

Conseil de Développement du Pays d'Auray



Transports et Mobilités : l'axe Nord-Sud intégrant la continuité territoriale avec les îles

Contribution réalisée dans le cadre
de la commission Transports et Mobilités du
Codepa entre juin 2015 et avril 2017

**Pays
d'Auray** CONSEIL de
DÉVELOPPEMENT



Sommaire

Le mot de l'animateur de la commission	page 5
Le Conseil de Développement du Pays d'Auray	page 7
La commission	page 11
La méthodologie	page 15
Les constats	page 21
Les préconisations du Codepa.....	page 33
• Le « chapeau ».....	page 35
• Les trois scenarii	page 39
• La mobilité territoriale	page 51
Remerciements	page 64
Les annexes	page 65

Avertissement

Le Conseil de Développement du Pays d'Auray (Codepa) est l'auteur de cette contribution. Instance représentative de la diversité des acteurs locaux, adossé au Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays d'Auray, le Codepa permet d'associer la société civile aux réflexions menées à l'échelle du territoire.

Les avis et points de vue exposés dans cette contribution ont vocation à nourrir la réflexion des élus des collectivités du Pays d'Auray. Toutefois ils n'engagent pas le PETR du Pays d'Auray et les EPCI qui le composent.

MOT DE L'ANIMATEUR



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 présente contribution, consacrée à l'axe nord/sud du Pays d'Auray, intégrant la continuité territoriale avec les îles, a pour objectif de dresser pour l'avenir les modalités de déplacement nécessaires au développement du territoire du Pays d'Auray. Elle prend en compte également les conditions de mobilité du nord du Pays d'Auray ainsi que ses transversales est/ouest. Pour se faire, elle se réfère aux travaux antérieurs du CODEPA sur cette thématique ainsi qu'aux orientations élaborées lors des travaux du SCOT du Pays d'Auray en matière de déplacement.

Depuis une dizaine d'années, de nombreuses évolutions de différentes natures sont venues modifier notablement les conditions de mobilité de cette partie du Pays d'Auray. 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 Pays d'Auray, mais surtout à se projeter dans les années à venir, tant les enjeux de développement de ce territoire sont dépendants de ses conditions d'accessibilité. Il convient de le rappeler, le sud du territoire n'est accessible que par une voie routière unique et une voie ferrée ne fonctionnant que deux mois par an, deux seules infrastructures terrestres actuelles.

L'attractivité du Pays d'Auray repose, pour une très grande partie, sur la qualité de sa façade maritime et son potentiel touristique. Les retombées économiques induites demeurent importantes et contribuent très largement à la dynamique du territoire. Devant la concurrence accrue des territoires de ce type, la question de leur accessibilité reste prégnante, d'autant plus réelle avec les nouvelles pratiques des vacanciers. 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.

Les travaux de la commission transports et mobilités du conseil de développement du Pays d'Auray entrepris depuis plusieurs mois ont permis, avec le concours de nombreuses personnes auditionnées, de proposer dans la présente contribution trois hypothèses de travail devant répondre aux enjeux de ce territoire .

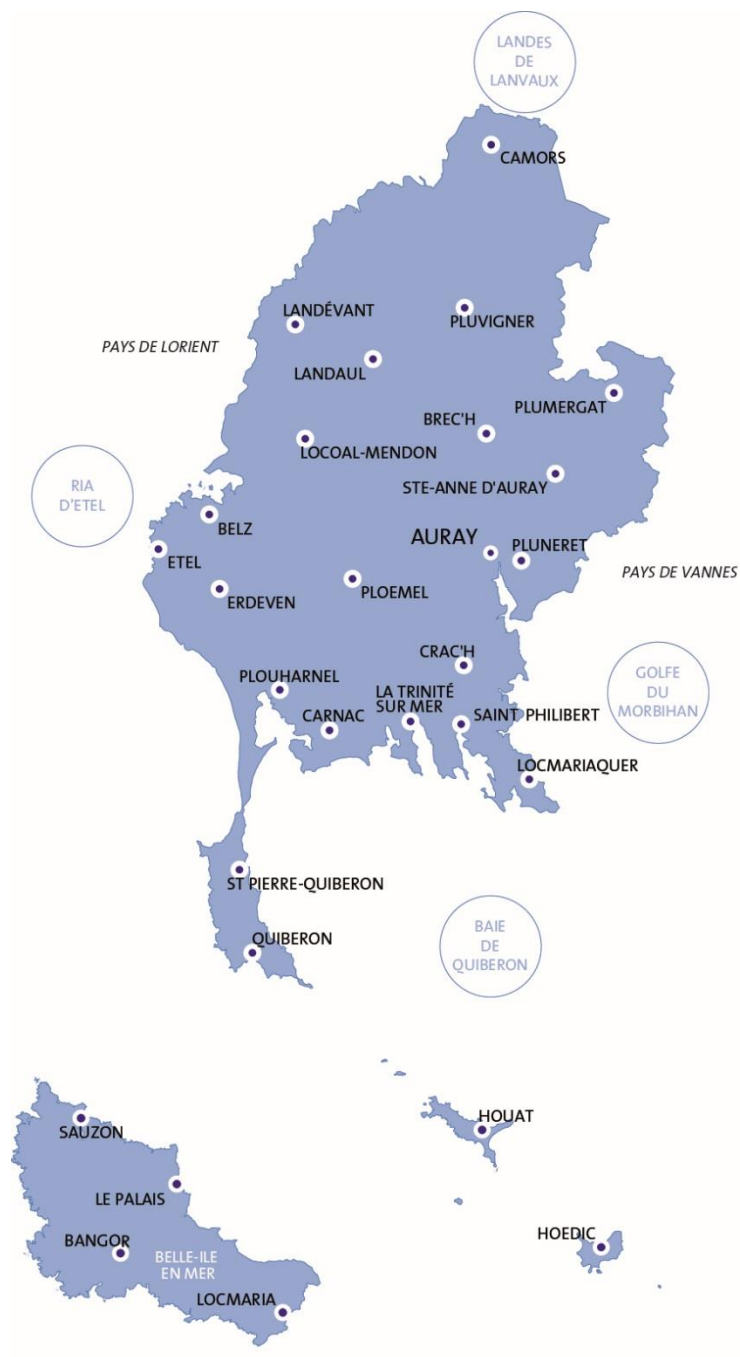
Sans préjuger des décisions qui ne manqueront pas d'être prises suite à ces propositions, il convient de réaffirmer qu'il en va pour demain de l'avenir du Pays d'Auray et de ses habitants.

Marc ESPA
Représentant du Conseil de Réflexion et de Développement de la Presqu'île de Quiberon

LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DU PAYS D'AURAY

Le Codepa

« Le Conseil de Développement du Pays d'Auray constitue une interface d'échanges et de débat entre les élus et les acteurs du territoire permettant de croiser les regards et d'alimenter la réflexion sur les projets du Pays »



Adossé au Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays d'Auray, le Codepa permet d'associer la société civile aux réflexions menées à l'échelle du Pays d'Auray. Instance représentative de la diversité des acteurs locaux, le Codepa est l'interlocuteur permanent des élus du Pays et contribue aux projets du territoire en éclairant les décisions des élus, par le biais d'avis et de préconisations.

Formé de représentants associatifs, d'acteurs économiques et syndicaux, le rôle du Codepa est de :

- mobiliser la société civile dans les projets de territoire : participation active aux travaux du Pays, représentation dans différentes instances...
- animer les débats et la concertation par l'organisation de conférences, d'ateliers ...
- produire de la connaissance, mener des études, construire des diagnostics partagés, formuler des avis et des propositions d'actions

De leur propre initiative (auto-saisine) ou à la demande des élus (saisine), les membres du Conseil de Développement du Pays d'Auray sont amenés à travailler sur tous types de sujets d'intérêt général : le développement durable, l'aménagement du territoire, l'économie...

Aux vues de la demande croissante en matière de démocratie participative, les politiques régionales renforcent le rôle et la place des Conseils de Développement en Bretagne par un soutien accru aux actions depuis 2014 et par leur participation au Comité Unique de Programmation dans le cadre du Contrat de Partenariat (fonds régionaux et européens).

Les récentes lois de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation du rôle des Métropoles (MAPTAM) et de Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) donnent elles aussi une nouvelle légitimité aux Conseils de Développement.

Dans ce cadre, le Codepa est devenu Conseil de Développement de la Communauté de Communes Auray Quiberon Terre Atlantique (AQTA) depuis février 2017.

LA COMMISSION

La commission : « Transports et mobilités : l'axe Nord-Sud intégrant la continuité territoriale avec les îles »

La mise en place

En 2015, le Codepa a choisi de mettre en place des commissions composées de 5 à 15 membres afin de travailler sur des sujets d'actualité. Les sujets des commissions ont été déterminés avec l'ensemble des membres du Conseil de Développement et des élus présents, lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 5 février 2015.

L'objectif de ces commissions est de mener une réflexion prospective sur des sujets d'avenir, en faisant participer les membres du Codepa et en auditionnant des personnes/structures ressources extérieures.

Une des commissions créées fut donc la Commission : « Transports et mobilités : l'axe Nord-Sud intégrant la continuité territoriale avec les îles ».

Les membres

Prénom/Nom	Structures
Marc ESPA	Conseil de Réflexion de la Presqu'île de Quiberon
Alain BERTEL	UMIVEM
Geneviève MARCHAND	Membre qualifiée
Patrick PERSIN	Parber
Rémi BEAUTO	Parber
Georges DELPONT	CPIE Belle-Île
Francis REDOU	Conseil de Réflexion de la Presqu'île de Quiberon
Ludovic LEFEBVRE	GPT Réseau Morbihan Sud
Alain BONNEC	Eau et Rivières
Guillaume SALAUN	Les Lucioles
David GIBERT	Les Lucioles
Michel BOSDEVESY	Les Lucioles
Nicolas LE STRAT	CFDT
Jean Claude BESSE	Aduga
Jean Pierre MALIGORNE	CFTC
Didier MELLAZA	CCI 56

Le calendrier des rencontres de la commission

16 juin 2015

Présentation des objectifs de la commission et du contexte dans lequel se mène la réflexion de la commission, avec un bref rappel sur le rôle du Conseil de Développement et ce qui l'a amené à constituer des commissions de travail. Exposé du contexte et des défis posés au Pays d'Auray, notamment sur la thématique des transports.

19 novembre 2015

Cette rencontre a permis aux membres de prendre connaissance des premiers éléments d'analyse, de la réflexion du collectif des Lucioles, d'échanger sur des initiatives innovantes et sur la suite donnée à la réflexion.

14 janvier 2016

Cette rencontre a permis de valider les éléments d'analyse en rappelant les principaux points du diagnostic et de l'enrichir avec des éléments supplémentaires.

23 mars 2016

Cette réunion a permis de présenter aux membres présents l'état d'avancement de la réflexion avec en particulier un point sur les auditions et de définir la méthodologie à suivre pour la poursuite de la réflexion.

28 avril 2016

A l'ordre du jour de cette rencontre, le retour sur la rencontre avec le Vice-Président d'AQTA en charge des Transports et le travail sur le scénario « maintien de la voie ferroviaire ».

18 mai 2016

Lors de cette rencontre, les membres ont affiné les remarques de la commission précédente et ont travaillé sur le scénario d'une « voie routière dédiée ».

22 juin 2016

Cette rencontre a permis d'échanger sur le document de restitution finale et de se questionner sur la forme que prendra la restitution des travaux.

21 septembre 2016

A l'ordre du jour de cette réunion, nous avons eu un retour sur les dernières auditions (Région, CCBI...), la présentation du document de restitution et une réflexion sur la présentation des travaux.

8 décembre 2016

Cette rencontre a permis aux membres de poursuivre les travaux sur le document de restitution final.



23 février 2017 – 6 avril 2017

Ces dernières rencontres ont permis aux membres de faire le point sur le document de restitution final et d'échanger sur des nouvelles données.

LA MÉTHODOLOGIE

Afin de mener à bien sa réflexion, le Codepa a suivi une méthodologie qui se présente en six phases :

1. Les rencontres des commissions
2. La tenue d'auditions d'acteurs du territoire
3. La réalisation de fiches ressources
4. Les tableaux d'aide à la prise de décision
5. La rédaction des scénarii
6. L'atlas de la ligne
7. Le diaporama photo de la ligne

Les Commissions

Les rencontres des commissions ont été la base de la concertation. Libres de parole, les membres ont débattu sous forme de brainstorming, de méthode AFOM, ...

Ils ont pu ainsi échanger sur le diagnostic et les chiffres clés des Transports du territoire, dégager des scénarii qui leur paraissent indispensables pour mener à bien un développement harmonieux et équilibré du Pays d'Auray.

La commission a servi, dans les faits, aussi bien de comité de pilotage et de suivi de la réflexion, que de comité technique.

Les Auditions

Les auditions menées dans le cadre de cette réflexion ont permis de recenser les préconisations des partenaires experts de la thématique.

Ce sont les préconisations et les informations recueillies lors de ces rencontres qui ont servies de base aux commissions pour mener la réflexion.

Les partenaires en faisant part de leurs attentes, mais également des enjeux du territoire, ont permis d'apporter une véritable expertise à la réflexion.

Tableau des rencontres des auditions :

Date	Structure	Thème abordé
Juillet 2015	AQTA	Présentation de la commission et de sa finalité Echanges autour de la problématique des transports
Novembre 2015	Courrier de la Région Bretagne et audition du collectif Les Lucioles de la Ria d'Etel	Le contexte et les faiblesses du territoire et les préconisations des intervenants

Février 2016	Entreprise Bolloré et SNCF Réseau	Le contexte technique de la ligne ferroviaire et les possibilités techniques de Bolloré, les points de vigilance
Juillet 2016	Région Bretagne Gérard LAHELLEC	Le contexte régional et le positionnement de la Région
Août 2016	CCBI Frédéric LE GARS	Le contexte de Belle-Ile, les attentes des élus
Septembre 2016	Compagnie OCEANE	La problématique du transport maritime
Septembre 2016	Société EXID	Les innovations technologiques au service des transports
Février 2017	Les Lucioles de la Ria d'Etel	Présentation de solutions de covoiturage de proximité

Les échanges se sont tenus librement entre les personnes présentes : membres de la commission et structures auditionnées.

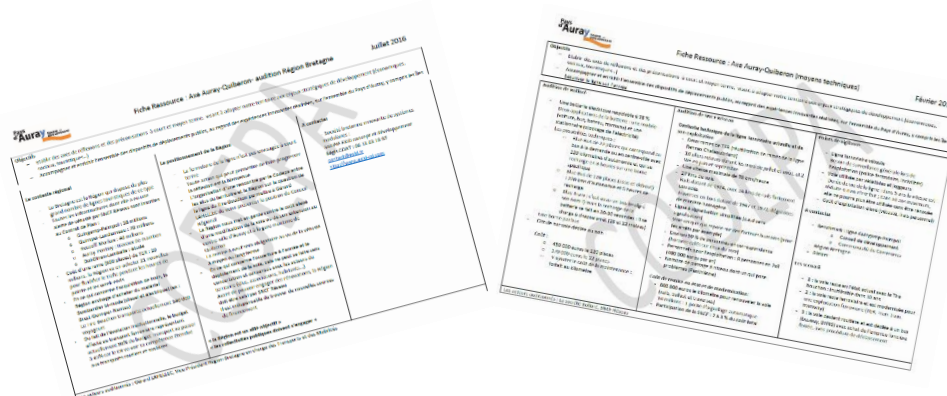
Les Fiches Ressources

La principale fonction des fiches ressources est de synthétiser les informations des auditions en présentant :

- le contexte
- les enjeux majeurs
- les préconisations

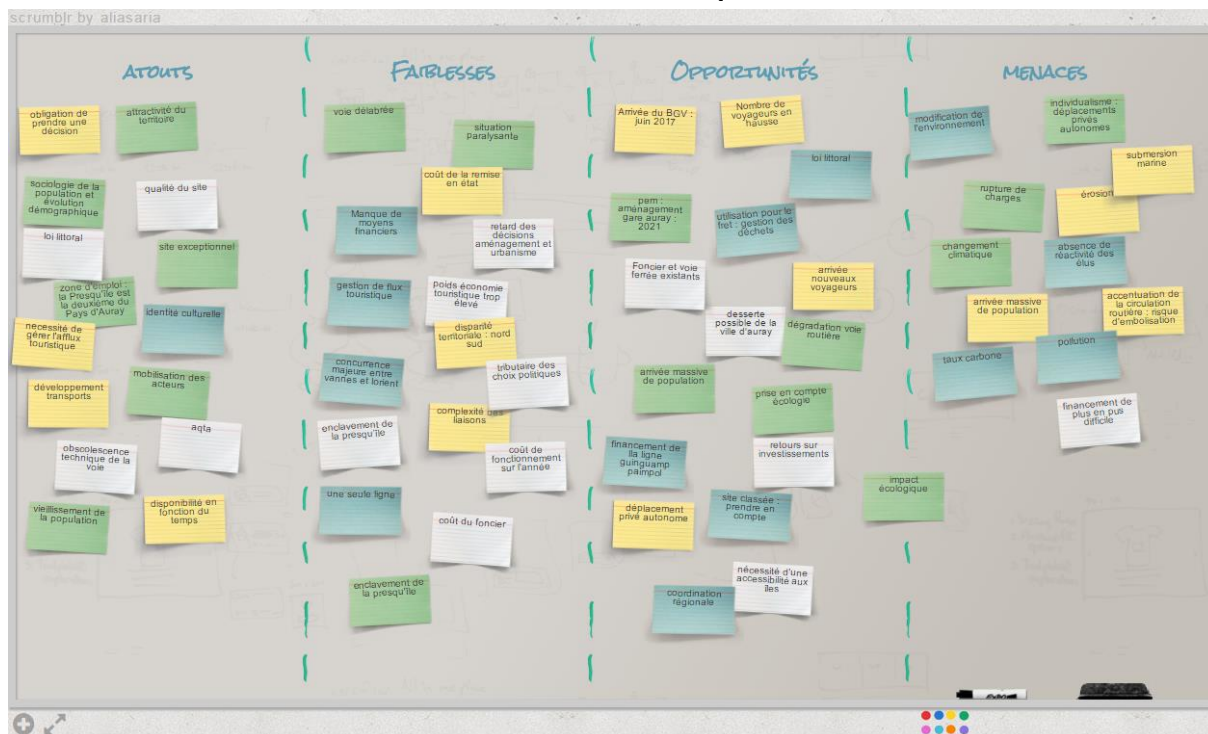
Présentées sous forme de tableau, elles permettent au lecteur de prendre connaissance d'un seul coup d'œil, des résultats des échanges des auditions.

Plus formel qu'un compte-rendu, leur format permet l'assimilation rapide des informations.



Les Tableaux d'aide à la prise de décision

La Méthode AFOM et l'utilisation de l'outil informatique SCRUMBL



La réflexion « chapeau », qui permet de faire un état des lieux commun aux scénarii, s'est appuyée sur la méthode AFOM : Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces.

Les membres s'expriment à l'oral et l'animatrice du Codepa retranscrivait à l'écran via l'outil SCRUMBL, leurs remarques.

Cette méthode de post-its interactifs peut permettre aux membres d'intervenir directement à partir de leur ordinateur sur le tableau.

Les Scénarii

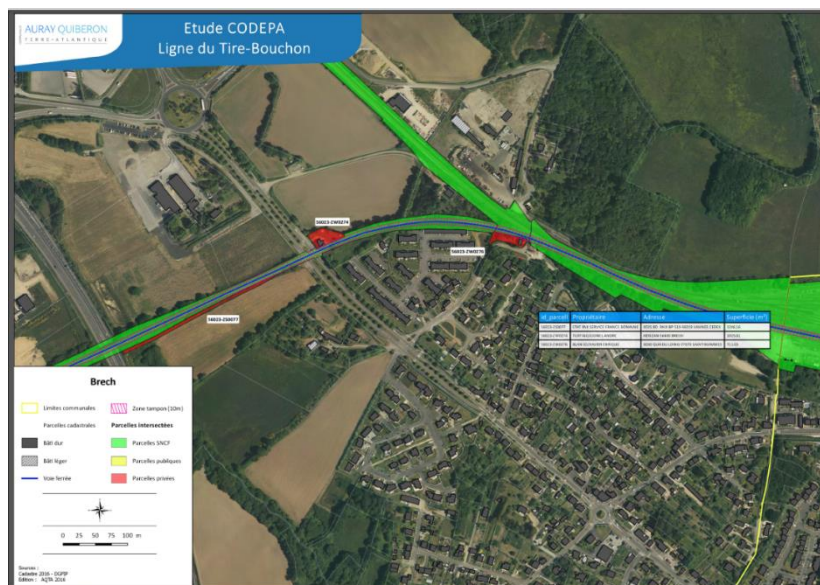
Une méthode plus classique sur papier a été utilisée pour identifier les avantages, inconvénients de chaque scénario.



L'Atlas de la ligne

Un atlas de la ligne a été réalisé dans le cadre de notre réflexion par le Service SIG de la communauté de communes d'AQTA.

Cet atlas, que vous retrouvez en annexe, permet de visualiser la ligne ferroviaire Auray-Quiberon avec une délimitation de chaque côté du centre de la voie de 5 mètres. On peut donc identifier les zones qui appartiennent à la SNCF, à des particuliers et les zones trop étroites. Ceci dans l'optique d'un remplacement de la voie par une voie routière dédiée.



Le diaporama photo de la ligne

Ce document (voir en annexe) permet de visualiser sur photos toute la ligne ferroviaire avec ses :

- fragilités
- passages à niveau
- obsolescences



CONSTATS

La ligne ferroviaire

Contexte technique de la ligne ferroviaire actuelle et de son exploitation

(fiche ressource « moyens techniques » audition SNCF Réseau)

Actuellement deux rames de TER circulent sur la voie ferrée entre Auray et Quiberon les deux mois estivaux et deux week-ends supplémentaires en juin et septembre, à raison de 10 allers-retours par jour. Les rames utilisées sont des rames transférées de la ligne Rennes-Chateaubriand, non utilisées pendant la période estivale.

La ligne comporte 27 km de voie et la vitesse maximale est de 60 kms/heure.

Les rails et traverses sont vétustes :

- Rails datant de 1924, avec 24 kms de rails fortement corrodés
- Traverses en bois datant de 1947 et 1972, dégradées de manière homogène (SNCF Réseau procède au renouvellement de 2000 à 3000 traverses tous les ans ; pour rappel 1 kilomètre de voie compte 1665 traverses).



Le Tire-Bouchon en gare de Quiberon

C'est une ligne à signalisation simplifiée qui repose sur des facteurs humains et qui comprend un nombre de passage à niveau élevée dont un qui pose problème (Penthièvre).¹

Malgré la vétusté de la ligne et du matériel, 130 000 à 150 000 voyages sont enregistrés par an et 50% des voyageurs sont des personnes descendant du TGV.

Coût de remise en état et de modernisation

800 000 euros sont nécessaire pour renouveler uniquement un kilomètre de voie (rails, ballast et traverses).

Si l'on veut moderniser la ligne, il faut savoir qu'un poste d'aiguillage automatique coûte 10 millions d'euros.

Le coût actuel du personnel pour l'exploitation hors conduite, s'élève, pour 8 personnes en 2x8, à hauteur de 400 000 euros par an.

¹ Voir le diaporama photo de la ligne en annexe

Points de vigilance

SNCF Réseau a fait part des points de vigilance à porter sur la voie :

- Ligne ferroviaire vétuste en voie unique à signalisation simplifiée
- Besoin de surveillance générale lors de l'exploitation (police ferroviaire, incivilités)
- Coût d'exploitation élevé (vétusté, frais personnel)
- Voie utilisée par vététistes et joggeurs
- Durée de vie de la ligne : dans 5 ans la vitesse est réduite si rien n'est fait ; **dans 10 ans maximum, elle ne pourra plus être utilisée sans être rénovée**

Les évolutions démographiques attendues

Le Pays d'Auray

Le dernier recensement (2013) fait ressortir que la Communauté de Communes AQTA continue sa progression avec 84 426 habitants pour les 24 communes qui la composent, soit 4 176 personnes de plus lors des 5 dernières années (+1%).

Belle-Ile compte de son côté 5 293 habitants, soit une progression de 0,7 % (173 personnes de plus en 5 ans).

Le Pays d'Auray connaît donc une progression certaine dans son ensemble, avec une population totale de 85 370 habitants en 2008 et 89 719 au dernier recensement (+ 4 349).

Cependant, la situation est différente sur le littoral avec les communes de Quiberon, Saint-Pierre-Quiberon, Carnac et Locmariaquer qui ont vu leur nombre d'habitants diminuer sur la même période.²

Ceci peut s'expliquer par différents facteurs :

- le prix du foncier
- l'accessibilité de la Presqu'île

En 2030, 108 660 personnes résideraient dans le Pays d'Auray, soit une progression de + 18 941 habitants.

Ce solde positif est marqué par un net vieillissement de la population.

Le nombre de personnes de plus de 60 ans augmenterait de 9 points, alors que la population des – de 20 ans et des 20-39 ans diminueraient respectivement de 1,9 et 4 points.



² Ouest-France du 2 janvier 2016

S'y ajoute une part des actifs en diminution : pour 100 personnes résidant dans le Pays, on avait en 2005, 56 actifs potentiels, on en aurait en 2030, 46.³

En fait, depuis 5 ans, l'évolution démographique est caractérisée par trois dominantes :

- La première d'équilibre dans la zone urbaine autour d'Auray et même positive
- La seconde de déséquilibre sur la presqu'île de Quiberon du au solde naturel défavorable (naissances /décès)
- la troisième d'une dimension migratoire par un apport de retraités, limitant ainsi le déséquilibre global toujours sur la Presqu'Île. Ce dernier effet ayant une incidence majeure sur l'évolution du foncier local et donc sur les conditions d'accès au logement.

Caractéristiques de la Presqu'île de Quiberon

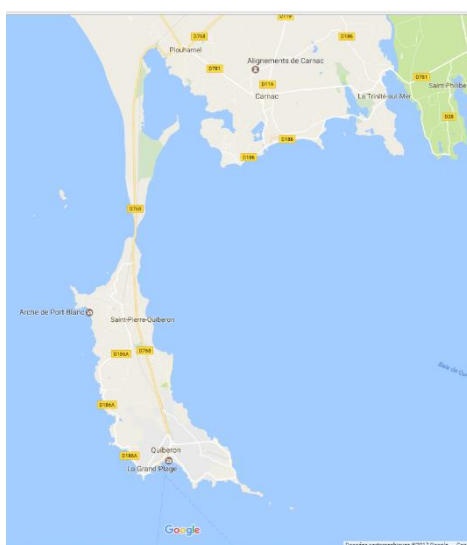
Sur les 10 dernières années 145 ménages (actifs) ont quitté la presqu'île tout en conservant leur emploi sur cette même zone (source INSEE).

La presqu'île de Quiberon est le deuxième pôle d'emplois du Pays d'Auray (2 560), cependant 1 200 actifs résident hors de cette dernière (+ 12% en 5 ans).

Deux conséquences induites :

- Accentuation du vieillissement de la population et perte de dynamisme
- Augmentation des trajets domicile-travail

Ces évolutions sociodémographiques ont un impact direct sur les modalités de vie des habitants et les conditions de circulation sur l'axe Auray/Quiberon et l'accès vers les îles.



³ Voir la Contribution territoriale au Contrat de Plan régional de développement des formations professionnelles du GREF Bretagne

Des conditions de circulation à améliorer

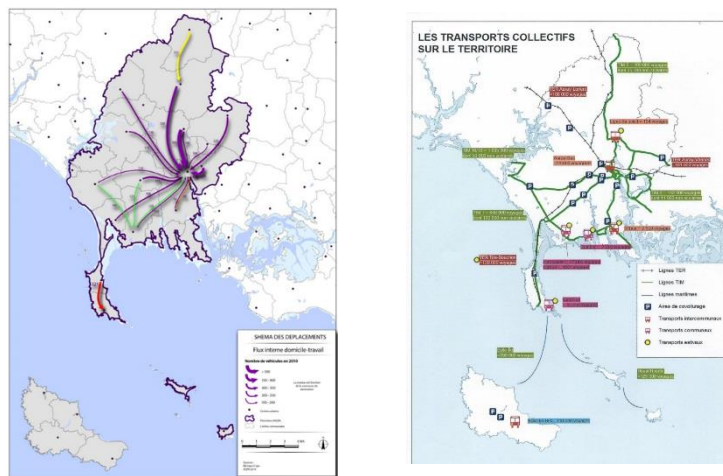
Le constat

Sur l'ensemble du Pays d'Auray, les flux routiers sont très importants sur toute l'année, supérieur à 5 000 véhicules par jour, et sur la période estivale les principaux axes passent à plus de 10 000 véhicules par jour.

Avec sur la presqu'île de Quiberon :

- au Purgatoire (moyenne annuelle) : 15 097 v/j (hors pointe estivale)
- aux Sables Blancs (moyenne annuelle) : 11 100 v/j (hors pointe estivale)

Sur l'axe Auray sud le trafic a augmenté de 43 % entre 2002 et 2013.⁴



Les membres de la commission ont fait également les constats généraux suivants qui sont repris et développés dans la partie 1 de présentation « chapeau » des préconisations :

- l'accentuation du vieillissement de la population
- l'augmentation des trajets domicile-travail
- l'arrivée en 2017 de la LGV Bretagne et le devenir des lignes actuelles
- la prise en compte des évolutions législatives concernant les compétences sur le transport des voyageurs (confère loi NOTRe)
- une problématique qui reste sans réponse, celle du fret et des déchets

Par ailleurs, l'obsolescence des outils de déplacement collectifs et l'inadaptation des moyens de transport public ne répondent pas aux besoins de mobilités sur le territoire.

Les membres de la commission s'accordent donc à dire qu'il faut :

- améliorer les conditions de circulation sur le territoire
- s'adapter au flux important des voyageurs prévus et à l'évolution de la population à venir
- œuvrer pour mettre en place des services de transport innovants
- utiliser le droit à l'expérimentation

⁴ Les chiffres et cartes sont extraits des travaux du projet de Schéma de Déplacement du Pays d'Auray

Les aérodromes

Deux aérodromes desservent le Pays d'Auray, celui de Quiberon et celui de Belle-Ile.

En ce qui concerne Belle Ile :

	Dépenses 2016	Recettes 2016
fonctionnement	219 931	219 931
investissement	35 470	335 094

	2015	2016
Nombre d'atterrissages	1 144	1 189

En ce qui concerne Quiberon :

	Dépenses 2016	Recettes 2016
fonctionnement	538 646	538 646
investissement	275 360	275 360

	2015	2016
Nombre d'atterrissages	4 049	7 611

Les deux aérodromes du territoire du Pays d'Auray ont vu leur nombre d'atterrissages augmenter entre 2015 et 2016, il serait intéressant de connaître le profil des personnes utilisant ce mode de transport, afin de dessiner ou d'affiner les opportunités de développement pour ses structures.

Les travaux du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Auray (SCOT)

La mise en œuvre de la stratégie économique du pays s'appuie sur une capacité du territoire à **améliorer sa connectivité avec les territoires voisins** aux échelles régionales, nationales voire européennes et sur une capacité à **faciliter les échanges internes** entre les différents pôles économiques et de services pour encourager les interactions entre les acteurs économiques. Cette ambition s'inscrit, en outre, dans un contexte de réduction des émissions de gaz à effet de serre privilégiant ainsi une optimisation au service d'une **meilleure performance énergétique et environnementale de l'offre de mobilités**. Pour développer cette stratégie, le SCOT s'appuie sur le renforcement de son



armature urbaine à travers l'intensification du développement urbain de ses pôles permettant, in fine, **d'optimiser la desserte et l'offre en mobilité sur son territoire**. Dans cette perspective et en articulation avec l'élaboration d'un Plan Global de Déplacement, le SCOT poursuit cinq objectifs prioritaires :

- conforter le pôle d'Auray comme porte d'entrée multimodale du territoire et diversifier l'offre de mobilité afin d'optimiser les flux Est-Ouest et d'accompagner l'émergence d'un axe Nord-Sud structurant
- assurer l'accessibilité au pôle d'Auray par l'ensemble des parties du territoire au travers des pôles secondaires et des nœuds d'intermodalité, améliorer les possibilités d'échange entre les espaces de vie commune
- développer une offre alternative aux modes de déplacement automobile à l'échelle des espaces de vie commune et des pôles pour accompagner la dynamisation des centres des villes et des bourgs
- accroître les capacités du développement urbain dans les secteurs desservis par les transports collectifs
- assurer un niveau d'équipements numériques permettant de contribuer à la connectivité du territoire et à la diminution des besoins en déplacements⁵

Concernant les transports, on retrouve dans les parties 1 et 3 du SCOT⁶ des orientations qui s'appuient sur une mobilité optimisée pour le territoire :

- ***Une vocation économique renforcée qui s'appuie sur les qualités intrinsèques du Pays d'Auray***
 - Des activités productives industrielles renforcées par le développement tertiaire pour une dynamisation économique de tout le territoire
 - Un renforcement des capacités d'échanges au service d'une gestion maîtrisée et optimisée des flux
- ***Un parti d'aménagement au service d'un espace de vie multipolaire, vivant et solidaire***
 - Des polarités attractives qui favorisent la proximité des fonctions urbaines et optimisent les mobilités

⁵ Extrait du SCOT

⁶ Orientations complètes du SCOT en annexe

Contribution du Codepa au Schéma des Déplacements du Pays d'Auray

Dans le cadre des travaux du SCOT, le Codepa avait été saisi par le Pays pour animer les ateliers de concertation relatifs au schéma des déplacements.

La conclusion de cette réflexion⁷ et contribution du CODEPA se résume en 9 axes prioritaires suivants :

1. Un pilotage politique fort et revendiqué de l'organisation de la mobilité au niveau du Pays d'Auray
2. Une optimisation partagée de l'arrivée du BGV avec la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal d'Auray (PEM), ce qui demande une anticipation et une communication renforcée dans et hors du Pays d'Auray
3. Un renforcement affirmé de l'axe ferré Nord/Sud pour le transport des personnes et des biens dans le cadre d'un aménagement de la Bretagne
4. Une multi-modalité organisée pour réduire le nombre de déplacements à partir des réseaux routiers, ferrés, et pédestres et des liaisons maritimes existants, la complémentarité entre modes doit être privilégiée
5. Une intermodalité renforcée sur l'ensemble du Pays d'Auray à partir de 4 grands pôles structurants (Auray, Plouharnel, Quiberon et Le Palais) qui permet de drainer l'ensemble du territoire dans le cadre d'une chaîne de la mobilité qui associe tous les modes
6. Une continuité territoriale assumée avec les Iles de Belle Ile, Houat et Hoëdic par toutes les collectivités territoriales continentales
7. Une démarche volontariste d'innovation pour mettre les nouvelles techniques numériques au service du plus grand nombre (covoiturage, billettique...)
8. Une mobilisation affichée des collectivités et des acteurs économiques et sociaux en faveur de la jeunesse pour faciliter leur mobilité, facteur d'insertion et de développement
9. Une coopération réelle des autorités et opérateurs de transports pour coordonner l'information et travailler à une intégration tarifaire grâce au développement de la billettique

⁷ La contribution complète sur le schéma des déplacements est disponible sur www.codepa.wordpress.com

La mobilité des jeunes⁸

La voiture individuelle reste le transport privilégié en Pays d'Auray, le réseau de bus intercommunal TIM n'étant pas suffisamment développé pour répondre aux besoins des jeunes qui n'utilisent plus les transports scolaires. Au contraire des zones urbaines donc, où les jeunes ont généralement une autonomie de mouvement relativement élevée sans recourir à la voiture, le passage du permis de conduire est un passage obligatoire en Pays d'Auray. Or la majorité des 18-25 ans rencontrent des problèmes de financement, voire d'accès aux auto-écoles pour les insulaires. Ces derniers subissent également les problèmes de coordination des bateaux et des bus, qui allongent un temps de parcours déjà long.

Concernant les modes de transports doux (vélo, marche) et alternatifs (covoiturage, autostop), ils représentent des alternatives intéressantes pour le territoire. Si les premiers manquent encore d'aménagements et d'organisation, les deuxièmes semblent rencontrer un plus large succès avec le développement d'infrastructures par le Conseil Général et les sites internet dédiés à ces pratiques qui facilitent l'appropriation par les jeunes.

Les démarches recensées sont de plusieurs types :

- Le développement d'application mobile de service et d'information
- Le développement de l'auto-partage
- La mise en place de bornes interactives
- La création de centrale de mobilité
- L'installation d'emplacements vélos dans les transports en commun
- Le développement du covoiturage dynamique

La liste présentée ici n'est pas exhaustive et correspond à une première sélection de démarches qui peuvent répondre aux besoins recensés sur le Pays d'Auray.



⁸ Synthèse de l'étude Codepa (2012-2014) menée auprès et par les jeunes sur la mobilité

Article du Télégramme du 6 mars 2017

Les deux directeurs des thalassos de Carnac et Quiberon s'accordent à dire que les dessertes routières et ferroviaires doivent être améliorées. Comment ? En « créant un lien à l'année entre Auray et Quiberon », en « trouvant un juste équilibre entre accessibilité et environnement pour améliorer la desserte routière ».

Transports : faire sauter les bouchons

S'il y a un bouchon que le nouvel office du tourisme communautaire pourrait contribuer à faire sauter, selon les dirigeants des deux thalassothérapies, c'est celui des difficultés d'accès à Carnac et Quiberon. Les deux dirigeants attendent des élus d'Aqta qu'ils fassent enfin avancer le dossier « transports ».

Un frein

« C'est difficile de faire venir les clients à Quiberon », soupire Bart Van Cauwelaert. « L'accessibilité à Carnac est un frein, confirme Martial Denêtre. Les transferts entre la gare TGV et le site ne sont pas simples. On va chercher les clients à la gare à Auray. Ou alors, il y a les taxis. Nous avons actuellement un projet avec la SNCF de mise à disposition de voitures électriques à la gare pour faciliter les liaisons ».

L'accès à Quiberon, en bout de presqu'île, est encore plus compliqué. « Nous avons des navettes entre Auray ou l'aéroport de Lorient, explique le patron de la thalasso de



Un lien à l'année entre Quiberon et Auray, autre que le Tire-bouchon estival, serait une bonne chose pour tout le monde estime le directeur de la thalasso de Quiberon.

Quiberon. Les gens prennent le bus ou le taxi. Mais après 23 h, à la gare d'Auray, il n'y a plus de taxi. Et en été, nos clients doivent quitter l'hôtel plus de deux heures avant le départ du train, pour être sûrs de l'avoir. Il faudrait créer un lien à l'année entre Auray et Quiberon. Ça serait bien pour tout le

monde. Certains clients viennent jusqu'ici en hélicoptère », ajoute-t-il.

« Il faut trouver un juste équilibre entre l'accessibilité et l'environnement pour améliorer la desserte routière entre Auray et Carnac », précise encore le patron de Carnac.

Les deux professionnels tombent d'accord

sur l'importance de travailler sur l'image du territoire, susceptible d'attirer les touristes.

Comment se vendre ?

Une image qu'ils vendent à leurs clients sous diverses formes : voyages de presse, invitations de décideurs ou de grands tours-opérateurs à découvrir leurs installations, salons du tourisme...

« En hiver, c'est compliqué de faire venir nos clients à Quiberon, déplore Bart Van Cauwelaert. Les restaurants sont fermés, beaucoup de boutiques le sont aussi. L'été, il n'y a pas à Quiberon une boîte de nuit correcte, bien gérée. Pour nos clients, qui viennent avec des jeunes de 18 ans, qu'avons-nous à leur proposer », s'interroge-t-il. Pour lui, l'office de tourisme d'Aqta n'est pas encore dans le concret : « On verra dans un an. A mon avis, touristiquement, ça ne changera pas grand-chose. Surtout parce que dans la nouvelle organisation, chaque ville a gardé son office de tourisme », conclut-il.

Article du Mensuel du Morbihan de mars 2017 Propos de Jacques LEROY⁹

« Ce train (le tire-bouchon) est un élément important. La circulation routière est encombrée durant la haute saison. Il a donc sa raison d'être. Il serait même intéressant de développer cette liaison ferroviaire, notamment sur la période hivernale. Malheureusement la ligne est vieillissante....La future nouvelle gare d'Auray, Pôle d'échange multimodal, est en vue. Et qui dit « multimodal » dit aussi une prise en compte de toutes les liaisons, en particulier celle du tire-bouchon, qui est également une étape avant de rejoindre les îles. »

⁹ Membre du groupe minoritaire Agir Ensemble à Quiberon

L'étude de la Maison de l'Emploi et de la Formation Professionnelle du Pays d'Auray

La MDEFP du Pays d'Auray a mené une étude en direction des établissements des domaines d'activités de l'hébergement, de la restauration, des loisirs et des transports avec des entretiens auprès des professionnels de novembre 2016 à mars 2017.

Cette étude sur « les opportunités d'évolution dans le secteur du tourisme sur le Pays d'Auray » a fait ressortir entre autres, une attente forte des personnes auditionnées en termes de transports et d'accessibilité du territoire.

C'est en effet, une des « grandes thématiques à retenir » déclinée au travers des « pistes d'action » suivantes :

- Faciliter les liaisons entre la gare d'Auray et le reste du territoire
- Exploiter la ligne du tire-bouchon
- Améliorer la signalétique et la faire évoluer vers la clientèle étrangère
- Augmenter/adapter les infrastructures afin d'être en capacité d'accueillir différents types de clientèle
- Faciliter l'accès aux handicapés
- Aménager des pistes cyclables
- Développer l'activité hors saison en axant sur de l'évènementiel hors saison
- Développer des logements et des navettes pour les saisonniers

Ces trois points de vue corroborent la volonté du Codepa à voir se développer une accessibilité efficace et pérenne de la Presqu'île de Quiberon et des Iles du Pays d'Auray.

LES PRÉCONISATIONS DU CODEPA

Elles sont organisées autour de trois grands axes :

- Le « Chapeau » : AFOM de la thématique
- Les trois scenarii :
 - Au fil de l'eau
 - Maintien du ferroviaire
 - Mise en place d'une voie routière dédiée
- La mobilité territoriale : ou comment intégrer les scénarios 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
 - Pour assurer la continuité territoriale, quelle déserte de Belle Ile, Houat et Hoëdic ?

LE CHAPEAU : présentation AFOM

Le « Chapeau »

La réflexion s'appuie sur une analyse globale, surnommé ici « chapeau ».

Cette analyse permet de dégager les atouts, faiblesses, opportunités et menaces concernant la thématique de la commission et de dégager ainsi des considérations à prendre en compte pour les trois scenarii.

Atouts	Faiblesses
Territoire : - Attractivité du territoire - Qualité du site, site exceptionnel - Identité culturelle - Développement des transports - Loi littoral Population : - Sociologie de la population - Evolution démographique - Vieillesse de la population Divers : - Obligation de prendre une décision - Presqu'île de Quiberon : 2^{ème} zone d'emploi du Pays d'Auray - Création d'Aqta - Mobilisation des acteurs - Nécessité de gérer le flux touristique - Obsolescence technique de la voie - Disponibilité de la voie tout le temps - Réduction de la dégradation de la route actuelle	Ligne : - Voie délabrée - Une seule ligne - Coût de la remise en état : renouvellement voie et ballast (800 000 euros du km) - Manque de disponibilité du matériel roulant à l'année - Technicité de la ligne minimum - Multitudes de passages à niveau Territoire : - Disparité territoriale : nord/sud - Enclavement de la presqu'île - Complexité des liaisons - Concurrence majeure entre Vannes et Lorient Divers : - Situation paralysante - Manque de moyens financiers - Gestion des flux touristiques - Poids économique touristique trop élevé - Tributaire des choix politiques - Coût du foncier - La structuration actuelle du transport est inadaptée à la création d'évènement culturel ou sportif d'envergure (ex : manifestation du 8 mai 2016 à Plouharnel) - Impossibilité d'élargir la saison touristique

Opportunités	Menaces
Territoire : - Arrivée du BGV (Bretagne Grande Vitesse) - PEM : aménagement gare d'Auray - Arrivée « nouveaux » voyageurs - Nombre de voyageurs en hausse - Arrivée massive de population - Sites classés, remarquables - Préconisations du SCOT - Nécessité d'une accessibilité aux îles Ligne : - Foncier et voie ferrée existante - Dégradation voie routière - Possibilité d'utilisation pour le fret : gestion des déchets Divers : - Desserte possible de la ville d'Auray - Prise en compte écologique - Loi littoral - Impact écologique - Retours sur investissements - Coordination régionale : ex du financement de la ligne Guingamp Paimpol	Territoire : - Impact écologique - Modification de l'environnement - Submersion marine - Erosion - Changement climatique - Taux carbone - Pollution - Accentuation de la circulation routière : risque d'embolisation Divers : - Rupture de charges - Individualisme : déplacements privés autonomes - Insuffisance de prise en considération du dossier par les élus - Arrivée massive de la population - Financement de plus en plus difficile

A la lecture des **atouts et opportunités** relevés, on ne peut que se réjouir des observations faites. En effet, le territoire du Pays d'Auray présente des caractéristiques très propices au développement de son périmètre et de ses infrastructures : son attractivité au travers de son identité culturelle et de ses sites remarquables, l'arrivée du BGV avec son afflux de voyageurs...

D'autres peuvent poser questions, comme le vieillissement de la population et l'obsolescence de la voie.

En ce qui concerne l'évolution de la population et son avancée en âge, cette assertion est considérée comme un atout par l'obligation de se déplacer, non plus pour son activité de salarié, mais pour des considérations médicales : visites à des proches en maisons de retraite, visites chez des spécialistes...et par l'utilisation limitée de son véhicule personnel.

Pour l'obsolescence de la voie, est posée là, l'obligation de prendre des mesures de maintien au minimum, par sa rénovation pour la sécurité des voyageurs, au maximum, par une refonte complète de sa structuration.

Les **faiblesses et menaces** mettent en avant une dimension environnementale importante et le besoin de prendre en compte les changements climatiques annoncées, avec une ligne ferrée positionnée sur un isthme sableux.

Il est à noter également les difficultés à mobiliser aussi bien des moyens financiers conséquents actuellement, que les acteurs politiques et institutionnels. Ces deux points seront à prendre en considération. La mobilisation d'un grand nombre d'acteurs est prépondérante pour répondre à ces enjeux.

De plus, ces observations convergent vers un point très précis : celui de la paralysie actuelle de la mobilité vers la Presqu'île de Quiberon et de là même vers les îles du Pays d'Auray.

Cette situation paralysante et donc pénalisante peut entraîner, si l'on n'y prend garde, un revirement total de la perception d'un cadre de vie jugée jusqu'à présent remarquable. Le poids d'une mobilité plus que restreinte peut influencer aussi bien sur le tourisme, que sur la dégradation des conditions de vie quotidienne.

Le slogan « Baie de Quiberon, la sublime » pourrait vite se transformer en « Baie de Quiberon, la bête noire des automobilistes » !

Au vu des retombées économiques pour ce bassin d'emploi, il est indéniable que son désenclavement et son expansion passent par des voies d'accès performantes, qui prennent en compte non seulement les touristes ou résidents des maisons secondaires, mais également les habitants insulaires, les résidents à l'année et ceux de la partie nord du Pays d'Auray.

LES TROIS SCENARI

1. Au fil de l'eau
2. Maintien du ferroviaire
3. Mise en place d'une voie routière dédiée

Au fil de l'eau

Ce premier scénario est en fait le maintien de l'existant et la pérennisation de cette situation.

Sachant :

- Que les conditions de circulation sur l'axe routier principal, en temps normal poursuivront leur dégradation du fait notamment d'une accentuation du nombre d'habitants sur les communes desservies par cet axe, d'un recours de plus en plus important aux entreprises extérieures venant travailler sur la presqu'île de Quiberon. Sans évoquer les conditions de circulation déplorables pendant les périodes d'été.
- 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 tant sur l'accentuation des temps de transport que sur les conditions de sécurité. A cet effet, les éléments recueillis lors de notre rencontre avec la SNCF Réseau à Rennes nous indiquent qu'une fermeture de cette ligne devra être envisagée dans les années à venir (5 à 10 ans) si aucune intervention majeure n'est réalisée. Cette ligne fait partie du réseau TER Bretagne et est gérée par la Région Bretagne pour un coût de 1ME/an.
- 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 et donc de leur fréquentation touristique. On constate qu'actuellement 50 % des voyageurs fréquentant le Tire-Bouchon l'été arrivent par le TGV et que la moyenne annuelle est de 150 000 voyageurs.



- 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 effets 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, l'absence de mesure sera de nature à rendre difficile les recrutements de personnels.

Pour résumer ce premier scénario. Depuis trop longtemps, au-delà des discours incantatoires des édiles locaux sur la nécessité de prendre en compte les conditions d'accessibilité de cet axe nord/sud, ce dossier est resté dans les tiroirs et compromet gravement le développement de ces territoires avec en sus notamment les menaces qui pèsent sur le devenir de la ligne ferrée. C'est leur avenir économique et social qui est en jeu.

Le maintien du ferroviaire

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

Le scénario de base pour cette ligne, tenant compte de sa vétusté et des menaces de fermeture, 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 (risques à venir de submersion marine¹⁰).

Le coût indicatif de ces travaux d'investissement s'élèverait à 800 000 euros/km, selon les informations recueillies auprès des services de SNCF Réseau. La prise en charge de ce coût pourrait, à l'instar de la rénovation de la ligne Guingamp – Paimpol être pris en charge par l'Etat, la Région Bretagne, le Département, les collectivités concernées¹¹ dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat/Région. L'amortissement de ces travaux pourrait se réaliser sur 30 ans, sachant que la ligne actuelle date de la fin du 19ème siècle et qu'au-delà des entretiens annuels, le remplacement des rails datent des années 1920, et les traverses de 1948, en tout cas sur une grande partie de la ligne.

Pour ce qui concerne le matériel roulant, s'agissant d'un TER, il pourrait être l'émanation du parc régional actuel. Néanmoins, il serait utile d'envisager, dès à présent de nouveaux modes de traction autres que le diesel. Alstom développe pour le territoire allemand des matériels à l'hydrogène ou par extension sur batterie. Autant confirmer la vocation environnementale de cette ligne en adéquation avec les caractéristiques de ce territoire. Sur ce point en complément, il convient de se référer au rapport d'études du CERTU de 2014 sur les « matériels ferroviaires sur le réseau ferré national : Quelles réponses aux besoins de transport ? (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie).

Engager la rénovation de cette ligne et de son coût d'investissement, c'est naturellement s'interroger sur son fonctionnement à venir. Si l'on reste sur un fonctionnement estival, soit deux mois par an, le coût en vaut-il la chandelle ? Sûrement pas. La nécessité d'un fonctionnement à l'année devient donc une hypothèse sérieuse, en tout cas à évaluer. Au regard des éléments contenus dans nos constats (voir plus haut), le potentiel de voyageurs existe et s'accroîtra dans les 10 prochaines années, que l'on peut estimer (en tenant compte également de la suppression de la ligne bus) à 1 200 000 voyageurs/an.

¹⁰ Voir l'étude sur les risques de submersion marine : Atlas de l'environnement du Morbihan - Conseil Départemental du Morbihan (dec. 2016)

¹¹ Voir article du Télégramme du 24/11/2016 en annexe

A cette étape, il faut préciser qu'en termes de prise en charge des coûts de fonctionnement, s'agissant d'un TER, c'est la Région Bretagne qui en détient la compétence, cette dernière déléguant à la SNCF l'exploitation de ces lignes, comme d'ailleurs sur l'ensemble du territoire national.

Si l'on se réfère aux études antérieures (ADEME-SNCF) sur les facturations de la SNCF aux régions françaises, la référence se fait sur un prix moyen de l'ordre de 21,35 euros par train roulant x par le nombre de km parcourus. Pour la Bretagne il est de 16,95 euros x km (avril 2011). Le coût de fonctionnement annuel facturé par la SNCF tient donc du nombre de km parcouru et du nombre de train en circulation. Pour la ligne Auray – Quiberon ce coût, pour la Région pourrait être pour une année : sur la base de deux trains en circulation journalière x par le nombre de km x par le coût au km de l'ordre de 1,8 ME dont il convient de retrancher les recettes billets.

		Poste de charge	k€ 2004	€ par train x km
Personnel roulant	1	traction	24 936	2,47
	2	accompagnement	16 214	1,61
Matériel roulant	3	charges de capital	10 859	1,08
	4	maintenance	23 879	2,37
Energie	5	électricité et diesel pour la traction	6 774	0,67
Charges au sol	6	distribution des titres de transport	8 626	0,85
	7	production des trains	6 647	0,66
	8	services en gare	4 211	0,42
	9	contribution de service DDG	3 269	0,32
	10	installations fixes en gare	3 029	0,30
Charges de structure	11	charges de structure niveau national	8 560	0,85
	12	charges de structure niveau régional	5 013	0,50
Péages	13	redevances RFF pour l'infrastructure	36 993	3,66
		TOTAL	159 010	15,76

Source : Axel Granier (mémoire de master professionnel, ENTPE, 2009)

Afin que l'irrigation de l'ensemble du territoire puisse être optimum, il conviendra d'organiser près de la ligne, principalement autour de la gare de Plouharnel des zones de stationnement permettant aux voyageurs venant du côté est (Carnac, la Trinité) et du côté ouest (Erdeven, Etel) d'accéder au train.

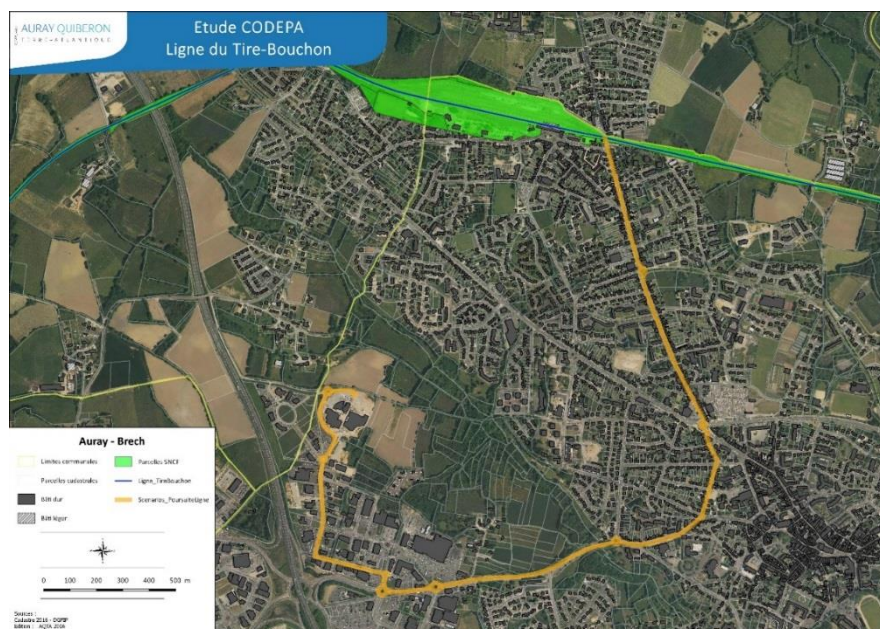
De même, la voie dédiée au Tire-Bouchon au sein du PEM devrait être désolidarisée des voies principales TGV et TER, du côté Quimper (de telle sorte que le Tire-Bouchon ne soit pas contraint d'utiliser les voies principales actuelles).

Enfin, une attention devra être portée sur les correspondances horaires nécessaires en gare d'Auray avec la ligne LGV. A ce présent scénario de base, un complément peut être évoqué, relatif au positionnement de la gare de Quiberon, de façon à fluidifier l'accès à la gare maritime, élément central de l'accès aux îles (900 000 voyageurs/an). L'hypothèse d'un transfert de la gare SNCF en entrée de ville proche du parking du sémaphore permettrait d'organiser pour les voyageurs du train et utilisateurs du parking une desserte directe par bus à traction électrique, ou autre, vers la gare maritime via une voie dédiée en lieu et place de la voie ferrée entre le sémaphore et la gare SNCF actuelle et un prolongement par la rue du port de pêche.

Dans le même esprit et afin de limiter les ruptures de charges entre les gares d'Auray et de Quiberon, un matériel « bi-mode » (électricité-diesel) pourrait au départ de la gare de Rennes avoir son terminus en gare de Quiberon.

Avec le maintien du ferroviaire, il convient de s'interroger si d'autres moyens de transports peuvent être évalués. Déjà en cours dans plusieurs agglomérations le recours au « Tram-Train » pourrait être une alternative à étudier. 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 à partir des zones d'activité et commerciale Porte Océane, d'avoir 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 desservir la gare maritime.



Hypothèse de trajet sur Auray : tracé orange

Outre qu'il s'agit d'un dispositif innovant permettant de favoriser des dessertes multiples, son coût d'investissement est nettement supérieur à l'hypothèse initiale puisqu'en sus de la rénovation comme précédemment évoquée, de la voie entre Auray et Quiberon, il faudra procéder à des aménagements urbains de voirie conséquents (de 13 à 22 M€/km en site propre¹²).



Hypothèse de trajet sur Quiberon : tracé orange

Le tableau ci-dessous permet de compléter en atouts et faiblesses le maintien du ferroviaire.

Faiblesses	Atouts
- Coût de la remise en état - Coût de fonctionnement (personnel et matériel) - Tracé non modifiable - Pollution si traction diesel - Nuisances sonores pour les riverains - Rupture de charge - Compatibilité avec le transport de fret ?	- Offre de service à l'année - Fluidité de la circulation - Maillage avec autres modes de déplacement - Attractivité touristique - Attractivité supplémentaire pour les points d'arrêts : Carnac, Belz, Plouharnel et Ploemel - Facilité de déplacement - Règle en partie le problème de stationnement

¹² Revue Transports, Environnement, Circulation 110203 de septembre 2009 du CERTU

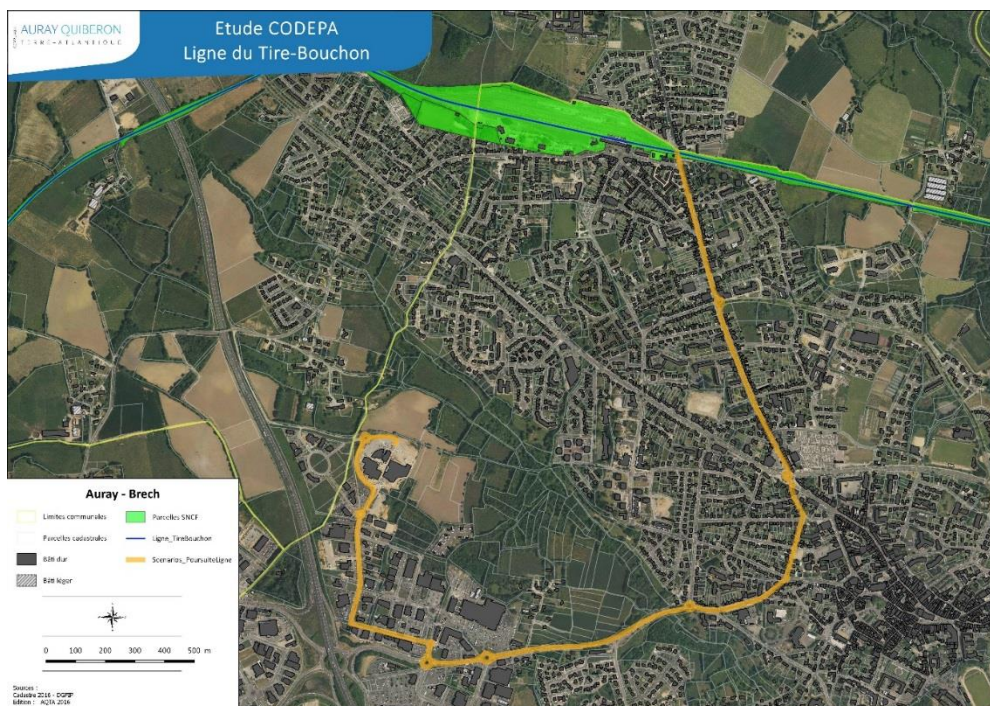
<u>Spécificités supplémentaires pour Tram-train :</u> - Coût de la modification du parcours (gare maritime de Quiberon et centre-ville d'Auray) - Evitement ligne « normale » - Pas de prolongation sur le réseau (ex : Pontivy) - Besoin d'un centre de maintenance « tram train » - Manque d'électrification de la ligne - Achat de rames Tram Train par l'AOT	- Soulage la voirie actuelle <u>Spécificités supplémentaires pour Tram-train :</u> - La possibilité de jonction avec la ligne vers Pontivy (pas de rupture de charge) - Desserte du centre-ville d'Auray et de la zone d'activités, de la gare maritime de Quiberon
--	---

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. Ce scénario, déjà évoqué il y a plusieurs années mérite à nouveau un examen attentif, notamment au regard des incontestables avancées techniques des matériels de transports en commun.

Le parcours de base proposé reste identique à ce qu'est actuellement la ligne ferrée entre la gare d'Auray et la gare de Quiberon et réservé obligatoirement aux véhicules de transports en commun (bus, bus-way, BHNS), sur voie unique. L'emprise foncière actuelle ne permet pas une double voie routière mais est suffisante pour une voie unique, sauf sur Penthievre où des aménagements complémentaires seraient nécessaires¹³. Des zones de partage devront être aménagées de façon à permettre le croisement des véhicules et une piste cyclable pourrait jouxter cette voirie dédiée en partie.

Comme évoqué dans l'hypothèse précédente sur l'option tram-train, 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. De ce fait les ruptures de charges seraient moins contraignantes et le service de transport proposé innovant et performant.



Hypothèse de trajet sur Auray : tracé orange

¹³ Voir en annexe l'atlas qui indique les emprises foncières

L'opportunité de ce scénario réside, dans la mise sur le marché de matériels de transports innovants. Les produits en cours de développement tant chez Bolloré (Bluebus, Bluetram) que chez Navya (en service à Lyon) sont de nature à se poser la question du mode de traction. A l'instar des modes actuels ou à venir pour le train (diesel), le recours aux dispositifs autonomes électriques (batteries) est retenu sur des bus de différentes capacités. Ces choix, pour l'avenir entrant en parfaite adéquation avec le caractère environnemental de notre territoire.



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 ce type de véhicules pour un coût estimé de 60 ME en ne

prenant en compte que le parcours actuel entre les deux gares. Ce scénario impose d'acquérir le foncier de l'emprise ferroviaire (pour un coût de 0,50 à 1 euros le m²). Son coût de fonctionnement est à préciser, mais nécessitera moins de personnels que pour un train, donc sur la durée plus économe. Selon les données du CERTU, le coût d'un véhicule type BHNS est de 300 à 900 K (selon qu'il est autoguidé ou non) et les coûts d'exploitation d'une ligne TCSP se situe entre 3,5 et 5 €/km¹⁴.

En terme de fréquentation, le potentiel reste identique à celui évoqué pour le scénario « maintien du ferroviaire ».

Comme pour le scénario « maintien du ferroviaire », le fonctionnement serait annuel, la nécessité de créer sur la ligne des parkings demeure indispensable et les correspondances avec les horaires des lignes ferrées (TER et LGV) recherchées.

Cette ligne TCSP pourrait constituer l'ossature d'un réseau de transports en commun sur lequel viendrait se greffer de nouvelles lignes ou des lignes existantes (TIM).

Faiblesses	Atouts
- Suppression de la voie ferrée = mode sécurisée sans interférence avec les autres modes de déplacement - Disponibilité des réserves foncières : emprise de la voie ferrée, sauf si une seule voie avec zone de croisement - Capacité : nombre de place par voyages - Convivialité	- Innovation technique - Adaptabilité du parcours - Modularité du parcours - Coût d'exploitation - Fluidité du trafic - Sécurité - Ponctualité - Pas de rupture de charge si fret

¹⁴ Revue n°203 de septembre 2009 du CERTU

- Coût de réfection de la voie ferrée en voie routière
- Demande des autres usagers de la route (taxi, secours, fret...) à utiliser la voie dédiée/risque de transfert
- Incompréhension que peut faire naître chez les usagers de la route départementale de voir un axe routier sous-utilisé à leurs yeux
- Espace limité pour le transport des bagages (valises, planches à voile...) et perte de temps
- Impact environnemental (voie routière sur dunes) et contraintes réglementaires (site protégé, loi littoral)
- Impossibilité de labellisation en Grand Site Dunaire de France
- Nuisances sonores pour les riverains
- Tombolo : disponibilité du foncier insuffisante
- Expropriations foncières

Exemples d'emprise foncière

en vert : les parcelles SNCF
en rouge : les parcelles privées



LA MOBILITE TERRITORIALE

- La mobilité territoriale : ou comment intégrer les scénarios 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
 - Pour assurer la continuité territoriale, quelle déserte de Belle Ile, Houat et Hoëdic ?

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

Comment intégrer les travaux du PEM ?

Le Pôle d'Echange multimodal : un projet structurant pour le territoire

Article Ouest-France du 28 janvier 2017



En France, seules trois nouvelles gares sont construites : aux côtés de Lorient et Montpellier, Auray en fait partie, dans le cadre de l'arrivée de la Ligne à grande vitesse en milieu d'année. Les visuels du futur Pôle d'échanges multimodal (Pem) ont été présentés jeudi soir, lors des vœux de la communauté de communes Auray Quiberon terre atlantique (Aqta), au centre culturel Athéna.

Le projet s'élève à 28 millions d'euros (1). « Un investissement conséquent, vecteur de développement », souligne Philippe Le Ray, président d'Aqta.

Les premiers travaux « débiteront cette année au premier semestre, annonce Fabrice Robelet, vice-président en charge des transports. La SNCF commencera le travail sur les voies situées au nord de la gare, le long de La Chartreuse, et au sud, sur les voies désaffectées à proximité du Tire-Bouchon ».

Nouveau bâtiment voyageurs qui « s'insère avec légèreté dans le paysage », parking sud, gare routière... Le chantier des équipements du Pem démarrera « au 2^e trimestre 2018 ». L'enquête publique devrait être menée en août. Philippe Le Ray formule « un vœu » : que cette gare « soit rebaptisée plus tard Auray-Quiberon. » Sa fréquentation annuelle (770 000 passagers) devrait doubler à horizon 2025.

Le PEM vu par le Codepa

Le Pôle d'échanges multimodal (PEM) avec ses vingt-huit millions d'euros d'investissement, et quatre ans de travaux à partir de 2018 est un projet lié à l'arrivée mi-2017 de la Ligne à grande vitesse (qui mettra Paris à 2h40 d'Auray).

Le chantier portera notamment sur la construction d'un nouveau bâtiment pour l'accueil des voyageurs. L'actuel sera transformé pour accueillir des services (comme de la restauration). Une passerelle, avec ascenseurs, sera également bâtie pour desservir le futur accès Nord de la gare (inexistant pour l'instant).

Ce projet aura des impacts directs sur les transports et les déplacements sur l'ensemble du Pays d'Auray.

Cependant, il est relevé par les membres du Codepa que le PEM est conçu comme un projet urbain qui ne s'intègre pas dans une réflexion globale sur les déplacements.

« Pour un grand nombre d'usagers, la recherche d'un gain de temps ne devrait pas se limiter aux temps de parcours. La réflexion devrait être plus globale et s'étendre à l'aménagement des gares et des axes avoisinants »¹⁵.

Il en va de même pour la ligne du Tire-Bouchon.

Il est rappelé dans la contribution du Codepa au débat public sur les liaisons ferroviaires Ouest-Bretagne et Pays de la Loire que « *le projet LNOBPL doit accompagner une réhabilitation des lignes ferrées Auray-Saint Brieuc et Auray-Quiberon, par la mise en circulation de trains, pour que l'effet « gain de temps » profite à tous les territoires, à tous les usagers, tant littoraux que ruraux. De plus, tout en permettant aux habitants du centre de la Bretagne d'accéder facilement aux gares TGV, l'axe ferroviaire St-Brieuc-Auray-Quiberon procurerait une alternative efficace au pic de fréquentation touristique estivale, et développerait ainsi de nouvelles offres de découvertes touristiques. Par la mise en service de liaisons inter-villes voyageurs entre le Nord et le Sud de la Bretagne, il aiderait à élargir la zone touristique des deux Pays au centre Bretagne, à accroître l'économie présentielle qui occupe une place importante en Bretagne.* »

La mobilité territoriale ne peut s'entendre que dans un schéma global qui permette de répondre aux problématiques de déplacements du nord du territoire, de déplacements jusqu'au lieu d'habitation, de travail, de formation..., de préservation des milieux.

¹⁵ Conclusion de la commission nationale du débat public sur les liaisons nouvelles Ouest-Bretagne-Pays de la Loire de février 2015

Comment aider les citoyens à répondre à leurs besoins de transport en diminuant l'émission de CO2 ?

Réflexion sur le covoiturage et la notion de communauté

Par l'Association « Les Lucioles - Ria d'Étel en Transition »

Contact: David GIBERT

Le covoiturage, c'est naturel !

Tout le monde pratique le covoiturage depuis son plus jeune âge : par l'entre-aide dans la famille ou le voisinage pour amener les enfants à l'école, aux activités extra-scolaires, etc...

Ce covoiturage qui semble si naturel tient à 3 choses :

- la confiance
- la communication
- le besoin commun

Vous enlevez un des 3 éléments et le covoiturage ne se fait pas.

A l'échelle de la famille, ces 3 piliers sont très forts et le covoiturage va se faire systématiquement.

A l'échelle des parents d'élèves, c'est souvent un manque de communication qui fait que les trajets ne sont pas plus regroupés.

A l'échelle de Blablacar ou des autres sites internet de covoiturage, le besoin est exprimé par les automobilistes et passagers qui s'inscrivent sur le site, la communication se fait sur le site avec la fonction recherche, la confiance est construite sur les notations des usagers précédents... Mais ce n'est qu'une infime partie des besoins réels qui sont publiés.

La notion de communauté

Une communauté, c'est intéressant pour covoiturer car les membres se connaissent, se font à priori confiance et ils se rencontrent donc ils ont des besoins de déplacements communs.

La bonne nouvelle, c'est que nous faisons tous partis de plusieurs communautés, en voici des exemples :

- son école
- son travail
- ses loisirs (et ceux de vos enfants), y compris association et engagements citoyens
- ses amis, sa famille
- son quartier (500m)
- son village (2km)
- etc.

On appartient donc tous à plusieurs communautés très concrètes... ou parfois plus virtuelles, comme blablacar.

Vos communautés se rencontrent à intervalles plus ou moins régulier : quotidien (travail, école), hebdomadaire (loisirs), occasionnel (réunion).

L'avantage d'une communauté, c'est qu'elle se connaît, qu'elle se fait confiance et a les mêmes besoins de transport mais ce qu'il manque souvent, c'est la communication : difficile d'appeler toute sa communauté pour savoir d'où ils partent, s'ils viennent bien demain, s'ils ont de la place, s'ils vont faire une course à Vannes ou à Lorient, etc.

Il est donc très utile d'avoir un outil sur lequel on va exprimer nos besoins, à destination des membres de notre communauté.

1) Outils pour les communautés « temporaires »

Une communauté « temporaire » ou « non définie », c'est celle qui se crée pour un événement et se défait aussitôt après : un concert, une réunion, une manifestation sportive ou culturelle, etc.

Pour faire covoiturer une communauté « temporaire », il faut que l'organisateur communique systématiquement la manière dont les trajets vont pouvoir s'organiser.

Sur de gros événements comme des festivals, il faut des outils capables de gérer de gros volumes de données.

Sur des réunions à l'échelle du pays d'Auray, des outils légers tel que Doodle ou framadata, voir un simple email collectif peuvent suffire.

Petits ou grands événements, il faut que ces outils ne nécessitent pas une procédure d'inscription au service alors qu'on s'est déjà inscrit à la réunion ou au concert. Ceci afin de ne pas freiner le lancement du processus.

Un outil a été créé récemment par COVIVO : Covi-event : www.covievent.org

Il n'y a pas d'inscription et il est simple à utiliser, comme nous avons pu le découvrir lors d'une rencontre en Février à AQTA.

2) Outils pour les communautés « permanentes »

Une communauté « permanente » rassemble des membres qui part leurs activités communes récurrentes ont des besoins de déplacement plus ou moins réguliers (école, voisinage, travail, loisirs, etc.).

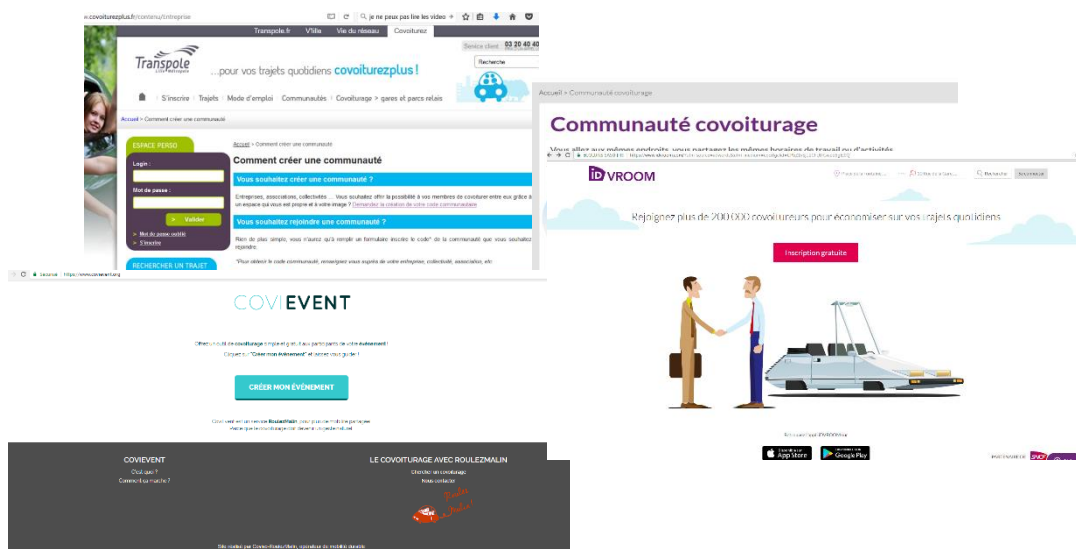
La différence avec les communautés « temporaires », c'est que :

- l'organisateur n'a pas forcément les moyens de communiquer avec ses membres régulièrement
- du fait de la récurrence des déplacements, il est possible, pour les membres qui le souhaitent, de prendre un peu de temps pour s'identifier sur un site dédié.

Quelques sites nationaux permettent de créer sa « communauté » afin de mettre en relation des personnes avec qui vous partagez les mêmes besoins : Transpole (site de Lille Métropole),

Roulez Malin, IDVROOM... et parfois c'est une communauté qui crée son propre site, offrant souvent moins de fonctionnalités et d'ergonomie.

Nous constatons que les petites communautés n'ont pas les moyens d'avoir un site de covoiturage et que les grosses communautés qui en ont mes moyens (donc à l'échelle d'une grande agglomération typiquement) n'attirent qu'une infime portion de leurs membres théoriques à cause de la dilution du lien entre ses membres.



3) La solution que nous proposons

La solution que nous proposons est d'utiliser un outil de ce type afin que les citoyens puissent communiquer, entre eux, leurs besoins en segmentant par petite communauté déjà existante (votre école, votre travail, votre quartier, etc...) afin d'y inscrire le covoiturage comme un réflexe.

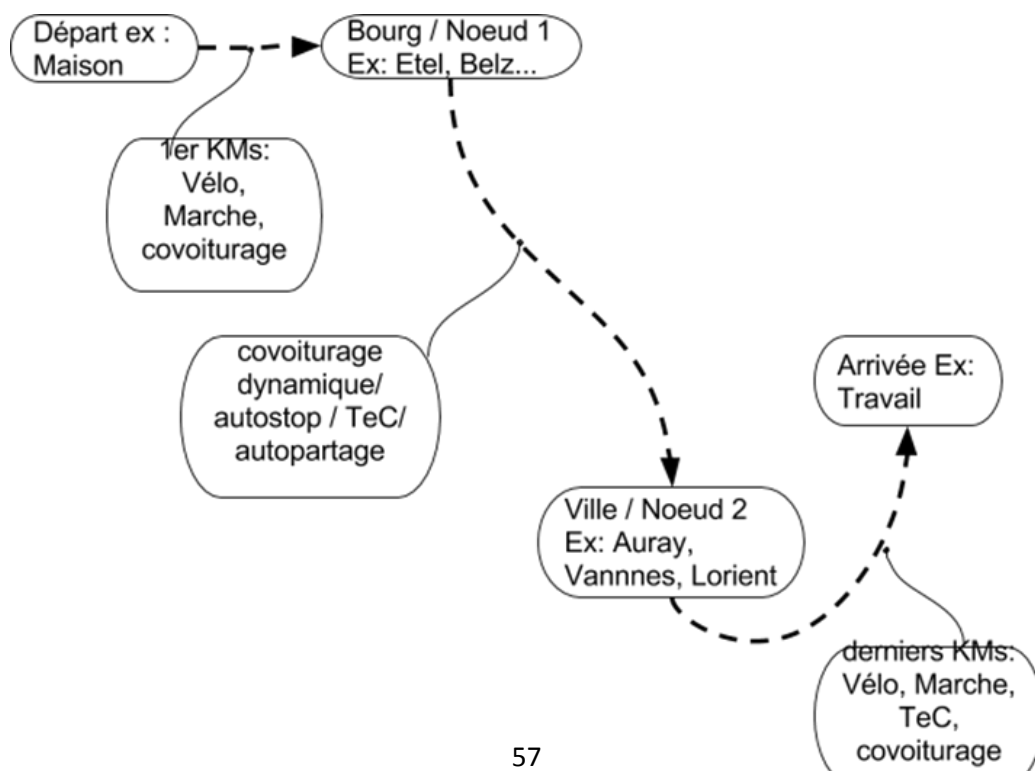
Concrètement, l'idée est que n'importe qui puisse être l'initiateur de la mise en place du service de covoiturage pour sa ou ses communautés. Ensuite, les autres membres n'ont qu'à s'y inscrire grâce à la publicité que l'initiateur va en faire autour de lui. Cela permet de déclencher un phénomène « virale ».

Actuellement aucun acteur de service de covoiturage ne propose de créer une multitude de petites communautés et de générer des interactions entre ces communautés. Ils proposent d'un créer une seule avec un coût d'inscription. Roulez Malin propose de le faire gratuitement mais sur demande : on ne peut pas créer, sa propre communauté sans intervention humaine du webmaster et donc ça freine le développement du concept. En conséquence, seul des services comme Facebook, ont permis de créer des communautés « virales » aillant des besoins de covoiturage depuis ou vers un même endroit. Mais comme Facebook n'est pas un outil de covoiturage et n'est pas prévu pour cela, il est très difficile de publier plusieurs trajets ou demandes de trajets et que cela reste lisible. A noter que Roulez Malin, en fusionnant avec

Covivo, propose aussi un service de covoiturage dynamique adossé à son site de covoiturage ce qui fait d'eux un partenaire à fort potentiel.

Conclusion : Les lucioles préconisent

- 1) De communiquer lors de chaque organisation de réunion sur l'outil gratuit Covievent afin qu'il soit rapidement aussi connu que Doodle ou Framadate
- 2) De conclure rapidement les contacts avec des sites de covoiturage pour qu'ils permettent de créer nos propres communautés. Cela sera gratuit, l'enjeu pour le site est de faire grossir le nombre d'utilisateurs. Ses ressources financières peuvent ensuite venir soit de la publicité, soit d'une recette versée par l'état en fonction des tonnes de CO2 qu'il permet de ne pas émettre.
- 3) De construire avec AQTA, la Région et les communes un schéma de transport qui prenne en compte la nécessité de faire les 1ers et derniers kilomètres sans véhicule individuel. Cela aurait pour effet d'augmenter le remplissage des voitures partagées et des transports en commun entre les nœuds de rencontre (voir le schéma des lucioles ci-dessous), et surtout de modifier notre vie à proximité des zones urbanisées : beaucoup moins de voitures qui se garent et qui circulent, cela veut dire un énorme gain d'espace, une ambiance complètement différente qui permettra aux citoyens de circuler de manière douce, agréable et sûre. Il est difficile de chiffrer ce gain mais il est énorme et mérite tous les efforts.
- 4) Organiser des événements pour faire connaître les nouvelles possibilités.



Comment intégrer la partie Nord du territoire ?

Besoins et préconisations extraits de la rencontre avec Mme DESJARDINS¹⁶

Les besoins exprimés par la population touchent en particulier :

- à l'accès à la ville-centre :
 - pour les services médicaux : ex : Porte Océane
 - pour les maisons de retraite : 4 sur Auray
 - pour la piscine et les loisirs en général
- à des besoins en infrastructures et en services de qualité adaptés aux besoins de chaque commune du territoire
- à la prise en compte des spécificités de chacun

Les préconisations :

- améliorer l'accessibilité aux pôles du territoire : préconisation du SCOT qui prend toute son importance pour l'arrière-pays
- prendre en considération l'évolution de la population à venir (hausse marquée sur le littoral, moins en arrière-pays)
- le covoiturage dynamique peut être une réponse adéquate à la population jeune
- mettre en place un service de bus à la demande, particulièrement le lundi pour le marché d'Auray
- s'adapter au flux important des voyageurs prévus dû à la réduction du temps de trajet entre Paris et le territoire
- fidéliser le touriste, faire en sorte qu'il ne soit pas que de passage, mais lui proposer des activités de découverte sur l'ensemble du territoire
- mettre en place des services de transport innovants
- utiliser le droit à l'expérimentation

¹⁶ Voir la fiche ressource sur Camors en annexe

Prendre en compte la préservation du milieu

Analyse d'Alain BONNEC, représentant de Eau et Rivières de Bretagne

Notre contribution actuelle est consacrée à l'axe nord-sud du Pays d'Auray, donc principalement la liaison Auray-Quiberon en prenant en compte la continuité avec les îles, en utilisant l'emprise au sol actuelle de la voie ferrée Auray-Quiberon.

C'est pourquoi, c'est bien sur la portion reliant Plouharnel à Quiberon que la plus grande vigilance devra être portée, quant à la préservation du milieu. C'est un point incontournable.

La voie ferrée actuelle passe en milieu dunaire (site classé loi 1930), plus particulièrement en "dune grise fixée", habitat prioritaire de la directive Européenne (Natura 2000) du même nom.

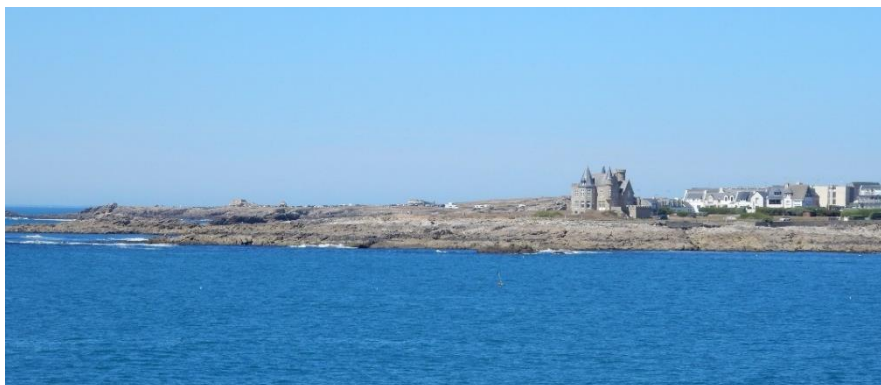
Tous travaux sur ces espaces seront soumis à étude d'impact, enquête publique, et évaluation d'incidences.

Il est cependant important de parler d'atouts plutôt que de contraintes, l'emprise de la voie ferrée traverse un site exceptionnel à préserver et à découvrir.

Il faut également prendre en compte que si l'emprise actuelle de la voie ferrée est propriété de la SNCF, celle-ci demandera plus d'espace en largeur et empiètera sur des propriétés privées, municipales, et ONF¹⁷ dans le cadre d'une nouvelle voie dédiée (scénario 3).

Il en a été de même pour la voie verte N°5, itinéraire cyclo-pédestre de Gavres à Quiberon, en passant par le musée de la chouannerie de Plouharnel devenue compétence du département du Morbihan (par son entrée dans la gouvernance du SM GS GQ¹⁸) qui a dû prendre en compte les prescriptions précitées.

Pour la voie ferrée, la voie verte, et la route départementale, il sera impératif de prendre en compte les bouleversements climatiques à venir, induisant des risques de submersion marine, principalement sur l'isthme de Penthievre, déjà fragilisé par de précédentes tempêtes. Le passage de ces trois modes de déplacement à l'isthme de Penthievre sera dépendant du foncier disponible.



¹⁷ Office National des Forêts

¹⁸ Syndicat Mixte Grand Site Gavres Quiberon

Maintien du ferroviaire

Analyse de Georges DELPONT, Président du CPIE de Belle-Ile

Le « tire-bouchon » est connu, en France et au-delà, de tous les touristes qui viennent sur la presqu'île de Quiberon. Il bénéficie d'une image sympathique, même si son état actuel et les services qu'il rend laissent parfois à désirer. En effet, il fait déjà partie du temps magique des vacances.

Il a l'avantage de relier Auray où s'arrêtent les trains « grandes lignes » et bientôt la LGV et l'extrémité sud de la presqu'île de Quiberon vers les îles. Le moderniser voire, parfois, lui donner plus d'attractivité en faisant circuler en été, comme sur la ligne Paimpol-Guingamp, un train vapeur, ne pourrait que faire augmenter sa fréquentation, tant par les touristes ou les travailleurs saisonniers que par les résidents permanents ou secondaires qui ne souhaitent pas forcément utiliser leur voiture.

Enfin, l'arrivée de la LGV pourrait être l'occasion d'établir des horaires coordonnés de Belle-Île à Paris et de Paris à Belle-Île, afin de pouvoir disposer d'un outil de transport sûr, confortable, régulier et fiable.

L'analyse des atouts et faiblesses des systèmes ferroviaires, train ou tram, fait ressortir de nombreux avantages pour ce système, en particulier le train, comparé à tout autre comme on peut le voir dans le tableau des faiblesses et des atouts, présenté précédemment.

Son principal avantage est de réduire fortement l'utilisation du système routier, très accidentogène et fortement consommateur d'énergie carbonée, tout en permettant une fluidité et une régularité de circulation, un maillage avec les autres modes de déplacement via le PEM d'Auray et une forte attractivité touristique que l'utilisation plus ou moins régulière d'un train vapeur ne pourrait qu'amplifier. Un tel système entrerait tout à fait dans les vues du SCOT et du CODEPA qui recommandent une meilleure connectivité du territoire, en particulier quant à l'axe nord-sud, de part et d'autre d'Auray, des échanges internes facilités, notamment pour les jeunes, et une amélioration de la performance énergétique de l'offre de mobilité.

Toute l'infrastructure au sol, en particulier l'emprise foncière, est existante et, même si la voie doit être revue en totalité, cette reconstruction semble être la moins onéreuse, tout au moins pour le train. Les économies réalisées par rapport à l'installation d'un tram ou d'une voie routière propre pourraient être utilisées pour améliorer ou créer des voies cyclables qui manquent cruellement sur tout le parcours, évitant ainsi le déplacement fréquent de cyclistes sur la route principale, très dangereux et générateur de ralentissements pénalisant en période estivale en particulier.

Enfin, le train est également susceptible de transporter du fret dans de meilleures conditions de sécurité, en particulier pour des déplacements de matériaux dangereux, en économisant d'autant le réseau routier.

Pour assurer la continuité territoriale, quelle desserte de Belle Ile, Houat et Hoëdic ? *Analyse de Roland LE SAUCE, Président Codepa*

La desserte des îles de Belle Ile, Houat et Hoëdic est assurée par la Compagnie Océane qui assure les liaisons par bateaux depuis 2008, à partir des ports de Quiberon (Port Maria), Le Palais, de Houat et d'Hoëdic.

Le port de Quiberon n'est pas suffisamment grand pour toutes les activités (partage des espaces, conflits d'usages), ce qui contraint la compagnie à laisser les bateaux la nuit à Belle Ile, bien que le port de Le Palais soit loin de donner satisfaction. La gare maritime de Quiberon accueille 900 000 passagers maritimes vers et des trois îles à l'année. Le bâtiment d'accueil est très obsolète, inadapté (passagers pas à l'abri pour embarquement par exemple) et pas mis en valeur. Propriété du Conseil Départemental du Morbihan jusqu'au 31 décembre 2016, il a été transféré à la Région Bretagne au 01 janvier 2017 en application de la loi NOTRe qui est compétente pour le transport maritime de voyageurs. Il n'y a pas eu de travaux réalisés malgré une demande forte du Délégué (Transdev) depuis plusieurs années (estimés à 4 millions d'Euros). La Délégation de Service Public est très fragile au dire du délégataire : le chiffre d'affaires est tributaire du nombre de passagers mais surtout de la météo et du coût du carburant. S'il y a beaucoup de passagers pour Houat et Hoëdic en saison, les liaisons pour ces deux îles sont déficitaires contrairement à Belle Ile.

Il est évident que l'accessibilité à la presqu'île conditionne l'activité de la gare maritime : les difficultés de circulation et de stationnement sont pénalisantes et génèrent des conditions d'exploitation parfois complexes (il est possible de faire Auray/Quiberon en 45 minutes mais aussi en 3 heures comme cela a été le cas à l'Ascension 2016 avec « la manifestation du Bégo »). La présence du parc de stationnement de rabattement avec des navettes du Sémaphore est importante mais les périodes d'ouverture ne couvrent pas toute l'année. La faiblesse de signalétique et d'informations amène nombre de passagers à la gare maritime pour constater l'absence de stationnement, ce qui les oblige à retourner sur leurs pas. Les correspondances et ruptures de charges sont des contraintes réelles. C'est à la Compagnie Océane de s'adapter aux horaires des trains de la gare SNCF d'Auray et non l'inverse. De la gare SNCF de Quiberon, il faut compter 15 minutes de marche à pieds pour accéder à la gare maritime.

Pour les membres du Codepa, quel que soit le scénario retenu pour la ligne Auray-Quiberon, la desserte de la gare maritime de Quiberon doit être vue comme une obligation tant pour assurer pleinement la continuité territoriale avec les îles que pour que l'effet BGV soit aussi bénéfique aux insulaires. La réalisation d'une ligne dédiée ferrée (tram-train) ou routière (bus en TCSP) depuis le parc de stationnement du Sémaphore ou de la gare SNCF de Quiberon présentée dans les différents scénarii doit être intégrée au projet et non envisagée comme une option. L'amélioration de l'accueil des bateaux et des passagers dans les ports de Quiberon et des trois îles doit aussi être examinée.

LES REMERCIEMENTS

Le Conseil de Développement du Pays d'Auray tient à remercier pour leur collaboration, leur participation et leur soutien à sa réflexion sur les Transports et la Mobilité, tous les acteurs de cette démarche :

- Marc ESPA, animateur de la commission
- les membres de la commission Transports
- le Service SIG de la communauté de communes AQTA
- les personnes auditionnées

LES ANNEXES

Liste des annexes

1. Les orientations du SCOT
2. Les chiffres clés
3. Histoires d'autres lignes
4. Les fiches ressources
5. Le diaporama photo de la ligne
6. L'atlas de la ligne (réalisé par le Service SIG d'AQTA)

Les orientations du SCOT du Pays d'Auray

Concernant les transports, on retrouve dans le SCOT :

- la partie 1 : ***Une vocation économique renforcée qui s'appuie sur les qualités intrinsèques du Pays d'Auray***

les orientations suivantes :

- Des activités productives industrielles renforcées par le développement tertiaire pour une dynamisation économique de tout le territoire
 5. Affirmer le pôle d'Auray comme centre d'activités tertiaires majeures prenant appui sur le pôle gare
- Un renforcement des capacités d'échanges au service d'une gestion maîtrisée et optimisée des flux
 1. Conforter le pôle d'Auray comme porte d'entrée multimodale du territoire et diversifier l'offre de mobilité afin d'optimiser les flux Est-Ouest et d'accompagner l'émergence d'un axe Nord-Sud structurant
 2. Assurer l'accessibilité du pôle d'Auray par l'ensemble des parties du territoire et améliorer les possibilités d'échanges entre les espaces de vie commune
 3. Développer une offre alternative aux modes de déplacement automobile à l'échelle des espaces de vie commune et des pôles pour accompagner la dynamisation des centres des villes et des bourgs
 4. Accroître les capacités de développement urbain dans les secteurs desservis par les transports collectifs
 5. Assurer un niveau d'équipement numérique permettant de contribuer à la connectivité du territoire et à la diminution des besoins en déplacements
- la partie 3 : ***un parti d'aménagement au service d'un espace de vie multipolaire, vivant et solidaire***

les orientations suivantes :

- Des polarités attractives qui favorisent la proximité des fonctions urbaines et optimisent les mobilités
 1. Affirmer la vocation d'Auray, pôle majeur au service de tout le territoire
 2. Organiser la proximité des fonctions au sein de chacun des espaces de vie commune
 3. Inscrire les espaces de vie commune comme échelle stratégique pour le renforcement de l'offre en équipements



Les nombres de voyageurs (chiffre 2014)

Ligne bus 1 : 648 000 voyages dont 120 000 non scolaires (CG 56) Quiberon – Auray – (Vannes)

Ligne bus 6/18 : 1 035 000 voyages dont 53 000 non scolaires (CG 56) Auray Etel Lorient

Ligne bus 5 : 390 000 voyages dont 35 000 non scolaires (CG 56) Auray Baud Pontivy

Ligne bus 6 : 142 000 voyages dont 11 000 non scolaires (CG 56) Auray Locmariaquer

TER Auray Vannes 101 000 voyages

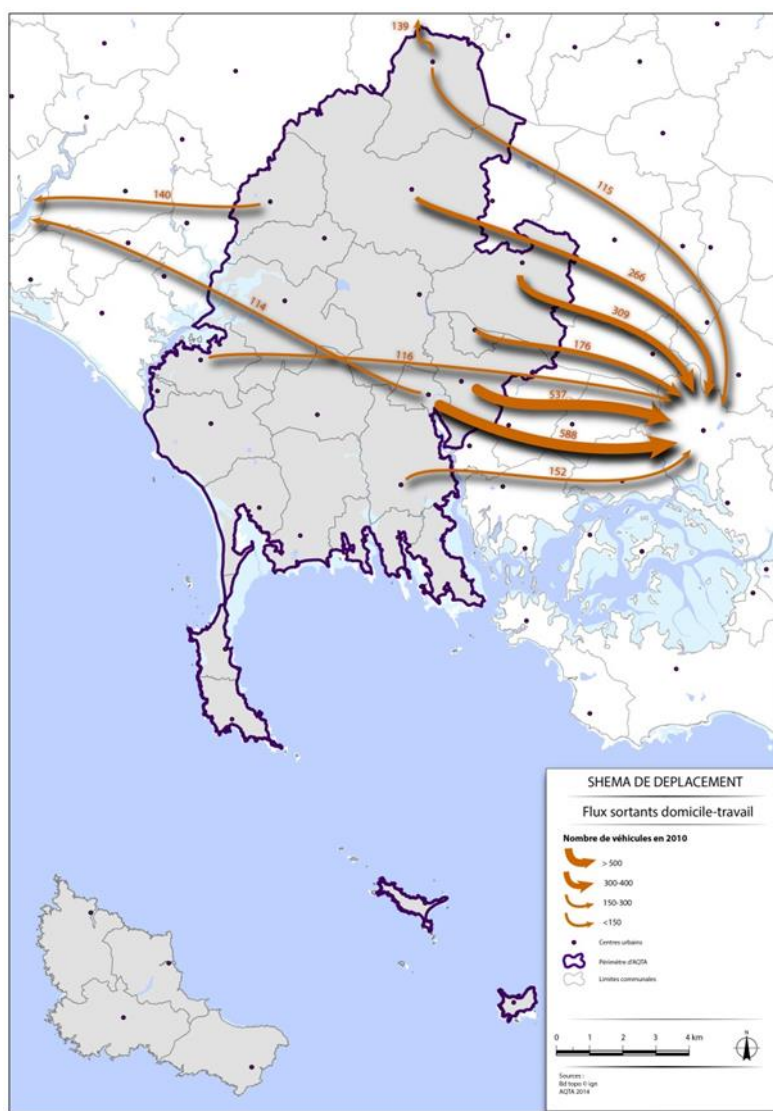
TER Auray Lorient 106 000 voyages

TER Tire-Bouchon 130 000 voyages

Belle île Quiberon 790 000 voyages (CG 56)

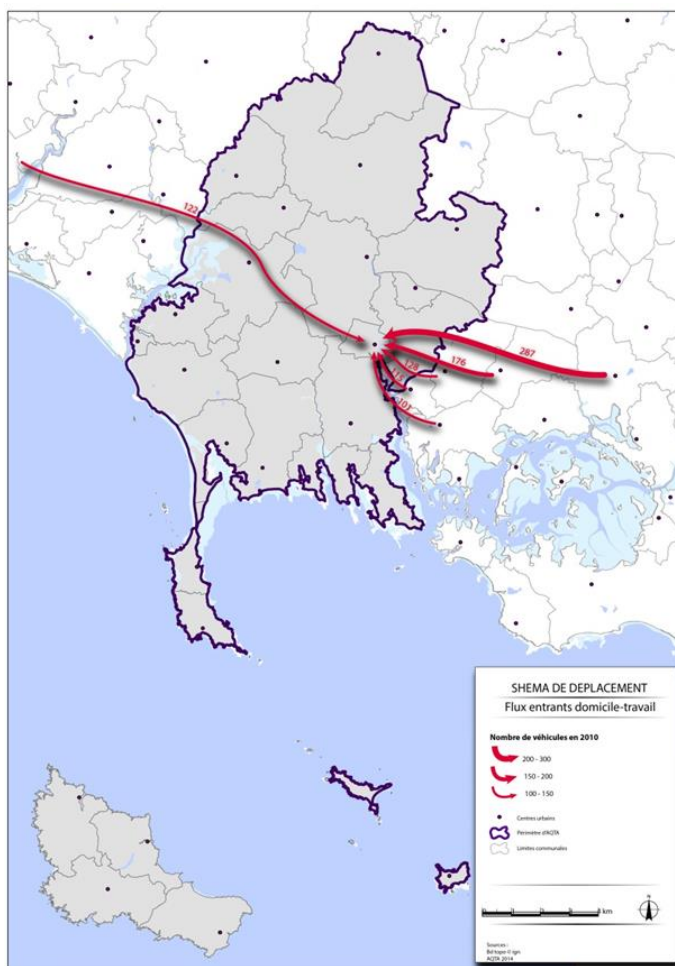
Houat 125 000 voyages (CG 56)

Les flux de circulation



Les principaux flux domicile-travail sortants du territoire intercommunal ont pour destination principale Vannes, notamment pour les communes du Nord-Ouest.

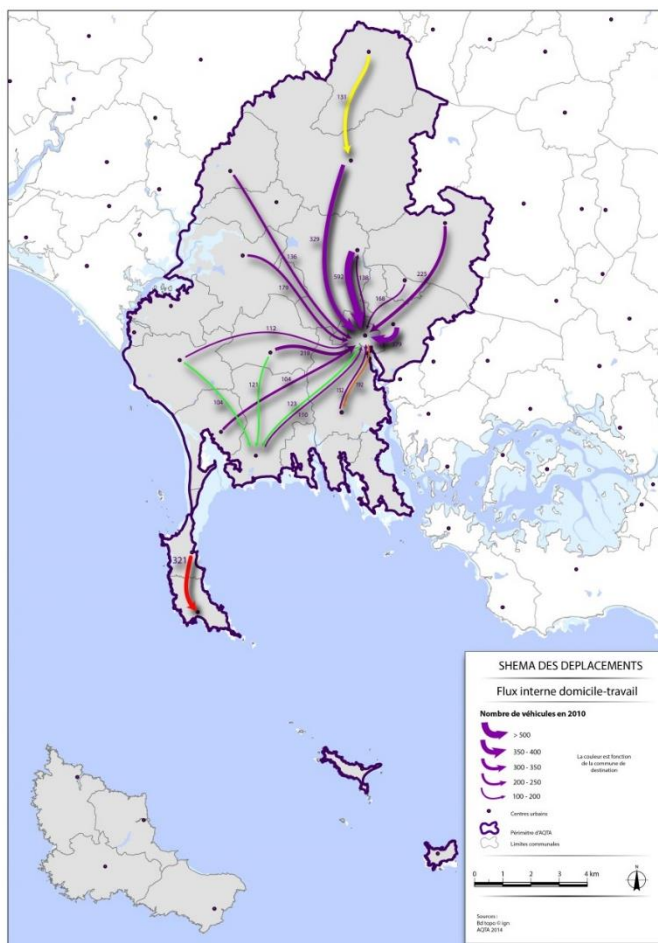
On peut également noter les flux en direction de Lorient, notamment pour les communes de l'Est du territoire intercommunal, mais dans des proportions moindres que les flux vers Vannes.



Les principaux flux domicile-travail entrants sur le territoire d'Auray Quiberon Terre Atlantique concernent essentiellement les trajets vers Auray.

Ils proviennent en majorité de Vannes et de son agglomération et en particulier des communes les plus proches d'Auray, à l'Est.

Le flux en provenance de Lorient ressort également nettement.



A l'intérieur du territoire intercommunal, la majorité des flux converge vers Auray, pour une large majorité des communes.

On peut également observer les échanges entre Saint Pierre Quiberon et Quiberon et dans une moindre mesure entre Crac'h et Auray et entre Camors et Pluvigner.

Les flux vers Carnac ressortent également.

La part des flux intracommunaux est également notable, puisqu'ils représentent pour quasiment l'ensemble des communes, les flux les plus importants.

Histoires d'autres lignes

Travaux SNCF. Ligne Rennes-Châteaubriant : les études sont lancées

Publié le 26/01/2017

Les études pour rénover la ligne SNCF Rennes - Châteaubriant sont financées, pour un montant global d'1,7 million d'euros. Elles vont débiter rapidement. | Photo d'archives Ouest-France



Un tour de table entre l'État, SNCF réseau et les collectivités locales a permis de boucler le financement des études préliminaires, soit 1,7 million d'euros. Il restera ensuite à réunir les 40 millions d'euros nécessaires aux travaux afin de rénover cette ligne en mauvais état, entre Rennes et Châteaubriant.

« C'est un pas important qui vient d'être franchi, on avance sur ce dossier. » Christophe Mirmand, le préfet de région, veut faire passer ce message alors que le comité de pilotage vient de valider, ce jeudi, le plan de financement des études d'avant-projet, afin de rénover la ligne TER Rennes - Châteaubriant.



Le préfet de région, Christophe Mirmand, a réuni autour de lui SNCF réseau et les élus concernés. | Ouest-France

Les usagers sont impatients

Pour les usagers, c'est un serpent de mer, car la ligne en mauvais état entraîne une vitesse réduite des trains et donc une desserte dégradée.

Chaque année, elle est empruntée par 437 000 voyageurs. Pas simple de trouver un accord, d'autant plus que la ligne à voie unique, non électrifiée, est située à cheval sur deux régions, Bretagne et pays de Loire.

Les élus ont finalement abouti : à la fois les deux Régions, mais aussi deux Départements (Ille-et-Vilaine et Loire-Atlantique), Rennes Métropole et la communauté de communes de la Roche-aux-Fées.

40 millions d'euros pour les travaux

À l'issue des études, les travaux devraient être engagés et s'achever à l'horizon 2019-2020. Encore faut-il franchir une seconde étape, encore plus cruciale, réunir les 40 millions nécessaires au chantier. Pour l'instant, rien n'est encore signé de ce côté-là.

Les acteurs du dossier se veulent pourtant optimistes. « Cette phase d'études est peu spectaculaire, mais indispensable, souligne le préfet. Tout le monde affiche sa mobilisation, son ambition pour que cette ligne soit modernisée et continue à se développer à l'avenir. »

Guingamp-Paimpol, une ligne nommée désir

Le Télégramme : publié le 24 novembre 2016

Depuis le temps qu'on l'attendait... 96 ans sans travaux ! Cette fois, la ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol va être refaite à neuf. Vital pour les liaisons avec la LGV et pour le développement de l'Argoat et du Goëlo. Réouverture prévue le 28 avril... Huit mois de travaux, 27,6 M€ (*), 32 km de voies, 72 km de rails, 61.000 traverses, 65.000 tonnes de ballast... Ces chiffres illustrent toute l'ampleur du chantier de rénovation d'une ligne ouverte en 1894. Un chantier visité, hier matin, par les partenaires financiers - État et collectivités - à l'invitation du maître d'oeuvre, SNCF Réseau.



800 mètres par jour

Certes, en un siècle, les choses ont bien changé. Plus besoin de centaines d'ouvriers suant sang et eau pour construire une voie ferrée. Aujourd'hui, du côté de Plouëc-du-Trieux, ils ne sont que 24 - sur un total de 130 mobilisés sur l'ensemble de la voie - à travailler sur cette portion de ligne. Mais le ballet hommes-machines n'en est pas moins impressionnant et efficace : 600 à 800 mètres de voie sont construits chaque jour. Le scénario est immuable : un portique roulant de 15 tonnes transporte les vénérables - mais très polluantes - traverses en bois et les anciens rails dans un train-chantier ; au retour, il dépose sur le ballast de nouvelles traverses : en béton de 200 kg, en béton-métal de 150 kg ou en bois (pour les courbes).

La ligne mise en service fin avril

Une fois les traverses positionnées tous les 40 cm, les rails sont fixés par des goujons, vissés par des tirefondeuses. Ces rails (de réemploi), soudés en une longue chenille déjà installée depuis quelques semaines sur les bas-côtés - servant au portique mobile - sont déplacés au fur et mesure de l'avancement des travaux. Dans quelques semaines, l'ensemble sera soulevé par une nouvelle machine pour remplacer le ballast (la moitié environ) ; ballast qui sera recyclé pour la construction de routes.

Mais ce n'est qu'une fois achevés le remplacement des tabliers métalliques des ponts de Traou Du et Pont Dervan, ainsi que le renforcement de la tranchée de Frynandour et du viaduc du Leff, que la ligne sera remise en service ; soit à la fin avril 2017.

Paimpol-Guingamp en 45 minutes

Elle retrouvera alors ses cinq allers-retours quotidiens - six à partir de septembre 2017 - et sa vitesse de 70 km/h, permettant de relier Paimpol à Guingamp en 45 minutes dans de meilleures conditions. Au grand plaisir des élus locaux qui ne manquent pas d'évoquer l'impact de cette ligne, exploitée par la CFTA, fréquentée par 60.000 passagers/an et qui assurent du fret sur 7 km à partir de Guingamp. Une ligne qui accueille aussi un train touristique à vapeur, l'été, gage de fortes retombées sur Pontrieux, petite cité de caractère. Des retombées (estimées à 3 M€), aussi, pour les commerces, restaurants et sites d'hébergement, à l'issue de ce chantier qui aura mobilisé 350 personnes.

L'effet LGV

Les principales retombées à attendre dépendront aussi essentiellement des effets de la Ligne LGV : la Cité des Islandais ne sera alors plus qu'à 3 h 30 de Paris ; important, sachant que 42 % des voyages sur cette ligne sont des correspondances TGV. « La preuve que, quand on met le meilleur au profit de tous, la dépense publique n'est pas synonyme de recul mais, au contraire, est un facteur de développement essentiel », rappelle Gérard Lahellec, vice-président chargé des transports à la Région. Une Région qui n'en a pas fini de bichonner son réseau ferré : les travaux de la ligne Brest-Quimper débuteront ainsi en février. Et encore 70 M€ d'investissements ; une aubaine en ces temps de disette.

** 43 % financés par la Région, 20,3 % par l'État, 15 % par SNCF Réseau ; 11 % par le département des Côtes-d'Armor et 10, 7 % ; collectivités locales.*

Objectifs

- Etablir des axes de réflexions et des préconisations à court et moyen terme, visant à adapter notre territoire aux enjeux stratégiques de développement (économiques, sociaux, touristiques...)
- Accompagner et enrichir l'ensemble des dispositifs de déplacements publics, au regard des expériences innovantes réalisées, sur l'ensemble du Pays d'Auray, y compris les Îles

Contexte	Faiblesses	Préconisations
– La réalisation du Pôle d'Echange Multimodal d'Auray (PEM) – L'arrivée en 2017 de la LGV Bretagne et le devenir des lignes actuelles – Les évolutions législatives concernant les compétences sur le transport des voyageurs (multiples intervenants, loi NOTRe) – La saisonnalité du « Tire-Bouchon » et son avenir – L'accessibilité des Îles Documentaire – Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Auray (SCoT) – Appel à projet « Contrat de partenariat » avec la Région – Contribution du CODEPA au schéma de déplacement du Pays d'Auray – Région Bretagne : Programme 513 du BP 2015 Intervenants techniques potentiels – Bolloré : Blue Bus et Blue Tram – Bombardier : Tramway sur batteries – SNCF Réseau	– Insuffisance d'implications et de décisions des élus au vu des financements importants demandés – Accentuation du vieillissement de la population et perte de dynamisme – Augmentation des trajets domicile-travail – Sur l'axe Auray sud le trafic a augmenté de 43 % (2002/2013) – Sur l'ensemble du Pays d'Auray, des flux routiers importants sur toute l'année (sup à 5 000 v/j), en été les principaux axes passent à plus de 10 000 v/j) – Le projet de PEM est conçu comme un projet urbain et ne s'intègre pas dans une réflexion globale sur les déplacements – Coût du « tire-bouchon » : le chiffre de 1 100 000 € pour les 70 jours de période estivale est avancé – Problématique récurrente sur la Presqu'île : la part des logements secondaires : 64 %	De la Région – la concertation sur cette question ne peut se faire sans la Région, le Département, les communes et les acteurs économiques – il est pour l'instant prématuré de parler de type de matériel à retenir (ex : tram train) – la réflexion devra englober la problématique du cheminement du fret et des déchets Du « collectif les Lucioles » – favoriser les transports doux – créer des nœuds de transport multimodal pour les grandes distances (>3 à 5 km, cad trop grand pour des transports doux) – proposer un éventail de moyens de transports pour circuler entre les nœuds – faire un état des lieux des plans de déplacement et des besoins – proposer un plan de fonctionnement sur le territoire visé – identifier les actions à mettre en place : • quelques exemples : ○ favoriser le vélo ○ organiser le pédibus/le vélobus ○ mettre en place une application pour le covoiturage dynamique ○ favoriser l'auto-partage
Les acteurs interrogés ou auditionnés : La Région, Collectif les Lucioles		

Objectifs

- Etablir des axes de réflexions et des préconisations à court et moyen terme, visant à adapter notre territoire aux enjeux stratégiques de développement (économiques, sociaux, touristiques...)
- Accompagner et enrichir l'ensemble des dispositifs de déplacements publics, au regard des expériences innovantes réalisées, sur l'ensemble du Pays d'Auray, y compris les Îles
- Sécuriser la ligne sur l'année

Audition de Bolloré - Une batterie électrique recyclable à 98 % - Deux applications de la batterie : une mobile (voiture, bus, bateau, tramway) et une stationnaire (stockage de l'électricité) - Les possibilités techniques : - o Blue Bus de 22 places qui correspond au bus à la demande ou en centre-ville avec 120 kilomètres d'autonomie et qui se recharge en 8 heures sur une borne spécifique - o Blue Bus de 120 places (assis et debout) : 220 kms d'autonomie et 5 heures de recharge - o Blue Tram : c'est aussi un bus (malgré son nom !) mais la recharge de la batterie se fait en 20-30 secondes : il se charge à chaque arrêt (18 et 22 mètres) - Une borne par bus - Circule sur voie dédiée ou non Coût : - o 450 000 euros le 120 places - o 170 000 euros le 22 places - o Y ajouter le coût de la maintenance : forfait au kilomètre	Audition de SNCF Réseau Contexte technique de la ligne ferroviaire actuelle et de son exploitation - Deux rames de TER (réutilisation de rames de la ligne Rennes Chateaubriand) - 10 allers retours durant les mois de juillet et août, et 2 WE en juin et septembre - Une vitesse maximale de 70 kms/heure - 27 kms de voie - Rails datant de 1924, avec 24 kms de rails fortement corrodés - Traverses en bois datant de 1947 et 1972, dégradées de manière homogène - Ligne à signalisation simplifiée (c.a.d sans signalisation) - Voie unique qui repose sur des facteurs humains (pour les arrêts par exemple) - Environ 50 % de personnes en correspondance (horaires calés sur ceux du TGV) - Personnels pour l'exploitation : 8 personnes en 2x8 (400 000 euros par an) - Nombre de passage à niveau dont un qui pose problèmes (Penthièvre) Coût de remise en état et de modernisation: - 800 000 euros le kilomètre pour renouveler la voie (rails, ballast et traverses) - 10 millions : 1 poste d'aiguillage automatique - Participation de la SNCF : 2 à 3 % du coût total	Points de vigilance - Ligne ferroviaire vétuste - Besoin de surveillance générale lors de l'exploitation (police ferroviaire, incivilités) - Voie utilisée par vététistes et joggeurs - Durée de vie de la ligne : dans 5 ans la vitesse est réduite si rien n'est fait ; dans 10 ans maximum, elle ne pourra plus être utilisée sans être renouvelée - Coût d'exploitation élevé (vétusté, frais personnel) A contacter - Benchmark : ligne Guingamp-Paimpol - o Conseil de développement - o Communauté de Communes - Région Bretagne - Alstom Les scénarii - 1 : la voie reste en l'état actuel avec le Tire bouchon : inutilisable dans 10 ans - 2 : la voie reste ferroviaire et est modernisée pour une exploitation ferroviaire (TER, Tram train, tramway) - 3 : la voie devient routière et est dédiée à un bus (busway, BHNS) avec achat de l'emprise foncière ferrée, avec procédure de déclassement
Les acteurs auditionnés : La société Bolloré, SNCF Réseau		

Objectifs

- Etablir des axes de réflexions et des préconisations à court et moyen terme, visant à adapter notre territoire aux enjeux stratégiques de développement (économiques, sociaux, touristiques...)
- Accompagner et enrichir l'ensemble des dispositifs de déplacements publics, au regard des expériences innovantes réalisées, sur l'ensemble du Pays d'Auray, y compris les Îles

Le contexte régional	Le positionnement de la Région	A contacter
- La Bretagne est la Région qui dispose du plus grand nombre de lignes touristiques de ce type - Toutes les infrastructures dont elle a eu une alerte de vétusté par SNCF Réseau sont inscrites au Contrat de Plan : - o Guingamp-Paimpol : 28 millions - o Quimper-Landerneau : 70 millions - o Roscoff-Morlaix : 40 millions - o Auray-Pontivy : travaux de maintien - o Dol-Dinan-Lamballe : étude - Coût d'une rame (500 places) de TER : 10 millions. la Région va en acheter 21 nouvelles pour fluidifier le trafic pendant les heures de pointe et les week-ends - En ce qui concerne l'acquisition de train, la Région envisage d'acheter du matériel Bombardier bi-mode (diesel et électrique) (ex : Brest-Quimper-Nantes) - Le Tire-Bouchon transporte actuellement 140 000 voyageurs - Du fait de l'évolution institutionnelle, le budget affecté au transport ferroviaire représentant actuellement 98% du budget Transport va passer à 45% car le CR va voir sa compétence étendue aux transports routiers et scolaires	- La fermeture de la ligne n'est pas envisagée à court terme - Toute action qui peut permettre de faire progresser la réflexion est la bienvenue - L'organisation d'une rencontre par le Codepa entre les élus du territoire et la Région sur la question de la ligne du Tire-Bouchon permettra à Gérard LAHELLEC de venir présenter la position du Conseil Régional - La Région nous met en garde contre le coût élevé d'une modification de la voie ou de son extension au centre-ville d'Auray et à la gare maritime de Quiberon - La remise à neuf sera obligatoire au vu de la vétusté à moyen ou long terme - En ce qui concerne l'ouverture à l'année et le déploiement de la voie, cela ne peut se faire sans concertation et consensus avec les acteurs du territoire (élus, associations, habitants...) - Avant de pouvoir engager des rénovations, la Région doit être saisi par SNCF Réseau - Il est indispensable de trouver de nouvelles sources de financement « la Région est un allié objectif » « les collectivités publiques doivent s'engager »	- Société bretonne innovante de systèmes modulaires : Société EXID concept et développement Régis COAT : 06 13 63 18 97 contact@exid.fr http://www.exid-cd.com
Les acteurs auditionnés : Gérard LAHELLEC, Vice-Président Région Bretagne en charge des Transports et des Mobilités		

Objectifs

- Etablir des axes de réflexions et des préconisations à court et moyen terme, visant à adapter notre territoire aux enjeux stratégiques de développement (économiques, sociaux, touristiques...)
- Accompagner et enrichir l'ensemble des dispositifs de déplacements publics, au regard des expériences innovantes réalisées, sur l'ensemble du Pays d'Auray, y compris les Îles

Camors	Belle-Ile	Préconisations communes aux deux entités
Besoins : Les besoins exprimés par la population touchent en particulier à l'accès à la ville-centre : - Pour les services médicaux : ex : Porte Océane - Pour les maisons de retraite : 4 sur Auray - Pour la piscine et les loisirs en général Préconisations : - Améliorer l'accessibilité aux pôles du territoire : préconisation du SCOT qui prend toute son importance pour l'arrière-pays - Il est important de prendre en considération l'évolution de la population à venir - Le covoiturage dynamique peut être une réponse adéquate à la population jeune - Mettre en place un service de bus à la demande, particulièrement le lundi pour le marché d'Auray	Besoins : - Reconstruction gare maritime de Quiberon - PEM : places de parking supplémentaires au vu du nombre de voyageurs annoncés - Aéroport : basculer la gestion à la CCI (environ 1 500 atterrissages entre mars et octobre) Préconisations : - Préconiser dans la restitution des travaux du Codepa sur les Transports et la Mobilité de confier la gestion de l'aéroport de Belle-Ile et également de Quiberon à la Chambre de Commerce et d'Industrie (comme à Lorient). - Contacter l'association des Iles du Ponant qui a réalisé une étude sur les entrepreneurs des Iles « Entreprendre sur les Iles » - Organiser une journée de concertation sur Belle-Ile pour présenter l'ensemble des travaux du Codepa et recueillir la parole des insulaires (possibilité d'enquête préalable).	Besoins : - Besoins en infrastructures et en services de qualité adaptés aux besoins de chaque commune du territoire - Prendre en compte les spécificités de chacun : insularité, éloignement de la ville centre Préconisations : - Prendre en compte l'évolution de la population annoncée (hausse marquée sur le littoral, moins en arrière-pays) - S'adapter au flux important des voyageurs prévus dû à la réduction du temps de trajet entre Paris et le territoire - Fidéliser le touriste, faire en sorte qu'il ne soit pas que de passage, mais lui proposer des activités de découverte sur l'ensemble du territoire - Mettre en place des services de transport innovants - Utiliser le droit à l'expérimentation
Les acteurs auditionnés : Bernadette DESJARDINS, Conseillère municipale de Camors, Frédéric LE GARS et Bernard GIARD, Président et Vice-Président de la CC de Belle-Ile		

Objectifs

- Etablir des axes de réflexions et des préconisations à court et moyen terme, visant à adapter notre territoire aux enjeux stratégiques de développement (économiques, sociaux, touristiques...)
- Accompagner et enrichir l'ensemble des dispositifs de déplacements publics, au regard des expériences innovantes réalisées, sur l'ensemble du Pays d'Auray, y compris les Îles

Compagnie OCEANE

La gare maritime de Quiberon :

- 1 million de personnes accueillies pour 900 000 passagers maritimes vers et des Îles
- Bâtiment très obsolète, inadapté (passagers pas à l'abri pour embarquement par exemple) et pas mis en valeur ; propriété du Conseil Départemental du Morbihan jusqu'au 31 décembre 2016, transfert à la Région Bretagne au 01 janvier 2017 en application de la loi NOTRe : pas de travaux réalisés malgré une demande forte du Délégué (Transdev) depuis plusieurs années (estimés à 4 millions d'Euros)
- Le port n'est pas suffisamment grand pour toutes les activités (partage des espaces); obligation de laisser les bateaux la nuit à Belle Île ; dont le port est loin de donner satisfaction aussi
- Besoin : mesurer les retombées économiques de la gare pour la ville de Quiberon : commerces, tourisme...

Points de vigilance et possibilités :

La DSP est très fragile : le chiffre d'affaires est tributaire du nombre de passagers mais surtout de la météo et du coût du carburant ; beaucoup de passagers pour Houat et Hoëdic ; mais les liaisons pour ces deux îles sont déficitaires contrairement à Belle Île.

L'accessibilité à la presqu'île conditionne l'activité de la gare maritime, il est évident que les difficultés de circulation et de stationnement sont pénalisantes et génèrent des conditions d'exploitation parfois complexes (il est possible de faire Auray

Société EXID

Présentation :

- La société EXID, créée en Région Parisienne, a une déclinaison en Bretagne : EXID Concept et Développement. Elle travaille avec les entreprises de transports et les Autorités Organisatrices des Transports. Elle propose des concepts innovants qui sont revendus à des industriels ou à des investisseurs.
- Pour la ligne Auray/Quiberon, elle propose deux concepts de transports collectifs : le « **Taxicol** » et le « **Taxirail** » pour le collectif, et le « **Micron** » pour l'individuel.
- Le « **Taxicol** » : c'est un véhicule de 22 places assises circulant avec ou sans chauffeur et une carburation au choix (électrique, hybride ou GNV). Le module électrique a une autonomie de 180 km (batteries). Plusieurs modules peuvent circuler ensemble sans être accouplés avec un seul chauffeur (téléguidage). Ce type de véhicule nécessite une voirie de 2,30 m en béton avec une bande au sol pour le guidage en cas de circulation sur voie unique, des zones de croisement étant nécessaires toutefois. Ce système est souple et permet le cadencement ; il est possible de circuler sur des voiries existantes. Les vitesses varient de 55 km/h à 90 km/h selon le mode de carburation. Le coût d'un module est de 120 à 150 k€. Un exemplaire de démonstration existe à Ploufragan (22).
- Le « **Taxirail** » : c'est la version ferrée du « Taxicol », chaque module ayant une capacité de 53 places. Il n'existe pas à ce jour d'exemplaire en démonstration. Le coût d'un module n'est pas déterminé. Ce module est donc à créer de toutes pièces.
- Le « **Micron** » n'est ni plus ni moins qu'une moto tricycle électrique pour une personne ; elle peut répondre aux besoins de débuts ou de fins de parcours, le mode d'exploitation est identique à celui des bicyclettes en libre-service dans de nombreuses villes.

Quiberon en 45 minutes mais aussi en 3 heures comme cela a été le cas à l'Ascension 2016 ou avec l'histoire du Bégou).

L'importance d'avoir des parcs de stationnement de rabattement avec des navettes à l'exemple du Sémaphore est soulignée mais il y a lieu de revoir les périodes d'ouverture (exemple : pas ouvert à la Toussaint ou à Noël), ainsi que d'avoir une bonne signalétique et information car nombre de passagers viennent jusqu'à la gare maritime pour constater l'absence de stationnement.

Pour rappel, le parc de stationnement géré par la ville de Quiberon dégage des bénéfices conséquents mais non réinvestis en totalité dans l'amélioration de la mobilité.

Le Groupe Transdev a formulé des propositions d'amélioration et de développement de l'accessibilité y compris ferroviaire avec sa filiale CFTA et les a porté à connaissance des élus du territoire (sans suite !).

Les correspondances et ruptures de charges sont des contraintes réelles. C'est à la Cie Océane de s'adapter aux horaires des trains de la gare d'Auray et non l'inverse (exemple de correspondance avec des élèves scolarisés à Quimper en correspondance à Auray le lundi matin, obligé d'avancer le premier bateau de 8 minutes !).

La question de **la vente de billet unique Train et Bateau** n'est pas évidente à traiter : en raison des modes et des conditions d'exploitation des deux opérateurs (mauvaise conditions de navigation, problème technique, et cela vaut aussi pour le train...) il n'est pas souhaitable, dans l'état actuel des choses, de proposer ce service car la gestion des retards est trop complexe, ce qui serait contre-productif in fine.

Points de vigilance et possibilités :

- Les conditions et modes d'exploitation de ces modules restent à définir surtout pour la solution ferrée au regard des réglementations existantes (est-ce un train, un tram-train ou un tramway ?).
- Pour ces deux concepts innovants, il faut un dépôt de garage, de maintenance et de recharge si électrique sur le territoire desservi.
- Leur mise en œuvre peut contribuer au développement d'une politique industrielle territoriale pour la construction des modules (reconversion des usines Citroën de La Janais par exemple) et est à inscrire dans la démarche de transition énergétique pour la croissance verte portée par les décideurs publics.

Acteurs auditionnés : M. Coat (Société Exid) et M. Hyaric (Compagnie Océane)

Diaporama de la ligne

Les gares



Gare de Quiberon
Un quai, deux voies et une voie de garage
Pas de signalisation hormis le jalon
« Carré à damier blanc et rouge » qui
interdit tout franchissement s'il est posé
face au train à quai
Foncier préservé



Gare de Kerhostin, quai
sur un seul côté avec un
bâtiment
Les pédales de
déclenchement pour la
fermeture ou l'ouverture
du passage à niveau
automatique



Gare de Plouharnel avec bâtiment et
voie de croisement, aiguillage manuel
Passage à niveau automatique
Téléphone de ligne au passage à niveau
Panneau indicateur kilométrique de la
ligne (462 km de Paris via Nantes, ex
réseau PO)



Entrée de la gare de Belz
Ploemel
Un passage à niveau
protégé automatique

La technologie



Signalisation d'entrée de la gare d'Auray annonçant le franchissement d'un aiguillage à 30 km/h



Pédales de déclenchement de l'ouverture ou de la fermeture du passage à niveau automatique



Signalisation d'arrêt en gare de Plouharnel nécessitant la présence d'un agent sécurité

- Damier Rouge et blanc face au train = arrêt
- Damier retourné = départ possible

Les passages à niveau protégés



Des traverses neuves ici ou là
Passage à niveau automatique



Passage à niveau
automatique protégé



Passage à niveau automatique pour une
traversée routière



Passage à niveau automatique
protégé en courbe



Passage à niveau automatique protégé

Les passages à niveau non protégés



Une traversée de voie par « passe pieds » non protégé pour piéton voire vélo mais à pied



Passage à niveau non protégé en courbe avec ancienne maison de garde barrière



Passage à niveau routier non protégé
Panneau de Reprise de la vitesse limitée de la ligne (60 km/h)



Traversée non protégée
au PK 457
Ballast bien recouvert
de végétation, sèche en
saison d'été



Passage au km 461 non protégé
pour les besoins agricoles

Les traverses et rails



Des traverses en bois remplacées ici ou là



Des traverses en bois neuves ici ou là
Rails sur la piste



Un rail posé sur la piste en réserve pour des travaux éventuels



Traverses neuves



Sortie de la gare de Plouharnel
Tas de traverses usagées

Etat de la voie



Panneau de signalisation de limitation de vitesse à 40 km/h
Panneau d'indication de limite d'arrêt des trains en fonction du nombre de voitures
Etat de la voie très dégradé avec des rails très sinueux



Voie ferrée très végétale, arborée



Présence de sable sur la voie



Foncier routier jouxtant la voie ferrée

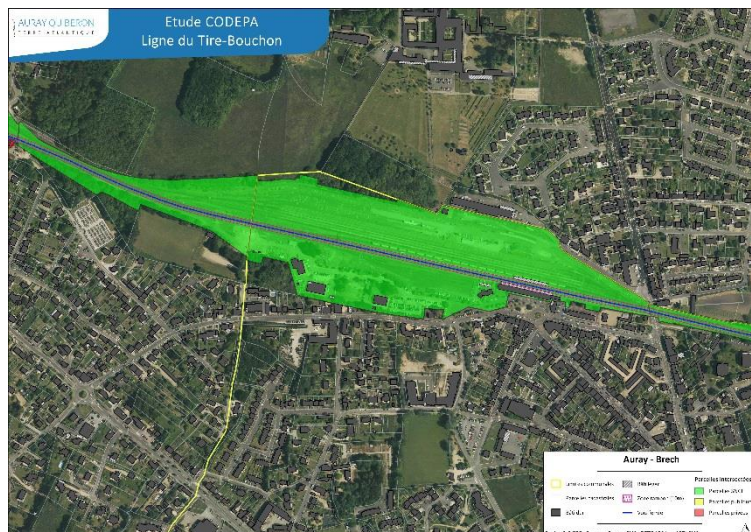
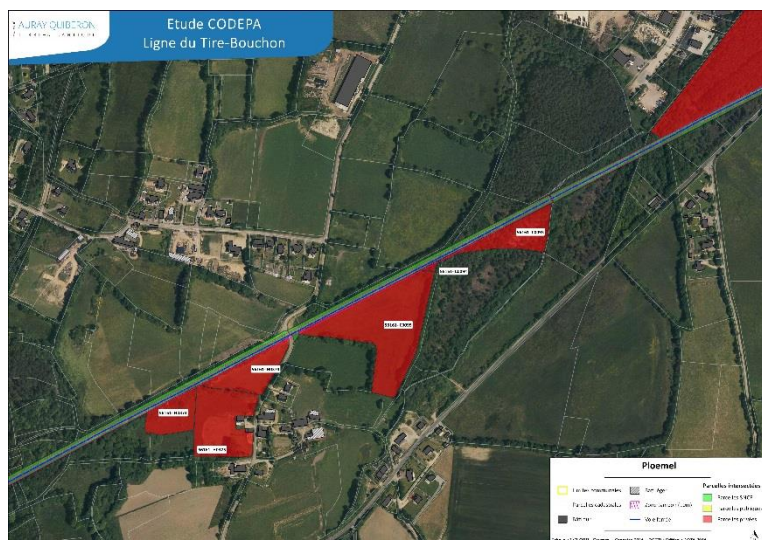
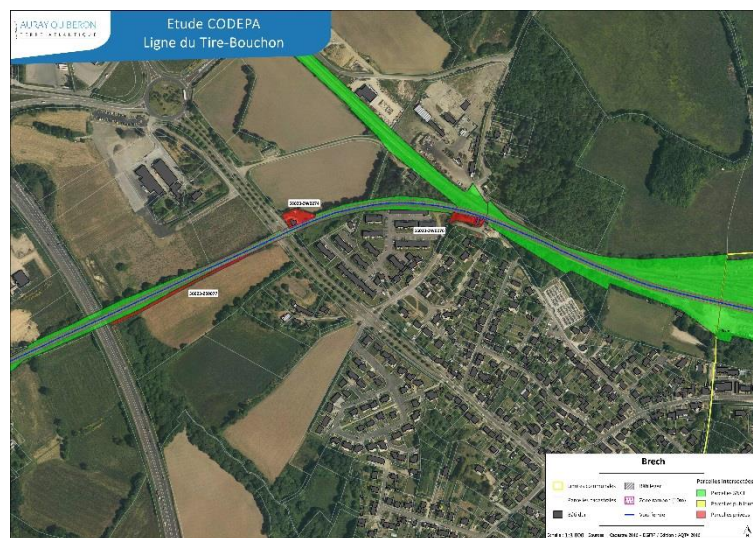


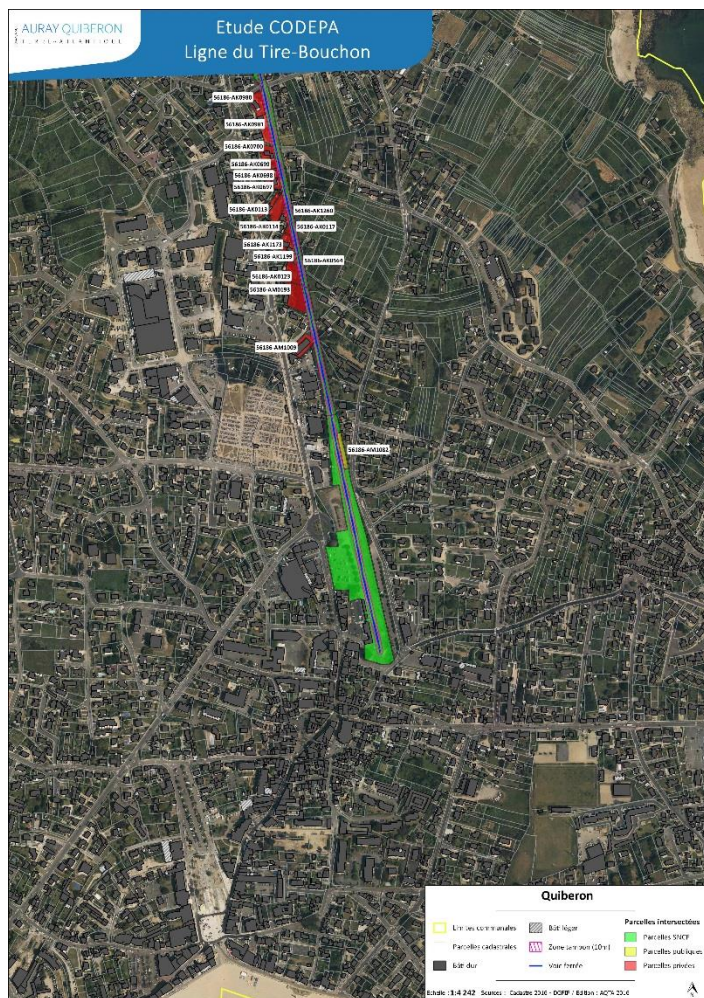
Panneau d'entrée de zone de limitation de la vitesse annoncée en amont (40 km/h)
Panneau indicateur de la prochaine gare (ou point d'arrêt) à 500 m
Mur jouxtant la voie

en vert : les parcelles SNCF
en rouge : les parcelles privées
en jaune : les parcelles publique

en vert : les parcelles SNCF
en rouge : les parcelles privées
en jaune : les parcelles publique

en vert : les parcelles SNCF
en rouge : les parcelles privées
en jaune : les parcelles publique







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 - 56400 AURAY
Mail : codepa@pays-auray.fr
Fax : 02 97 56 40 68 - Tél. : 02 97 56 45 45