

SYNTHÈSE

Analyse des relations entre desserte ferroviaire et développement des pôles d'équilibre de la DTA de l'estuaire de la Loire

**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**
Collection

n° 34



©CETE Ouest



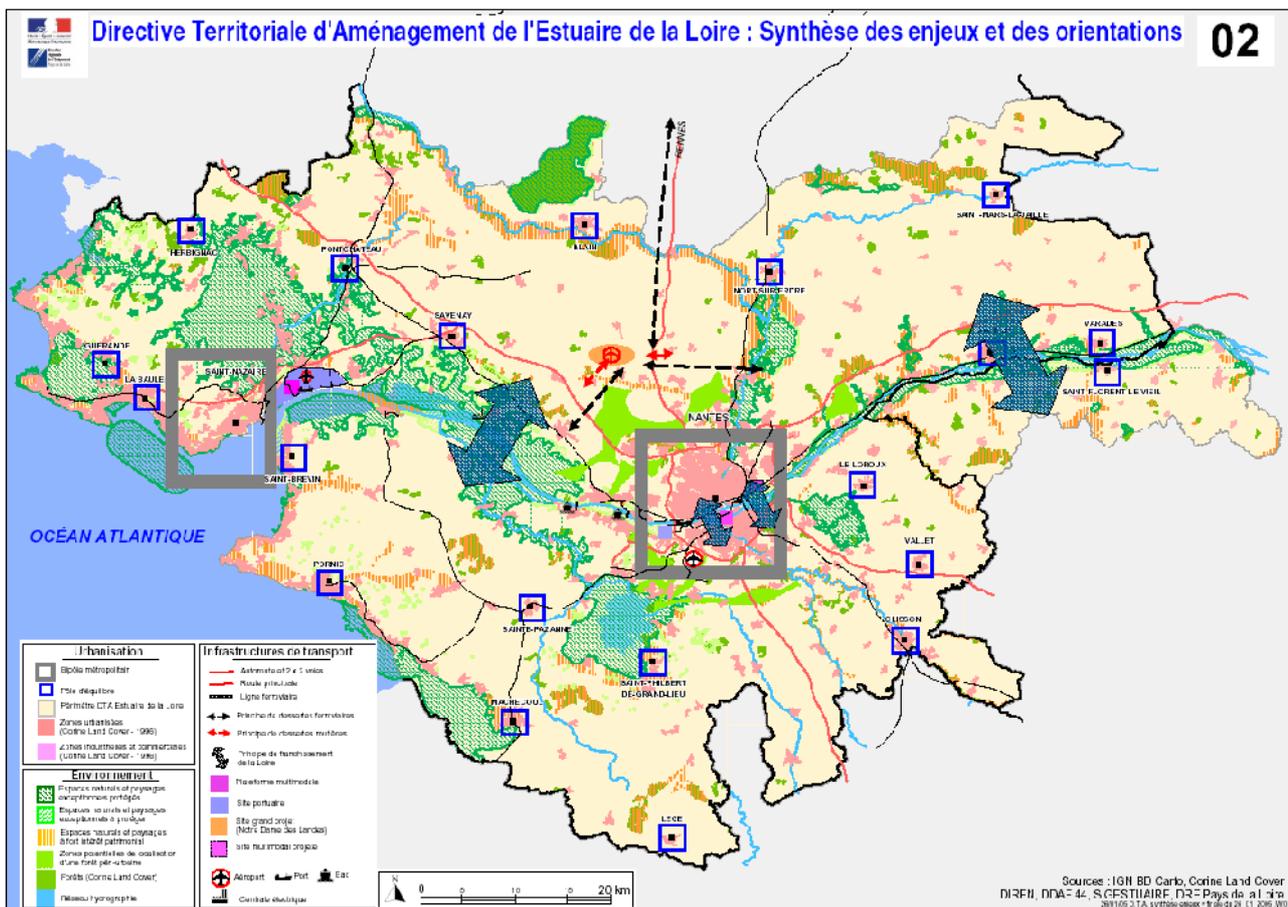
PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement Pays de la Loire

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Sommaire

1La structuration et la morphologie urbaine des pôles.....	3
2Le lien entre développement démographique et desserte ferroviaire n'est pas avéré.....	4
3L'attractivité de Nantes et de Saint-Nazaire sur les pôles d'équilibre ne s'accroît pas.....	4
4Le train favorise l'usage des transports collectifs pour les navettes domicile travail.....	5
5Des domaines de pertinence du car et du train différents selon que la destination est centrale ou périphérique.....	5
6La zone d'influence des gares s'étend parfois aux petites gares voisines.....	5
7La fréquentation des TER augmente plus vite que celle de LILA.....	6
8La desserte « fine » du service LILA pénalise les temps de parcours.....	6
9Une tendance récente à repositionner le centre de gravité près des gares ?.....	8
10Un besoin de stratégie foncière pour optimiser le potentiel de densification près des gares.....	9
11L'aggravation prévisible des conflits d'usage du foncier situé à proximité des gares ? .	10
12La mise en œuvre de projets d'aménagement tournés vers les gares.....	10
13Conclusion.....	10
14Vers des contrats d'axes ?.....	11



La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Loire approuvée par décret du 17 juillet 2006, affiche parmi ses objectifs celui de « favoriser l'émergence d'un réseau de pôles d'équilibre afin d'assurer un développement mieux réparti des territoires de l'Estuaire » pour mieux maîtriser l'étalement urbain important constaté.

Après quelques années d'application de la DTA de l'Estuaire de la Loire et 10 ans après les travaux qui avaient assis le concept de « pôles d'équilibre », la DREAL Pays de la Loire et la DDTM de Loire-Atlantique ont souhaité mener une analyse parallèle des déplacements, de l'urbanisation de ces pôles et de leur développement en général et évaluer dans quelle mesure le ferroviaire favorise la polarisation souhaitée par la DTA.

Dans cette perspective, la question centrale posée dans l'étude est celle de la réalité et de l'efficacité du développement du transport ferroviaire de personnes à courte ou moyenne distances. Les pôles desservis par une gare ferroviaire ont-ils connu un développement différent de ceux qui n'en bénéficient pas ? Le ferroviaire a-t-il constitué un apport décisif spécifique pour ces pôles ?

De façon symétrique, la mise en regard sur ces pôles d'équilibre de l'offre du transport, de son utilisation et de la configuration urbaine est susceptible de donner un éclairage sur l'influence de la forme urbaine sur l'utilisation du transport collectif et en particulier du transport ferroviaire.

1 La structuration et la morphologie urbaine des pôles

La dynamique d'expansion urbaine des pôles est importante depuis 1960. Leur population a augmenté de 70% en moyenne entre 1960 et 2008 mais dans le même temps la consommation foncière a augmenté jusqu'à 4 fois plus. Ce constat est lié au phénomène bien connu de desserrement urbain (réduction importante de la densification de l'habitat à partir de 1950-1960) et de desserrement des ménages (baisse de la cohabitation).

Cette expansion s'est accompagnée pendant longtemps d'un phénomène de mitage de l'espace et d'étirement de l'urbanisation le long des axes (en doigt de gant). Ce phénomène est assez marqué dans la région, au nord comme au sud de la Loire, mais moins qu'en Bretagne. A contrario de la route qui peut voir une urbanisation se développer tout le long de l'infrastructure, la voie ferrée engendre plutôt une polarisation de l'urbanisation autour des gares.

Aujourd'hui, la dynamique de desserrement urbain est toujours importante mais la dispersion de l'habitat (mitage, extensions linéaires) semble se réduire fortement. La majorité des communes privilégient maintenant les extensions dans l'épaisseur en continuité de l'existant. Blain est par exemple passé d'une structure en étoile à une structure groupée et concentrique.

L'évolution de la structure urbaine n'est évidemment pas liée uniquement à la planification. Les éléments naturels ont une influence importante :

- zones humides à Nort-sur-Erdre, Machecoul, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et Ancenis ;
- présence du vignoble à Clisson et Vallet ;
- relief à Savenay et Clisson, voire Ancenis.

Les infrastructures de transport jouent ici un rôle clef puisqu'elles servent de corridor de développement et/ou, au contraire, de limite. Les effets de coupure sont plus importants avec le rail qu'avec la route. C'est le cas à Clisson, Nort-sur-Erdre, Savenay, Ancenis et dans une moindre mesure Machecoul. Les liaisons transversales ne suffisent généralement pas à résorber les coupures urbaines, d'autant plus lorsque celles-ci sont de différentes natures. La ville de Savenay doit par exemple composer avec une ligne ferroviaire, un réseau à trois branches de voies rapides (dont une section à huit voies), l'escarpement du sillon de Bretagne et la proximité des marais de Loire.

2 Le lien entre développement démographique et desserte ferroviaire n'est pas avéré

L'analyse sur l'ensemble du territoire de la DTA sur l'Estuaire de la Loire des données relatives à la population, aux emplois, aux actifs et à leurs évolutions entre 1999 et 2006 ne permet pas d'affirmer que le niveau de desserte en transport en commun, train ou car, est un critère discriminant pour le développement des pôles d'équilibre.

On constate par contre une dynamique dans l'évolution de la population des communes voisines des pôles. Ce développement en périphérie des pôles d'équilibre constitue une dynamique similaire au développement périurbain autour des grandes agglomérations.

3 L'attractivité de Nantes et de Saint-Nazaire sur les pôles d'équilibre ne s'accroît pas en valeur relative

L'examen des volumes des déplacements contraints et de leurs évolutions ne permet pas non plus de définir une spécificité des pôles desservis par le train.

Les déplacements pendulaires domicile-travail ou domicile-étude représentent des volumes importants entre les pôles et Nantes ou St-Nazaire. L'attractivité de Nantes s'étend sur plus de 30 km, celle de St-Nazaire s'exerce davantage sur les pôles proches. Ces flux de déplacements ont augmenté entre 1999 et 2006.

Par contre, le pourcentage des actifs sortant des pôles vers Nantes ou St-Nazaire par rapport à la totalité des actifs sortant des pôles, a très peu évolué entre 1999 et 2006 : Nantes attire de 20 à 30 % des actifs sortant des pôles proches, 15 à 20 % de ceux des pôles plus éloignés. Il n'y a pas d'accentuation de l'attractivité de Nantes et de Saint-Nazaire vis-à-vis des pôles d'équilibre.

4 Le train favorise l'usage des transports collectifs pour les navettes domicile travail

Si l'on précise le mode de déplacement utilisé pour les navettes domicile-travail à destination de Nantes, on s'aperçoit que dès 1999, la part modale des transports collectifs est nettement plus forte dans les pôles desservis par le train. Ce phénomène s'est accru entre 1999 et 2006 : la part modale de la route est ainsi descendue à 52 % à Clisson, 56 % à Ancenis et 62 % à Machecoul et reste inférieure à 80 % dans les autres gares.

On peut corréliser ces résultats au niveau de service des transports collectifs, en particulier en terme de temps de parcours, en les comparant à ceux d'un parcours en véhicule particulier : c'est pour les pôles pourvus d'une gare, qu'on appellera désormais pôles-gares, que ces temps de parcours sont les plus compétitifs.

Les conditions difficiles d'accès à Nantes en voiture en heures de pointe, les contraintes de stationnement, influent sur le choix modal. On constate en effet, qu'à niveau de service ferroviaire comparable, les résidents de Savenay utilisent davantage le train pour aller à Nantes qu'à Saint-Nazaire. De même le train est beaucoup plus utilisé par les habitants d'Ancenis travaillant à Nantes, que par les Nantais travaillant à Ancenis.

5 Des domaines de pertinence du car et du train différents selon que la destination est centrale ou périphérique

Parmi les critères favorisant l'utilisation des transports collectifs, on a déjà signalé celui du temps de parcours. Sur ce critère on voit apparaître une différence entre les deux modes de transports collectifs pour la desserte des zones de l'agglomération nantaise :

- le train dessert le plus rapidement le secteur de la gare et le centre-ville, car au-delà il faut ajouter un temps d'acheminement par le bus ou le tramway ;
- l'autocar dessert d'abord la périphérie et les pôles d'échanges avec le tramway situé sur sa ligne, puis le centre-ville.

La fréquence des services, en particulier en heures de pointe est également un critère important.

Sur le critère motif du déplacement, on note que le motif études concerne 30 à 35 % des clients du train contre 50 à 55 % des usagers du car. Dans les trains, 50 à 55 % des clients voyagent pour se rendre à leur travail mais cette proportion varie aussi selon l'éloignement : elle est plus faible sur Machecoul et Pornic. Elle dépasse 40 % dans les cars de Nort-sur-Erdre et St-Philbert-de-Grand-Lieu.

6 La zone d'influence des gares s'étend parfois aux petites gares voisines

Parmi la clientèle des gares, une forte proportion des usagers habitent à l'extérieur du pôle : moins de la moitié habitent dans le pôle (un quart à Ancenis et un tiers à Savenay).

Ce phénomène pourrait encore se développer puisque l'on observe des évolutions importantes de population dans les communes limitrophes des pôles-gares.

Toutefois, la desserte plus fine du territoire par le réseau LILA peut conférer un caractère d'attractivité aux pôles desservis.

Cette attractivité des gares pour les résidents des communes voisines est en revanche renforcée par les temps de parcours performants des trains pour rejoindre Nantes ; même en ajoutant un

temps d'approche de la gare d'environ 10 min, le temps de parcours total est inférieur à celui d'un trajet effectué totalement en voiture. Ceci explique que plus de de la moitié (jusqu'à 2/3) des usagers accèdent à la gare en voiture, 30 % environ en temps que conducteurs et presque autant en tant que passagers. Tous les parkings proches des gares sont saturés. La question de l'aménagement de ces espaces proches des gares où se confrontent de nombreux enjeux est donc primordiale ; plusieurs pôles-gares mènent des projets de Pôle d'Échange Multimodal (PEM) pour traiter ces problèmes d'accès tous modes : accès et stationnement deux-roues, circulations piétonnes, dépose minute, accès et stationnement voiture.

Cette attractivité des gares et les difficultés d'accès qui en découlent peuvent être renforcées par le report sur les « grandes » gares d'une clientèle résidant dans une commune également desservie par le train : c'est le cas en particulier à Clisson où de nombreux résidents de Gorges et de Cugand voire de Boussay, viennent prendre le train. On ne constate pas ce phénomène à Ancenis par rapport aux gares de Varades et Oudon qui sont mieux desservies et mieux situées que les trois précédentes.

7 La fréquentation des TER augmente plus vite que celle de LILA

Les chiffres de montées/descentes dans les trains ou les cars LILA aux gares ou arrêts dans les pôles d'équilibre augmentent d'une manière générale. Les chiffres de fréquentation des gares sont plus forts que ceux du réseau LILA : ils s'expliquent par une zone d'attraction des gares plus large (cf. le paragraphe 6 sur la zone d'influence des gares).

En effet, il est intéressant de rapprocher les chiffres de fréquentation des gares par les résidents des pôles de ceux de fréquentation des arrêts LILA des pôles : on obtient ainsi 3430 montées/descentes pour la commune de Clisson, 2637 pour celle de Savenay, 2280 pour celle d'Ancenis, à comparer à 2400 pour Nort-sur-Erdre, 2000 pour Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et 1400 pour Blain.

8 La desserte « fine » du service LILA pénalise les temps de parcours

La desserte plus fine du territoire par le réseau départemental LILA évite ces phénomènes « concentration » autour du pôle gare.

Plusieurs arrêts sont aménagés dans les pôles desservis permettant ainsi une plus grande proximité du domicile des clients ainsi qu'une dépose à proximité immédiate des établissements scolaires en particulier. La clientèle scolaire reste notamment majoritaire sur le réseau.

En contrepartie, cette desserte plus fine engendre une durée moyenne des temps de parcours plus longue.

Une expérimentation de ligne plus directe, qui améliorerait les temps de parcours, est actuellement en cours entre Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et Nantes (ligne 12 express).

Tableaux récapitulatifs

Pôle	population		Emplois		Domicile Travail Vers Nantes 1999			Domicile Travail Vers Nantes 2006		
	population 2006	évolution Pop 2006-1999 / Pop 1999	Emplois 2006	évolution Emp 2006-1999 / Emp 1999	Nbre	% sortants	% en TC	Nbre	% sortants	% en TC
Ancenis	7 407	5,7%	9 608	24,9%	160	15%	16%	244	18%	44%
Clisson	6 600	11,3%	3 571	14,4%	352	22%	34%	466	22%	48%
La Baule-Escoublac	16 095	1,7%	6 551	4,8%	142	5%	11%	174	6%	21%
Machecoul	5 732	5,7%	3 795	2,7%	91	13%	6%	174	14%	38%
Pontchâteau	8 924	14,9%	3 684	18,3%	94	5%	13%	158	7%	13%
Pornic	13 681	15,1%	5 897	44,2%	223	13%	1%	295	13%	19%
Sainte-Pazanne	4 758	38,0%	1 357	23,1%	222	13%	9%	445	29%	25%
Savenay	6 899	17,1%	2 426	16,2%	250	17%	14%	395	20%	23%
Varades	3 527	10,5%	1 459	-0,4%	35	5%	10%	50	5%	25%
Blain	8 544	10,5%	3 634	15,7%	314	22%	3%	449	23%	2%
Guérande	15 226	11,5%	6 328	19,9%	81	2%	5%	130	3%	28%
Herbignac	5 117	17,6%	1 998	39,1%				48	3%	17%
Legé	3 968	10,6%	1 760	45,8%	83	10%	0%	76	8%	11%
Le Loroux-Bottereau	6 023	22,0%	2 242	22,5%	375	28%	1%	606	30%	8%
Nort-sur-Erdre	7 031	19,6%	2 254	11,2%	416	30%	5%	641	30%	8%
Saint-Brevin-les-Pins	11 750	22,3%	3 901	33,6%	99	6%	0%	163	6%	21%
Saint-Mars-la-Jaille	2 367	7,8%	1 902	13,8%				31	6%	12%
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu	7 312	17,0%	2 620	33,9%	443	26%	2%	571	24%	12%
Vallet	7 906	16,1%	3 659	23,8%	379	22%	1%	584	25%	8%

Pôle (distance à Nantes)	Données INSEE RGP 1999 et 2006				Nbre de services train ou car HPM / HPS (7h-9h) / (17h-19h)	Temps de parcours HPS en mn en TC en VP	Données enquêtes CR Pays de la Loire et CG Loire Atlantique										
	Population 2006 Pop 2006-Pop 1999	Domicile-Travail 2006 Vers Nantes					Domicile-Etudes 2006 Vers Nantes		Montées-Descentes sur 5 jours dans les gares ou arrêts des pôles								
		Nbre	% sortants du pôle	% en TC			Nbre	Nbre total	Résidents du pôle				Mode d'accès à la gare				
									Nbre	En %	Motif Travail En %	Motif Etudes En %	VP conducteur	à pied VP passager			
Ancenis (40 km)	7 407 +398	244	18%	44%	110	5 / 4	17-25mn	43mn	9 119	2 280 (25%)	60%	55%	30%	33%	56%	23%	32%
Clisson (22 km)	6 600 +668	466	22%	48%	162	7 / 5	16-28mn	38mn	8 570	3 430 (40%)	80%	50%	35%	36%	67%	31%	27%
Machecoul (33 km)	5 732 +308	174	14%	38%	83	3 / 3	47-60mn	42mn	1 714	754 (44%)	65%	42%	30%	28%	59%	31%	31%
Pornic (38 km)	13 681 +1 790	295	13%	19%	147	3 / 2 trains 1 / 3 cars	68mn 62mn(Pimil)	50mn 50mn	625 846(LLA)	262 (42%)	80%	38%	14%	17%	55%	35%	43%
Savenay (26 km)	6 899 +1 009	395	20%	23%	79	8 / 6	20-35mn	47mn	7 991	2 637 (33%)	60%	53%	28%	33%	62%	29%	23%
Blain (34 km)	8 544 +813	449	23%	2%	157	4 / 5	60mn(SNCF) 35mn(Le Carbo)	50mn	1 400		90%	29%	42%	19%	37%	18%	56%
Nort sur Erdre (23 km)	7 031 +1 150	641	30%	8%	207	6 / 6	40mn(Le Carbo ou Haluchère)	40mn	2 400		92%	42%	53%	9%	36%	27%	53%
St Philbert de Grandlieu (18 km)	7 312 +1 061	571	24%	12%	165	9 / 6	45mn(SNCF) 40mn(Pimil)	30mn	2 000		75%	54%	42%	14%	35%	21%	58%
Vallet (18 km)	7 906 +1 099	584	25%	8%	180	4 / 5	50mn(Pimil)	35mn	1 310		75%	12%	55%				

9 Une tendance récente à repositionner le centre de gravité près des gares ?

La localisation des zones urbanisées depuis 2000 ne montre pas de rapprochement significatif des constructions récentes de logement par rapport aux gares ou aux arrêts LILA. L'étude des zones d'urbanisation future des PLU et le recensement des projets d'aménagement d'envergure ne montrent pas non plus de retournement flagrant de tendance dans la majorité des pôles. L'expansion urbaine (au sens d'une extension périphérique) est encore bien visible dans la majorité des pôles, sans qu'il y ait de véritable effet d'agrégation à proximité des gares. On est, à l'instar de certaines grandes centralités, dans une double dynamique d'attraction / diffusion :

- attraction des pôles d'équilibre, et notamment de leurs communes périphériques : illustrée par la croissance démographique supérieure des communes proches des pôles ;
- diffusion à l'intérieur et à l'extérieur des pôles : illustrée par l'offre résidentielle abondante en périphérie, y compris dans les pôles-gares.

Néanmoins, une tendance au repositionnement du centre de gravité des communes par rapport à la gare semble perceptible sur certains pôles (à travers le choix des secteurs prioritaires d'intervention). C'est le cas de Clisson, Ancenis et dans une moindre mesure Nort-sur-Erdre et Savenay (ces deux communes prévoient de s'étendre en parallèle sur de grands secteurs éloignés de la gare). Ce repositionnement est rendu possible par la présence d'emprises foncières mutables (friches, etc...) ou de terrains mobilisables à proximité des gares. La proximité immédiate des gares et leur évolution en pôle d'échange multimodal (PEM) paraît être un facteur déclenchant, confortant le potentiel de ces secteurs et influençant leur programmation et leur conception.

10 Un besoin de stratégie foncière pour optimiser le potentiel de densification près des gares

On retrouve plusieurs typologies d'emplacement des gares au sein de leur territoire. Bien que créées au départ en limite d'urbanisation, plusieurs gares sont aujourd'hui insérées dans le tissu urbain (Ancenis, Clisson). D'autres restent presque en limite d'urbanisation (Machecoul, Savenay). La gare de Pornic, seule gare terminus des pôles étudiés, a une position très centrale.

L'emplacement des gares au sein du tissu urbain peut déterminer fortement le potentiel de densification ou d'optimisation foncière à leurs abords.

Le foncier disponible dans les quartiers de gare intégrés à la ville est généralement rare, complexe (interventions ciblées ou renouvellement urbain global) mais stratégique. Les gares en limite d'urbanisation disposent en théorie d'un foncier plus facilement mobilisable mais situé sur des terres naturelles ou agricoles... voire inondables (Machecoul, Savenay, Nort-sur-Erdre).

L'analyse du potentiel de densification à proximité des gares exige des investigations plus fines à mener pôle par pôle (référentiel foncier, etc...). On perçoit néanmoins quelques tendances :

- Des communes qui ont un potentiel important à court ou moyen terme par la présence de zones mutables ou de dents creuses à proximité des gares (Ancenis, Savenay, Clisson). On peut y ajouter Nort-sur-Erdre même s'il s'agit d'une extension urbaine ;
- Des communes dont le potentiel de densification ou de construction autour de la gare paraît plus limité en raison de la nature du tissu urbain existant ou d'éléments naturels : c'est le cas de Pornic malgré le projet de la Ria (les espaces les plus proches de la gare sont en zone inondables donc traités en parc).
La gare de Machecoul est longée au sud par une zone humide (au delà de la zone d'activité). Au nord de la gare, on est en présence d'un tissu urbain de faubourg ou de

centre bourg déjà relativement dense ;

- Celles qui disposent d'espaces mutables ou de niches foncières (Clisson, Ancenis, Savenay) doivent néanmoins composer avec des coupures urbaines, des accès plus ou moins complexes, des zones inondables ou des limites communales proches. Le potentiel d'optimisation foncière de leur quartier gare pourrait être limité à long terme.

De manière générale, la définition d'une stratégie foncière pour optimiser la gestion des terrains disponibles, ou mutables, dans les secteurs proches des gares est d'autant plus nécessaire que les conflits d'usage y sont potentiellement importants.

11 L'aggravation prévisible des conflits d'usage du foncier situé à proximité des gares ?

La question des conflits d'usage est prégnante aux abords des gares. Les besoins de surface dédiés au stationnement ne cessent d'augmenter, sur des espaces qui sont par ailleurs stratégiques pour mener des opérations immobilières ou d'aménagement : optimisation et diversification foncière à proximité des gares. Or la forte demande de stationnement se traduit pour l'instant par une consommation foncière importante. Les parkings sont essentiellement réalisés en surface, pour des raisons de coût et de disponibilité foncière¹, y compris pour les gares proches des centres villes, comme Ancenis où l'espace est pourtant plus rare. Les aires de stationnement conçues au départ à proximité immédiate des gares s'étirent ou sont déportées le long des voies (Ancenis, Clisson, Machecoul, Savenay), rallongeant les parcours d'approche.

L'usage extensif de l'espace proche des gares dû au besoin de stationnement va pourtant à l'encontre des objectifs d'optimisation foncière sur ces secteurs prioritaires. Il faut aussi veiller à ne pas sacrifier trop rapidement des emprises ferroviaires qui pourraient s'avérer utile à long terme en cas de développement des infrastructures ou de relance de certains usages (fret ferroviaire, etc).

La concentration des enjeux, et des usages, aux abords des gares confirme, s'il était utile de le rappeler, l'intérêt d'engager des actions d'ensemble, c'est-à-dire au delà du seul volet « déplacement / intermodalité » que constituent les PEM.

12 La mise en œuvre de projets d'aménagement tournés vers les gares

Le volet « urbanisme » est un levier complémentaire actionné sur plusieurs pôles-gares pour renforcer leur attractivité. Inversement, la présence de la gare est un critère déterminant de la faisabilité économique des opérations d'aménagement. Cinq projets sont clairement liés à la proximité des gares et font l'objet de réflexions communes avec les projets de PEM :

- Le projet de « quartier gare » à Savenay (renouvellement et extension urbaine) ;
- la ZAC du Quartier de la Gare à Ancenis (renouvellement urbain) ;
- la ZAC du Champ de Foire et du centre ville historique à Clisson (renouvellement urbain) ;
- l'aménagement du quartier de la gare à Nort-sur-Erdre en lien avec l'arrivée du futur tram train (extension urbaine) ;
- la ZAC de la Ria à Pornic (extension urbaine).

Ces projets sont susceptibles de renforcer les qualités intrinsèques du site en mettant leur programmation et leur composition urbaine « au service » du développement des futurs PEM.

1 Disponibilité foncière souvent liée au dimensionnement des emprises ferroviaires de la SNCF et RFF

13 Conclusion

Si les pôles-gares ne semblent pas bénéficier pour l'instant d'une dynamique démographique et économique réellement supérieure aux autres pôles, l'articulation transport / urbanisme se concrétise désormais dans certains d'entre eux, du moins en terme de réflexion et d'initiative.

On peut imaginer que ces évolutions perceptibles en terme de structuration urbaine pourront favoriser l'attractivité de la desserte, et permettre à ces communes de tirer parti des stratégies de localisations résidentielles complexes des ménages. Inversement, le renforcement progressif de l'attractivité de la desserte doit accélérer et généraliser les mutations en cours sur ces communes.

En effet, le développement des transports collectifs et des équipements d'accompagnement (parkings en ouvrage par exemple) ne seront raisonnablement finançables à long terme par les collectivités que s'ils desservent des secteurs relativement denses, favorables aux modes doux. Les collectivités sont ainsi amenées à s'engager vers une optimisation de leur potentiel foncier et une intensification de leur urbanisation (notion qui combine à la fois densité, mixité fonctionnelle et qualité du cadre de vie), particulièrement dans les secteurs proches des gares. Plusieurs d'entre elles s'engagent dans cette voie, à des stades différents, en rapprochant leurs réflexions en terme d'urbanisme des problématiques liées aux transports en commun. Certaines se lancent d'ailleurs concrètement dans des projets d'aménagement tournés vers les gares². La définition d'une stratégie foncière est par conséquent essentielle.

Les autorités organisatrices de transport doivent pouvoir trouver un relais dans les communes concernées par la mise en œuvre d'orientations stratégiques (planification) et d'interventions opérationnelles susceptibles d'optimiser la portée de leur investissement. La nécessité d'une approche globale, et la coordination complexe qui en découle (acteurs aux logiques, moyens, calendrier parfois différents), peut par exemple faire l'objet d'une démarche de contractualisation où chacun s'engage sur des objectifs complémentaires dans une logique « gagnant-gagnant ». Les « contrats d'axes » permettent ainsi d'impliquer tous les acteurs sur un objectif commun de coproduction d'un projet de transport en commun en cohérence avec des projets d'urbanisme.

² par analogie à la notion « d'urbanisme orienté vers le rail », sous titre du projet franco allemand Bahnville.

**Etude pilotée conjointement par la DREAL et la DDTM 44
et réalisée par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de l'Ouest,
Division Villes et Territoires.**

**Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement**

**Service intermodalité,
aménagement et logement**

**34, place Viarme
BP 32205
44022 Nantes cedex 1**

**Tél : 02.53.46.57.22
Fax : 02.53.46.57.27**

**Directeur de publication :
Hubert FERRY-WILCZEK**

ISSN : 2109-0017