les critères positifs répondants à ceux d'une gare de rabattement sont :

- Elle possède un guichet avec personnel,
- Un guichet automatique en gare permet l'achat de billet,
- Un parking gratuit de plusieurs 10aine de places

Les carences à éliminer pour asseoir sa position :

- Aucun pôle générateur de trafic ne se situe dans un rayon de 500 mètres autour de la gare
- Les cheminements de te vers la gare ne sont pas optimums, les revêtements ne sont pas de bonne qualité
- Aucun itinéraire cyclable n'est aménagé
- L'offre interurbaine en correspondance n'est pas importante. Saujon, appartenant au PTU de l'agglomération de Royan, est desservie par le réseau urbain Carabus, mais l'offre n'est pas suffisamment importante et n'a pas fonction à permettre un rabattement sur la gare de Saujon.



Une information sur le réseau urbain



Une intermodalité physique existante



Un espace gare pouvant accueillir plus de 50 véhicules



Un accès direct au quai sans cheminement par le BV



Un revêtement stationnement peu confortable pour les piétons



Le traitement des aménagements (ici places PMR) reste de mauvaise qualité

3.1.2 Diagnostic d'accessibilité

L'accessibilité est l'un des enjeux majeurs pour les gares. Que ce soit dans une logique de rabattement VP, TC ou modes doux, de stationnement pour les véhicules personnels ou en vélos et autres modes mécanisés alternatifs. L'accès à la gare doit se faire de manière rapide, efficace, sécurisé et confortable. Ses notions sont majeures pour promouvoir les modes ferrés et ainsi identifier la gare comme point d'ancrage d'un développement urbain.

Chaque mode est analysé pour déterminer ses niveaux d'accessibilité à la gare.

3.1.2.1 Accessibilité modes motorisés

L'accessibilité des modes motorisés s'appuie sur trois niveaux d'analyse :

- Identification des itinéraires les plus directs.
- Calcul des temps de parcours par itinéraire
- Confrontation des deux éléments précédents avec le jalonnement routier identifiant la gare et modifiant éventuellement les itinéraires les plus directs

La première analyse de l'accessibilité se base sur les itinéraires indiqués par les outils de navigation, lesquels proposent généralement les itinéraires les plus directs en prenant en compte la limitation de vitesse, les sens unique, les sens interdits, ... Ces itinéraires constituent une première information nécessaire à comparer par la suite au plan de jalonnement de la commune gare.

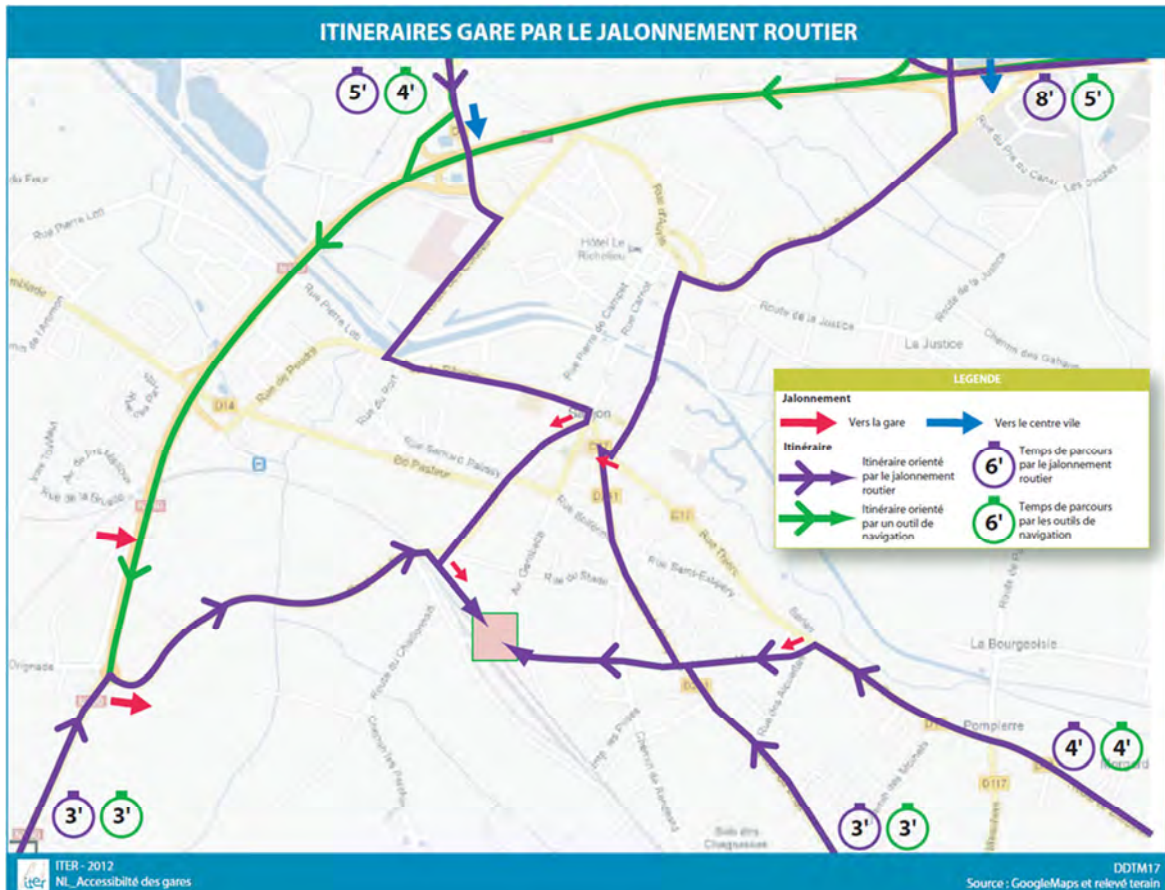


La gare de Saujon est facilement accessible depuis les entrées de ville et la voie rapide à l'est de Saujon permet de dévier les flux en direction de la gare et d'éviter ainsi les flux de transit par le centre-ville.

Pour juger du niveau de l'accessibilité réelle, il est essentiel d'analyser le plan de jalonnement vers la gare. Celui-ci est surtout utile aux usagers externes à la commune gare. Dans un plan de jalonnement, les itinéraires directs ne sont pas forcément à privilégier. D'autres critères doivent

être pris en compte : les conditions de circulation, les capacités des voies, ... C'est pourquoi des temps de parcours plus longs par le jalonnement routier ne sont pas automatiquement une faiblesse pour l'accessibilité de la gare.

L'analyse du jalonnement routier recense l'ensemble des signalisations permettant d'identifier la gare. À défaut d'un jalonnement « gare », les signalétiques « centre-ville » ont été observées. En effet, lorsqu'un usager souhaite se rendre à la gare, si aucun panneau ne l'indique, la direction du centre-ville est privilégiée. Généralement, l'histoire de la composition urbaine le confirme, les gares ont été aménagées dans les limites urbaines de la fin du 19^{ème}/début 20^{ème} siècle (faubourgs actuels).

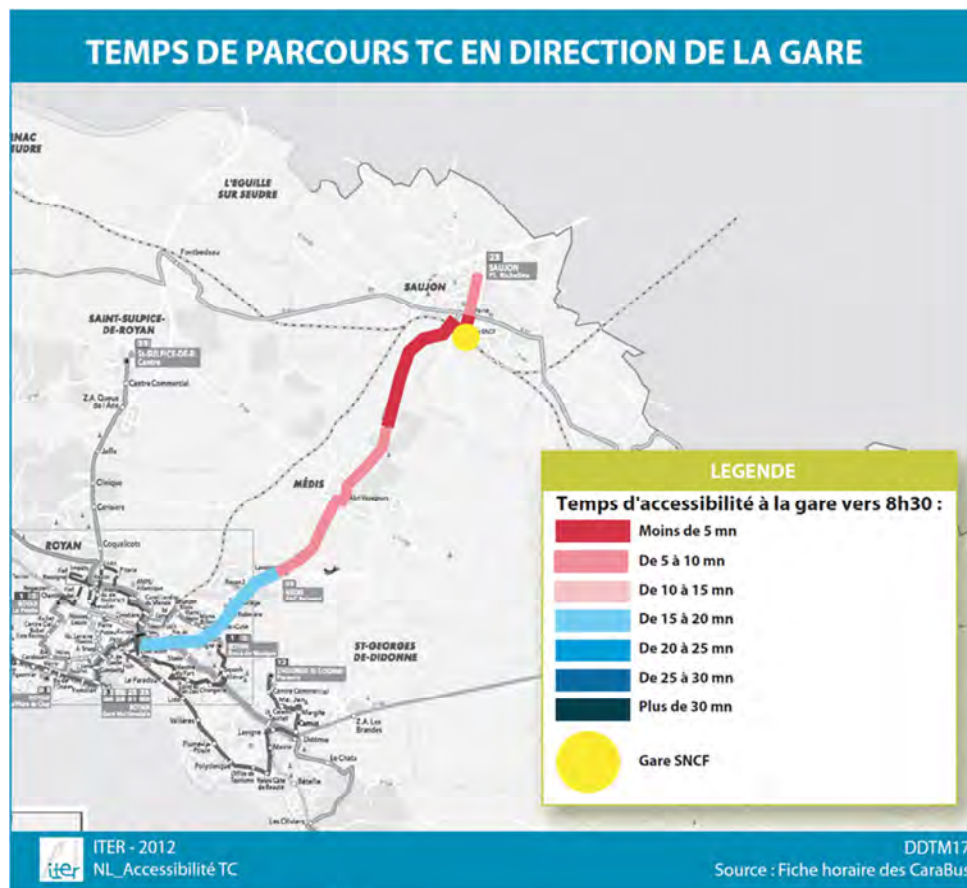


Le plan de jalonnement actuel oblige les usagers occasionnels à s'orienter vers le centre-ville pour accéder à la gare. On note l'absence d'un jalonnement gare sur la rocade et qui demeure peu lisible dans le centre de Saujon

3.1.2.2 Accessibilité transports en commun

L'analyse de l'accessibilité TC à la gare est importante quel que soit le contexte territorial dans lequel elle s'inscrit. La desserte TC n'a pas les mêmes finalités en milieu urbain, périurbain ou rural. Si en milieu urbain, la desserte TC de la gare doit permettre de diminuer l'usage VP, en milieu périurbain et rural, la desserte de la gare par les transports en commun relève de plusieurs

objectifs. Le premier s'inscrit aussi dans le souhait de diminuer l'usage des véhicules individuels mais la composition urbaine actuelle peu dense ne peut raisonnablement permettre aux transports en commun de concurrencer durablement la voiture individuelle. Néanmoins, de nombreux publics connaissent des difficultés de déplacements, ce sont les usagers dits « captifs ». Pour ces derniers la desserte de la gare par un transport en commun est primordiale.

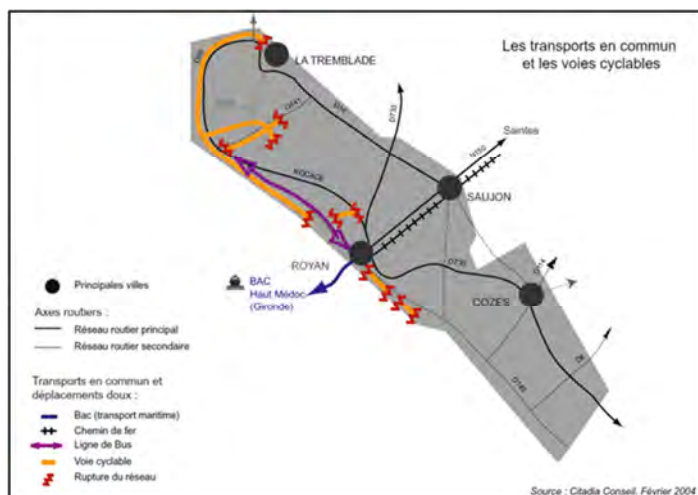


Une seule ligne du réseau urbain Carabus dessert la gare de Saujon (6 AR par jour). Cette ligne permet un rabattement vers la gare de Saujon principalement pour les habitants de Médis (seule commune desservie entre Royan et Saujon).

Les temps de parcours sont performants, moins de 10 minutes sont nécessaire pour relier Médis à Saujon.

3.1.2.3 Accessibilité vélos

Dans une logique de multiplication des alternatives modales pour se rendre aux gares, l'analyse de l'accessibilité vélo est essentielle notamment pour les usagers résidents à proximité de la gare (habitants de la commune gare ou des hameaux avoisinants).



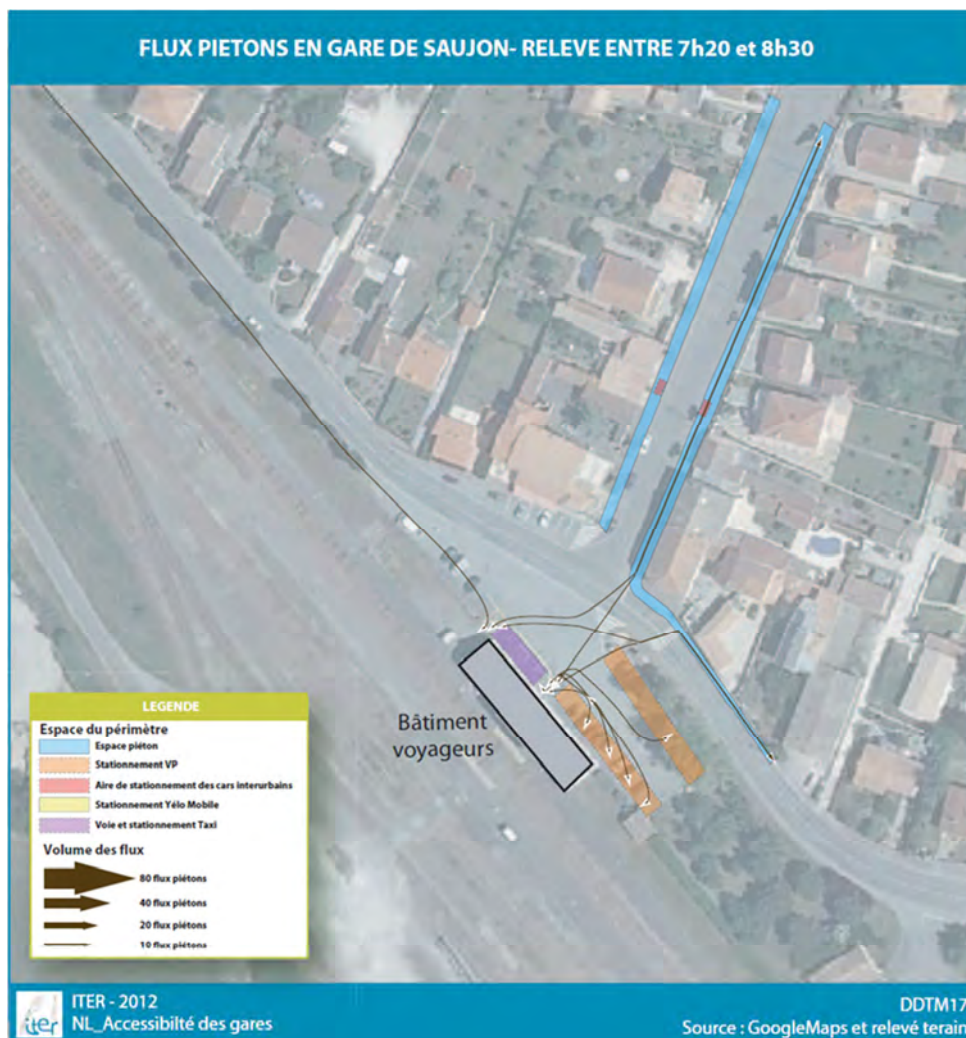
Le réseau cyclable de l'agglomération de Royan maille essentiellement la côte atlantique dans une logique de déplacements saisonniers.

À Saujon, quelques aménagements épars sont à relever sans qu'une véritable logique d'itinéraires et de continuités apparaisse véritablement. Un projet de bandes cyclables sur chaussée a été réalisé début juin pour relier le centre de Saujon à sa gare.

Aucun projet de schéma cyclable à vocation quotidienne et de loisirs n'est envisagé actuellement sur l'agglomération de Royan, mais il devra obligatoirement être porté à la réflexion de la collectivité dans le cadre du projet PDU (en cours de réalisation).

3.1.2.4 Accessibilité piétonne

La notion d'accessibilité piétonne dans le cadre de l'étude s'attèle à identifier les caractéristiques de l'espace public et qualités de cheminements aux environs de la gare. Pour se faire, l'analyse se base sur la monographie effectuée en phase 2 de l'étude ainsi que sur l'analyse des flux piétons permettent ainsi d'observer l'usage réel de l'espace public.



La gare de Saujon est très peu fréquentée. Le centre-ville se situe à environ 600 mètres de la gare. Les flux piétons relevés ne permettent pas d'obtenir une exhaustivité des usages mais montrent que l'accès à la gare s'effectue essentiellement depuis le parking.

Le parvis de la gare n'est pas aménagé pour favoriser les mobilités douces et est utilisé comme point de rencontre pour les entreprises locales et pour du stationnement poids lourds entre 12h et 14h pour accéder au restaurant.

3.1.3 Diagnostic urbain

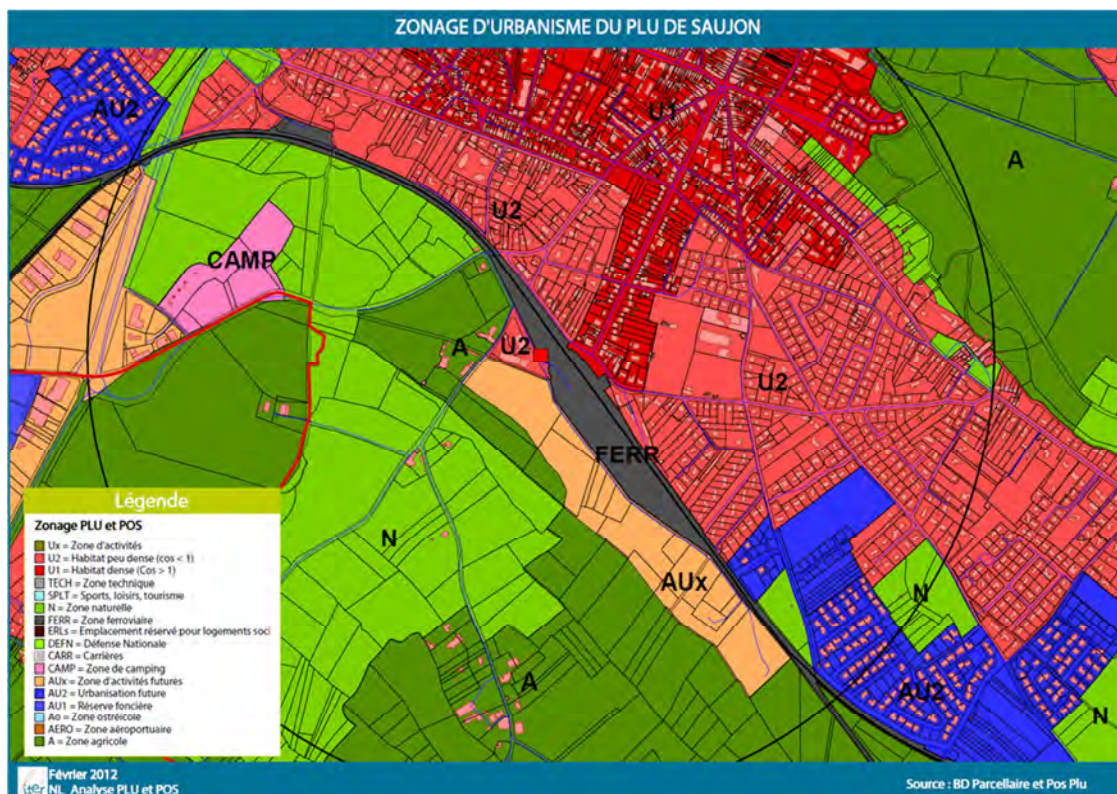
Au regard de l'objectif de l'étude portant sur les gares comme levier de développement urbain, une analyse urbaine des alentours doit être appréhendée pour bénéficier d'une lecture fine des enjeux urbains et des perspectives d'évolutions potentielles.

Quatre niveaux d'analyse ont été approfondis pour tenter d'appréhender l'ensemble des enjeux urbains :

- Le zonage PLU et ses réglementations,
- Les formes urbaines,
- La domanialité des parcelles autour de la gare,
- Le recensement de projet urbain en cours ou à l'étude.

3.1.3.1 Zonage PLU et réglementation

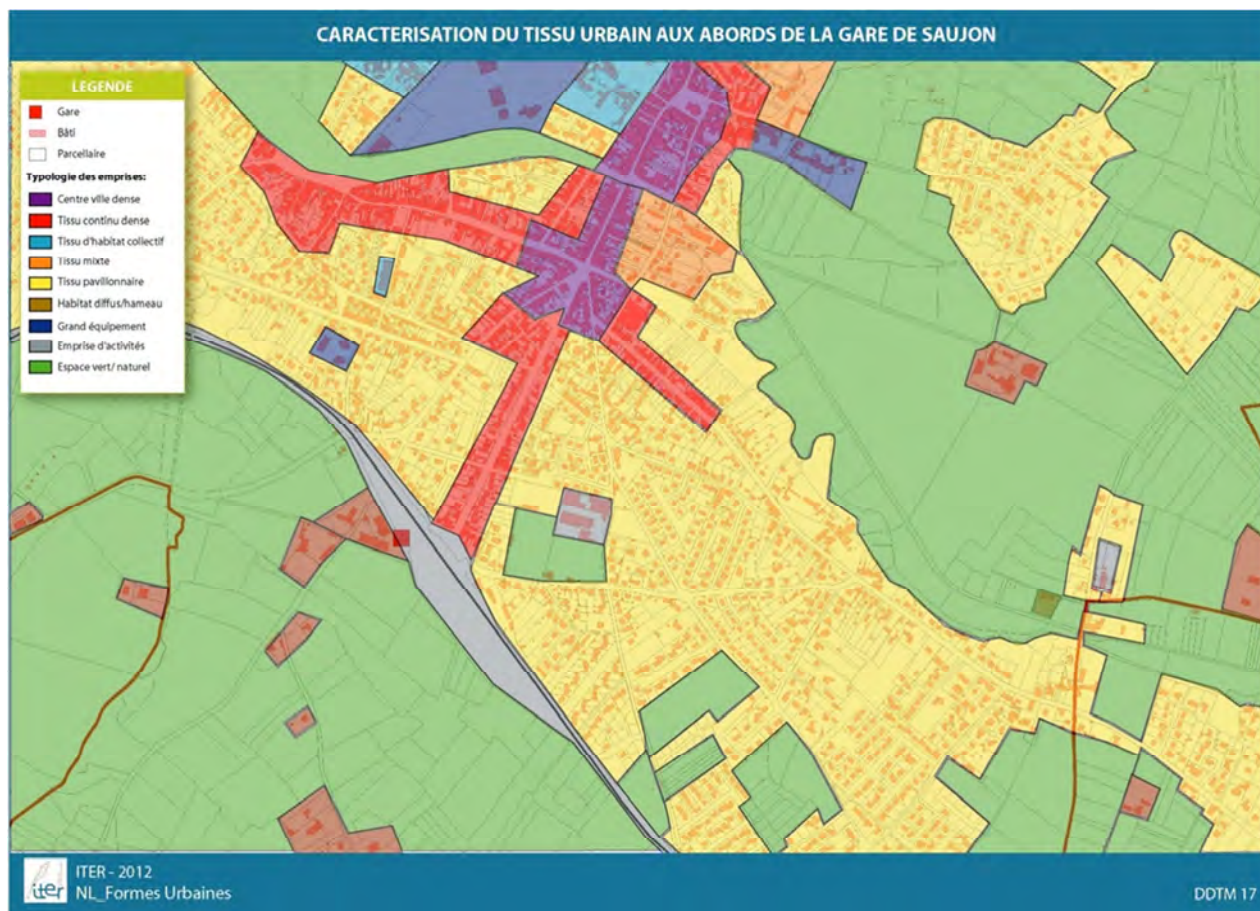
Le zonage PLU et ses réglementations informent sur l'état initial du foncier des marges de manœuvres futures en termes de réserves foncières.



La gare de Saujon est tournée vers la ville, reliée par un corridor urbain dense au cœur de ville. Les potentiels de développement urbain restent éloignés du pôle générateur et donc peu intéressants pour conforter le rôle de celui-ci dans la ville.

3.1.3.2 Formes urbaines

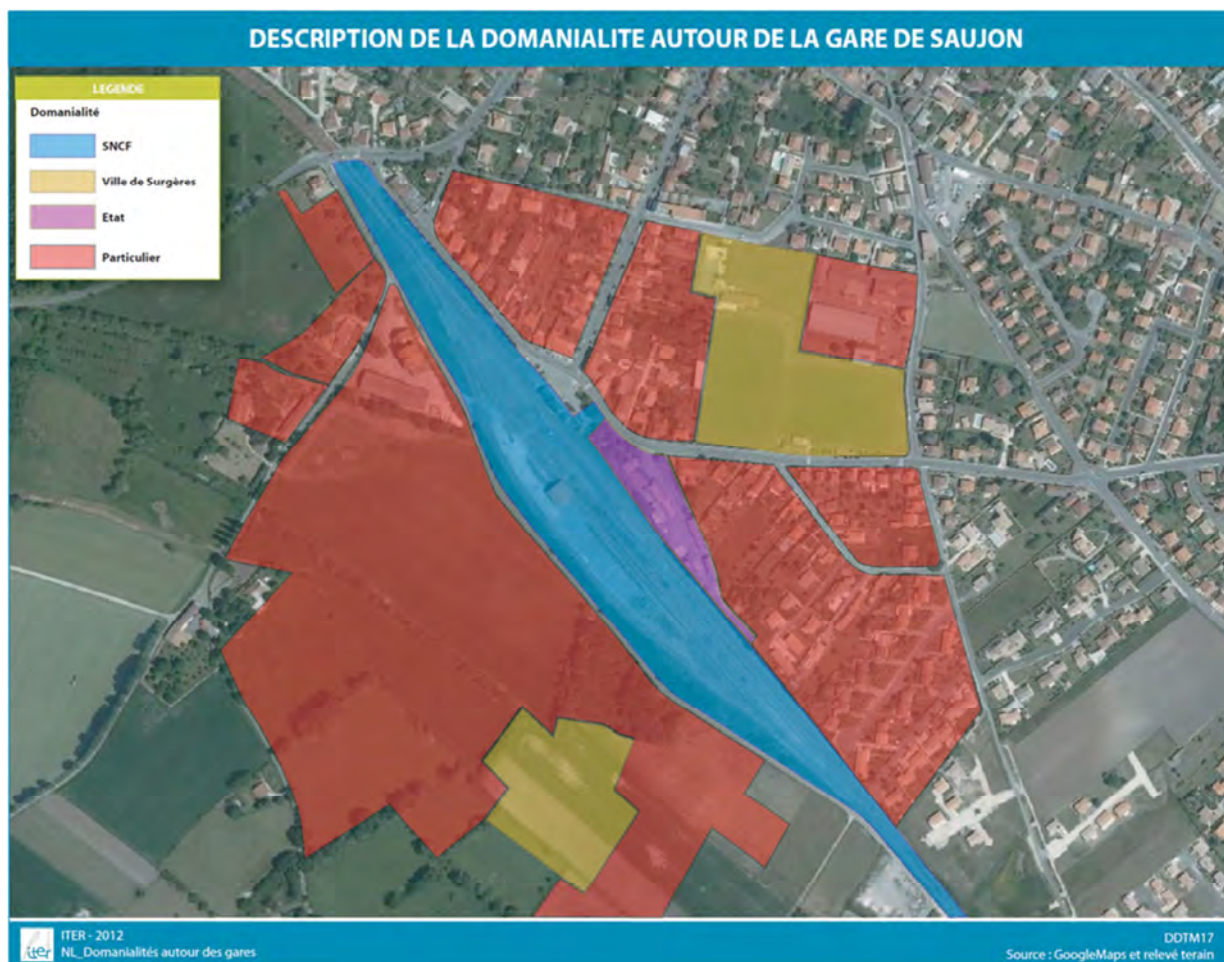
Les formes urbaines permettent de connaître l'environnement bâti autour de la gare. Cette donnée indique les niveaux de densité et de paysage urbain



Une gare est bien reliée au cœur de ville de Saujon par un corridor urbain relativement dense (le long de l'avenue Gambetta) mais à vocation principale d'habitat. Au-delà, la présence d'une urbanisation diffuse et lâche (pavillonnaire) est à observer.

3.1.3.3 Domanialité

Seules les parcelles présentant des surfaces très importantes ont été analysées. Connaître la propriété d'une parcelle informe sur le niveau de complexité de la maîtrise foncière d'un futur projet. Une parcelle appartenant à une collectivité est généralement plus facilement mutable que celle appartenant à des particuliers où des procédures complexes et longues (expropriation par exemple) peuvent être engagées.



La carte ci-dessus visualise une emprise disponible, sous maîtrise d'ouvrage de la ville, permettant d'envisager une densification et une diversification fonctionnelle (activités tertiaires?) non loin de la gare.

3.1.3.4 Synthèse

Une gare en bout de corridor urbain, qui marque la limite de la ville et donc une de « ses portes d'entrée ». Une continuité urbaine et une densité à conforter entre centre-ville et gare.

Une diversité fonctionnelle à rechercher sur les secteurs d'urbanisation futurs à proximité de la gare.

3.2 Détermination des atouts et faiblesses de la gare

Suite au diagnostic, une synthèse a été élaborée pour en faire ressortir les atouts et faiblesses du site. Ces différents éléments ont été notés pour juger de leur niveau d'enjeu.

3.2.1 Tableau des notations

Le tableau ci-dessus détaille les points positifs et négatifs de la gare. Chaque point a été noté de 1 à 5 pour évaluer de son importance au regard de la gare et de sa fonction actuelle.

Saujon				
Thèmes	Atouts	Note	Faiblesses	Note
Accessibilité	Une voie rapide faisant office de rocade permet un accès rapide à la gare de Saujon sans transiter par le centre ville	4	Un jalonnement routier pas suffisamment complet qui oriente les usagers vers le centre ville	-3
			Un jalonnement routier dans le centre de Saujon qui perd en lisibilité et n'assure pas d'itinéraire direct	-2
	Une bande cyclable aménagée reliant le centre ville à la gare	2	Quelques aménagements éparses mais sans réelle continuité	-1
	Une gare desservie par deux réseaux de transport collectif (urbain et interurbain) ...	2	... mais un rabattement peu attractif	-2
Intermodalité			Un parking "vampirisé" par des usages non liés à la gare (restaurant, points de rencontre...)	-4
			Un parvis non aménagé pour les cheminements modes doux	-2
Urbain	Une gare tournée vers la ville, reliée au cœur de ville par un corridor urbain dense ...	2	... mais avec une absence de mixité fonctionnelle sur ce corridor (seulement fonction résidentielle)	-2
	Des potentiels pour l'intermodalité existant	3		
			Des potentiels de développement urbain proches de la gare très limités	-2

Le tableau ci-dessus détaille les points positifs et négatifs de la gare. Chaque point a été noté pour évaluer de son importance au regard de la gare et de sa fonction actuelle.

Les principaux points positifs (Note ≥ 3) sont :

- Son accessibilité est de bonne qualité avec un accès facilité depuis la rocade même si des améliorations sont à réaliser au niveau du jalonnement,
- Les possibilités d'accès performant en VP, les dessertes en transport collectif urbain et interurbain, un parvis capacitaire ainsi qu'un accès centre-ville/gare adapté aux modes doux offrent un contexte favorable au développement de l'intermodalité.

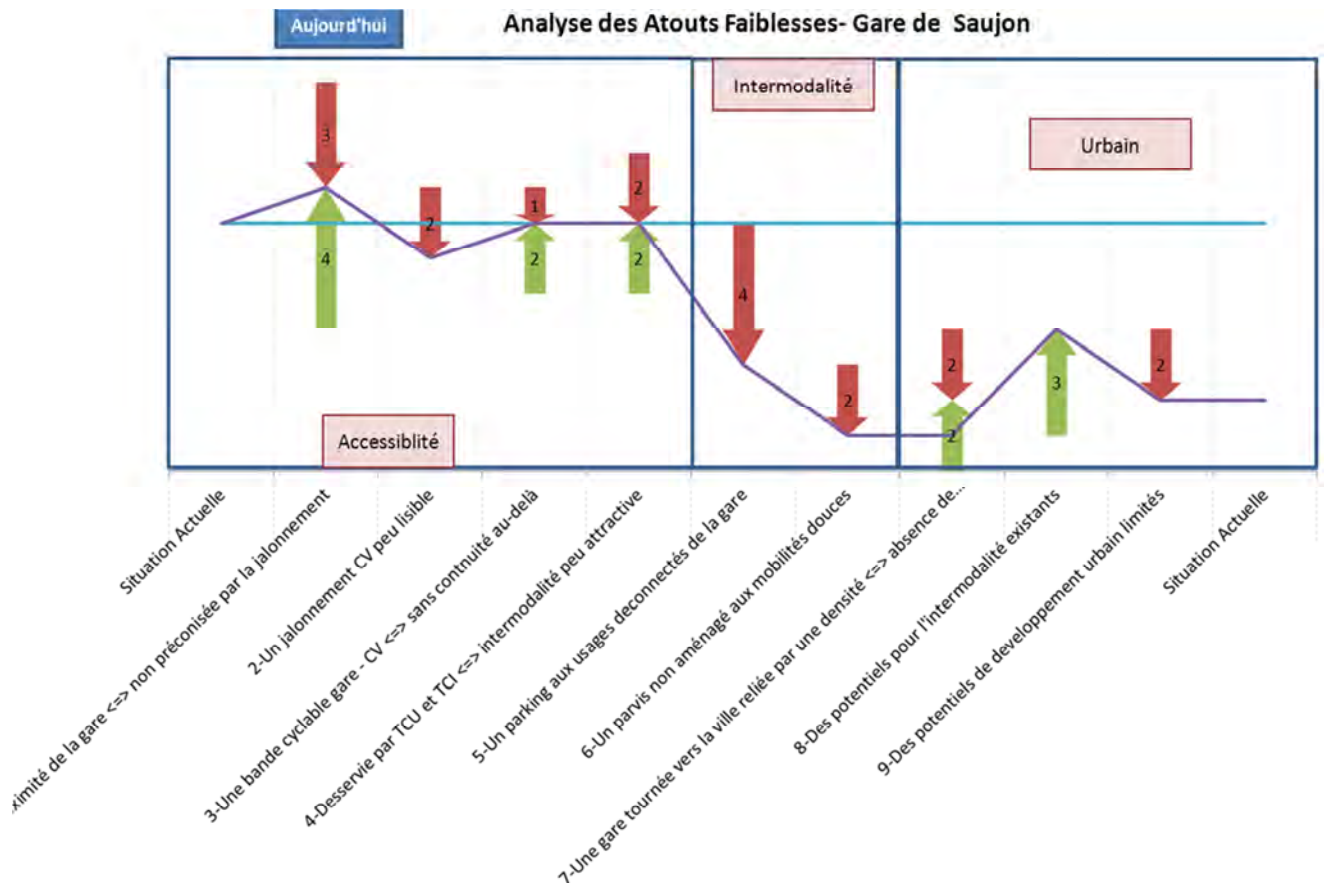
Néanmoins, malgré ces quelques points positifs, des lacunes importantes (note ≥ -3) persistent :

- Un parvis de gare qui n'est pas adapté pour du stationnement de moyenne (à la journée) et de longue durée en l'absence d'une fonctionnalité propre à l'interface « gare »

(sécurité de l'espace, cheminements piétons, stationnement dédiés...) et l'utilisation pour d'autres usages.

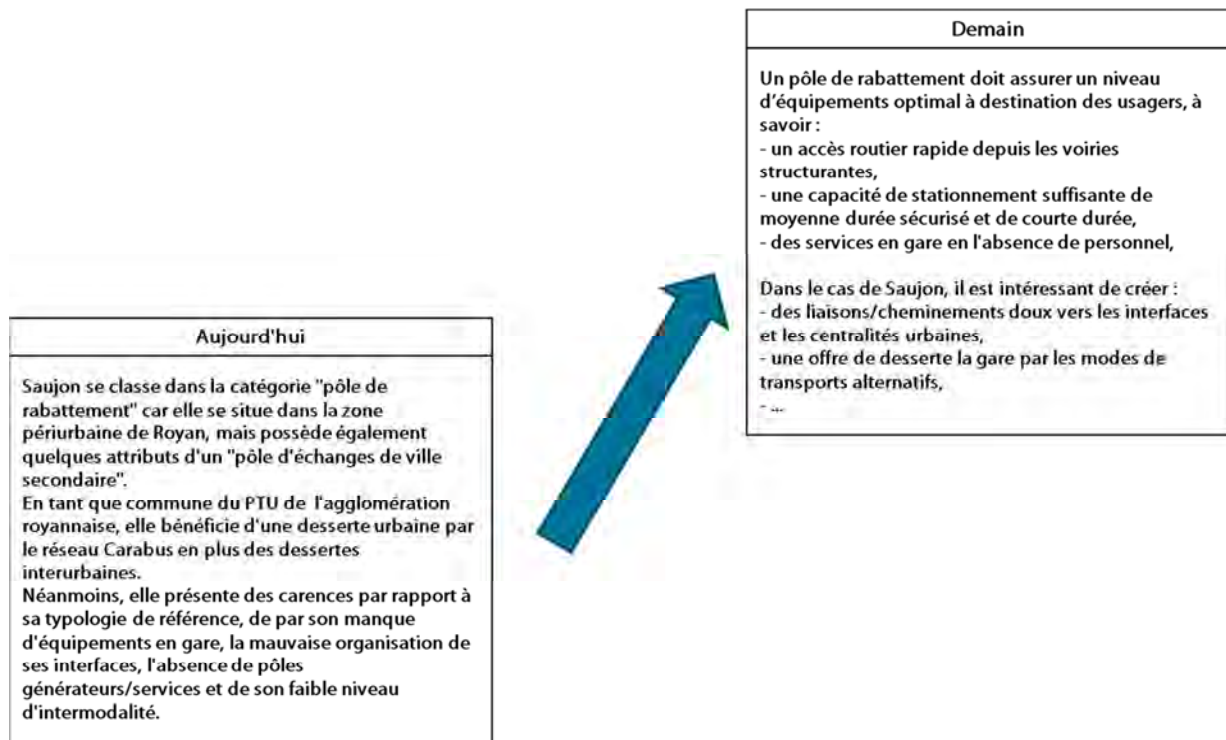
3.2.2 Niveau de l'état actuel de la gare

Au regard de ce graphique, la catégorie à fort enjeu est l'intermodalité qui pour une gare de rabattement est quasi inexistante. Le niveau actuelle par rapport à sa typologie est faible.



3.3 Leviers d'actions pour atteindre le but recherché de la gare

3.3.1 But à atteindre



3.3.2 Tableau des leviers d'action et notation

Le tableau suivant visualise les leviers d'actions à partir d'une évaluation (noté de 1 à 5) des opportunités/risques par rapport au cadre d'objectif.

SAUJON		
Thèmes	Leviers positifs	Leviers négatifs
Accessibilité	Réalisation de liaisons douces structurantes (itinéraires, jalonnement) avec les centralités proches,	
	Développer un jalonnement routier performant (complet et lisible) limitant le transit en centre-ville et des quartiers résidentiels	Un risque de concentration des flux routiers sur un même axe (à court terme entre RN150 et la gare)
	Développer un réseau routier de rabattement (VP, bus) : sud-ouest (RD117, nord-ouest (RD14 et RD1) et sud (rocade sud saujon liaison RD177/RN150)	Un risque pour la pérenité de la gare lié au prolongement de la 2X2 voies jusqu'à Royan,
Intermodalité	Réaménagement du stationnement du parvis de la gare	Un risque de conflits d'usage entre VP/PL en l'absence de prise en compte de l'usage PL
		Des contraintes pour les flux de transit notamment poids lourds
	Une mise en place de mobiliers "vélo"	
	Assurer un service automatique en gare en l'absence de personnel	
	Permettre au train touristique « les Mouettes » Saujon-La tremblade, d'avoir une arrivée en gare pour lier une offre TER à l'offre touristique (actuellement situé à 800 m de la gare),	
	Développement du rabattement du réseau urbain Cara'bus en rabattement sur la gare (2 lignes actuellement)	
Urbain	Royan - Saujon inscrit comme axe de développement urbain majeur dans le cadre du SCoT	
	Saujon, futur pôle d'équilibre dans le SCoT	
	Renforcer le lien gare/ centralité par la création de mixité d'usage	
	Une emprise disponible proche pour une densification et une diversification fonctionnelle ?	Risque de développement urbain à long terme
	Pôle de rabattement à fort potentiel notamment en saison estivale (voies routières saturées en pays royannais)	

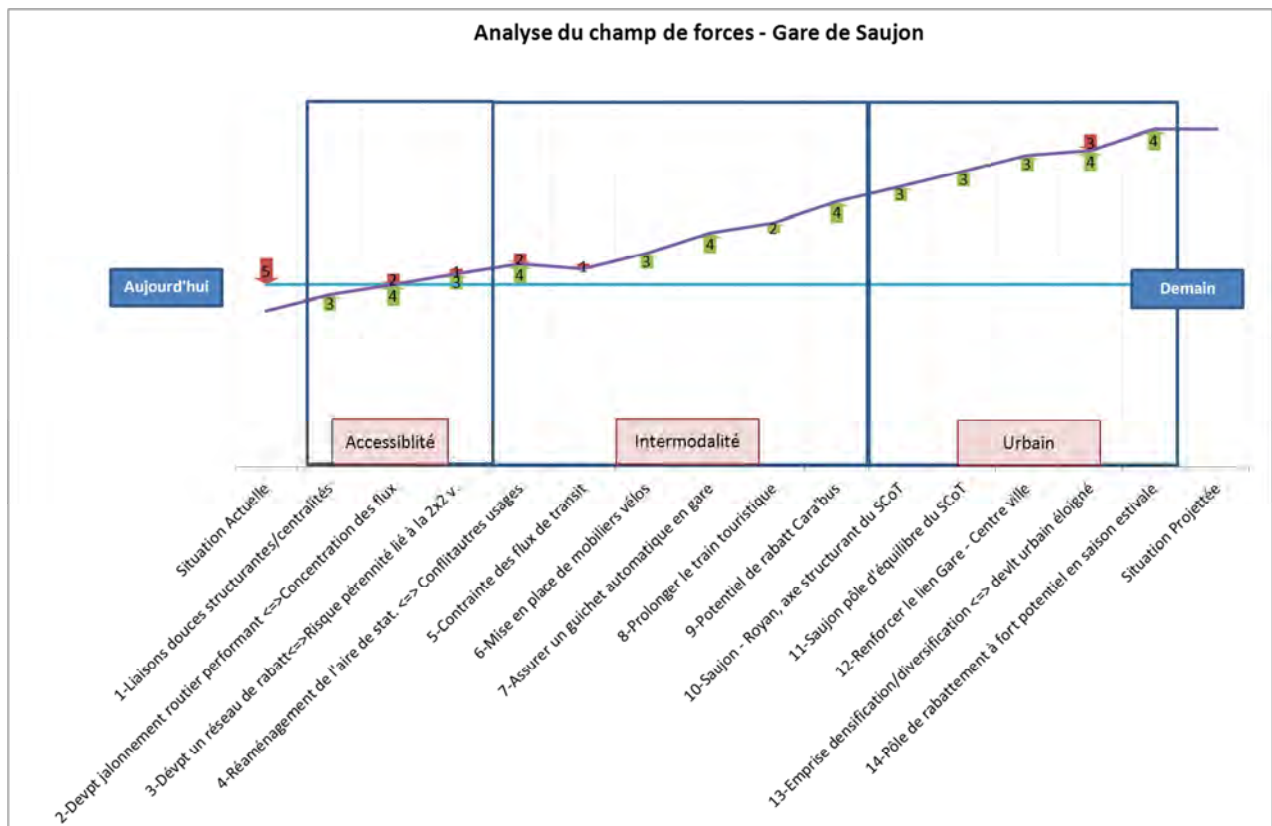
Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Accessibilité	Réalisation de liaisons douces structurantes (itinéraires, jalonnement) avec les centralités proches,	3		La fonction de rabattement de la gare nécessite de faciliter l'accessibilité quotidienne des personnes situées à moins de 5 km de la gare
	Un risque de concentration des flux routiers sur un même axe		-2	Ce risque est réel à court terme entre la RN150 et la gare
	Développer un jalonnement routier performant (complet et lisible) limitant le transit en centre-ville et des quartiers résidentiels	4		Ce levier est primordial afin de garantir un accès à la gare performant pour les automobilistes tout en préservant la qualité de ville et celles des quartiers environnants
	Développer un réseau routier de rabattement (VP, bus) : sud-ouest (RD117, nord-ouest (RD14 et RD1) et sud (rocade sud saujon liaison RD177/RN150)	3		Saujon, en sa qualité de pôle d'équilibre de l'entrée Est de l'agglomération, pourrait par sa fonction de rabattement être un hub de proximité (réseau urbain, interurbain, modes actifs)
	Un risque pour la pérennité de la gare lié au prolongement de la 2X2 voies jusqu'à Royan,		-1	Ce projet routier rendrait caduque la fonction de rabattement de la gare car elle augmenterait la performance de la VP (temps de parcours) en cœur de d'agglomération, et concurrencerait fortement les transports collectifs,

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Intermodalité	Réaménagement du stationnement du parvis de la gare	4		Il est primordial de réaménager le parvis de la gare afin d'organiser le stationnement selon les usages (courte, moyenne et longue durée) et de sécuriser les lieux.
	Un risque de conflits d'usage entre VP/PL en l'absence de prise en compte de l'usage PL		-1	Il est nécessaire pour éviter ce risque d'organiser un nouveau lieu de stationnement à proximité pour les PL pour ne restreindre l'activité commerciale du bar-restaurant situé en face de la gare.
	Des contraintes pour les flux de transit notamment poids lourds		-1	Le développement de liaisons douces entre la gare et les différentes centralités doit amener à revoir la circulation des PL à proximité de la gare par l'aménagement de zones apaisées adaptées aux configurations de voiries
	Une mise en place de mobiliers "vélo"	3		La sécurisation du parc de stationnement vélo est une nécessité pour la promotion de ce mode
	Assurer un service automatique en gare en l'absence de personnel	4		L'accès à une billetterie automatique (DAB) doit être accessible 24h/24h et à l'extérieur du bâtiment voyageur,
	Permettre au train touristique « les Mouettes » Saujon-La tremblade, d'avoir une arrivée en gare pour lier une offre TER à l'offre touristique (actuellement situé à 800 m de la gare),	2		La gare de Saujon doit pouvoir étoffer son offre de transport qu'elle soit régulière ou non et profiter des opportunités en la matière,
	Développement du rabattement du réseau urbain Cara'bus en rabattement sur la gare (2 lignes actuellement)	4		La fonction de rabattement de la gare doit s'accompagner d'une révision de la politique de transport urbain à l'échelle de l'agglomération,

Thème	Champs de force	Note positive sur 5	Note négative sur 5	Remarques
Urbain	Royan - Saujon inscrit comme axe de développement urbain majeur dans le cadre du SCoT	3		Le corridor Saujon-Royan est axe de développement urbain majeur à privilégier au sein de la CARA (préconisation du SCOT),
	Saujon, futur pôle d'équilibre dans le SCoT	3		
	Renforcer le lien gare/ centralité par la création de mixité d'usage	3		Actuellement le corridor est principalement à vocation d'habitat, ce qui doit amener à développer une mixité d'usage (équipements, commerces...) permettant d'étendre l'attraction du centre-ville jusqu'à la gare.
	Une emprise disponible proche pour une densification et une diversification fonctionnelle ?	4		Les disponibilités foncières à l'arrière de la gare sont réelles (classées en zones d'activités futures), mais il sera nécessaire de trouver et d'intéresser des porteurs de projet futures (à quelles échéances ?)
	Risque de développement urbain lointain		-3	
	Pôle de rabattement à fort potentiel notamment en saison estivale (voies routières saturées en pays royannais)	4		

44 -8

3.3.3 Courbe d'atteinte de l'objectif



Le schéma de la page précédente permet d'identifier le poids (positifs ou négatifs) des leviers d'action nécessaires à la réussite du projet.

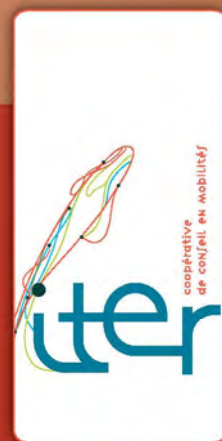
On constate que les 13 leviers favorables (+44) compensent très largement les leviers défavorables (-8). Les principaux risques sont liés à l'organisation de l'accessibilité des différents modes à la gare (gestion des conflits d'usage).

PHASE 5 ET 6 - LOT 1 ROYAN - SAINTES - COGNAC

Etudes des gares comme leviers de projets de territoires

DDTM 17

Version 1a du 07/11/2012



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

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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

FICHE DOCUMENTAIRE

Référence : NL_Phase 5 et 6 - Lot 1 Royan - Saintes - Cognac_01

Version	Auteur	Modification
01 du 07/11/2012	Iter	Création

Diffusion :

Destinataire	Pour information	Pour approbation	Pour exécution
DDTM 17		X	

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION.....	3
2	PHASE 5 : IDENTIFICATION DU ROLE ET DU FONCTIONNEMENT DES GARES.....	4
2.1	APPROCHE DU POSITIONNEMENT TERRITORIAL DES GARES	4
2.2	DETERMINATION DES SITES POTENTIELS OU EXISTANTS EN FONCTION DE CES QUATRE CRITERES DISTINCTS	10
2.2.1	Section Royan-Saintes.....	11
2.2.2	Section Saintes-Cognac	12
2.3	APPROCHE DU ROLE ET DU FONCTIONNEMENT DES GARES	12
2.3.1	Section Royan-Saintes.....	13
2.3.2	Section Saintes-Cognac	18
2.4	BENCHMARK SUR LES REOUVERTURES D'ARRETS FERROVIAIRES	20
3	PHASE 6 : SYNTHESE.....	25
3.1	La place des gares dans les documents de planification urbaine (SCOT, PDU...).....	25
3.2	Evaluation multicritères de la pertinence d'implantation des arrêts potentiels sur l'axe ferroviaire	26
4	ANNEXES.....	28
4.1	Les périmètres de gouvernance locaux identifiés des gares ouvertes et fermées	28

1 INTRODUCTION

Dans les étapes précédentes, les trois axes ferroviaires (La Rochelle-Marans, La Rochelle-Surgères et Royan-Saintes-Cognac) ont été appréhendés à travers le rôle et le fonctionnement des gares actuelles ouvertes aux voyageurs. Chaque gare a fait l'objet d'une analyse de son potentiel au regard de sa qualité d'interface modal, mais également de son niveau d'intégration sur le territoire à différentes échelles de mobilité.

Dans cette phase, on évaluera les opportunités de création de nouveaux points d'arrêts sur les axes pour répondre d'une part aux récentes évolutions territoriales et de périurbanisation qui en résultent et d'autre part pour promouvoir les déplacements en transport collectif sur tout ou partie d'une desserte qu'elle soit quotidienne (pendulaire) ou plus occasionnelle.

L'analyse des créations/ouvertures de points d'arrêt sur les axes étudiés aura surtout pour objectif de mesurer le potentiel, la pertinence géographique et le rôle de chaque site par rapport aux dynamiques urbaines en présence.

Cette démarche d'étude s'inscrit en amont de la réflexion en tant qu'aide à la décision auprès des porteurs de projet sur le plan de l'aménagement du territoire et n'a donc pas comme finalité l'analyse de la faisabilité technique liée à l'infrastructure ferroviaire (intégration de nouveaux services, mise en œuvre et l'exploitation de nouveaux matériels, coûts liés à la réhabilitation des arrêts étudiés).

La phase 6 aura pour objet de comprendre de quelles manières les documents de planification (SCOT, PDU) traitent de la question du développement et du rôle des gares sur leur territoire. Au final, il s'agira de porter un éclairage sur la pertinence d'implantation des nouvelles haltes ferroviaires en lien avec les documents de planification selon une approche multicritères dont l'Etat pourra s'en prévaloir dans le cadre de ses portés à connaissance auprès des collectivités.

2 PHASE 5 : IDENTIFICATION DU ROLE ET DU FONCTIONNEMENT DES GARES

2.1 APPROCHE DU POSITIONNEMENT TERRITORIAL DES GARES

Cette partie a pour objectif de rappeler les éléments de diagnostic établis en première phase afin de contextualiser les gares dans leur environnement respectif.

Plusieurs registres ont été analysés, à savoir :

- L'examen des temps de parcours comparés VP/train,
- Les flux de migrations domicile-travail, essentiels pour appréhender le rôle des gares,
- Le rappel de l'approche fonctionnelle des territoires d'études.

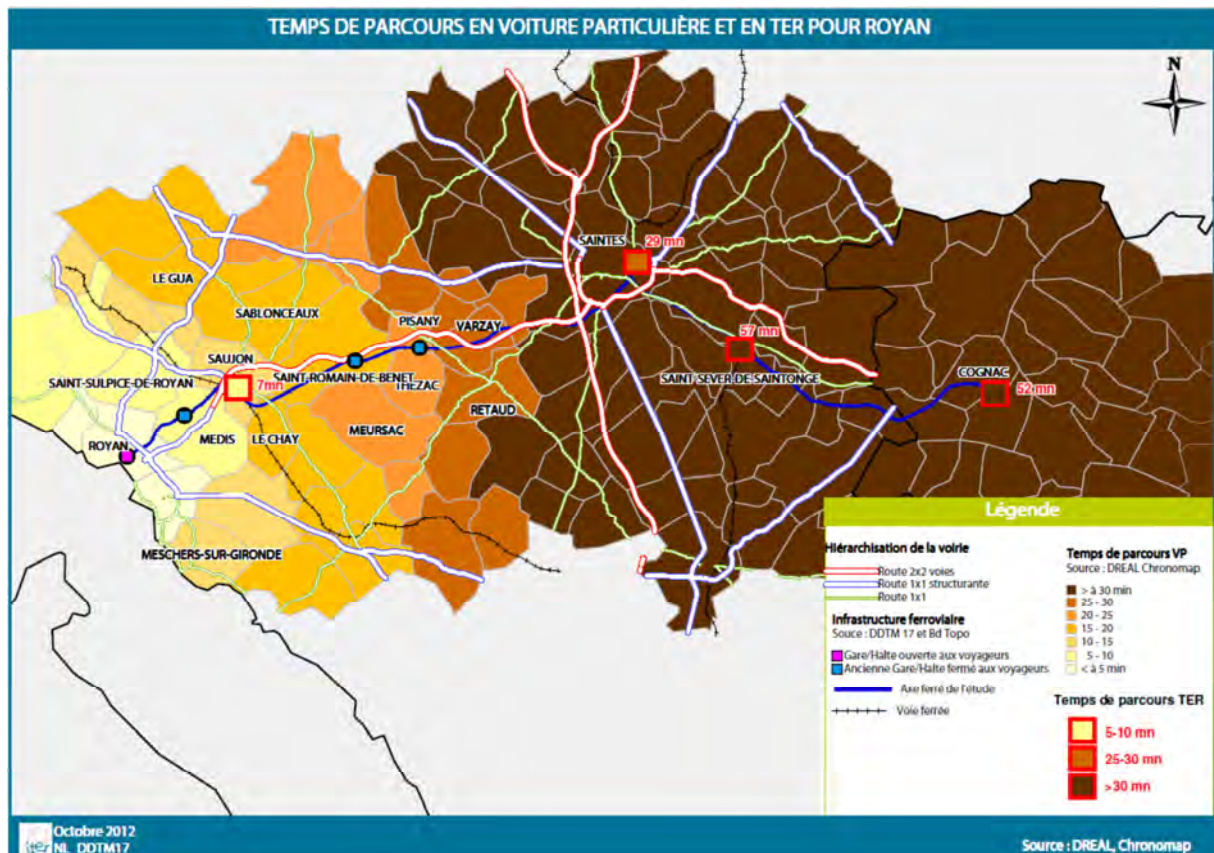
Ces éléments permettront d'introduire dans les meilleures conditions l'approche du rôle et du fonctionnement de chacune des gares.

2.1.1.1 Temps de parcours comparés VP/Train

D'après de nombreuses études sur la périurbanisation, on estime qu'un actif accepte d'effectuer jusqu'à 30-40 minutes de trajet en véhicule individuel pour se rendre sur son lieu de travail. Cette capacité à effectuer de long trajet matin et soir couplée à l'amélioration des infrastructures routières a permis d'éloigner l'habitat des lieux d'emplois sans perdre en qualité de vie.

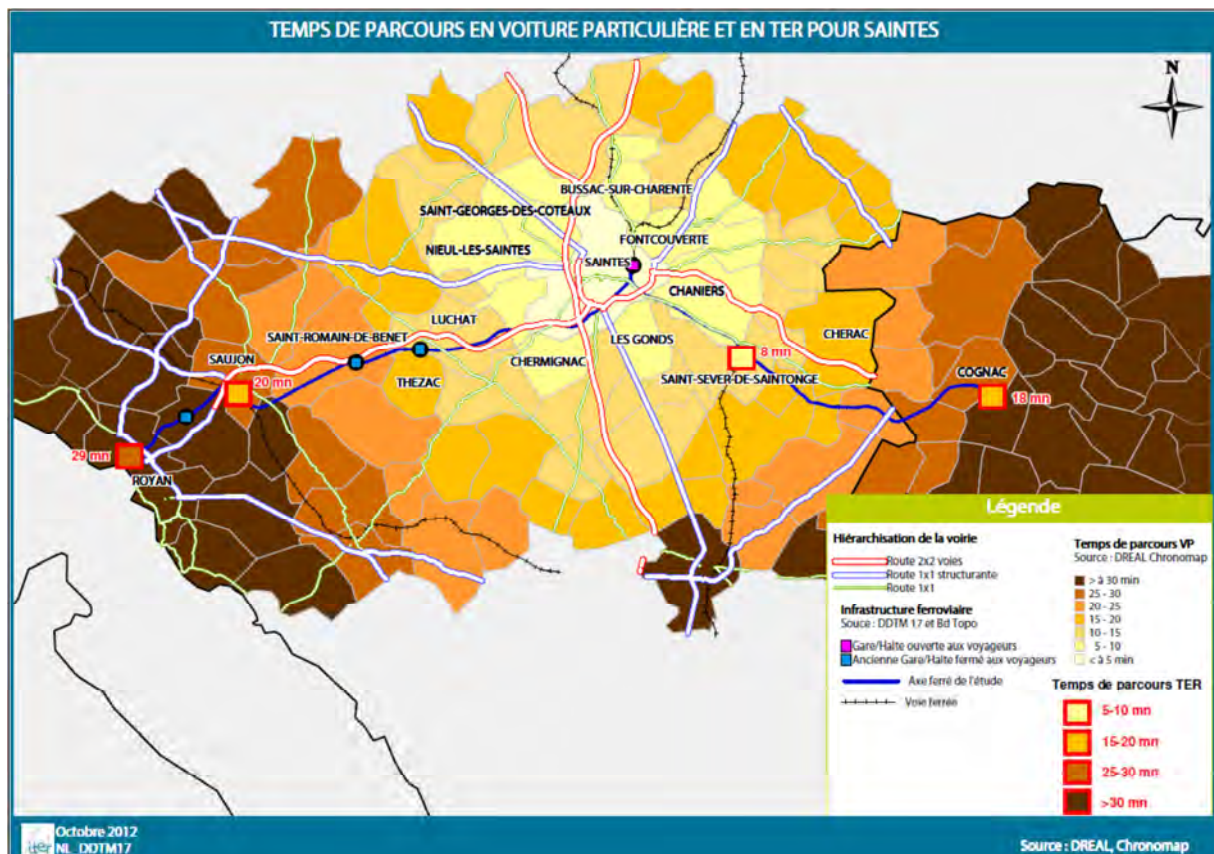
Sur le périmètre d'étude, les trois principales gares (Cognac, Saintes et Royan) ont été analysées.

2.1.1.2 Royan



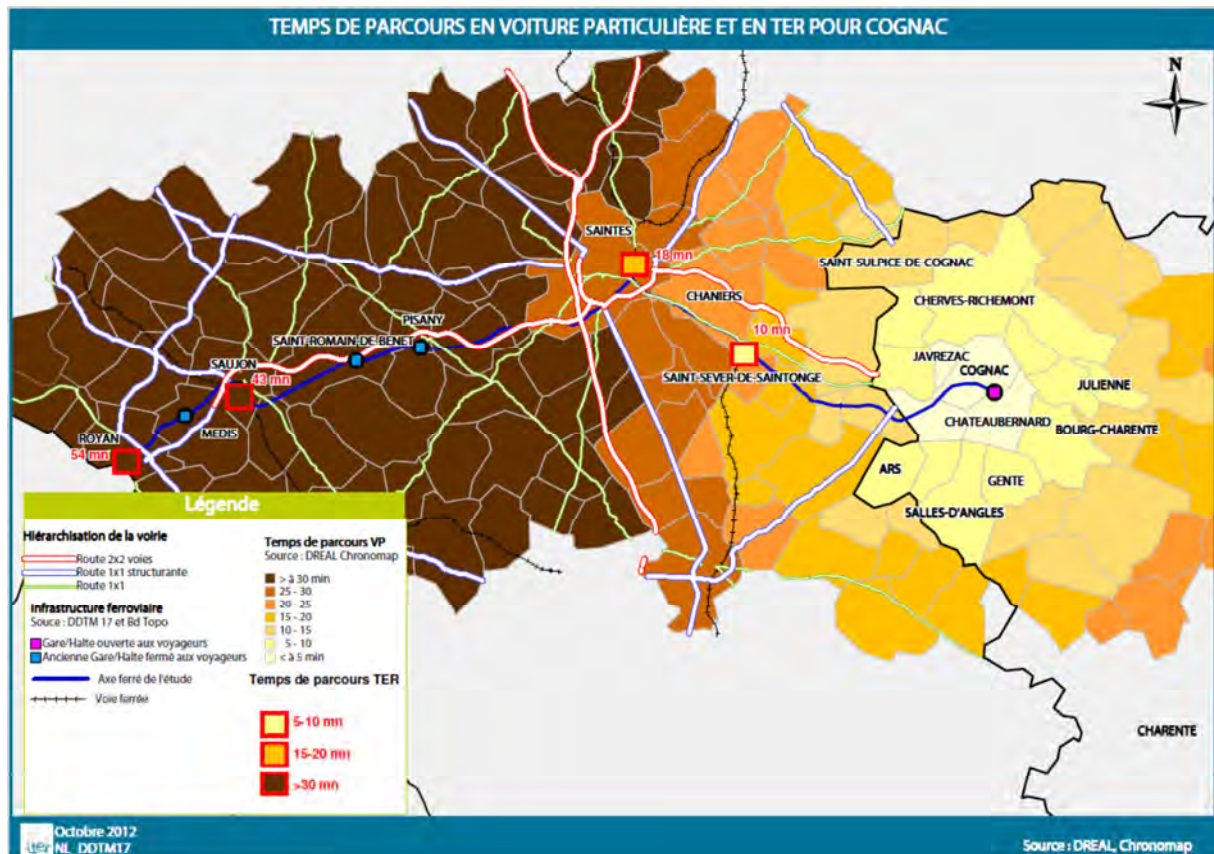
Concernant la gare de Royan, on constate que la quasi-totalité des communes situées entre Royan et Saintes se situe à moins de 30 minutes du pôle royannais. La voie rapide en 2x2 reliant les deux agglomérations est le principal facteur de cette accessibilité performante. Néanmoins, malgré cette bonne accessibilité VP, on constate que les temps de parcours en train sont légèrement inférieurs à ceux observés en VP. Ainsi, depuis Saujon, il est plus rapide de rejoindre Royan en train qu'en VP hors temps d'accès à la gare. Le constat est identique pour la gare de Saintes où le différentiel est en faveur du train (5-10 min). Même si les temps observés en train sont plus attractifs qu'en VP, l'accessibilité VP demeure de très bonne qualité. La promotion du train et plus généralement des transports collectifs doit s'accompagner de mesures contraignant l'accès VP en particulier dans les centres urbains.

2.1.1.3 Saintes



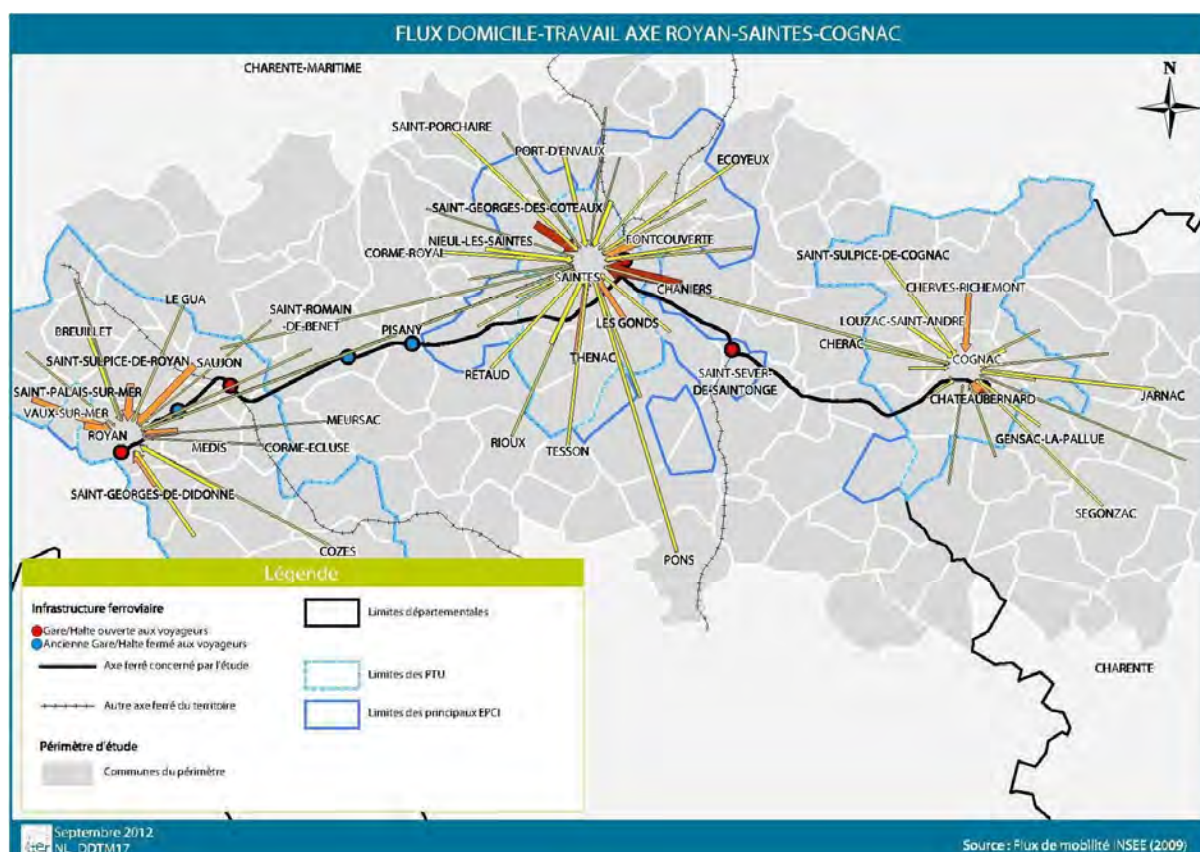
Face à un mode de transport performant comme la voiture individuelle, il est difficile d'envisager la pérennité d'un report modal vers les transports collectifs. En effet, au regard du nombre de communes situées à moins de 30 minutes de Saintes, il est difficilement envisageable de concurrencer la VP par les TC. Pourtant, on peut constater que dès lors qu'une infrastructure performante TC existe, le mode collectif devient plus attractif. Entre Cognac et Saintes, le train est plus rapide que la VP. De plus, en heure de pointe du matin et du soir, surtout en entrée d'agglomération saintaise, les temps de parcours peuvent augmenter rapidement en raison notamment de la congestion en heure de pointe. Cette congestion, sans être comparable à celle observée dans les grandes métropoles française, rallonge indéniablement les temps de trajet.

2.1.1.4 Cognac



Le constat pour la gare de Cognac est relativement identique à celui observé pour les gares de Saintes et de Royan. En effet, l'aire de 30 minutes autour de Cognac est particulièrement étendue démontrant un réseau viaire particulièrement fin et performant. Les gares de Saintes et Beillant (St Sever de Saintonge) présentent des temps de parcours concurrentiels mais qui sont à relativiser notamment pour la gare de Beillant puisque l'offre existante ne permet pas des séjours à la journée à Cognac.

2.1.1.5 Les éléments de flux domicile travail



Lorsque l'on évoque aujourd'hui le potentiel d'une gare, il est nécessaire d'apprécier le niveau de captation des flux domicile-travail par celle-ci. C'est surtout le premier argument avancé par les porteurs de projet pour évaluer la pertinence de réouverture/création d'un arrêt ferroviaire.

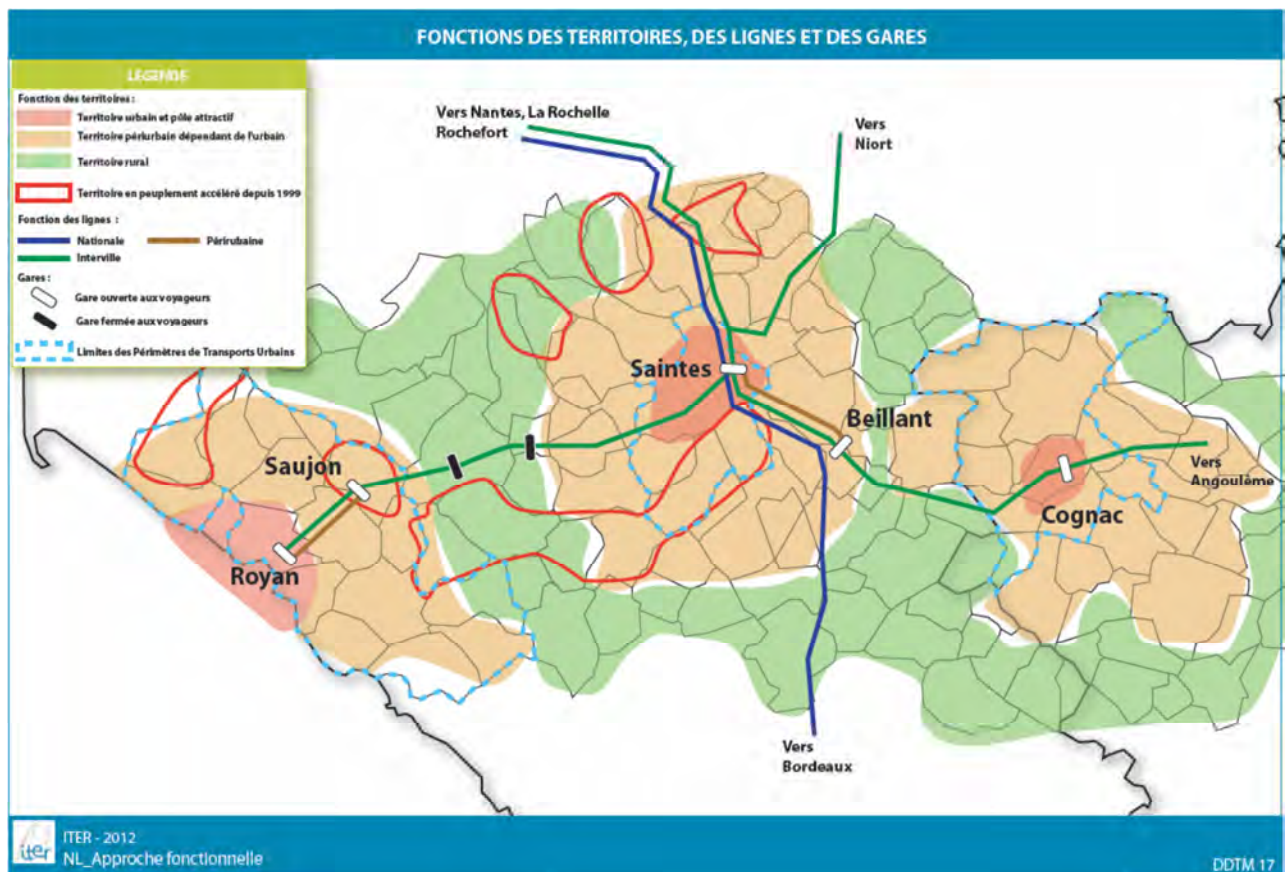
Le territoire de l'axe Cognac-Saintes-Royan est polarisé par ces trois principaux pôles. En effet, au regard des migrations alternantes, les trois ensembles de migrations quotidiennes sont à destination de l'un de ces trois pôles.

Pour le pôle Cognaçais, les flux les plus importants sont à recenser avec les communes de Chèvres Rochemont et Châteaubernard ; deux communes situées à proximité immédiate de Cognac.

Le pôle Saintes est celui qui présente des niveaux d'attractions très importants mais aussi étendus. Ainsi, des flux supérieurs à 500 sont à observer avec St Georges les Côteaux et Chaniers. Ceux plus modestes (100 et 200 flux) sont à l'origine des communes éloignées comme Saujon ou Pons.

Le pôle de Royan s'apparente à celui de Cognac. En effet, l'agglomération royannaise polarise de manière significative ses communes limitrophes ou de première couronne.

2.1.1.6 Fonctionnalités des territoires



Ainsi, trois types d'espaces territoriaux coexistent :

- Trois espaces à dominante urbaine :
 - L'agglomération de Saintes qui constitue le pôle le plus important du périmètre surtout en termes d'attractivité pour le travail,
 - Les pôles de Cognac et de Royan
- Des espaces à dominante périurbaine attirés par leur pôle respectifs. Ces territoires périurbains forment des couronnes autour des pôles urbains,
- Un espace à dominante rurale qui se positionne entre les territoires périurbains et en marges de ceux-ci.

Au sein de ces espaces, un ensemble de communes connaît une évolution démographique accélérée de leur population depuis 1999. Ce constat est d'autant plus important qu'il permet de caractériser des territoires en pleine mutation, pour lesquels des dynamiques démographiques restent à prévoir.

Il est important de noter qu'entre Saintes et Cognac, l'espace à dominante rurale est quasiment absent au contraire de l'axe Saintes – Royan. Ce constat permet d'observer le rapprochement significatif entre Saintes et Cognac qui s'opère en termes d'emplois et de mutations urbaines.

2.2 DETERMINATION DES SITES POTENTIELS OU EXISTANTS EN FONCTION DE CES QUATRE CRITERES DISTINCTS

Afin d'identifier le rôle et le fonctionnement des gares et bénéficier d'une photographie exhaustive du territoire en termes de potentialités, la méthode ne pouvait se restreindre à l'analyse des seuls sites existants.

Ainsi, le rôle d'une gare sera différent en fonction de sa localisation, de son aire de chalandise, de la présence ou non de voiries de dessertes structurantes. De nombreuses études sur les réouvertures potentielles ont été menées, et cette phase 5 a pour objectif d'enrichir la réflexion à partir des informations et données qualitatives et quantitatives disponibles.

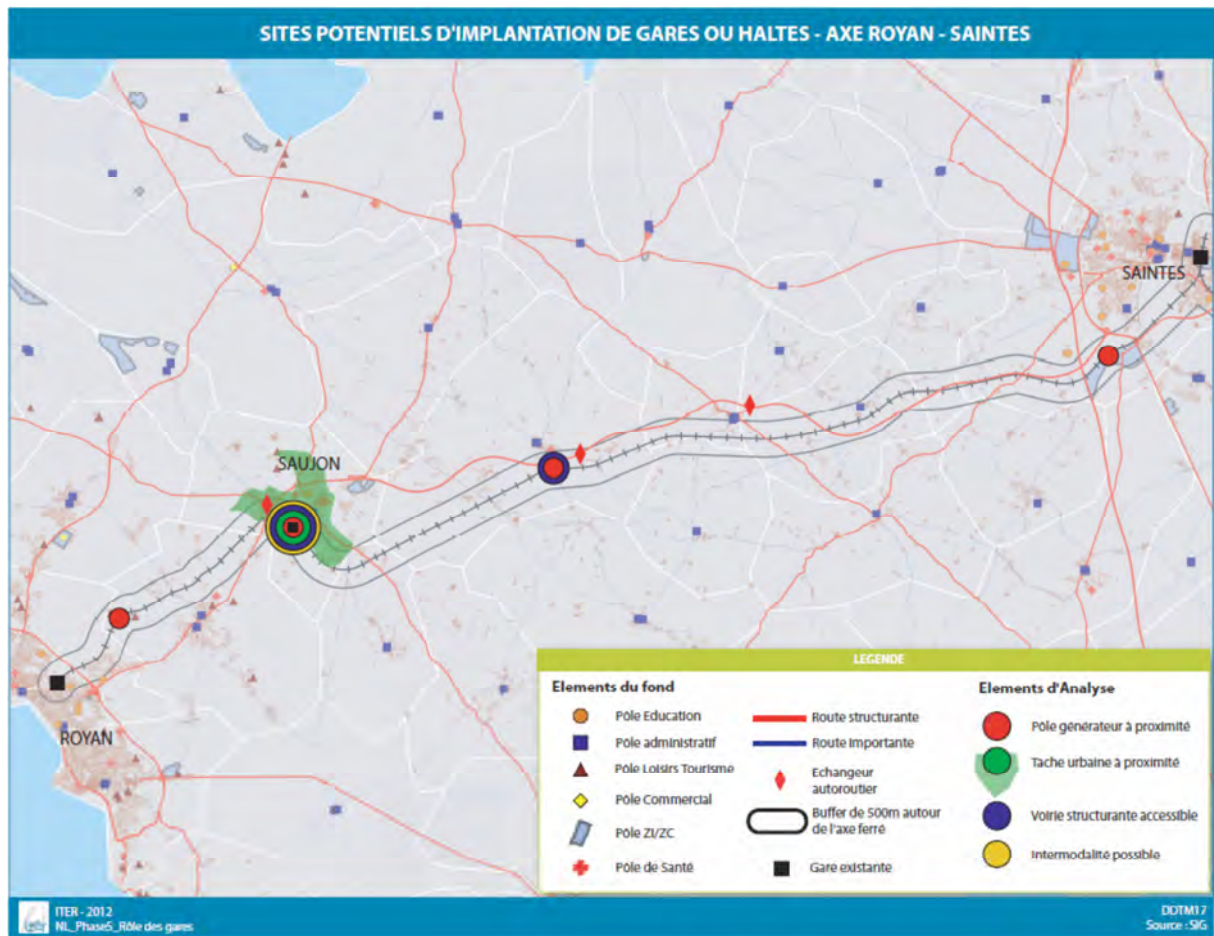
La méthodologie élaborée pour déterminer les potentialités de chaque gare consiste tout d'abord à identifier des sites potentiels pour installer une gare sans a priori de son rôle ou de son fonctionnement futur. Cette première approche s'appuie sur 4 critères déterminants de localisations potentielles.

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

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

Cette approche multicritères a permis de cartographier par axe les sites potentiels.

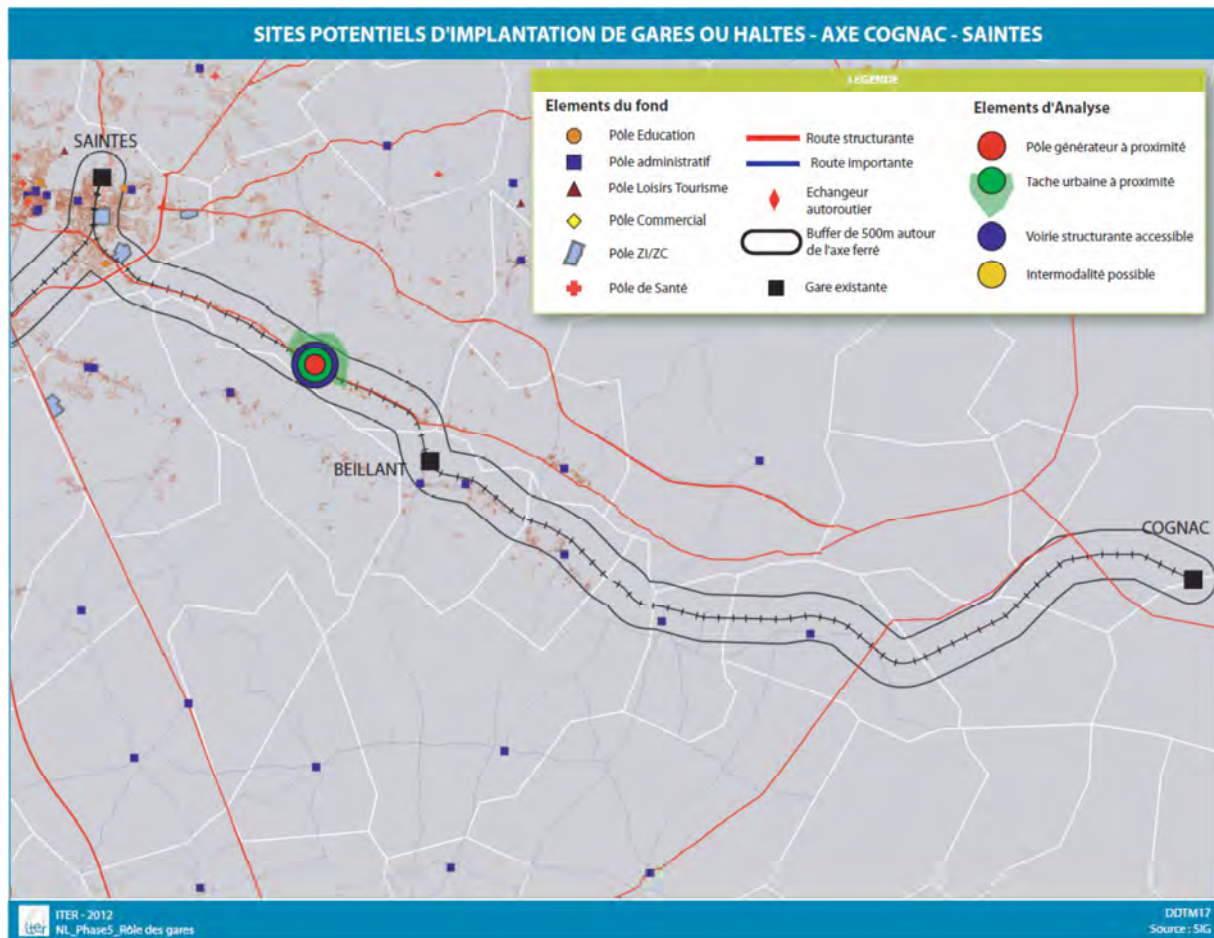
2.2.1 Section Royan-Saintes



En ce qui concerne l'axe Saintes-Royan, 4 sites potentiels ont été identifiés, qui peuvent cumuler plusieurs critères. La répartition est la suivante :

- 4 sites comportent des pôles générateurs à proximité,
- 1 site est situé dans une zone urbanisée,
- 2 sites se localisent à proximité d'un axe structurant VP,
- Aucun site ne se trouve en intermodalité avec les réseaux urbains de Saintes et Royan.

2.2.2 Section Saintes-Cognac



En ce qui concerne l'axe Saintes – Cognac, un site seul apparaît intéressant. Aucun autre lieu n'a été observé notamment en raison l'absence de densité urbaine importante sur cet axe, à savoir de des zones d'habitats diffus composés de nombreux lotissements et de hameaux.

2.3

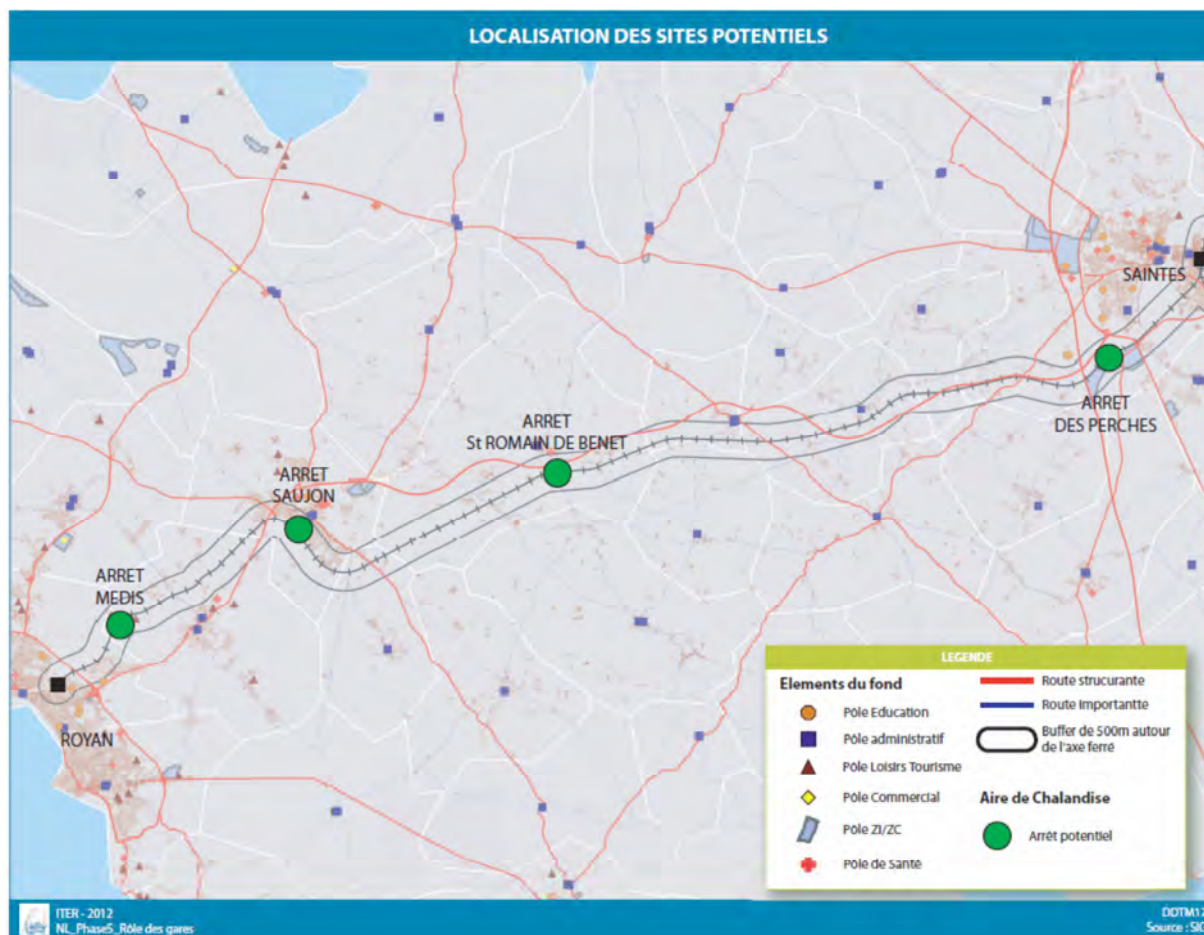
Suite à l'identification de sites potentiels, cette étape aborde le rôle particulier et le fonctionnement que doit avoir chaque gare sur son aire d'influence ou aire de chalandise. Pour déterminer ces éléments, il a fallu décliner l'analyse en trois temps :

- Déterminer l'aire d'influence de chaque point d'arrêt potentiel. Cette aire d'influence se base sur l'expertise d'Iter issue d'autres études ferroviaires ainsi que sur une analyse de ce qui peut être acceptable par l'utilisateur dans le cadre d'un déplacement quotidien. Ainsi, une commune ne sera jamais prise en compte dans une aire d'influence si l'accès à la gare nécessite un détour conséquent.
- Calculer le potentiel d'actifs se rendant quotidiennement dans les pôles d'emplois de Royan, Saintes et Cognac.
- Déterminer le rôle de chaque point d'arrêt potentiel selon la classification des gares de la phase 2. Le rôle et le fonctionnement de chaque site sont déterminés à partir des

entretiens, des observations et des sources documentaires qui ont été mises à disposition (PADD du Scot, études spécifiques...) du bureau d'études.

2.3.1 Section Royan-Saintes

La carte ci-dessous localise les sites potentiels qui sont étudiés pour leur rôle et leur fonctionnement. Une mutualisation de certains sites a été réalisée pour faciliter l'analyse et éviter les doublons.



L'axe Saintes-Royan localise 4 sites potentiels réels :

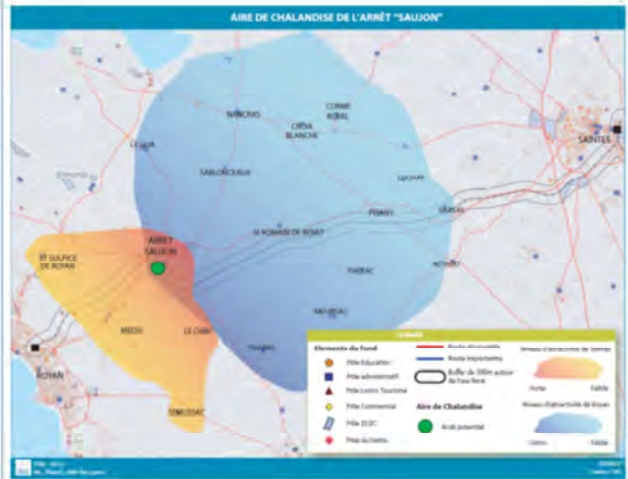
- Le site des Perches, situé à proximité de la zone d'activités au sud ouest de Saintes
- Le site de St Romain de Benet, proche du centre bourg au niveau de l'ancien bâtiment gare dans lequel les chiffonniers d'Emmaüs ont installés leur magasin.
- Le site de Saujon (en exploitation),
- Le site de Médis (ancienne gare)

2.3.1.1 Le site de Médis

Site de Médis		
<p>Localisation éventuelle : Le site de Médis correspond à l'ancienne gare de Médis.</p>		
<p>Aire de Chalandise</p>	<p>L'aire de chalandise du site potentiel de Médis comprend seulement la commune de Médis. Sa position rapproché de Royan compromet son intérêt en terme de rabattement. La ville de Médis compte 2660 habitants.</p>	
<p>Nombre d'actifs concernés</p>	<p>Près de 400 actifs habitent à Médis et travaillent à Royan.</p>	
<p>Eléments issus des autres études éventuelles</p>	<p>Aucune étude ne cible Médis comme site à rouvrir pour assurer une desserte ferrée.</p>	
<p>Eléments issus des documents de planification</p>	<p>Le SCoT de la communauté d'agglomération approuvé en 2007 préconisait le développement de l'offre ferroviaire à l'intérieur de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique. Médis se situe dans l'agglomération entre la ville pôle et le pôle d'équilibre de Saujon.</p>	
<p>Rôle et fonctionnement du site</p>	<p>Le rôle futur du site de Médis serait d'assurer une desserte de la ville de Médis pour les déplacements vers la ville de Royan. Néanmoins, le développement urbain de Médis s'est fait à l'est de la nationale alors que la voie ferrée se situe à l'ouest. Cette caractéristique engendre une difficulté d'accès à la gare due à la coupure urbaine de l'axe de circulation.</p>	

2.3.1.2 Le site de Saujon

Site de Saujon	
<p>Localisation éventuelle : Le site de Saujon se situe au droit de la gare actuelle desservie par les TER Royan/saintes/Cognac/Angoulême</p>	
<p>Aire de Chalandise</p>	<p>L'aire de chalandise de Saujon se décompose en deux :</p> <p>Une aire pour Royan comprenant 13 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corme Royal, - Le Gua, - Luchat, - Meursac, - Nancras, - Pisany, - Retaud, - Sablonceaux, - St Romain de Benet, - Saujon, - Thaims, - Thezac, - Varzay, <p>soit un total de 18 050 habitants</p> <p>Une aire pour Saintes comprenant 5 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saujon, - Médis, - Semussac, - St Sulpice de Royan, - Le Chay <p>soit un total de 14 570 habitants</p>
<p>Nombre d'actifs concernés</p>	<p>Près de 1 000 actifs habitent dans l'aire de Chalandise de Saujon pour la destination de Royan</p> <p>Près de 240 actifs habitent dans l'aire de Chalandise de Saujon pour la destination de Saintes</p>
<p>Eléments issus des autres études éventuelles</p>	<p>La gare de Saujon est déjà ouverte aux voyageurs, seules des améliorations de l'existant pourraient être engagées. La ville de Saujon s'est lancée dans une étude de réaménagement du parvis de la gare pour améliorer l'intermodalité et ainsi favoriser le rabattement modal à destination de Royan</p>
<p>Eléments issus des documents de planification</p>	<p>Le SCoT de la communauté d'agglomération approuvé en 2007 préconisait le développement de l'offre ferroviaire à l'intérieur de la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique.</p> <p>De plus Saujon est identifié comme pôle d'équilibre de territoire et se verra ainsi favorisé dans son développement urbain.</p>
<p>Rôle et fonctionnement du site</p>	<p>Le rôle de Saujon est aujourd'hui cantonné à un faible usage. Néanmoins, son rôle doit devenir plus central dans le système de déplacement du pays royannais. En effet, cette gare pourrait devenir un interface majeur du réseau de transports collectifs de l'agglomération tout en devenant l'épicentre de l'évolution urbaine de la ville de Saujon. Tous ces éléments d'amélioration ont été affirmés et préconisés en phase 4 et 5 dans le but de réorienter la gare de Saujon comme site majeur de la mobilité durable de la communauté d'agglomération et du réseau ferroviaire TER.</p>

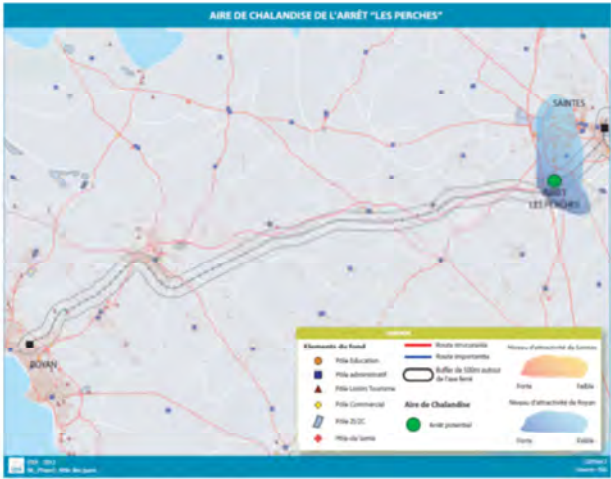



2.3.1.3 Le site de Saint romain de Benet

Site de St Romain de Benet	
<p>Localisation éventuelle : Le site de Saint Romain de Benet se situe sur l'ancien site de la gare. L'ancien bâtiment voyageurs a été réaménagé pour accueillir une antenne d'emmaüs.</p>	
<p>Aire de Chalandise</p>	<p>L'aire de chalandise de St Romain se décompose en deux.</p> <p>Une aire pour Royan comprenant 10 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chermignac - Corne Royal, - Luchat, - Meursac, - Nieul les Saintes - Pisany, - Retaud, - St Romain de Benet, - Thezac, - Varzay. <p>soit un total de 9 500 habitants</p> <p>Une aire pour Saintes comprenant 3 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - St Romain de Benet, - Sablonceaux, - Thaims. <p>soit un total de 3150 habitants.</p>
<p>Nombre d'actifs concernés</p>	<p>Près de 290 actifs habitent dans l'aire de Chalandise de St Romain de Benet pour la destination de Royan</p> <p>Près de 110 actifs habitent dans l'aire de Chalandise de St Romain de Benet pour la destination de Saintes</p>
<p>Eléments issus des autres études éventuelles</p>	<p>La gare de St Romain de Benet n'a fait l'objet d'aucune étude pour sa réouverture. Le site de la gare a été réaménagé pour d'autres fonctions</p>
<p>Eléments issus des documents de planification</p>	<p>Aucun document de planification ne prend en compte ce point d'arrêt</p>
<p>Rôle et fonctionnement du site</p>	<p>Le rôle de la gare de St Romain de Benet se restreindrait au seul rôle de rabattement vers Royan ou Saintes. En effet, son éloignement du tissu urbain de St Romain de Benet est un défaut pour le développement urbain autour de la gare.</p> <p>De plus, son rôle serait de rabattre les actifs pour se rendre vers les pôles urbains de Saintes ou de Royan est compromis par leur faible nombre qui reside dans les aires de chalandises.</p>

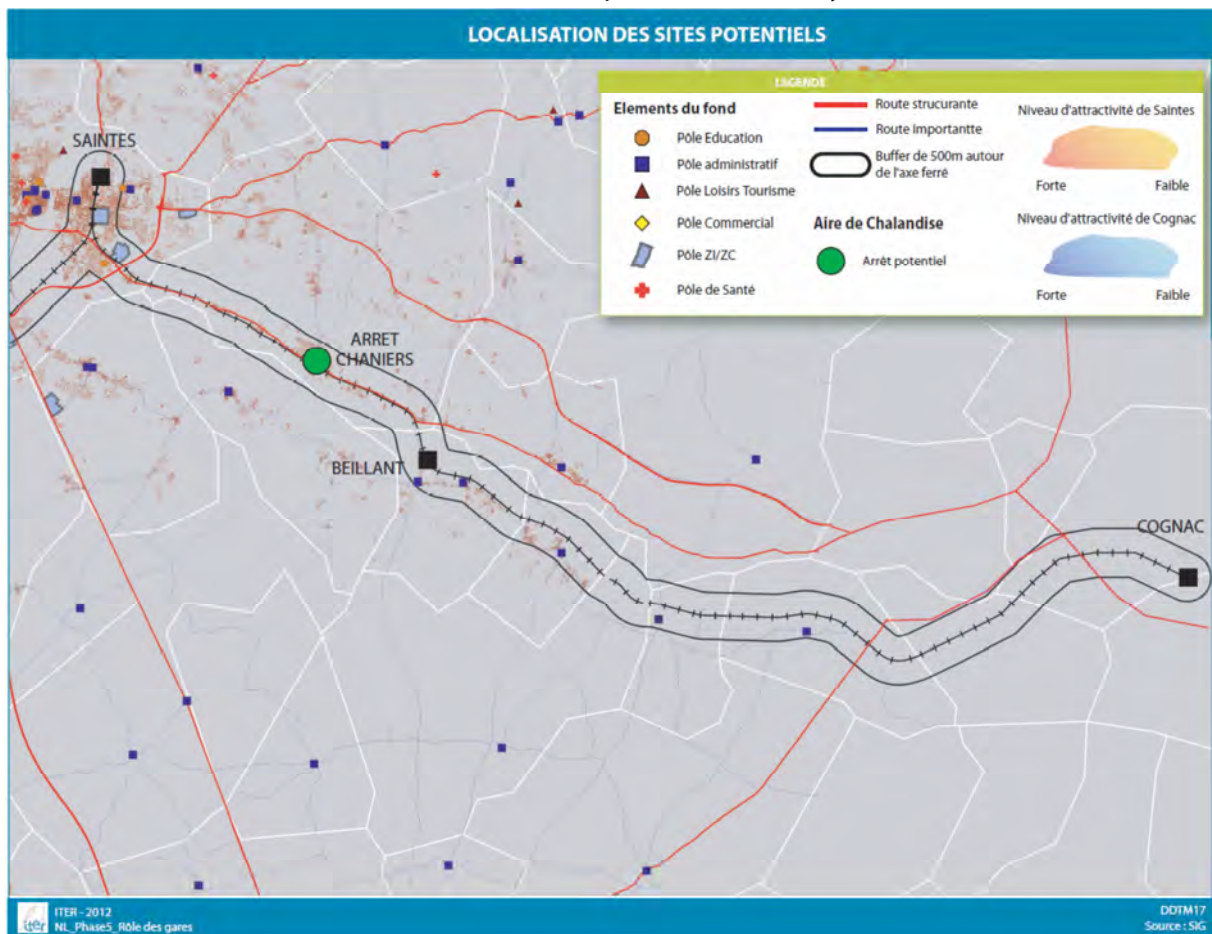


2.3.1.5 Le site des Perches

Site des Perches	
<p>Localisation éventuelle : Le site des Perches (dénommé ainsi au regard de sa proximité avec la rue des Perches) se situe au sud est de Saintes, au niveau de la zone d'activité des Charriers.</p>	
<p>Aire de Chalandise</p>	<p>L'aire de chalandise de chalandises de ce site comprend une partie de Saintes. En dépit d'une gare de Saintes attractive, une partie des actifs de Saintes souhaitant se rendre à Royan et résidant à l'ouest de la Charente (donc à l'opposée de la gare) pourrait trouver pertinent de se rendre directement à cet interface.</p> 
<p>Nombre d'actifs concernés</p>	<p>Seuls 140 actifs de Saintes travaillent à Royan. Le nombre d'actifs potentiel est donc à réduire de moitié par rapport à ce chiffre.</p>
<p>Eléments issus des autres études éventuelles</p>	<p>Ce site n'a jamais été identifié comme potentiel</p>
<p>Eléments issus des documents de planification</p>	<p>Aucun document ne cite ce site comme potentiel</p>
<p>Rôle et fonctionnement du site</p>	<p>Le rôle de ce point d'arrêt serait limité. Seuls une partie des actifs de Saintes travaillant à Royan (peu nombreux) serait susceptible de se rabattre à cette gare. Néanmoins, ce site pourrait avoir un rôle de desserte de la zone d'activités située à proximité.</p> 

2.3.2 Section Saintes-Cognac

La carte ci-dessus localise les sites potentiels qui sont étudiés pour leur rôle et leur fonctionnement. Une mutualisation de certains sites a été réalisée pour faciliter l'analyse et éviter des doublons.



L'axe la Cognac-Saintes localise le seul site de Chaniers jouxtant le tissu urbain.

2.3.2.1 Le site de Chaniers

Site de Chaniers		
<p>Localisation éventuelle : Le site de Chaniers se situe dans le bourg centre de la commune à proximité directe de la départementale D24 reliant Cognac à Saintes.</p>		
<p>Aire de Chalandise</p>	<p>L'aire de chalandise de Chaniers se décompose en deux.</p> <p>Une aire pour Saintes comprenant 7 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chaniers, - St Sever de Saintonge, - Dompierre sur Charente, - Rouffiac, - Brives sur Charente, - Chérac, - Salignac sur Charente. <p>soit un total de 6 800 habitants</p> <p>Une aire pour Cognac comprenant 3 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chaniers, - Les Gonds, - Courcoury. <p>soit un total de 5 600 habitants</p>	
<p>Nombre d'actifs concernés</p>	<p>Près de 105 actifs habitent dans l'aire de chalandise de Chaniers pour la destination de Cognac. Près de 1 020 actifs habitent dans l'aire de chalandise de Chaniers pour la destination de Saintes</p>	
<p>Éléments issus des autres études éventuelles</p>	<p>Ce site n'a jamais été identifié comme potentiel</p>	
<p>Éléments issus des documents de planification</p>	<p>Aucun document ne cite ce site comme potentiel. Néanmoins, dans le SCoT du Pays de la Saintonge Romagne, Chaniers est identifié comme pôle structurant du territoire.</p>	
<p>Rôle et fonctionnement du site</p>	<p>Le rôle du site de Chaniers serait d'assurer une relation ferrée entre Chaniers et son pôle d'attraction majeur (Saintes) et secondaire (Cognac) tout en favorisant le report modal des communes situées de part et d'autres. Ce site présente également l'intérêt de s'intégrer dans un tissu urbain relativement resserré, en effet la tâche de Chaniers est assez concentrée autour du centre bourg de la commune. Cette gare pourrait venir prendre le relais de l'arrêt obsolète "Beillant" (commune de Saint Sever de Saintonge) très faiblement fréquenté et qui ne peut prétendre au rôle dévolu à celui du site de Chaniers. En effet, la halte de Beillant est trop excentrée de l'axe structurant (D24) et la tâche urbaine est trop diffuse pour assurer un report modal de ses résidents.</p>	

2.4 BENCHMARK SUR LES REOUVERTURES D'ARRETS FERROVIAIRES

Pour apporter un éclairage supplémentaire sur les opportunités de création/réouverture de points d'arrêts ferroviaires dans des contextes de desserte plus ou moins proche de ceux étudiés (principalement périurbains), nous avons réalisé un benchmarking sur 4 exemples nationaux. Ce porté à connaissance a été réalisé dans le cadre d'entretiens téléphoniques auprès de responsables de collectivités (communes, Région) afin d'identifier l'historique, les conditions de mises en œuvre, l'accompagnement, les porteurs de projet, le partage des coûts ainsi les premiers bilans en terme d'usage et de pratiques modales.

Les gares sont les suivantes :




- La halte ferroviaire de **Bazancourt** sur la ligne Reims-Charleville Mézières (Département de la Marne, Région Champagne-Ardenne),
- La halte ferroviaire de **Poix Terron** sur la ligne Reims-Charleville Mézières (Département des Ardennes, Région Champagne-Ardenne),
- La halte ferroviaire de **Mouans Sartoux** sur la ligne Cannes-Grasse (Département des Alpes-Maritimes, Région PACA)
- La halte ferroviaire d'**Aulnat** sur la ligne Saint Etienne – Thiers – Clermont Ferrand (Département du Puy de Dôme, Région Auvergne)

Gare de Bazancourt

Contexte : La gare de Bazancourt est une halte ferroviaire de la ligne de Charleville-Reims, située sur le territoire de la commune de Bazancourt (1964 habitants), à proximité du centre bourg, dans le département de la Marne en région Champagne-Ardenne. La commune de Bazancourt est la plus grande commune, après Reims et Rethel, de l'axe.



Près de 10 000 actifs sont concernés par cette gare. Cette population est en constante évolution depuis 1982.

<p>Historique</p>	<p>Réouverture de la gare pour les voyageurs avec création d'une halte ferroviaire en 2008 (interruption depuis 1967). Forte demande locale soutenue par la Région motivée par des raisons : - géographique (à mi-chemin entre Reims et Rethel) - démographique (Bazancourt est un important pôle industriel (plus grande commune dans la périphérie de Reims)) Le Département de la Marne a soutenu ce projet pour faciliter notamment le rabattement des élèves vers Reims. Le parking de la gare appartient à la commune</p>	
<p>Porteur de projet</p>	<p>Forte demande locale accompagnée par l'association l'APOGERR qui œuvre pour promouvoir la réouverture des gares entre Reims et Rethel. Le Département de la Marne a soutenu également ce projet.</p>	
<p>Accompagnement ouverture</p>	<p>Depuis 2008, 4 dessertes supplémentaires ont été mises en place suite à des pétitions sur des créneaux non desservis. Les mesures d'accompagnement ont été les suivantes : - 2 agrandissements successifs du parking. - mise en place d'un itinéraire voie douce et d'un abri vélo, - Création d'un passage souterrain et aménagement des quais.</p> <p>Suite à un plan quinquennal avec l'Etat (article 128 de la loi SRU), le coût global des travaux s'est élevé à 2,2 M (1,875 millions pour le périmètre RFF et 325 000€ pour le périmètre SNCF), financé par l'Etat (env. 6%), le Conseil Régional (52%), la commune de Bazancourt (env. 5%) et la Communauté de Communes de la Vallée de la Suippe (env. 5%).</p>	
<p>Estimation usage potentiel</p>	<p>La fréquentation est de 2640 voyageurs par semaine (non pas encore stabilisée).</p>	
<p>Intermodalité</p>	<p>Parking voiture, ligne de rabattement scolaire (lycéen principalement).</p>	

Gare de Poix Terron

Contexte : La gare de Poix Terron est une halte ferroviaire de la ligne Reims-Charleville Mézières. Elle est située sur le territoire de la commune de Poix-Terron (834 habitants) dans le département des Ardennes et la région Champagne-Ardenne. La halte ferroviaire se situe entre Reithel et Charleville.

La population de la zone de chalandise est d'environ 7000 habitants (33 communes concernées à 10 km aux alentours).



<p>Historique</p>	<p>Création d'une halte ferroviaire à côté de la gare en septembre 2011 (interruption depuis plus de 30 ans) Forte demande locale soutenue par la Région (potentiel d'usage) Poix-Terron est un bourg centre entouré de petits villages. Elle permet d'améliorer la desserte ferroviaire du territoire de la Communauté de Communes des Crêtes préardennaises. La création de cette halte ferroviaire s'est faite sur le site de l'ancienne gare fermée il y a 30 ans. Le parking appartient à la commune et la halte ferroviaire à RFF et la SNCF.</p>	
<p>Porteur de projet</p>	<p>Le projet était prévu depuis plus de 10 ans, et la création du CFA BTP a accéléré sa mise en œuvre.</p>	
<p>Accompagnement ouverture</p>	<p>Les aménagements accompagnants cette réouverture ont concerné la création d'un parking, d'un abri, d'un souterrain et de l'amélioration des cheminements d'accès à la gare. Suite à un contrat projet Etat- Région, Le projet a coûté 3,44 millions €HT avec une participation de 28% de RFF, 25% de la Région, 25% de l'Etat, 9% du Département, 5% pour la Cdc, 3% pour la commune et 5% pour la SNCF.</p>	
<p>Estimation usage potentiel</p>	<p>La fréquentation est passée de 500 à 900 voyageurs par semaine. L'objectif est de 1000</p>	
<p>Intermodalité</p>	<p>La halte ferroviaire est desservie par 2 lignes régulières départementales</p>	

Gare de Mouans Sartoux

Contexte : La gare de Mouans-Sartoux est une gare ferroviaire de la ligne Cannes-Grasse, située sur le territoire de la commune de Mouans-Sartoux (10 243 hab.), dans le département des Alpes-Maritimes et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La population de la zone de chalandise est d'environ 50 000 à 60 000 habitants,



<p>Historique</p>	<p>La réouverture de la ligne s'est faite en 2005 (interrompu depuis 1938). Le bâtiment voyageur existait déjà. Dans un premier temps, il a été mis en place un système de barrière avec distributeur de billet automatique. Le maire a ensuite milité pour la présence de personnel dans la gare et le réaménagement intérieur de la gare (réalisé en 2011). Une aire de stationnement, propriété de la commune, est proposée aux usagers. D'une capacité d'environ 300 places, cette aire propose un potentiel d'usage en rabattement conséquent.</p>	
<p>Porteur de projet</p>	<p>Dans le cadre des débats concernant les problèmes de circulation entre Grasse à Cannes, la commune a souhaité privilégier la desserte ferroviaire plutôt que l'ouverture d'un axe rapide. N'étant pas intéressée, la SNCF n'a pas souhaité participer au co-financement de cette réouverture.</p>	
<p>Accompagnement ouverture</p>	<p>Au moment de l'ouverture, le parking avait déjà été réaménagé par la commune. La gare est devenue un pôle intermodal avec la création d'un stationnement vélo, l'aménagement des horaires et des itinéraires de bus en correspondance avec les horaires des trains, la mise aux normes en accessibilité et la création d'un passage souterrain. Le coût du projet est de 578 000 € pour la réhabilitation du bâtiment (remise en état, travaux sur la façade...), financé à 80 % par la Région et 20 % par la CA du Pays de Grasse. Le cadencement actuel est d'une heure et le maire souhaiterait un passage à la demi-heure, mais cela nécessiterait de lourds investissements pour augmenter la capacité des voies.</p>	
<p>Estimation usage potentiel</p>	<p>La fréquentation est de 600 à 700 voyageurs par jour. Globalement l'objectif est atteint mais les marges de progression sont importantes en cas d'amélioration du niveau d'offre (cadencement à la 1/2 heure).</p>	
<p>Intermodalité</p>	<p>Un parc pour les vélos et un parking pour les véhicules ont été aménagés devant le bâtiment voyageur. La gare est desservie par une ligne urbaine de la CA du Pays de Grasse.</p>	

Gare d'Aulnat

Contexte : La gare d'Aulnat-Aéroport est une gare ferroviaire de la ligne Clermont-Ferrand-Saint-Just-sur-Loire. Elle est située sur le territoire de la commune d'Aulnat (4331 hab), dans le département du Puy-de-Dôme et la région d'Auvergne.

L'ouverture de cette halte ferroviaire est liée à une opportunité d'amélioration technique de la voie ferrée et ne s'intègre pas dans un projet d'aménagement du territoire.
La zone de chalandise s'étend sur soixantaine de kilomètres environ.



<p>Historique</p>	<p>La halte ferroviaire a été ouverte le 11 décembre 2011 dans le cadre d'un développement du RER dans toute l'agglomération. La gare a été vendue à un particulier il y a 10 ans. Cette halte permet de relier l'aéroport.</p>	
<p>Porteur de projet</p>	<p>La réalisation de la halte était inscrite dans contrat Etat- Région dont le projet initial était le doublement de la voie pour avoir plus de souplesse dans l'exploitation. Ce projet a intégré de nombreux partenaires (RFF ayant piloté le doublement des quais). L'objectif à terme est de créer une gare multimodale combinant les lignes urbaines avec le train.</p>	
<p>Accompagnement ouverture</p>	<p>Les aménagements ont concerné la création d'un point d'arrêt transport urbain (recalculer les itinéraires des bus par rapport au train), un passage piéton aménagé, une passerelle, un ascenseur, des quais conformes aux normes d'accessibilité, un abri voyageur, un abri vélo simple et sécurisé. Les coûts de réalisation sont de 7,5 millions d'€, cofinancés par RFF, le Conseil Régional, le Conseil Général et Clermont Communauté (complétés par des subventions européennes). Les travaux se décomposent de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7,1 M€ d'études et travaux d'infrastructures (ce montant comprend des aménagements de la voie ferrée existante pour permettre le croisement des trains et augmenter la capacité de la ligne) dont 1 M€ pour la passerelle et des 2 ascenseurs, - 240 k€ d'équipements de quais, - 150 k€ d'aménagements urbains (cheminement piéton et arrêt de bus). 	
<p>Estimation usage potentiel</p>	<p>La fréquentation au 1er trimestre a été "chaotique". Il faut attendre la fin de l'année pour avoir une évaluation plus fiable.</p>	
<p>Intermodalité</p>	<p>La gare est desservie par une ligne urbaine du SMTC Clermontois.</p>	

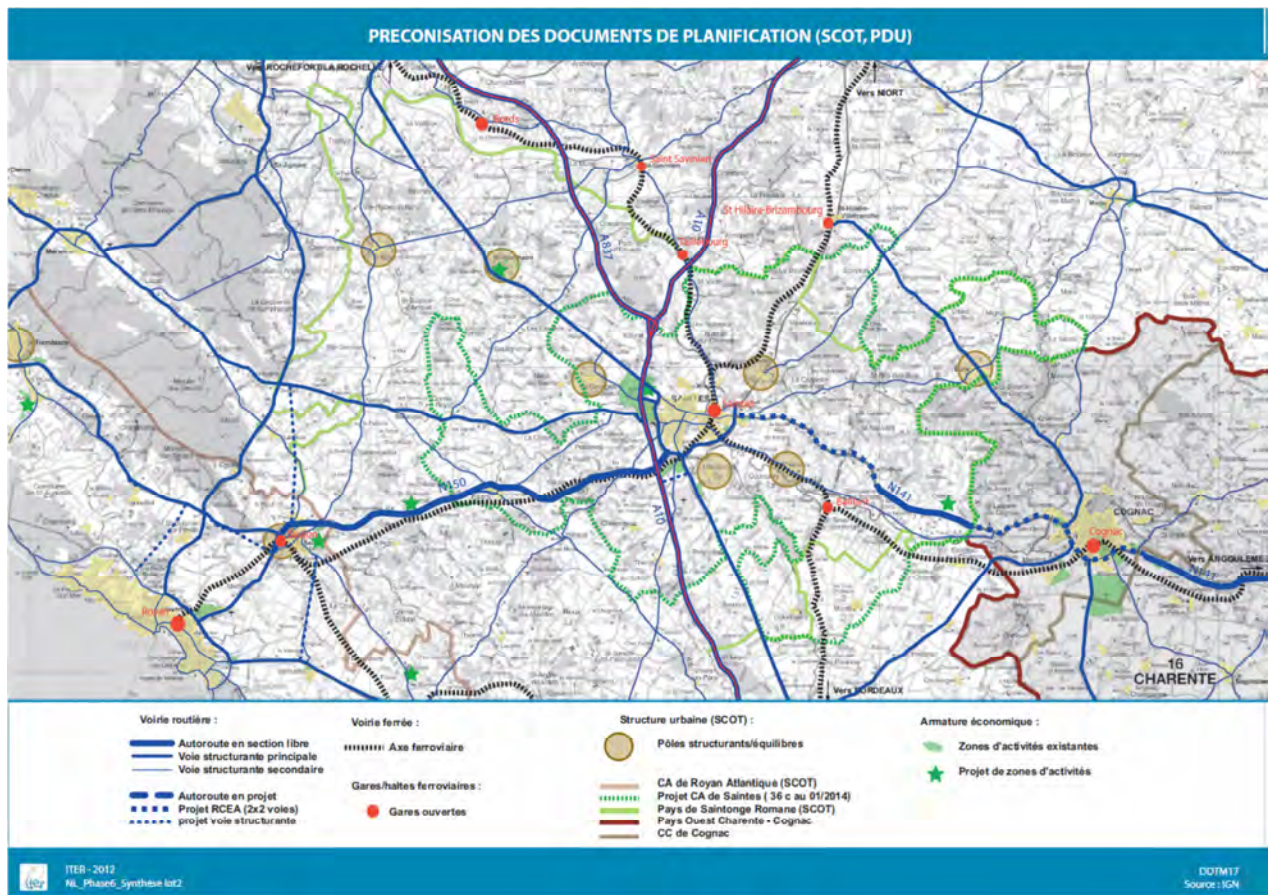
3

3.1 La place des gares dans les documents de planification urbaine (SCOT, PDU...)

La carte ci-dessous visualise les orientations de deux SCOT du périmètre d'étude à savoir celui de la Communauté d'Agglomération de Royan Atlantique approuvé le 25 Décembre avril 2007 et celui du Syndicat Mixte du Pays de Saintonge et Romane qui est actuellement en étape d'élaboration du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)¹. Seule l'agglomération de Royan est en cours d'élaboration de son PDU volontaire, avec une approbation suite à l'enquête publique prévue le 1^{er} semestre 2013.

Sur le territoire cognaçais, le projet de réalisation du SCOT est un sujet de réflexion majeur qui pourrait être porté par le syndicat mixte du Pays Ouest Charente - Pays du Cognac (82 communes), mais le choix du périmètre d'action n'a pas encore été défini au niveau local.

Il a également été cartographié les projets d'infrastructures routières inscrites dans le schéma départemental de voirie 2020-2030 élaboré par le Département de la Charente Maritime.



¹ Des ateliers pré-projet DOO ont été réalisés en mars 2012.

Le SCOT de l'agglomération de Royan met l'accent sur le renforcement des pôles d'équilibre que sont les communes de la Tremblade, Cozes et Saujon, d'un point de vue économique et démographique mais également du point de vue des déplacements avec en particulier la nécessité de renforcer les infrastructures de transport en commun avec Royan.

La gare de Saujon s'intègre donc dans les orientations du SCOT dans le cadre du développement de futurs pôles multimodaux, et le PDU, en cours d'élaboration confirme cette orientation en le proposant dans une action n°11 intitulé « aménager les pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires (Royan, Saujon) ».

Dans le document d'orientations du SCOT, il n'est pas mentionné de créer de nouvelles haltes ferroviaires sur le périmètre de l'agglomération royannaise.

Le SCOT du Pays de Saintonge et Romane en cours d'élaboration indique dans le PADD, le renforcement de la gare de Saintes à la fois en tant que desserte TGV sur l'axe Paris-Royan et en tant que pôle d'échanges multimodal au cœur du territoire. Il n'est pas fait mention de création ou d'ouverture de haltes ferroviaires sur le périmètre d'action du SCOT.

A noter, que le projet de création de la Communauté d'Agglomération de Saintes au 1/01/2014 permettra d'étendre le périmètre actuel de la Communauté de Communes du Pays Santon de 19 communes à 36 communes (soit environ 61 000 habitants). L'arrêté de création d'une communauté d'agglomération vaut de fait établissement d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU).

3.2 Evaluation multicritères de la pertinence d'implantation des arrêts potentiels sur l'axe ferroviaire

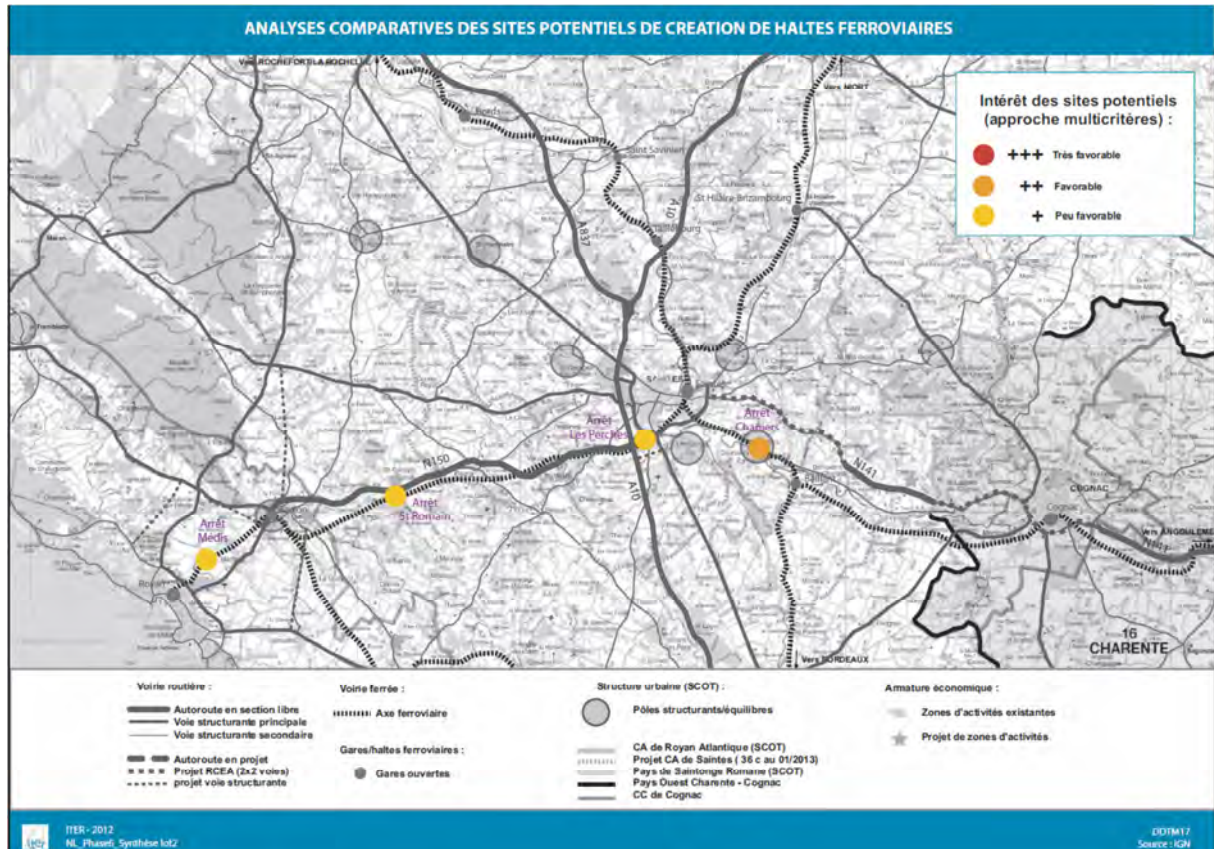
L'identification de sites potentiels d'implantation de haltes ferroviaires réalisée en phase 5 a été analysée à partir de critères permettant de les évaluer de par la qualité intrinsèque des implantations (présence de générateurs, densité urbaine, accessibilité VP, inscription dans les documents d'urbanisme) et de la qualité extrinsèque (poids démographique et des déplacements pendulaires) des différents sites. L'appréciation de chacun de ces critères a permis de proposer au final une notation qualifiant leur niveau de pertinence.

Gares	Type de gare	Présence de zones urbanisées	Présence de zones d'activités	Desserte voiries structurantes	Desserte potentielle réseau urbain (PTU) et interurbain	Inscrits au SCOT/PDU	Population de la zone de chalandise	Flux pendulaires de la zone de chalandise	Notations
Médis	rabattement	Oui	Non	Non	Oui	Non	2 660	400	+
Saint Romain	rabattement	Non	Non	N 150	Non	Non	3 150	400	+
Les Perches	rabattement	Non	ZA Les Perches	Non	Non	Non	0	140	+
Chaniers	rabattement	Oui	Non	D 24	Non	Non	5 600	1 125	++
						Moyenne	2 853	516	

Aucun site n'obtient la note maximale de 3 points, un seul la note de 2 points :

- **Chaniers** : son principal atout demeure sa localisation (zone urbanisée, accessibilité) et la part de marché de sa zone de chalandise, même si elle demeure très inférieure à celle évaluée sur les sites potentiels de l'axe La Rochelle-Surgères et La Rochelle-Marans.

La carte ci-dessous visualise le niveau de pertinence de chacun des sites :



4 ANNEXES

4.1 Les périmètres de gouvernance locaux identifiés des gares ouvertes et fermées

Lots	Gares ouvertes	Nom Commune	Nombre habitants commune (2008)	Nom EPCI	Nombre habitants EPCI (2006)	Nombre Communes de l'EPCI	Nombre Communes PTU	Nom du Pays	Nombre d'EPCI	Nombre habitants Pays	Nombre de communes
1	Royan	Royan	18 540	Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (CARA)	72 200	31	31	Périmètre de la CARA	-	-	-
	Saujon	Saujon	6 640								
	Saintes	Saintes	26 470	Communauté de communes du Pays santon	43 590	19	19	Pays de Saintonge Romane	5	92480	70
	Beillant	Saint Sever de Saintonge	606	Communauté de communes du Pays santon							
	Cognac	Cognac	18 730	Communauté de communes de Cognac	35 190	14	14	Pays Ouest Charente - Pays du Cognac	5	79340	82

Lots	Gares fermées	Nom Commune	Nombre habitants commune (2008)	Nom EPCI	Nombre habitants EPCI (2006)	Nombre Communes de l'EPCI	Nombre Communes PTU	Nom du Pays	Nombre d'EPCI	Nombre habitants Pays	Nombre de communes
1	Médis	Médis	2 700	Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (CARA)	72200	31	31	Périmètre de la CARA	-	-	-
	St Romans de Benet	St Romans de Benet	1 600	Communauté de communes des bassins Seudre-et-Arnoult	7740	10	-	Pays de Saintonge Romane	5	92480	70
	Pisany	Pisany	450								