

4.2 Objectifs du projet

Le projet du PEM vise à répondre à quatre enjeux identifiés par les partenaires du projet:

- enjeu capacitaire : l'arrivée de la LGV et l'accroissement du trafic TER vont générer une forte augmentation du flux voyageurs, qui ne peut être absorbée par la gare dans sa configuration actuelle. La gare et ses abords doivent être repensés en fonction des prévisions du trafic;
- enjeu d'intermodalité : la multiplication des flux de diverses origine oblige à repenser les aménagements et interactions possibles au sein du PEM, afin de conforter et améliorer la desserte de la gare par le sud, faciliter l'accès en créant un accès au nord, redonner la primeur aux piétons et aménager une zone de stationnement spécifique pour les abonnés TER;
- enjeu urbain : que ce soit à l'échelle de l'agglomération, du département ou de la ville, l'aménagement doit être réalisé en relation avec l'espace urbain;
- enjeu d'accessibilité: l'espace doit être accueillant et fonctionnel. Plusieurs aménagements sont programmés, comme des accès PMR pour les quais, des trottoirs aménagés, et des liaisons rapprochées, poreuses et continues entre les différents modes de transport. De plus, des travaux de mise en accessibilité des quais seront réalisés.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

L'opération d'aménagement sera organisée selon les phases suivantes:

- 2018 : gare sud (parkings, voiries, gare routière, nouveau bâtiment voyageurs)
- 2019/2020 : construction d'un nouveau bâtiment-voyageurs au pied de la passerelle permettant d'accueillir tous les services liés à l'accueil des voyageurs et aux transports. Construction de la passerelle, travaux ferroviaires, réalisation du parvis sud.
- 2020 : mise à disposition du bâtiment-voyageurs historique et aménagements nord.

Note : Est envisagée pour les travaux Nord de la gare, la réalisation d'une voie réservée aux engins de chantier en 2019. Aussi, dans l'hypothèse où une étude d'impact pour le PEM serait nécessaire, les impacts environnementaux de cette voie seraient le cas échéant appréhendés dans l'étude d'impact du PEM, au titre des impacts cumulés de différents projets.

Cette voie fera en outre l'objet d'une demande d'examen au cas par cas spécifique, y seront mentionnés les impacts environnementaux. Si une étude d'impact devait s'avérer également nécessaire pour cette voie, celle-ci viendrait compléter la première étude d'impact portant sur le PEM.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

A la fin des travaux, en 2021, le PEM permettra d'accueillir les voyageurs, les riverains et habitants du Pays d'Auray dans un lieu repensé et réaménagé de façon confortable, agréable et sécurisée.

Le renforcement de différentes offres de transport connectées sur un même site, de stationnement et l'amélioration de l'accès aux infrastructures inciteront à l'usage des modes doux et alternatifs à l'automobile.

L'aménagement du PEM comprend la création de 275 places de stationnement supplémentaires, qui permettront à court terme de résorber les difficultés de stationnement dues à la saturation de l'offre actuelle. Les parkings de la gare et le stationnement sur la voirie, dans un rayon de 500 m, seront réglementés. Le projet prévoit donc l'augmentation du nombre de places de stationnement en gare afin de limiter les stationnements sur la voirie.

Cela répond aux besoins d'une agglomération dont les déplacements urbains sont croissants.

La gare sera ouverte sur la ville d'Auray, mais aussi vers la commune de Brec'h, grâce la présence d'une passerelle urbaine, avec de nouveaux espaces de services, des cheminements protégés accessibles à tous, et contribuera au développement social du secteur.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à :

- deux permis de démolition pour le bâtiment TAC et le bâtiment Gamm Vert
- permis de construire pour le nouveau bâtiment voyageur et la passerelle
- deux déclarations préalables aux aménagements Sud et Nord (secteur Nord réparti sur Auray et Brec'H)
- concertation préalable prévue à l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme
- notice loi sur l'eau

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Surface Nord	25 934 m ²
Surface Sud	12 078 m ²
Surface plancher du nouveau bâtiment voyageurs	434 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Place Raoul Dautry
56400 Auray

Coordonnées géographiques¹

Long. 0 2 ° 5 9 ' 5 8 " 12 Lat. 4 7 ° 4 0 ' 4 8 " 70

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les communes d'Auray et de Brec'H sont soumises à la loi Littoral, en vertu de la présence de l'estuaire en aval de la limite transversale de la rivière d'Auray.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Auray fait partie du Parc naturel régional FR8000051 "Golfe du Morbihan".
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPBE de la ville d'Auray a été adopté par le conseil municipal le 20 septembre 2016. Il ne recense aucun "point noir du bruit" et deux voies accusant un trafic routier supérieur à 8 000 véhicules/jour (avenue du général de Gaulle et rue Louis Billet).
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur se situe dans le périmètre de protection de la Chartreuse de Brec'H, monument historique inscrit.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	RAS
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ville d'Auray est cependant dotée d'un plan communal de sauvegarde, arrêté le 28/09/2012 et est concernée par le risque de transport de matières dangereuses.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un site BASIAS est recensé dans le secteur d'étude de la gare d'Auray, toutefois cette inscription ne préjuge pas d'une éventuelle pollution à son endroit. Le site n'est pas inscrit dans la base de données BASOL. Le site a toujours eu une fonction en relation avec l'activité ferroviaire.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Quatre sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 10 km du site du projet: - ZSC FR5300029 "Golfe du Morbihan, côte ouest de Rhuys" à 2,5 km au sud; - ZSC FR5300028 "Ria d'Etel" à 7 km au nord-ouest; - ZPS FR5310086 "Golfe du Morbihan" à 10 km au sud; - ZPS FR5310093 "Baie de Quiberon" à 10 km au sud-ouest.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dans la partie sud, le projet va engendrer l'excavation de 4 500 m ³ de terres. Dans la partie nord, le projet générera également des quantités importantes de déblais.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Située en milieu urbanisé, la zone dans laquelle le projet est réalisé ne présente pas d'intérêt spécifique en termes de biodiversité ; le projet n'entraînera donc pas de perturbations ou de dégradations sur la biodiversité existante. La zone du pôle d'échanges multimodal est déjà totalement imperméabilisée.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches, de par leur éloignement et les raisons de leur classement, ne sont pas susceptibles d'être impactés par le projet.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Compte-tenu: - de la pauvreté actuelle du site du point de vue des habitats potentiels; - de la nature du projet; - de la distance qui sépare le site des zones sensibles, le projet ne peut avoir d'incidences sur les milieux et habitats remarquables des zones à sensibilité particulière.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le sites est entièrement situé dans une zone artificialisée.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le risque de transport de matières dangereuses dans la commune est généré par le transport ferroviaire. Le projet ne génère pas de risque supplémentaire.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé en zone 2 pour le zonage sismique, qui correspond à un aléa faible.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les éventuels risques sanitaires sont limités à la phase travaux, qui devra être réalisée selon les normes en vigueur. En phase exploitation, le projet n'engendre pas de risques.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A l'heure actuelle, les usagers de la gare représentent un trafic de 1 400 véhicules/jour, ce qui correspond à 10% du trafic autour de la gare. Le doublement du trafic voyageur à l'horizon 2030 laisse présager des évolutions du trafic automobile généré par la gare (+750 v/j en 2025, +1200 v/j en 2030). L'enjeu trafic reste toutefois faible sur ces voies. Un accès avec parking au nord de la gare répartira mieux géographiquement le trafic lié à la gare.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, les travaux se dérouleront les jours ouvrables, en journée. Les riverains seront informés par affichage, presse... Tous les engins de démolition ou de construction utilisés seront conformes aux normes en vigueur. En phase exploitation, l'augmentation du trafic ferroviaire, accompagné de la hausse de fréquentation par les usagers pourront être sources de bruit pour les riverains.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Lors des démolitions, la puissance des engins sera limitée afin de réduire les effets de vibration induits.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Une étude particulière sur l'éclairage public permettra de réduire la pollution lumineuse enregistrée actuellement.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun rejet polluant significatif dans l'air en phase chantier n'est identifié. Il existe un risque de poussières dues à la phase de travaux, qui pourront être atténuées par un arrosage.</p> <p>L'augmentation de trafic routier est jugée faible, ce qui n'entraînera pas de modification notable des rejets et de la qualité de l'air.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Toutes les eaux usées issues des bâtiments seront collectées par le réseau des eaux usées et traitées à la station d'épuration. L'assainissement des eaux usées est une compétence assurée par la communauté de communes AQTA.</p> <p>Les eaux pluviales seront rejetées dans le réseau communal.</p> <p>Durant la phase chantier, les eaux de rejet des installations de chantier devront être décantées et déshuilées si nécessaire.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les sols contaminés en hydrocarbures seront évacués et traités des déchets inertes résultants de la démolition des bâtiments TAC et des aménagements VRD.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet inclut un volet architectural de qualité avec conservation d'un bâtiment historique et suppression des bâtiments sans qualité architecturale. L'Architecte des Bâtiments de France a été intégré au projet depuis sa conception. Les nouveaux bâtiments seront donc conformes au patrimoine architectural du secteur et ne constitueront pas une atteinte à son intégrité.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux vont durer environ 3 ans. Les accès au secteur seront maintenus mais pourront être modifiés au fur et à mesure des réaménagements prévus. Le phasage des travaux retenu permettra de limiter les modifications des conditions de circulation et de maintenir les accès aux quais et aux services de vente SNCF. Pendant la phase concertation L300-2 et pendant le chantier, les riverains seront informés du phasage et des travaux.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

La consultation des sites Internet de la DREAL Bretagne, du CGEDD et de la ville d'Auray permet de conclure à l'absence de projets existants ou approuvés susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet objet du présent formulaire.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet PEM va permettre d'augmenter le nombre de places de stationnement en gare, les parkings gare seront payants et réglementés sur la voirie autour (500m), afin de soulager la voirie et de fluidifier le trafic.

Une modélisation acoustique du projet sera réalisée et permettra de déterminer si des mesures acoustiques seront nécessaires au vu des seuils réglementaires à respecter.

Le magasin Gamm vert, situé sur la partie nord et démolé dans le cadre du projet, sera relocalisé dans une nouvelle zone d'activités.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Considérant, l'absence d'impacts sur le milieu naturel; la consultation en amont de l'Architecte des Bâtiments de France pour la conception architecturale du projet; la nécessité du réaménagement de la gare et de ses abords en vue de l'augmentation du trafic ferroviaire et routier consécutive à l'arrivée de la LGV; le dimensionnement adéquat du stationnement et des installations urbaines à proximité du secteur, il ne semble pas nécessaire de produire une évaluation environnementale pour ce projet.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
- Dossier de concertation publique.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Auray

le,

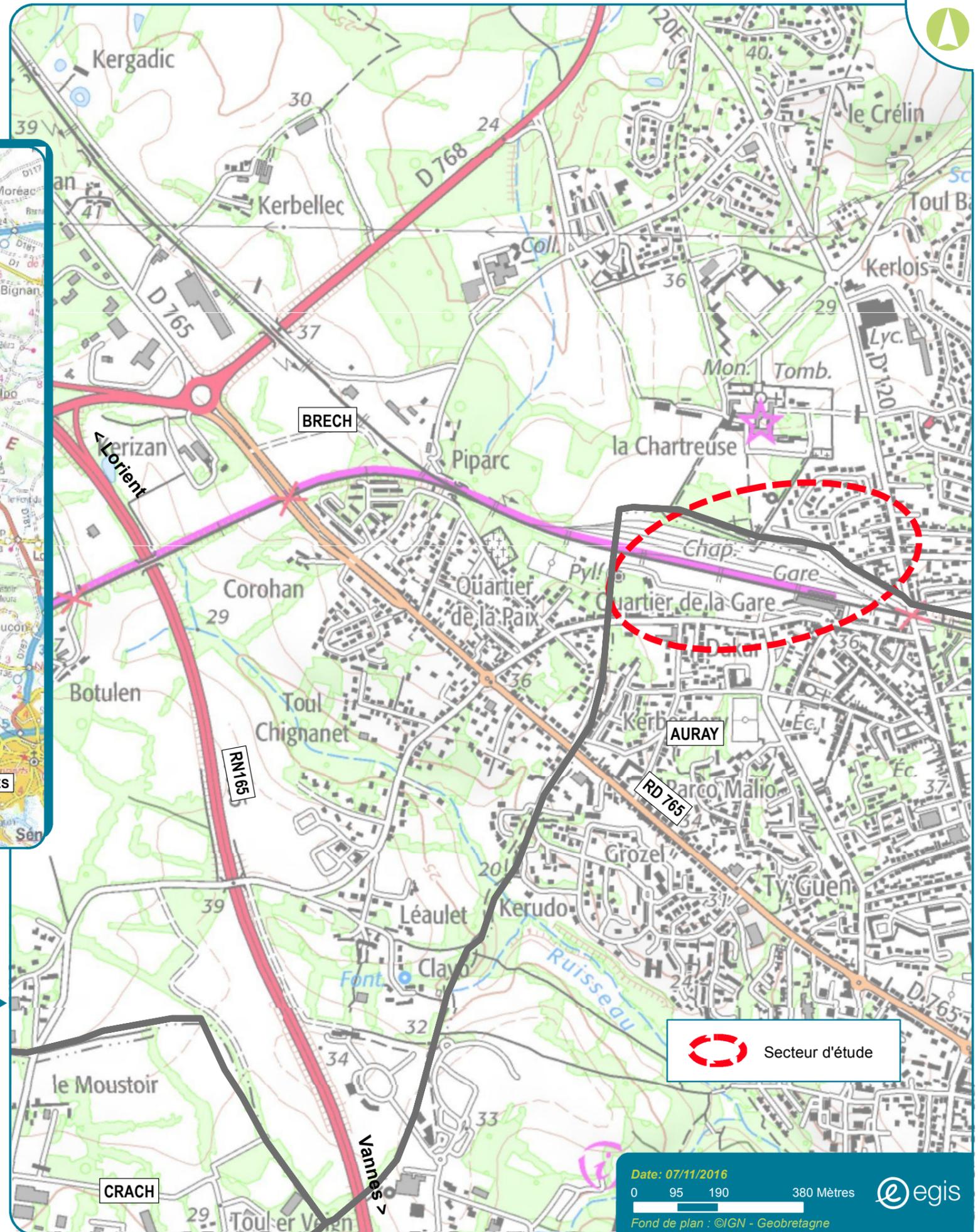
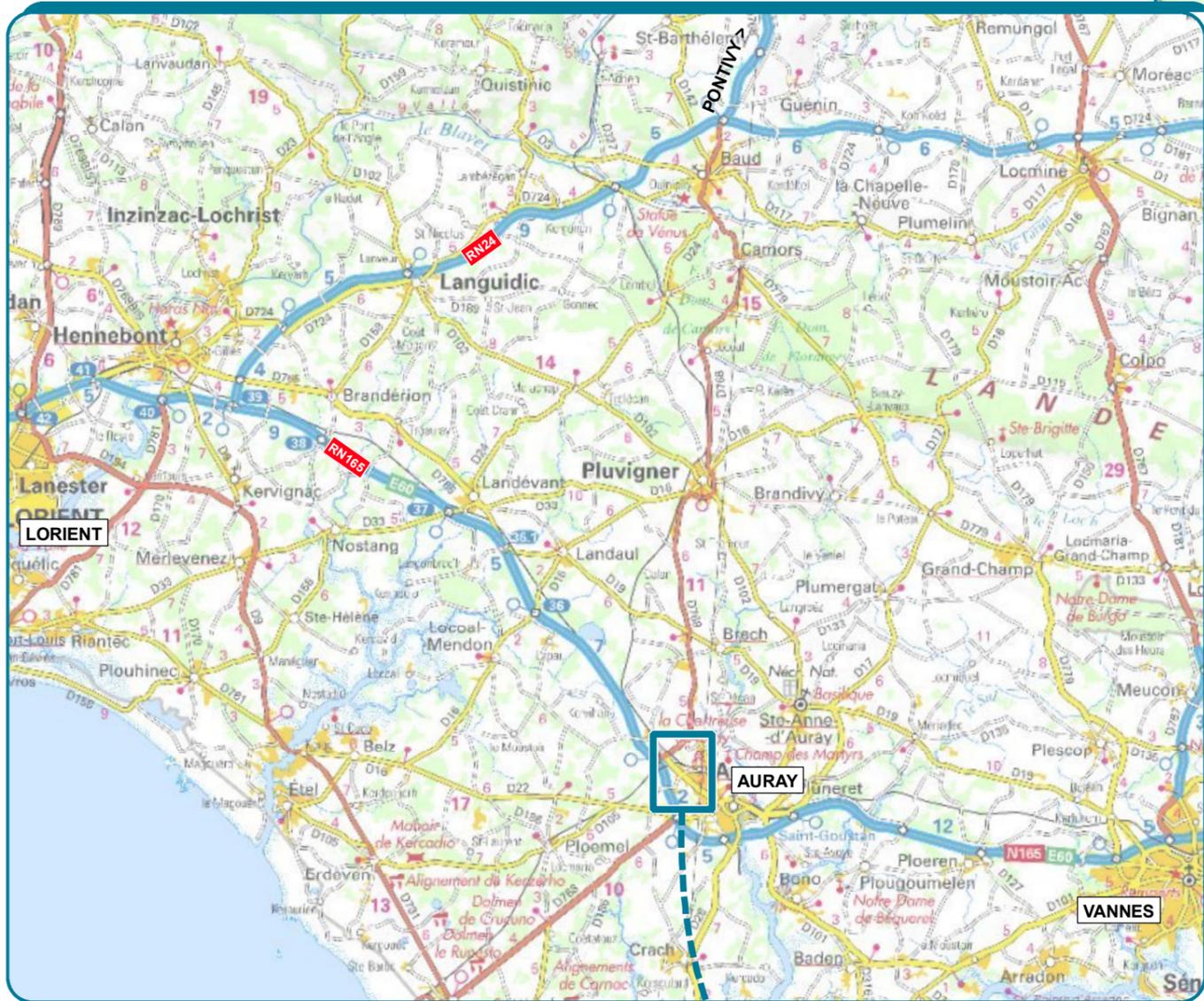
14 mars 2017

Signature



sur le cadre ci-dessus

Plans de situation



 Secteur d'étude

La position des photos est reportée sur le plan des abords en annexe 5bis.

Photo 1 : parking sud, vue vers l'est (14/02/17)



Photo 2 : parking sud, vue vers l'ouest (14/02/17)

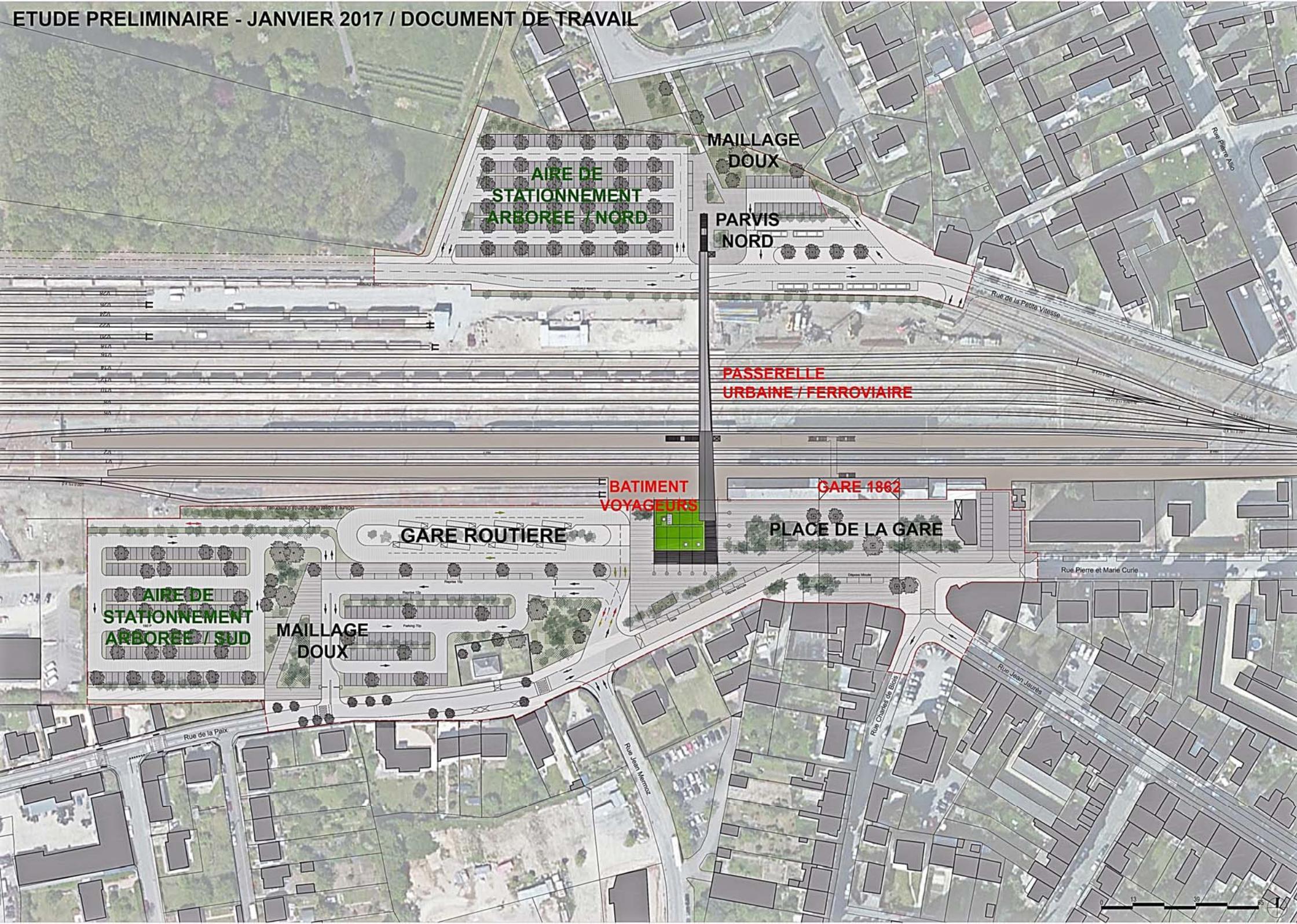


Photo 3 : Perceptions de la gare d'Auray depuis le nord



Photo 4 : Perceptions de la gare d'Auray depuis le sud





AIRE DE
STATIONNEMENT
ARBOREE / NORD

MAILLAGE
DOUX

PARVIS
NORD

PASSERELLE
URBAINE / FERROVIAIRE

BATIMENT
VOYAGEURS

GARE 1862

GARE ROUTIERE

PLACE DE LA GARE

AIRE DE
STATIONNEMENT
ARBOREE / SUD

MAILLAGE
DOUX

Rue de la Paix

Rue Jean-Marc

Rue Chaires de Bois

Rue Jean-Louis

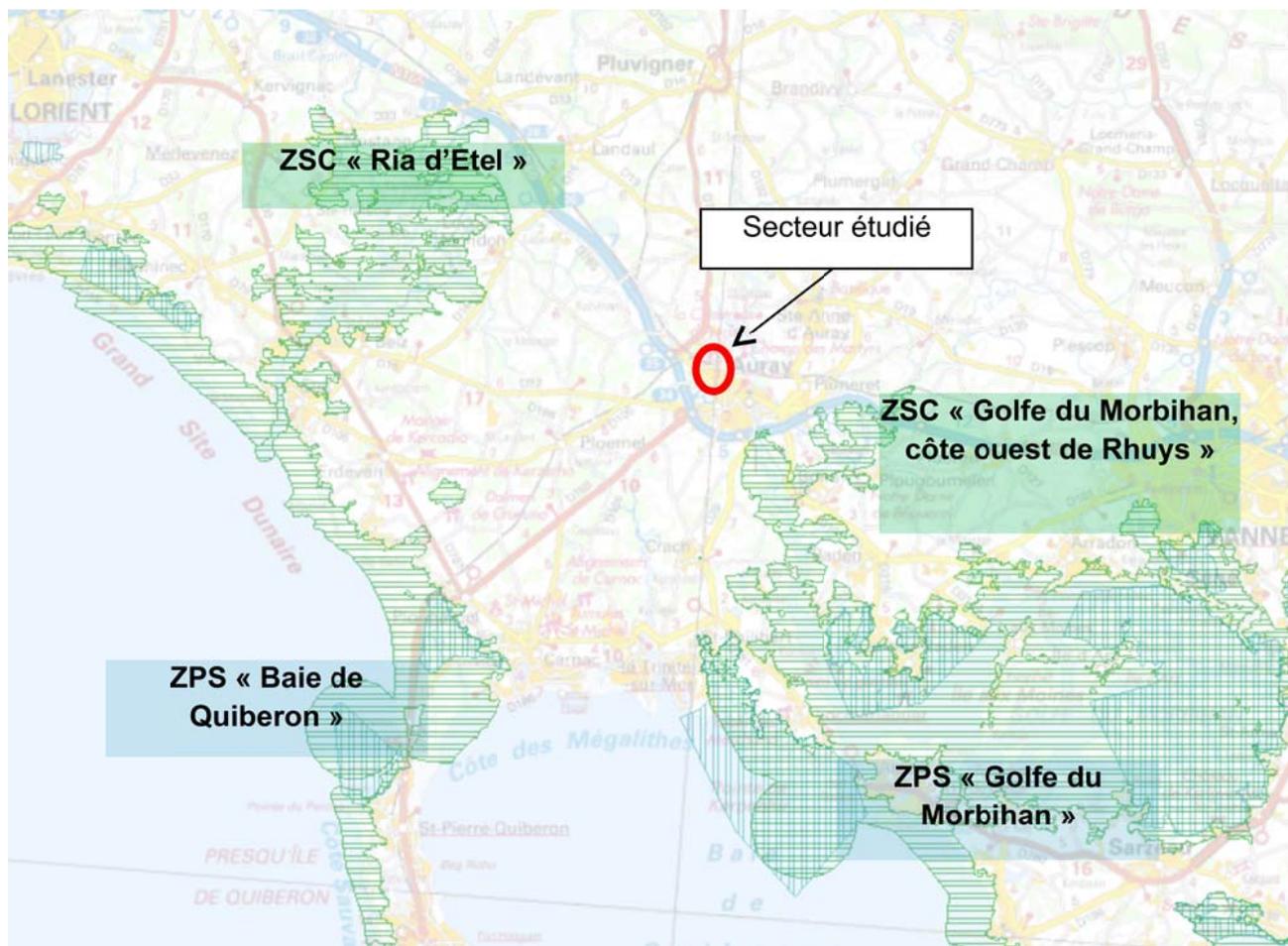
Rue Pierre et Marie Curie



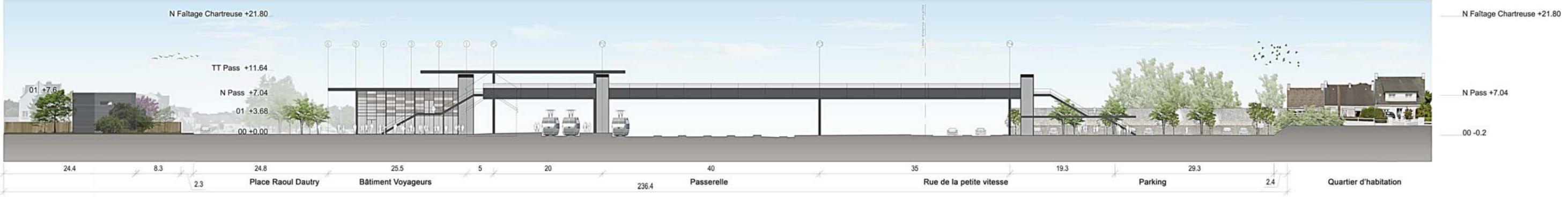


Échelle 1 : 4 264

0 100 m



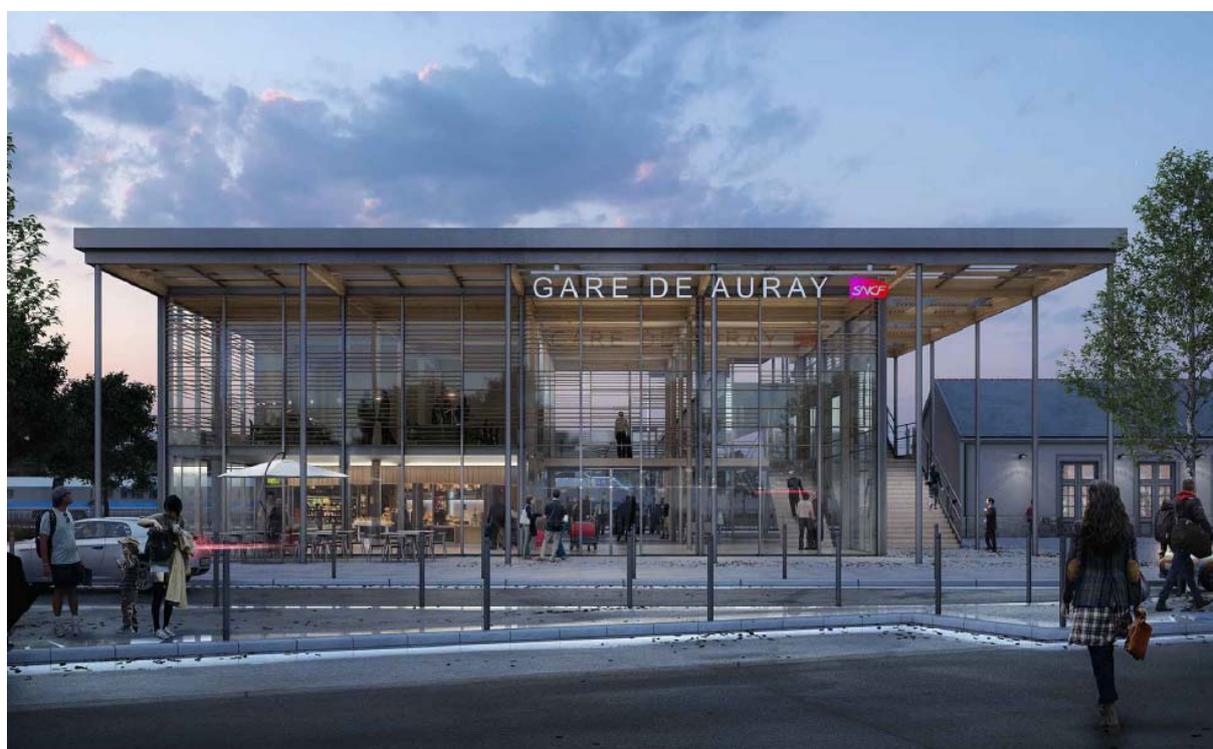
Zonage des sites Natura 2000





PROJET DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE D'AURAY

Notice à destination des usagers



CONTEXTE, ELEMENTS HISTORIQUES ET OBJECTIFS DU PROJET

Dans la perspective du projet " Bretagne à Grande Vitesse" (Brest et Quimper à 3 heures de Paris par le train, Auray à 2H30), et afin de promouvoir résolument les déplacements alternatifs, l'Etat, la Région Bretagne, le Département du Morbihan, la Communauté de Communes Auray Quiberon Terre Atlantique , les Villes d'Auray et de Brec'h, SNCF et SNCF Réseau, ont convenu d'œuvrer collectivement à la réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) à la gare d'Auray, associé à un projet d'insertion de ce pôle dans l'espace urbain environnant.

La mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) avec en particulier la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse (LVG) entre Le Mans et Rennes à l'horizon 2017 auront dans les années à venir des répercussions certaines sur le fonctionnement de la gare d'Auray. Sont ainsi attendues une augmentation des trafics ferroviaires et une croissance sensible du nombre de voyageurs empruntant le train à Auray (environ 1,4 M annoncés à Auray en 2030).

L'étude du PEM d'Auray a été menée en deux temps :

- Réalisation de l'étude préalable d'aménagement et des études préliminaires sur le périmètre de SNCF Réseau confiée au groupement MVA Consultancy et Sygma Conseil réalisée uniquement sur le périmètre ferroviaire sous la coordination du Pays d'Auray de 2011 à 2013. Un scénario d'aménagement avait été validé en comité de pilotage en juin 2012 et approfondi courant 2013 mais n'a pas donné lieu à la formalisation et à la signature d'un contrat de pôle en raison de la perspective de la nouvelle intercommunalité sur le territoire intervenant au 1^{er} janvier 2014, du besoin de préciser un certain nombre d'éléments d'aménagement urbain dans le périmètre jouxtant la gare et dans l'attente de la contractualisation du CPER¹ 2015-2020. Une étude préliminaire sur le bâtiment-voyageurs menée par SNCF Gares&Connexions (financement partenarial : Pays d'Auray, Etat, Région) lancée en décembre 2012 a été présentée en COPIL² fin 2013 sans pour autant être validée par les partenaires invoquant le fait que la réflexion globale sur les services en gare n'était pas assez complète et coordonnée avec les besoins des collectivités.
- La reprise des études par Auray Quiberon Terre Atlantique à partir 1^{er} janvier 2014 avec pour objectif la finalisation du projet PEM tout en maîtrisant l'extension de l'agglomération alréenne pour assurer un développement économique dynamique et optimiser le projet d'urbanisation de l'agglomération alréenne.

Les objectifs du projet du PEM sont les suivants :

- **Aménager un Pôle d'Echange Multimodal** fonctionnel et attractif,
- **Développer la multimodalité** : Faciliter les déplacements alternatifs à la voiture, pour les personnes comme pour les biens, en organisant les différents systèmes de transport de façon claire, cohérente et pertinente,
- **Permettre de renforcer le positionnement de la gare dans son quartier ainsi que, de manière plus globale, dans la ville mais également à l'échelle du Pays (AQTA et Communauté de communes de Belle-Ile)**
- **Assurer la cohérence** entre les différents projets portés par les partenaires sur ce site.

1 CPER : contrat de Plan Etat-Région

2 COPIL : Comité de Pilotage

ENJEUX DU PEM

Le PEM vise à répondre aux quatre enjeux retenus par les différents partenaires tout au long du processus de décision.

➤ **Un enjeu capacitaire :**

Avec l'arrivée de la LGV et en prévision de l'accroissement du trafic TER, l'objectif à atteindre est clairement celui d'une augmentation de capacité de charge en raison de :

- l'augmentation de 93% du flux voyageurs avec une estimation d'1,4 million d'utilisateurs en 2030,
- la forte progression des flux journaliers associés à l'augmentation du flux TER qui sera plus importante en proportion que le flux TGV (+150% d'augmentation de fréquentation TER contre +46% pour les TGV).

Cette augmentation ne peut être absorbée par la configuration actuelle de la gare et ses abords qui doivent être repensés en fonction des prévisions de trafic tous modes confondus, ces prévisions ayant tendance à générer une polarité nord/sud.

C'est pourquoi un nouveau bâtiment-voyageurs sera construit au sud. L'actuelle gare sera conservée, pour le bâtiment à forte valeur historique et patrimoniale, et utilisée pour l'accueil de nouveaux services en lien avec la gare et les voyageurs mais aussi avec la vie du quartier. Les installations techniques nécessaires à l'exploitation de la gare (poste d'aiguillage, relais...) seront préservées et resteront à leur place actuelle. Un nouveau parvis nord sera ainsi créé et permettra un nouvel accès par le nord grâce à une passerelle qui servira de liaison urbaine entre Brec'H et Auray.

L'accès à ce dispositif aérien se fera par le parvis nord et par le parvis sud.

La gare routière verra également sa capacité augmentée avec 8 quais dédiés et un véritable espace réservé aux cars. Le stationnement, tous modes, sera également redimensionné et réorganisé pour une optimisation du fonctionnement général de la circulation et des flux du PEM.

➤ **Un enjeu d'intermodalité :**

La multiplication des flux de diverses origines oblige à repenser les aménagements et les interactions possibles au sein du PEM. Pour cela, il est prévu de :

- Conforter et améliorer la desserte de la gare par le sud et donc le centre-ville d'Auray, au travers de la place Raoul Dautry avec :
 - La mise en place de la gare interurbaine pour les cars TIM et TER proche du bâtiment-voyageurs pour une interaction maximale avec le train, mais aussi pour le bus urbain Auray-Bus et les services en gare.
 - L'aménagement de la place et du parvis pour y intégrer une dépose-minute, des places pour les taxis et des parkings véhicules, vélos et deux roues.
- Faciliter l'accès de la gare d'Auray pour l'ensemble du territoire en créant un nouvel accès depuis le nord, par une passerelle de franchissement des voies ferrées, de nouveaux équipements facilitant son accessibilité (dépose-minute, taxis, parkings tous modes).

- Redonner la primauté aux piétons avec des parvis aérés, une passerelle permettant une bonne visibilité, des distances raccourcies pour des transferts intermodaux facilités.

Conformément au décret n°2012-70 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire, les aménagements devront garantir un égal accès aux services et aux prestations aux différents transporteurs.

➤ **Un enjeu d'accessibilité :**

Pour que l'espace du PEM soit à la fois accueillant et fonctionnel, il est important d'y garantir une bonne accessibilité. Ainsi, divers aménagements sont programmés :

- Des accès pour les personnes à Mobilité Réduite (PMR) sous formes d'ascenseurs pour l'accès aux quais et aux parvis et de trottoirs aménagés
- Des liaisons rapprochées et continues entre les différents modes de transport
- Une passerelle permettant une liaison ferroviaire et inter-quartier pour gérer les flux voyageurs
- Des travaux de mise en accessibilité des quais par, entre autres, la pose de bandes d'éveil à la vigilance (BEV) sur les quais ferroviaires.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs leviers d'actions ont été identifiés pour favoriser l'émergence du projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM), de définir précisément le périmètre opérationnel de celui-ci et de le formaliser dans le contrat de pôle signé en novembre 2015, à savoir :

- Faciliter l'accès, assurer une meilleure fluidité du trafic automobile, créer un itinéraire pour les utilisateurs extérieurs à l'agglomération.
- Mieux organiser et diversifier l'offre de stationnement de manière à répercuter totalement le gain de temps au bénéfice des voyageurs. Pallier le manque de places de parkings. Organiser la dépose-reprise minute. Libérer les rues périphériques des voitures ventouses. Gérer les parkings selon des durées de stationnement (journée, semaine...), créer des places réservées aux personnes à mobilité réduite et aux abonnés TER...
- Améliorer les conditions d'accueil, de confort et de sécurité des usagers. Optimiser l'atout gare et les avantages du transport ferroviaire. Améliorer les temps de parcours pour l'ensemble du territoire. Développer les fréquences et mesurer les incidences du renforcement du trafic voyageurs (accueil - services).
- Relooker la gare et ses abords qui constituent une vitrine importante de notre territoire. Apporter une image moderne et valorisée.
- Améliorer l'offre de transport collectif routier : développer l'approche intermodale par une bonne interconnexion et des complémentarités. Organiser l'arrêt des transports collectifs en toute sécurité.
- Assurer la continuité des liaisons piétonnes et cyclables.
- Répondre aux normes d'accessibilité PMR sur l'ensemble du PEM
- Permettre le renforcement du développement urbain autour de la gare : développer l'habitat, le commerce, les services. Favoriser le lien entre Brec'h et Auray et les connexions vers le centre-ville d'Auray.

Les partenaires se sont prononcés en faveur du parti pris d'aménagement qui repose sur les principes majeurs suivants :

➤ **Urbanisme-Espaces publics**

- Retraiter :
 - ⇒ le parvis sud de la gare qui s'affirme comme un espace dégagé, strictement réservé aux piétons, ouvert sur la Place Raoul Dautry et le quartier de la gare, proposera des services multimodaux :
 - Dépose minute taxis
 - Dépose minute véhicules particuliers
 - Parkings en nappe de courte et longue durée, d'une capacité de 245 places
 - Une gare routière de 8 quais pour les transports en commun
 - Un espace de co-voiturage
 - Des box à vélos sécurisés
 - Des bornes de recharges pour véhicules électriques
 - Des emplacements de stationnement réservés aux deux roues
 - ⇒ créer un parvis nord intermodal et évolutif offrant :
 - Des parkings en nappe d'une capacité de 225 places
 - Une dépose minute pour les véhicules particuliers
 - Deux quais accueillant les transports en commun
 - Un box à vélos sécurisés
 - Des emplacements réservés pour les deux roues
 - Des bornes de recharge pour les véhicules électriques

➤ **Ouverture de la gare au nord et accessibilité**

- Réaliser un ouvrage de franchissement (passerelle ferroviaire et urbaine) afin d'ouvrir la gare sur le nord,
- Rendre accessible la gare et ses quais via la construction de cette passerelle qui permettra la desserte des quais et les rendra accessibles aux personnes à mobilité réduite.

➤ **Circulation**

- Faciliter l'accès à la gare par le Sud et la circulation du quartier (place Dautry, rues Jean Jaurès...)
- L'accès Nord de la gare se fera par la voie urbaine Pierre Allio et par la rue de la Petite Vitesse à Brec'H.
- En 2019/2020, une voie réservée aux engins de chantiers sera réalisée à travers la Chartreuse pour desservir la zone de travaux.

➤ **Stationnement**

- Restructurer le stationnement sur les parkings sud et ouest du bâtiment-voyageur. Rapatrier le besoin en stationnement des voyageurs sur les périmètres SNCF afin de laisser le stationnement du quartier aux riverains (commerçants, habitants...)

- Créer de nouvelles places de stationnement au nord et au sud pour répondre aux besoins capacitaires
- Développer le stationnement avec spécialisation des parkings selon la durée de stationnement autorisée, création de stationnement deux-roues (arceaux, abrités, sécurisés) et deux-roues motorisés
- Créer des espaces de stationnement bien définis pour les différents besoins et utilisateurs (taxis, cars interurbains et de tourisme, dépose-minute...).

➤ **Bâtiments-voyageurs et infrastructures ferroviaires**

- Augmenter et optimiser les surfaces de circulation pour les voyageurs
- Construire un nouveau bâtiment-voyageurs situé au cœur des flux et permettant un accueil de qualité
- Mettre en place l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et une information voyageurs pour l'ensemble du Pôle d'Echanges Multimodal.

➤ **Organiser les services en gare**

- Moderniser le bâtiment-voyageurs historique et le conserver pour y installer des services de restauration.

➤ **Transports collectifs routiers**

- Réaménager et agrandir la gare routière : 8 quais seront dédiés aux transports collectifs routiers.
- Situer la gare routière au plus proche de la gare ferroviaire et des services en gare
- Intermodalité : harmoniser les horaires de bus, de trains, de bateaux et développer les liaisons cyclables...

➤ **Accessibilité**

Sécuriser les accès piétons et renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite : traitement adapté des couloirs de circulation sur le parvis.

Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble de la gare (quais, franchissement...).

PROPOSITION D'UN PROJET D'AMENAGEMENT DU PEM

Chaque levier du PEM identifié dans le contrat de pôle a fait l'objet d'analyses plus précises qui ont permis d'adapter un projet d'aménagement.

L'étude des stationnements et déplacements réalisée en octobre 2016 a permis de mettre en évidence que les besoins en stationnement sur le périmètre du PEM était de 470 places, à répartir entre le parvis Nord et sud du futur PEM.

Les voies de circulation actuelles dans les quartiers nord et sud de la gare sont suffisamment calibrées pour absorber les flux dus à la fréquentation de la gare actuelle et future.

Le Pôle d'Echanges Multimodal tel que proposé à ce jour comprend :

- La construction d'un nouveau bâtiment voyageur intégrant des offres de services adaptées aux attentes des voyageurs tout en facilitant l'intermodalité ;
- Le réaménagement intérieur du bâtiment-gare historique comme espace de services aux voyageurs et aux riverains (ex : restauration), à l'exception des locaux nécessaires à l'exploitation ferroviaire de la gare qui seront préservés (poste d'aiguillage et salle à relais) ;
- La démolition du bâtiment auto-train ;
- Restructuration des voies :
 - suppression du faisceau ferroviaire du Train Auto-Couchette et reconstitution de la voie V5 au service du Tire-Bouchon.
 - démolition et libération des emprises ferroviaires au nord des voies ferrées pour les travaux sur la base des travaux ferroviaires ;
 - modification du plan de voies pour permettre les aménagements au nord des voies ;
 - déplacement du heurtoir de la voie V3 de plusieurs mètres ;
- La création de deux larges parvis au nord et au sud de la gare privilégiant les modes doux avec des déposes-minute et des parkings pour les deux roues ;
- L'aménagement de stationnements de courte et de longue durée au sud de la gare ;
- La construction d'une gare routière interurbaine qualitative de 8 quais en continuité du futur bâtiment et adaptée aux prévisions de trafic.
- L'aménagement d'un accès au centre de maintenance SNCF Réseaux ;
- L'aménagement d'accès au nouveau bâtiment voyageur et au bâtiment historique pour les pompiers, les transporteurs de fonds, le ravitaillement, les véhicules en charge de la collecte des déchets ;
- La construction d'une passerelle urbaine permettant de relier les communes d'Auray et de Brech avec desserte aux normes d'accessibilité des quais n° 1 et 2 et ouverture nord avec accès par ascenseurs et escaliers ;
- L'équipement des quais (panneaux d'information, etc.) ;
- La mise en accessibilité des quais dont le rehaussement du quai n° 1 ;
- La création d'une nouvelle voirie dans le secteur de la Chartreuse (au nord de la gare) réservée à l'accès depuis la route de Pipark aux engins de chantier ;
- La création d'un nouvel accès nord connecté avec la nouvelle passerelle et équipé des services nécessaires aux voyageurs au départ ;
- La construction d'un parking comprenant des stationnements courte et longue durée au nord de la gare ;
- La création de stationnement dédié aux transports collectifs.

Détails du programme du nouveau Bâtiment voyageurs

Ce bâtiment transparent de forme rectangulaire, est constitué, dans sa partie rez-de-chaussée, d'un hall traversant donnant accès aux quais depuis le parvis. Ce hall permettra une lecture de l'ensemble des services en rez-de-chaussée et sur la mezzanine. L'escalier, permettant d'accéder à la passerelle, est situé à l'extérieur et abrité par un débord de couverture.

L'échelle du bâtiment historique a été respectée. L'ouvrage passerelle et la conception du bâtiment voyageurs sont en cohérence dans leurs proportions. Le mur de la Chartreuse, haut de 4m, a été pris en compte pour régler les altimétries des ouvrages.

Le rez-de-chaussée est destiné aux commerces et au point d'info accueil ; à l'étage se trouveront les espaces de vente et d'information touristique, ainsi qu'un loueur de voiture.

L'escalier menant à la passerelle desservira le niveau intermédiaire du bâtiment, des ascenseurs seront également à disposition et desserviront le quai central.

La passerelle est desservie, à ses deux extrémités, par un escalier et un ascenseur. Elle fait 85 m de long. Son principe constructif est axé sur des poutres métalliques, qui serviront aussi de garde-corps et d'un habillage intérieur en bois. Cette passerelle, située à 7m du sol, offrira un point de vue sur le domaine de la Chartreuse.

Une étude de flux a permis d'évaluer et de dimensionner les espaces du nouveau bâtiment-voyageurs.

Programme du Bâtiment voyageurs historique

Transformation en restaurant avec back office liés aux commerces du nouveau Bâtiment voyageurs, des locaux de services, un local nettoyage et des locaux de stockage. Ce bâtiment sera ravalé et réhabilité.

- ✓ Coque Restaurant
- ✓ Coque BO Combistore
- ✓ Locaux de service
- ✓ Local nettoyage

Programme des aménagements extérieurs :

La gare routière et les parkings sont les deux principaux ouvrages autour desquels s'articulent les aménagements. Les besoins en capacités des parkings ont été calibrés grâce à l'étude de stationnement réalisée en octobre 2016.

La partie Sud de la gare sera l'interface principale de l'accueil des voyageurs et un espace rythmé par l'animation commerciale et culturelle prévue dans ce secteur.

➤ Les parkings :

Les parkings Nord (225 places) et Sud (245 places) offrent 470 places de stationnement et une possibilité d'atteindre 700 places. Ces espaces seront végétalisés.
Des bornes pour les véhicules électriques sur les parkings sont prévues.

➤ La gare routière :

Le programme bus est de 8 postes à quais :

- 6 postes à quai
- 1 quai en passage pour le Auray-Bus
- une marge pour développer le réseau

PHASAGE PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le phasage prévisionnel de l'opération s'organisera autour de trois moments clés :

- **2018** : gare sud (parkings, voiries, gare routière, nouveau bâtiment-voyageurs)

- **2019/2020 :**

- construction d'un nouveau bâtiment-voyageurs au pied de la passerelle permettant d'accueillir tous les services liés à l'accueil des voyageurs et aux transports.

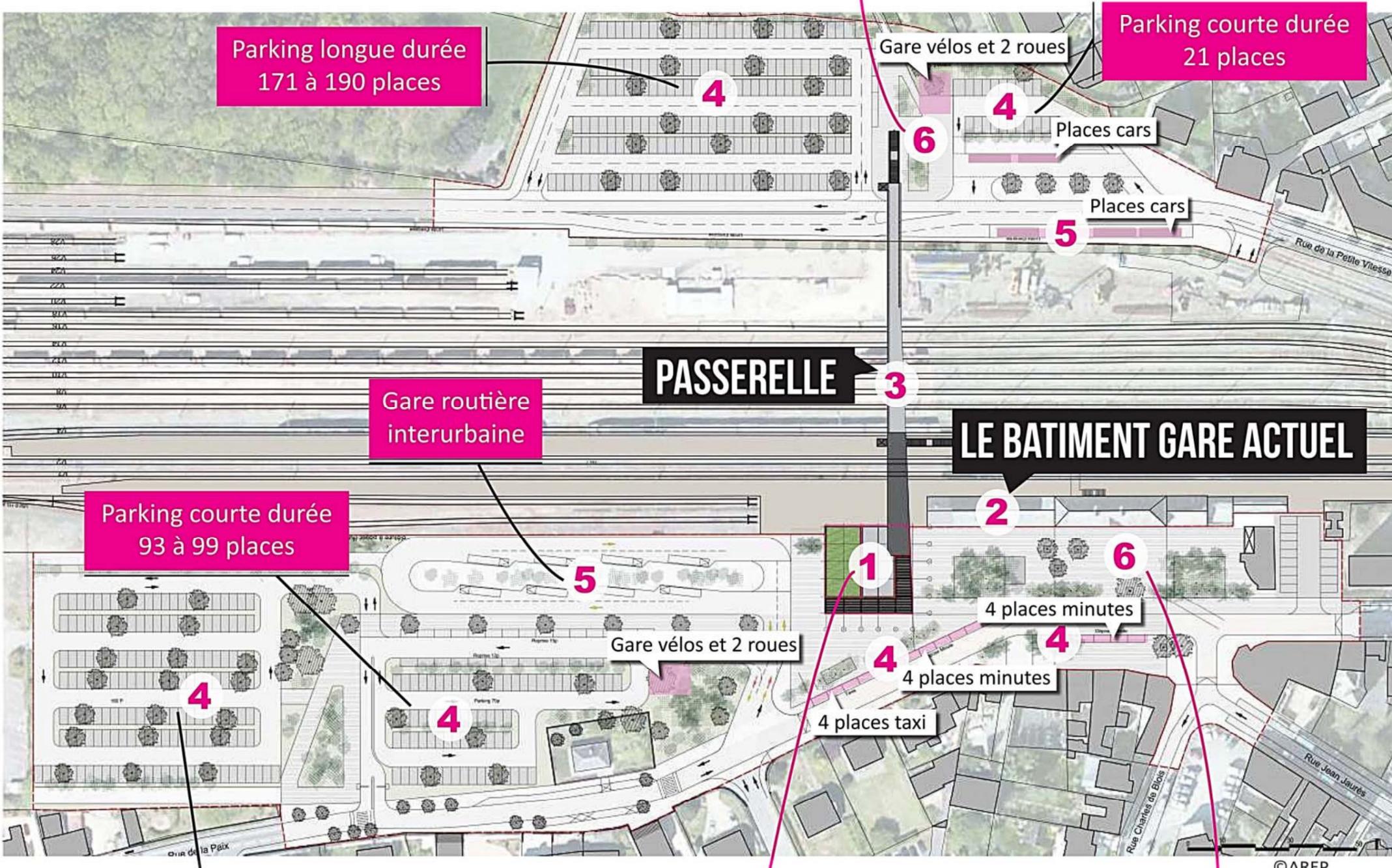
- construction de la passerelle, travaux ferroviaires, réalisation du parvis sud.

- **2020 :** Mise à disposition du bâtiment-voyageurs historique.

La planification des travaux du PEM devra tenir compte des travaux de réfection des voies ferrées qui seront réalisés à la même période.

- **2021 :** aménagements nord

LARGE PARVIS



Parking longue durée
171 à 190 places

Parking courte durée
21 places

PASSERELLE

LE BATIMENT GARE ACTUEL

Parking courte durée
93 à 99 places

Parking longue durée
148 à 167 places

NOUVEAU BÂTIMENT VOYAGEURS

LARGE PARVIS