

**G – Aménagement du territoire**  
**G.5 – Etude d'accessibilité des gares**

septembre 2014



Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire. Ces études sont cofinancées par l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de Loire-Atlantique, les métropoles de Rennes, Nantes, Brest et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité du projet était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

# Les Pôles d'Echanges Multimodaux bretons : Quels enjeux à l'horizon 2025 ?



Monographie des gares TGV bretonnes - Avril 2013

# PREAMBULE

L'étude « Les PEM bretons : quels enjeux à l'horizon 2025 ? » a été réalisée de septembre 2012 à mai 2013 sous la direction de Réseau ferré de France. Elle a pour objectif de rendre compte de la situation actuelle des projets de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) en région Bretagne et d'en donner une projection suite à la mise en place des nouvelles liaisons ferroviaires envisagée à l'horizon 2025. Les dix PEM étudiés dans ce rapport sont Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix et Brest pour l'axe nord, Redon, Vannes, Auray, Lorient et Quimper pour l'axe sud.

## Présentation de Réseau ferré de France

Créé en 1997 en vue du renouveau du transport ferroviaire, Réseau ferré de France (RFF) est un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), c'est-à-dire un organisme d'Etat dont les règles comptables et les méthodes de gestion s'apparentent à celles des entreprises industrielles et commerciales.

Propriétaire du réseau ferré, RFF en confie la gestion et l'entretien à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et la rémunère à cet effet. Ces missions s'effectuent dans le cadre d'une convention conclue entre les deux établissements. RFF est le gestionnaire des infrastructures. Il définit les principes et objectifs applicables en matière de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et d'entretien du réseau. Il propose à l'Etat, à partir de besoins identifiés, les adaptations qu'il apparaît nécessaires d'apporter au réseau ferré. Il définit les modalités de programmation, de financement et de réalisation des investissements nécessaires, en lien avec les partenaires. Il est donc maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré.

En contrepartie de sa mission de service public, RFF perçoit des subventions. Ces dernières répondent aux objectifs suivants :

- amortir la dette correspondant aux anciennes lignes ;
- participer au financement des dépenses de renouvellement et des investissements de développement ;
- financer la différence entre, d'une part, les redevances payées par les entreprises ferroviaires utilisant le réseau, et, d'autre part, les coûts d'entretien et de gestion des circulations.

La constitution de RFF en tant qu'entité juridique indépendante de la SNCF, en tant qu'exploitant ferroviaire, permet notamment d'ouvrir l'infrastructure ferroviaire à des exploitants privés ou publics, nationaux ou étrangers et donc d'introduire de la concurrence dans le marché du transport ferroviaire français.

La première société privée qui a demandé, et obtenu, le 17 février 2004, la licence nécessaire pour exploiter des services de transport de fret en France est Europorte 2, une filiale d'Eurotunnel. Pour le transport de voyageurs à l'international, la concurrence - possible depuis 2009 - a vu le jour le 11 décembre 2011 avec la compagnie Thello, tandis qu'au niveau national l'ouverture devrait être mise en place en 2015.

## Structure du document

Ce rapport se compose de deux livrets :

- Un dossier principal détaillant le contexte régional breton, la typologie des gares bretonnes, ainsi que des orientations d'aménagement des infrastructures existantes ;
- Un dossier de synthèse présentant une étude monographique des dix PEM.

## Crédits

Cette étude a été menée par Pauline Body, Marie Cotard, Audrey Dupart, Erwan Guehenec, Aude-Elisabeth Leygnac, Marine Lolon et Nicolas Marchyllie, étudiants du Master 2 AUDIT (Aménagement, Urbanisme, Diagnostic et Intervention sur les Territoires) de Rennes 2, affilié à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes (IAUR).

Sauf mention contraire, l'ensemble des cartographies et des photographies présenté dans cette étude a été réalisé par le Master 2 AUDIT.

## Remerciements

L'équipe de l'atelier RFF tient à remercier :

- Réseau ferré de France et plus particulièrement M. Antoine Frémont, M. Benoit Formstecher et M. Jordan Haumont, pour leur suivi durant l'année 2012-2013 et leurs différents enseignements.
- M. Laurent Montévil et M. Guy Baudelle, pour leurs conseils, disponibilités et la transmission de méthode de travail lors de cet atelier professionnel.
- M. Jean Ollivro pour son aide ponctuelle et précieuse et ses suggestions concernant cette étude.
- L'ensemble des personnes interrogées : usagers de la gare, riverains, commerçants, ainsi que les experts et professionnels ayant contribué à la réalisation du projet.

# Sommaire

PREAMBULE .....	2
INTRODUCTION .....	4
I. Une gare, un territoire.....	9
A. Le territoire breton et ses PEM .....	9
B. Les gares en un regard.....	15
II. Des profils variés de gares .....	26
A. Introduction .....	26
B. Typologie des gares bretonnes.....	26
C. Quel type de gare pour le territoire ? .....	33
III. Et demain ? Quelles évolutions pour les gares bretonnes ?.....	38
A. Introduction .....	38
B. Perspectives de la mobilité en 2025/2030 en Bretagne .....	40
C. Perspectives d'évolution par catégorie de gare.....	45
SOURCES .....	50
GLOSSAIRE.....	60
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	62
TABLE DES MATIERES .....	63

# INTRODUCTION

Les bretons sont les français les plus mobiles (3,5 déplacements quotidiens, parcourus en 55 minutes), tous types de déplacements confondus (semaine, weekend, longue distance)<sup>1</sup>. Sur l'ensemble de ces déplacements journaliers, la voiture occupe une place majoritaire : 72 % l'utilise quotidiennement contre 64,8% en France métropolitaine. La marche à pied arrive en deuxième position (20 % contre 22,3% en France métropolitaine), puis les transports collectifs (5,2% contre 8,3% en France métropolitaine). Cette utilisation massive de la voiture trouve en partie son explication dans l'infrastructure routière existante, qui a elle même facilité l'étalement urbain. Ainsi, un ensemble de voies express à accès gratuit, hérité de l'action du CELIB (Comité d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons) dans les années 1950, irrigue l'ensemble du territoire. Ce réseau, encore en développement au centre de la région (inscrit au Programme de modernisation des itinéraires du réseau routier breton – PDMI<sup>2</sup>), semble pourtant arriver à ses limites : problèmes d'encombrement aux heures de pointes (96,2% des échanges se font par la route contre 92% au niveau national<sup>3</sup>). Le ferroviaire apparaît alors comme une alternative pour les déplacements de moyenne et longue distances. Couplée aux réseaux de transports collectifs existant, il devient possible de développer une nouvelle offre pour les usagers. Ainsi, l'intermodalité répond à tous types de mobilité (très courte et/ou longue distance). En renforçant l'intermodalité, l'infrastructure routière existante peut (re)devenir un axe d'urbanisation permettant de densifier l'habitat. Il est important de se replacer dans un contexte plus large où la mobilité automobile tend à être remise en question du fait de l'augmentation continue du cours du pétrole. La concentration de l'urbanisation facilite la mise en place de réseaux de transports collectifs performants. Dans cette optique, le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) semble un outil idéal pour mettre en œuvre cette nouvelle offre de transports collectifs.

Le désenclavement de la Bretagne<sup>4</sup> a débuté au XIX<sup>e</sup> siècle, grâce à l'arrivée du réseau ferroviaire, résultat de mobilisations actives des parlementaires bretons. Arrivée à Rennes en 1857, la première locomotive arrive en 1863 à Quimper et en 1895 à Brest. L'impact sur les temps de transport fut majeur : de trois jours en diligence, 24 heures continues à cheval, Brest fut relié à Paris en une journée de train (soit 16h40) ! La succession de progrès technologiques a permis de réduire le temps de parcours jusqu'à 10h20 en 1937 (électrification de la ligne Paris-Le Mans), pour aujourd'hui atteindre 4 heures (grâce à l'électrification jusqu'à Brest en 1989 et le tronçon de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris- Le Mans).

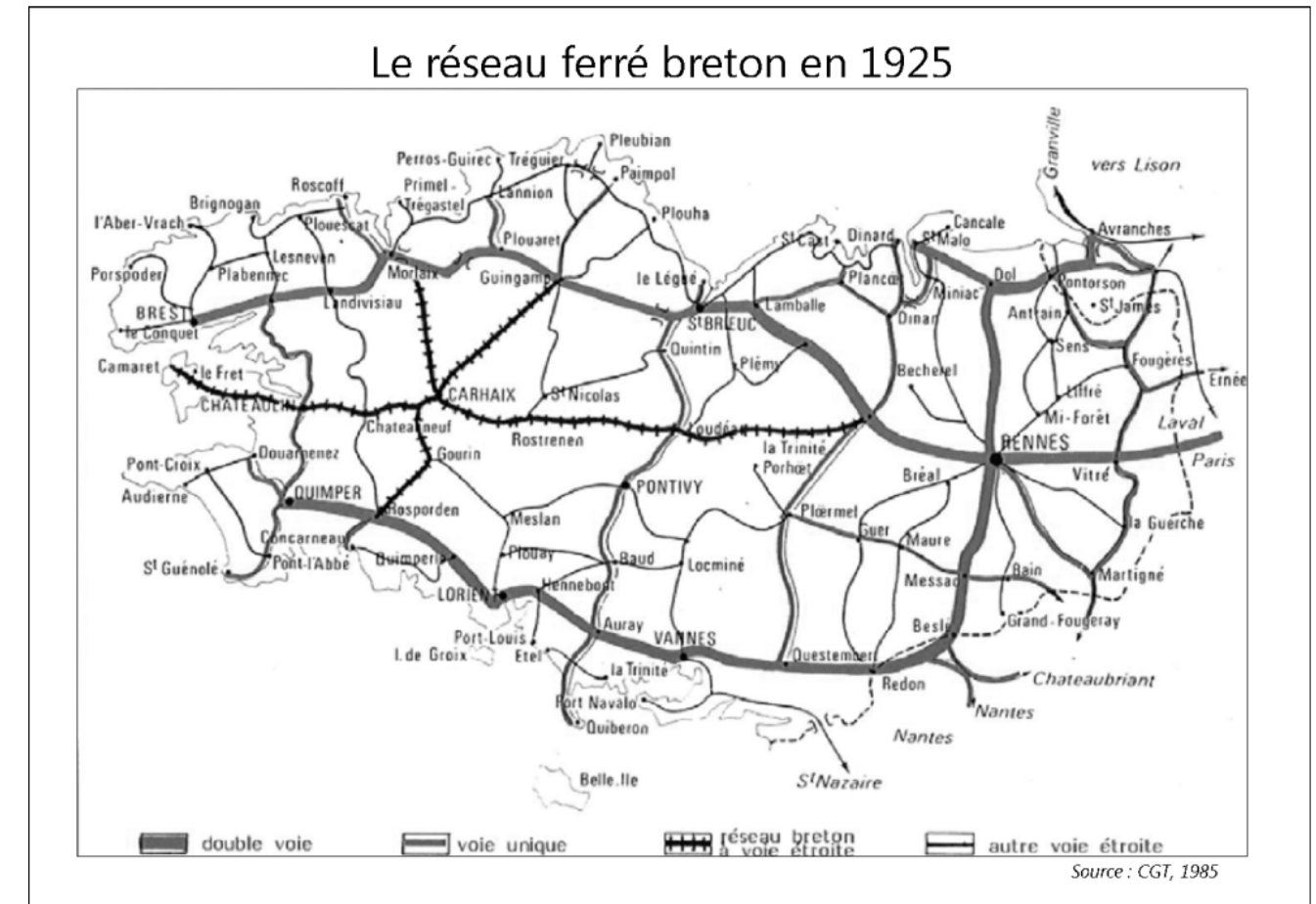
<sup>1</sup> La Mobilité des Bretons, enquête Nationale Transport et Déplacement, Région Bretagne, 2008

<sup>2</sup> Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse, CESER, Janvier 2012,p.70

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse, CESER, Janvier 2012,p.71-89

Sur l'axe sud, Quimper a d'abord été relié à Paris par Nantes en 1863. Le réseau ferré apparaît très dense (cf. Carte 1). Il était exploité par cinq compagnies de chemins de fer différentes. Cette densité répondait à un double objectif : la desserte de l'ensemble des territoires et les intérêts économiques. L'exploitation intérieure, gérée par les compagnies locales sera progressivement abandonnée après la crise de 1929.



En parallèle des plans d'amélioration des infrastructures routières, le CIAT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) instaure le Plan ferroviaire breton le 6 mai 1982, dont l'objectif majeur est l'électrification des voies qui accueilleraient le Train à Grande Vitesse (TGV) Atlantique. L'Etat a couvert un tiers des dépenses relatives aux relèvements de la vitesse sur les tronçons nécessaires et l'électrification de l'ensemble des voies Rennes-Brest, Rennes-Quimper. L'arrivée du TGV fut effective à partir de 1989 à Brest, 1991 à Lorient et 1992 à Quimper.

Le réseau actuel compte 13 lignes d'une longueur cumulée de 1 193 kilomètres. L'ensemble des villes bretonnes est desservie soit en train soit en car. Les liaisons ferroviaires assurent le passage des TGV tout autant que les Trains Express Régionaux (TER), sans pour autant que les voies soient adaptées à la grande vitesse. Cela induit une performance moindre du TGV, contraint à freiner régulièrement et ne pouvant pas rouler à vitesse maximale.

Malgré ces contraintes de performance, dix ans plus tard<sup>5</sup>, le TGV a permis de gagner du temps et a bel et bien contribué au désenclavement de la Bretagne. Une augmentation du nombre de voyageurs au départ et à destination de la Bretagne a été constatée dans le cadre de cette étude (9 millions de montées / descentes par an en Bretagne en 2001)<sup>6</sup>.

L'arrivée du TGV Atlantique avait été accompagnée par des travaux sur la gare et ses abords (aménagement de la desserte routière, parcs de stationnement, liaisons intermodales).

Afin d'encourager ce report de la voiture vers le train, ce dernier doit développer une offre plus attractive, notamment sur la question des temps de parcours. C'est dans la poursuite de cet objectif qu'est né le programme Bretagne à Grande Vitesse (BGV) comportant plusieurs projets dont la finalité est d'améliorer significativement l'accessibilité et de diffuser l'effet grande vitesse sur tout le territoire breton : la modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper en cours, la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire (LGV BPL), qui s'achèvera en 2017 et sa déclinaison régionale les Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) dont la réalisation est envisagée à l'horizon 2025/2030.

Le projet LGV Bretagne – Pays-de-la-Loire recouvre quatre objectifs majeurs :

- Une amélioration de l'infrastructure afin que les performances du transport ferroviaire progressent à l'Ouest (aujourd'hui 16 millions de voyageurs par an ce qui représente 20 % du trafic TGV national), c'est-à-dire le projet Bretagne à Grande Vitesse ;
- Une forte contribution au développement des territoires grâce à une meilleure accessibilité ;
- Un impact positif sur la desserte interne des territoires et les possibilités de développement du fret ;
- L'inscription dans une perspective de développement durable (report modal de près de 2 millions de voyageurs).

A l'échelle régionale, ce projet se décline par une volonté d'améliorer les liaisons ferroviaires Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Nantes-Rennes. L'objectif final est de relier les villes de Quimper et Brest à Paris en trois heures pour mettre en concurrence le transport aérien. En effet, on constate qu'au-delà de trois heures de trajet, les actifs privilégient l'avion pour les déplacements Brest/Quimper-Paris car la durée du vol n'excède pas une heure et demie.

Inscrit dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) signé en 2007, les enjeux définissant le projet LNOBPL à l'horizon 2025 devraient permettre d'engager une transition dans les modes de déplacements en Bretagne :

- Améliorer la desserte entre Nantes et Rennes dans le cadre du renforcement de leurs échanges ;

- Créer une desserte de la future plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes (notamment depuis Nantes, Rennes et la Bretagne Sud), avec un développement d'une intermodalité ferroviaire ;
- Intégrer le réseau ferré de la Bretagne dans le développement du réseau ferré français tel qu'inscrit dans les orientations dégagées du Grenelle de l'Environnement avec le barreau Est-Ouest.

Les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper constituent les principaux axes de desserte ferroviaire de la Bretagne à l'ouest de Rennes. Elles présentent également de nombreux points communs. De longueurs équivalentes (respectivement 250 km pour Rennes-Brest et 245 km pour Rennes-Quimper), elles sont équipées de double voies électrifiées et leur trafic combinent des trains TGV et TER.

L'axe Nord, comme l'axe Sud connaissent des fréquentations équivalentes sur le trafic TGV (radial et TER intra-Bretagne) qui est de l'ordre de 2 millions de voyageurs à l'ouest de Rennes pour décroître progressivement jusqu'à la pointe bretonne.

Un autre axe du projet repose sur l'amélioration de la liaison Rennes-Nantes, qui aujourd'hui est fortement concurrencée par la route. Le temps de parcours en train est compris entre 1h15 et 1h20 entre Nantes et Rennes, quand le temps de parcours routier est de l'ordre de 1h20 de centre à centre. Actuellement constitué d'une double voie électrifiée sur 150 km via Redon (dont 71 km entre Rennes et Redon), ce parcours représente 240 000 voyageurs annuels (y compris en correspondance).

Si l'on considère uniquement la branche Rennes-Redon, les volumes de trafic potentiellement intéressés s'élèvent actuellement aux environs de 1,75 million de voyageurs sur le TGV Paris-Bretagne Sud et 0,7 million de voyageurs TER entre Rennes et la Bretagne Sud.

En application des orientations stratégiques inscrites dans le Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports de la Région Bretagne (SRMDT), la première phase de modernisation des axes ferroviaires Rennes-Brest, et Rennes-Quimper est en cours de réalisation. Ces travaux visent à diffuser le gain de temps de la LGV BPL dans toute la Bretagne. Cette première phase (Rennes-Brest, Rennes-Quimper phase I, I+) se traduit par l'adaptation des installations ferroviaires (rectification de courbes, suppression de passages à niveau) pour permettre des vitesses supérieures à 160 km/h sur plusieurs sections des lignes (sans dépasser 220 km/h). Le montant de ses travaux s'élève à 300 millions d'euros et permettront un gain de temps supplémentaire de 5 minutes sur chaque axe.

<sup>5</sup> Bilan imposé par la loi LOTI (Loi d'Orientation sur les Infrastructures de Transports)

<sup>6</sup> Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse, CESER, p82

La Région Bretagne envisage également une modernisation du matériel roulant (pour les TER) afin d'utiliser au mieux les investissements d'infrastructures réalisés. En partenariat avec la SNCF, la mise en service d'un TGV Duplex (apte à rouler à 320km/h) comme train « drapeau » est envisagé pour optimiser le temps de parcours entre Paris et la pointe bretonne.

Suite aux travaux de modernisation, RFF souhaite lancer le projet LNOBPL visant la construction de tronçon à grande vitesse sur chaque branche. La concertation avec les différents partenaires a commencé en septembre 2012 sous forme de conférences territoriales. Elles visent à approfondir les réflexions sur les fonctionnalités attendues, les principaux enjeux liés aux projets et les questions à traiter lors du débat public, qui devrait avoir lieu en 2014, (après l'évaluation du Schéma National des Infrastructures par la « Commission Mobilité 21 » de Transports prévu par la loi Grenelle).

Il est important de rappeler que ce projet LNOBPL vise, à l'horizon 2025, une meilleure intégration de la Bretagne au réseau européen. Les stratégies de développement mises en place par la Région vont aussi dans ce sens : améliorer l'accessibilité pour renforcer l'attractivité économique de la région, sans pour autant mettre de côté les spécificités du territoire breton (place importante des ports, transports collectifs adaptés en zones rurales...). La structuration du réseau de transport collectif est une étape primordiale pour renforcer les modes de déplacements alternatifs à la voiture. Le projet Bretagne à Grande Vitesse inclut l'aménagement des gares nationales pour qu'elles puissent faire face aux flux de voyageurs supplémentaires attendus. 10 gares font partie de ce classement : Auray, Brest, Guingamp, Lorient, Morlaix, Quimper, Redon, Rennes, Saint-Brieuc et Vannes. L'ensemble des partenaires (Région, Département, intercommunalité, ville-centre, SNCF, RFF) se réunissent afin de réfléchir ensemble aux modalités de transformations de leur gare en PEM. L'objectif est de faire bénéficier à l'ensemble des territoires bretons le gain de temps apporté par la LGV et le projet BGV (modernisation des infrastructures et création de pôles d'échanges multimodaux). Dans le cadre de cette étude, neuf gares nationales (Auray, Brest, Guingamp, Lorient, Morlaix, Quimper, Redon, Saint-Brieuc et Vannes) et une gare régionale (Lamballe) ont été retenues. Mis à part Lamballe qui bénéficie d'un accompagnement spécifique de la Région pour sa modernisation, les gares nationales étudiées sont engagées dans une négociation ou ont déjà signé un contrat de pôle d'échanges multimodal avec les différents partenaires (Etat, Région, Département, Intercommunalité, Collectivité, SNCF, RFF). Avant d'aller plus loin dans la présentation de ce travail, il est nécessaire de revenir sur cette notion de pôle d'échanges multimodal et l'intérêt de les situer au niveau d'une gare.

## Définition d'un PEM et enjeux

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport définit le pôle d'échanges multimodal comme « *un aménagement impliquant au moins deux modes de transport en commun ou deux transporteurs différents et qui vise à favoriser les pratiques intermodales de transport par la matérialisation et l'optimisation du lieu entre ces deux modes de transports collectifs. Il doit par ailleurs faciliter l'accès des réseaux de transports collectifs aux utilisateurs de tous les autres modes de transports.* »

Cette définition du pôle d'échanges confirme un point : cet aménagement vise en premier ordre à répondre à un enjeu de mobilité. Il vise à favoriser l'usage des transports collectifs. Mais cette fonction première liée aux transports n'est pas la seule. Un PEM joue également un rôle d'interface entre la ville et ces transports puisqu'il va impacter l'organisation des transports collectifs, et même les infrastructures de transports elles-mêmes (adaptation aux flux, suppression de voies pour les automobiles...). Son aménagement peut induire différents modes d'appropriation (zone piétonne, zone de passage) en fonction des types de services qu'il accueille. S'il est uniquement tourné vers la billettique et l'information aux voyageurs, il y a plus de chance pour que le PEM soit un lieu de passage, de correspondance.

Si le PEM accueille également des services urbains (café, restaurant, boutiques...) il développe un potentiel de centralité urbaine.

S'il fallait définir un pôle d'échanges idéal, il devrait répondre à ces trois fonctions (transport, urbaine, services), sans pour autant que l'une des trois ne nuise aux autres (cf.figure 1). Quatre enjeux transversaux doivent être pris en compte dans la réalisation d'un PEM :

- L'accueil des voyageurs dans les meilleures conditions ;
- L'accessibilité du pôle d'échanges pour tous (y compris personnes à mobilité réduite) ;
- Faciliter le déplacement, qu'il soit proche ou lointain (intermodalité) ;
- Créer ou recréer un pôle de centralité urbaine.



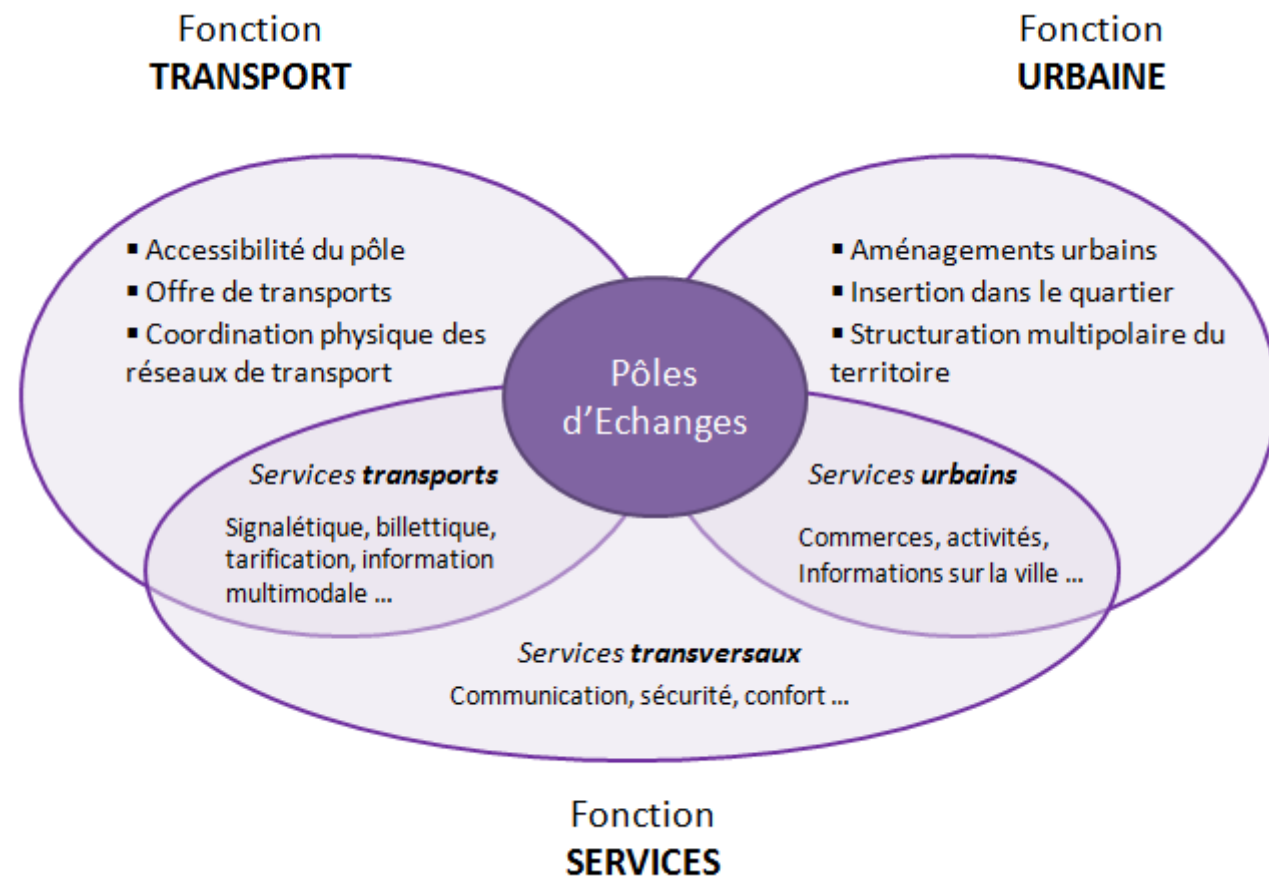


Figure 1 - Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges réalisé par C. RICHER

Pourquoi réaliser un PEM au niveau de la gare ?

Il faut d'abord revenir sur l'objet gare. Le Larousse la définit comme l'« ensemble des installations de chemin de fer permettant d'assurer les opérations relatives à la circulation des trains, au service des voyageurs et/ou des marchandises. » Au-delà de la définition fonctionnelle de la gare, elle tient une place particulière dans le tissu urbain. La construction d'une gare a souvent généré l'apparition d'un nouveau quartier, plutôt à vocation commerciale, hôtelière et industrielle<sup>7</sup>. Apparue au XIX<sup>e</sup> siècle, la gare fut un nouveau symbole urbain de la modernité et du progrès car elle facilitait les voyages longue distance ainsi que le commerce de marchandises à l'extérieur de la région de production. « Les quartiers de gare »<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Pierre George, Fernand Verger, Dictionnaire de la géographie, Edition 2004

<sup>8</sup> Aubertel Patrice, Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises. In: Flux n°38, 1999. pp. 39-46.

étaient structurés autour des activités de la gare (activités propres au chemin de fer et au transport en général, mais aussi au stockage/conditionnement).

Cette concentration d'activités et d'échanges a généré une centralité urbaine, qui a été renforcée par la présence de transports collectifs<sup>9</sup>. La gare, bien qu'elle soit une propriété privée jouait un rôle d'espace public. Les cafés et brasseries présents dans l'enceinte de la gare tout comme les marchés qui pouvaient se dérouler sur le parvis, généraient une attractivité importante. Ainsi, on venait, autrefois, boire un café à la gare, comme si on allait sur la place de la Mairie. Certains restaient pour observer la foule de voyageurs. La gare suscitait « l'ailleurs » par les destinations proposées et les peintures murales qui pouvaient s'y trouver. Comme l'a constaté P. Sansot, dans son ouvrage *Du bon usage de la lenteur*, « [...] On a fait en sorte que les hommes ne s'y réfugient plus, en vidant le hall de ses sièges, en camouflant les salles d'attente ». Bien qu'aujourd'hui la gare soit davantage devenue un lieu de passage, elle conserve son rôle d'espace public, particulièrement à travers le développement des commerces en gare et aux abords. Percevoir la gare comme un espace public, la place au centre de la création d'une urbanité<sup>10</sup>. Au XIX<sup>e</sup> siècle comme au XXI<sup>e</sup> siècle, la gare est toujours symboliquement une porte d'entrée de la ville pour les voyageurs, notamment en lui offrant la possibilité de se trouver de manière quasi immédiate en centre-ville.

Aujourd'hui, l'empilement des infrastructures (ferroviaires, routières) a généré un enclavement des « quartiers de gare ». Ces pôles d'activités du XIX<sup>e</sup> siècle, sont devenus soit des friches industrielles (les entreprises implantées ont souvent fermé ou déménagé pour des positionnements routiers plus favorables), soit ils ont accueilli des grands ensembles (pour répondre à la crise du logement entre les années 1950 et 1970) par opportunité foncière.

Le contexte actuel d'économie des terres agricoles poussent les collectivités à mettre en œuvre des opérations de renouvellement urbain. Ces quartiers, dans le cadre des contrats de PEM, représentent des opportunités en termes de création de logements et d'emploi. En fonction des configurations des villes, il s'agira parfois de réaliser de véritables « coutures urbaines ». Cela sera également l'occasion pour certaines villes de renforcer et/ou créer un réseau de transports collectifs. L'ensemble des travaux devrait être réalisé à partir 2017, pour répondre aux besoins nouveaux générés par le tronçon de LGV « Le Mans-Rennes ».

Créer un pôle d'échanges multimodal sur une gare peut donc avoir des répercussions positives à différents points de vue :

- D'un point de vue des transports : en facilitant le passage d'un transport collectif à un autre

<sup>9</sup> Isaac Joseph, Note de lecture sur Ville en gare, Isaac Joseph in Flux

<sup>10</sup> Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment, Florence Bourillon, Revue d'histoire des Chemins de Fer, 38|2008

- D'un point de vue du tissu urbain : en revitalisant des quartiers, reconversion des friches industrielles
- D'un point de vue des services : en attirant de nouveaux commerces et de nouvelles entreprises (davantage dans le tertiaire).

Il est important d'analyser ces trois grandes fonctions à travers un système global car chaque fonction est en interaction avec les autres.

En prenant en compte les différents enjeux, portés tant par la Région Bretagne, que les enjeux plus fins liés au contexte urbain, ainsi que les projets de lignes nouvelles nationales (Brest/Quimper et Paris) et régionales (liaison Rennes/ Notre Dame des Landes/ Nantes), une question émerge : *comment améliorer et développer ces pôles d'échanges multimodaux avec l'arrivée de la grande vitesse en Bretagne en 2025 ?*

L'étude se déclinera en trois grandes parties. Tout d'abord, une monographie de chacune des gares concernées (Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes et Redon) permettra d'identifier les enjeux et les projets. Puis, l'élaboration de la typologie des gares bretonnes permettra dans un dernier temps d'aboutir à des scénarii d'aménagement des différents PEM en fonction des orientations existantes.

Les informations présentées dans la suite de ce dossier sont issues de recherches bibliographiques et des entretiens réalisés avec divers acteurs du territoire tels que les collectivités territoriales (commune, communauté de communes, communauté d'agglomération, pays, Région), les agences d'urbanisme (Audélor, ADEUPa), la SNCF, les habitants ou encore les commerçants.



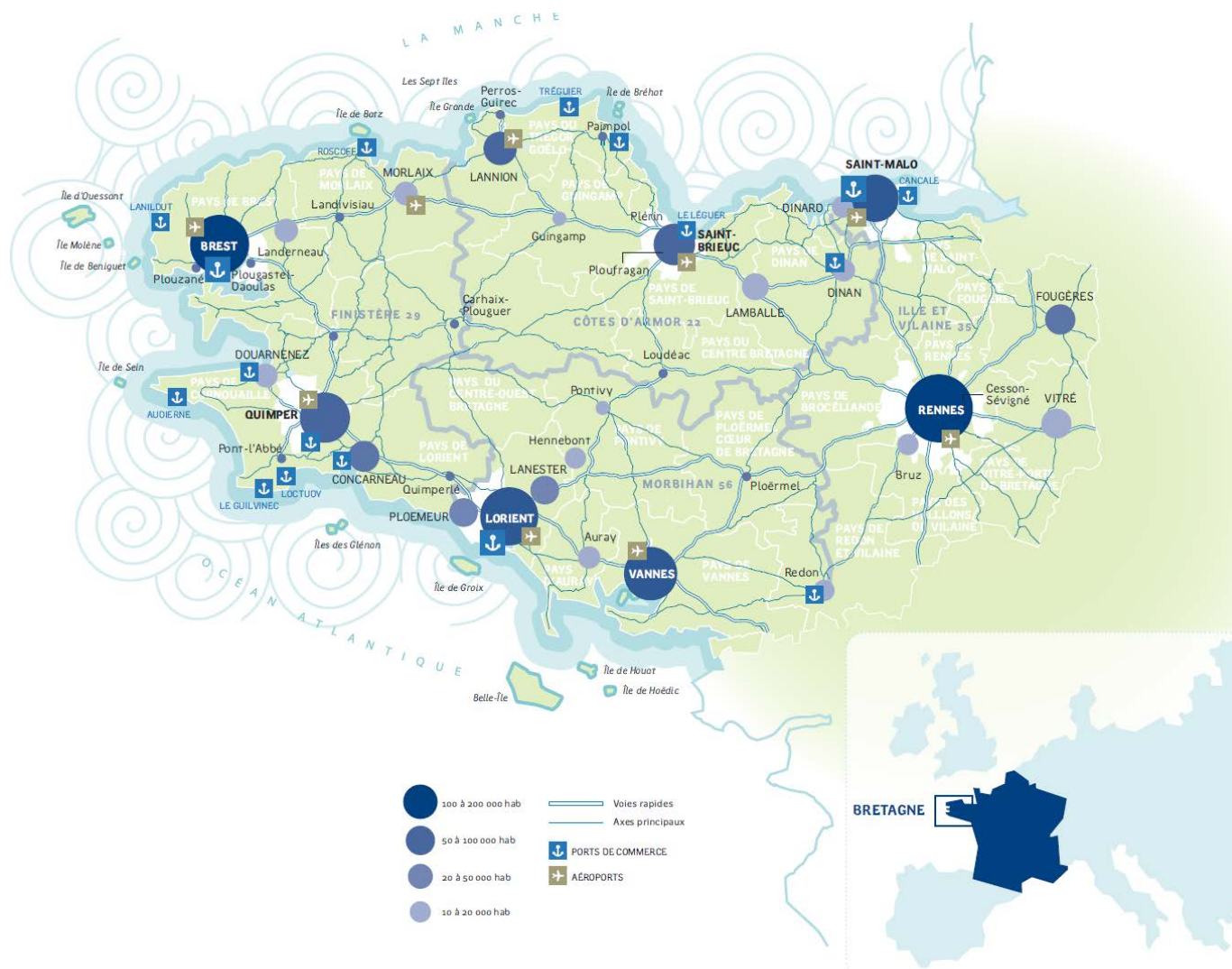
**Figure 2 - Schéma régional multimodal des déplacements et transports, Conseil Régional de Bretagne, 2010**

# I. Une gare, un territoire

## A. Le territoire breton et ses PEM

### a) Contexte local

Figure 3. Situation de la région Bretagne



Source : Région Bretagne, mars 2009

## TERRITOIRE

Située dans le Grand Ouest français entre terre et mer, la Bretagne s'étend sur plus de 30 000 km<sup>2</sup> (soit 5 % du territoire national) et compte 2 700 km de côtes. Limitrophe avec les régions de Basse-Normandie et Pays de la Loire, cette région regroupe quatre départements (les Côtes-d'Armor, le Finistère, l'Ille-et-Vilaine et le Morbihan).

Le territoire breton fonctionne en réseau polycentrique et se caractérise par un maillage dense de villes moyennes qui contribue à son équilibre et son dynamisme. La majorité de ces villes est localisée sur le littoral breton, à l'exception de la capitale régionale, Rennes. Ainsi, l'armature urbaine bretonne se caractérise par une « capitale excentrée et un chapelet de villes périphériques »<sup>11</sup>.

Pour rappel, selon la Fédération des maires de villes moyennes (FMVM), la notion de « ville moyenne » renvoie à une aire urbaine centrée autour d'une ville de 20 000 à 100 000 habitants qui s'inscrit dans un réseau local ou régional.

Les deux aires urbaines principales que sont Brest et Rennes, rassemblent une grande partie de la population, de l'emploi et de l'enseignement supérieur.

### Région administrative bretonne

#### Côtes d'Armor (22)

587 519 habitants  
18,5 % de la population bretonne  
+ 0,8 % de croissance démographique entre 1999 et 2009  
Principales villes : Saint-Brieuc, Lannion, Plérin, Dinan, Lamballe

#### Finistère (29)

893 914 habitants  
28,2 % de la population bretonne  
+ 0,5 % de croissance démographique entre 1999 et 2009  
Principales villes : Brest, Quimper, Concarneau, Morlaix, Douarnenez

#### Ille-et-Vilaine (35)

977 449 habitants  
30,8 % de la population bretonne  
+ 1,2 % de croissance démographique entre 1999 et 2009  
Principales villes : Rennes, Saint-Malo, Fougères, Cesson-Sévigné, Vitré

#### Morbihan (56)

716 182 habitants  
22,6 % de la population bretonne  
+ 1,1 % de croissance démographique entre 1999 et 2009  
Principales villes : Lorient, Vannes, Lanester, Ploemeur, Hennebont

Source : Insee 2009

**5 %** de la surface du territoire métropolitain

<sup>11</sup> Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne, L'armature urbaine bretonne, avril 2011, 16 p.

## POPULATION

La population bretonne est de 3 175 000 habitants en 2009, soit une augmentation de près de 269 000 habitants depuis 1999. Très attractive et dynamique, la région accueille 25 000 résidents supplémentaires par an depuis 2000, notamment les jeunes et les actifs. A l'horizon 2030, si cet accroissement se poursuit, la Bretagne pourrait compter entre 3,7 et 3,8 millions habitants.

La région a bénéficié d'un essor démographique très au dessus des moyennes métropolitaines qui s'explique en partie par un solde migratoire positif (0,7 % contre 0,3 % en France métropolitaine). Le cadre de travail et les conditions de vie offerts par les villes, l'espace naturel, le linéaire côtier, la richesse et la diversité de la vie culturelle et du patrimoine historique contribuent fortement à attirer de nouveaux habitants.

Sa population se concentre principalement sur le littoral, le long des axes routiers ou encore dans l'aire urbaine de Rennes. L'espace breton comprend peu de zones très faiblement peuplées. Aussi, 72 % des Bretons résident dans un espace urbain et 20 % dans un pôle urbain de plus de 100 000 habitants, contre respectivement 78 % et 35 % pour le reste des régions métropolitaines. Beaucoup de Bretons habitent dans des communes de 1 000 à 5 000 habitants et la population reste plus rurale que la moyenne nationale. Enfin, la densité de population est équivalente à la moyenne nationale (114 habitants au km<sup>2</sup>).

**25 000** habitants supplémentaires par an depuis 2000

**5,1 %** de la population métropolitaine

## ECONOMIE ET SECTEURS D'ACTIVITES

La Bretagne se situe au 7<sup>ème</sup> rang dans le classement des économies régionales françaises. L'agriculture, la pêche, le tourisme et l'industrie (avec l'agroalimentaire, l'automobile, la construction navale et les télécommunications entre autres) constituent les principales activités de la région. Le secteur tertiaire est le plus important et représente plus de 70 % de l'emploi. Ainsi, la région occupe la première place des régions agricoles françaises, la 4<sup>ème</sup> place des régions françaises pour l'accueil de touristes français et la 5<sup>ème</sup> place pour l'accueil de touristes internationaux.

## EMPLOI

L'espace territorial de la Bretagne est composé de 21 « pays » qui correspondent aux bassins de vie et d'emploi de la région. En 2010, la population active totale représente près d'1,28 million de personnes, soit 4,9 % de l'emploi en France métropolitain. Le taux de chômage breton s'élève à 8,3 % (contre 9,2 % pour la France). Entre 1999 et 2009, l'emploi de la région a progressé de 1,5 % par an, soit un meilleur pourcentage que le niveau national (de l'ordre d'1,2 % sur la même période).

## TRANSPORT

La région bretonne se compose d'un réseau dense de routes, trains, ports et aéroports qui la relie, d'une part, aux autres régions de France, d'Europe et à l'international et, d'autre part, qui assure la desserte intérieure de tout son territoire.

L'aménagement de ce réseau est lié directement au relief peu escarpé de la région bretonne et à l'implantation de la population.

### Emploi en Bretagne

#### Côtes d'Armor (22)

+ 1,3 % de croissance de l'emploi entre 1999 et 2009

Taux de chômage de 8,4 %

#### Finistère (29)

+ 1,1 % de croissance de l'emploi entre 1999 et 2009

Taux de chômage de 10,0 %

#### Ille-et-Vilaine (35)

+ 2,0 % de croissance de l'emploi entre 1999 et 2009

Taux de chômage de 9,1 %

#### Morbihan (56)

+ 1,6 % de croissance de l'emploi entre 1999 et 2009

Taux de chômage de 9,8 %

Source : Insee 2009

### Transport en Bretagne

#### Route

Autoroute A84 vers Caen

« Voies express de Bretagne » gratuites de Rennes vers Brest et Quimper

#### Train

13 lignes ferroviaires dont 3 avec la circulation du TGV  
1 200 km de réseau ferroviaire  
300 trains et 65 cars mis en service chaque jour

#### Avion

8 aéroports (Brest, Rennes, Lorient, Quimper, Dinard, Lannion, Morlaix et Saint-Brieuc)

A l'horizon 2015 : nouvel aéroport international à Notre-Dame-des-Landes

#### Bateau

5 ports maritimes : Brest, Lorient, Roscoff, Le Légué, Saint-Malo.

Source : Région Bretagne, mars 2009

## NAVETTE DOMICILE-TRAVAIL

De plus en plus de Bretons habitent et travaillent dans des communes différentes : plus de six actifs sur dix en 2007 (contre 48 % en 1990). Les actifs vivant dans les couronnes périurbaines sont les plus mobiles. Dans le même temps, les navettes domicile-travail sont de plus en plus longues : 20 % des actifs parcourent plus de 20 km pour se rendre sur leur lieu de travail (contre 13 % en 1990).

En 2007, huit actifs bretons sur dix utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui en fait le mode de transport privilégié.

Le Finistère est le département breton où les déplacements sont les plus courts : 57 % des actifs ayant un emploi ne quittent pas leur commune de résidence et 17 % vont dans une commune située à moins de 10 km (contre 21 % pour la région Bretagne). A l'inverse, les habitants de l'Ille-et-Vilaine se déplacent plus loin : 47 % vont dans une commune située à plus de 10 km (contre 41 % en moyenne régionale), compte tenu du rayonnement du département.

**60 %** des actifs bretons travaillent et habitent dans une commune différente

**20 %** des actifs bretons parcourent plus de 20 km pour se rendre sur leur lieu de travail

## ET DEMAIN ? QUELS SONT LES ENJEUX DE LA BRETAGNE ?

Suite à une période de développement économique spectaculaire au lendemain de la Seconde guerre mondiale, le modèle breton tend à s'essouffler avec l'apparition de mutations d'ordre économique, sociale ou encore environnementale. Aussi, depuis les années 80, la mondialisation, les changements des modes de vies, la crise écologique ou encore le développement de nouvelles technologies viennent bousculer le modèle économique breton. Autant d'enjeux que doit relever la région pour conforter son avenir.

### Enjeux régionaux :

- Valoriser et renforcer l'attractivité du territoire
- Préserver l'environnement et le cadre de vie
- Diversifier et dynamiser le secteur économique
- Développer le tourisme

**Tableau 1. Situation de la Bretagne en 2012 : Atouts et fragilités**

Domaines	Atouts de la région	Fragilités de la région
Territoire	- Environnement riche et diversifié	- Espace situé en périphérie de grandes métropoles européennes
Population	- Fort essor démographique - Population diversifiée : jeunes, actifs, retraités	- Vieillesse de la population entraînant de nouveaux besoins - Répartition non homogène de la population générant notamment des pressions foncières
Economie	- Leader dans certains secteurs (agriculture, pêche, agro-alimentaire, construction et réparation navales entre autres) - Poids important du tourisme - Tissu industriel qui se maintient - Economie régionale relativement autonome - Bonne combinaison entre économie productive et résidentielle - Fort rayonnement économique de la région	- Filières soumises à d'importantes mutations (concurrence internationale forte, pressions environnementales) - Spécialisation économique des territoires bretons - Tissu industriel peu diversifié
Transport	- Réseau dense et varié - Voie express gratuite	- Maillage routier moins dense à l'intérieur des terres bretonnes
Enseignement supérieur	- Offre diversifiée et répartie sur l'ensemble du territoire	- Manque d'attractivité pour les étudiants étrangers

Source : CESER, Quels modes de développement économique pour la Bretagne de demain ?, Janvier 2012

## b) Accessibilité en train du territoire breton

### CONTEXTE

La Bretagne dispose d'un vaste réseau ferroviaire qui s'organise en 2 branches : nord (de Rennes à Brest) et sud (de Rennes à Quimper).

Sur ce territoire, dix gares classées « gare de voyageur d'intérêt national » et la gare de Lamballe classée « gare d'intérêt régional » participent activement au dynamisme de la région Bretagne et assurent les déplacements des voyageurs.

Ces dernières irriguent les espaces littoraux et l'arrière pays breton d'une part, ainsi que les autres régions métropolitaines françaises.

#### Trafic tous trains en Bretagne

##### Côtes d'Armor (22)

11,5 % du trafic tous trains des gares bretonnes

##### Finistère (29)

17,3 % du trafic tous trains des gares bretonnes

##### Ille-et-Vilaine (35)

52,6 % du trafic tous trains des gares bretonnes (dont 40 % du trafic de la gare de Rennes)

##### Morbihan (56)

18,6 % du trafic tous trains des gares bretonnes

Source : Direction régionale de la SNCF, 2011

## AXE NORD ET AXE SUD

En 2011, l'axe nord représente 53 % du trafic breton, contre 47 % pour l'axe sud. Ce trafic pour l'axe sud a progressé de 1,9 % entre 2008 et 2011. A l'inverse, celui de l'axe nord a diminué de 3,18 % sur la même période. La croissance plus forte de la population du sud Bretagne pourrait être l'une des explications, de même que l'augmentation du trafic TER. En effet, entre 2008 et 2011, le trafic a progressé de + 10,4 % entre les gares de Quimper et Rennes, contre + 3,4 % entre celles de Brest et Rennes.

### FREQUENTATION

En 2011, plus de 10 millions de voyages ont été comptabilisés en Bretagne. La gare de Rennes, avec ses 7,8 millions de voyageurs (7,7 en 2009), représente presque 40 % du trafic voyageurs de la région. Les autres gares les plus fréquentées, correspondant aux plus grandes villes bretonnes (Vannes, Saint-Brieuc, Lorient, Saint-Malo et Quimper) totalisent 7,2 millions de voyageurs.

Après une légère diminution du trafic des principales gares bretonnes en 2010 (-1,2 %), ce dernier est reparti à la hausse à partir de 2011 (+ 6,1 %). Aussi, la Bretagne est l'une des régions où la fréquentation des trains progresse le plus depuis le milieu des années 2000, notamment le trafic TER qui a progressé de 57 % depuis 2002, soit 30 000 voyages par jour en moyenne. Ceci s'explique en grande partie par l'augmentation des déplacements domicile-travail et domicile-étude.

Les liaisons au sein même de la Bretagne sont les plus fréquentes (7,6 millions de voyageurs), devant celles de l'Île-de-France (6,2 millions) et de la région Pays-de-la-Loire (1,4 millions).

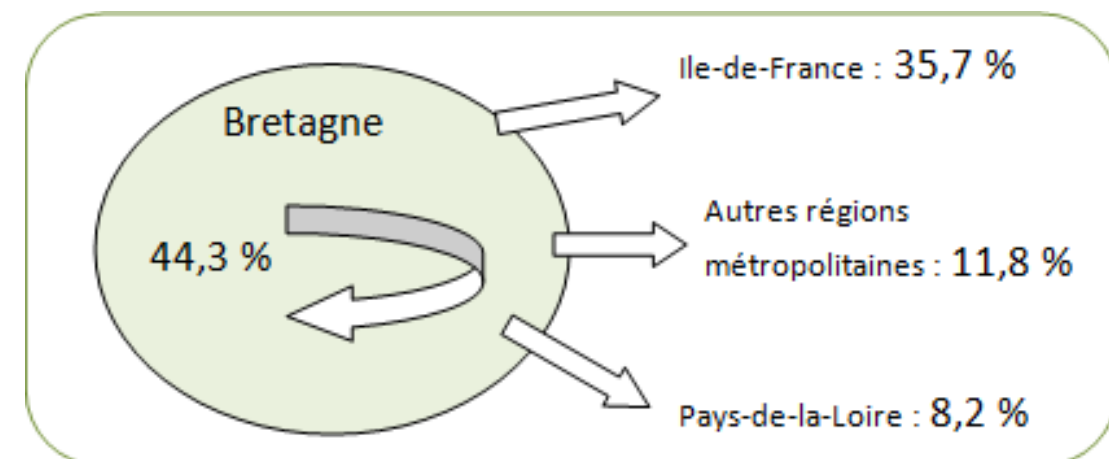
#### « Gare de voyageurs d'intérêt national » :

Gare dont la fréquentation par des usagers des services nationaux et internationaux de voyageurs est au moins égale à un seuil fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Leur périmètre de gestion correspond à une gare de voyageurs ou à un ensemble fonctionnel de gares de voyageurs.

Les autres gares sont dites « gares de voyageurs d'intérêt régional ou local ».

Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire.

Figure 4. Trafic ferroviaire de voyageurs entre la Bretagne et les autres régions françaises



Source : SNCF 2008

## ACCESSIBILITE ET DESSERTE

Dans le cadre de cette étude, l'accessibilité se définit comme la capacité à se rendre (ou de venir) rapidement et aisément d'une gare à partir d'un territoire donné. Elle se mesure notamment en fonction de la durée du trajet pour atteindre la gare et de la fréquence (nombre d'allers/retours quotidiens).

Des critères d'ordre qualitatif peuvent également définir cette notion d'accessibilité, bien qu'il soit difficile de les appréhender. Il s'agit, par exemple, des horaires proposés qui déterminent les modalités du déplacement (nécessité ou non de prévoir une nuit à l'extérieur du domicile selon les horaires de réunion ou de correspondance), de la question du stationnement ou encore de la qualité de la correspondance.

Au total, 60 % de la population bretonne est desservie directement par une gare TGV. Ainsi, presque un habitant sur deux réside à moins de 5 km d'une gare bretonne.

Les espaces urbains sont bien desservis par le TGV, à l'inverse de certains espaces ruraux. En effet, le centre de la Bretagne, ou encore certaines aires urbaines comme Fougères et Dinan connaissent un temps d'accès à la gare TGV la plus proche pouvant dépasser les quarante minutes. Ainsi, ces aires urbaines sont situées au delà des vingt minutes considérées comme le critère de proximité<sup>12</sup>

**60 %** des habitants bretons sont directement desservis par une gare

## COMPORTEMENT SPONTANE DES POPULATIONS MAL DESSERVIES EN TGV

Compte tenu des temps de ralliement aux gares les plus proches qui peuvent être très longs, certaines populations font parfois le choix de privilégier un long déplacement en voiture.

Aussi, d'une manière générale, les liaisons entre les villes nord et sud de la Bretagne sont plus rapides en voiture qu'en train. Par exemple, une personne habitant Guingamp et désirant se rendre à Quimper aura un temps de trajet de l'ordre de 3h45 en train, contre 1h43 en voiture. Autrement dit, la voiture lui confère un gain de temps non négligeable d'environ 2h (cf. Figure 6. Temps de parcours entre les principales villes en 2013).

A contrario, des déplacements entre deux villes situées sur le même axe (axe nord ou axe sud) sont plus rapides via le train. Par exemple, se rendre à Quimper en train depuis Lorient dure environ 35 minutes, contre 55 minutes en voiture, soit un gain de temps de vingt minutes via le réseau ferroviaire.

Enfin, dans tous les cas, il est plus avantageux de se rendre sur Paris en train, plutôt qu'en voiture.

De même, certains habitants ne choisissent pas nécessairement la gare la plus proche, et préfèrent privilégier la gare se situant dans le sens du trajet.

Enfin, une autre stratégie établie par cette population consiste à se rendre en gare de Rennes. En effet, cette gare occupe une position particulière, notamment du à sa localisation en tête de réseau. Ainsi, elle est desservie par 20 TGV chaque jour (contre 6 à 9 pour les villes bretonnes importantes et 2 à 4 pour les plus petites). En plus de l'importante fréquence de trains, la gare de Rennes offre un choix de correspondances plus important et un temps de trajet vers Paris relativement court.

Son emplacement offre également de nombreuses liaisons directes avec de grandes métropoles nationales (Paris, Lille, Lyon, Strasbourg, Marseille entre autres) ou des liaisons rapides vers Brest pour l'axe nord breton et vers Quimper pour l'axe sud.

<sup>12</sup> Benoit J.M, Benoit P., Pucci D., *La France à 20 minutes, La révolution de la proximité*

Figure 5. Temps de parcours entre les principales villes en 2013

Temps de parcours en voiture

Brest	1h40																						
Guingamp	2h	1h22																					
Lamballe	1h48	1h56	40 min																				
Lorient	36 min	1h40	1h53	1h48																			
Morlaix	2h15	47 min	44 min	1h18	1h56																		
Nantes	1h38	3h30	2h45	2h11	2h06	3h21																	
Paris	4h45	6h06	4h52	4h18	5h03	5h30	3h43																
Quimper	1h16	58 min	1h43	2h11	55 min	1h18	2h46	5h42															
Redon	1h07	3h00	2h30	2h09	1h35	3h10	1h14	4h16	2h15														
Rennes	1h35	2h50	1h35	59 min	1h50	2h10	1h24	3h25	2h30	1h08													
Saint-Brieuc	1h48	1h44	29 min	21 min	1h35	1h04	2h24	4h31	2h00	2h12	1h15												
Vannes	23 min	2h13	1h55	1h52	48 min	2h27	1h32	4h40	1h29	1h02	1h30	1h51											
	Auray	Brest	Guingamp	Lamballe	Lorient	Morlaix	Nantes	Paris	Quimper	Redon	Rennes	Saint-Brieuc											

Source : Mappy

Temps de parcours en train

Brest	3h10																						
Guingamp	2h58	1h08																					
Lamballe	2h27	1h38	30 min																				
Lorient	20 min	2h20	3h10	3h07																			
Morlaix	3h33	32 min	32 min	1h11	4h13																		
Nantes	1h30	4h33	3h25	2h51	1h51	3h16																	
Paris	3h50	4h50	3h42	3h11	4h10	3h49	2h17																
Quimper	1h03	1h10	3h45	3h34	35 min	2h19	2h40	4h26															
Redon	38 min	3h40	2h33	2h00	1h03	2h53	46 min	3h10	1h30														
Rennes	1h15	2h20	1h10	43 min	1h35	1h38	1h15	2h06	2h09	35 min													
Saint-Brieuc	1h30	1h25	15 min	11 min	3h05	45 min	3h01	3h01	52 min	2h	50 min												
Vannes	11 min	3h45	2h36	2h20	32 min	3h19	1h17	3h11	1h09	25 min	58 min	2h16											
	Auray	Brest	Guingamp	Lamballe	Lorient	Morlaix	Nantes	Paris	Quimper	Redon	Rennes	Saint-Brieuc											

Source : SNCF 2013

Différence de temps entre le train et la voiture

Brest	1h30																						
Guingamp	58 min	14 min																					
Lamballe	39 min	18 min	10 min																				
Lorient	16 min	40 min	1h17	1h19																			
Morlaix	1h18	15 min	12 min	7 min	2h17																		
Nantes	8 min	1h03	40 min	40 min	25 min	5 min																	
Paris	55 min	1h16	1h10	1h07	53 min	1h41	1h26																
Quimper	13 min	12 min	2h02	1h23	20 min	1h01	6 min	1h16															
Redon	29 min	40 min	3 min	9 min	32 min	17 min	28 min	1h06	45 min														
Rennes	20 min	30 min	25 min	16 min	15 min	52 min	9 min	1h09	21 min	33 min													
Saint-Brieuc	18 min	19 min	14 min	10 min	1h30	19 min	41 min	1h30	1h08	12 min	25 min												
Vannes	12 min	1h32	41 min	28 min	16 min	52 min	15 min	1h29	20 min	37 min	32 min	25 min											
	Auray	Brest	Guingamp	Lamballe	Lorient	Morlaix	Nantes	Paris	Quimper	Redon	Rennes	Saint-Brieuc											

Lecture :  
1h19 Le train fait perdre 1h19, par rapport à la voiture  
7 min Le train offre un gain de temps de 7 minutes

Calcul : temps de parcours en train - temps de parcours en voiture

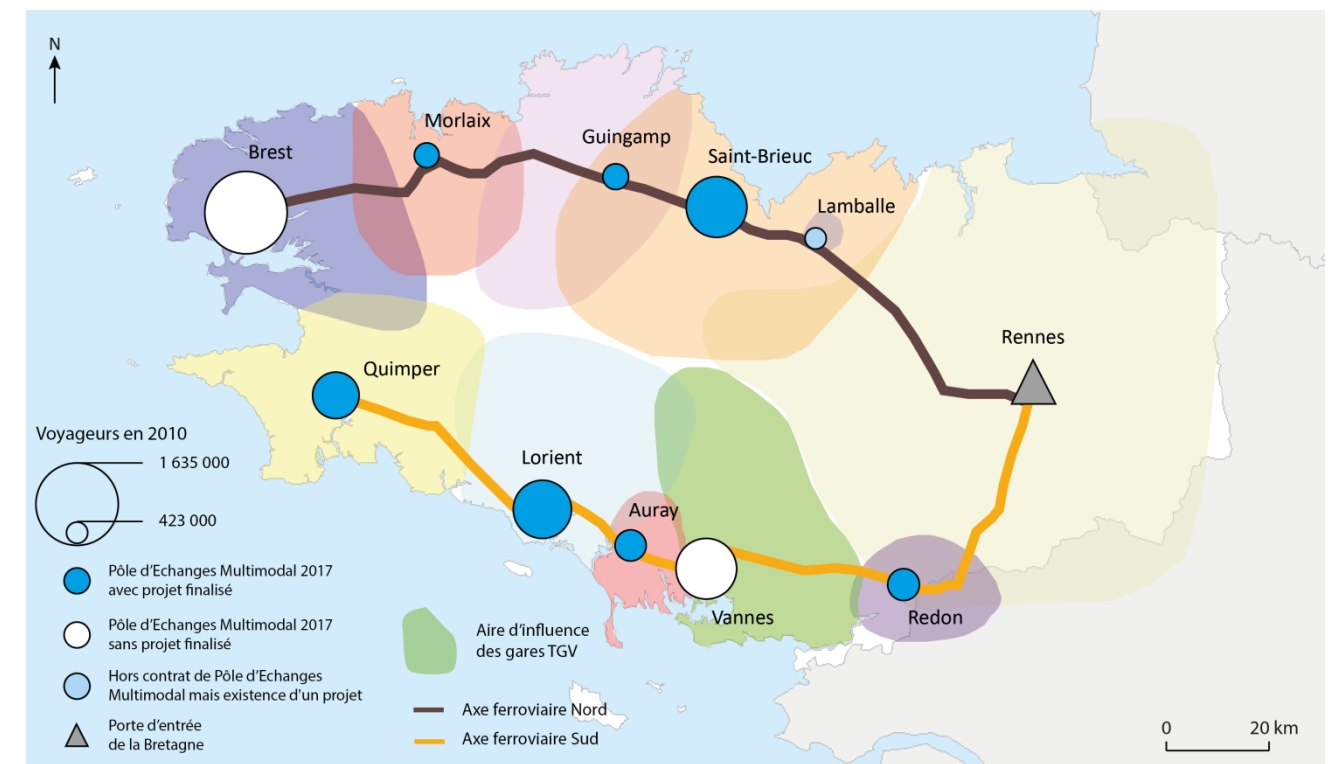
Source : Mappy, SNCF 2013

## AIRES D'INFLUENCE

A chacune de ces gares bretonnes est associée une aire d'influence. Selon Denise Pumain, une aire d'influence se définit comme une « zone polarisée par un centre ». Le centre renvoie ici à l'élément « gare ».

Cette notion se mesure à partir des fréquences de déplacements des habitants de la périphérie vers la gare dans le but de recourir aux services qu'elle propose.

Figure 6. Aire d'influence des futurs pôles d'échanges multimodaux bretons



Sources : Géoportail, TER Bretagne, RFF étude APS 2004, Agences d'urbanisme de Bretagne

M2 AUDIT, 2013

Au nord, ces zones d'influence se chevauchent. Aussi, les gares TGV ayant des aires d'influence de petite taille comme Lamballe ou Morlaix sont en concurrence avec des gares plus importantes comme Brest ou Saint-Brieuc. A l'inverse, au sud, ces zones d'influence ne se superposent presque pas. Ainsi, la gare d'Auray possède son propre rayonnement, notamment grâce au tourisme. Il en est de même pour la gare de Redon. Sa position géographique la met en relation vers les pôles de Rennes et Nantes.



L'aire d'influence de la gare rennaise s'étend au delà des frontières de l'Ille-et-Vilaine et englobe une partie des Côtes d'Armor et du Morbihan. Comme vu précédemment, ceci s'explique en partie du fait de la localisation de la gare et de par son poids dans la région Bretagne.

Par conséquent, la quasi-totalité de la Bretagne est couverte, à l'exception du centre-ouest dont les choix de gares ne sont pas clairement définis.

### ACCESSIBILITE A L'HORIZON 2025

Toutes les gares sont concernées par le projet Bretagne Grande Vitesse qui souhaite favoriser l'accès des gares aux voyageurs à l'horizon 2025. Ce projet vise également à améliorer les liaisons ferroviaires, d'une part, entre les villes bretonnes et, d'autre part, entre celles-ci et d'autres grandes métropoles françaises.

Dans ce cadre, les dix gares bretonnes d'intérêt national ont été retenues par le Contrat Plan Etat-Région pour réaliser des Pôles d'Echanges Multimodaux. Parmi les villes étudiées, six l'ont signé (Guingamp, Lorient, Morlaix, Quimper, Redon et Saint-Brieuc) et trois devraient le signer durant l'année 2013 (Auray, Brest et Vannes).

La ville de Lamballe ne l'a pas signé, étant considérée « gare d'intérêt régional ». Pour autant, ceci ne freine pas la volonté de la ville à se développer et s'affirmer. En effet, celle-ci réalise un « PEM à son échelle » et prévoit le réaménagement de la gare.

#### **Contrat de Plans d'Etat-Région (CPER) :**

Convention par laquelle les partenaires (Etat et Région) s'engagent à mener et financer des actions considérées comme prioritaires pour l'aménagement du territoire et le développement économique de l'espace régional.

Les PEM, volet aménagement du projet BGV, bénéficient de ces partenariats dans le cadre des contrats de pôles.

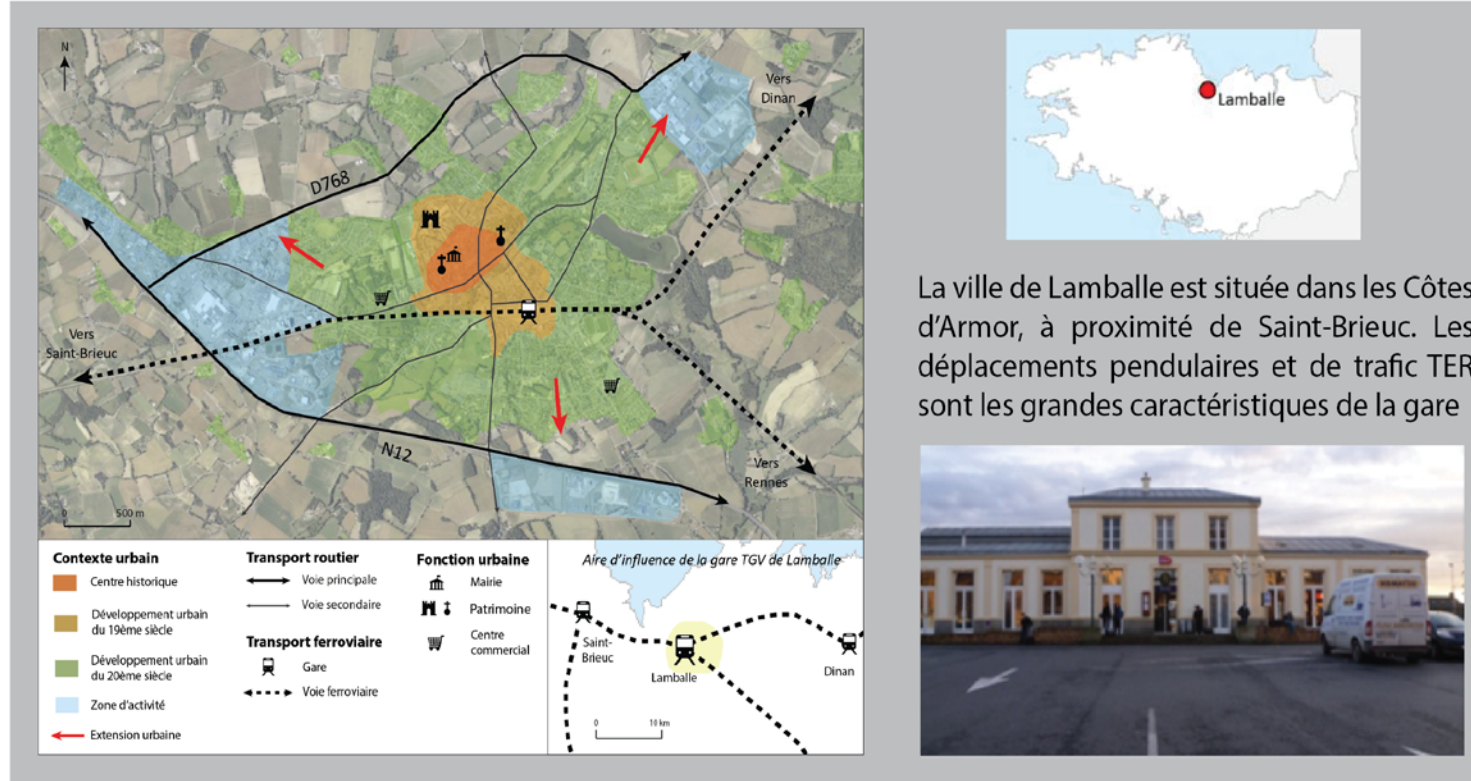
## B. Les gares en un regard

Les fiches présentées dans cette partie synthétisent les diagnostics effectués sur chacune des gares bretonnes de l'étude. Il s'agit de s'intéresser aux gares en elles-mêmes et à leur territoire, de les caractériser et de pouvoir les comparer.

Le but est de regrouper rapidement les gares suivant leurs caractéristiques, et de faciliter l'élaboration des profils et des catégories selon chacune d'entre elles. C'est une présentation du contexte du territoire, de l'intermodalité actuelle et des enjeux engendrés par la future arrivée du projet LNOBPL.

# LAMBALLE

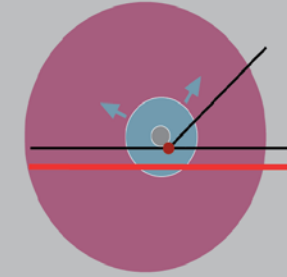
## CONTEXTE DU TERRITOIRE



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine



Habitants de l'aire urbaine

12 068



Voyageurs/an

423 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

86

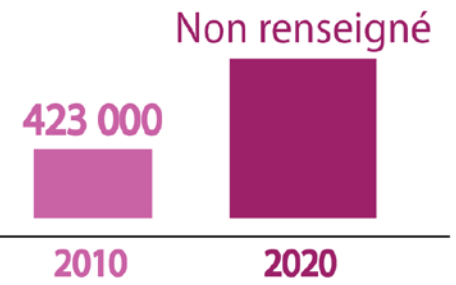
Indicateur de concentration  
d'emploi

98,9



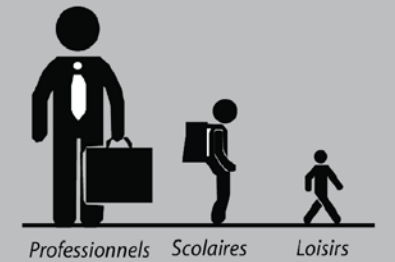
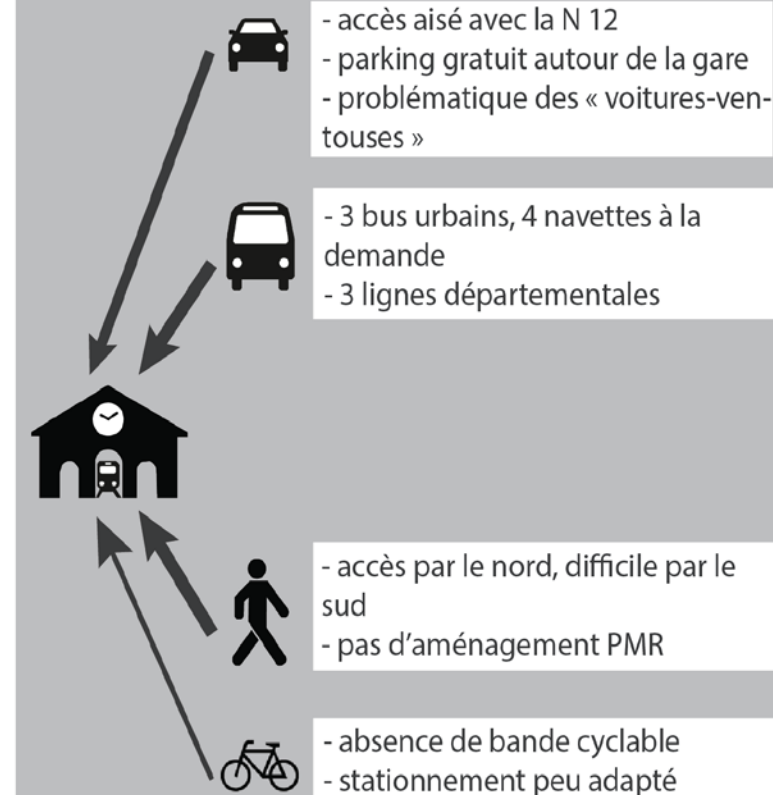
## ENJEUX

- Maintenir les arrêts TGV en gare de Lamballe
- Faciliter l'accès à la gare aux usagers venant en mode doux, notamment du centre ville
- Aménagement d'un parvis
- Organiser le stationnement avec une meilleure rotation du parc



Prévision du nombre de voyageurs avec la LGV

## Intermodalité



Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs

3,7



Fréquence des bus urbains

Toutes les 0h30



Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

7/7 lignes

## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires

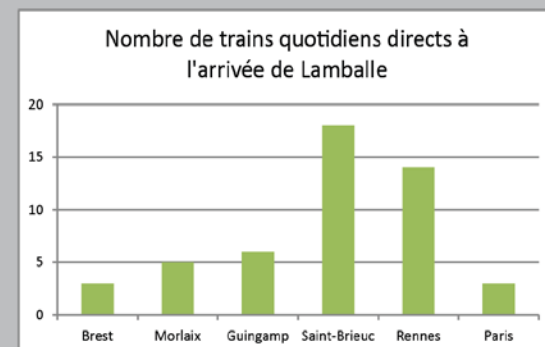
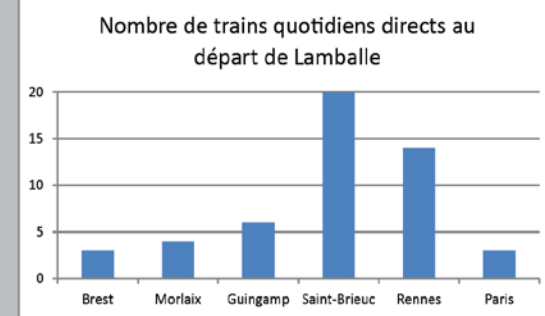
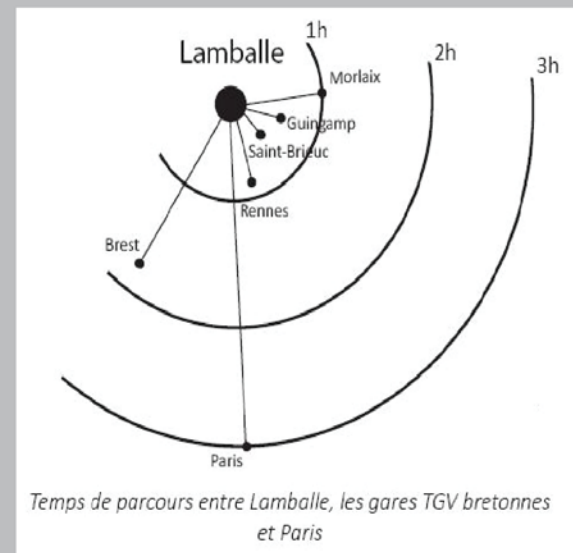


Nombre de trains / jour

37

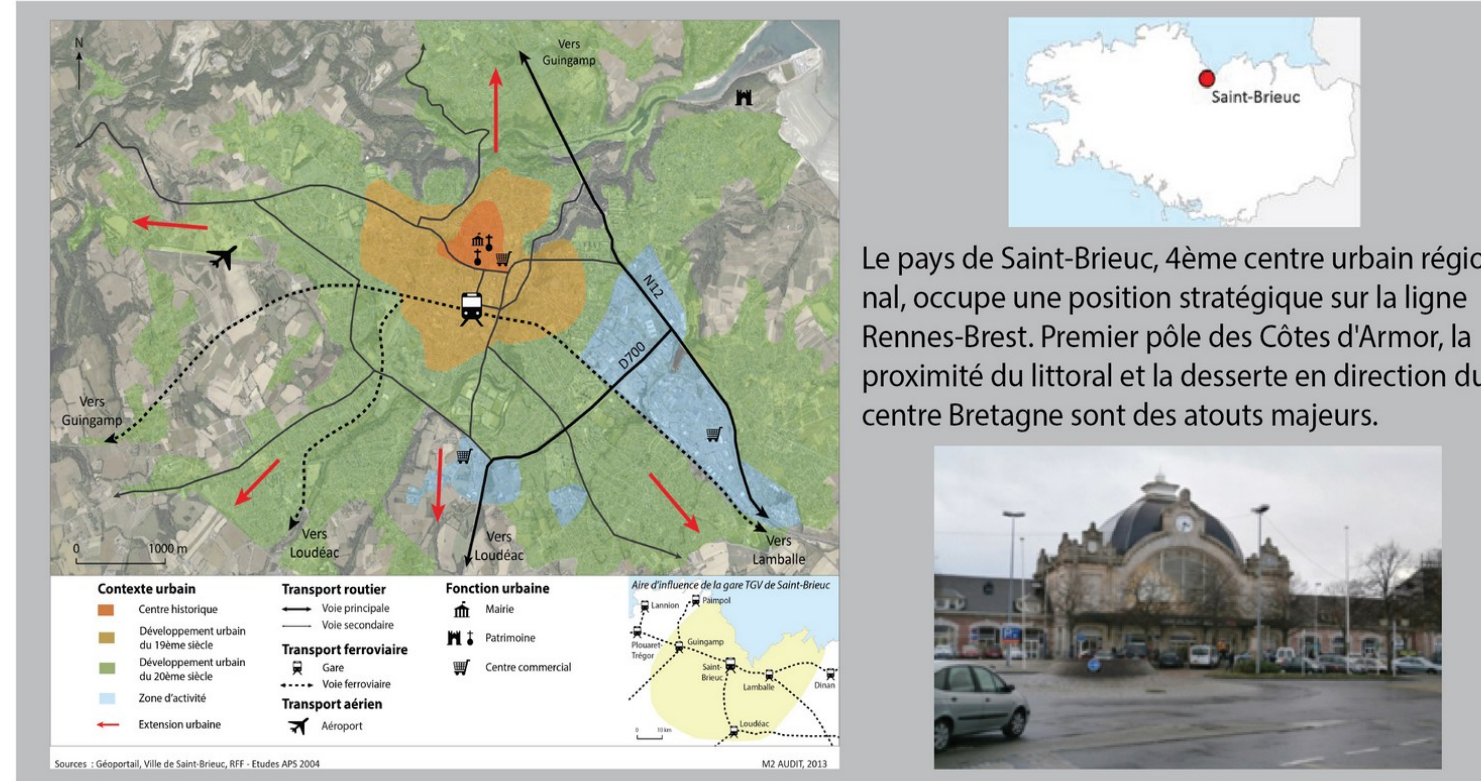
Arrêts quotidiens / 1000 habitants

3,06



# SAINT BRIEUC

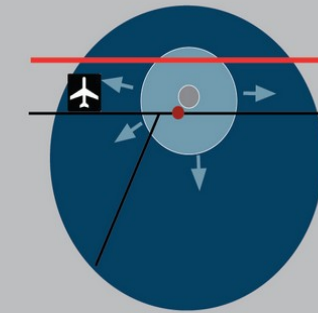
## CONTEXTE DU TERRITOIRE



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- ✈ Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
4ème aire urbaine de Bretagne

168 068



Voyageurs/an  
1 211 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

86

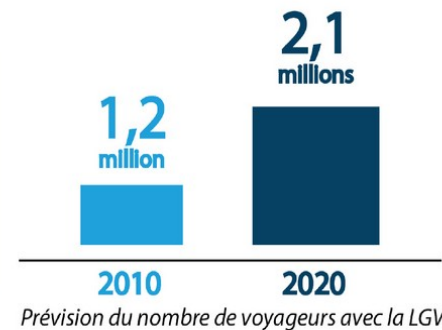
Indicateur de concentration  
d'emploi

98,9



## ENJEUX

- Redonner la primauté aux modes doux
- Recréer une centralité sur le quartier
- Développer et renforcer l'intermodalité



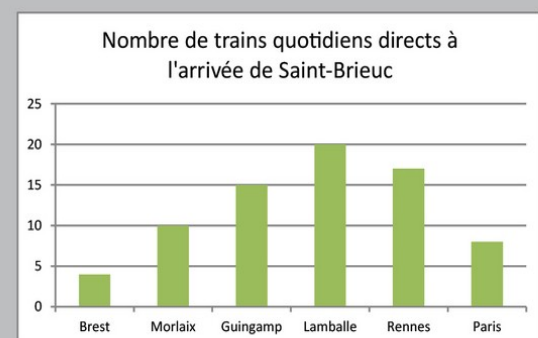
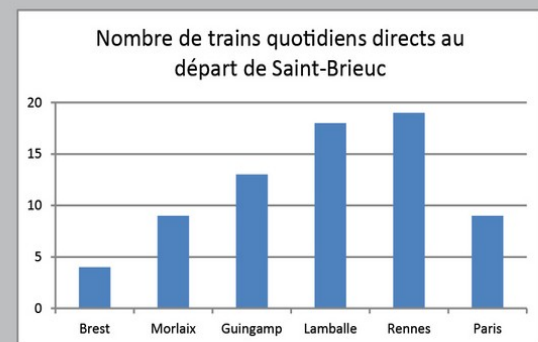
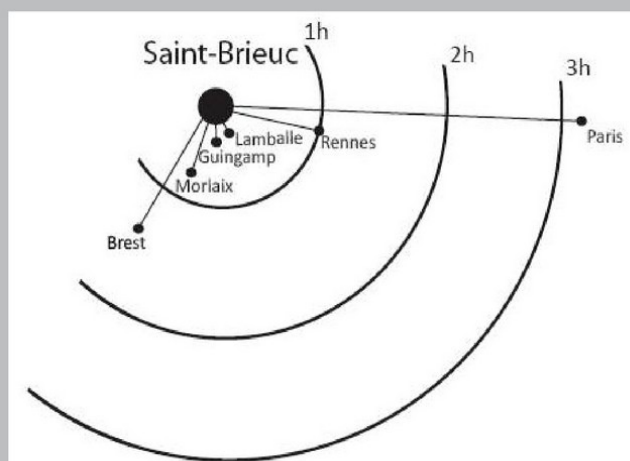
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires



Nombre de trains / jour  
50

Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
0,29



### Intermodalité

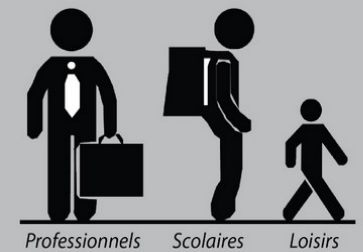


- accès nord, peu aisé  
- 531 places de stationnement payant

- gare routière  
- 19 lignes départementales

- passerelle  
- pas d'aménagement PMR

- abri vélos couvert  
- pistes cyclables peu praticables



Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs

4,3



Fréquence des bus urbains  
Toutes les 0h10

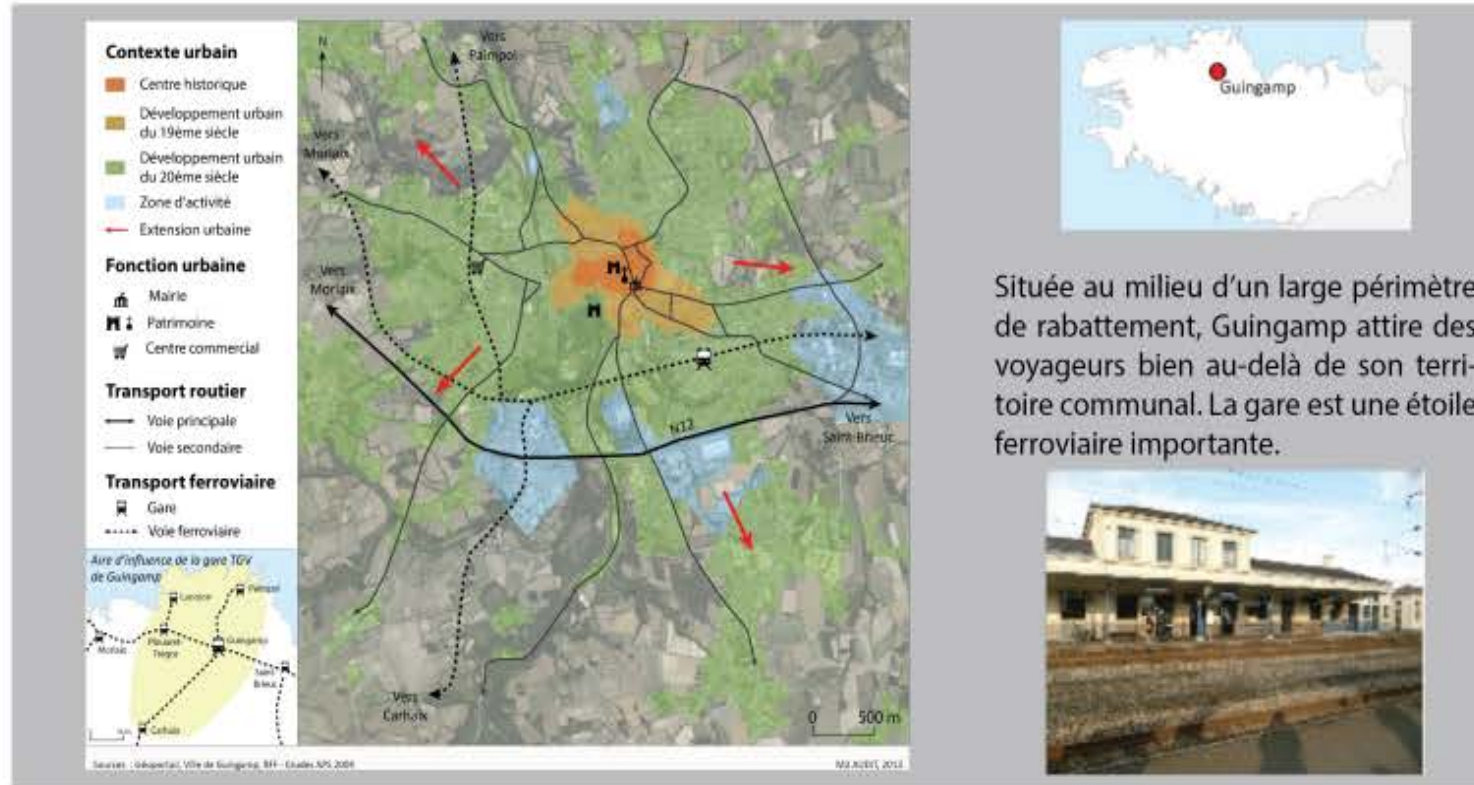


Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

7/17 lignes

# GUINGAMP

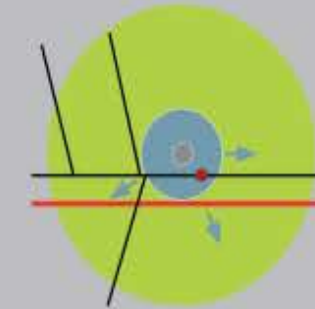
## CONTEXTE DU TERRITOIRE



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine



Habitants de l'aire urbaine  
15ème aire urbaine de Bretagne

25 867



Voyageurs/an

518 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

105

Indicateur de concentration  
d'emploi

98,7



## ENJEUX

- Faciliter le rabattement vers la gare
- Développer l'insertion urbaine de la gare
- Valoriser l'image du territoire
- Renforcer Guingamp comme carrefour de l'Argoat et de l'Armor



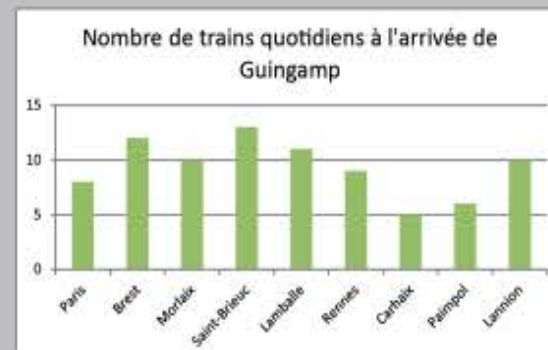
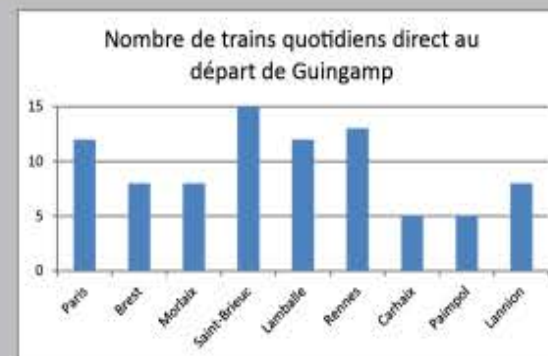
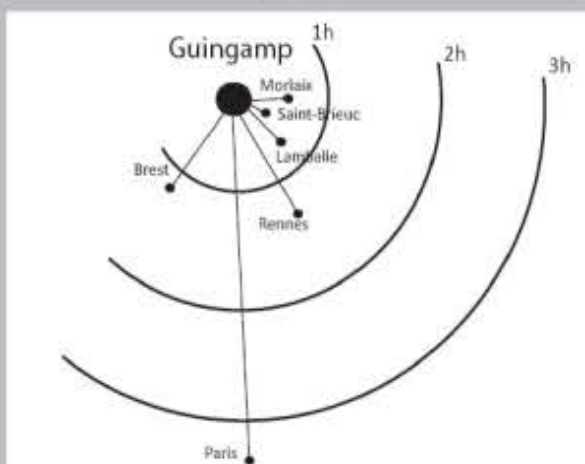
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires

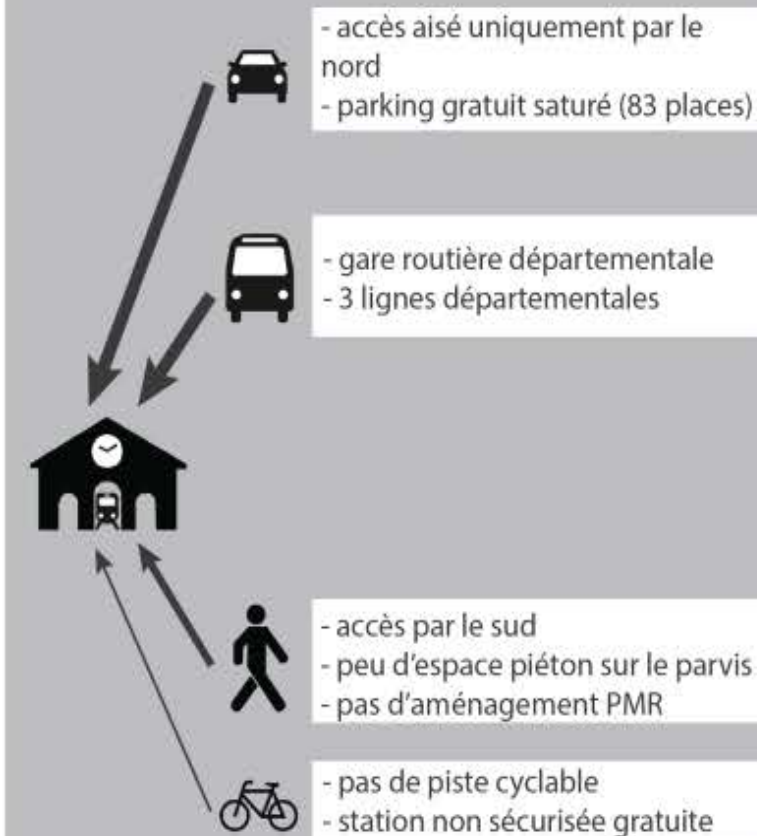


Nombre de trains / jour  
42

Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
1,62



### Intermodalité



Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs

1,6



Fréquence des bus urbains

Toutes les 1h30

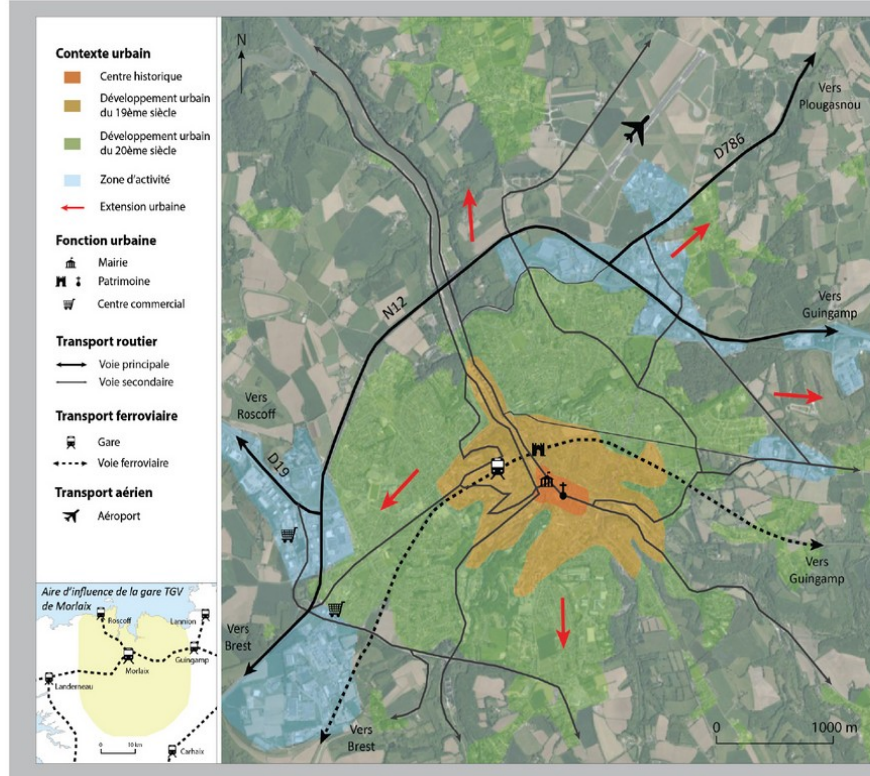


Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

3/3 lignes

# MORLAIX

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



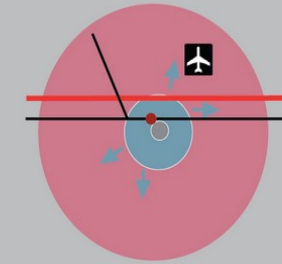
La gare de Morlaix est située sur les hauteurs de la ville. Cette dernière, qui se caractérise par un fort relief, est située à proximité du littoral et notamment du port de Roscoff.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- ✈ Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
10ème aire urbaine de Bretagne

40 159



Voyageurs/an  
497 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

96

Indicateur de concentration  
d'emploi

96,3



## ENJEUX

- Faciliter l'accès depuis le centre-ville
- Améliorer l'offre de stationnement
- Faciliter l'accès au Bâtiment Voyageur
- Améliorer les liaisons entre la gare et le port de Roscoff

497 000

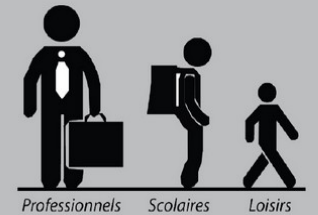
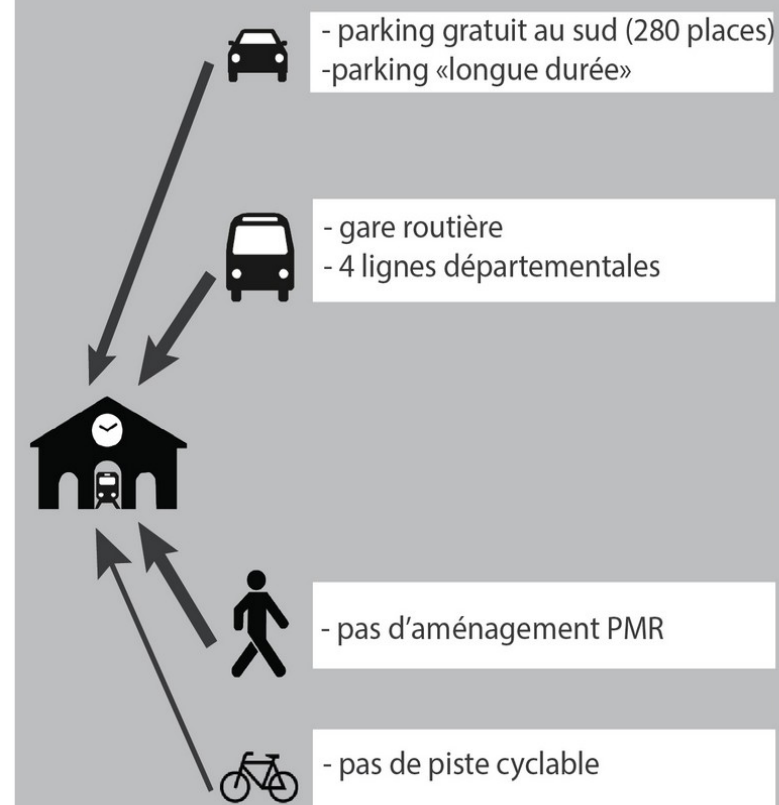
886 000

2010

2020

Prévision du nombre de voyageurs avec la LGV

## Intermodalité



Profil des usagers des trains

Places de stationnement /  
10 000 voyageurs

5,6



Fréquence des bus urbains  
Toutes les 10 min  
en heure de pointe



Lignes urbaines desservant la  
gare /  
nombre total de lignes urbaines

3/4 lignes

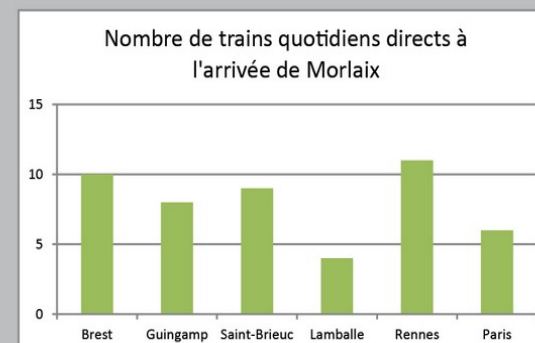
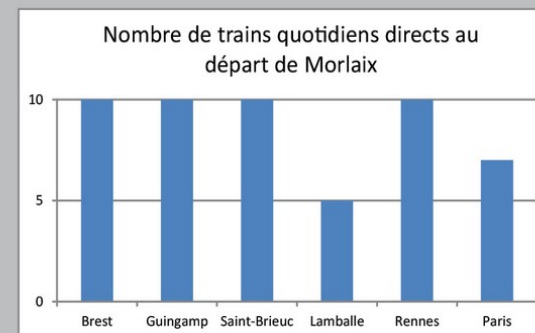
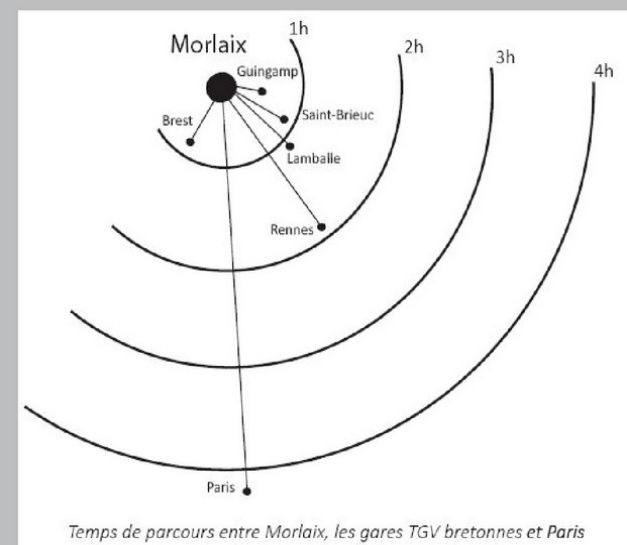
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires



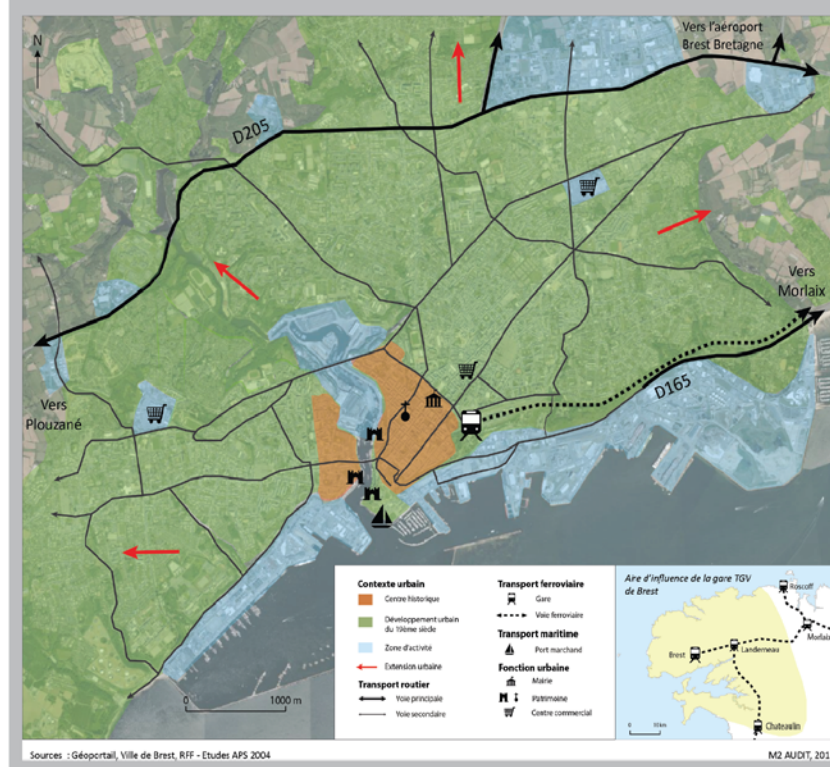
Nombre de trains / jour  
28

Arrêts quotidiens /  
1000 habitants  
0,7



# BREST

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



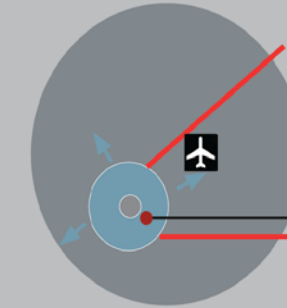
Les services de haut niveau (université, recherche) et la forte présence militaire font de Brest une ville à l'attractivité croissante en Bretagne, justifiant ainsi l'importance de la gare pour sa connexion au territoire.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- ✈ Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
2ème aire urbaine de Bretagne

312 743



Voyageurs/an  
1 635 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

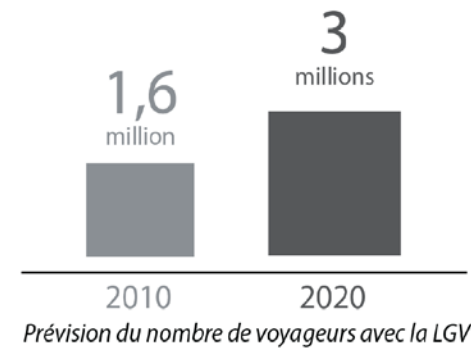
93

Indicateur de concentration  
d'emploi  
100,5



## ENJEUX

- Mise en valeur du patrimoine de la gare
- Améliorer la connexion ville-port par la gare
- Accroître la capacité de stationnement



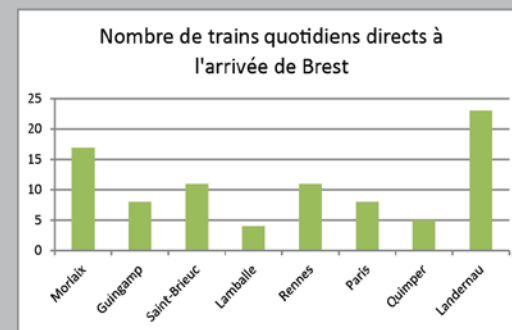
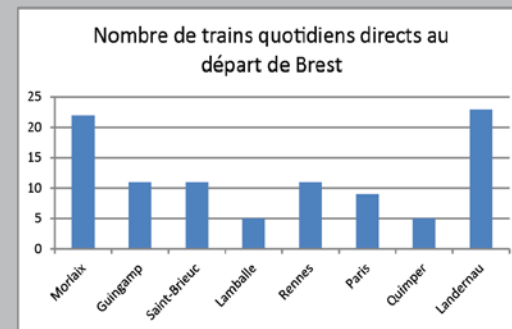
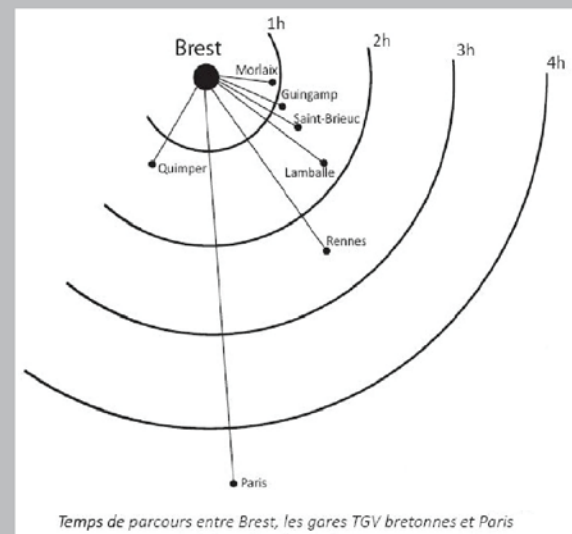
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires



Nombre de trains / jour  
43

Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
0,13



### Intermodalité

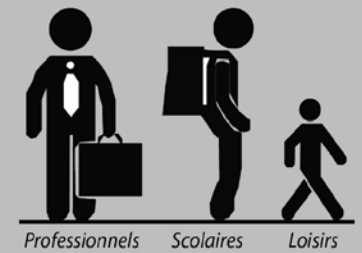


- accès aisé, sauf heures de pointe
- parking payant devant la gare arrivant à saturation
- parking payant avec disponibilités

- gare routière
- 21 lignes interdépartementales

- multiples accès possibles
- accès PMR

- pas de piste cyclable
- arceaux



Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs  
1,1



Fréquence des bus urbains  
Toutes les 0h15

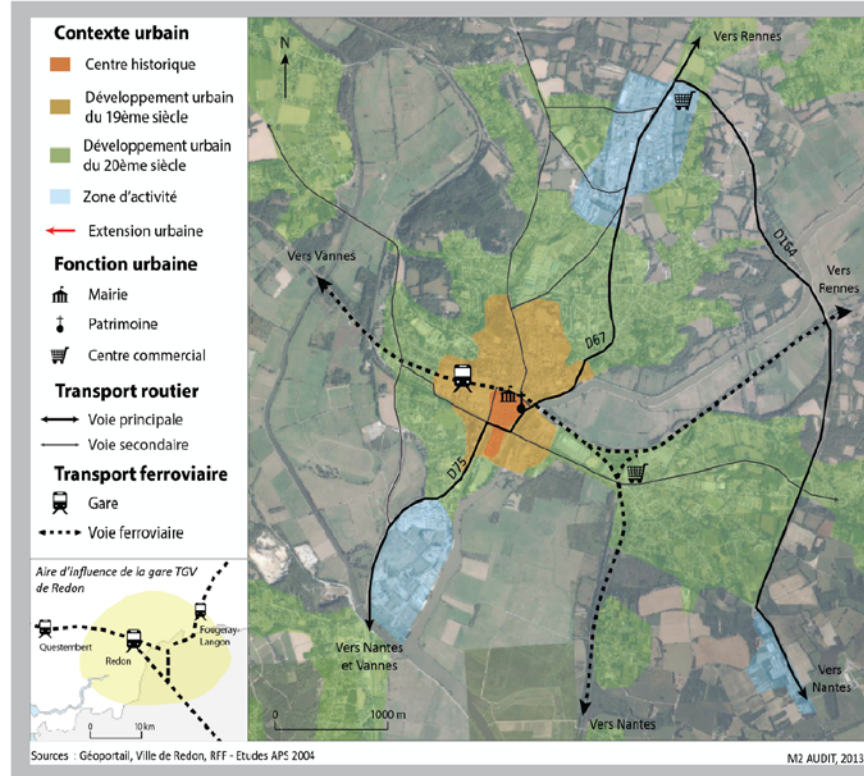


Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

5/21 lignes

# REDON

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



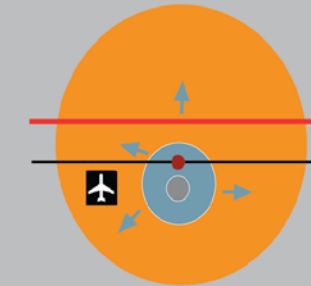
A la rencontre de trois lignes ferroviaires, la gare de bifurcation de Redon est un outil de désenclavement pour la commune au sein de son territoire rural.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
11ème aire urbaine de Bretagne

28 706



Voyageurs/an

628 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

99

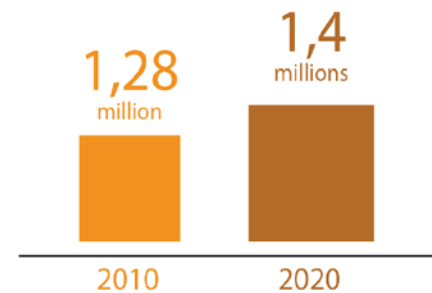
Indicateur de concentration  
d'emploi

105,9



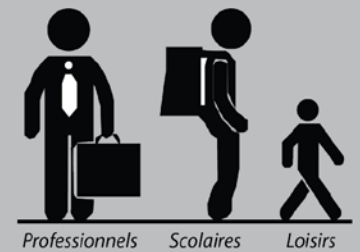
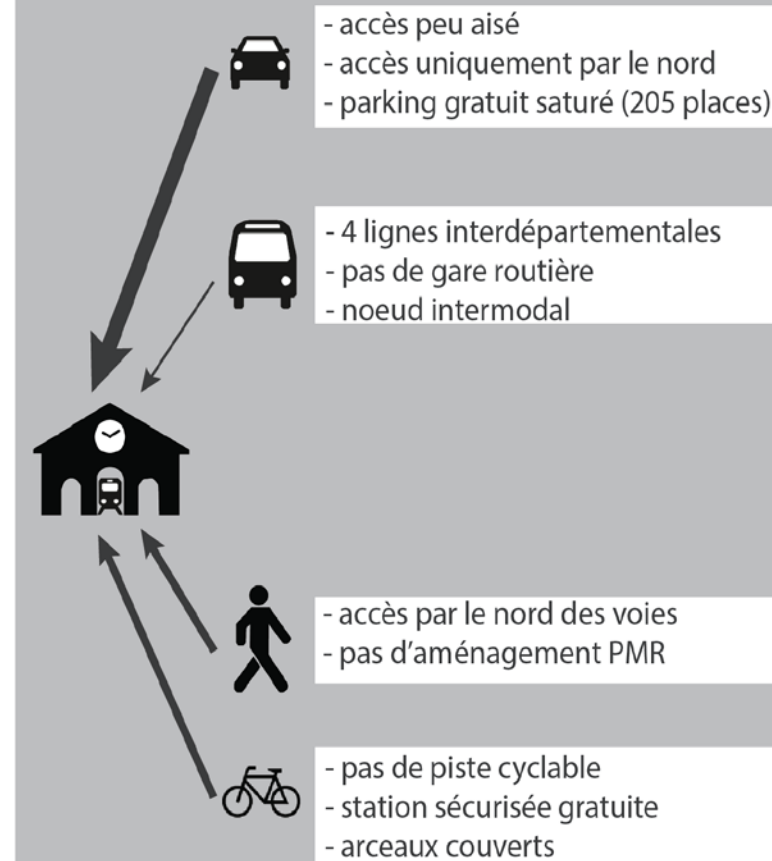
## ENJEUX

- Renforcer l'hyper-proximité de la gare au centre-ville
- Améliorer le Bâtiment-Voyageur
- Création d'une gare routière



Prévision du nombre de voyageurs avec la LGV

## Intermodalité



Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs

3,2



Fréquence des bus urbains

Toutes les 1h30



Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

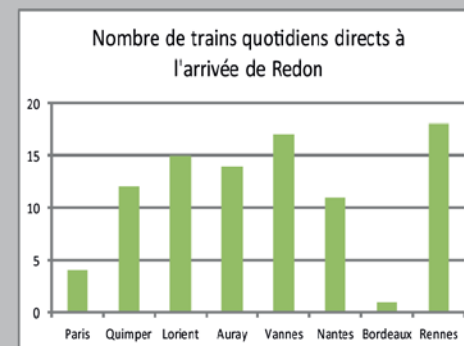
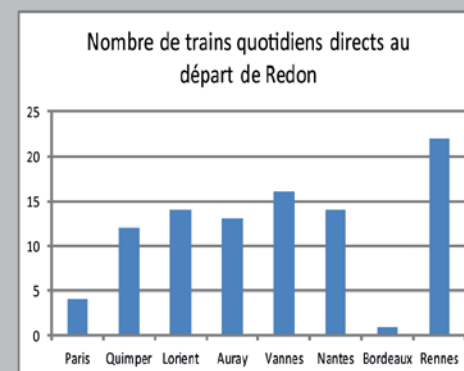
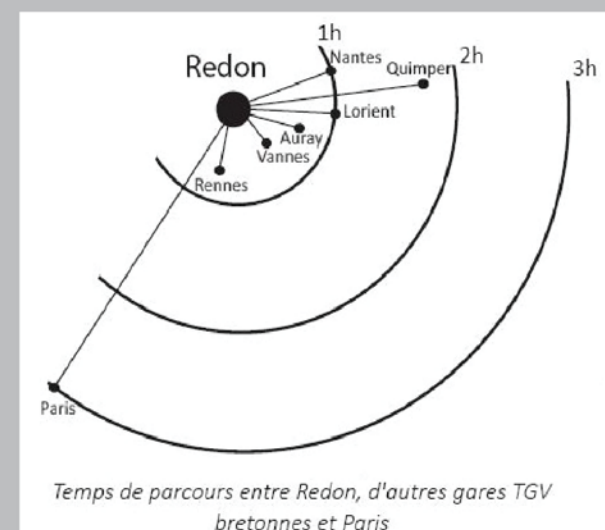
0/0 ligne

## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires

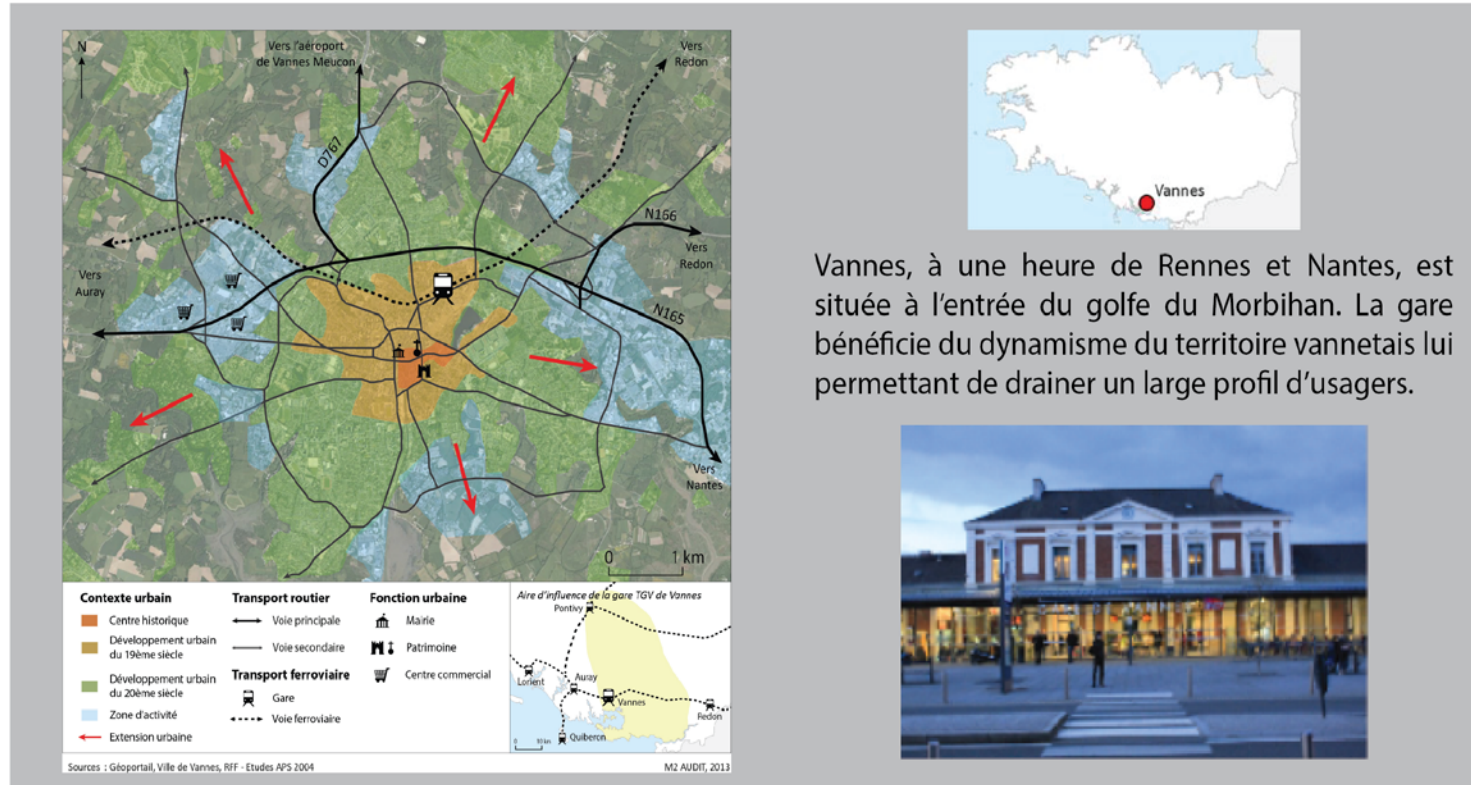
Nombre de trains / jour : 57

Arrêts quotidiens / 1000 habitants : 2



# VANNES

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



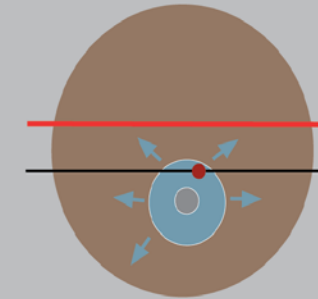
Vannes, à une heure de Rennes et Nantes, est située à l'entrée du golfe du Morbihan. La gare bénéficie du dynamisme du territoire vannetais lui permettant de drainer un large profil d'usagers.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
5ème aire urbaine de Bretagne

145 943



Voyageurs/an

1 285 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

95

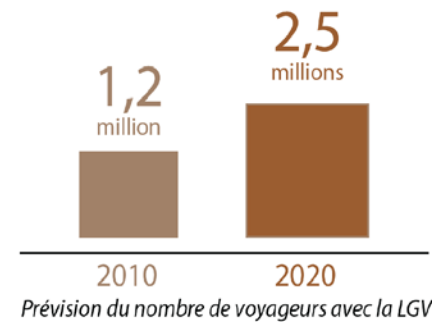
Indicateur de concentration  
d'emploi

0,43

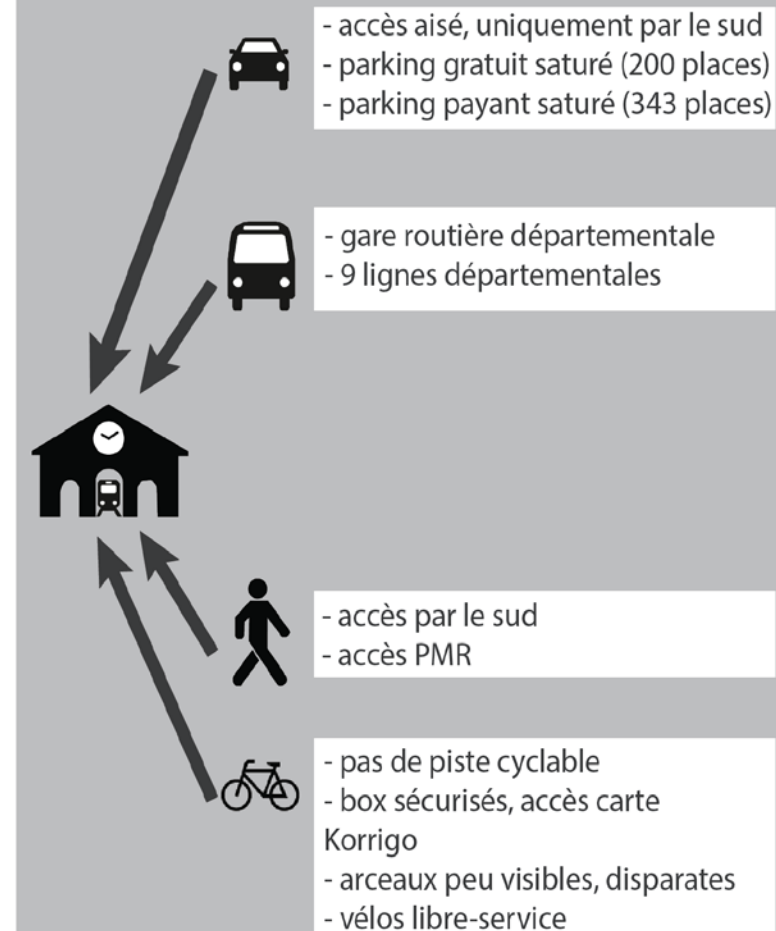


## ENJEUX

- Renforcer la connexion entre le quartier Nord de la gare, la gare et le reste de la ville
- Développer un pôle de proximité
- Favoriser l'offre en modes doux...
- ... Tout en maintenant l'accessibilité voiture



## Intermodalité



Loisirs Scolaires Professionnels

Profil des usagers de la gare

Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs

4,2



Fréquence des bus urbains

Toutes les 0h30



Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

4/24 lignes

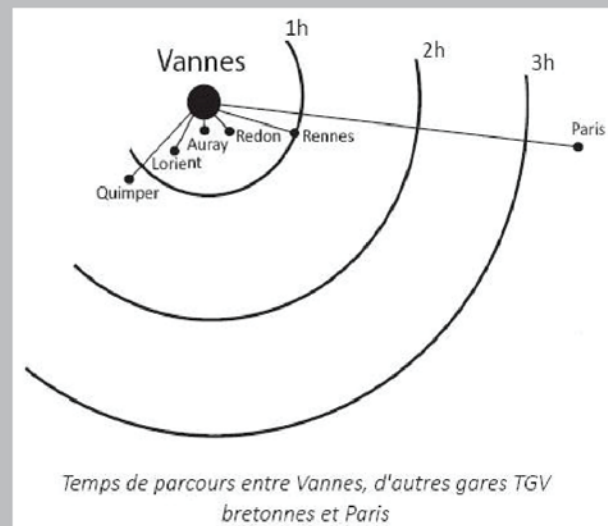
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires

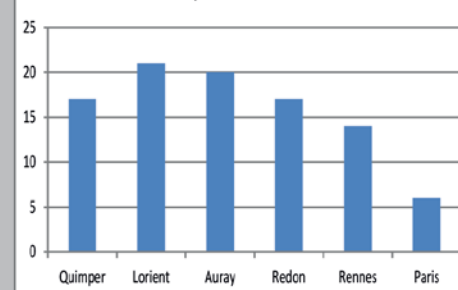


Nombre de trains / jour  
48

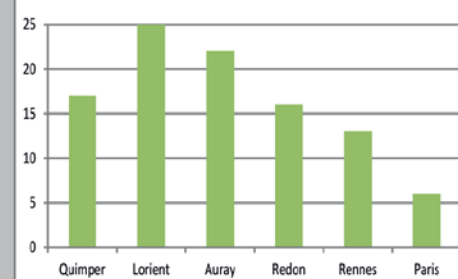
Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
0,32



### Nombre de trains quotidiens directs au départ de Vannes



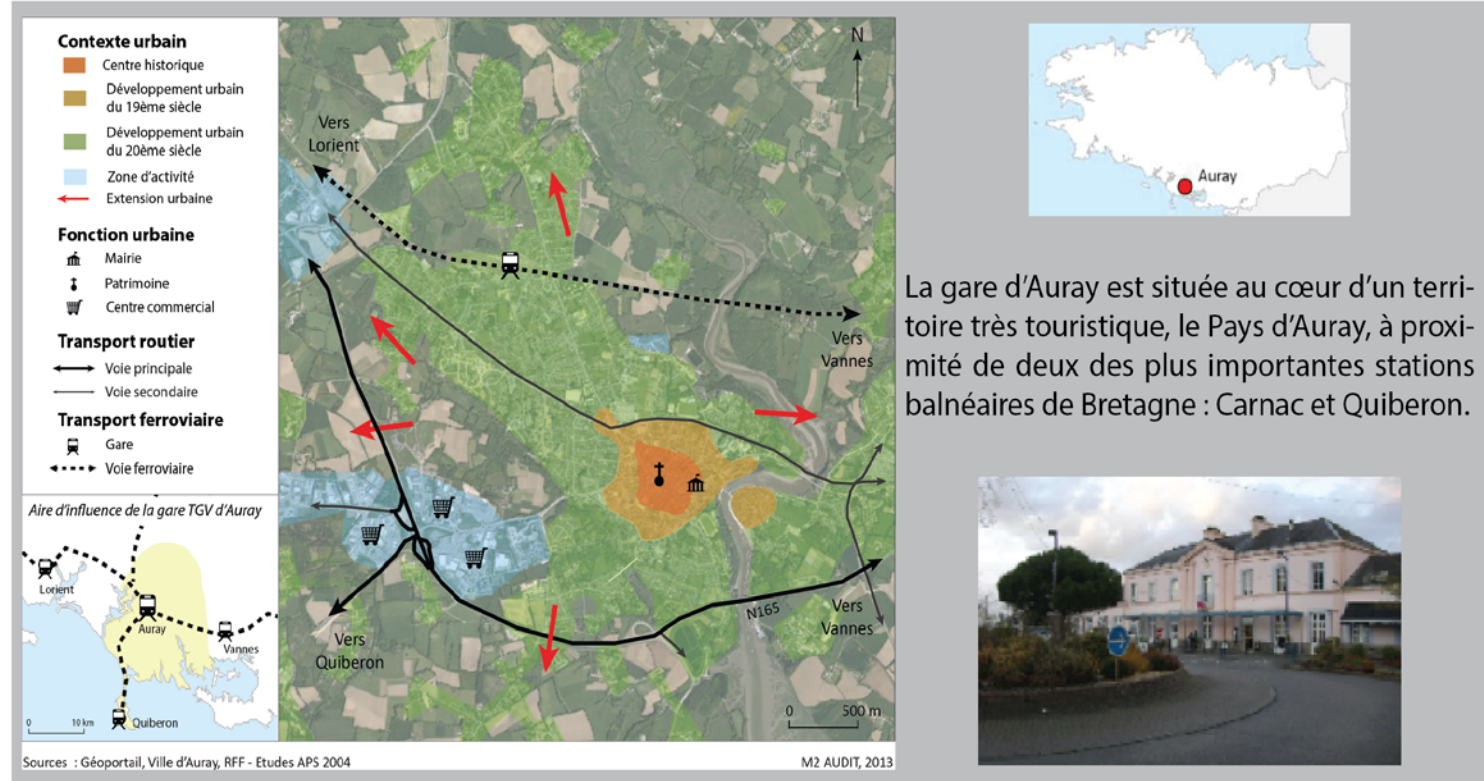
### Nombre de trains quotidiens directs à l'arrivée de Vannes





# AURAY

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



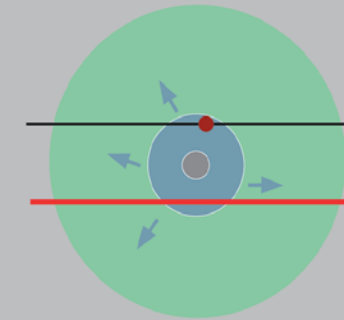
La gare d'Auray est située au cœur d'un territoire très touristique, le Pays d'Auray, à proximité de deux des plus importantes stations balnéaires de Bretagne : Carnac et Quiberon.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine



Habitants de l'aire urbaine  
14ème aire urbaine de Bretagne

26 043



Voyageurs/an  
686 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

117

Indicateur de concentration d'emploi

103,6

## ENJEUX

- Favoriser l'intermodalité en sortie de gare
- Varier et augmenter l'offre de stationnement
- Faire de la gare une véritable porte d'entrée du Pays d'Auray
- Favoriser les liaisons domicile-travail

686 000

2010

1,4 millions

2020

Prévision du nombre de voyageurs avec la LGV

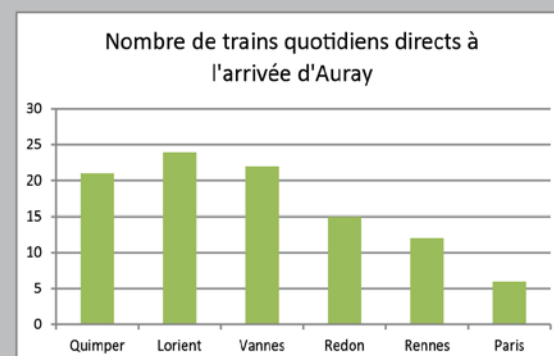
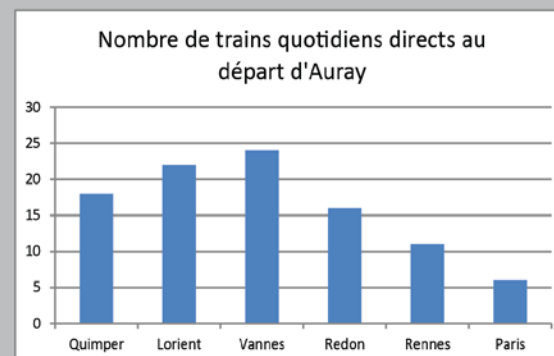
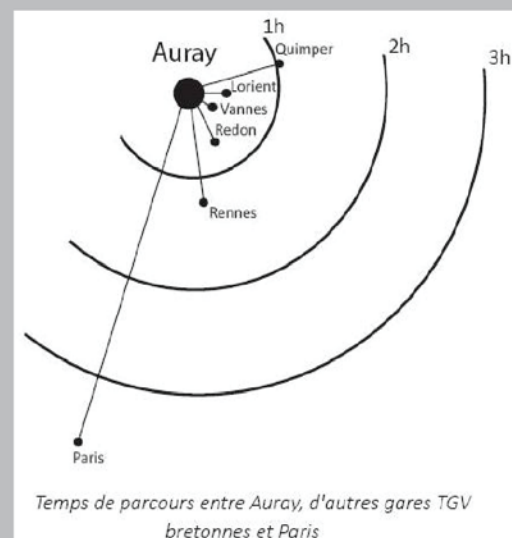
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires



Nombre de trains / jour  
41

Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
1,5



### Intermodalité



- accès aisé  
- stationnements au sud, gratuits (54 places)

- gare routière à 100 m  
- 4 lignes départementales

- accès par le sud  
- passage souterrain non accessible aux PMR

- pas de piste cyclable  
- abri vélos non sécurisé



Loisirs Scolaires Professionnels  
Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs  
0,7



Fréquence des bus urbains  
Toutes les 1h15



Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

1/1 ligne

# LORIENT

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



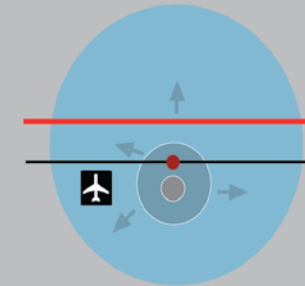
La gare de Lorient irrigue un large territoire. L'aire de rabattement, qui s'étend au delà des limites de la Communauté d'Agglomération, témoigne de l'importante attractivité de la gare.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
3ème aire urbaine de Bretagne  
**213 117**



Voyageurs/an  
**1,2 million**



### Attractivité économique

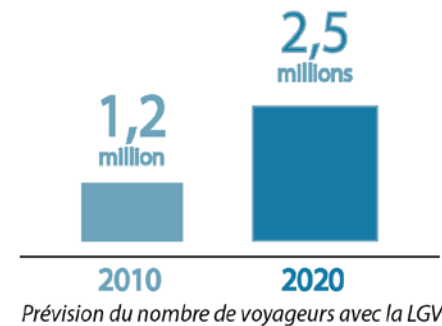
Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)  
**115**

Indicateur de concentration  
d'emploi  
**96,3**



## ENJEUX

- Améliorer l'accueil des voyageurs
- Renforcer l'attractivité du territoire
- Améliorer le réseau de transports en commun
- Constituer un véritable quartier de vie



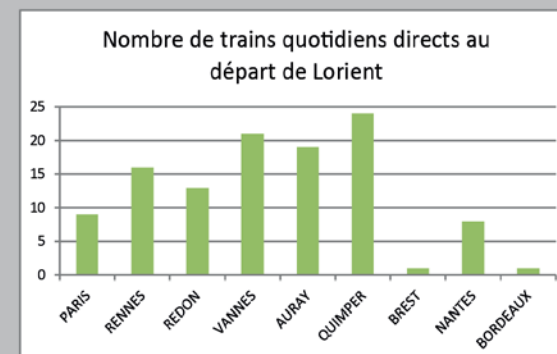
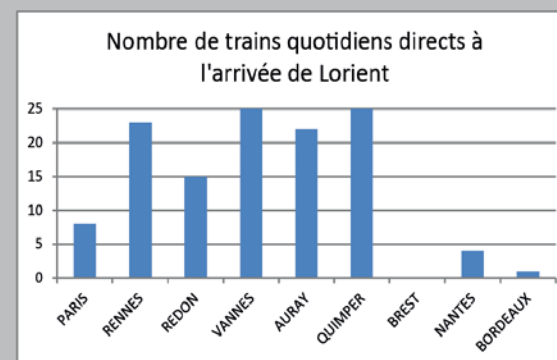
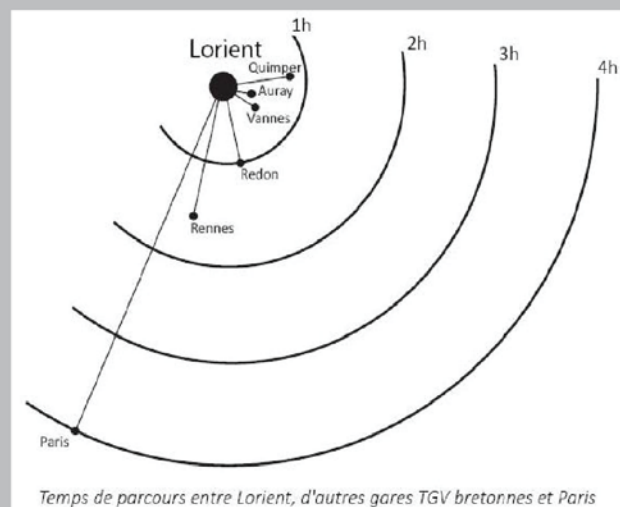
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires



Nombre de trains / jour  
**45**

Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
**0,2**



### Intermodalité



- accès peu aisé
- accès principalement par le nord
- parking gratuit saturé (170 places)
- parking payant libre (145 places)

- gare routière départementale
- noeud intermodal

- accès par le sud et le nord des voies
- passerelle
- aménagements PMR (ascenseurs)

- pas de piste cyclable
- station non sécurisée payante



Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs  
**2,7**



Fréquence des bus urbains  
**Toutes les 0h10**

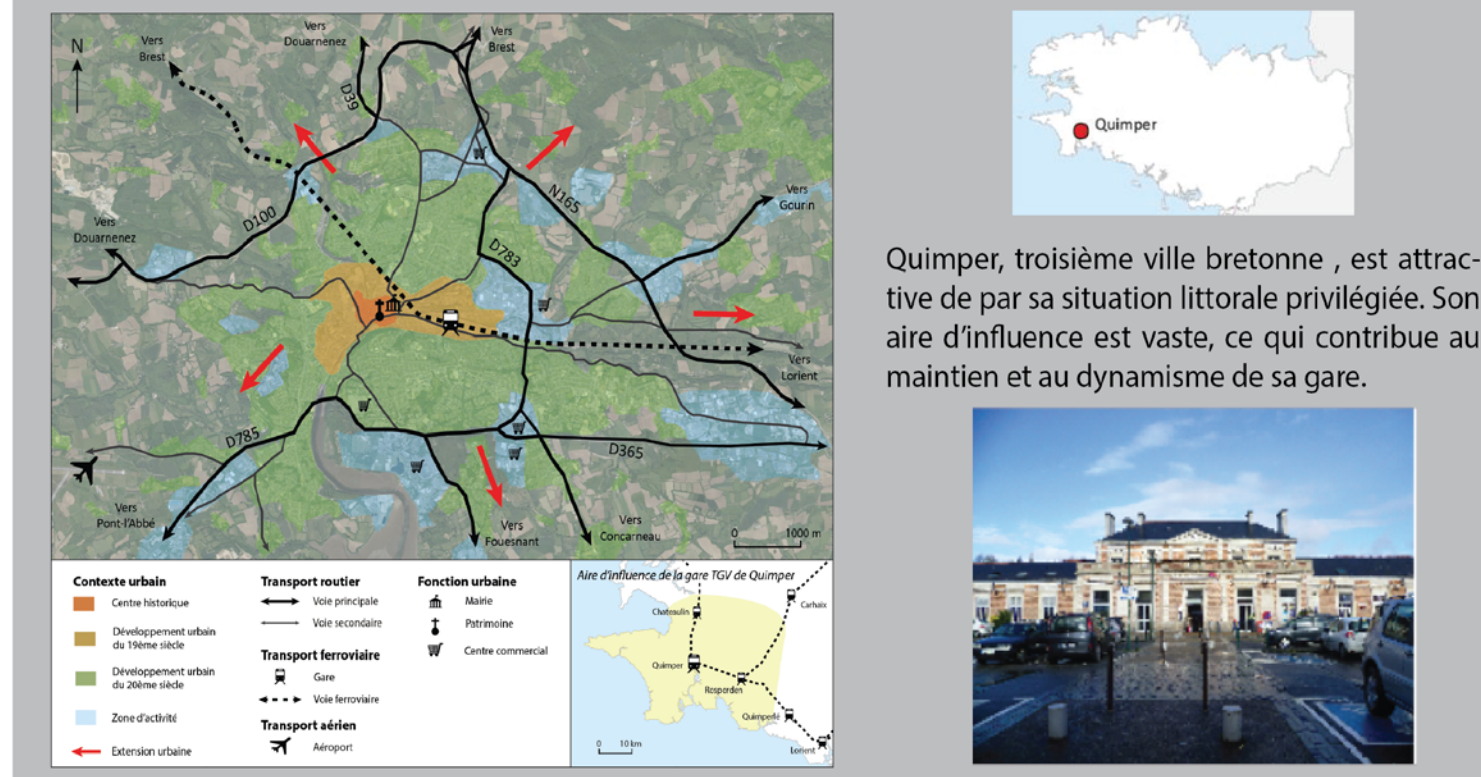


Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

**12/29 lignes**

# QUIMPER

## CONTEXTE DU TERRITOIRE



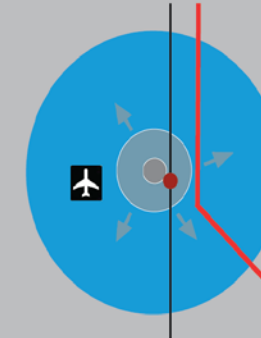
Quimper, troisième ville bretonne, est attractive de par sa situation littorale privilégiée. Son aire d'influence est vaste, ce qui contribue au maintien et au dynamisme de sa gare.



## Contexte local

### Transport et structure urbaine

- Centre-ville
- Gare TGV
- Commune
- Aire d'influence
- Ligne ferroviaire
- Axe routier
- Extension urbaine
- Aéroport



Habitants de l'aire urbaine  
6ème aire urbaine de Bretagne

123 999



Voyageurs/an  
922 000



### Attractivité économique

Indice du chômage  
(indice 100 : Bretagne)

97

Indicateur de concentration  
d'emploi

98,7

## ENJEUX

- Améliorer la connexion entre la gare et le centre-ville
- Renforcer l'intermodalité
- Valoriser le quartier de la gare
- Conforter l'attractivité du territoire

922 000

2010

1,6 millions

2020

Prévision du nombre de voyageurs avec la LGV

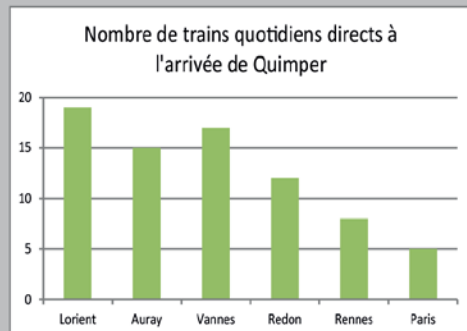
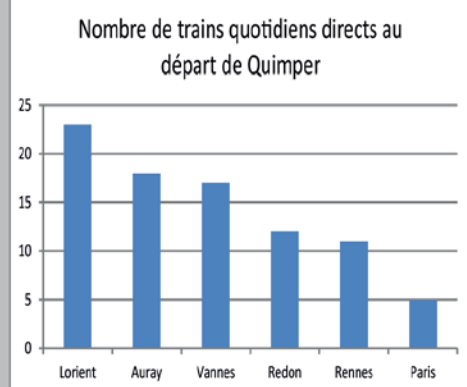
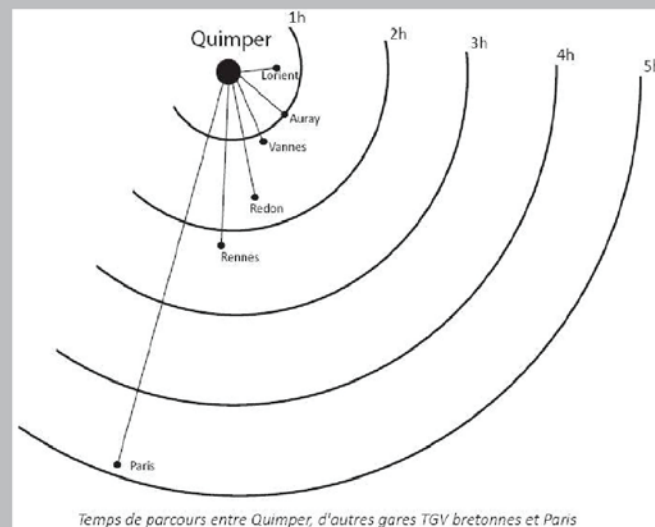
## INTERMODALITE

### Liaisons ferroviaires

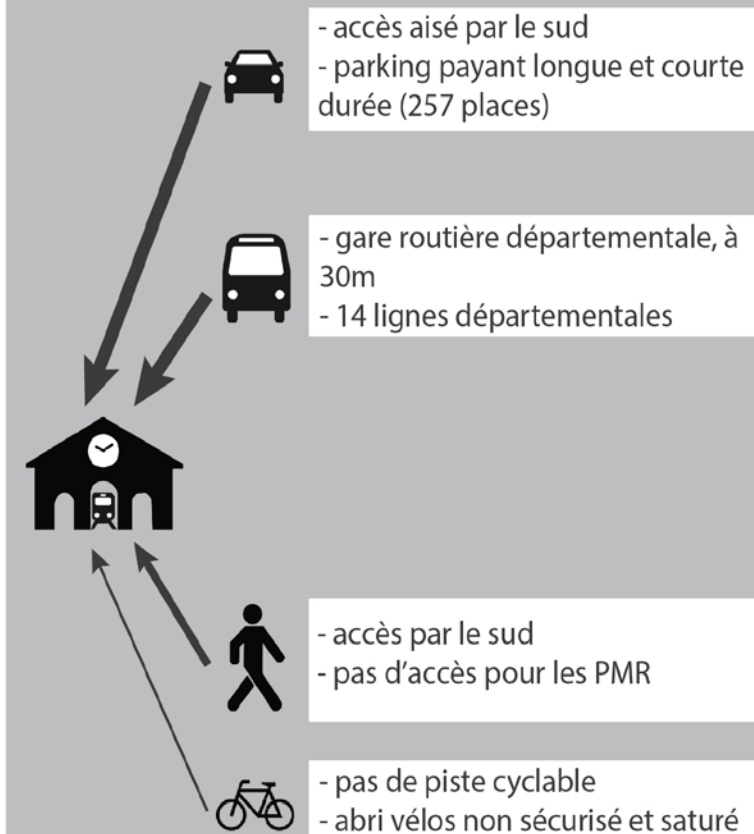


Nombre de trains / jour  
40

Arrêts quotidiens / 1000 habitants  
0,32



### Intermodalité



Professionnels Scolaires Loisirs  
Profil des usagers des trains

Places de stationnement / 10 000 voyageurs

2,7



Fréquence des bus urbains

Toutes les 0h10



Lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines

3/26 lignes

## II. Des profils variés de gares

### A. Introduction

Chaque gare est unique. La typologie a pour but de regrouper certaines gares en un nombre pertinent de « types ». Fondée sur des critères d'homogénéité, elle structure des catégories qui ont des caractéristiques propres. Il faut noter que cette étude rassemble des pôles d'échanges multimodaux qui n'ont pas forcément de continuité spatiale et/ou un même fonctionnement.

L'idéal, dans la création de la typologie, est de tenir compte des relations entre chaque département, agglomération, ville, quartier et gare par rapport à la problématique étudiée : comment améliorer et développer les pôles d'échanges multimodaux en Bretagne avec l'arrivée de la grande vitesse ?

Le but est de disposer de recommandations pour chaque territoire. Les stratégies de développement sont ainsi adaptées et pertinentes pour une meilleure acceptation.

### B. Typologie des gares bretonnes

Suite à diverses lectures et tentatives, la typologie s'est construite autour d'une analyse multivariée. Plus on définit de critères, plus la typologie sera précise et reflètera la réalité mais elle demande plus de données et conduit à une analyse plus complexe. Trois étapes se sont succédées : la sélection des critères, la définition des enjeux et la pondération.

Dans un premier temps, il s'agit de lister les critères importants pour définir les points forts et faibles de chaque gare et faire ressortir des points en commun. Le tableau qui en découle - résumé synthétique - va servir de base de réflexion pour créer le classement. Chaque critère doit se justifier et être un apport pour la problématique.

Pour une meilleure compréhension des pôles d'échanges multimodaux, il faut :

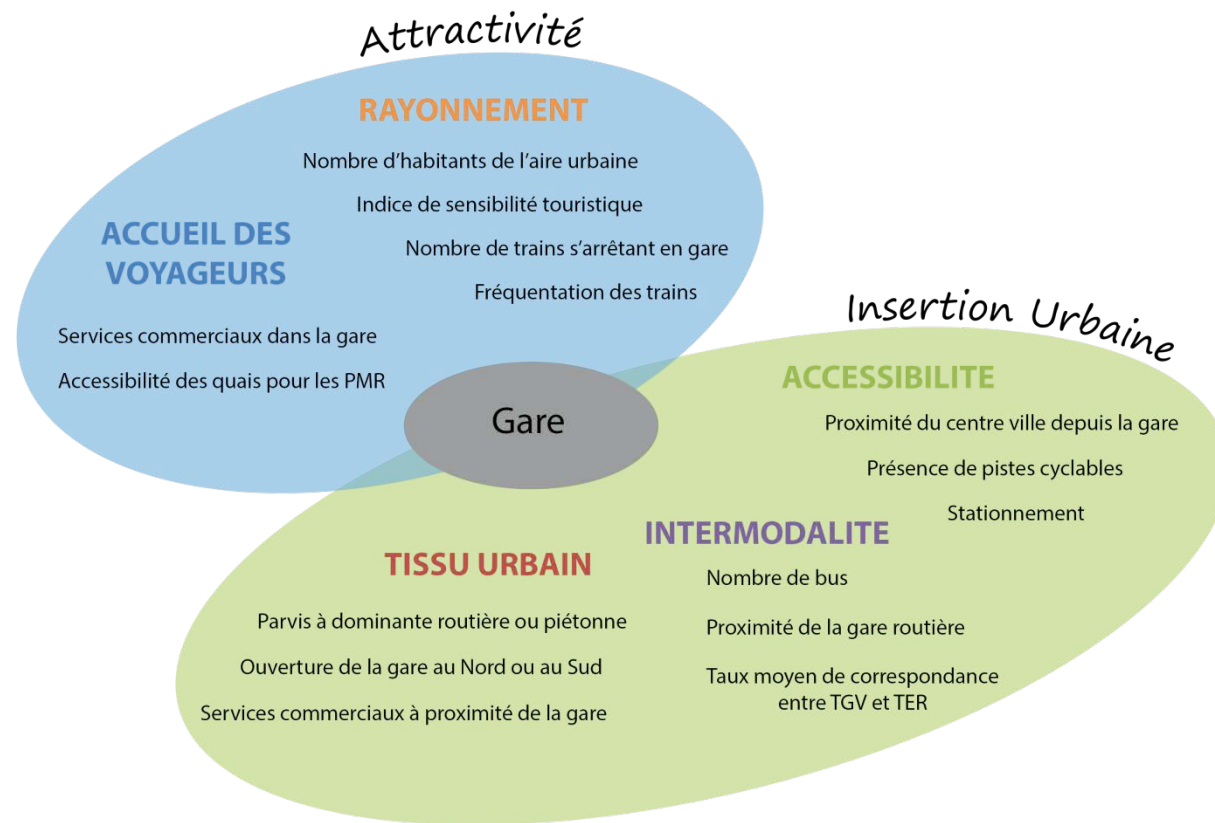
- Partir de la définition d'un PEM donnée par Richer. Il explique qu'un PEM remplit 3 fonctions : la fonction transport, la fonction urbaine et une fonction de service (autant pour assurer le bon fonctionnement de la fonction transport, que pour favoriser la fonction urbaine). Un des risques identifié est de travailler en ayant un PEM idéal en tête. Mais cette vision peut varier en fonction de chaque individu et en fonction des forces et contraintes du territoire.
- Regarder les enjeux qui se dégagent d'un PEM : il existe des enjeux transversaux qui permettent de faire fonctionner ces trois fonctions : l'accueil des voyageurs, l'accessibilité pour tous (les conditions d'accès à la gare en tout point du territoire), l'intermodalité (comment on vient/ on part de la gare avec les transports collectifs et autres services (transport à la demande, taxi, vélo en libre service) et l'enjeu urbain.

L'analyse a été complétée par deux autres aspects : le dynamisme du territoire étudié ainsi que la dynamique engagée pour la transformation des PEM. Le dynamisme du territoire permet d'avoir des éléments de cadrage (nombre d'habitants, activité économique dominante, origine géographique des travailleurs, étudiants...).

Pour l'enjeu de la dynamique engagée, l'idée est ici de prendre en compte la dimension politique au sens large : quel avenir est souhaité pour la gare ? Pour le quartier de gare ? Est-ce un élément d'infrastructure supplémentaire ou y voit-on une opportunité de développement à plus grande échelle ?

Dans un second temps, l'objectif est de recaser les critères retenus sous les grands enjeux identifiés - tout en conservant en ligne de mire l'objectif de la typologie - à savoir :

- le dynamisme du territoire étudié ;
- l'accueil des voyageurs ;
- l'accessibilité pour tous ;
- l'intermodalité ;
- l'enjeu urbain ;
- la dynamique engagée pour transformer les PEM.



Cet exercice fait disparaître des critères qui pouvaient paraître importants et révèle la nécessité d'en sélectionner et/ou créer de nouveaux, notamment pour ce qui concerne l'étude : l'intermodalité et la pénétration existante des territoires en transports en commun. Une phase de test de ces critères doit être menée pour s'assurer de leur fiabilité.

Pour ce qui concerne la classification, il est utile de distinguer les critères principaux et les critères secondaires. Les premiers correspondent aux caractéristiques principales de la gare et de son environnement (nombre d'habitants de l'aire urbaine, proximité du centre-ville ou encore le nombre de lignes de bus/cars desservant la gare). Les seconds sont quant à eux, plus qualitatifs et subjectifs. Ils permettent en ce sens d'affiner et de conforter les choix et priorités définies.

Au travers de ce travail, des classes de valeurs ont été établies afin de les ordonner (de + à +++) dans un esprit de synthèse.

Voici les classes définies selon les enjeux et critères :

#### Rayonnement

- Nombre d'habitants de l'aire urbaine
  - Moins de 100 000 = +
  - De 100 000 à 200 000 = ++
  - 200 000 et plus = +++
- Fréquentation des trains (en 2010, voyageurs tous trains)
  - Moins de 500 000 = +
  - De 500 000 à 1 million = ++
  - 1 million et plus = +++
- Indice de sensibilité touristique (source : étude BGV)
  - De 0 à 0,15 = +
  - De 0,15 à 0,30 = ++
  - De 0,30 à 0,45 = +++
- Nombre de trains s'arrêtant en gare
  - Moins de 30 = +
  - De 30 à 45 = ++
  - Plus de 45 = +++

#### Accessibilité

- Proximité du centre-ville depuis la gare
  - Plus de 10 minutes = +
  - Environ 10 minutes = ++
  - Environ 5 minutes = +++
- Présence de pistes cyclables
  - Non = -
  - Oui = +
- Places de stationnement
  - Moins 150 = +
  - De 150 à 300 = ++
  - Plus de 300 = +++

### Intermodalité

- Taux moyen de correspondance TER/TGV (source : étude BGV)
  - De 0 à 10 % = +
  - De 10 à 20 % = ++
  - Plus de 20 % = +++
- Nombre de lignes de bus desservant la gare
  - Moins de 10 = +
  - De 10 à 20 = ++
  - Plus de 20 = +++
- Proximité de la gare routière (en mètres)
  - De 66 à 100 mètres = +
  - De 33 à 66 mètres = ++
  - De 0 à 33 mètres = +
  - Pas de gare routière = -

### Tissu urbain

- Aménagement du parvis à dominante routière ou piétonne
  - Routière = +
  - Routière et piétonne = ++
  - Piétonne = +++
- Services commerciaux à proximité de la gare
  - Classique = +
  - Classique et Proximité = ++
  - Classique, Proximité et Equipements = +++
- Ouverture Nord/Sud de la gare
  - Non = -
  - Oui = +

### Accueil des voyageurs

- Services commerciaux dans la gare
  - Fonctions SNCF = +
  - Fonctions SNCF, Relay, distributeurs, photomaton = ++
  - Fonctions SNCF, Relay, distributeurs, photomaton, brasserie = +++
- Accès quais pour personnes à mobilité réduite
  - Non = -
  - Oui = +

Le dernier enjeu autour du futur PEM comprend des critères concernant la signature d'un contrat de pôle Etat/Région, l'antériorité du projet, les travaux prévus et le portage politique. Il est essentiel pour la compréhension de la suite de l'étude. Pour autant, pour des raisons de lisibilité et de pertinence, la décision a été de ne pas lui donner de valeur.

La typologie doit, dans un premier temps, se concentrer sur le présent, les éléments structurants de la gare et son insertion dans la ville. Ceci pour que dans un second temps, on se focalise sur le futur qui constitue un facteur supplémentaire dans la classification et les propositions d'aménagements sur les structures existantes.

Pour ce qui concerne la représentation des résultats, le choix s'est porté sur les graphiques en radars qui permettent une comparaison directe. Cela donne un profil par gare et montre les premières différences et/ou ressemblances.

A l'échelle régionale, les PEM présentent des caractéristiques très diversifiées. Pour plus de lisibilité, elles sont présentées par axe Nord / Sud.

Ces araignées sont construites en fonction de cinq critères : le rayonnement de la ville – l'accessibilité de la gare – l'intermodalité entre la gare et les autres modes de transport – le tissu urbain – et l'accueil des voyageurs dans la gare.

Tableau 2. Axe ferroviaire Bretagne nord : grille et pondération des critères

			LAMBALLE		SAINT BRIEUC		GUINGAMP		MORLAIX		BREST
Nombre habitants de l'aire urbaine	1	+	12 068	++	168 068	+	21 045	+	40 159	+++	312 743
Fréquentation trains (en 2010, tous trains)	1	+	423 000	+++	1 200 000	++	518 000	+	497 000	+++	1 635 000
Indice de sensibilité touristique	1	+	+	+	+	+	+	+	+	++	++
Nombre de trains s'arrêtant en gare	1	++	37	+++	50	++	42	+	28	++	43
<b>RAYONNEMENT</b>	<b>12</b>	<b>5</b>		<b>9</b>		<b>6</b>		<b>4</b>		<b>10</b>	
Proximité centre ville depuis la gare	1	+++	environ 5 minutes	+++	environ 5 minutes	++	environ 10 minutes	++	entre 5 et 10 minutes	+++	environ 5 minutes
Présence de pistes cyclables	1	-	Non	-	Non	-	Non	-	Non	-	Non
Stationnement (en nombre de places)	1	++	183	+++	306	+	83	++	280	++	189
<b>ACCESSIBILITE</b>	<b>7</b>	<b>4</b>		<b>5</b>		<b>2</b>		<b>3</b>		<b>4</b>	
Taux moyen de correspondance TER/TGV	1	+	+	+	+	+++	+++	++	++	+	+
Nombre de bus desservant la gare (nb ligne de bus urbains, bus départementaux)	1	++	10 - 3 bus urbains, 4 navettes à la demande, 3 bus départementaux	++	11 - 7 bus urbains - 4 cars interurbains	+	6 - 3 lignes bus urbains- 3 lignes bus départementaux	++	14 - 3 lignes bus urbains, 7 lignes bus interurbains, 4 lignes bus départementaux	+++	26 - 5 lignes de bus urbains, 21 bus départementaux
Proximité gare routière (distance)	1	+	100 mètres	+	90 mètres	+++	10 mètres	++	50 mètres	++	45 mètres
<b>INTERMODALITE</b>	<b>9</b>	<b>4</b>		<b>4</b>		<b>7</b>		<b>6</b>		<b>6</b>	
Parvis à dominante piétonne ou routière	1	+	Dominante routière	+	Dominante routière	+	Dominante routière	+	Dominante routière	+	Dominante routière
Services commerciaux à proximité gare	1	+++	Classique - Proximité - Equipements	++	Classique - Equipements	+	Classique	+	Classique	++	Classique - Equipements
Ouverture Nord/Sud de la gare	1	-	Non	+	Oui	-	Non	-	Non	+	Oui
<b>TISSU URBAIN</b>	<b>7</b>	<b>3</b>		<b>4</b>		<b>1</b>		<b>1</b>		<b>4</b>	
Services commerciaux dans la gare	1	++	++	+++	+++	++	++	++	++	+++	+++
Accessibilité quais pour PMR	1	-	Non	-	Non	-	Non	-	Non	+	Oui
<b>ACCUEIL DES VOYAGEURS</b>	<b>4</b>	<b>1</b>		<b>2</b>		<b>1</b>		<b>1</b>		<b>4</b>	

La deuxième colonne dispose de deux informations. La numérotation « 1 » fait référence au fait que ce critère est dit premier (les critères dits comme secondaires n'ont pas été traités dans cette analyse quantitative). Ensuite, le total de la catégorie (le nombre 12 pour le rayonnement de Lamballe) est le cumul maximum qu'une ville peut avoir.

Par exemple pour le critère rayonnement, le maximum possible pour :

- \* Le nombre d'habitant est « +++ » ;
- \* La fréquentation des trains est « +++ » ;
- \* L'indice de sensibilité touristique est « +++ » ;
- \* Le nombre de trains s'arrêtant en gare est « +++ ».

Ainsi, le total pour la catégorie rayonnement est égal à 12 (les 3 « +++ » x les 4 critères). Pour la catégorie accessibilité, le cumul maximum est de 7.

La troisième colonne est la pondération appliquée à chaque critère. Pour le nombre d'habitants de l'aire urbaine, Lamballe ne possède qu'un « + » car l'aire urbaine possède moins de 100 000 habitants.

Le nombre total de « + » est ensuite additionné (ou soustrait pour si le critère a un « - »), pour donner la somme. Par exemple pour le rayonnement de Lamballe, le total est de 5 (sur 12).

Pour pondérer les cinq catégories de la même manière, tous les totaux sont remis sur 12 (chiffre maximum pour la catégorie rayonnement), notamment pour avoir une représentation graphique pertinente (les graphiques en radar).

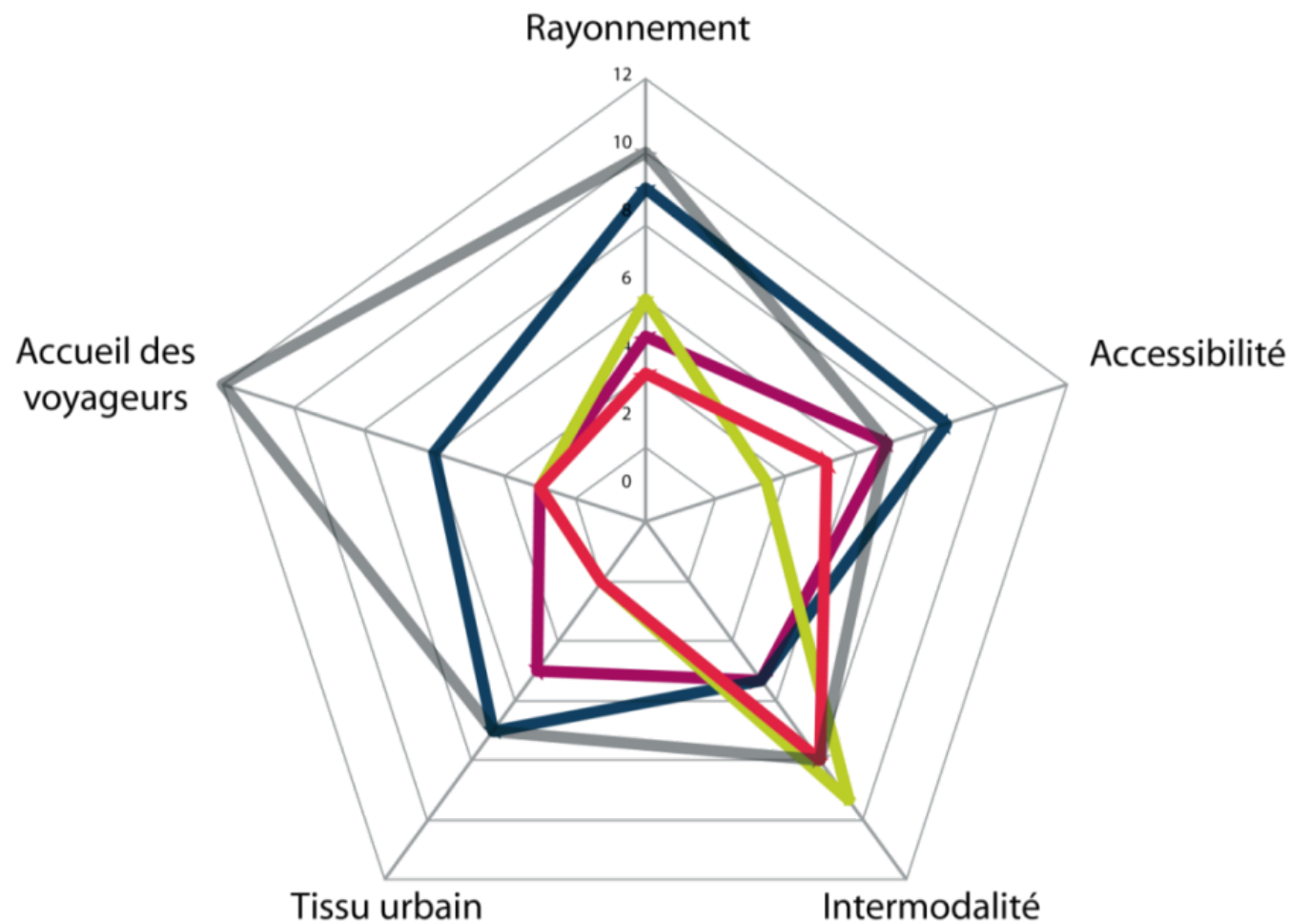
Tableau 3. Axe ferroviaire Bretagne sud : grille et pondération des critères

			REDON		VANNES		AURAY		LORIENT		QUIMPER
Nombre habitants de l'aire urbaine	1	+	28 706	++	145 943	+	26 043	+++	213 117	++	123 999
Fréquentation trains (en 2010, tous trains)	1	++	628 000	+++	1 285 000	++	686 000	+++	1 152 000	++	922 000
Indice de sensibilité touristique	1	+	+	+++	+++	+++	+++	+	+	+++	+++
Nombre de trains s'arrêtant en gare	1	+++	57	+++	48	++	41	++	45	++	40
<b>RAYONNEMENT</b>	<b>12</b>	<b>7</b>		<b>11</b>		<b>8</b>		<b>9</b>		<b>9</b>	
Proximité centre ville depuis la gare	1	+++	environ 5 minutes	+	environ 15 minutes	+	30 minutes	+	environ 15 minutes	++	Entre 5 et 10 min
Présence de pistes cyclables	1	-	Non	-	Non	+	Oui	-	Non	+	Oui
Stationnement (en nombre de places)	1	++	205	+++	543	+	54	+++	315	++	257
<b>ACCESSIBILITE</b>	<b>7</b>	<b>4</b>		<b>3</b>		<b>3</b>		<b>3</b>		<b>5</b>	
Taux moyen de correspondance TER/TGV	1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Nombre de bus desservant la gare (nb ligne de bus urbains, bus départementaux)	1	+	3 - 3 lignes bus départementaux	++	13 - 4 lignes de bus, 9 cars départementaux	+	5 - 1 ligne bus urbain, 4 lignes bus départementaux	++	18 - 12 bus urbains, 6 cars départementaux	++	17 - 3 lignes urbaines et 14 lignes interurbaines
Proximité gare routière (distance)	1	-	Pas de gare routière	++	45 mètres	+	100 mètres	++	50 mètres	+++	30 mètres
<b>INTERMODALITE</b>	<b>9</b>	<b>1</b>		<b>5</b>		<b>3</b>		<b>5</b>		<b>6</b>	
Parvis à dominante piétonne ou routière	1	+	Dominante routière	+++	Dominante piétonne (espace piétonnier de plus de 1000 m²)	++	Routière et piétonne	+	Dominante routière	+	Dominante routière
Services commerciaux à proximité gare	1	+	Classique	++	Classique - Equipements	+++	Classique - Proximité - Equipements	+++	Classique - Proximité - Equipements	++	Classique - Proximité
Ouverture Nord/Sud de la gare	1	-	Non	-	Non	-	Non	+	Oui	-	Non
<b>TISSU URBAIN</b>	<b>7</b>	<b>1</b>		<b>4</b>		<b>4</b>		<b>5</b>		<b>2</b>	
Services commerciaux dans la gare	1	+	+	+++	+++	++	++	+++	+++	+++	+++
Accessibilité quais pour PMR	1	-	Non	+	Oui	-	Non	-	Non	-	Non
<b>ACCUEIL DES VOYAGEURS</b>	<b>4</b>	<b>0</b>		<b>4</b>		<b>1</b>		<b>2</b>		<b>2</b>	

Source : M2AUDIT



## A L'ECHELLE DE L'AXE NORD



- Lamballe
- Morlaix
- Saint-Brieuc
- Brest
- Guingamp

Source : M2 AUDIT - Atelier RFF, 2013

### Brest

Les points à travailler pour la ville de Brest se portent principalement sur l'accessibilité et le tissu urbain de la ville.

- Accessibilité**
- . Absence de pistes cyclables à proximité de la gare
  - . Manque de place de stationnement

- Tissu urbain**
- . Parvis à dominante routière

- Enjeux**
- . Aménager le parvis de façon à le consacrer aux modes doux
  - . Développer des places de stationnement

### Saint-Brieuc

Les points à travailler pour la ville de Saint-Brieuc se portent principalement sur l'intermodalité et l'accueil des voyageurs.

- Intermodalité**
- . Faible taux de correspondance entre les TER et TGV
  - . Eloignement de la gare routière

- Accueil des voyageurs**
- . Pas d'accessibilité des quais aux PMR

- Enjeu**
- . Renforcer de l'intermodalité

### Guingamp

Les points à travailler pour la ville de Guingamp se portent principalement sur le tissu urbain et l'accueil des voyageurs.

- Tissu Urbain**
- . Parvis à dominante routière
  - . Peu de services commerciaux à proximité de la gare

- Accueil des voyageurs**
- . Pas d'accessibilité des quais aux PMR
  - . Peu de services commerciaux dans la gare

- Enjeu**
- . Faciliter la transition entre centre ville et gare

### Lamballe et Morlaix

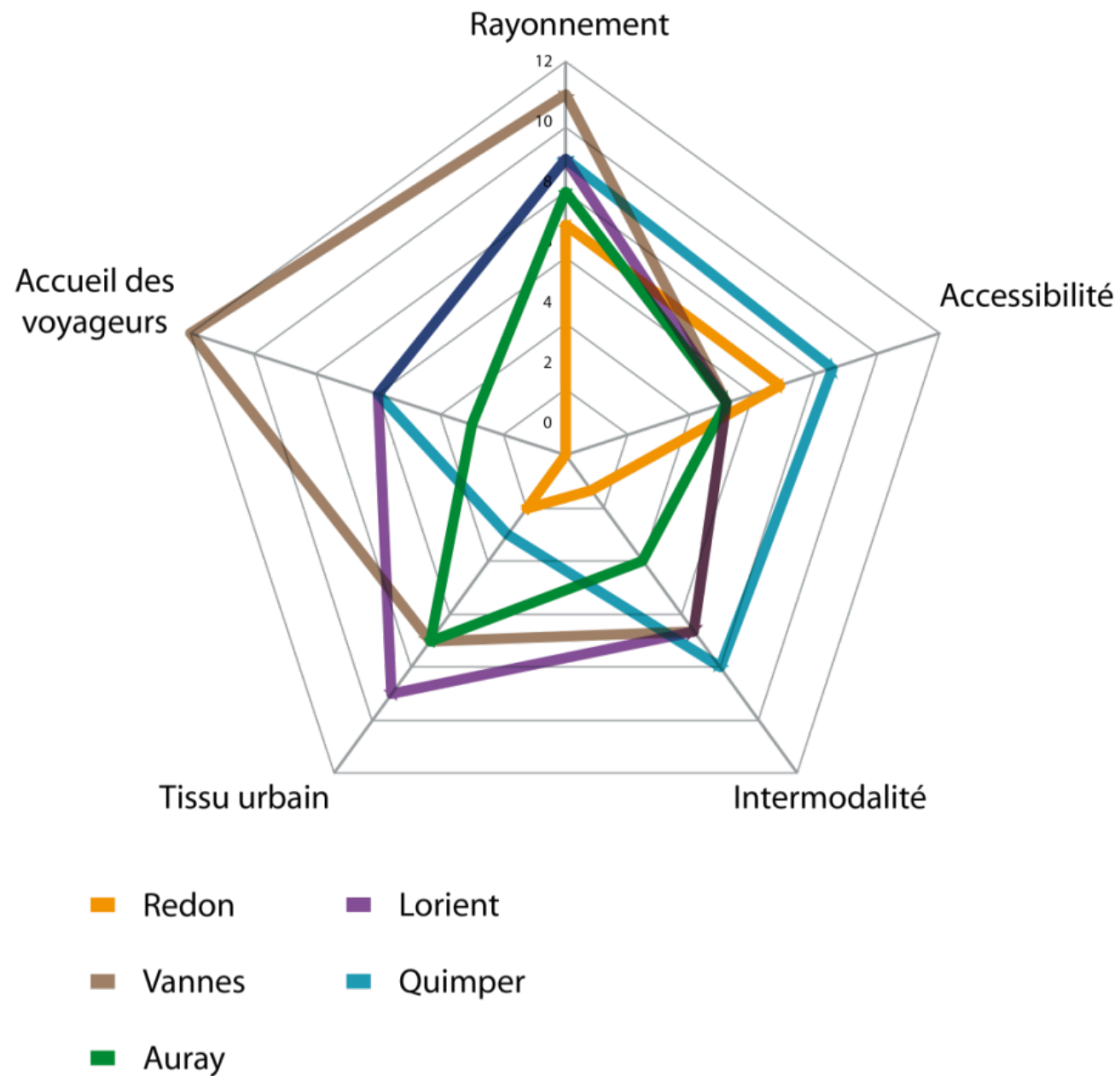
Les points à travailler pour les villes de Lamballe et Morlaix se portent principalement sur l'accueil des voyageurs et le rayonnement de la ville.

- Accueil des voyageurs**
- . Pas d'accessibilité des quais aux PMR

- Rayonnement**
- . Plus faible fréquentation des trains
  - . Faible intensité touristique

- Enjeux**
- . Développer des places de stationnement
  - . Faciliter l'accès à la gare

## A L'ECHELLE DE L'AXE SUD



Source : M2 AUDIT - Atelier RFF, 2013

### Vannes

Les points à travailler pour la ville de Vannes se portent principalement sur l'accessibilité.

#### Accessibilité

- . Distance au centre ville
- . Absence de pistes cyclables

#### Enjeux

- . Renforcer la liaison avec le centre ville (modes doux)
- . Maintenir l'accès à la gare aux voitures (le périurbain de Vannes ne bénéficiant pas de gare)

### Quimper et Lorient

Les points à travailler pour les villes de Quimper et Lorient se portent principalement sur l'intermodalité et l'accueil des voyageurs.

#### Accessibilité

- . Localisation de la gare

#### Accueil des voyageurs

- . Pas d'accessibilité des quais aux PMR

#### Enjeu

- . Renforcer la connexion centre ville - gare

### Auray

Les points à travailler pour la ville d'Auray se portent principalement sur l'accueil des voyageurs et l'intermodalité.

#### Accueil des voyageurs

- . Pas d'accessibilité des quais aux PMR

#### Intermodalité

- . Faible taux de correspondance entre les TER et les TGV
- . Eloignement de la gare routière

#### Enjeu

- . Faciliter le passage d'un mode à l'autre

### Redon

Les points à travailler pour la ville de Redon se portent principalement sur l'accueil des voyageurs et l'intermodalité.

#### Accueil des voyageurs

- . Pas d'accessibilité des quais aux PMR
- . Peu de services commerciaux dans la gare

#### Intermodalité

- . Absence de gare routière

#### Enjeux

- . Renforcer la proximité du centre ville
- . Rendre accessibles les quais aux PMR

## C. Quel type de gare pour le territoire ?

### a) Brest et Vannes : insertion urbaine importante et attractivité très forte

Classées par l'INSEE comme grands pôles urbains, Brest et Vannes sont des villes attractives au regard de notre classement. Pourtant, ces deux villes ont des caractéristiques territoriales et des dynamiques différentes : leur position géographique, leur poids démographique (342 743 habitants pour l'aire urbaine de Brest, 145 943 habitants pour l'aire urbaine de Vannes), la taille de la gare, ou encore le poids du tourisme dans l'économie.

#### Attractivité très forte

Située à la pointe nord du Finistère, Brest est la deuxième aire urbaine de Bretagne et bénéficie d'une forte fréquentation des trains avec plus de 1,6 million de voyageurs par an (soit environ 4 500 voyageurs / jour). Les fonctions métropolitaines de Brest, ainsi que ses activités de recherche et développement – tournées vers la mer – sont à l'origine d'une majeure partie des flux de voyageurs. Bien que son aire urbaine soit moins importante, Vannes accueille chaque jour environ 3 520 voyageurs (soit 1,285 million de voyageurs : 350 000 de moins qu'à Brest). Cette forte fréquentation peut s'expliquer par la localisation géographique de Vannes : située sur le Golfe du Morbihan, Vannes est au début de la ligne sud. Elle bénéficie donc d'un attrait touristique important (l'indice de sensibilité touristique est plus fort qu'à Brest) et d'une distance à Paris moins longue. La gare de Brest accueille davantage de professionnels et d'étudiants que de touristes. On peut supposer que la fréquentation de la gare de Vannes pourrait être égale, voire peut-être même supérieure à Brest si la gare d'Auray (située à 20 minutes en voiture) n'accueillait pas de TGV. Auray bénéficie d'une ligne en direction de Quiberon entraînant un report des touristes sur la gare d'Auray. Enfin, ces deux aires urbaines voient plus de la moitié de leur population travailler dans une autre aire urbaine que celle du lieu de résidence. Ces déplacements, bien que massivement effectués en voiture du fait des nombreuses infrastructures existantes sont également une source de voyageurs supplémentaires sur des courtes/moyennes voire longues distances.

Une telle fréquentation suppose un certain nombre de services minimums en gare et dans leurs abords. Dans l'enceinte de la gare de Vannes, un service supplémentaire est mis à disposition des touristes : une borne interactive donnant accès à des informations touristiques. A Brest, pas de borne tactile mais des restaurants sont installés autour du parvis et la gare est à proximité du centre-ville et de l'office du tourisme. Enfin, chacune de ces gares assurent l'accueil des personnes à mobilité réduite dans le bâtiment voyageur comme l'accessibilité aux quais.

La fonction services pouvant être présente sur un pôle d'échange n'est pas fortement développée sur Brest et Vannes. Dans le cas de Brest, il est manifeste que la proximité du centre-ville limite le potentiel de développement des services autour de la gare. Concernant Vannes, un potentiel de développement est présent. Les commerçants du secteur déplorent l'absence d'animation une fois le dernier train parti. Les services de restauration existants ne sont ouverts que le midi. Des initiatives de commerçants se mettent en place pour donner vie au quartier. Toutefois, ces deux gares ont à proximité immédiate un équipement public : à Brest il est orienté vers l'économie (Chambre de Commerce et d'Industrie), alors qu'à Vannes c'est un service public de santé (hôpital Chubert).

#### Insertion urbaine importante

Dans un premier temps, on remarque que les gares de Vannes et de Brest sont proches du centre-ville, offrant ainsi un bon potentiel d'accessibilité par les modes de transports doux et collectifs. On note l'absence de piste et bande cyclable aux abords immédiats des gares. Pourtant, l'agglomération vannetaise développe un service de vélo en libre accès. Une borne a été mise en place en face de la gare. Au-delà du parvis, la circulation des vélos, bus de ville, et automobiles est organisée sur la même chaussée, obligeant ainsi les automobilistes à davantage de vigilance. A Brest, la topographie ne permet pas de développer un service de location de vélo en libre accès. Par contre, la communauté urbaine a mis en œuvre un service de prêt de vélo sur une longue durée. Il faut également noter la mise en place d'un parking vélo sécurisé (en complément des arceaux) à la gare de Vannes pour les abonnés utilisant la carte Korrigo. L'équivalent n'existe pas encore à Brest.

Concernant l'accessibilité automobile et le nombre de places de stationnement, le secteur gare de Vannes compte quasiment trois fois plus de places que la ville de Brest, alors que la population de l'aire urbaine de Vannes est deux fois moins importante. Le contexte territorial de chacune de ces villes permet d'apporter un premier éclairage : tout d'abord la localisation de la gare :

- A Brest la proximité du centre-ville, ne facilite pas l'accès en voiture. Le stationnement est réservé en majorité aux stationnements longue durée.
- Alors qu'à Vannes, la gare bénéficie de la proximité d'échangeurs routiers et d'un accès direct aux communes périurbaines au nord de Vannes (Saint-Avé).

De plus, la ville-centre représente seulement un tiers de la population de l'aire urbaine vannetaise. C'est également la seule gare de cette aire urbaine. Il n'existe donc pas de possibilité de report modal pour les habitants de la périphérie venant travailler à Vannes, ou pour envisager des trajets en correspondance. Cela entraîne également des difficultés pour mettre en place une offre de transports en commun assurant une desserte optimum.

Les gares de Brest et Vannes assurent déjà la fonction de nœud de correspondance. En effet, chacune offre la possibilité d'accéder à différentes communes du département en transports collectifs (gare routière à 45 mètres de la sortie de chacune de ces deux gares). Le nombre de lignes et de destinations ainsi que la fréquence varient en fonction de la taille de l'agglomération et de la structure du département. Dans le cas du Finistère, les principales villes se situent sur le littoral, tant au nord, qu'au sud. La taille de la ville de Brest est également un facteur explicatif du nombre de cars départementaux (21). Ces dessertes denses permettent d'étendre l'aire d'influence des gares au-delà de l'aire urbaine. Pour le Morbihan, l'armature urbaine polycentrée, nécessite un réseau de déplacement interurbain assez fort entre l'intérieur des terres (partie centrale de la Bretagne) et le littoral.

Enfin, Brest et Vannes s'oppose sur la gestion du parvis : à Brest, bien qu'équipé de cheminements piétons reliant la gare au centre-ville et à un parc, il occupe une fonction dominante transport (individuel et collectif) en concentrant le stationnement, les lignes de transports collectifs urbaines et interurbaines. A Vannes, le large parvis joue un rôle différent. Il renforce la visibilité de la gare et permet de valoriser le bâtiment voyageur agrémenté d'une verrière en 2006. La fonction dominante de ce parvis est piétonne. Cela permet notamment au café/ sandwicherie de la gare d'installer une terrasse extérieure.

Dans l'optique du projet LNOBPL, ces deux agglomérations réfléchissent à l'amélioration de leur pôle d'échange multimodal en partenariat avec le Département, la Région Bretagne, SNCF, RFF, afin de pouvoir faire face aux augmentations de voyageurs attendus. En effet, ces deux gares devraient voir le flux de voyageurs doubler d'ici 2020. Il est intéressant de voir les différences de positionnement de la gare dans les études de projet : le contexte urbain joue de nouveau un rôle déterminant. La gare de Brest se caractérise par sa proximité du centre-ville. Aucun projet n'est prévu sur la gare, au contraire de celle de Vannes. Cette dernière, très légèrement excentrée du centre-ville est perçue comme pouvant incarner un pôle de vie. Les travaux déjà effectués sur la gare (verrière et parvis) sont les premières étapes de dynamisation de ce quartier.

## b) Lorient, Quimper, Saint-Brieuc : insertion urbaine à développer et attractivité forte

Ces trois villes se distinguent par la question de l'attractivité et de leur engagement dans le projet de pôle d'échanges multimodal.

### Attractivité forte

Toutes les trois dans les dix premières aires urbaines de Bretagne, Lorient (3<sup>ème</sup>), Saint-Brieuc (4<sup>ème</sup>) et Quimper (6<sup>ème</sup>) sont des zones économiquement dynamiques. Pôles importants dans leur département respectif, elles gagnent à attirer de nouveaux ménages et activités.

Lorient est située dans une aire urbaine de 213 117 habitants et à proximité du golfe du Morbihan, pôle touristique de la région. Entre la base des sous-marins, les villes de Pont-Aven ou encore l'île de Groix, très fréquentées, on remarque que les atouts de la ville de Lorient et son agglomération sont nombreux. Pour autant, l'indice de sensibilité touristique - issu de l'étude Bretagne à Grande Vitesse réalisée par les agences d'urbanisme de Bretagne - n'est pas très élevé pour Lorient (0,12) et Saint-Brieuc (0,14). Les usagers de la gare sont principalement des professionnels et étudiants. A Quimper, l'indice est le plus haut de Bretagne (0,45) et induit un flux plus important de touristes. La gare de Lorient accueille 1 152 000 voyageurs par an (5<sup>ème</sup> fréquentation de Bretagne après Rennes, Brest, Vannes et Saint-Brieuc).

Saint-Brieuc est située au cœur d'une aire urbaine de 168 068 habitants. C'est un lieu de séjour à proximité des grands sites de la Bretagne nord : Paimpol et l'île de Bréhat, le cap Fréhel, les petites cités de caractère de l'arrière pays : Pontrieux, Quintin, Moncontour, et la ville d'Art et d'Histoire : Dinan. « Le Triskell », liaison qui permet de relier Saint-Brieuc à Vannes, Auray et Lorient est un service de cars TER fréquenté par beaucoup d'usagers et essentiel pour connecter le nord et sud Bretagne. Environ 1,2 million de voyageurs par an passent par la gare de Saint-Brieuc. Il faut noter qu'à Saint-Brieuc, 65,9 % des actifs travaillent dans le département de résidence. Ceci peut avoir pour conséquence une utilisation plus importante de la voiture ou des TER pour les trajets domicile-travail. Ce taux s'élève à 33,5 % pour Lorient et 24,9 % pour Quimper.

La gare de Quimper est située en bout de ligne, dans une aire urbaine qui comptabilise 123 999 habitants. C'est une ville d'art et d'histoire visitée pour son patrimoine (notamment sa cathédrale) et son architecture. Elle est également à proximité de pôles touristiques tels que Douarnenez, Concarneau ou encore Locronan. Chacune des trois villes possède un aéroport qui leur permet de renforcer leur position géographique avec la possibilité de lier des grands pôles urbains tels que Paris ou Bordeaux en peu de temps. 922 000 voyageurs par an arrivent en gare de Quimper.

Vannes, préfecture et Lorient, sous-préfecture sont les deux pôles importants du département du Morbihan. Lorient doit donc réussir à jouer de ses atouts touristiques et économiques pour rester dynamique. Pour Saint-Brieuc, la proximité des gares de Guingamp et Lamballe n'est pas considéré comme un inconvénient, étant donné les fonctions administratives et universitaires qui lui sont attribuées. La gare de Quimper, quant à elle, a une aire d'influence qui lui est propre et essaye de développer les liens vers Brest pour connecter les deux bassins d'emplois.

Au sein des trois gares, l'offre de services et commerces présente est similaire. Elle se rapproche de celles des grandes gares bretonnes avec une brasserie, un press-relay, locations de voitures, des distributeurs de boissons et friandises ou encore une salle d'attente, des guichets et des bornes automatiques ainsi des bornes pour cartes Korrigo.

#### Insertion urbaine à développer

Pour Lorient, Saint-Brieuc et Quimper, l'objectif est de poser la gare comme un nœud de correspondances et une « porte d'entrée ». On parle pour ces villes de « vitrine du territoire ».

En théorie, les gares sont accessibles facilement avec pour Saint-Brieuc et Quimper la présence d'axes majeurs (respectivement la RN12 et la RN165). En pratique, le trafic est compliqué aux abords des gares avec aux heures de pointes, un flux important d'automobilistes. Pour la gare de Lorient (axe RN165), la circulation au sein de la ville n'est pas perçue comme difficile. Sur ces trois villes qui accueillent à peu près le même nombre de voyageurs, le nombre de places de stationnement est comparable : Lorient a 315 places et Quimper 257 places. A Saint-Brieuc, 216 places sont disponibles sur le devant de la gare et un parking de 315 places vient d'être ouvert à quelques mètres de la gare. Si l'on parle en termes de places de stationnement pour 10 000 voyageurs, Lorient et Quimper présentent 2,7 places pour 10 000 voyageurs et ce chiffre s'élève à 4,3 pour Saint-Brieuc. De nombreux habitants de l'agglomération de Saint-Brieuc font le trajet jusqu'à Lamballe pour des raisons de gratuité du parking et se rapprocher ainsi de Rennes.

Les gares sont proches des centres-villes (5 à 10 minutes à pied) ce qui permet un développement des transports en commun et des modes doux. Malheureusement, l'absence de pistes cyclables est un point à améliorer et qui en cours de réflexion par ces villes dans le cadre du projet de PEM. Les gares routières, quant à elles, sont seulement à quelques mètres de la gare SNCF, ce qui facilite la transition. Les villes possèdent toutes leur propre réseau de transports en commun qui est assez développé avec respectivement 29, 17 et 26 lignes. Certaines d'entre elles font un arrêt au niveau de la gare : 12 pour Lorient, 7 pour Saint-Brieuc et 3 pour Quimper. La fréquence pour chacune est un bus toutes les 10 minutes.

Les gares de Lorient et Saint-Brieuc sont ouvertes au nord et au sud à l'aide d'une passerelle pour palier les coupures urbaines liées aux emprises ferroviaires. Quimper est ouverte uniquement au sud et l'ouverture au nord n'est pas prévue. Les parvis sont à dominante routière. Ils sont principalement occupés par des parkings. De nombreux commerces et services sont présents dans les quartiers des gares (galerie commerciale, commerces de proximité, hôtels, etc.) même si l'on observe surtout pour Saint-Brieuc et Quimper plusieurs

commerces qui ferment. Des tests commerciaux ont été effectués à Saint-Brieuc pour connaître les possibilités d'accueil avec le développement du PEM.

#### c) Auray et Guingamp : insertion urbaine limitée et attractivité moyenne

Bien qu'ayant une population se rapprochant énormément des villes de Lamballe, Redon et Morlaix, les villes d'Auray et Guingamp se distinguent de ces dernières, principalement sur la question du rayonnement.

#### Attractivité intéressante

La gare de la cité alréenne est située au cœur d'une aire urbaine de 26 043 habitants et à proximité de pôles touristiques majeurs de la Bretagne sud. Carnac (4 451 habitants l'hiver, environ 50 000 l'été) n'est qu'à une quinzaine de kilomètres de la gare, Quiberon (5 202 habitants l'hiver, environ 50 000 l'été) et sa côte sauvage à moins de 30 kilomètres et le port de plaisance de la Trinité-sur-Mer à 13 kilomètres. Ce voisinage peut expliquer à lui seul la spécificité de la gare alréenne : le nombre de voyageurs TGV double en période estivale, période durant laquelle les usagers viennent presque exclusivement pour le « loisir » (98% lors d'un samedi de chassé-croisé aoûtien).

La gare de Guingamp, située au cœur d'une aire urbaine de 25 867 habitants, présente un attrait touristique moindre que celui de la gare d'Auray. Cependant, la gare guingampaise est à l'origine de deux lignes ferroviaires en fonctionnement, en plus de la ligne Paris – Brest. Ainsi, la gare est le point de départ des lignes Guingamp – Carhaix et Guingamp – Paimpol, ce qui en fait une gare unique en Bretagne. Auray est également à l'origine de deux lignes, une circulant l'été (Auray – Quiberon, appelée le Tire-bouchon) et la ligne Auray – Pontivy ne servant qu'au fret.

Malgré la proximité immédiate de la gare de Vannes pour Auray et de celle de Saint-Brieuc pour Guingamp, ces gares accueillent respectivement 700 000 et 518 000 voyageurs par an. Cette proximité a une incidence sur l'aire d'influence de la gare de Guingamp, qui se superpose avec celle de Saint-Brieuc alors qu'Auray possède sa propre aire, qui correspond globalement au territoire du Pays d'Auray.

Au sein des deux gares, l'offre de services et commerces présente est quasi similaire. Elle se rapproche grandement de celle des gares de Lamballe, Morlaix ou Redon. On y trouve donc des guichets et des bornes automatiques, un Relay, des distributeurs de boissons et friandises ainsi que des bancs.

La gare d'Auray dispose également d'une brasserie au sein du bâtiment voyageur. Les deux bâtiments voyageurs ainsi que les quais attenants sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Cependant, l'accès aux quais centraux via les passages souterrains n'est pas aménagé pour les PMR. Ces derniers doivent emprunter, avec l'aide d'un personnel de la gare, un passage aménagé sur les voies.

#### Insertion urbaine limitée

Les deux gares possèdent une bonne accessibilité par la route mais le nombre de places de stationnement est limité. Les usagers rencontrent régulièrement des difficultés pour se stationner. Guingamp présente 1,6 places de parking pour 10 000 voyageurs alors que ce chiffre est de 0,7 à Auray.

La gare d'Auray est éloignée du centre-ville, situé à environ deux kilomètres tandis que le centre-ville de Guingamp est à proximité de la gare. Cet éloignement joue sur l'accessibilité par modes doux qui est de ce fait plus aisée à Guingamp, même si l'absence de pistes cyclables y est dommageable.

Malgré un nombre d'habitants relativement faible, les villes d'Auray et Guingamp possèdent chacune leur propre réseau de bus urbains. Ainsi, la première compte une ligne ayant une fréquence d'1h15, la seconde trois lignes, passant toutes par la gare SNCF. En plus de ces bus de ville, les gares routières présentes sur les parvis sont également desservies par le réseau de bus départemental. Les gares sont alors connectées par les transports en commun avec leur territoire.

Les gares d'Auray et Guingamp sont au cœur de quartiers marqués par la présence de commerces et services. Ces derniers sont plus nombreux à Auray où le quartier, du fait de son éloignement du centre-ville notamment, est un véritable poumon économique de la ville. Cependant, les gares de Guingamp et d'Auray ne sont ouvertes que sur un côté, respectivement vers le nord et vers le sud. La voie ferrée représente alors une véritable coupure au sein du tissu urbain.

Le parvis des deux gares n'est pas traité de la même manière. Auray possède un parvis en partie piéton qui a été réaménagé dans les années 1990 alors que le devant de la gare de Guingamp correspond à un parking.

#### d) Lamballe, Morlaix et Redon : insertion urbaine limitée et attractivité limitée

Les communes de Morlaix et Redon sont des communes classées par l'INSEE en grands pôles et Lamballe est classée en pôle moyen. Les trois gares présentent une insertion urbaine limitée et une attractivité limitée.

#### Attractivité limitée

Morlaix et Lamballe ont un rayonnement similaire sur leur territoire, tandis que celui de la gare de Redon est plus étalé. Le nombre de trains passant par les gares de Morlaix et Lamballe est respectivement de 37 et 28 en moyenne chaque jour. Elle est de 57 à Redon. Il en est de même pour le nombre de voyageurs annuels fréquentant chaque gare en 2010 : 497 000 à Morlaix, 423 000 à Lamballe, et 628 000 à Redon.

Ces gares ont un périmètre de rabattement plus restreint que les autres gares bretonnes. La proximité d'autres gares joue aussi sur le rayonnement des gares : Brest pour Morlaix et Saint-Brieuc pour Lamballe.

La fréquentation est plus élevée pour la gare de Redon car cette dernière se situe à plus de vingt minutes d'autres gares TGV (Nantes, Rennes et Vannes), son périmètre de rabattement n'est pas empiété par d'autres aires de rayonnement et la gare joue un rôle de bifurcation vers trois directions différentes. La trop forte proximité ou l'éloignement relatif de la gare avec d'autres communes jouent sur la difficile accessibilité de ces gares.

L'accueil des voyageurs est limité par plusieurs facteurs : l'absence de quais aménagés pour les PMR, les services commerciaux dans la gare insuffisants (notamment Redon).

Le profil des usagers indique des déplacements journaliers et hebdomadaires : ce sont principalement des actifs qui prennent le train à Morlaix, des scolaires à Lamballe, et enfin à la fois des actifs et des scolaires à Redon. Les trois gares ne sont pas des gares de destination touristique et attirent rarement plus de voyageurs que ceux qui habitent ou travaillent dans l'aire de rabattement de la gare. La fonction ferroviaire de chacune des gares indique d'autres fonctionnalités. Lamballe est une gare de passage par où les voyageurs transitent et qu'ils traversent. Morlaix et Redon sont davantage des gares de bifurcation. Morlaix offre une liaison vers Roscoff (port-ferry) ouvrant sur le Royaume-Uni. Ce choix de destination offre des possibilités de déplacement qui dépassent ceux des actifs ou des scolaires.

Redon enfin offre des liaisons vers trois directions différentes : l'ouest vers Quimper, le nord-est vers Rennes et Paris, et le sud vers Nantes voire Bordeaux. Elle est un nœud ferroviaire entre trois départements et deux régions, où les voyageurs transitent en masse. Ces transits n'augmentent pas l'attractivité de la gare de Redon du fait de sa localisation dans un espace rural, mais servent surtout à désenclaver son territoire ponctuellement.

#### Insertion urbaine limitée

L'emplacement de la gare par rapport au centre-ville est primordial, tant pour assurer la chaîne de déplacement et la connexion avec le centre urbain que pour le dynamisme du quartier. Les trois gares se trouvent chacune à environ cinq minutes du centre-ville de leur commune. L'insertion urbaine est limitée à Morlaix à cause de la topographie du territoire : la gare est située en hauteur vis-à-vis du centre-ville. A Redon, malgré une proximité très forte, l'accès se fait par la seule rue de la gare qui est étroite, sans piste cyclable et avec des trottoirs resserrés. En revanche, les trois gares sont équipées en nombre de places de stationnement suffisant pour un accueil d'automobiles conséquent : 159 places à Lamballe, 280 à Morlaix, et près de 215 à Redon. La caractéristique de Lamballe enfin est de se situer dans une couronne périphérique de Saint-Brieuc.

Le choix entre les différents modes de transport en dehors de la voiture est difficile pour ces trois gares. Les villes de Morlaix et Lamballe possèdent une gare routière située à plus de 50 mètres de la gare ferroviaire.

Morlaix et Lamballe bénéficient de bus urbains desservant la gare (3 lignes sur 4 à Morlaix, et 4 lignes sur 4 à Lamballe). A Redon, il n'existe que des lignes de navettes départementales dont les fréquences de passage sont d'1h30, tandis qu'elles sont de 30 minutes pour les bus de Morlaix et Lamballe. Il n'y a pas de pistes cyclables aux alentours, même s'il existe à Redon un parc de stationnement pour deux-roues qui arrive à saturation.

Le tissu urbain dans lequel s'inscrivent les gares un enclavement de celles-ci. Les parvis des trois gares sont à dominante routière, elles n'ont qu'une ouverture vers le nord ou bien le sud mais jamais les deux directions simultanément. Enfin les services commerciaux présents autour de la gare sont de nature classique, à savoir des hôtels et des restaurants ou bar-tabacs. Seul le quartier de la gare de Lamballe réunit des services commerciaux de proximité et des équipements. Ces caractéristiques indiquent que les quartiers ne sont pas insérés dans le tissu urbain de la ville de façon optimale et soulignent aussi une relative déconnexion du quartier avec le reste du territoire urbain.

L'insertion urbaine limitée et l'attractivité limitée des gares de Morlaix, Lamballe et Redon sont dues à :

- un aire de rayonnement peu étalée, parfois chevauchée par l'aire de rabattement d'une autre gare (Morlaix et Lamballe) ou bien qui se trouve au croisement de plusieurs autres (Redon) ;
- une mauvaise accessibilité qui ne laisse d'autre choix que l'utilisation de la voiture ou bien qui est due à une localisation de la gare qui allonge de fait le trajet ;
- un manque d'intermodalité qui restreint la chaîne de déplacement des habitants/voyageurs ;
- un tissu urbain peu favorable au dynamisme du quartier car peu connecté au reste de la ville, notamment aux axes routiers majeurs et au centre-ville ;
- des infrastructures d'accueil des voyageurs insuffisantes malgré une fonction ferroviaire par gare qui peut engendrer de l'attractivité.

# III. Et demain ? Quelles évolutions pour les gares bretonnes ?

## A. Introduction

La ville, lieu de concentration des services (services de proximité, services administratifs et culturels), a connu une lente évolution de sa morphologie, plus ou moins impactée par l'évolution des modes de transports.

Dans un premier temps, les villes étaient compactes, adaptées au transport piéton ou équestre. Leur positionnement, au-delà des contraintes physiques, facteurs majeurs d'implantation des villes, pouvait être lié à la présence d'une activité particulière permettant de développer l'économie de la ville (proximité de terres fertiles, rivière/océan, minerais...).

L'avènement de nouveaux modes de transports motorisés et particulièrement de la voiture individuelle au Xxe siècle, ainsi que le développement des grandes infrastructures de transport ont profondément bouleversé les modes de vie et l'organisation spatiale. Il est désormais possible d'accéder rapidement à des espaces considérés jusqu'alors trop éloignés des villes pour y résider. Après l'exode rural, le mouvement inverse se met en place avec la périurbanisation. Par contre, la volonté de revenir au cœur des villes pour bénéficier des fonctions culturelles, commerciales et des zones d'emplois reste forte et a engendré la création d'infrastructures supplémentaires telles que le TGV. On envisageait alors pouvoir aller travailler à Paris tout en vivant en province. Ce mouvement de périurbanisation s'est intensifié jusqu'au début du XXIe siècle.

### Des éléments de contexte

Des événements internationaux tels que le protocole de Kyoto en 1999 mettant l'accent sur les émissions de gaz à effet de serre ont engendré une prise de conscience de l'impact de nos activités et de nos modes de vie sur l'environnement, favorisant la mise en place ou le renforcement des déplacements urbains afin d'encourager la reconcentration de la population dans les centres urbains et de densifier les zones périurbaines proches des villes. Dans cette même optique, les politiques mises en œuvre visent à encourager les modes de transports doux, c'est-à-dire la marche à pied, les deux roues, et les modes de transports collectifs existants à chaque échelon (transports urbains, départementaux, trains régionaux, nationaux).

Pour atteindre cet objectif, outre la modification des modes de vie devant être mises en

œuvre, un partenariat entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT) est nécessaire pour développer une offre conforme aux besoins et efficace (ponctualité, régularité, coût). Mis en place à travers le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) actuellement en cours de réalisation, ce groupe de travail devra continuer ses actions dans le cadre de la LNOBPL puisque son objectif majeur repose sur l'amélioration de l'interconnexion des villes bretonnes à Paris et au reste de l'Europe.

Un des axes forts du projet BGV repose sur la création de PEM devant être en mesure d'accueillir dans les meilleures conditions les nouveaux flux de voyageurs attendus à l'horizon 2020. Le projet LNOBPL devrait quant à lui aboutir à l'horizon 2025/2030. Bien qu'une très forte augmentation soit prévue d'ici 2020 (107 % sur l'ensemble du trafic ferroviaire desservant les 10 gares concernées par le contrat de PEM soit Rennes, Saint Briec, Guingamp, Morlaix, Brest, Redon, Vannes, Auray, Lorient, Quimper)<sup>13</sup>, les PEM réalisés d'ici 2017 pourront-ils faire face à la demande en 2030 ? D'autant plus que le paysage des offres de transport devrait évoluer. L'ouverture du rail à la concurrence (entamée depuis 2009 pour les trajets internationaux de voyageurs)<sup>14</sup> doit se généraliser à l'ensemble du trafic passager national et régional à partir de 2019<sup>15</sup>. Cette ouverture à la concurrence devrait générer des hausses de fréquentations sur l'ensemble du réseau notamment sur la grande vitesse. La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA) Ile-de-France estime à 2,6% d'augmentation de la fréquentation TGV sur longue distance<sup>16</sup>. De même, nous assistons actuellement à une hausse constante du prix du carburant à la pompe. Ces augmentations sont en partie dues à la hausse du coût d'extraction du pétrole. Bien que les informations sur les stocks de ressources disponibles soient variables (2000 à 3500 Gbl), la contrainte majeure actuelle repose sur la capacité du milieu à absorber les gaz à effet de serre<sup>17</sup>. Ces augmentations répétées pèsent déjà sur le budget des ménages les plus modestes, qui se trouvent souvent les plus éloignés du centre urbain / pôle d'emploi. Les centres urbains, de par la diversité des services auxquels ils répondent, voient la valeur des logements et du foncier augmenter beaucoup plus rapidement que dans la périphérie. Ce phénomène renforce la logique concentrique existante : plus on s'éloigne du centre, plus les prix diminuent. Les communes à proximité des grandes infrastructures de transport sont celles générant la plus forte attractivité car elles permettent aux nouveaux habitants de regagner rapidement la zone

<sup>13</sup> SNCF, Rencontre Nationale des ORT le 8 octobre 2009 à Brest

<sup>14</sup> <http://www.sncf.com/fr/portrait-du-groupe/ouverture-concurrence>

<sup>15</sup> <http://www.lavoixdunord.fr/economie/le-cese-suggere-d-experimenter-la-concurrence-pour-les-ia0b0n543953>

<sup>16</sup> [http://www.themavision.fr/jcms/rw\\_360143/les-gares-nouveaux-hubs-multimodaux-et-futurs-centres-de-vie](http://www.themavision.fr/jcms/rw_360143/les-gares-nouveaux-hubs-multimodaux-et-futurs-centres-de-vie)

<sup>17</sup> Conseil économique pour le développement durable, Les énergies fossiles au XXIème siècle, Transition vers les hydrocarbures non conventionnels ou vers une économie sobre en carbone ?, n°21, 2012



d'emploi. Qu'en sera-t-il en 2025/2030 ? Les collectivités auront certainement un rôle fort à jouer pour assurer l'équité sociale et territoriale. Enfin, les préoccupations environnementales, auxquelles nous sommes déjà fortement sensibilisés dans nos sociétés occidentales devraient continuer à monter en puissance. On peut facilement imaginer l'impact de cette sensibilisation sur notre manière de consommer comme de se déplacer. En fonction des solutions mises en œuvre, on peut supposer une augmentation de l'usage des transports collectifs. Ici aussi, les AOT devront anticiper et faire preuve de réactivité pour s'adapter à la demande.

**Contexte local et données prospectives sur l'évolution démographique en Bretagne**  
A l'échelle bretonne<sup>18</sup>, la primauté au rail est donnée tant pour assurer les liaisons régionales, interrégionales que nationales. Des études menées dans le cadre de la réalisation du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT) révèlent l'importance de la liaison entre Rennes et la Bretagne Sud vers Nantes (43% en 2007). Un renforcement de cette liaison est inscrit au projet LNOPBL pour qu'elle puisse concurrencer la route. Pour rappel, la Bretagne a bénéficié de nombreux plans de désenclavement tant par la route (Plan Routier Breton) que le rail (arrivée du TGV Atlantique). La gratuité des grandes infrastructures routières joue un rôle prépondérant dans l'usage actuel de l'automobile (72% des déplacements quotidiens sont réalisés en automobile<sup>19</sup>). Les études prospectives réalisées par l'INSEE concernant l'évolution démographique mettent en avant l'attractivité du territoire breton. Bénéficiant d'une croissance régulière depuis la période 1982-1990, l'INSEE envisage un gain de population de 470 000 habitants à l'horizon 2030, majoritairement dû au solde migratoire. Selon l'INSEE, ces nouveaux migrants pourraient être davantage des personnes à la retraite que des personnes actives. L'INSEE estime qu'en 2030, un million de Bretons auront plus de 60 ans. Face à ces tendances lourdes, les conséquences en terme de mobilité pourraient être diverses : tout d'abord une augmentation du nombre de déplacements pour des raisons autre que le travail (tourisme, loisirs) est à prévoir, des conditions d'accessibilité optimum pour que les futurs sexagénaires et plus puissent utiliser les différents moyens de transports existants. En termes d'aménagement du territoire et d'extension urbaine, il faudra veiller à maintenir la population active près des zones d'emplois tout en développant l'accueil de ces jeunes retraités. Pour rappel, à l'échelle de la Bretagne 80% des déplacements domicile-travail se font au sein d'une même agglomération, représentant ainsi un fort potentiel de clientèle pour les transports collectifs. Les 20% de déplacements domicile-travail restant se concentrent sur des déplacements interurbains, dont majoritairement entre des agglomérations proches les unes des autres. Ce phénomène est observable sur l'axe Brest-Vannes, mais aussi autour de Rennes<sup>20</sup>. Il apparaît nécessaire de renforcer les liaisons entre les

différentes agglomérations de cet axe (Auray, Lorient, Quimper). Une dynamique est déjà engagée en faveur des transports collectifs puisque les transports collectifs urbains connaissent une forte augmentation de leur fréquentation (+23% entre 1996 et 2004), de même pour le transport ferroviaire depuis 2002. Pour maintenir cette tendance, il faudra donc veiller à maintenir des offres multimodales attractives, développer des zones d'emploi sur l'ensemble du territoire et limiter l'étalement urbain en concentrant les logements à proximité des offres de transports collectifs et des zones d'emploi.

En prenant en compte les différentes échelles de contexte et les enjeux présentés par catégories de gare, nous allons mener un exercice de prospective afin de proposer les évolutions possibles des PEM bretons.

Trois tendances apparaissent :

- une tendance urbaine orientée vers la création d'une centralité et/ ou l'amélioration de la connexion avec le centre-ville ;
- une tendance orientée vers le maintien de l'automobile ;
- une tendance orientée vers l'intermodalité et les modes doux.

En fonction des territoires, ces trois tendances peuvent être présentes à différents degrés. Chacune des tendances identifiées sera le fil directeur d'un scénario. Chaque tendance étant interdépendante, il n'est pas possible de les dissocier totalement au sein de chaque scénario. Elles seront présentes de façon plus discrète que dans le scénario qui leur est dédié.

<sup>18</sup> SRMDT, pp.23-29

<sup>19</sup> ORTB, Etude Mobilité, Décembre 2011

<sup>20</sup> SRMDT, p.26

## B. Perspectives de la mobilité en 2025/2030 en Bretagne

### a) Présentation des scénarios

#### Scénario 1 : Un quartier de gare connecté à la ville et/ou plus dynamique

Si l'objectif principal de la collectivité est de renforcer l'insertion urbaine de la gare, les actions majeures à envisager devront se concentrer sur les éléments permettant de créer un quartier vivant.

Afin de développer une offre de services et de commerces adaptée aux habitants et aux voyageurs, il sera nécessaire dans un premier temps de réaliser une étude précise sur le profil des usagers de la gare. On pourrait imaginer que les usagers réguliers du train soient des habitants du quartier de gare. Ainsi, la gare deviendrait un pôle de centralité du quartier et elle pourrait insuffler un certain dynamisme économique.

Dans le même temps, les quartiers de gares souffrent à l'heure actuelle d'une image négative (insécurité et bruyant). Il sera nécessaire de veiller à la qualité des logements produits dans ce quartier, quels que soit le type de logements construits (secteur privé, logement social). Comme évoqué en introduction, il sera important pour la Région Bretagne de veiller à limiter l'étalement urbain en développant de nouvelles zones d'emploi de manière équilibrée sur le territoire et accessibles en transports collectifs.

Il sera également du ressort de la ville de veiller à implanter les services et commerces nécessaires à la vie d'un quartier (sous réserve que les équipements ne soient présents dans les quartiers adjacents). En effet, on peut vouloir créer une centralité sans pour autant développer un quartier densément peuplé. Dans ce cas, la logique à mettre en place sera différente et devra particulièrement s'appuyer sur un équipement public. Par exemple, si on développe sur une friche un centre culturel, ou une salle de concert, les habitants de la ville et de l'agglomération souhaitant assister aux événements devront venir autour de la gare et ils découvriront ainsi les services à leur disposition dans ce quartier. L'emplacement de l'équipement public peut aussi permettre de reconnecter le quartier de gare isolé de la ville par les voies de chemin de fer. Un autre point nécessaire sera le franchissement de la gare pour réaliser une « couture urbaine ».

Pour améliorer le sentiment de sécurité, un traitement des espaces publics sera nécessaire. Pour que les gens fréquentent les commerces autour de chez eux, de préférence à pied, une attention particulière doit être apportée au cheminement piéton et au cheminement vélo. La

place de la voiture, en fonction de la configuration de la gare, pourra être repensée aux abords de la gare, soit en la reportant sur un axe (si la gare a deux entrées, on pourrait reporter la circulation automobile sur l'entrée actuellement la moins fréquentée), soit en la réduisant (en mettant en place des parcs relais par exemple et une desserte en transport en commun). Si la deuxième option est retenue, il sera nécessaire de compenser cette réduction par une offre de transports collectifs soutenue. On peut également imaginer un traitement particulier de l'automobile en fonction des usagers, avec par exemple des places de stationnement réservées aux usagers du train effectuant un trajet domicile-travail, via la carte Korrigo par exemple. Les habitants du quartier pourraient être confrontés à des problèmes de stationnement de leur véhicule personnel car un usager du train occuperait sa place. Ces problématiques seront à insérer dans la programmation de logements.

#### Scénario 2- le développement du rail sur les trajets longues-distances

Ce scénario s'inscrit dans une logique de maintien de l'utilisation d'un véhicule personnel pour effectuer les déplacements de courte distance. Les coûts du carburant et des grandes infrastructures n'ont pas eu un effet dissuasif au quotidien, mais sur les longues distances, l'utilisation de mode de transport alternatif comme le train devient plus concurrentiel.

L'usage toujours dominant de l'automobile peut aussi être lié à l'absence d'un système de transports en commun performant. Les lacunes peuvent être multiples : couverture incomplète du territoire de l'agglomération et/ ou de l'aire urbaine, fréquences insuffisantes, manque de modes de rabattement...

Bien que se développe le recours au train sur des longues distances, les ménages continuent à se rendre à la gare en voiture. Cela suppose d'augmenter la capacité de stationnement moyenne et longue durée autour des gares, afin de faciliter l'accès aux services de transports et ainsi encourager leurs utilisations. On peut également imaginer le développement de parcs relais, proches des grandes infrastructures de transport automobiles, permettant de faciliter l'intermodalité. Un système de navette directe du parc relais vers la gare pourrait aussi être imaginé pour les périodes de fortes affluences. Des adaptations tarifaires devront également être mises en place pour accompagner cette évolution des déplacements, en valorisant par exemple des initiatives de covoiturage sur le tarif du stationnement longue durée.

Cette augmentation de la fréquentation de la gare renforcera la fonction nœud de correspondance. Il faudra de ce fait anticiper la gestion des flux de circulation sur cet espace, sans pour autant limiter les capacités des autres modes de déplacements (deux roues, piétons, transports collectifs). Ce flux important de population vers la gare peut être un attrait

commercial : chaque voyageur est un consommateur potentiel. Une étude approfondie des profils de voyageurs permettrait de cibler au mieux les services et commerces à développer à proximité des gares. Cette offre, à destination des voyageurs, orienterait alors le quartier de gare davantage vers un rôle commercial. La présence de logements supplémentaires ne serait pas un élément premier pour l'animation de ce quartier, mais les différents services et commerces mis en place, augmentant le pouvoir d'attraction de cet espace, pourrait attirer des logements.

Dans le cadre des Agenda 21 mis en place par les collectivités et les intercommunalités, on peut imaginer la création de programmes/subventions pour encourager les habitants à utiliser le train pour des trajets longue distance ainsi que les transports collectifs. Ainsi elles pourront atteindre leur objectif sur le bilan carbone.

#### Scénario 3 – Succès de l'intermodalité et des modes doux

Le coût du carburant et la rareté des ressources ont désormais un poids trop important sur le budget général des familles. La sensibilisation menée depuis le début du XXIème siècle concernant la détérioration des conditions climatiques et la dégradation du milieu naturel incite les ménages à revoir en profondeur leur mode de déplacement et de consommation. Un retour au commerce de proximité et un report vers les transports collectifs se met en place.

L'augmentation progressive et constante de l'usage des transports urbains, interurbains et du rail pour l'ensemble des déplacements (quotidiens et longues distances) incite les collectivités à investir massivement dans le matériel et dans les réseaux pour répondre au maximum aux besoins des ménages. Mais il faudra rester prudent vis-à-vis du coût pour les ménages afin de permettre à tous d'être mobile.

Les systèmes de transports urbains et interurbains sont repensés pour assurer une desserte fine du territoire, dans les meilleures conditions possibles. Ceci nécessite une analyse fine des points de convergence du territoire pour organiser au mieux le maillage territorial.

A l'heure des nouvelles technologies et des Smartphones<sup>21</sup>, il sera aussi nécessaire de mettre en place des systèmes d'information fiables sur les horaires de passage / correspondances, travaux etc. Pour favoriser l'intermodalité, il sera aussi indispensable de synchroniser les horaires de passage des différents types de transports collectifs avec les horaires des principaux trains au départ.

Ce report modal entraîne dans les villes une réappropriation de l'espace public au profit des piétons et des vélos. En effet, les emprises réservées au stationnement comme certaines routes larges peuvent être réduites voire supprimées pour laisser la place à des parcs et

<sup>21</sup> Littéralement "téléphone intelligent", terme utilisé pour désigner les téléphones évolués, possédant des fonctions similaires à celles des assistants personnels.

cheminements pour les modes doux. Les transports collectifs peuvent également être plus efficaces qu'auparavant grâce à la multiplication des voies dédiées.

#### b) Perspectives d'évolutions communes par catégorie de gare

Les trois scénarios proposés n'ont pas pour but de convenir à chaque catégorie de gare de manière exclusive. Les spécificités de chacune d'entre elles sont nombreuses et doivent être prises en compte dans les perspectives d'évolution. Leur évolution ne peut pas être réduite à une seule tendance de scénario. Certains sont complémentaires pour atteindre un fonctionnement de gare pertinent au regard de la réalité du territoire concerné. Ainsi, plusieurs perspectives d'évolutions peuvent être proposées pour une même catégorie.

##### Insertion urbaine importante et attractivité très forte : Brest et Vannes

Les scénarios 1 (Un quartier de gare connecté à la ville et/ou plus dynamique) et 3 (Succès de l'intermodalité et des modes doux) dressent des portraits de pôle d'échanges qui s'adaptent le mieux à la catégorie *Insertion urbaine importante et attractivité très forte*.

Les gares de Brest et Vannes bénéficient d'atouts majeurs tels qu'un rayonnement fort, un accueil optimal des voyageurs et une offre de modes de transports importante. A l'heure actuelle, les axes à travailler (issus de la typologie) dans ces villes sont essentiellement l'intégration du quartier de gare dans le tissu urbain (parvis à dominante routière et/ou piétonne, ouverture de la gare au Nord et au Sud, présence de services commerciaux à proximité de la gare) et à l'accessibilité (proximité du centre-ville depuis la gare, présence de pistes cyclables, stationnement). L'amélioration du fonctionnement des deux gares dépend du développement de ces deux axes.

L'insertion urbaine est un enjeu important à Brest car la gare est proche du centre-ville et des rues commerçantes sans pour autant générer de centralité. Pour développer le dynamisme du quartier, on peut, comme dans le scénario 1, mettre en place un traitement de l'espace public pour renforcer et valoriser les cheminements doux et piétons. Ces actions permettraient de créer des continuités du centre-ville vers la gare.

La gare et son parvis peuvent également jouer un rôle d'interface entre la ville et le fronton maritime situé en contrebas. Le parvis de cette gare pourrait également être repensé afin de valoriser le bâtiment gare (bénéficiant d'un zonage de protection du patrimoine, ZPPAUP). L'accessibilité de la gare depuis le centre-ville pourrait être retravaillée afin d'encourager

l'usage des modes doux (référence au scénario 3). La distance de 5 minutes à pied devrait être davantage mise en avant. De même, pour favoriser l'intermodalité à l'échelle du Pays de Brest, le réseau de gare existante pourrait servir de support pour développer des modes de transports collectif mixte de type tram-train. De même, les réaménagements du parvis pourraient permettre de laisser davantage d'espace aux deux roues. Les réflexions en cours de la Communauté Brest Océane Métropole concernant la seconde ligne de tramway pourrait s'avérer un axe d'articulation de l'ensemble des actions évoquées et permettrait à la gare de devenir un pôle d'échanges multimodal à part entière, un hub urbain.

Bien que l'agglomération vannetaise souhaite s'inscrire dans les tendances décrites dans les scénarios 1 et 3, une spécificité l'inclut dans le scénario 2 du maintien de l'automobile sur des courtes distances. En effet, la gare de Vannes est la seule gare du Pays vannetais, ce qui engendre une forte dépendance de l'aire de rabattement envers la gare. Les déplacements en voiture sont alors inévitables et ne peuvent pas être ignorés dans l'évolution de la gare. Ceci implique un maintien ou une augmentation de la capacité de stationnement de longue et moyenne durée tout en laissant la possibilité aux autres modes de transport d'être utilisés et pratiqués en sécurité. Pour éviter que les stationnements présents en abords de gare ne soient utilisés comme parkings relais, une réflexion pourrait être menée pour installer ce type d'équipement aux différentes portes d'entrée de la ville. Des choix d'aménagement devront être clairement posés pour tenter de densifier le tissu urbain autour de la ville centre afin de renforcer l'offre de transports urbains et pouvoir développer efficacement les modes de rabattement (covoiturage, vélo, transport à la demande pour les zones les plus éloignées).

Une réflexion est déjà engagée pour générer un pôle de proximité autour de la gare (scénario 1) en créant un nouveau quartier multifonctionnel au nord de la gare et en réalisant une « couture urbaine » entre le quartier nord et le centre-ville. D'ores et déjà équipé d'un large parvis piétonnier, il pourrait être le support d'animation du quartier.

Enfin, la gare de Vannes doit travailler sur l'accessibilité pour permettre une meilleure connexion avec les zones touristiques autour du golfe du Morbihan (avec le pays d'Auray notamment), mais aussi avec la zone centrale de la Bretagne et enfin avec l'axe Nord via la ligne le Triskell. Concernant sa fonction touristique, on pourrait imaginer des offres intermodales incitant les voyageurs à utiliser les modes doux. Il serait également nécessaire d'aménager des voies douces autour de la gare et vers le centre-ville pour inciter à l'usage de ce mode de déplacement.

#### Insertion urbaine à développer et attractivité forte : Lorient, Quimper et Saint-Brieuc

Les scénarios 1 (Un quartier de gare connecté à la ville et/ou plus dynamique) et 3 (Succès de l'intermodalité et des modes doux) dressent des portraits de pôles d'échanges qui s'adaptent le mieux à la catégorie *Insertion urbaine à développer et attractivité forte*.

Les gares de Lorient, Quimper et Saint-Brieuc ont l'atout du rayonnement. Elles ont par la suite des lacunes spécifiques à leur gare : l'axe de travail principal de Lorient est l'accessibilité, celui de Quimper, le tissu urbain, et celui de Saint-Brieuc, l'intermodalité. Les préconisations des tendances (1) et (3) permettraient sur chacun des axes de travail d'atteindre une meilleure fonctionnalité. Les trois gares nécessitent de renforcer la centralité de leur quartier, d'améliorer leur insertion dans le tissu urbain et leur connexion au centre-ville, de développer leur offre en modes de transports pour en diversifier le choix, et d'améliorer l'accueil des voyageurs, notamment pour les PMR. Enfin les trois gares ont un potentiel en attractivité touristique (ouverture sur la mer pour Lorient, patrimoine de la ville de Quimper, et le port du Légué pour Saint-Brieuc) : ceci porterait à penser les quartiers de gare comme des points nodaux au sein de leur territoire.

L'accessibilité de la gare de Lorient peut être optimisée par une définition précise de la nature des places de stationnement (longue, moyenne et courte durée) et en générant une augmentation du parc de stationnement, insuffisant aujourd'hui, tout en prenant en compte les possibilités d'évolution des modes de déplacement. La proximité d'un axe routier majeur, le cours de Chazelle, relié au centre-ville implique une rotation de véhicules conséquente au regard de la taille de la ville et de son aire de rabattement. La combinaison des transports en commun et des cheminements doux pour piétons et cyclistes seraient une alternative concrète à l'automobile pour éviter les congestions urbaines du quartier et améliorer ainsi l'accessibilité (scénario 3) : l'absence de congestion fluidifiera les déplacements et maintiendra la fréquentation du quartier. Le basculement du bâtiment voyageur au sud des rails ou son aménagement au-dessus des voies serait un moyen de rapprocher la gare du centre-ville mais ne pourra pas, seul améliorer l'accessibilité. Afin d'augmenter la vitalité de la gare et de réduire le sentiment d'insécurité<sup>22</sup> dans ce quartier, le maintien des services et des commerces est indispensable. La médiathèque existante est un autre moyen de préserver la fréquentation du quartier de la gare. La configuration actuelle permettrait d'augmenter le nombre d'habitants afin de rendre les transports encore plus performants. En mettant en place un parc de logements avec une typologie variée, une mixité de profils d'usagers pourrait utiliser les transports collectifs et permettrait également de maintenir une offre variée de commerces et pouvant ainsi générer une centralité forte grâce à la médiathèque (scénario 1).

<sup>22</sup> Rencontre et entretiens avec les commerçants autour de la gare

Ainsi, au-delà de la fonction de pôle d'échanges, le quartier de la gare aurait les potentialités pour faire valoir sa place au cœur de la ville, place renforcée grâce à sa fonction de nœud de correspondance, moyen d'étendre l'aire d'influence de la gare, et par extension de la ville, en réorganisant et en coordonnant les différents modes de transports collectifs.

La gare de Quimper n'a pas d'insertion urbaine claire dans la ville. Le renforcement des liens avec le centre urbain passe par une diversification et une amélioration de l'offre en transports en commun et en cheminements doux (scénario 3). Tout comme pour Lorient, la facilité d'accès au quartier de la gare à partir du reste de la commune conditionnera son insertion dans le tissu urbain. Dans l'idée des scénarios 1 et 3, la centralité autour de la gare de Quimper passerait par le développement des modes de transports alternatifs et la mixité fonctionnelle du quartier. Enfin, une action sur l'espace public permettrait de valoriser le bâtiment de la gare tout en permettant la redistribution des flux de circulation des différents modes de transports. Ce réaménagement peut également engendrer un dynamisme économique permettant de consolider la vie de ce quartier.

L'axe de travail principal de la gare de Saint-Brieuc est l'intermodalité. L'accueil des voyageurs est un second axe de travail. L'accueil des voyageurs à mobilité réduite est un axe à travailler rapidement pour se mettre en conformité avec la réglementation. Dans la perspective d'évolution forte de la fréquentation, la gare de Saint-Brieuc va devoir repenser la gestion des flux sur son parvis, ainsi que la manière dont les flux vont se disperser. Ouverte au nord et au sud, des perspectives d'évolution distinctes pour chaque ouverture nord et sud pourraient être mises en œuvre afin de répondre aux mieux aux enjeux de centralité et de développement des modes doux. Cela permettrait de résoudre la question des flux et d'accompagner les projets initiés au sud de la gare. Le nord de la gare pourrait alors devenir le nœud de correspondance vers différents modes de transports (bus, cars, vélos, taxis). Enfin, la connexion au port du Légué pourrait être plus efficiente en synchronisant les offres de transports collectifs.

#### Insertion urbaine limitée et attractivité moyenne : Auray et Guingamp

Les scénarios 1 (un quartier de gare connecté à la ville et/ou plus dynamique) et 2 (le développement du rail sur les trajets longues distances) dressent des portraits de pôle d'échanges qui s'adaptent le mieux à la catégorie *Insertion urbaine limitée et attractivité moyenne*.

Les gares d'Auray et de Guingamp ont des fonctionnements divergents : le pays d'Auray est la première destination touristique bretonne lors des périodes estivales, grâce à la presqu'île de Quiberon notamment et la gare de Guingamp fonctionne comme une étoile ferroviaire car elle

offre des liaisons vers de nombreuses destinations régionales. Malgré une fréquentation importante par le nombre de voyages, les besoins de ces deux gares restent l'optimisation de leur insertion urbaine et l'accroissement de leur attractivité sur leur territoire.

La gare d'Auray, valorisée grâce au « Tire-bouchon » (liaison ferrée estivale vers Quiberon) devrait renforcer ses services touristiques, en mettant en place une connexion entre les différents pôles de la ville (scénario 1). Du fait de la taille de l'aire urbaine d'Auray (environ 26 000 habitants), un seul bus urbain circule à l'heure actuelle. L'évolution de l'intercommunalité permettrait d'améliorer ce réseau et de densifier les pôles existants, tant par la présence de nouvelles activités que par l'augmentation du nombre de logements. La configuration du tissu urbain du pays d'Auray pousse les ménages à utiliser leur véhicule personnel. Il semble peu envisageable qu'une offre de transports collectifs couvre l'ensemble du territoire. En revanche, on peut imaginer le développement de partenariats avec les collectivités voisines, la mise en place de solutions alternatives (transport à la demande) et sur les initiatives individuelles pour que des solutions limitant le coût du déplacement soit mises en œuvre, notamment lorsqu'il s'agira de trajets longue distance. Les liaisons ferrées avec les villes de l'axe sud doivent être renforcées ainsi que l'intermodalité afin d'encourager les habitants du pays d'Auray à limiter l'usage de leurs automobiles.

Dans le second cas, l'insertion dans le tissu urbain de la gare de Guingamp n'est pas optimale. L'insertion est réalisable par l'aménagement d'une centralité du quartier de la gare. L'accessibilité est un axe de travail par lequel passe cet objectif : elle peut être renforcée à la fois vers le centre-ville par des cheminements doux, vers la RN12 et enfin vers le Pays guingampais par des accès routiers facilités. Les coupures urbaines imposées par les voies ferroviaires doivent être repensées en coupures urbaines, afin justement d'améliorer l'insertion urbaine et de permettre une circulation moins concentrée sur quelques axes. Il existe également un fort atout commercial à développer, notamment à travers le boulevard Clémenceau : une continuité entre le centre-ville et le quartier de la gare constituerait un lien entre deux pôles de commerces de proximité.

A Guingamp, la proximité de la RN 12 facilite aussi l'arrivée des voyageurs en voiture en plus d'un système de transports à fréquence moyenne. Bien que Guingamp soit une étoile ferroviaire et bénéficie d'un système de transports collectifs, il y a une forte probabilité pour que l'usage de l'automobile reste dominant dans les déplacements de courtes distances (scénario 2). Ceci est dû à la proximité de la RN12 et à une fréquence ne couvrant que les heures de pointes. L'augmentation des places de stationnement, leur emplacement autour de la gare, et la nature du stationnement (longue, moyenne, courte durée) sont des objectifs à définir pour obtenir une gare opérationnelle et une circulation sans engorgement.

La gratuité et la tarification dépendraient ensuite de la volonté politique d'attirer et de maintenir les voyageurs dans le périmètre de la gare ou d'éviter les voitures-ventouses.

#### Insertion urbaine limitée et attractivité limitée : Morlaix, Lamballe et Redon

Les scénarios 2 (le développement du rail sur les trajets longues distances) et 3 (Succès de l'intermodalité et des modes doux) dressent des portraits de pôles d'échanges qui s'adaptent le mieux à la catégorie *Insertion urbaine limitée et attractivité limitée*.

L'attraction limitée de ces gares repose sur une aire de rayonnement souvent chevauchée par les aires de rayonnement d'autres gares et une desserte en transport en commun peu dense et peu fréquente. La voiture reste le moyen de déplacement le plus prépondérant. Le parc de stationnement est ainsi indispensable pour les trois gares (scénario 2) : le parc existant comporte un nombre de places de parking par gare qui indique une fréquentation et une rotation de voitures considérable. L'arrivée d'une Ligne Nouvelle engendrera une augmentation du nombre de voyages et de voyageurs. Il est très probable que la fréquentation du parc de stationnement sera en hausse dans chaque gare, d'où l'importance de l'aménager et d'en maintenir ou augmenter la capacité.

Le développement de l'intermodalité et des transports doux rendrait les trois gares plus accessibles et plus fonctionnelles (scénario 3). Le fait que la gare de Morlaix soit située au sommet d'une colline ne facilite pas l'aménagement de cheminements piétons ou cyclistes vers le centre-ville. Les horaires des transports en commun peuvent être synchronisés selon le passage des trains, les heures de pointes et le rythme de vie des usagers (des actifs principalement), ceci afin d'améliorer l'intermodalité. Le développement d'offres de transports reliés au centre-ville, améliorerait la connexion avec le reste de la commune et donc l'insertion urbaine. Enfin la liaison vers Roscoff peut être renforcée afin de développer les liens économiques et touristiques avec le Royaume-Uni. L'accessibilité ainsi confortée mènerait à un renforcement du rayonnement de la gare.

A Lamballe, l'intermodalité (scénario 3) serait un moyen de développer l'accessibilité, et d'accroître le rayonnement. Il serait nécessaire de développer les transitions entre les différents modes de transports pour créer un équilibre entre véhicules et modes doux. Enfin, l'intermodalité permettrait d'améliorer la connexion entre les différentes échelles du territoire (centre-ville et hinterland).

A Redon, le renforcement de la proximité de la gare au centre-ville va se construire par le renforcement de l'intermodalité (scénario 3) : ajout de pistes cyclables dans les rues du centre-ville et dans l'avenue de la gare, réduction de la vitesse de conduite, agrandissement de la

place réservée aux piétons, lien direct entre le sud et le nord de la gare pour créer une couture urbaine, implantation d'une gare routière pour fluidifier le passage des navettes départementales et éviter les engorgements. Le développement de l'intermodalité a pour but de maintenir le rayonnement existant, mais également de pouvoir anticiper son accroissement (flux induits par la création du futur aéroport de Notre-Dame-des-landes). Le second objectif est de désenclaver la gare de Redon dans son tissu urbain et de la reconnecter à sa commune.

## C. Perspectives d'évolution par catégorie de gare

### LAMBALLE

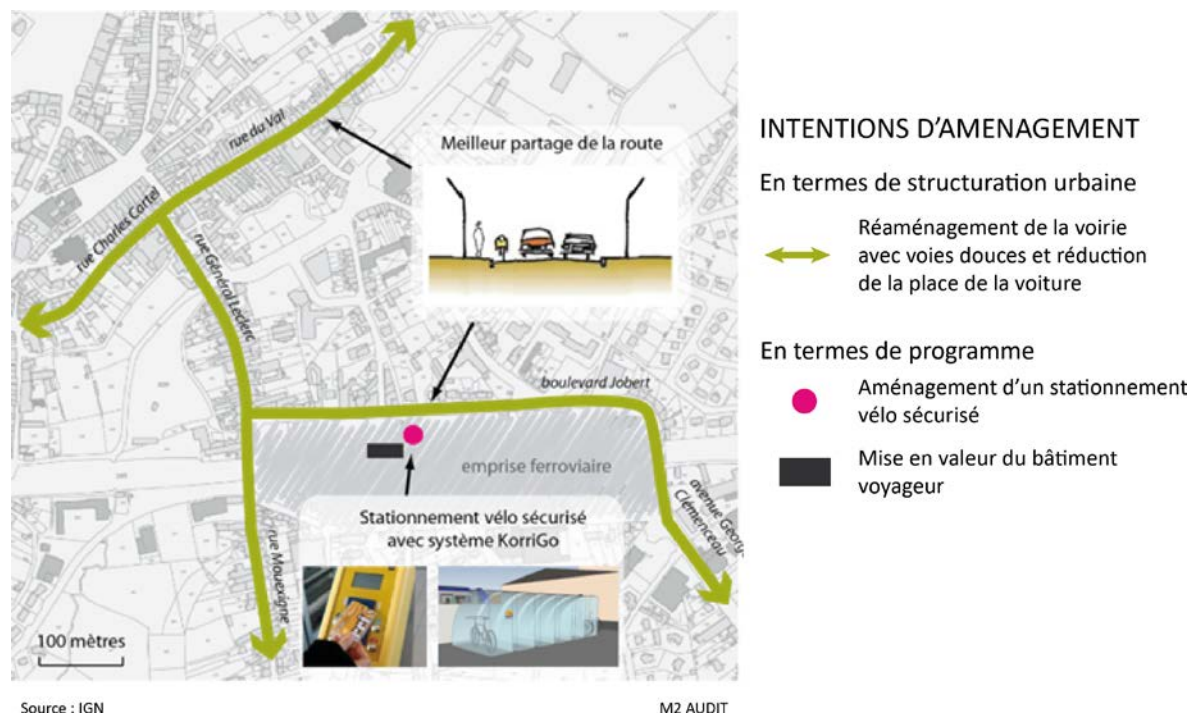
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Lamballe, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Faciliter l'accès à la gare aux usagers venant en modes doux.
- ✓ Aménagement d'un parvis pour faciliter les transitions entre la gare routière et le bâtiment voyageurs.
- ✓ Organiser le stationnement avec une meilleure rotation du parc.

Ainsi, l'idée serait de proposer le réaménagement des voies entre le centre ville et la gare, de manière à faciliter la transition pour les modes doux entre ces deux espaces. Il a été remarqué que la gare de Lamballe est fréquentée principalement sur des trajets TER plutôt courts, par des professionnels et des scolaires. Ce projet serait donc un complément au projet actuel de réaménagement du centre ville, à Lamballe.

#### Nos propositions :

- Réaliser un meilleur partage de la route, en gardant le double sens et en insérant une voie cyclable. Garder l'emprise de la route en insérant une voie douce incitera les automobilistes à réduire leur vitesse (un resserrement induit une plus grande vigilance des usagers).
- Réaliser un stationnement vélo sécurisé à la gare pour déposer le vélo des usagers qui prennent le train ou à l'inverse pour les usagers arrivant à Lamballe par le train.



### SAINT-BRIEUC

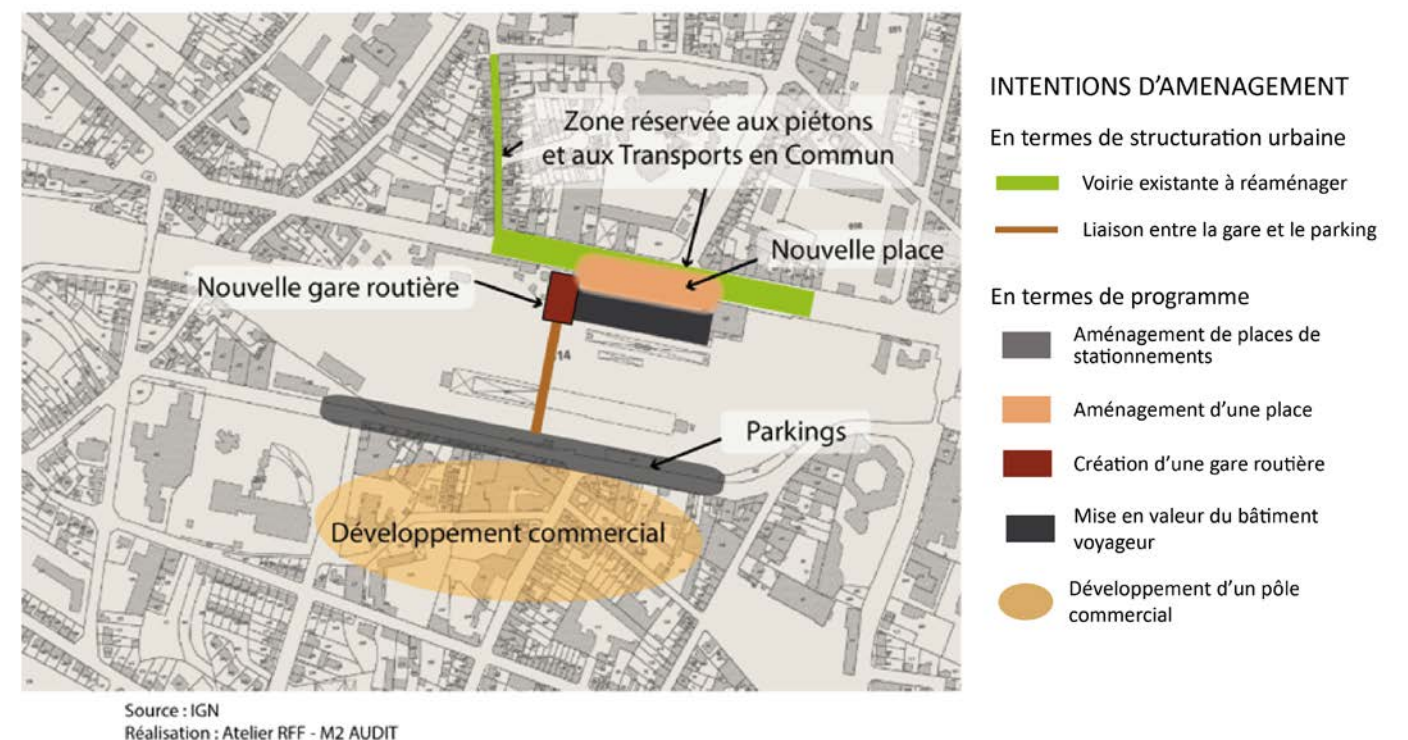
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Saint-Brieuc, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Redonner la primauté aux modes doux.
- ✓ Recréer une centralité sur le quartier.
- ✓ Développer et renforcer l'intermodalité.

Ainsi, l'idée serait de proposer une redéfinition de l'emprise de la voiture sur le quartier de la gare, dans le but de désengorger les voies aux heures de pointe et permettre une meilleure accessibilité aux modes doux et piétons. Il a été défini que la gare est le lieu privilégié pour la polarisation des modes de transports et ainsi les recommandations viennent en complément du projet de « gare urbaine » initié par la ville de Saint-Brieuc.

#### Nos propositions :

- Mettre en œuvre un nouveau plan de circulation. Ceci induit le réaménagement de la voirie au nord de la gare réservé aux bus, taxis, piétons et vélos ; et le repositionnement des espaces de stationnements au sud de la gare.
- Aménager une place ouverte sur le devant de la gare qui favorise la transition entre les différents modes de transports et permette de créer une ouverture sur le centre-ville ainsi qu'une image moins minérale et « grise » de Saint-Brieuc à la sortie de gare.
- Créer un bâtiment pour la gare routière (voire réhabilitation du bâtiment du tri postal) et mise en valeur du projet de polarisation des dessertes de bus urbains et périurbains.



## GUINGAMP

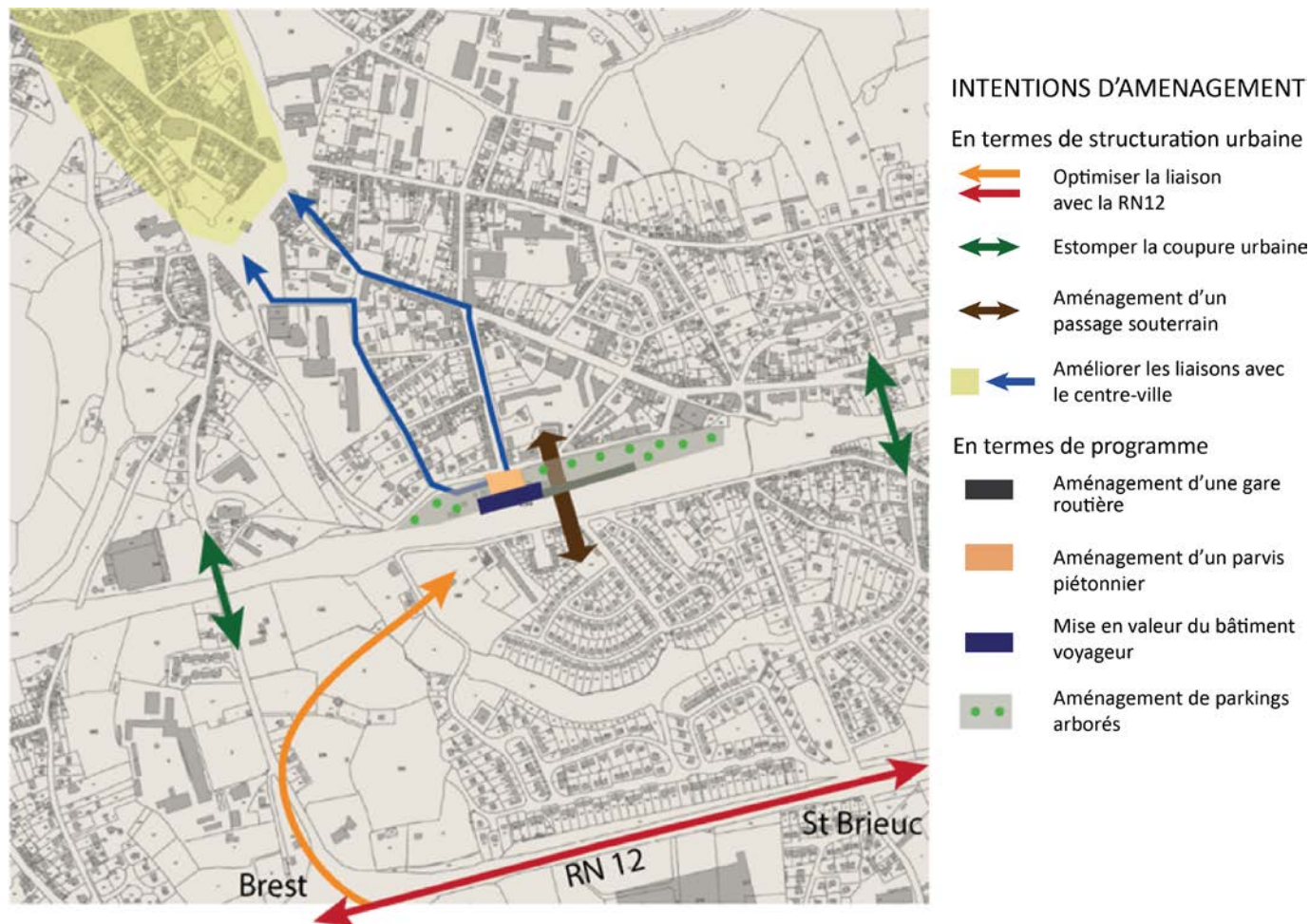
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Guingamp, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Développer l'insertion urbaine.
- ✓ Faciliter le rabattement vers la gare.

Ainsi, l'idée serait de proposer une meilleure connexion de la gare au centre urbain afin d'éviter l'isolement du quartier de gare. Son insertion urbaine dépend d'activités commerciales qui tendront à redynamiser la vitalité du quartier. Elle dépend aussi des infrastructures et modes de transports à disposition des voyageurs. La proximité de la RN 12 est un atout à renforcer pour améliorer le rabattement vers la gare depuis l'extérieur de la ville.

### Nos propositions :

- Favoriser les modes doux : aménager un parvis piétonnier et des pistes cyclables.
- Faire du quartier de la gare un lieu de vie afin de créer une centralité.
- Organiser le stationnement des véhicules selon la durée.
- Optimiser la liaison entre la RN 12 et la gare.



Source : IGN

M2AUDIT

## MORLAIX

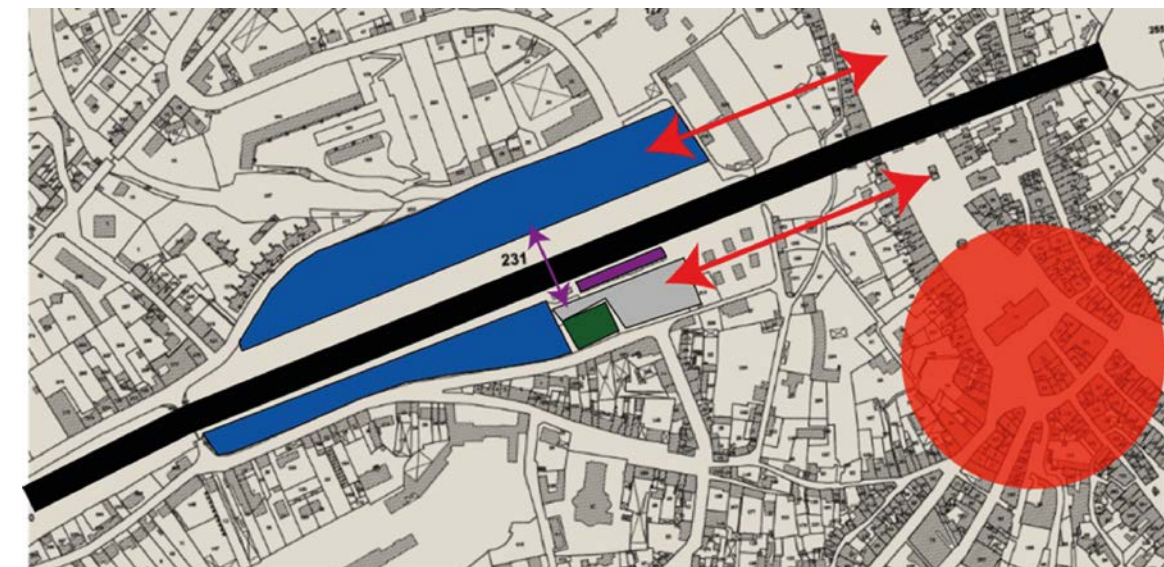
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Morlaix, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Faciliter l'accès à la gare depuis le centre-ville particulièrement.
- ✓ Offrir une quantité plus importante de places de stationnement.
- ✓ Faciliter l'accès au bâtiment voyageur.
- ✓ Améliorer les relations entre le ferroviaire (représenté par la gare) et le transport maritime (le port de Roscoff).

Ainsi, l'idée serait de proposer d'améliorer les relations entre la gare et le centre-ville qui sont actuellement compliquées du fait de la typologie de la ville. Il apparaît également primordial de travailler l'accessibilité de la gare aux PMR et d'augmenter la capacité de l'offre de stationnement.

### Nos propositions :

- Utiliser le tunnel existant pour relier le centre-ville à la gare ou mettre en place un funiculaire.
- Aménager de nouvelles places de stationnement, en profitant notamment de l'ouverture au nord.
- Réaménager le parvis de la gare en le rendant accessibles aux PMR.



Source : IGN

M2AUDIT



## BREST

Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Brest, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Renforcer l'accessibilité à l'échelle du pays Brest.
- ✓ Améliorer les relations entre la gare et la ville.
- ✓ Renforcer la place de la gare.

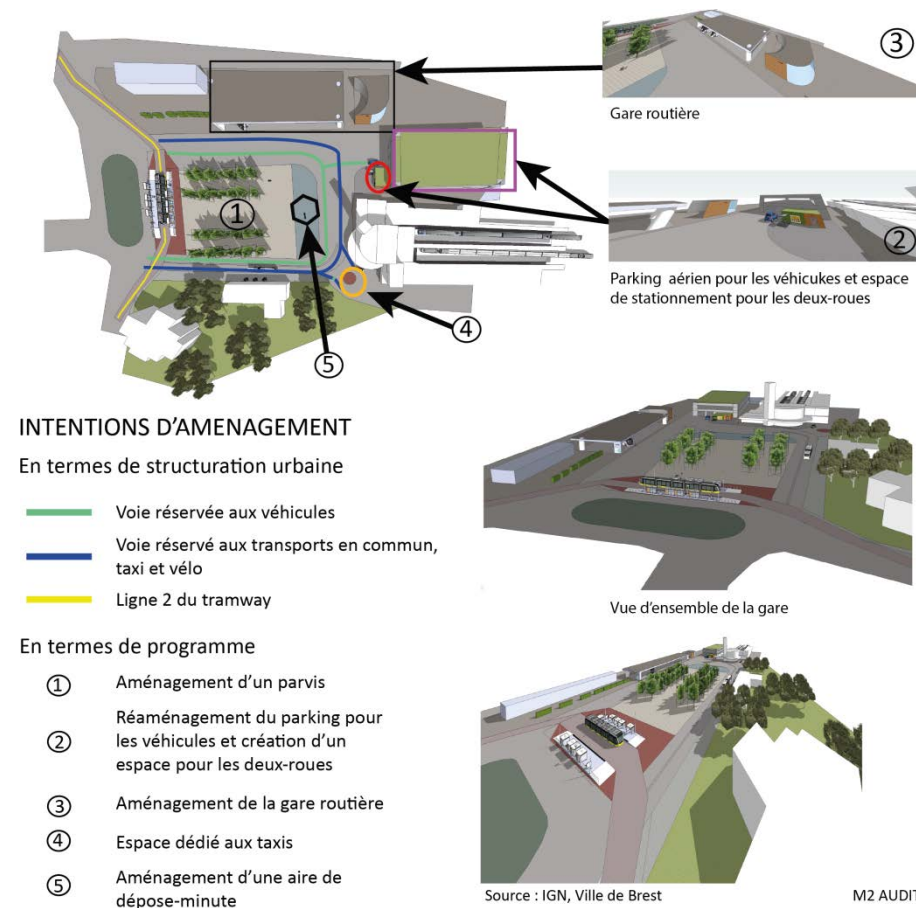
Ainsi, l'idée serait de proposer un réaménagement du parvis pour en faire une véritable interface entre la ville et la gare mais aussi entre le pays, la gare et le port en créant un véritable nœud de correspondance qui regrouperait les différents moyens de transport (tramway, bus, car, voiture, deux roues, train et piéton).

### Nos propositions :

- Libérer le parvis pour rendre celui-ci aux piétons notamment dans le cadre de l'arrivée du tramway et mettre en valeur l'architecture de la gare.
- Accroître la capacité de stationnement en réalisant un parking aérien sur l'emplacement du parking Effia et créer un espace de stationnement vélo sécurisé avec l'utilisation du système Korrigo.
- Déplacer la gare routière sur le côté du parvis.

Un ensemble de voies dédiées peut être mise en place pour plus de fluidité.

- Diversification de l'offre commerciale. Le couvrent des voies permettrait de mettre en place des espaces de bureaux connectés directement au réseau de transport.



Source : IGN, Ville de Brest M2 AUDIT

## REDON

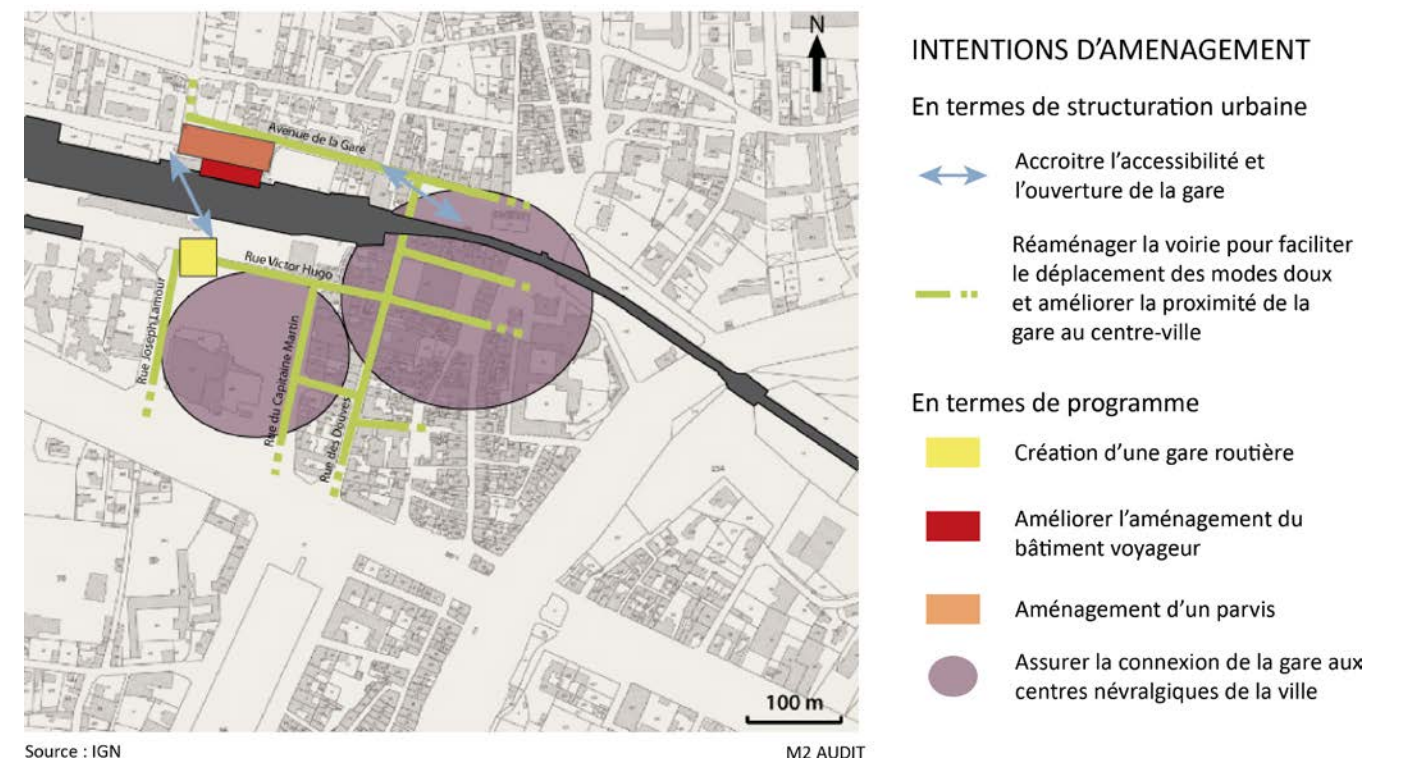
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Redon, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Renforcer l'hyper-proximité de la gare au centre-ville (visibilité et accessibilité).
- ✓ Améliorer le bâtiment-voyageur.
- ✓ Création d'une gare routière.

Ainsi, l'idée serait de proposer une reconnexion de la gare à son territoire urbain. Son attractivité peut être amplifiée par un meilleur accueil des voyageurs dans le bâtiment voyageur. Enfin, dans le but de renforcer les connexions avec le reste des départements alentours, il serait pertinent de créer une gare routière à part entière.

### Nos propositions :

- Réaliser des continuités directes entre le nord et le sud de la gare par le passage souterrain (prévision d'une augmentation de la circulation dans le quartier) et amélioration de l'accès de l'avenue de la gare par l'ouest.
- Rendre le bâtiment voyageurs plus accueillant : ajout de bancs, de commerces pour les voyageurs et les passagers urbains (prévision d'une augmentation de la circulation entre le nord et le sud quand le passage souterrain sera allongé).
- Aménager des voies réservées pour les navettes et bus départementaux et d'espaces d'attentes, afin d'éviter les engorgements entre automobiles, piétons/voyageurs et cyclistes sur le parvis.



Source : IGN M2 AUDIT

## VANNES

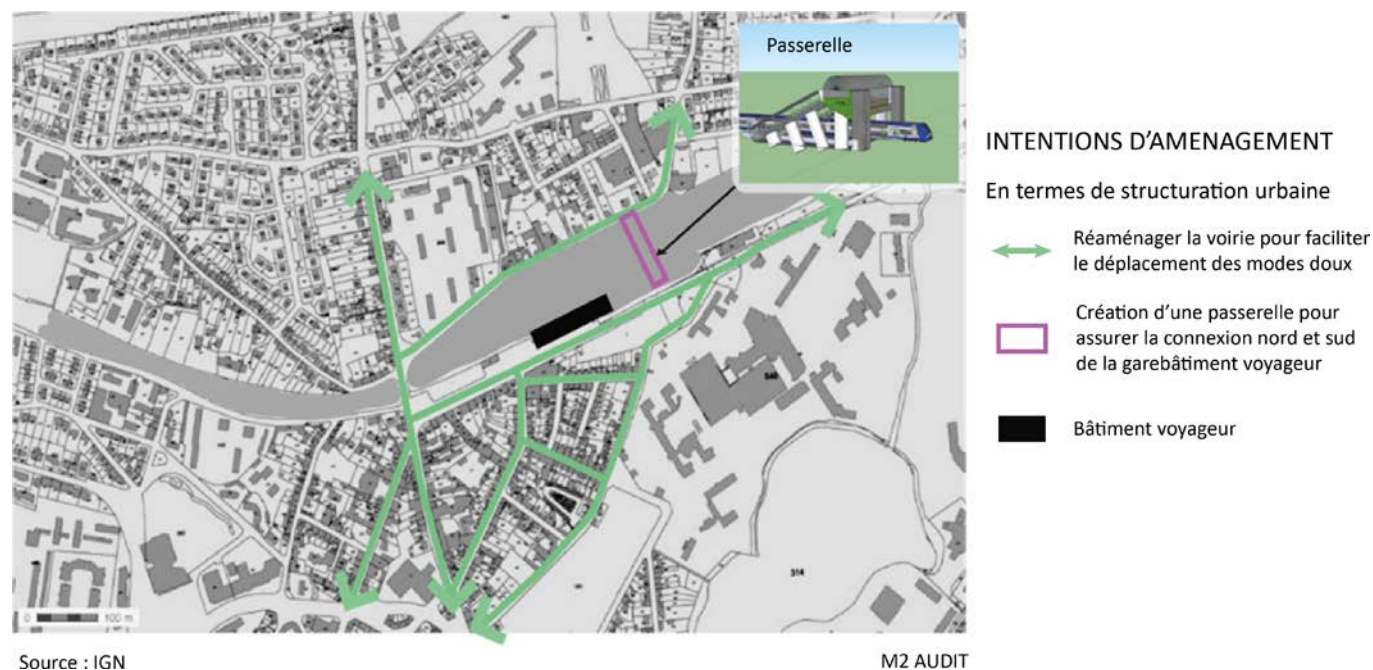
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Vannes, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Renforcer la connexion entre le quartier Nord de la gare, la gare et le reste de la ville.
- ✓ Développer un pôle de proximité.
- ✓ Favoriser l'offre en modes doux.
- ✓ Maintenir l'accessibilité voiture autour de la gare.

Ainsi, l'idée serait de proposer la création d'un quartier dynamique autour de la gare regroupant emplois, logements et services, tout en maintenant l'accessibilité à la voiture (la gare de Vannes étant la seule de l'agglomération). Il est également nécessaire de prévoir un franchissement de la gare pour reconnecter les secteurs du nord de la gare au centre-ville.

### Nos propositions :

- Développer une activité commerciale répondant aux besoins des habitants du quartier.
- Créer des bandes cyclables, ou des resserrements de chaussée pour faire ralentir les automobilistes.
- Créer un franchissement aérien au-dessus de la gare.
- Prévoir un accès direct aux quais par le nord (pouvant ainsi permettre un report de l'automobile sur le secteur nord de la gare et un accès direct aux habitants de ce secteur).
- Renforcer l'offre de stationnement vélo de chaque côté de la gare et la rendre visible.
- Mettre en place des panneaux directionnels indiquant les temps de parcours à pied afin d'inciter les habitants et visiteurs à modifier leurs modes de déplacement.



## AURAY

Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Auray, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Tourisme : conforter le rôle de première gare du Morbihan en période estivale en renforçant notamment les accès vers la côte.
- ✓ Intermodalité : augmenter et diversifier l'offre de transport à l'échelle de l'agglomération et du pays.
- ✓ Centralité : améliorer les liaisons vers le centre-ville et Porte Océane afin de conforter le PEM comme un lieu central de la ville.
- ✓ Stationnement : augmenter et diversifier l'offre.

Ainsi, l'idée serait de proposer la création de places de stationnement et de diversifier l'offre (dépose minute, usagers TER, usagers TGV) en profitant de l'ouverture de la gare vers le nord. Il s'agirait aussi de mettre en place des liaisons plus efficaces vers les stations balnéaires en période estivale avec la mise en place d'un réseau de bus à l'échelle du pays et la modernisation de la ligne Auray-Quiberon. Enfin, développer le réseau de bus « Auray-Bus » en l'étendant aux communes de Pluneret et Brech. Le rendre plus efficace permettrait également d'améliorer les liaisons vers le centre-ville et Porte Océane.

### Nos propositions :

- Aménager des aires de stationnement bien distinctes répondant chacune à un usage.
- Aménager des pistes cyclables et rendre plus lisible les liaisons piétonnes entre le centre-ville et la gare.
- Moderniser la voie ferrée Auray-Quiberon et étendre sa période de fonctionnement (elle fonctionne actuellement uniquement l'été).
- Redessiner le réseau de bus de ville en créant plusieurs lignes, toutes passant par la gare.



## LORIENT

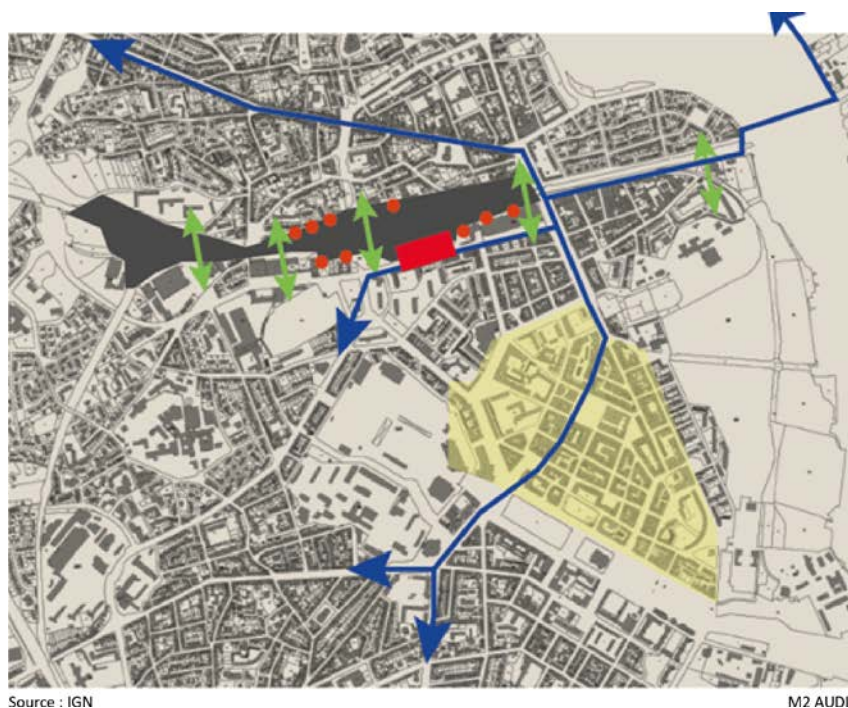
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Lorient, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Améliorer l'insertion urbaine de la gare.
- ✓ Améliorer l'offre de stationnement des voitures.

Ainsi, l'idée serait de proposer une meilleure intégration de la gare à la ville tout en favorisant les transports en commun et les circulations automobiles. La gare de Lorient se situe au cœur d'un quartier connaissant d'importantes mutations. Ces dernières s'expliquent par la recomposition du pôle gare en véritable pôle d'échanges.

### Nos propositions :

- Soutenir la mixité fonctionnelle du quartier de la gare.
- Créer des continuités entre la gare et le centre-ville (faciliter les cheminements doux).
- Faciliter les communications entre les zones au nord et au sud des voies.
- Améliorer l'offre de stationnement automobile (amélioration du dépose-minute existant, création d'un parking longue durée, offrir une meilleure visibilité de l'actuel parking de l'Orientis).



Source : IGN

M2 AUDIT

### INTENTIONS D'AMENAGEMENT

En termes de structuration urbaine

- ↔ Renforcement des perméabilités nord / sud
- ↔ Améliorer les dessertes en site propre
- Améliorer les liaisons avec le centre-ville
- Emprise ferroviaire

En termes de programme

- Améliorer l'attractivité économique
- Orienter la gare au sud vers le centre-ville

## QUIMPER

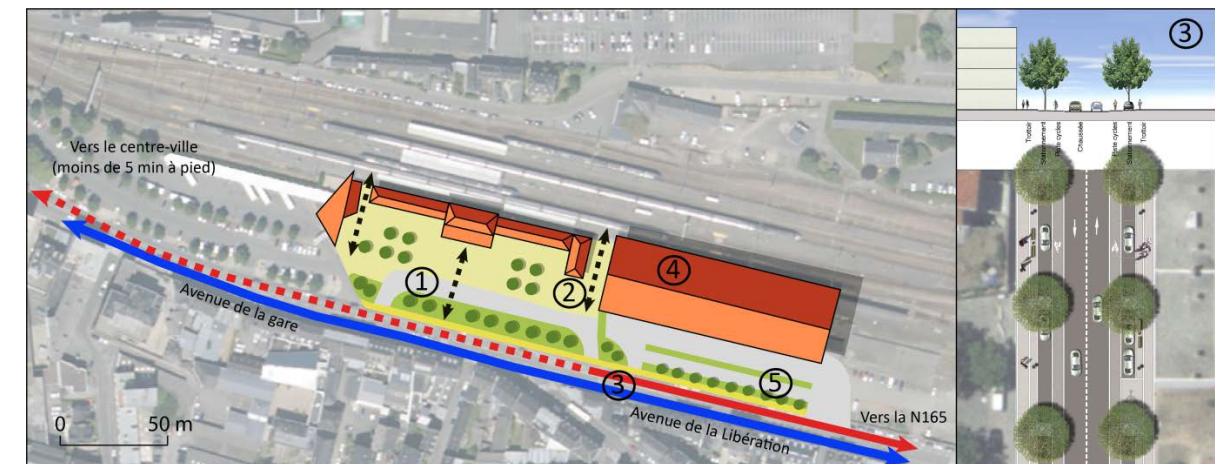
Différents enjeux peuvent être exprimés pour la gare de Quimper, suite à la typologie et à nos observations :

- ✓ Assurer la connexion entre la gare et le centre-ville.
- ✓ Renforcer l'intermodalité.
- ✓ Valoriser le quartier de la gare.

Ainsi, l'idée serait de proposer une valorisation du quartier de la gare pour assurer l'attractivité du quartier. En effet, le quartier de la gare est en perte de vitesse. Or il présente un enjeu de développement et dynamisme de la ville par sa relation avec la gare SNCF et par son potentiel d'accueil de fonctions économiques et résidentielles qu'il peut offrir.

### Nos propositions :

- Favoriser les déplacements doux. Pour les cyclistes, il serait pertinent d'aménager des pistes cyclables et des stationnements sécurisés au niveau du centre-ville et de la gare. Pour les piétons, il serait intéressant de réaménager l'avenue de la libération et de la gare.
- Réaménager le parvis de la gare : déplacer les parkings aux abords de la gare dans un parking surélevé, aménager les voies de dépose minutes de manière plus pratiques.
- Améliorer l'information permettant de se localiser dans l'espace urbain et mettre en place une billetterie commune pour tous les modes de transports.



Source : Géoportail

M2 AUDIT, 2013

### INTENTIONS D'AMENAGEMENT

En termes de structuration urbaine

- Voie existante à réaménager
- Voie de desserte à créer
- Piste cyclable existante
- Piste cyclable à créer
- Cheminement piéton à créer
- Accès facile aux quais

En termes de paysage

- Aménagement d'un parvis
- Plantations
- Valorisation du bâtiment voyageur

En termes de programme

- ① Aménagement d'un dépose minute et d'une voie pour les taxis
- ② Local sécurisé pour les vélos
- ③ Coordonner les modes de transport entre eux
- ④ Parking surélevé pour les véhicules
- ⑤ Voie réservée au bus

# SOURCES

## BIBLIOGRAPHIE

Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées, *Monographie des gares grande vitesse*, 2008

Agences d'urbanisme de Bretagne, *Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse*, novembre 2010

Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *Les potentiels d'urbanisation autour des gares des Rives du Rhône*, juillet 2007

Alain R., *La Morphologie urbaine*, Colin, 2004, Paris

Atelier International du Grand Paris, *Treize recommandations pour la conception des gares du Grand Paris*, 2011

Atelier Parisien d'Urbanisme, *Montparnasse, analyse et diagnostic du quartier de la gare Montparnasse*, octobre 2005

Beaucire F., Emangard P-H., *Du bon et du mauvais usage des gares T.G.V. dans les régions traversées*, Revue de géographie de Lyon, Vol.60 n°4, p.359-373, 1985

Berrion P., Facchinetti-Mannone V., *Grande vitesse ferroviaire et développement territorial*, Conférence des Jeudis des villes ADUrables, CCI du Doubs, Montbéliard, 2012

CESER de Bretagne, *Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse*, Synthèse, janvier 2012

CESER de Bretagne, *Quels modes de développement économique pour la Bretagne de demain ? Optimiser le projet Bretagne à grande vitesse, appropriation sociale et mise en débat des sciences et technologie*, L'avis régional, Revue d'information du Conseil économique, social et environnemental de Bretagne, n°54, janvier 2012

Combes S. (Cete Nord-Picardie), Hasiak S. (Cete Nord-Picardie), Menerault P. (Université Lille 1), *Transport ferroviaires régional à grande vitesse – Des exemples européens – Rapport d'études*, Setra, mai 2009

Combes S. (Cete Nord-Picardie), Hasiak S. (Cete Nord-Picardie), Menerault P. (Université Lille 1), *Transport ferroviaires régional à grande vitesse – Des exemples européens*, Setra, fiche synthétique, mai 2009

Conseil économique pour le développement durable, *Les énergies fossiles au XXIème siècle, Transition vers les hydrocarbures non conventionnels ou vers une économie sobre en carbone ?*, n°21,2012

Conseil général de l'environnement et du développement durable, *Mission de réflexion sur un projet de gare nouvelle TGV dans le secteur de Saint-Florentin (Yonne)*, Rapport n°007219-01, décembre 2011

Conseil Régional de Bretagne, *Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports*, janvier 2009

Crozet Y., Orfeuil J-P., Massot M-H., et le « Groupe de Batz », *Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat*, Notes du centre de prospective et de veille scientifique, 2001

De Solere R., Guilloux T., Varnaison-Revolle P., *La mobilité urbaine en France – Principaux enseignements des années 2000-2010*, Certu, Fiche n°23, février 2012

Ecole nationale des ponts et chaussées – master spécialisé « Aménagement et Maitrise d'Ouvrage Urbaine », Promotion 2010-2011, *RFF, Acteur de l'aménagement des agglomérations*, Projet de fin d'Etudes, décembre 2011

Equipe projet Bahn.Ville 2, *Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail*, Guide pour construire un observatoire des temps de parcours intermodaux et du foncier autour d'une gare, novembre 2009

Equipe projet Bahn.Ville 2, *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, version 1-23, février 2010

Equipe projet Bahn.Ville 2, *Enseignements du projet Bahn.Ville*, Développement d'un urbanisme orienté vers le rail et intermodalité dans les régions urbaines allemandes et françaises, 2009

Expression active, *une nouvelle génération d'ouvrages*, Article du 01/11/2011, p.12-15

Faccchinetti-Mannone V., *La nodalité des gares TGV périphériques*, les Cahiers Scientifiques du Transport, n°48, p.45-58, 2005

Faccchinetti-Mannone V., *Les gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?*, Réseau des Economistes Transport et Aménagement, Séminaire d'échanges « Transports et territoires », Paris, mardi 13 mars 2012

FNAUT, *Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées » – Fonctionnement et relation au territoire*, Mission politique des territoires, Programme 112, Arrêté n°1045 du 26 juillet 2007,

Gares & connexions, *Inventer la gare de demain, centre de vie au cœur de la ville*, Rapport d'activité, 2011

Grébert J. et Toupin F. (Atelier d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours), Beauvais J-M. (Beauvais Consultants), *Les petites gares du périurbain en région Tourangelle « continuité territoriale et rupture de charge »*, P.R.E.D.I.T. Recherches stratégiques – Programme mobilisateur n°6 – « Lieux de transport : continuité et rupture » – DRAST – Ministère de l'Équipement, Recherche n°97.MT 55, Rapport final, novembre 1999

Hasiak S., *Typologie des gares ferroviaires picardes*, Centre d'Études Techniques de l'Équipement, novembre 2010

Heurtier J.-L., *Petits trains des Côtes-du-Nord, Que reste-t-il ?*, ACFDN, 2003

Keller F., *La gare contemporaine*, Rapport à M. le Premier Ministre, 2009

Le Chatelier L., *Comment embellir la vie de centaines de milliers de voyageurs amenés à se croiser entre deux trains. Un casse tête de mieux en mieux maîtrisé par les architectes français*. Le dossier, les gares : Défi architectural, enjeu de société, Télérama 3252, 09/05/12

Le Club d'Ingénierie Prospective Energie Environnement, *Modes de vie et empreinte carbone, Prospective des modes de vie en France à l'horizon 2050 et empreinte carbone*, n°21, décembre 2012

Manonne V., *Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-est*, les Cahiers Scientifiques du Transport, n°31, p.71-97, 1997

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, *Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire*

Nennig J.-P., *Le chemin de fer de Bretagne Nord*, JPN Editions, Collection Archéologie Ferroviaire, Guérande, 2010

ORTB, *Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008, La mobilité des Bretons*, Décembre 2011

Pech N., *Les potentiels d'urbanisation autour des gares des Rives du Rhône*, Agence d'Urbanisme et de Développement de l'Agglomération Lyonnaise, juillet 2007

Picquand J-L., VALERE G., et WINTER L., *Mission de réflexion sur un projet de gare nouvelle TGV dans le secteur de Saint-Florentin (Yonne)*, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, Rapport n° : 007219-01, 2011

Quincerot R., *Retour d'expériences*, Certu, Articuler urbanisme et transport, chartes, contrat d'axe, juin 2010

Région Rhône Alpes, *Schéma Régional des Services et des Transports*, Annexe au rapport de l'Assemblée Plénière du 10-11 avril 2008

RFF, *Mettre en réseau tous les acteurs du ferroviaire*, Rapport d'activité et de développement durable, 2011

RFF, *Amélioration des liaisons Rennes – Brest / Rennes – Quimper - Phase 2, Etudes exploratoires – Phase 2 – Rapport de synthèse – Mars 2012, VersionL00*

RFF, *Un nouvel encadrement pour la gestion des gares et les infrastructures de services ferroviaires*, Direction juridique, 2012

Richer C., *L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires*, Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 54, p.101-123, 2008

Rigouard J.-P., *Gares et tortillards de Bretagne*, Cheminements, Barnéoud, 2007

Rodes A. et Perrin E. (Cete de Lyon), Hasiak S. et Richer C. (Cete Nord-Picardie), Bentayou G. (Certu), *Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? Comment ?*, Stratégies foncières aux abords des gares TER, Certu, Fiche n°1, mars 2012

Sciences Po. – Cycle d'Urbanisme, *Condition d'accès aux gares du quotidien*, juillet 2012

Sciences Po. – Cycle d'Urbanisme, *Quelles évolutions pour les gares ? Une prospective sur les liens entre aménagement et mobilités*, Livret I, juin 2012

Sciences Po. – Cycle d'Urbanisme, *Guide méthodologique Possibilités d'intervention de RFF dans la structuration des quartiers de gare* Livret II, juin 2012

SNCF, *Guide mobilité réduite, information voyageurs SNCF*, septembre 2012

SPRONI Nicolas, *Technologies dans les pôles d'échanges multimodaux, Etats des lieux et perspectives*, VA Génie Civil – Conception et Exploitation des Infrastructures ENTPE juin 2005

Tilière G., Viaud B., *Contraintes et problématique des flux dans le dimensionnement des gares*, Conférence du 29 mars 2012 « Contraintes de capacité dans les réseaux de transport en commun »

Troin J.-F., *Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées » Fonctionnement et relation au territoire*, Fédération Nationale des Associations d' Usagers des Transports (FNAUT), avril 2008

## WEBOGRAPHIE

Des villages de Cassini aux communes d'aujourd'hui. <http://cassini.ehess.fr/>

Gares et connexions. <http://www.gares-connexions.com/>

Gares et connexions, mes gares en mouvement. <http://www.gares-en-mouvement.com/fr/>

Institut national de la statistique et des études économiques. <http://www.insee.fr/fr/>

Journal Ouest France. <http://www.ouest-france.fr/>

Le télégramme. <http://www.letelegramme.com/>

Mappy. <http://fr.mappy.com/>

Mon billet de train. <http://www.monbilletdetrain.com>

Observatoire Régional des Transports Bretagne. <http://www.observatoire-transports-bretagne.fr/>

Région Bretagne. <http://www.bretagne.fr/>

SNCF Intercités. <http://www.intercites.sncf.com/>

SNCF, Rencontre Nationale des ORT. <http://www.sncf.com/fr/portrait-du-groupe/ouverture-concurrence>

Ter Bretagne. <http://www.ter-sncf.com/Regions/bretagne/Fr/>

Véhicules et Mobilités. Les gares : nouveaux hubs multimodaux et futurs centres de vie, mars 2013. [http://www.themavision.fr/jcms/rw\\_360143/les-gares-nouveaux-hubs-multimodaux-et-futurs-centres-de-vie](http://www.themavision.fr/jcms/rw_360143/les-gares-nouveaux-hubs-multimodaux-et-futurs-centres-de-vie)

Voyages SNCF. <http://www.voyages-sncf.com/billet-train>

## DONNEES

[Données INSEE]

[Données Gares et Connexions]

[Données opendate.gouv.fr]

## INFOGRAPHIES

Crédits photographiques : P.Body, M.Cotard, A.Dupart, S.Ersoy, E.Guehenec, A-E.Leygnac, M.Lolon, N. Marchyllie

Cartographies/Illustrations : P.Body, M.Cotard, A.Dupart, S.Ersoy, E.Guehenec, A-E.Leygnac, M.Lolon, N. Marchyllie

## SOURCES - Tableau de synthèse et fiches synthèses

- Rang de l'aire urbaine

« Les nouvelles aires urbaines - L'influence des villes bretonnes se renforce » (Octant Analyse n° 23), Michel Rouxel, Insee, recensements de la population, 2008

- Voyageurs

Nombre de voyageurs, en milliers (montées + descentes confondues)

Source : Direction régionale de la SNCF

- Attractivité économique

### Indice de chômage

- Indice 100 = taux de chômage de la région Bretagne, 14 2009, source INSEE
- Auray, Taux de chômage (4<sup>e</sup> trim. 2009), zone d'emploi d'Auray, INSEE
- Brest, (code de la zone d'emploi : 5306), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Guingamp, (code de la zone d'emploi : 5302), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Lamballe : taux de chômage des 15 à 64 ans en 2009, EPCI CC Lamballe Communauté, source : INSEE RP2009
- Lorient, (code de la zone d'emploi : 5315), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Morlaix, (code de la zone d'emploi : 5308), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Quimper, (code de la zone d'emploi : 5309), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Redon, (code de la zone d'emploi : 5311), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Saint Brieuc, (code de la zone d'emploi : 5305), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013
- Vannes, (code de la zone d'emploi : 5318), taux de chômage localisés par zone d'emploi, T2 2009, source INSEE, disponible le 24 janvier 2013

### Indicateur de concentration d'emploi

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

- Auray, Brest, Guingamp, Lorient, Morlaix, Quimper, Redon, Saint Brieuc, Vannes

Sources : Insee, Zone d'emploi, RP1999 et RP2009 exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail RP : Recensement de la population

- Lamballe

Source, Insee, unité urbaine 22301, 2010

- Fréquence des bus urbains et nombre de lignes urbaines desservant la gare

- Auray, Auray-Bus
- Brest, [www.bibus.fr](http://www.bibus.fr)
- Guingamp, <http://www.axeobus.fr/>
- Lamballe, [www.distribus.com](http://www.distribus.com)
- Lorient, [www.ctrl.fr](http://www.ctrl.fr)
- Morlaix, [www.transbus.org](http://www.transbus.org)
- Quimper, [www.qub.fr](http://www.qub.fr)
- Saint Brieuc, <http://www.tubinfo.fr/>
- Vannes, <http://www.kiceo.fr/>

- Desserte ferroviaire

Nombre moyens de trains (TGV, TER, Intercités confondus) desservant une gare quotidiennement, en moyenne lors du mois de mars 2013

Source : <http://www.voyages-sncf.com/>

- Stationnement

Nombre de places de stationnement sur les parkings, payants ou gratuits, à proximité de la gare rapporté au nombre de voyageurs annuels (source : Direction régionale de la SNCF)

Sources : <http://www.elfia.fr/> , <http://www.parkopedia.ie/>, données fournies par les collectivités territoriales

## SOURCES – LAMBALLE

### BIBLIOGRAPHIE

Lamballe Communauté, *Une action concertée pour un centre-ville partagé*, document transmis par B. Gérardin, 2012

Le Télégramme, *Lamballe - Gare, 7,5MEUR de travaux*, 29 avril 2010

Le Télégramme, *Lamballe TGV, De la vigilance à l'égard des projets*, 29 septembre 2012

Observatoire Régional des Transports en Bretagne, *Lamballe Communauté vigilante sur le projet de TGV*, 23 octobre 2012

Ouest France, *Ligne grande vitesse : les élus vigilants – Lamballe*, vendredi 28 septembre 2012

Pays de Saint-Brieuc, *Consultation du Schéma de Cohérence Territoriale*, adopté en 2008

Ville de Lamballe, *Plan d'occupation des sols*, approuvé en 2010

Ville de Lamballe, *Etude de programmation du pôle d'échange multimodal de la gare SNCF de Lamballe*, étude EFFIA MTI 2010

### WEBOGRAPHIE

Lamballe Communauté. <http://www.lamballe-communaute.com>

Ville de Lamballe. <http://www.mairie-lamballe.fr>

### ENTRETIEN

Entretien avec M. Gérardin, Responsable du service Aménagement Lamballe Communauté, M. Le Tacon, Services des Affaires Economiques Lamballe Communauté et Mme Durand, Service Tourisme Lamballe Communauté.

Entretiens avec des commerçants de Quimper

## SOURCES – SAINT-BRIEUC

### BIBLIOGRAPHIE

HUON R., Saint-Brieuc. Étude de géographie urbaine, Annales de Bretagne. Tome 53, numéro 2, 1946. pp. 102-130.

Le Télégramme, *Ligne Grande Vitesse, une voie en or pour Saint-Brieuc (22) ?*, 13 novembre 2010

Office de tourisme de la baie de Saint-Brieuc, Dossier de presse 2010, Bretagne Baie de Saint-Brieuc, 28 pages

Pays de Saint Brieuc, SCOT, approuvé le 25 janvier 2008

Saint Brieuc Agglomération, *Délibération du conseil d'agglomération – séance du 6 octobre 2011 – DB-195-2011*

Saint Brieuc Agglomération, *Délibération du conseil d'agglomération – séance du 20 décembre 2012 – DB-272-2012*

SIMON M., *Les fonctions industrielles de Saint Brieuc – Norois*, 1965

Ville de Saint Brieuc, PLU, approuvé le 12 février 2013

### WEBOGRAPHIE

Ville de Saint Brieuc. [www.mairie-saint-brieuc.fr](http://www.mairie-saint-brieuc.fr)

Saint Brieuc Agglomération. [www.saintbrieuc-agglo.fr](http://www.saintbrieuc-agglo.fr)

Saint Brieuc Agglomération Blog. [www.blog-saintbrieuc-agglo.fr](http://www.blog-saintbrieuc-agglo.fr)

Pays de Saint Brieuc. [www.pays-de-saintbrieuc.org](http://www.pays-de-saintbrieuc.org)

TUB Saint Brieuc Agglomération. [www.tubinfo.fr](http://www.tubinfo.fr)

Comité d'animation de Robien. [quartierrobien.unblog.fr](http://quartierrobien.unblog.fr)

Blog de José Maria Gil Puchol, Images de Bretagne, La gare de Saint-Brieuc, Côtes d'Armor, juillet 2011.

<http://josemariagilpuchol.blogspot.fr/2011/07/la-gare-de-saint-brieuc-cotes-darmor-22.html>

### ENTRETIEN

Entretiens avec Mme Thomas, Responsable de la ZAC PEM Gare, ville de Saint-Brieuc et M. Richard, Directeur études opérations de l'espace public



## SOURCES – GUINGAMP

### BIBLIOGRAPHIE

Guingamp Communauté, Enquête Publique du Lundi 14 septembre 2012 au Lundi 15 octobre 2012, Rapport du Commissaire Enquêteur, Création d'un Pôle d'Echanges Multimodal en gare de Guingamp

Guingamp Communauté, Présentation : Le Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Guingamp, janvier 2013

Syndicat Intercommunautaire du SCOT du Pays de Guingamp, Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Guingamp - SCOT, juillet 2006

Ville de Guingamp, Agenda 21 et Plan Local d'Urbanisme Diagnostic partagé de territoire, avril 2011

Ville de Guingamp, Plan Local d'Urbanisme, Projet d'Aménagement et de Développement Durable, juillet 2011

### WEBOGRAPHIE

Guingamp Communauté. <http://www.cc-guingamp.fr/>

Pays de Guingamp. <http://www.paysdeguingamp.com/>

Tibus, le réseau de transports interurbains des Costarmoricains. <http://www.tibus.fr/>

### ENTRETIEN

Mme Carquin, Chargée de mission transports, Guingamp Communauté

M. Dagorn, Président de Guingamp Communauté

Entretiens avec les commerçants du boulevard Clémenceau à Guingamp

## SOURCES – MORLAIX

### BIBLIOGRAPHIE

Le Télégramme, Gare SNCF. Un point d'information touristique, 1er novembre 2012

Le Télégramme, Pôle d'échanges multimodal. C'est signé!, 11 décembre 2012

Le Télégramme, Rail-route. Énorme chantier à l'horizon, 11 septembre 2011

Ouest France, Pôle gare : les choses concrètes vont commencer – Morlaix, 11 décembre 2012

### WEBOGRAPHIE

Ville de Morlaix. [www.ville.morlaix.fr](http://www.ville.morlaix.fr)

Morlaix Communauté. [www.agglo.morlaix.fr](http://www.agglo.morlaix.fr)

Pays de Morlaix. [www.paysdemorlaix.com](http://www.paysdemorlaix.com)

Penn Ar Bed. [www.viaoo29.fr](http://www.viaoo29.fr)

TIM. [www.tim-morlaix.com](http://www.tim-morlaix.com)

### ENTRETIEN

M. Martin, Directeur de l'Aménagement du Territoire et des Infrastructures, Direction Mission PEM

M. Richard, conducteur d'opération Mission PEM

## SOURCES - BREST

### BIBLIOGRAPHIE

- ADEUpa, La lettre des observatoires de l'ADEUpa bilan saison 2012, janvier 2013
- ADEUpa, Le marché du travail du Pays de Brest : 3eme trimestre 2012, janvier 2013
- ADEUpa, Le Pays de Brest : La population du pays de Brest au 1<sup>er</sup> janvier 2013, janvier 2013
- ADEUpa, Programme partenarial cadre 2012-2014, validé en CA 9 mars 2012
- Brest Métropole Océane, Données économiques, édition 2012-2014
- Brest Métropole Océane, PDU de la communauté urbaine de Brest, Projet approuvé par le Conseil de Communauté du 22 mars 2002
- Contrat de projet Etat-Région Bretagne 2007-2013, 6 mars 2006
- Direction Générale Adjointe « Politiques territoriales – Aménagement - Transports » Mission Grands Projets et Infrastructures, Financement du plan ferroviaire breton dans sa composante Bretagne à Grande Vitesse, Rennes 3ème réunion juin 2008
- Etude conjointe ADEUpa Hélène Allegret, Enjeux et perspective démographique à Brest, juin 2011
- FEDER, Dossier de Presse : BGV Ripage courbe 6 Hermitage, 18 mai 2012
- Forum défense mobilité, avec la participation de La maison de l'emploi et de la formation professionnelle du pays de Brest, Brest métropole océane et l'ADEUpa, Le marché de l'emploi et les secteurs qui recrutent, 18 octobre 2011
- INSEE Bretagne, La population du Pays de Brest : La population de 1999 à 2005, 2008
- Le Télégramme, Gare, Le pôle d'échanges multimodal en bonne voie, 15 janvier 2009
- Pays centre Ouest, Les déplacements au centre ouest Bretagne : Planification des habitudes de déplacement et fonctionnement du territoire, novembre 2007
- Syndicat Mixte du Pays de Brest, Schéma de cohérence territoriale du Pays de Brest : Projet d'aménagement et développement durable (PADD), approuvé en Conseil Communautaire le 13 décembre 2011
- Syndicat Mixte du Pays de Brest, Schéma de cohérence territoriale du Pays de Brest : Rapport de présentation, approuvé en Conseil Communautaire le 13 décembre 2011

### WEBOGRAPHIE

Plan du réseau de transport de Brest.  
<http://www.bibus.fr/wpFichiers/1/1/Ressources/file/BIBUS%20Plan%202012-Legende-VECTO.pdf>

Réseau de transport départemental du Finistère. <http://www.viaoo29.fr/>

### ENTRETIEN

Mme Denis, Responsable des déplacements, Service transport et stationnement, Brest Métropole Océane

M. Mazeas, Pôle Études urbaines Déplacement – Aménagement, ADEUPa Brest

## SOURCES – REDON

### BIBLIOGRAPHIE

Communauté de Communes Pays de Redon, Séance du Conseil Communautaire du 23 janvier 2012 à Redon. Extrait du registre des délibérations du conseil communautaire, 2012

Ville de Redon, et alii, Contrat de Pôle. Protocole de coopération pour la réalisation des études et travaux. Projet de Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Redon, Rennes, 2012

Pays de Redon et Vilaine, SCOT du Pays de Redon et Vilaine. PADD.2010

Ville de Redon, L'Étude prospective de programmation d'un Pôle d'Échanges Multimodal en gare de Redon, Redon, 2011

### WEBOGRAPHIE

Dynamiques Redon, *Avec la future gare de Redon, la ville changera de visage de Redon...*  
<http://dynamiquesredon.fr>

Stent. K, « Avec la future gare, Redon (Ille et Vilaine) changera de visage », *Ouest-France*.  
<http://www.entreprises.ouest-france.fr/article/future-gare-redon-ille-vilaine-changera-visage-26-12-2011-31688>

Communauté de Communes du Pays de Redon. <http://www.cc-pays-redon.fr/>

Pays de Redon et Vilaine. <http://www.pays-redon-vilaine.fr/>

Ville de Redon. <http://www.redon.fr/>

### ENTRETIEN

M. Bourgeon, Directeur des Services Techniques, Ville de Redon et M. Bourguet, Maire de Redon

Entretiens avec les commerçants des quartiers nord et sud, Redon

## SOURCES – VANNES

### BIBLIOGRAPHIE

Archives départementales du Morbihan, *Exposition sur le chemin de Fer du Morbihan*, exposition jusqu'au 20 avril 2013

Pays de Vannes, *Schéma de Cohérence Territorial de Vannes Agglo : Rapport de présentation*, décembre 2006

Pays de Vannes, *Schéma de Cohérence Territorial de Vannes Agglo : Projet d'aménagement et développement durable (PADD)*, décembre 2006

Projet de budget primitif 2012, *Mission V : Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie*, 2011

Télégramme, *Vannes Agglo. Un projet urbain autour de la gare*, 29 juin 2012

Vannes Agglo, *Agenda 21*, 2002

Vannes Agglomération, *Plan de Déplacement Urbain*, approuvé en Conseil Communautaire le 17 décembre 2011

Ville de Vannes, *Plan Local d'Urbanisme de la ville de Vannes*, consulté en novembre 2012

Ville de Vannes, *Procès-Verbal du Conseil Municipal 29 juin 2012, décision relative au lancement du marché public d'étude sur le PEM*, juin 2012

### WEBOGRAPHIE

Le Télégramme. *ZAC Nord-Gare. Concilier intérêt individuel et collectif*.  
<http://www.letelegramme.com/local/morbihan/vannes-auray/belz/ploemel/zac-nord-gare-concilier-interet-individuel-et-collectif-17-11-2009-658454.php>

### ENTRETIEN

Mme Rousseau, Responsable Déplacements, Vannes Agglo et Mme Lesager-Diouf, Responsable Service Urbanisme, Mairie de la ville de Vannes

## SOURCES – AURAY

### BIBLIOGRAPHIE

Archives municipales d'Auray

Ouest-France, *A Auray, l'étude avance à petite vitesse* et Ouest-France, *La gare, un point névralgique pour le tourisme estival*)

Furon O., *Le Pays d'Auray*, Alain Sutton Editions, octobre 1996

Le Goff S., *L'évolution de la ville d'Auray depuis 1945*

Le Télégramme, *Gare. Mémoire d'un quartier*, 12 août 2008

Le Télégramme, *Gare. Le quartier sera relooké*, 9 février 2011

Le Télégramme, *Porte Océane. Le projet de route est lancé*, 9 décembre 2011

Le Télégramme, *Alimentation biologique. Remplir son panier à la gare*, 26 mai 2012

Le Télégramme, *Gare. Une passerelle vers le nord en 2017*, 3 juillet 2012

Le Télégramme, *Vœux du maire. Une balade à travers la ville*, 7 janvier 2013

Ouest-France, *675 000 voyageurs de passage en gare en 2008*

Ouest France, *Déplacements : les résultats de l'enquête – Auray*, 30 mars 2013

Ouest-France, *En gare d'Auray, le futur Pôle multimodal à l'étude*, 25 mars 2011

Ouest-France, *La gare se prépare à accueillir 1,4 million de voyageurs*, 4 février 2011

Ouest-France, *La ligne à grande vitesse va transformer les villes*, 12 décembre 2011

Ouest-France, *La nouvelle gare d'Auray est sur les rails*, 3 juillet 2012

Ouest-France, *Les élus ont accueilli les nouveaux habitants – Quiberon*, le 26 septembre 2012

Ouest-France, *Population multipliée par 13, Carnac doit s'aligner*, 28 juillet 2010

Ouest-France, *Quels scénarios pour le futur pôle multimodal ?*, 27 janvier 2012

Ouest-France, *SNCF : 602 000 voyageurs en gare en 2007*

Pays d'Auray, *Résultat de l'enquête sur le PEM les 24 et 25 mars, les 1<sup>er</sup> et 5 juin et le 6 août 2011*

Ville d'Auray, *Plan Local d'Urbanisme*, approuvé en 2007

Ville d'Auray, Service Archives et Patrimoine, *Quand on entendait le train... c'était signe de beau temps*, 31 août 2007

Ville de Brech, *Plan Local d'Urbanisme*, approuvé en 2006 et révisé en 2012

### WEBOGRAPHIE

Auray Communauté. <http://www.auray-communaute.fr>

SCoT du Pays d'Auray. <http://scot-pays-auray.proscot.fr>

Ville d'Auray. <http://www.auray.fr>

### ENTRETIEN

M. Hamon et Mme Peuron, chargés de mission transports et déplacements respectivement au Pays d'Auray et à Auray-Communauté

Entretiens avec différents commerçants de la gare et du quartier : le gérant du Relay, le boulanger & les dirigeants du bar-brasserie de la place Raoul Dautry

## SOURCES – LORIENT

### BIBLIOGRAPHIE

Avis de l’Autorité Environnementale relatif au projet de ZAC du quartier de la gare, signé le 20 juin 2012

Dossier de création de la ZAC gare de Lorient, approuvé en décembre 2012

Le Barographe, Le projet Bretagne Grande Vitesse et ses impacts vus par les acteurs du territoire, n°15, AudéLor, décembre 2010

Le Télégramme, Quartier de la gare de Lorient. Un nouveau départ avec le TGV, 27 mai 2011

Le Télégramme, Une gare interurbaine, une nouvelle passerelle..., 28 décembre 2012

Le Télégramme, Quartier de la gare de Lorient. Un nouveau départ avec le TGV, 27 mai 2011

Ouest France, Un nouveau quartier entre en gare... à l'horizon 2020, samedi 05 mai 2012

Ouest-France, Réaménagement des rives du Scorff, c'est parti, mardi 03 juillet 2012

Nennig J.-P. (2010) Le chemin de fer de Bretagne Nord, JPN Editions, Collection Archéologie Ferroviaire, Guérande

### WEBOGRAPHIE

Lorient Agglomération. <http://www.lorient-agglo.fr/>

Ville de Lorient. <http://www.lorient.fr/>

CTRL. <http://www.ctrl.fr/>

### ENTRETIEN

Mme Detraz, adjointe à l’urbanisme de la ville de Lorient

## SOURCES – QUIMPER

### BIBLIOGRAPHIE

Archives départementales de Quimper

Communauté d’agglomération Quimper Communauté, *Schéma de référence urbain pour le secteur gare*

Conseil régional de Bretagne, Conseil général du Finistère, *Présentation du projet d’amélioration de la desserte ferroviaire entre Brest et Quimper*, Dossier de presse, janvier 2012

Contrôle citoyen, *Quimper, ville écologique. Vers une exemplarité environnementale, Quimper fille de Kyoto et de Grenelle*, janvier 2008

Huet Y.-A., *La nouvelle gare pousse à très petite vitesse*, Ouest France, octobre 2011

Ouest France, *Près d’un million de visiteurs transitent par la gare*, septembre 2009

Ouest France, *Quartier de la gare : le débat se poursuit*, décembre 2012

Quimper communauté, *Le projet transport avance*, Concertation, 2011

Rigollet C., *Quimper bouge, Futur. Dans l’urbanisme, le transport, le tourisme, la culture... la ville aligne les projets*, Le Point, septembre 2010

Syndicat Mixte pour l’Elaboration du SCoT de l’ODET, *SCoT de l’ODET*, 2011

Ville de Quimper, *Plan d’occupation des sols (PLU en cours d’élaboration)*

### WEBOGRAPHIE

Agence de développement économique et d’urbanisme, Quimper Cornouaille développement. <http://www.quimper-cornouaille-developpement.fr/>

Conseil Général du Finistère. <http://www.cg29.fr/>

Penn-ar-Bed, le réseau départemental des transports interurbains. <http://www.viaoo29.fr/>

QUB, le service de transport en commun de Quimper Communauté. <http://www.qub.fr/>

Quimper Communauté. <http://www.quimper-communaute.fr/>

Ville de Quimper. <http://www.quimper.fr/>

### ENTRETIEN

M. Marcel, Directeur de Quimper Cornouaille Développement, M. Pellé, Chef de projet rénovation urbaine – Quimper communauté et des entretiens avec des commerçants

# GLOSSAIRE

## A

**ADEUPa** : Agence d'Urbanisme du Pays de Brest

**ADIL** : Agence Départementale d'Information sur le Logement

**AEU** : Approche Environnementale de l'Urbanisme

**AM** : Archives Municipales

**AOT** : Autorité Organisatrice de Transports

**AUDIT** : Aménagement, Urbanisme, Diagnostic et Intervention sur les Territoires

**AXEOBUS** : Transport public de Guingamp Communauté

## B

**BGV** : Bretagne à Grande Vitesse

**BIBUS** : Réseau de transport en commun de Brest métropole océane

**BMO** : Brest Métropole Océane

## C

**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie

**CELIB** : Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons

**CERTU** : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

**CESER** : Conseil Economique, Social et Environnemental régional

**CPER** : Contrat de Plan Etat Région

**COS** : Coefficient d'Occupation des Sols

**CTM** : Compagnie de Transports du Morbihan

**CTRL** : Compagnie de Transport de la Région Lorientaise

## D

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**DRIEA** : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

## E

**EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

**EPIC** : Etablissement Public Industriel et Commercial

## F

**FEDER** : Fonds Européen de Développement Régional

**FMVM** : Fédération des Maires de Villes Moyennes

## H

**HT** : Hors Taxes

## I

**IGN** : Institut National de l'Information Géographique et Forestière

**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

## K

**KICEO** : Réseau de bus de Vannes agglomération

## L

**LGV** : Ligne à Grande Vitesse

**LNOBPL** : Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire

## M

**MTI Conseil** : Mobilité Territoire Intermodalité

**MV** : Marchandises – Voyageurs

## O

**OAP** : Orientations d'Aménagement Particulières

**ORTB** : Observatoire Régional des Transports en Bretagne

## P

**PADD** : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains

**PEM** : Pôle d'Echanges Multimodal

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite

**PO** : Compagnie Paris à Orléans

**POS** : Plan d'Occupation des Sols

**PPRI** : Plan de Prévention des Risques d'Inondation

## Q

**QUB** : Service de transport en commun de Quimper Communauté

## R

**RATP** : Régie Autonome des Transports Parisiens

**RD** : Route Départementale

**RFF** : Réseau Ferré de France

**RN** : Route Nationale

## S

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SERNAM** : Service National de Messagerie

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer

**SRMDT** : Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports de la Région Bretagne

**STEF** : Société de Transports Routiers et Logistiques

## T

**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

**TEO** : Transport Est – Ouest de Saint Brieuc

**TER** : Train Express Régional

**TGV** : Train à Grande Vitesse

**TIM** : Transports Interurbains du Morbihan

**TIM** : Transports Urbains morlaisiens

**TUB** : Transports Urbains Briochins

## U

**UNICOPA** : Union Régionale de Coopératives Agricoles

## Z

**ZA** : Zone Artisanale

**ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté

**ZPPAUP** : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

**ZTER** : Modèle de TER

**ZUP** : Zone à Urbaniser en Priorité

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 - Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges réalisé par C. RICHER.....	7
Figure 2 - Schéma régional multimodal des déplacements et transports, Conseil Régional de Bretagne, 2010 .....	8
Figure 3. Situation de la région Bretagne.....	9
Figure 4. Trafic ferroviaire de voyageurs entre la Bretagne et les autres régions françaises.....	12
Figure 5. Temps de parcours entre les principales villes en 2013 .....	14
Figure 6. Aire d'influence des futurs pôles d'échanges multimodaux bretons .....	14



# TABLE DES MATIERES

PREAMBULE .....	2
INTRODUCTION .....	4
Définition d'un PEM et enjeux .....	6
Pourquoi réaliser un PEM au niveau de la gare ? .....	7
<b>I. Une gare, un territoire.....</b>	<b>9</b>
A. Le territoire breton et ses PEM .....	9
a) Contexte local .....	9
TERRITOIRE .....	9
POPULATION .....	10
ECONOMIE ET SECTEURS D'ACTIVITES .....	10
EMPLOI .....	10
TRANSPORT .....	10
NAVETTE DOMICILE-TRAVAIL.....	11
ET DEMAIN ? QUELS SONT LES ENJEUX DE LA BRETAGNE ? .....	11
b) Accessibilité en train du territoire breton.....	12
CONTEXTE.....	12
AXE NORD ET AXE SUD .....	12
FREQUENTATION.....	12
ACCESSIBILITE ET DESSERTE .....	13
COMPORTEMENT SPONTANE DES POPULATIONS MAL DESSERVIES EN TGV.....	13
AIRES D'INFLUENCE .....	14
ACCESSIBILITE A L'HORIZON 2025.....	15
B. Les gares en un regard.....	15
<b>II. Des profils variés de gares .....</b>	<b>26</b>
A. Introduction .....	26
B. Typologie des gares bretonnes.....	26
C. Quel type de gare pour le territoire ? .....	33
a) Brest et Vannes : insertion urbaine importante et attractivité très forte.....	33
Attractivité très forte .....	33
Insertion urbaine importante.....	33
b) Lorient, Quimper, Saint-Brieuc : insertion urbaine à développer et attractivité forte .....	34
Attractivité forte.....	34
Insertion urbaine à développer .....	35
c) Auray et Guingamp : insertion urbaine limitée et attractivité moyenne.....	35
Attractivité intéressante.....	35
Insertion urbaine limitée.....	36
d) Lamballe, Morlaix et Redon : insertion urbaine limitée et attractivité limitée.....	36
Attractivité limitée .....	36
Insertion urbaine limitée.....	37
<b>III. Et demain ? Quelles évolutions pour les gares bretonnes ?.....</b>	<b>38</b>

A. Introduction .....	38
Des éléments de contexte.....	38
Contexte local et données prospectives sur l'évolution démographique en Bretagne .....	39
B. Perspectives de la mobilité en 2025/2030 en Bretagne.....	40
a) Présentation des scénarios .....	40
Scénario 1 : Un quartier de gare connecté à la ville et/ou plus dynamique .....	40
Scénario 2- le développement du rail sur les trajets longues-distances .....	40
Scénario 3 – Succès de l'intermodalité et des modes doux .....	41
b) Perspectives d'évolutions communes par catégorie de gare .....	41
Insertion urbaine importante et attractivité très forte : Brest et Vannes .....	41
Insertion urbaine à développer et attractivité forte : Lorient, Quimper et Saint-Brieuc.....	42
Insertion urbaine limitée et attractivité moyenne : Auray et Guingamp.....	43
Insertion urbaine limitée et attractivité limitée : Morlaix, Lamballe et Redon.....	44
C. Perspectives d'évolution par catégorie de gare .....	45
LAMBALLE .....	45
SAINT-BRIEUC.....	45
GUINGAMP.....	46
MORLAIX .....	46
BREST .....	47
REDON.....	47
VANNES.....	48
AURAY .....	48
LORIENT.....	49
QUIMPER.....	49

<b>SOURCES .....</b>	<b>50</b>
BIBLIOGRAPHIE .....	50
WEBOGRAPHIE.....	52
DONNEES.....	52
INFOGRAPHIES .....	52
BIBLIOGRAPHIE .....	54
WEBOGRAPHIE.....	54
ENTRETIEN .....	54
BIBLIOGRAPHIE .....	54
WEBOGRAPHIE.....	54
ENTRETIEN .....	54
BIBLIOGRAPHIE .....	55
WEBOGRAPHIE.....	55
ENTRETIEN .....	55
BIBLIOGRAPHIE .....	55
WEBOGRAPHIE.....	55
ENTRETIEN .....	55
BIBLIOGRAPHIE .....	56
WEBOGRAPHIE.....	56
ENTRETIEN .....	56
BIBLIOGRAPHIE .....	57
WEBOGRAPHIE.....	57
ENTRETIEN .....	57
BIBLIOGRAPHIE .....	57

WEBOGRAPHIE.....	57
ENTRETIEN.....	57
BIBLIOGRAPHIE.....	58
WEBOGRAPHIE.....	58
ENTRETIEN.....	58
BIBLIOGRAPHIE.....	59
WEBOGRAPHIE.....	59
ENTRETIEN.....	59
BIBLIOGRAPHIE.....	59
WEBOGRAPHIE.....	59
ENTRETIEN.....	59
<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>60</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>62</b>
<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>63</b>



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
92 avenue de France 75 013 Paris

[www.rff.fr](http://www.rff.fr)

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE – **Direction Régionale Bretagne - Pays de la Loire**  
Immeuble Le Henner – 1, rue Marcel Paul – BP 11802 – 44008 Nantes Cedex 1