



La mobilité territoriale : ou comment intégrer les scénarii dans un schéma global ?

- Comment intégrer les travaux du PEM ?
- Comment aider les citoyens à répondre à leurs besoins de transport en diminuant l'émission de CO2 ?
- Comment intégrer la partie Nord du territoire ?
- Comment prendre en compte la préservation du milieu ?
- Le maintien du ferroviaire : point de vue
- Pour assurer la continuité territoriale, quelle déserte de Belle Ile, Houat et Hoëdic ?



Réjoindre plus de 200 000 usagers pour économiser sur les trajets quotidiens



Accéder aux services



Avec le concours financier de la Région Bretagne et du Pays d'Auray



Nous contacter : Conseil de Développement du Pays d'Auray
 Porte Océane – 40 rue du Danemark – BP 70 447 – 56 404 AURAY Cedex
 Mail : codepa@pays-auray.fr
 Site : www.codepa.wordpress.com
 Tél. : 02 97 56 45 45

Transports et Mobilités

L'axe Nord-Sud intégrant la continuité territoriale avec les îles

Si l'attractivité et le dynamisme d'un territoire sont déterminés par de multiples facteurs, il n'en demeure pas moins que les conditions d'accessibilité, de ses dessertes et de ses mobilités internes restent primordiales. La contribution du Codepa a pour objectif de dresser pour l'avenir les modalités de déplacement nécessaires au développement du territoire du Pays d'Auray.

En effet, depuis une dizaine d'années, de nombreuses évolutions de différentes natures sont venues modifier notablement les conditions de mobilité du Pays d'Auray, notamment sur l'axe Nord-Sud.

Le contexte sociodémographique, les conditions de circulation routière, la vétusté des installations ferrées, la réalisation du PEM de la gare d'Auray, l'arrivée prochaine de la LGV sont autant de facteurs qui concourent à s'interroger sur les conditions actuelles de transport et de mobilité du territoire, mais surtout à se projeter dans les années à venir, tant les enjeux de développement sont dépendants de ses conditions d'accessibilité.

Les retombées économiques induites demeurent importantes et contribuent très largement à la dynamique du territoire. De ce fait, pour le Pays d'Auray, il est primordial de repositionner ses conditions d'accès sous peine de voir se dégrader fortement son attractivité.



Contribution réalisée dans le cadre de la commission Transports et Mobilités du Codepa

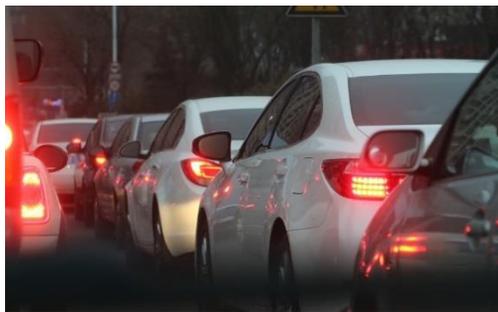
La commission a organisé sa réflexion autour de 3 scénarii :

1. Au fil de l'eau

Ce premier scénario est le maintien de l'existant et la pérennisation de la situation actuelle avec un Tire-Bouchon estival.

Sachant :

- Que les conditions de circulation sur l'axe routier principal, en temps normal poursuivront leur dégradation
- Que le réseau de transport en commun ne répond plus aux besoins des populations
- Que la ligne ferrée ne poursuivra son activité que deux mois par an lors de la saison touristique
- Que sa vétusté et sa dégradation avancée remet en cause son fonctionnement
- Que les effets attendus liés à l'arrivée prochaine de la ligne grande vitesse n'auront que peu d'effets sur l'accessibilité de la presqu'île de Quiberon et de l'accès aux îles
- Que le PEM d'Auray et la rénovation de la gare d'Auray n'auront également qu'un effet limité sur les conditions d'accessibilité de ce territoire, si la situation actuelle est maintenue
- Que l'activité économique dominante réside dans le tourisme et que les projets de développement de ce secteur se trouvent être sans effet tant que les conditions d'accessibilité restent en l'état
- Qu'à la saison estivale les questions d'accessibilité et de logement sont déjà sources de difficultés tant pour les salariés saisonniers que pour les employeurs de la Presqu'île



2. Maintien du ferroviaire

Le deuxième scénario a pour objectif d'évaluer les diverses solutions possibles à partir de la ligne ferroviaire existante avec une utilisation à l'année.

- Le scénario de base pour cette ligne réside dans la nécessité d'une rénovation complète des voies, sans en modifier les caractéristiques : Liaison gare d'Auray – gare de Quiberon, voie unique avec aiguillage en gare de Plouharnel, sans électrification, signalisation minimum. Les travaux concerneraient le remplacement de l'ensemble de l'infrastructure avec la nécessité d'évaluer la surélévation du passage à hauteur de l'isthme de Penthièvre.
- Une extension de ce scénario de base serait le recours au « Tram-Train ». Il s'agit d'un dispositif sur rail ayant une fonction tramway en zone urbaine et avec un même matériel, une fonction train en zone de campagne. Pour ce qui concerne notre territoire, la fonction tramway desservirait les zones d'activité et commerciale Porte Océane, aurait une remontée via le centre d'Auray vers la gare SNCF d'Auray et un piquage ferré permettant de retrouver la ligne ferrée actuelle Auray- Quiberon et de la gare de Quiberon desservirait la gare maritime.

3. Mise en place d'une voie routière dédiée

Le troisième scénario a pour objectif l'abandon du ferroviaire et son remplacement par une voirie spécifique dédiée aux transports en commun.



La nature des travaux à réaliser réside dans la création en lieu et place de la voie ferrée d'une voirie permettant la circulation de véhicules de transports innovants.

L'extension de cette ligne dédiée (TCSP) pourrait se faire sur Quiberon vers la gare maritime via la rue du port de pêche et également irriguer, de la gare d'Auray vers les zones d'activités et commerciales de la Porte Océane, une très grande partie de la ville d'Auray.