

G – Aménagement du territoire

G.6 – Synthèse de l'étude 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.

2014 :
lancement du
débat public
pour le projet
LNOBPL

A l'horizon 2017, avec l'arrivée de la LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire jusqu'à Rennes, la région Bretagne bénéficiera d'une diminution du temps de trajet en TGV vers Paris. Un gain de temps de 37 minutes sera réalisé entre la capitale et Rennes, auquel s'ajouteront des gains de 5 minutes par axe (nord et sud).

Ce projet, actuellement en cours de réalisation, sera suivi du programme Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire, qui devrait voir le jour à l'horizon 2025 – 2030. Ce projet a pour but d'améliorer les liaisons entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper puis entre Nantes-Rennes et la Bretagne Sud via le futur aéroport du Grand Ouest.

Ces améliorations successives des infrastructures ferroviaires vont conduire à une augmentation significative de la fréquentation (doublement du nombre de voyageurs d'ici 2020), d'où la nécessité de restructurer les gares en véritables Pôles d'Echanges Multimodaux.

L'étude présentée ici va analyser le cas des neuf gares bretonnes (Rennes mis à part) retenues pour être transformées en PEM et de Lamballe qui porte également un projet. Il s'agit des gares d'Auray, Brest, Guingamp, Lorient, Morlaix, Quimper, Redon, Saint-Brieuc et Vannes. Ces gares vont connaître des transformations importantes d'ici 2017 dans le cadre de l'arrivée de la LGV.

2017 : Arrivée
de la LGV à
Rennes

Ces PEM nouvellement créés devront connaître de nouvelles adaptations à l'horizon 2025 – 2030. C'est précisément sur le devenir de ces PEM à cet échéance que l'étude va se pencher en apportant des orientations d'aménagement qui auront pour but d'alimenter le Débat Public et de permettre d'engager la réflexion.

Aujourd'hui, les mobilités en région Bretagne reposent principalement sur un réseau d'infrastructures routières. Ainsi, un ensemble de voies express à accès gratuit, hérité de l'action du CELIB (Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons), irrigue l'ensemble du territoire breton. Alors que ce plan routier est en voie d'achèvement dans le centre Bretagne, le système fondé sur la route semble arriver en grande partie à ses limites. Le ferroviaire apparaît alors comme une alternative sérieuse afin de proposer aux usagers une nouvelle offre. L'objectif est de répondre à tous les types de mobilités, mais aussi de limiter l'étalement urbain, cause et conséquence de la construction de nouvelles infrastructures routières. Le Pôle d'Echanges Multimodal s'avère alors être un outil incontournable pour répondre au défi de la nouvelle mobilité.

2025 - 2030 :
Achèvement du
projet LNOBPL

En prenant en compte les différents enjeux, portés à l'unisson par les collectivités, comment améliorer et développer ces 10 pôles d'échanges multimodaux essentiels au développement du programme Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays-de-la-Loire ?

Un pôle d'échanges multimodal se définit comme un lieu ou un espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre les différents modes de transports collectifs. Ces derniers peuvent assurer par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transports.

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.

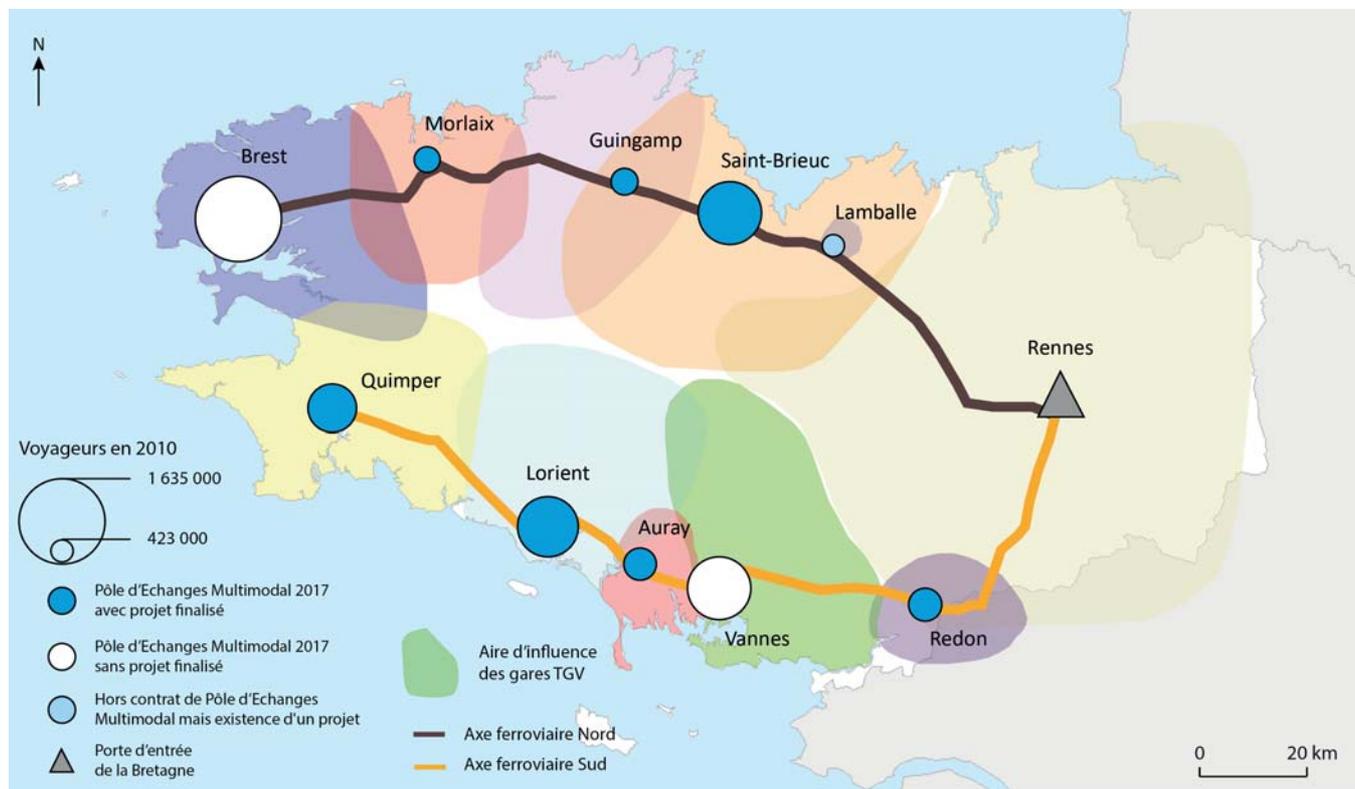
Gare de voyageurs d'intérêt national :

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.

AIRES D'INFLUENCE DES FUTURS PÔLES D'ECHANGES MULTIMODAUX BRETONS



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

M2 AUDIT, 2013

L'aire d'influence se mesure à partir des fréquences de déplacement des habitants vers la gare pour avoir recours aux services qu'elle propose. Il est à préciser que les voyageurs ne fréquentent pas nécessairement la gare la plus proche de leur domicile. En général, ils privilégient la gare située dans le sens du trajet.

Les onze gares bretonnes d'intérêt national (excepté Lamballe classée « gare d'intérêt régional » par arrêté du ministre chargé des transports) participent activement au dynamisme de la région Bretagne et assurent les déplacements des voyageurs sur le territoire. A chacune de ces gares est associée une aire d'influence.

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 Saint-Brieuc ou Brest. 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 qui bénéficie d'une position géographique à mi-distance de Rennes et Nantes.

Dans le cadre du projet Liaisons Nouvelles en Bretagne et Pays de Loire prévu pour 2025, ces dix gares bretonnes d'intérêt national ont été retenues par le Contrat Plan Etat-Région pour réaliser des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM). L'un des enjeux majeurs est de répondre à l'augmentation du flux prévisionnel de voyageurs.

Parmi les villes étudiées, six ont signé ce contrat (Guingamp, Lorient, Morlaix, Quimper, Redon et Saint-Brieuc) et trois devraient le faire durant l'année 2013 (Auray, Brest et Vannes).

La ville de Lamballe du fait de son classement « gare d'intérêt régional » n'est pas concernée par les projets de PEM. Pour autant, ceci ne freine pas la volonté de la ville à s'affirmer et se développer. En effet, celle-ci réalise un « PEM à son échelle » et prévoit le réaménagement de sa gare.

Une gare, un territoire

Les territoires bretons étant divers, un état des lieux des gares concernées par un projet de PEM a été réalisé dans le but de connaître les différents contextes locaux. A travers les multiples recherches, observations de terrains et entretiens menés auprès des personnes ressources, les spécificités des gares TGV bretonnes ont pu être mises en avant.

Les résultats de cette étude ont été synthétisés et sont présentés dans le tableau ci-dessous.

		Lamballe	Saint-Brieuc	Guingamp	Morlaix	Brest	Redon	Vannes	Auray	Lorient	Quimper	
CONTEXTE DU TERRITOIRE	Rang de l'aire urbaine (en Bretagne)	N.R.	4ème	15ème	10ème	2ème	11ème	5ème	14ème	3ème	6ème	
	Voyageurs (en milliers/an)	423	1 211	518	497	1 635	628	1 285	686	1 152	922	
	Attractivité économique											
	Indice du chômage (indice 100 : Bretagne)	101	86	105	96	93	99	95	117	115	97	
	Nombre d'emplois/ nombre d'actifs dans la zone d'emploi	1,67	1,2	0,51	0,47	1,06	0,6	1,43	0,99	0,89	0,98	
Transport et structure urbaine	Légende des schémas	<ul style="list-style-type: none"> ● Centre-ville ● Gare TGV ■ Commune ■ Aire d'influence — Ligne ferroviaire — Axe routier → Extension urbaine ✈ Aéroport 										
		Brest	Morlaix	Guingamp	Saint-Brieuc	Lamballe	Quimper	Lorient	Auray	Vannes	Redon	
INTERMODALITE	Modes de transport											
	Accès piéton nord ET sud.											
	Distance à la gare routière	100 m	90 m	10 m	50 m	45 m		45 m	100 m	50 m	30 m	
	Accès des quais aux PMR											
	Fréquence des bus urbains	Toutes les 0h30	Toutes les 0h30	Toutes les 1h30	Toutes les 1h	Toutes les 0h15	Toutes les 1h30	Toutes les 0h30	Toutes les 1h15	Toutes les 0h10	Toutes les 0h10	
	Nombre de lignes urbaines desservant la gare / nombre total de lignes urbaines	4/4 lignes	7/17 lignes	3/3 lignes	3/4 lignes	5/29 lignes		5/7 lignes	1/1 ligne	12/29 lignes	3/26 lignes	
Piste cyclable												
Desserte ferroviaire												
Nombre trains/jour	37	50	42	28	43	57	48	41	45	40		
Arrêts quotidiens /1000 habitants	3,06	0,297	1,99	1,33	0,12	2	0,32	1,5	0,2	0,32		
Stationnement												
Nombre de places de stationnement/ 10 000 voyageurs	P 3,7	P 2,5	P 1,6	P 5,6	P 1,1	P 3,2	P 3	P 0,7	P 2,7	P 2,7		

La triple fonction du Pôle d'Echanges

La typologie permet une meilleure appréhension du territoire ainsi que des politiques urbaines et de transports. Au travers des différentes études déjà menées, de nombreux indicateurs sont apparus comme primordiaux dans la définition d'un pôle d'échanges tels que la taille de l'aire urbaine, la fréquence de l'offre de transports ou encore l'offre commerciale au sein et aux alentours de la gare.

Les pôles d'échanges se développent autour de trois fonctions principales :

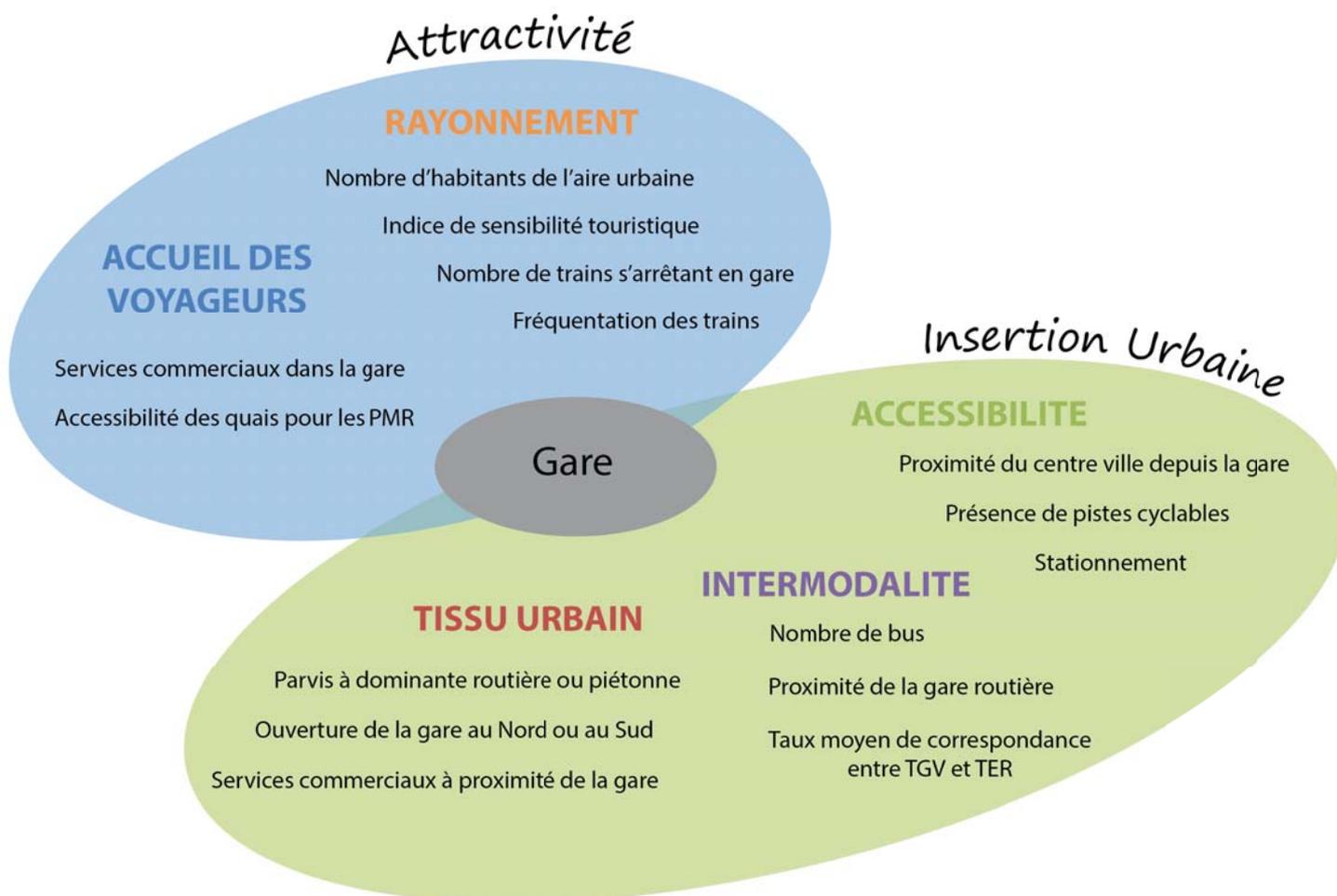
- fonction transport,
- fonction urbaine,
- fonction services.

L'objectif d'un pôle d'échanges est :

- « la recherche d'une cohérence entre le développement de l'urbanisation et celui des transports collectifs. »

M. LEFEBVRE et B. LE CORRE

Méthodologie d'un pôle d'échanges multimodale en site urbain.



« La notion de pôle d'échanges est indissociable de celle d'intermodalité. »
CERTU

« L'attractivité d'un PEM et la qualité de son insertion urbaine sont intimement liées. »
P. MENERAULT

Les caractéristiques des PEM bretons

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

AXE NORD

— Brest

Axe de travail -> accessibilité et tissu urbain

Enjeu : Aménagement d'un parvis piéton & développement des places de stationnement

— Saint-Brieuc

Axe de travail -> intermodalité et accueil des voyageurs

Enjeu : Renforcement de l'intermodalité (gare routière éloignée, difficile accession des quais aux PMR)

— Quingamp

Axe de travail -> accueil des voyageurs et tissu urbain

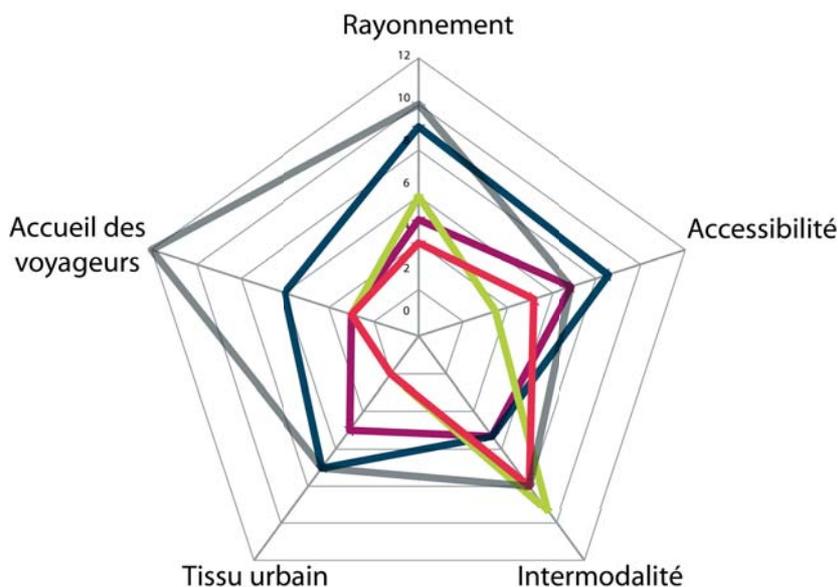
Enjeu : Faciliter la transition entre centre ville et gare

— Lamballe et Morlaix

Axe de travail -> accueil des voyageurs et rayonnement

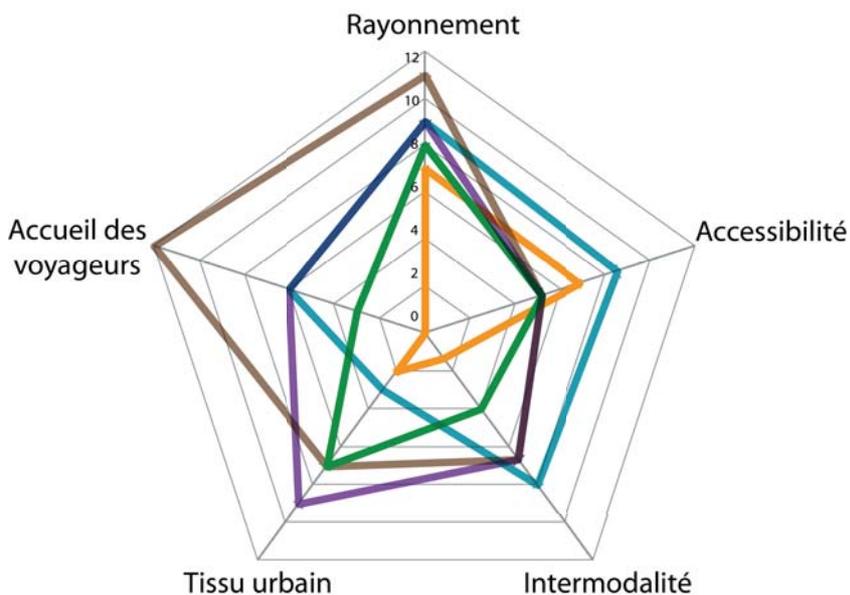
Enjeu : Développer des places de stationnement & un meilleur lien avec le centre ville

Les gares de la ligne Nord



Source : M2 AUDIT - Atelier RFF, 2013

Les gares de la ligne Sud



Source : M2 AUDIT - Atelier RFF, 2013

AXE SUD

— Vannes

Axe de travail -> accessibilité

Enjeu : Renforcer la liaison avec le centre ville (des modes doux) & maintenir le stationnement (le périurbain de Vannes ne bénéficiant pas de gare)

— Quimper et Lorient

Axe de travail -> accessibilité et tissu urbain

Enjeu : Renforcer la connexion centre ville - gare

— Auray

Axe de travail -> accueil des voyageurs et intermodalité

Enjeu : Faciliter le passage d'un mode à l'autre

— Redon

Axe de travail -> accueil des voyageurs et intermodalité

Enjeu : Renforcer la proximité du centre ville & rendre accessible les quais aux PMR

Des profils variés

A l'horizon 2025, la gare et son pôle d'échanges vont à la fois structurer le réseau et la ville.

Deux aspects sont donc à prendre en compte : la dimension urbaine et la fonction d'échanges.

Des orientations à partager

- renforcer l'intégration urbaine
- des coupures ou coutures urbaines des emprises ferroviaires
- l'utilisation des modes doux
- une accessibilité renforcée vers les gares
- un enjeu intermodal majeur
- recréer une centralité notamment commerciale dans le quartier de gare
- travailler sur la complémentarité entre accessibilité et centralité

Ces orientations sont à décliner et nuancer pour chaque gare. Ces options complémentaires sont bien sûr à hiérarchiser et à prioriser selon la spécificité de chaque gare. Les choix doivent impérativement prendre en compte le contexte local pour optimiser le développement des PEM.

Insertion urbaine :
accessibilité,
intermodalité et
tissu urbain

Attractivité :
rayonnement et
accueil des voyageurs

4 situations en Bretagne

- Insertion urbaine importante et attractivité très forte
- Insertion urbaine à développer et attractivité forte
- Insertion urbaine limitée et attractivité moyenne
- Insertion urbaine limitée et attractivité limitée

Insertion urbaine importante et attractivité très forte : Brest et Vannes

HORIZON 2025

Brest à 3 heures de Paris

- accessibilité : déplacements et transports à renforcer à l'échelle du pays de Brest
- développement urbain : améliorer les relations entre la gare et la ville (tramway, etc.)
- centralité : renforcer la place de la gare



Gare de Brest



Gare de Vannes

Meilleure accessibilité de Vannes

- tourisme : accentuer les trajets vers le Golfe du Morbihan
- accessibilité : renforcer les liaisons avec l'agglomération et l'arrière-pays (axe Saint-Brieuc/Vannes par exemple)
- centralité : créer une complémentarité entre la gare et le centre-ville

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

HORIZON 2025

Lorient : renforcement de la 3ème zone la plus dynamique de Bretagne

- tourisme : ouverture sur la mer
- mixité fonctionnelle : améliorer l'attractivité économique
- transports : développement des modes doux et essor des continuités entre les modes



Gare de Lorient



Gare de Saint-Brieuc

Polarisation des modes de transports à Saint-Brieuc

- centralité : la gare devient un point de réseaux central pour les différents modes (bus, cars, vélos, automobiles, taxis, etc.)
- espaces publics : aménagement du parvis de la gare pour une meilleure circulation piétonne et accessibilité du pôle d'échanges
- tourisme : meilleures connexions entre le centre-ville, l'arrière-pays et le port de Légué

Quimper à 3 heures de Paris

- développement urbain : renforcer les liens avec le centre-ville
- mixité fonctionnelle : dynamisation commerciale du pôle et développement économique et touristique.
- accessibilité : affirmer les liens et liaisons avec Brest



Gare de Quimper

Insertion urbaine limitée et attractivité moyenne : Auray et Guingamp

HORIZON 2025

Auray : la porte touristique

- 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



Gare d'Auray



Gare de Guingamp

L'étoile ferroviaire de Guingamp

- accessibilité : renforcement vers l'agglomération et un accès direct sur la RN 12
- développement économique : lien commercial renforcé avec le centre
- infrastructure : aménager le bâtiment voyageur pour accueillir moitié plus de voyageurs (superficie et accès aux quais)

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

HORIZON 2025

L'accessibilité de la gare de Morlaix

- tourisme : favoriser les trajets vers le port de Roscoff
- connectivité : ouverture nord et sud de la gare et faciliter les liaisons vers le centre-ville (funiculaire dans le tunnel creusé)
- stationnement : augmenter l'offre



Gare de Morlaix



Gare de Lamballe

L'attractivité de Lamballe

- développement urbain : s'appuyer sur la proximité de St-Brieuc pour attirer de nouveaux flux, ménages et entreprises
- réagencement du trafic en cas de shuntage
- espaces publics : aménager le parvis pour une meilleure transition vers la gare routière et partage de la rue entre les différents modes de transports

Redon à moins d'1 heure de Rennes et Nantes

- développement urbain : l'axe Rennes-Nantes et la création de l'aéroport Notre-Dame des Landes peuvent favoriser l'arrivée de nouveaux arrivants et activités
- intermodalité : développement des liaisons vers le périurbain
- réorientation des flux en raison de la proximité de 2 métropoles (éventuel shuntage)



Gare de Redon

BIBLIOGRAPHIE

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

Amar, Peny, Stathopoulos, Formes et fonctions des points-de-réseaux, RATP, Paris, 1991, 29 p.

CERTU, Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges, Laboratoire des transports, 2002

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

DREAL Bretagne, Région Bretagne, La mobilité des Bretons, Décembre 2011, 36 p.

Le Corre, Lefebvre, Méthodologie de création d'un pôle d'échanges multimodal en site urbain, Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise, 1998, PREDIT, 281 p.

Menerault (Dir), Pôles d'échanges en France, État des connaissances, enjeux et outils d'analyse, CERTU, 2006

WEBOGRAPHIE

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

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

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

INFOGRAPHIE

Crédits photographiques, cartographies et illustrations :

P. Body, M. Cotard, A. Dupart, S. Ersoy, E. Guehenneq, A-E. Leygnac, M. Lolon, N. Marchyllie



Cette brochure a été réalisée par les étudiants du Master Audit issus de la promotion 2012-2013.

Pauline Body, Marie Cotard, Audrey Dupart, Selin Ersoy,
Erwan Guehenec, Aude-Elisabeth Leygnac, Marine Lolon, Nicolas Marchyllie

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92 avenue de France 75 013 Paris

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