

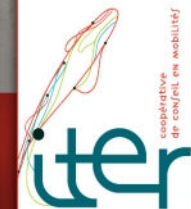
Les gares comme leviers de projet de territoires Axes La Rochelle-Marans et La Rochelle-Surgères

DDTM17 - version 02 du 17/06/2013



Préfet de la Charente- Maritime

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



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

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

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

iter@iternet.org

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

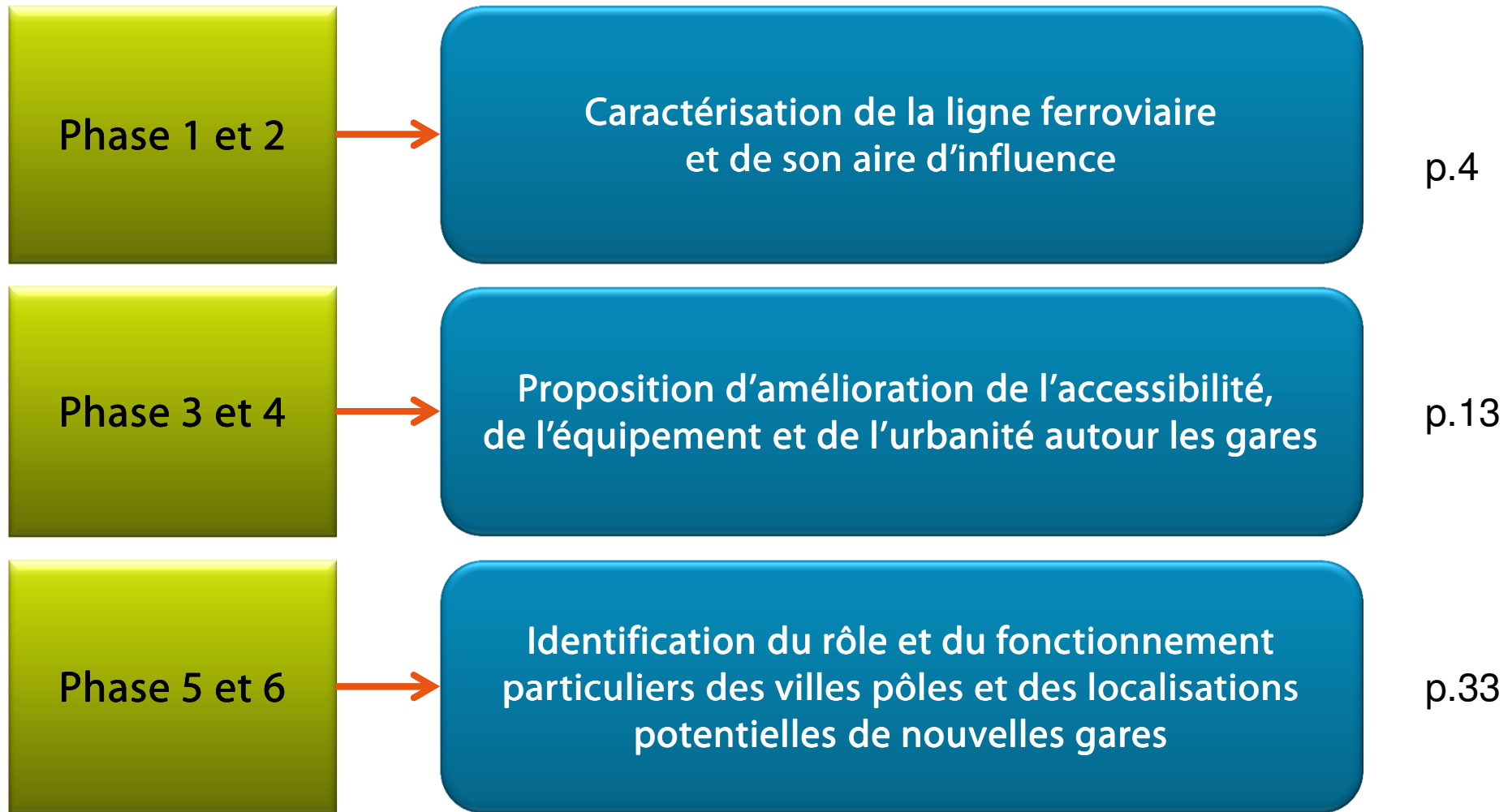
- Une armature urbaine structurante avec l'axe Châtelleraut – Poitiers – Niort – La Rochelle – Rochefort – Saintes – Angoulême,
- Une périurbanisation particulièrement diffuse (mitage) autour de chaque agglomération,
- Une dynamique littorale effective liée à son héliotropisme.



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

DEROULEMENT DE LA DEMARCHE

Les phases de l'étude





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

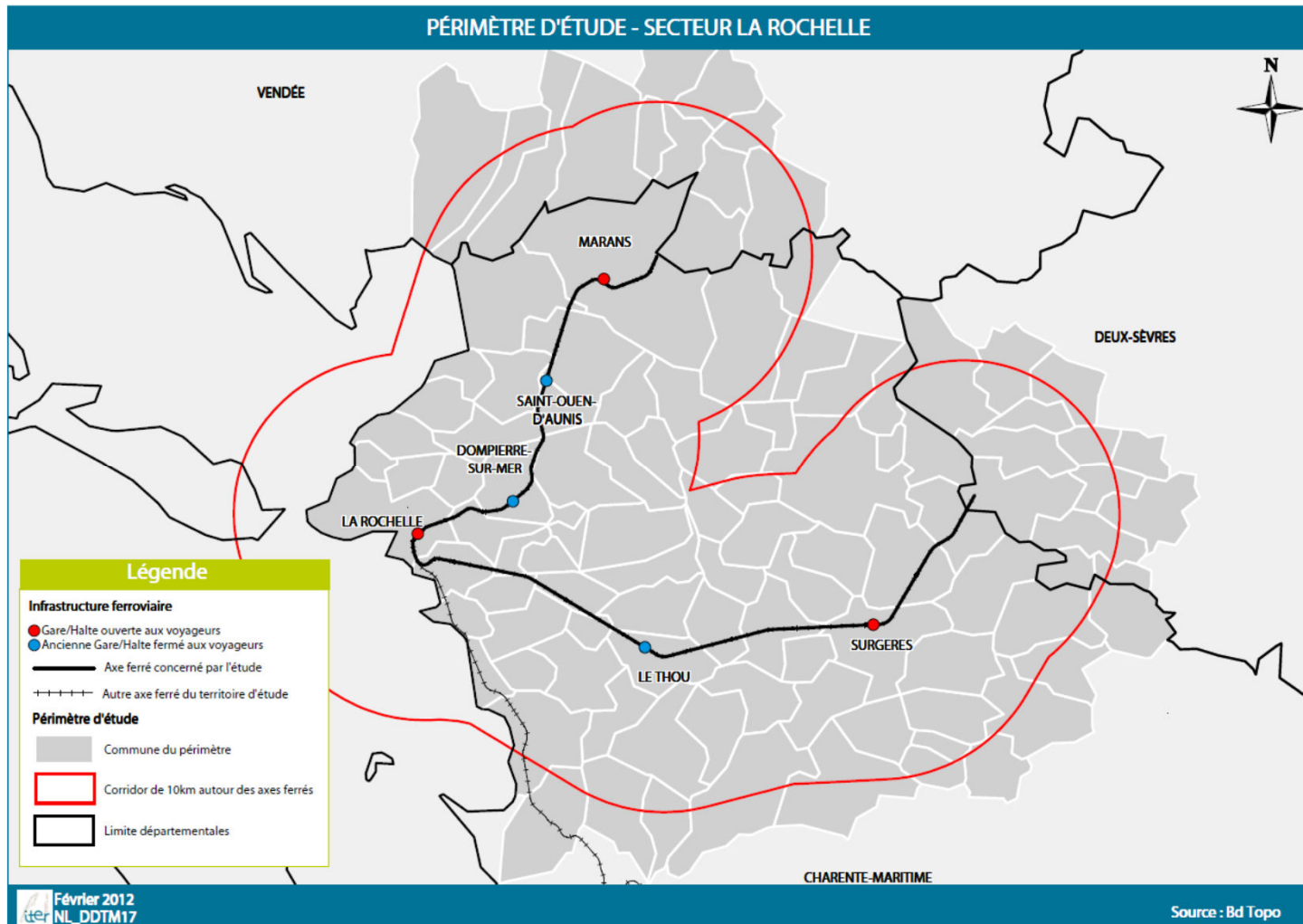
Phase 1 et 2 - Objectifs

Trois objectifs majeurs :

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

Phase 1 et 2 - Le périmètre d'étude

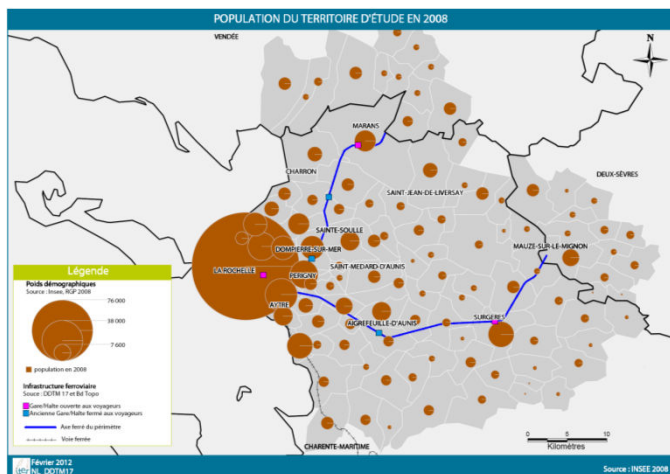
Un périmètre d'étude de 10 km de part et d'autre de l'axe ferroviaire.



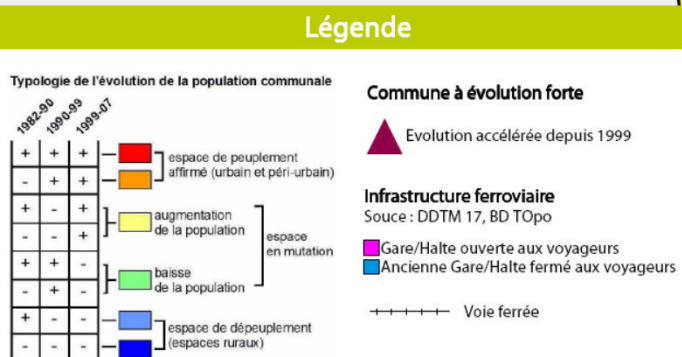
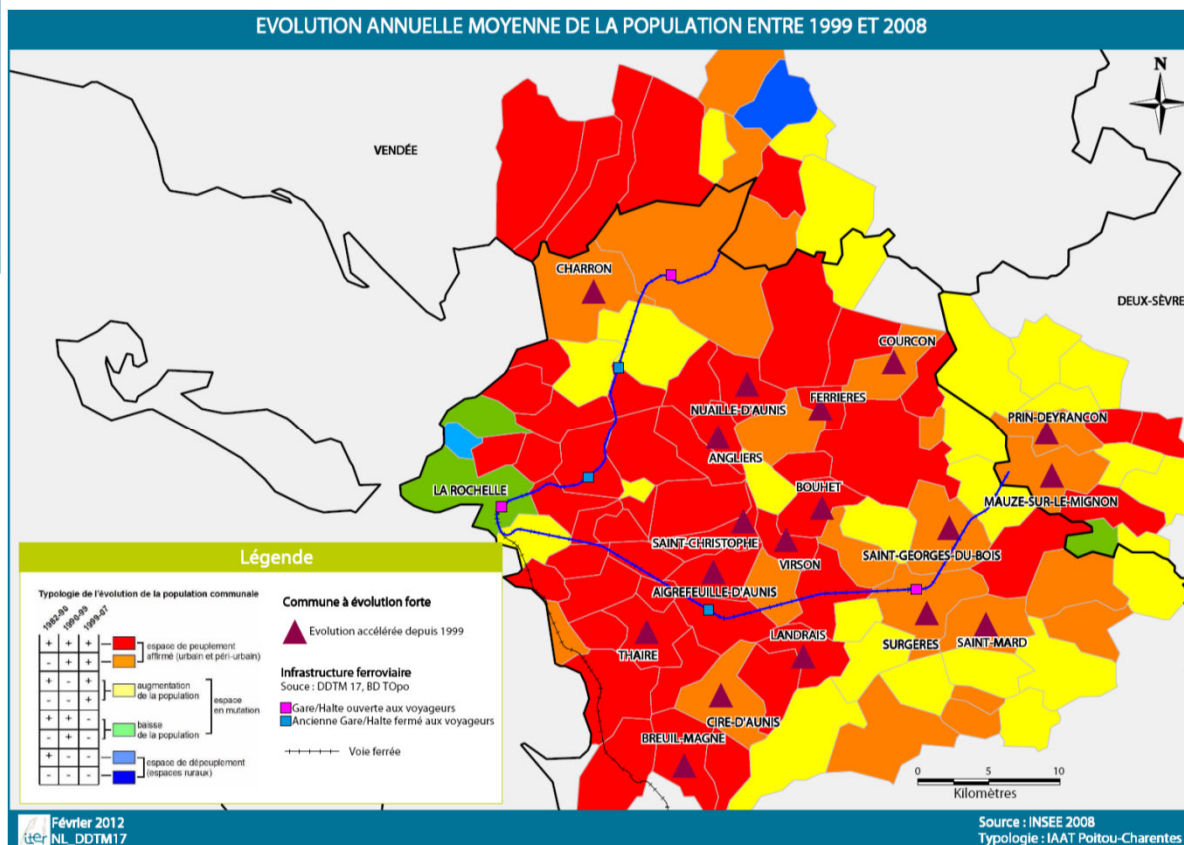
- Un périmètre de 106 communes en Charente-Maritime

- Plus de 240 000 personnes

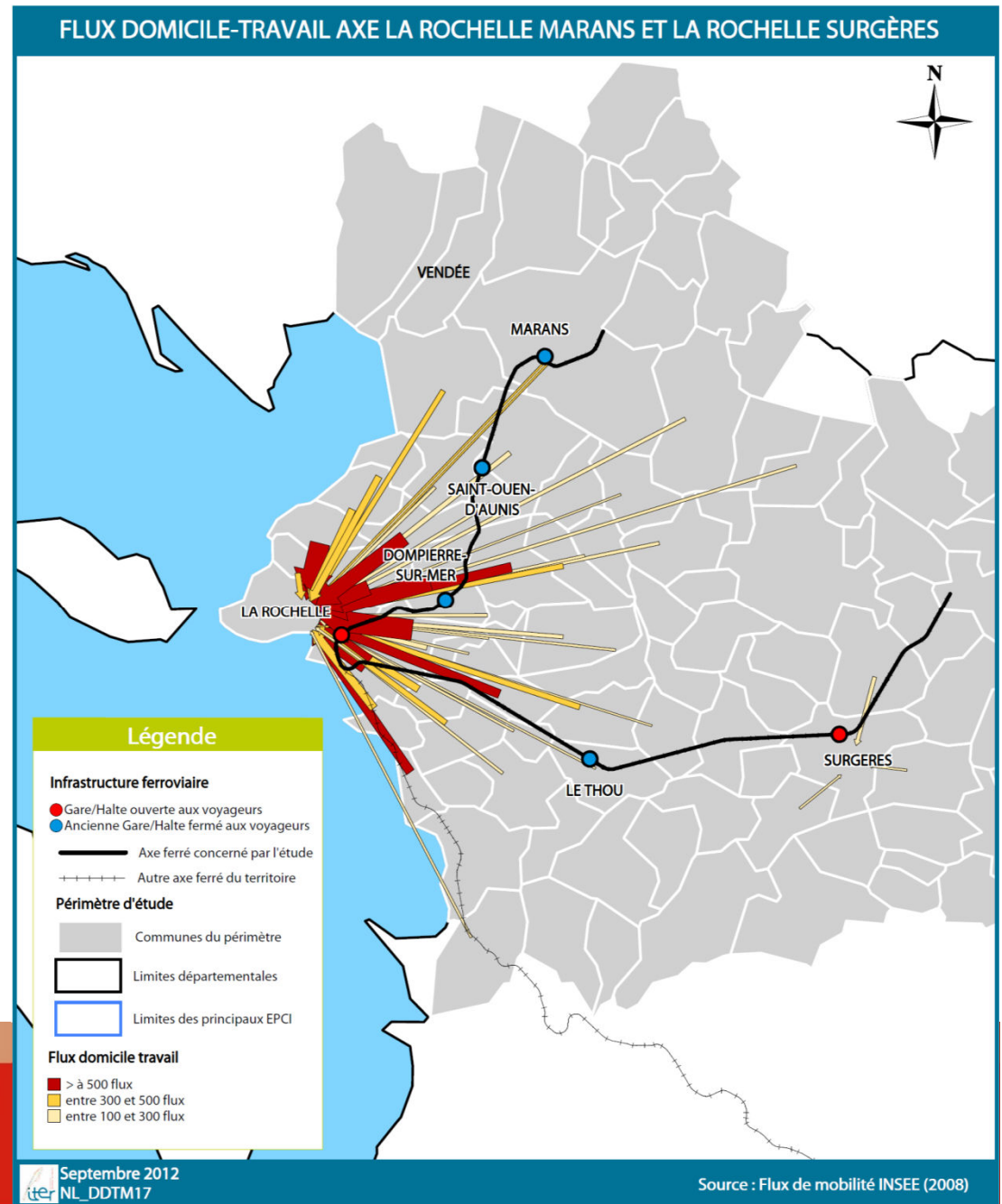
- 2 gares ouvertes et 3 gares fermées aux voyageurs.



- Un territoire en constante croissance depuis 1982 avec une troisième couronne en accélération démographique.



- Polarisation très nette de l'agglomération rochelaise sur l'ensemble du périmètre
- Une intensité des flux plus importante depuis les communes à proximité de La Rochelle.



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

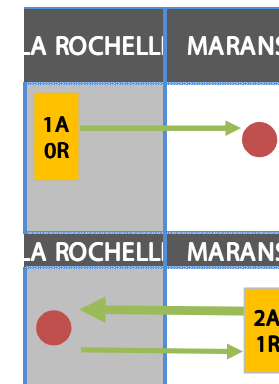
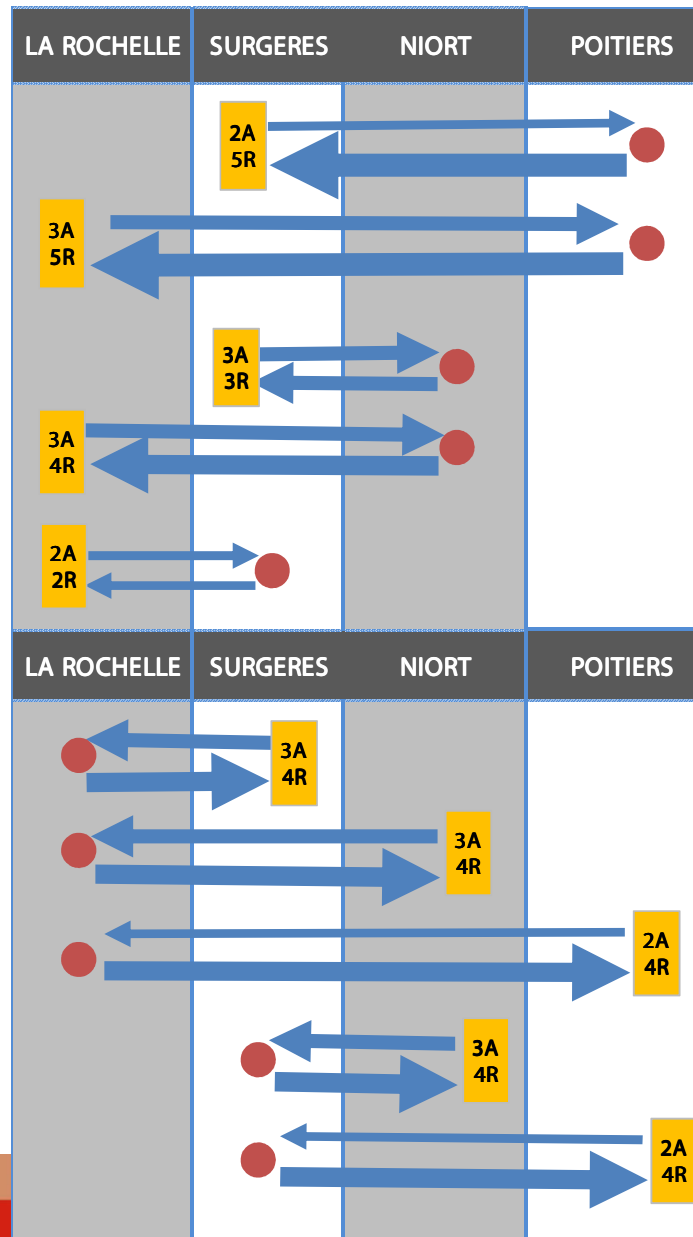
Nombre d'aller et retour en heure de pointe
(arrivée 7h-9h et retour 16h00-19h00)
à destination des gares

Axe La Rochelle – Surgères :

- Un bon niveau d'offre (3A et 4R) à destination de La Rochelle depuis Niort et Surgères,
- Un niveau d'offre minimal et déséquilibré (2A 4R) à destination de Surgères et de La Rochelle depuis Poitiers,

Axe La Rochelle-Marans :

- Un faible niveau d'offre (1 seul retour) à destination de La Rochelle depuis Marans.



← Autocar TER

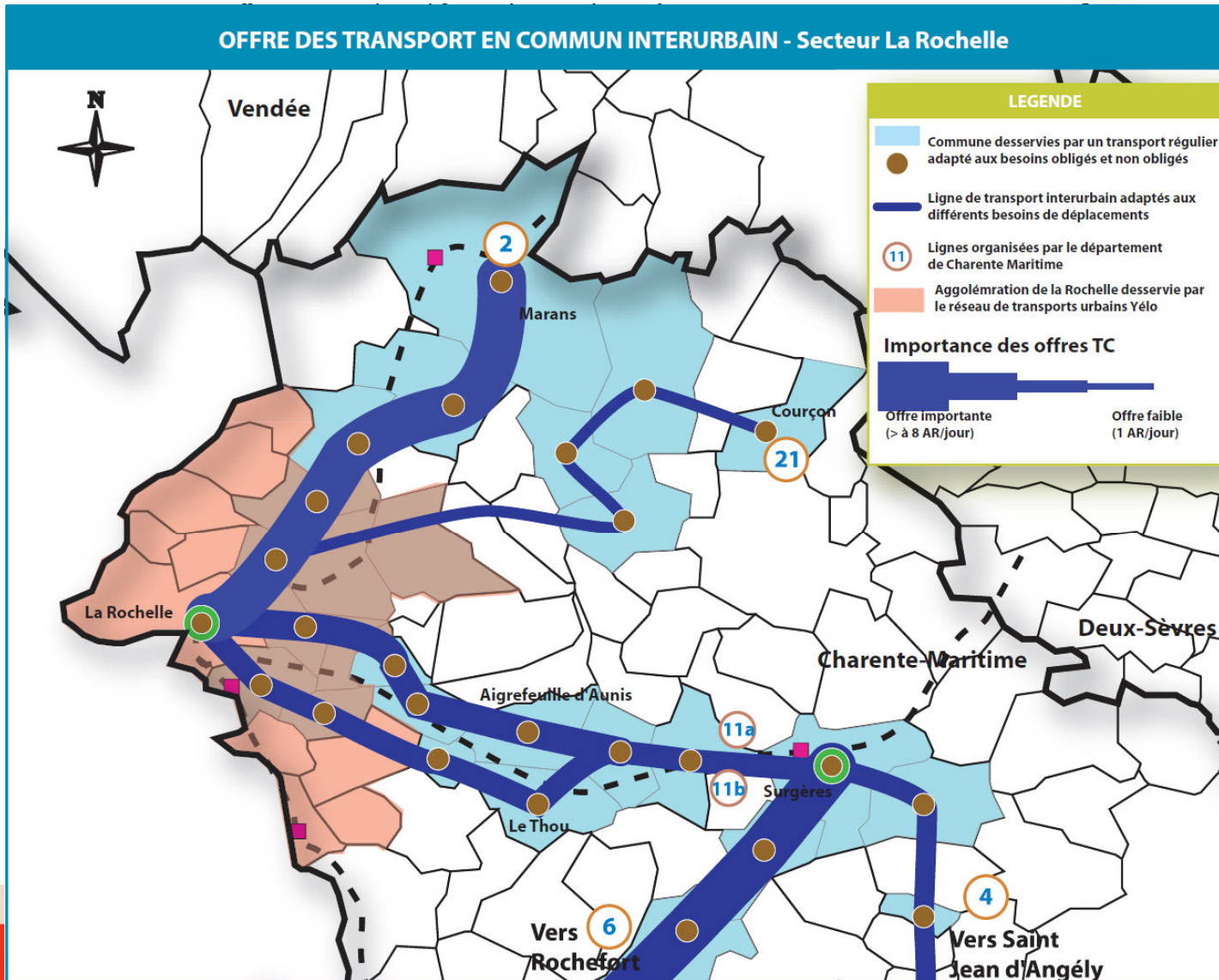
← direct Source : TER Poitou-Charentes

● Gare de destination

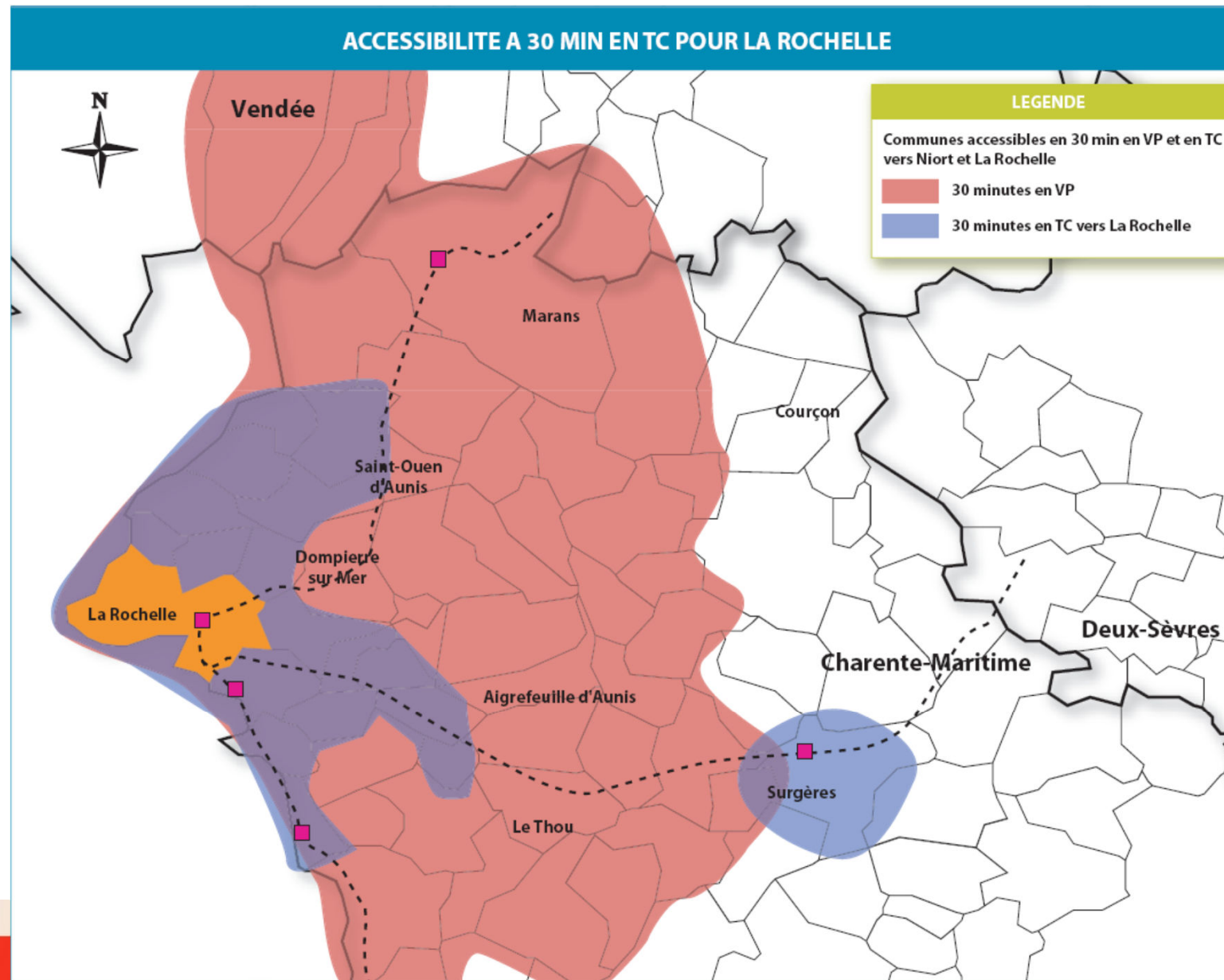
Les gares comme leviers de projet de territoires
DDTM 17
NL20130620_présentationfinale

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

Un maillage et une offre importante en convergence vers La Rochelle. Mais des territoires à l'écart...

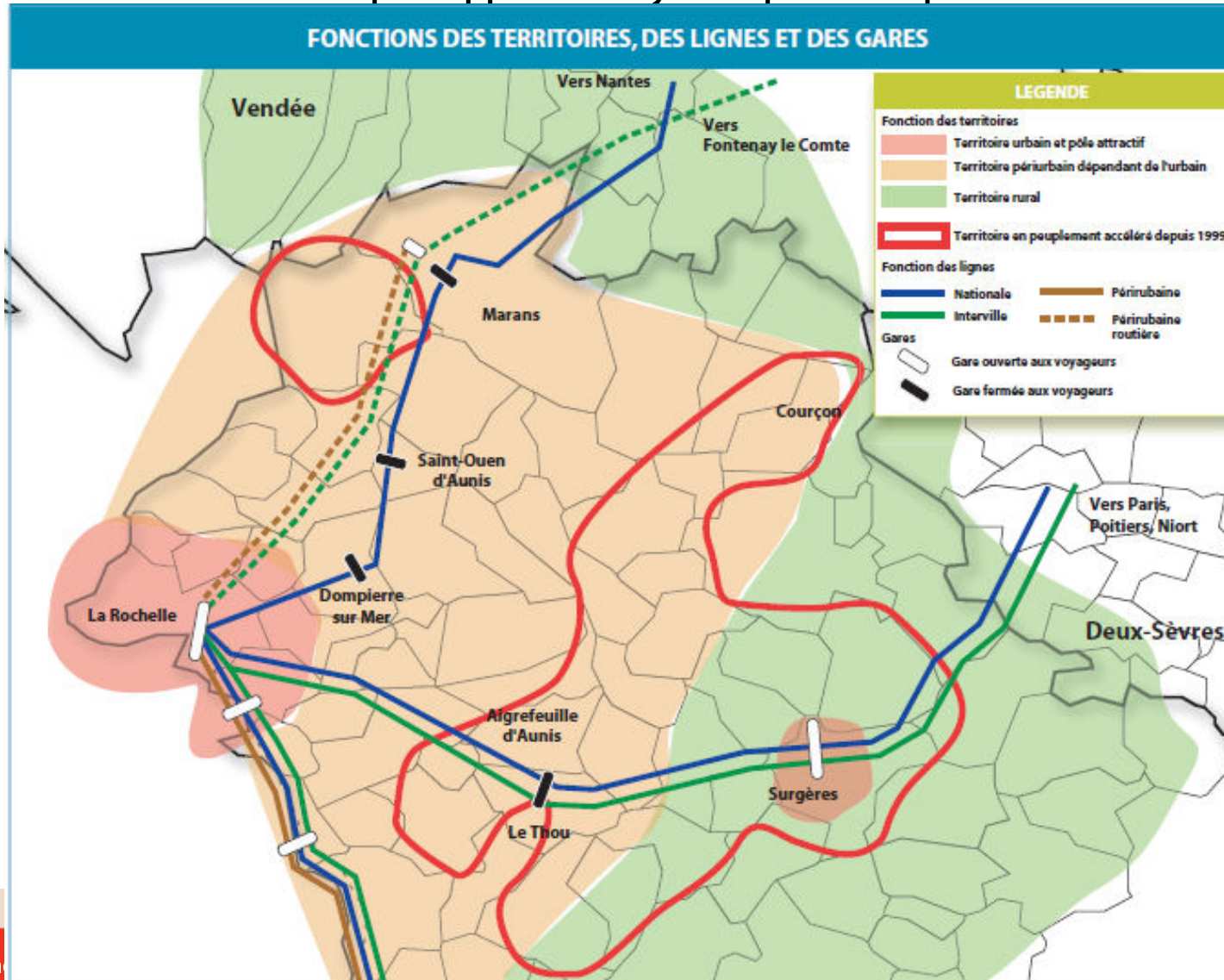


Phase 1 et 2 - Les temps de parcours comparés TC/VP



Phase 1 et 2 - Structuration du territoire

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





Phase 3 et 4 Proposition d'amélioration de l'accessibilité, de l'équipement et de l'urbanité autour les gares

Trois objectifs majeurs :

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

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

Gare de Surgères

Contexte et situation de la gare

Contexte urbain	La gare se situe à la frangenor-ouest du tissu urbain de Surgères et à l'interconnexion d'un bâti résidentiel, de quelques entreprises et d'espaces agricoles.						
Contexte activité	Malgré la présence d'habitations, les espaces autour de la gare sont à destination d'activités industrielles et agricoles.						
Contexte routier	La gare se situe sur un axe principal de la commune de Surgères qui permet notamment son contournement nord.						
Conditions d'accès à la gare	<table border="1"> <tr> <td>Infrastructure</td> <td>L'accès à la gare s'effectue par la rocade nord de Surgères. Son accès VP est facilité</td> </tr> <tr> <td>Voie cyclable</td> <td>Aucune voie cyclable dessert la gare</td> </tr> <tr> <td>Cheminement piéton</td> <td>Les cheminements piétons ne sont pas optimaux : problème de revêtement, de pente, de continuité, ...</td> </tr> </table>	Infrastructure	L'accès à la gare s'effectue par la rocade nord de Surgères. Son accès VP est facilité	Voie cyclable	Aucune voie cyclable dessert la gare	Cheminement piéton	Les cheminements piétons ne sont pas optimaux : problème de revêtement, de pente, de continuité, ...
Infrastructure	L'accès à la gare s'effectue par la rocade nord de Surgères. Son accès VP est facilité						
Voie cyclable	Aucune voie cyclable dessert la gare						
Cheminement piéton	Les cheminements piétons ne sont pas optimaux : problème de revêtement, de pente, de continuité, ...						



Equipement

Qual	Hauteur quai	55 cm	Accessibilité PMR au train	Bonne								
	Plaque podotactile	Oui										
	Bande de guidage	-										
	Abri	Oui										
	Support Info	-	Type d'info	<table border="1"> <tr> <td>Fiche Horaire</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Plan TER</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Schéma de ligne TER</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Plan de quartier</td> <td>-</td> </tr> </table>	Fiche Horaire	-	Plan TER	-	Schéma de ligne TER	-	Plan de quartier	-
	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	<table border="1"> <tr> <td>L à V</td> <td>5h45-12h50 / 13h15-20h45</td> </tr> <tr> <td>Samedi</td> <td>5h45-12h50 / 13h15-20h45</td> </tr> <tr> <td>Dimanche et JF</td> <td>7h45-14h10 / 14h30-21h50</td> </tr> </table>	L à V	5h45-12h50 / 13h15-20h45	Samedi	5h45-12h50 / 13h15-20h45	Dimanche et JF	7h45-14h10 / 14h30-21h50		
	L à V	5h45-12h50 / 13h15-20h45										
	Samedi	5h45-12h50 / 13h15-20h45										
	Dimanche et JF	7h45-14h10 / 14h30-21h50										
	Fiche horaire TER	Oui										
	Plan réseau TER	Oui										
	Schéma de ligne TER	-										
	Information dynamique	Oui										
	Information sonore	Oui										
	Information autre réseau TC	-										
Plan de quartier	-											
Borne automatique TER	Oui 24h/24											

Traversée des quais

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

Cheminement extérieur

Parking/Gare	Vers bâtiment	Le cheminement vers le BV est bon avec notamment une rampe disponible et accessible à l'entrée du BV. Le second espace de stationnement est un peu lointain et le cheminement n'est pas aisé (Pente, revêtement, ...)
	Vers quai	Le cheminement vers le BV est bon mais le revêtement du parking est de mauvaise qualité. Le second espace de stationnement est un peu lointain et le cheminement n'est pas aisé (Pente, revêtement, ...)
Arrêt de bus/Gare	Vers bâtiment	Le positionnement de l'arrêt de car à proximité du BV et des quais est un avantage pour l'intermodalité. Cependant, le revêtement peu praticable ne facilite pas le cheminement.
	Vers quai	
Centre-ville/Gare	Vers bâtiment	La distance séparant la gare du centre étant élevée, le cheminement n'est pas homogène tout le long du parcours. Il est néanmoins difficile pour un visiteur de bien se repérer à la sortie de la gare. La direction de centre ville, indiquée par une signalétique, n'est que trop peu visible.
	Vers quai	

Intermodalité

Présence parking VP	Deux grands espaces de stationnement sont disponibles devant le bâtiment voyageurs (BV)						
Nombre de place	1er espace : 155 places		2ème espace : 150 places				
Distance de l'entrée de la gare	1er espace : Jouxte la gare		2ème espace : De l'autre côté de la rocade à environ 120 mètres				
Nombre de place PMR	1 ^{er} espace : oui	Nombre	1 ^{er} espace : 1	Normée(s)	Aucune des places n'est réglementaire	Position sur le parking	1 ^{er} espace : Jouxte le BV
	2 ^{ème} espace : oui		2 ^{ème} espace : 3				
Présence d'emplacement taxi	3 emplacements à côté du BV						
Présence ligne de bus	Urbaine	-	N°	-	Distance à la gare	-	
	Interurbaine	oui	N°	L4, L11a, L11b	Distance à la gare	50 m	
Présence stationnement vélo	Arceaux vélos	Nombre	16		Distance à l'entrée de la gare	Jouxte le quai avec accès direct	

Offre trains par jour

Vers La Rochelle	Matin	4 TER	1 TGV	Depuis La Rochelle	Matin	2 TER	2 TGV
	Milieu de Journée	1 TER	1 TGV		Milieu de Journée	2 TER	3 TGV
	Fin d'après midi	2 TER	1 TGV		Fin d'après midi	4 TER	1 TGV
	Soirée	2 TER	2 TGV		Soirée	-	-
Vers Niort	Matin	2 TER	2 TGV	Depuis Niort	Matin	4 TER	1 TGV
	Milieu de Journée	2 TER	3 TGV		Milieu de Journée	1 TER	1 TGV
	Fin d'après midi	4 TER	1 TGV		Fin d'après midi	2 TER	1 TGV
	Soirée	-	-		Soirée	2 TER	2 TGV
Vers Paris	Matin	-	2 TGV	Depuis Paris	Matin	-	1 TGV
	Milieu de Journée	-	2 TGV		Milieu de Journée	-	2 TGV
	Fin d'après midi	-	1 TGV		Fin d'après midi	-	2 TGV
	Soirée	-	1 TGV		Soirée	-	-

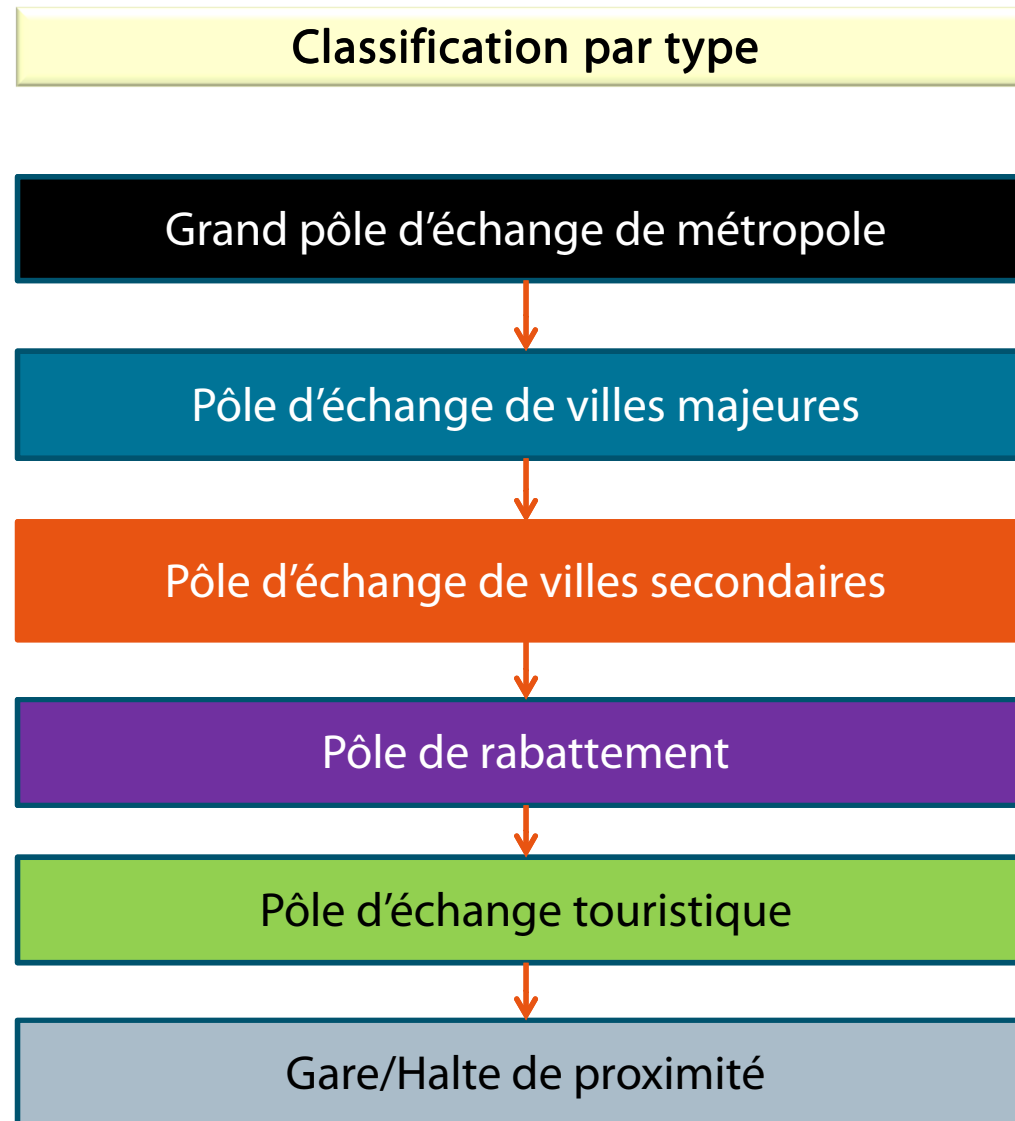
Photos



Source : Photos Iter, Janvier 2012

Phase 3 et 4 - La classification fonctionnelle des gares

p.16



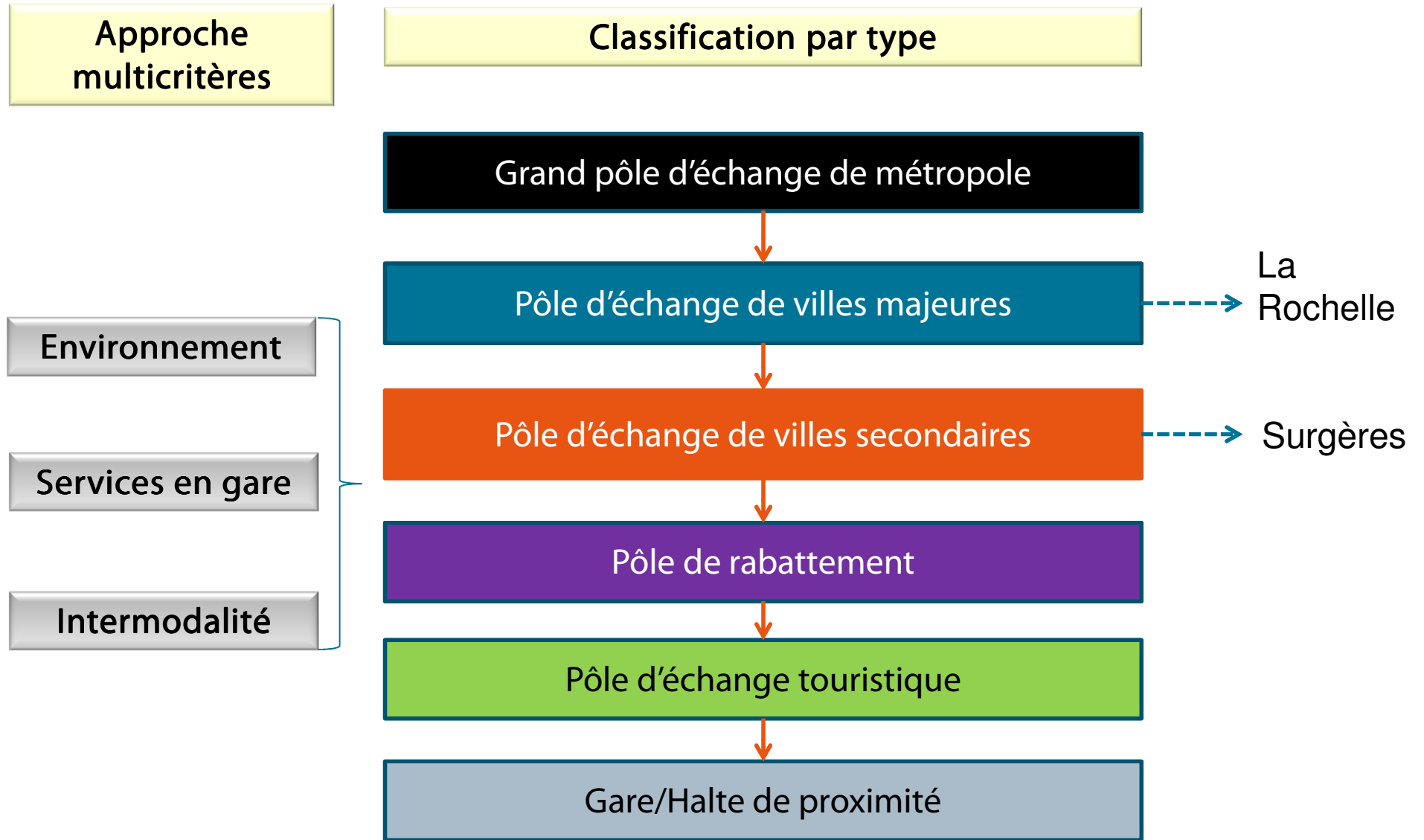
Phase 3 et 4 - La classification fonctionnelle des gares

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

■ Nécessaire

■ Recommandé

Phase 3 et 4 - La classification fonctionnelle des gares



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

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

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



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

L'exemple de Surgères

Des atouts :

- Des guichets avec personnel et automatiques présents,
- Des aires de stationnement aménagées pour accueillir l'ensemble des usagers en rabattement,
- Une offre interurbaine est disponible en gare de Surgères notamment en direction de Rochefort,
- Une intermodalité informative de bonne facture interne au bâtiment voyageur.

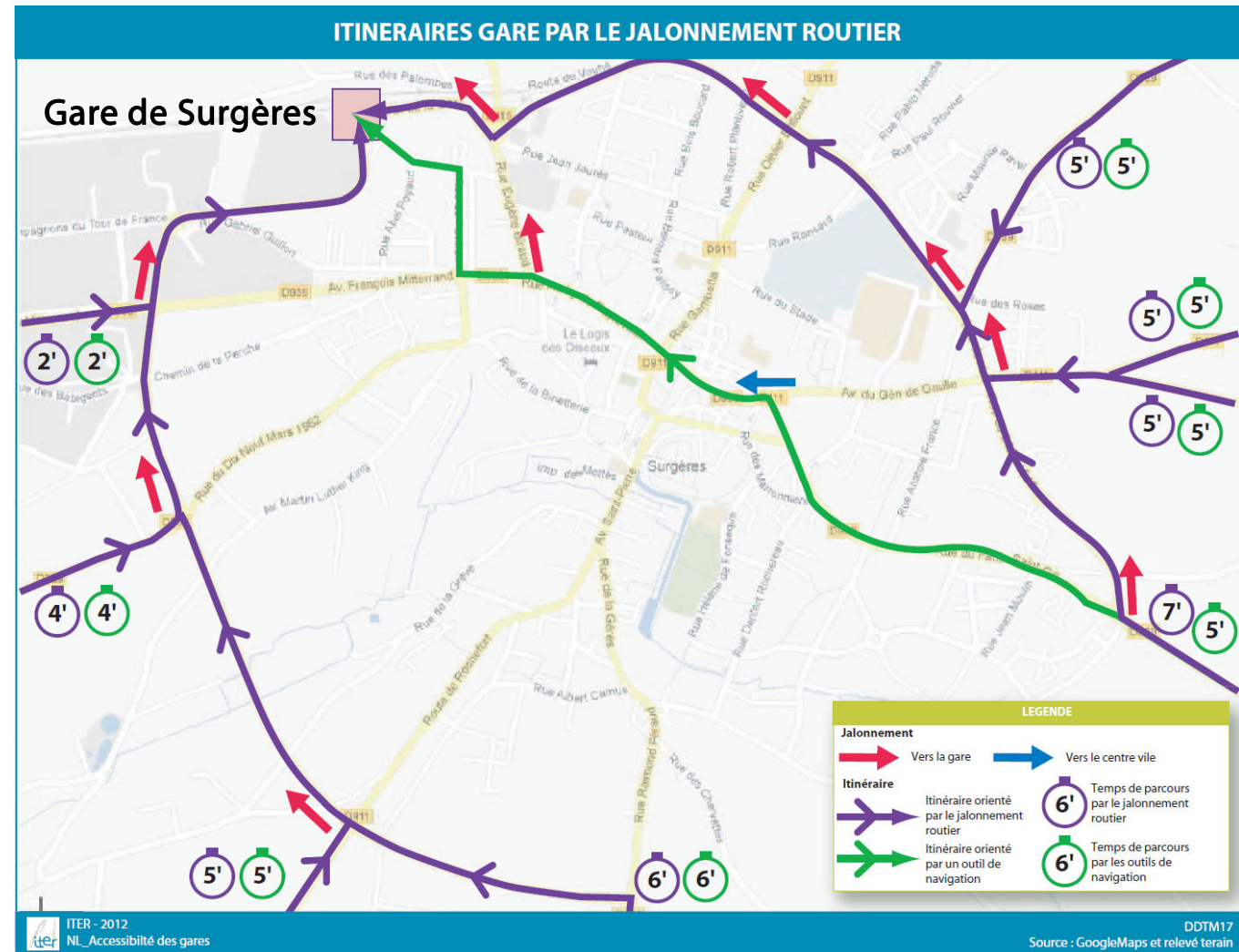
Des contraintes

- Une gare en frange du tissu bâti, éloignée du centre de Surgères.
- Aucun espace commercial à recenser à l'intérieur de la gare et à proximité immédiate.



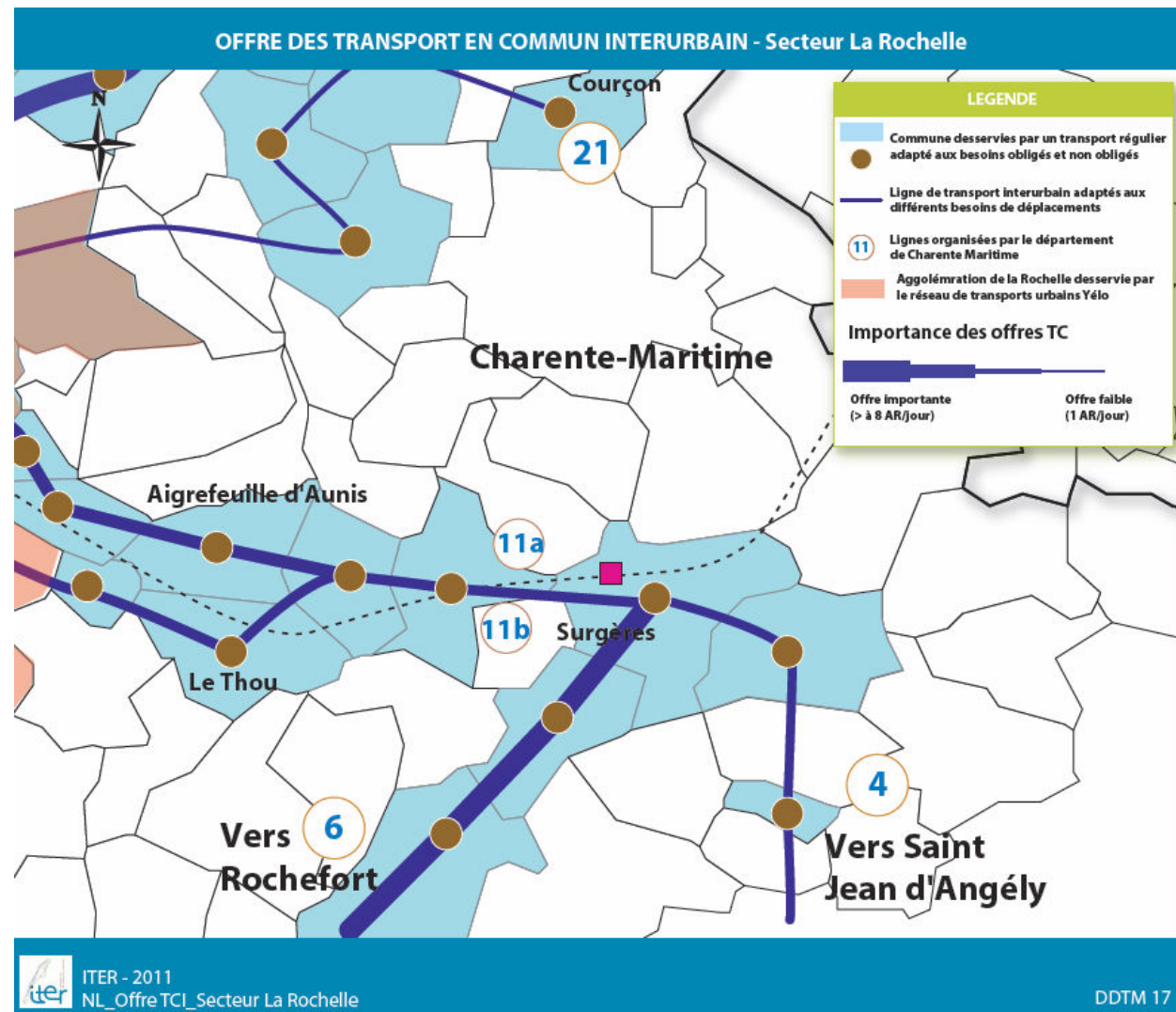
Phase 3 et 4 - L'accessibilité à la gare en voiture via par le jalonnement

- Les itinéraires du jalonnement gare correspondent en majorité à ceux de l'outil de navigation
- La signalétique de jalonnement apparaît adaptée aux flux à destination de la gare en évitant les transits par le centre ville.
- Ce choix s'explique par le souhait de supprimer des flux de transit dans le cœur de Surgères .



Phase 3 et 4 - L'accessibilité à la gare en TC

- En dehors de la ligne express Rochefort – Surgères qui proposent 5AR en correspondance avec les TER/TGV, les niveaux de correspondance demeurent très faibles avec les autres lignes régulières (entre 1 et 2 correspondances par jour).



- **Aucun réseau d'itinéraire vélo n'est identifié sur la commune de Surgères**
- **Quelques aménagements ponctuels sont recensés sans pour autant assurer une véritable alternative modale notamment pour les pendulaires (pas de continuité, des aménagements de faibles qualité, pas de jalonnement spécifique, ...)**
- **Un projet prévu dans le cadre du futur pôle d'échanges devrait permettre de relier le centre de Surgères à la gare (Rue Marcou).**

Extrait de l'étude plan de circulation de la ville de Surgères

2.1 - Itinéraires cyclables existants

La ville de Surgères n'est équipée d'aucun itinéraire cyclable. On peut tout de même relever l'existence d'une bande revêtue unidirectionnelle vétuste le long de la RD 939 bis entre la ZI de la Métairie et le complexe sportif. Cette piste mesure un peu moins d'1m de large. Il n'existe pas de continuité de cet aménagement au niveau des différents carrefours. Au niveau du complexe sportif, sur la RD 939 bis, ce cheminement s'arrête et est remplacé par des trottoirs.



Cheminement doux le long de la RD939 bis

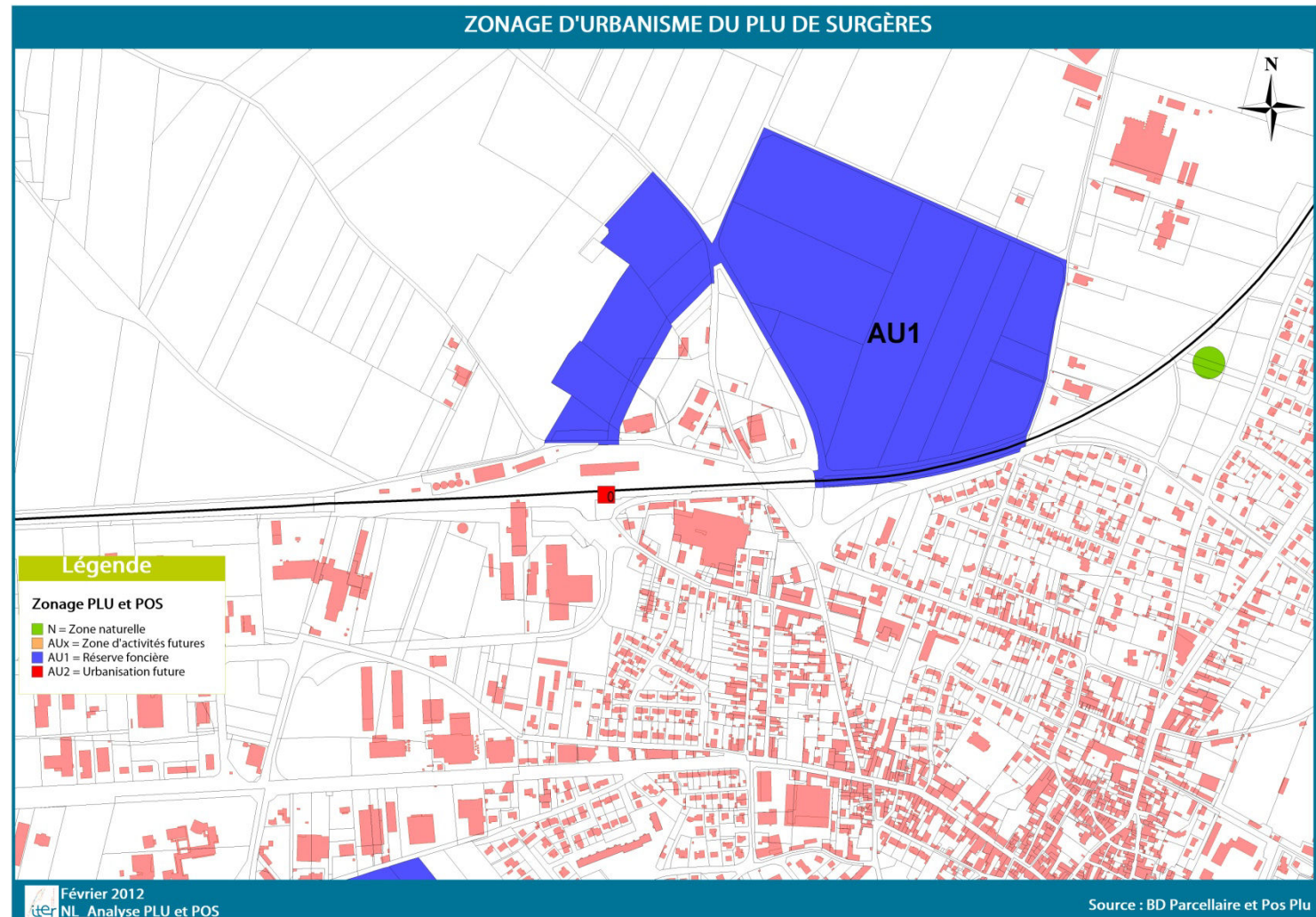


Cheminement doux sur l'Avenue de la Gare

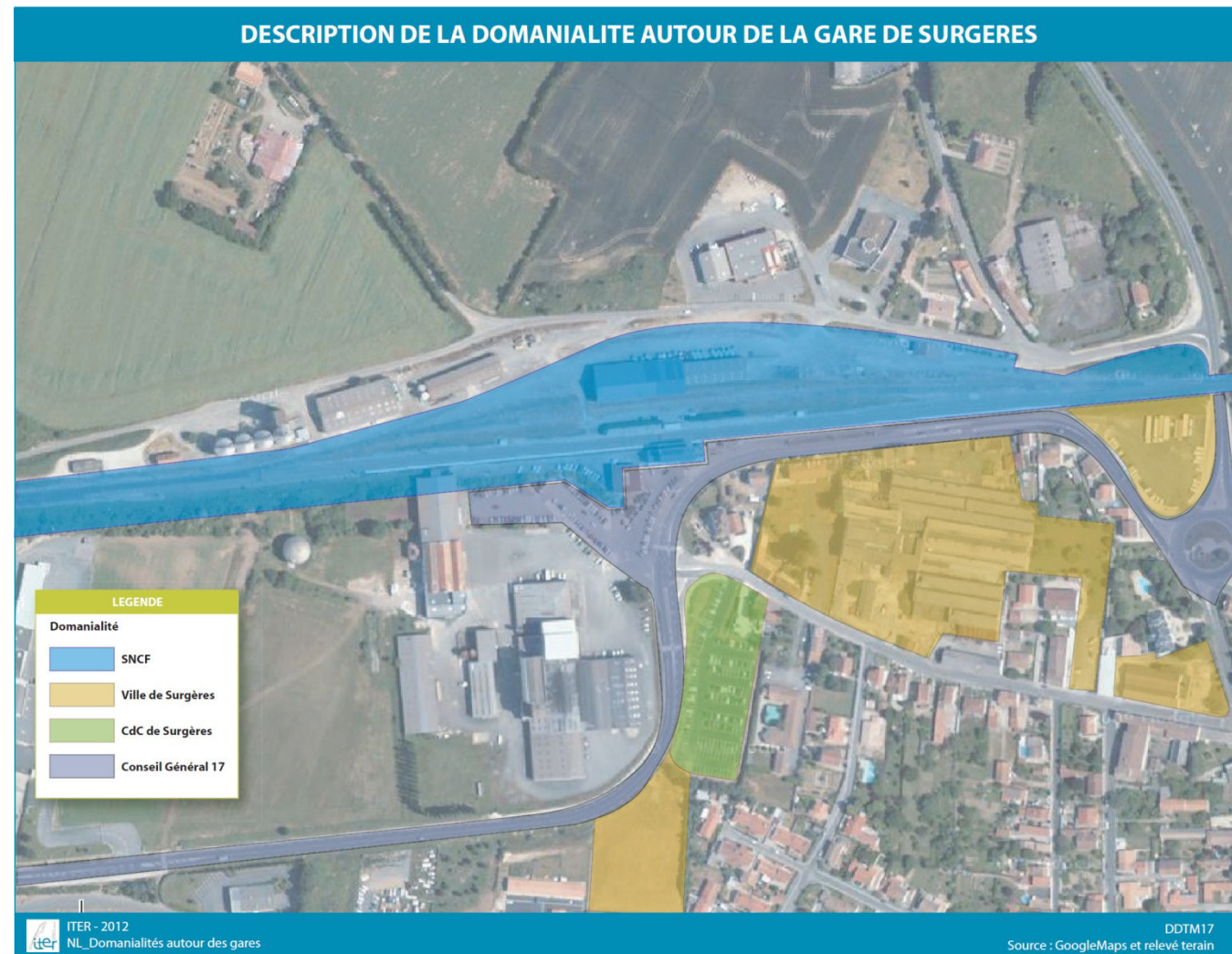
Extrait de l'étude de mobilité du Pays d'Aunis

- Dans le cadre du réaménagement de son pôle gare, la Communauté de communes de Surgères prévoit d'assurer des aménagements pour les modes doux entre son centre-ville et sa gare (requalification de la rue Marcou). La collectivité a par ailleurs intégré dans son PLU la réalisation d'aménagements cyclables le long de son contournement. Les emprises sont réservées.

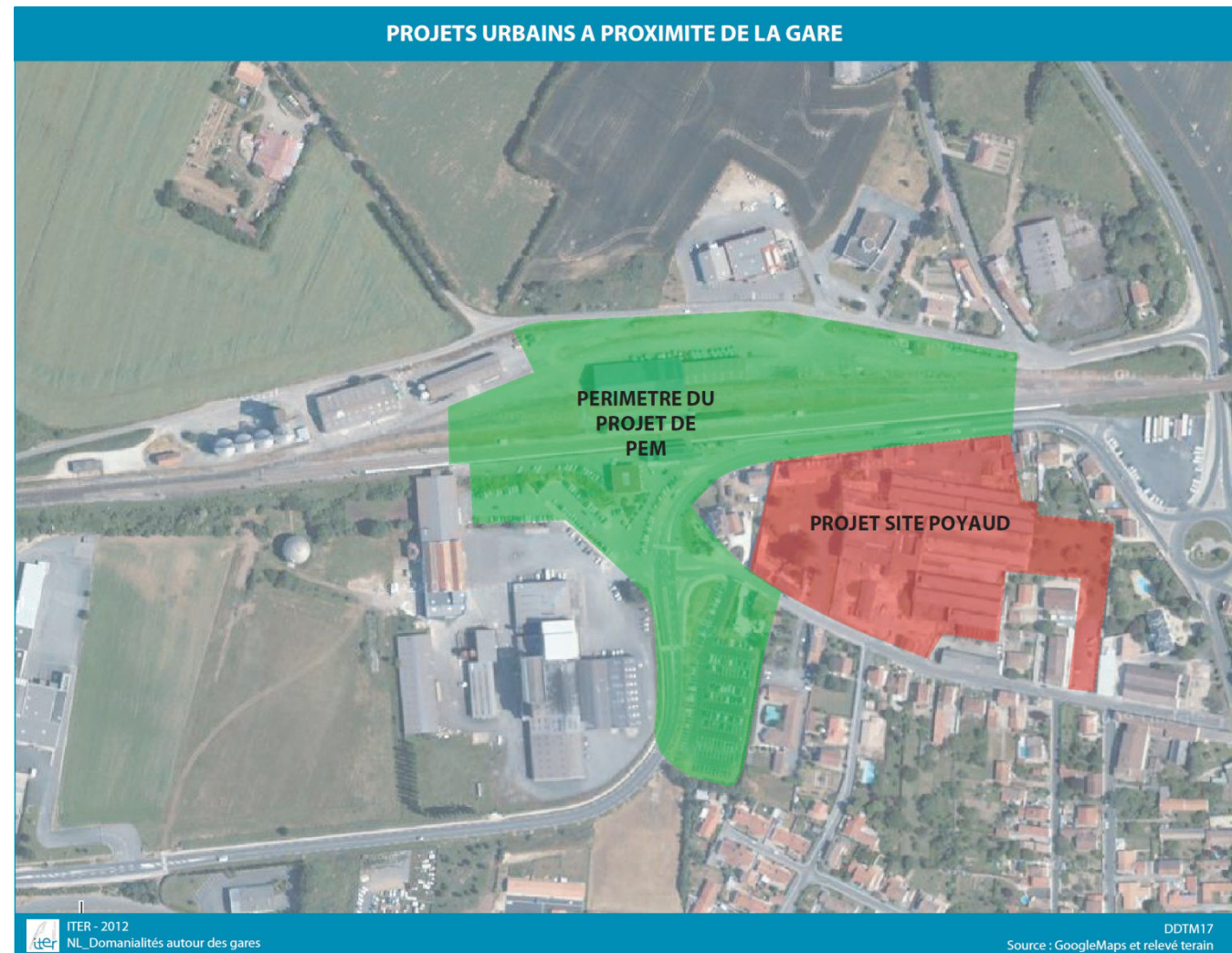
- Une gare excentrée (éloignée) au regard du développement urbain de la commune.
- Un environnement d'activités très présent et une dichotomie avant/arrière de la gare marqué à l'avant par l'habitat individuel et à l'arrière les surfaces agricoles du territoire.
- Des perspectives de développement urbain à proximité de la gare (sur sa partie arrière).



- La domanialité des parcelles et des emprises relativement classique pour les abords d'une gare (SNCF, Collectivités, ...)
- Des espaces de stationnement partagés entre le Conseil Général, la CdC de Surgères, la ville de Surgères et dans une moindre mesure à la SNCF,
- Des grandes parcelles appartenant à la ville faisant office de réserves foncières intéressantes.



- Un projet de PEM à l'étude pour lequel un appel d'offres sera lancé dans quelques mois.
- Les grands objectifs du projet : gérer l'accès des véhicules à la gare, augmenter la capacité de stationnement, Améliorer la lisibilité du site, réaménager la plateforme multimodale, intégrer la gare dans son quartier, ...
- Un projet urbain envisagé sur le « site Poyaud » mais en attente en l'absence de promoteur déclaré.



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

Aujourd'hui

- Surgères est à classer dans la catégorie « pôle d'échanges de ville secondaire » ,
- Bénéficiant d'une desserte ferrée équivalente à celle de La Rochelle, procurant une attractivité très large (Pays d'Aunis et sur Charente Maritime,
- Surgères est une gare isolée avec aucun pôle générateur à proximité
- L'aménagement de l'interface n'est pas optimal,

Demain

Un pôle d'échanges de ville secondaire doit offrir un niveau d'équipements important tout en étant intégré au fonctionnement urbain de sa ville hôte. :

- Stationnement longue durée sécurisé
- Stationnement courte durée à proximité,
- Liaison/cheminement doux vers les interfaces et les centralités urbaines
- des services proches permettant d'assurer le confort et l'attractivité du pôle,
- Une desserte de la gare par des modes de transports alternatifs,



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

Accessibilité

- Réalisation d'un schéma modes doux (itinéraires, jalonnement) intégrant l'espace gare
- Sécurisation du carrefour de la gare

Intermodalité

- Augmenter l'offre de transport collectif en correspondance en gare de Surgères
- Réorganiser l'offre de stationnement en cohérence avec les usages (courte, moyenne, longue durée)
- Proposer une offre de stationnements "vélo" sécurisés

Urbain

- Réflexion d'un projet PEM (Pôle d'Echanges Multimodal)
- Réaménager la liaison gare-centre ville
- La réserve du site Pouyaud est stratégique et pourrait apporter une mixité urbaine

Accessibilité

- Fort trafic poids lourds en transit devant la gare

Intermodalité

- Explosion de l'usage VP qui peut « phagocyter » l'espace public.

Urbain

- Associer un projet gare à une réflexion urbaine

Intermodalité avec le réseau interurbain



Second parking de 150 places

Phase 3 et 4 - Les leviers à actionner sur les autres gares – LA ROCHELLE

Principaux leviers à actionner

Accessibilité

- Réaménager les accès piétons et vélos aux abords de la gare depuis le centre ville
- Permettre au BHNS Illico de desservir directement la gare
- Assurer un accès aisé des cars interurbains depuis le bâtiment voyageurs

Intermodalité

- Exclure le stationnement moyenne durée du parvis immédiat de la gare
- Assurer une lisibilité de l'information des autres réseaux de transport
- Volonté de voir émerger des solutions périurbaines de transports sur les axes La Rochelle-Surgères et La Rochelle-Marans à l'instar de celle entre Rochefort et La Rochelle.

Urbain

- Mise en cohérence des nombreux projets de requalification des espaces gare (PEM, ZAC, ...)
- Assurer une sortie de gare attrayante tant en terme paysager, de service et d'équipements

Phase 3 et 4 - Les leviers à actionner des autres gares – LA ROCHELLE

Les problématiques à traiter

Accessibilité

- Le boulevard Joffre constitue une coupure urbaine pour les cheminements doux.
- Dégradation des temps de parcours liée à une multiplicité des usages sur les voies desservant la gare

Urbain

- Quels espaces disponibles en gare suite au réaménagement récent ?





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

Trois objectifs majeurs :

- Informer les Services de l'Etat des sites potentiels sur les axes des lots 1 et 2,
- Expliquer quel pourrait être leur rôle au sein des territoires proches,
- Faire le lien avec les documents de planification, seul outil de suivi politique, stratégique et technique.

Phase 5 et 6 - Les principes de localisation d'une gare

Approche méthodologique

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

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

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

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

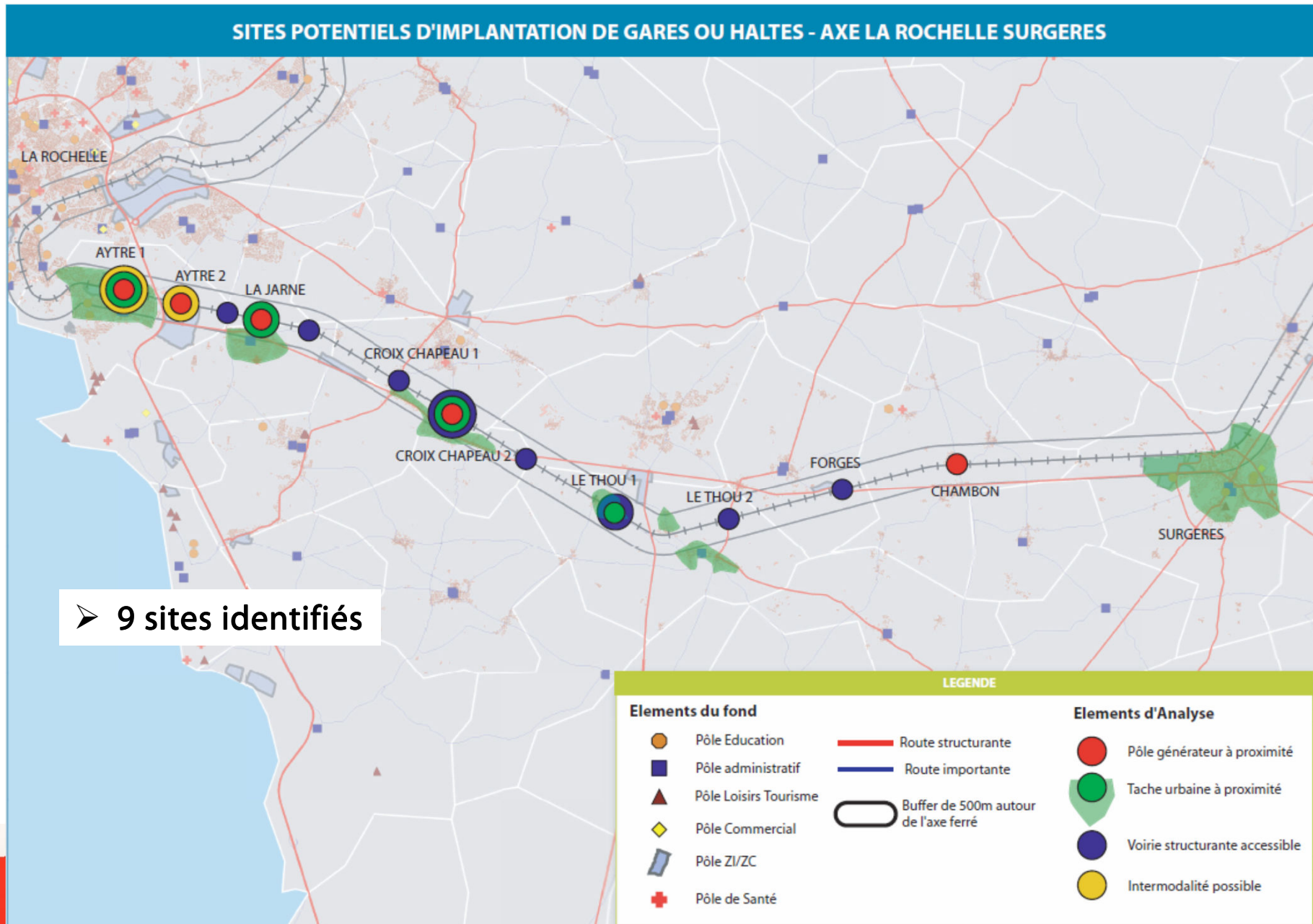
Une tâche urbaine signifiant un lieu résidentiel plus ou moins important peut justifier la création d'une halte ou d'une gare,

- **Présence de voiries structurantes à proximité**

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

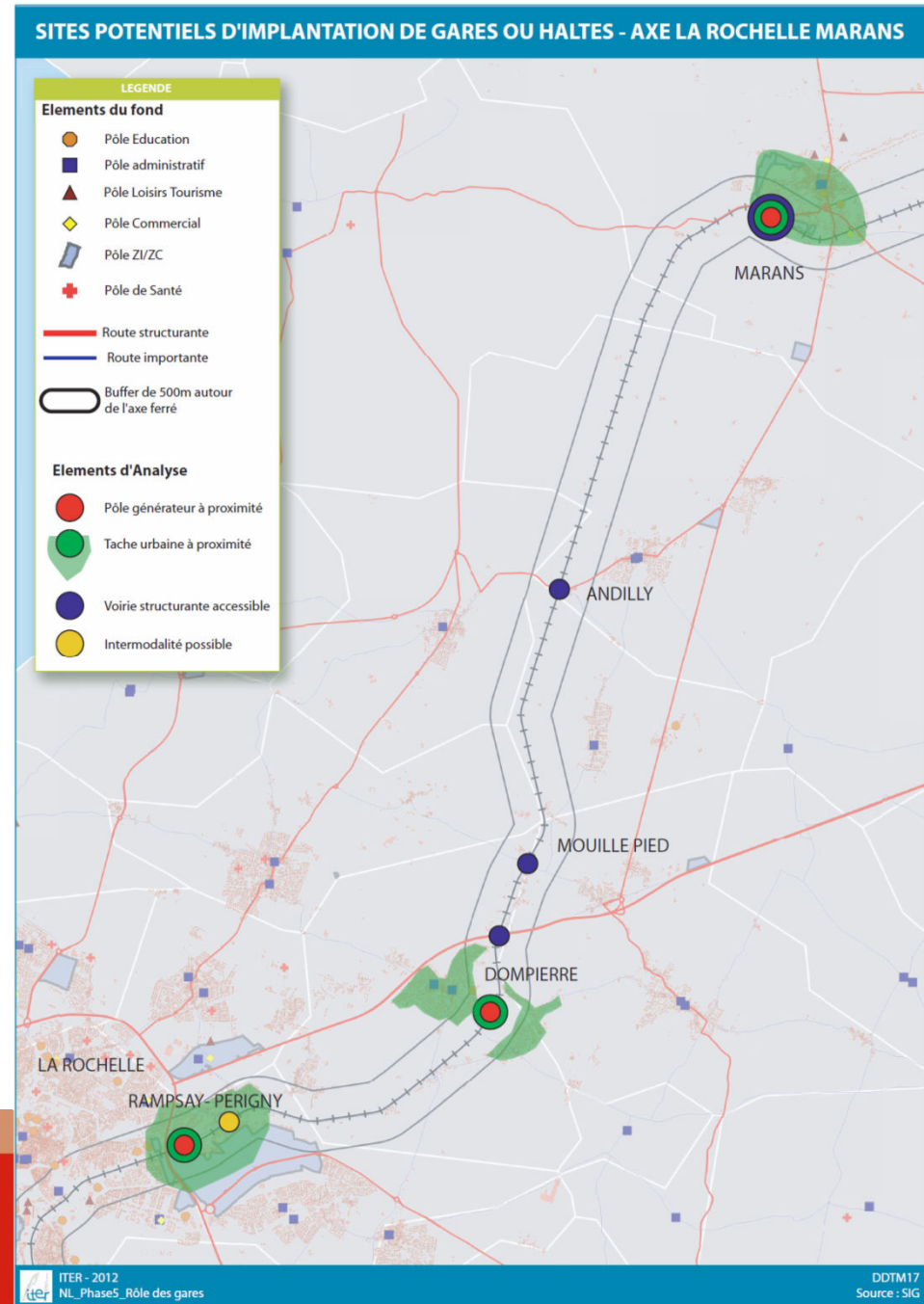
- **Présence d'intermodalité potentielle**

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



Phase 5 et 6 - Les sites potentiels de l'axe La Rochelle - Marans

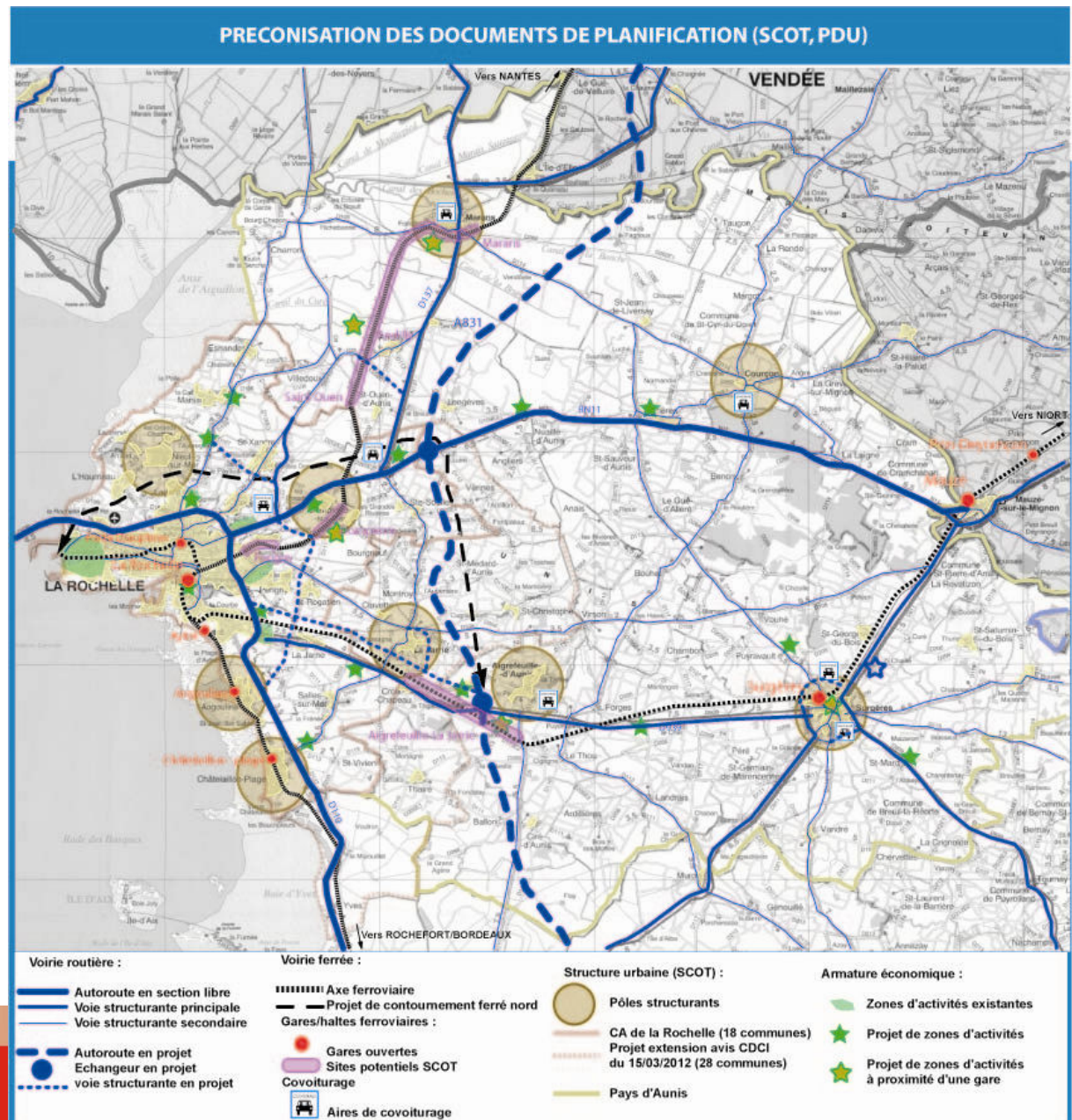
➤ 6 sites identifiés



Une structuration territoriale projetée équilibrée et qui s'appuie sur les axes de transports

Des projets de création de haltes/gares confirmés

Des outils de planification complets socle d'un développement territorial pertinent



Les gares comme leviers de projet de territoires
DDTM 17
NL20130620_présentationfinale

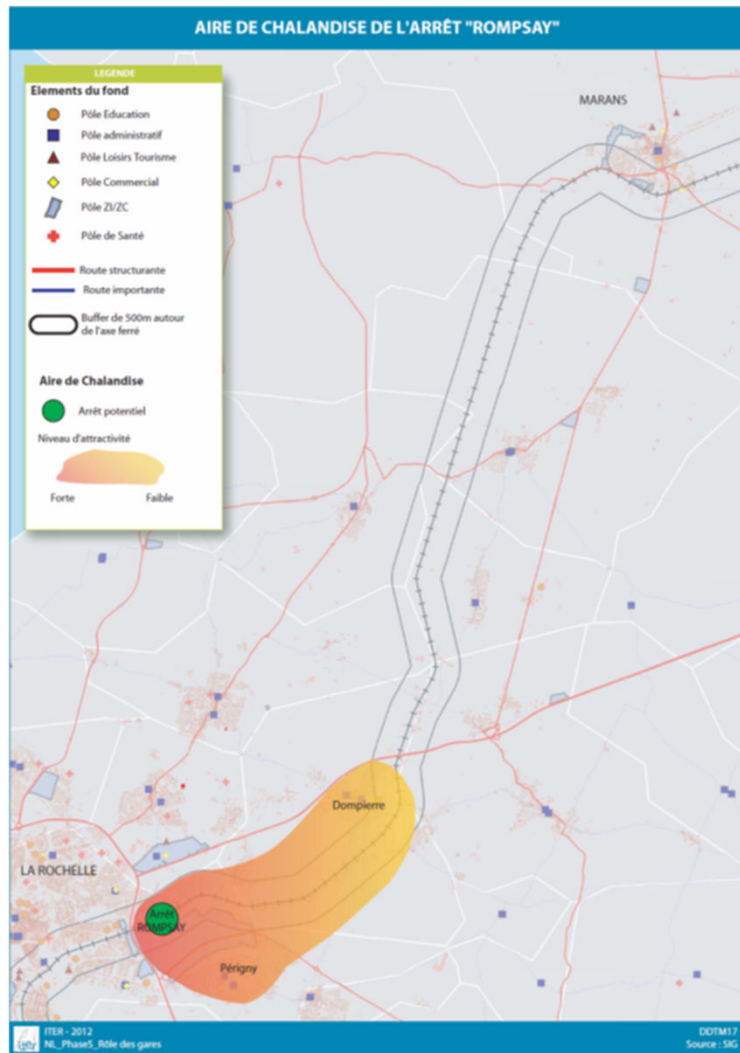
PHASE 5 et 6 – Analyse multicritères des sites potentiels – Lot 2

Critères de notations des sites potentiels :

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

Axes	Gares	Notations
La Rochelle-Marans	Rompsay	+++
	Dompierre	++
	Mouille Pied	+
	Andilly	++
	Marans	+++
La Rochelle-Surgères	Aytré 1	+
	Aytré 2	+
	La Jarne	++
	Croix Chapeau 1	+++
	Croix Chapeau 2	++
	Le Thou 1	++
	Le Thou 2	+
	Forges	+
	Chambon	+

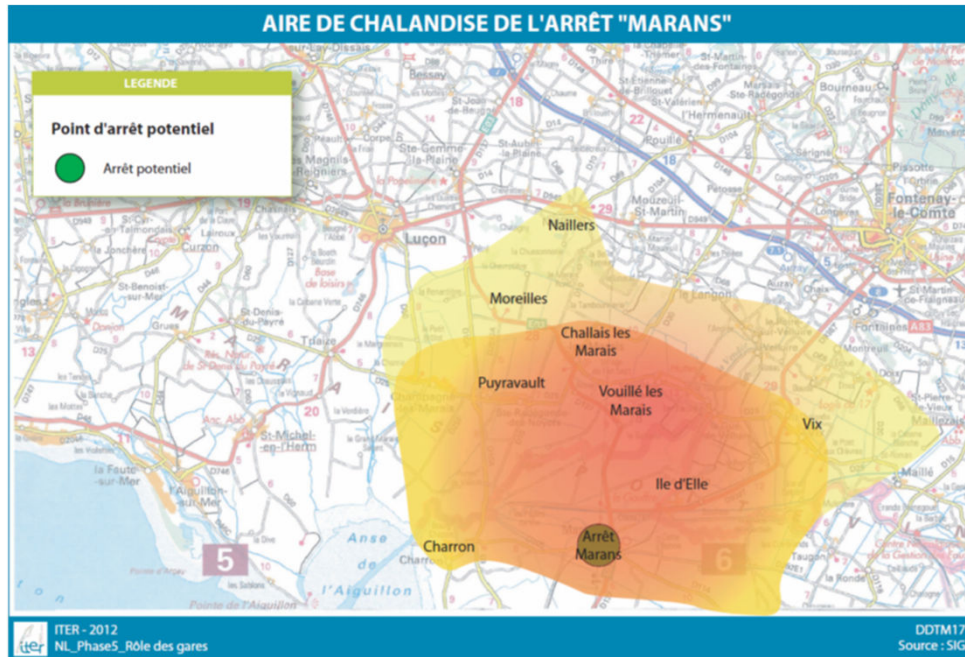
Phase 5 et 6 - L'analyse du rôle et du potentiel de captation théorique des sites - L'exemple de Rompsay



- Aire de Chalandise
 - Population : 12 500 habitants
 - Actifs : 2 700 à destination de La Rochelle
- Son rôle futur serait celui d'un P+R desservi par un mode performant



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

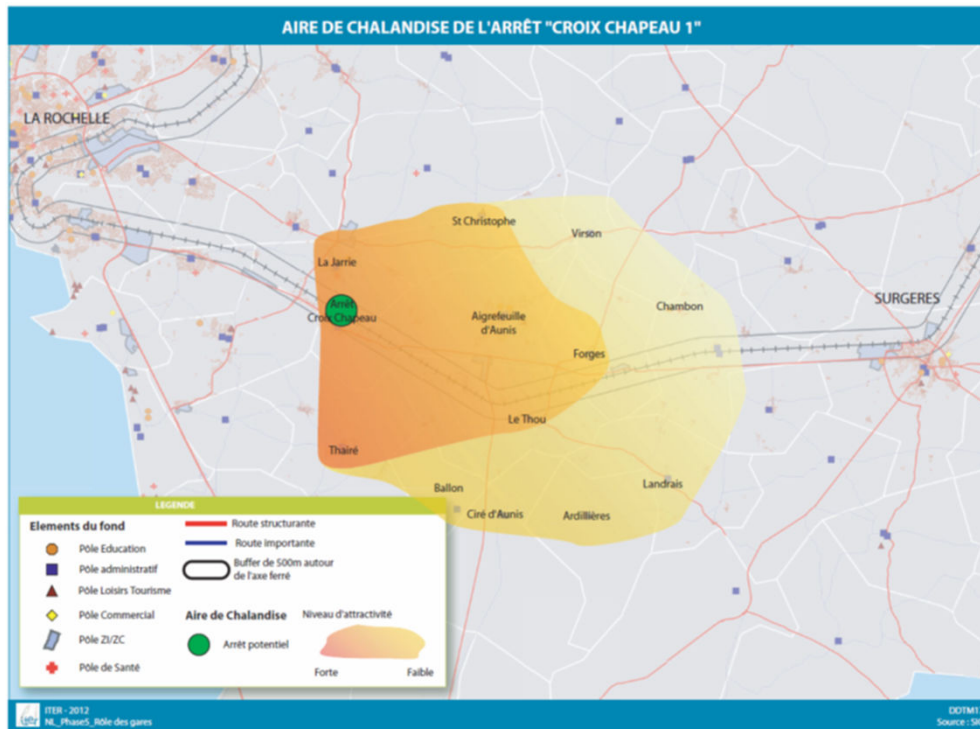


- Aire de Chalandise
 - Population : 12 000 habitants
 - Actifs : 700 à destination de La Rochelle

- Son rôle serait d'assurer l'accessibilité au réseau ferroviaire moyenne distance (Nantes ou Bordeaux par exemple) à un territoire large sans que celui-ci soit dépendant de la seule gare de la Rochelle à l'instar de la gare de Surgères



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



- Aire de Chalandise
 - Population : 16 400 habitants
 - Actifs : 3 500 à destination de La Rochelle



- Le rôle du site de Croix Chapeau serait double :
 - Rabattement VP pour une intermodalité,
 - Point d'ancrage au développement urbain entre les communes de La Jarrie et de Croix Chapeau.

MERCI DE VOTRE ATTENTION