

La grande vitesse en Cornouaille : un développement du territoire à anticiper

Conseil de Développement du Pays de Cornouaille



Institut de Géoarchitecture
Université de Bretagne Occidentale
Mars 2010

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier toutes les personnes sans qui ce travail n'aurait été possible. Leur disponibilité, leurs conseils avisés, et leur attention nous ont été précieux.

Le commanditaire de l'étude

- Jean-René COULIOU, Président du Conseil de Développement du Pays de Cornouaille

Les acteurs du Pays de Cornouaille

- Jean-Luc RAULT, Responsable du service voirie-environnement à Quimper Communauté
- Séverine LE BERRE, Technicienne au service Urbanisme Réglementaire à la mairie de Quimper
- Gilbert MONFORT, Maire de Rosporden
- Marie COURRONNE, Responsable du service transport à la COCOPAC

Bretagne

- Olivier COUTANT, Conseiller technique de la commission aménagement-environnement du CESR
- M.POTTIER, Responsable du service urbanisme, aménagement et foncier de la mairie de Saint-Malo

Pays de la Loire

- M. HURAUULT, Ancien responsable du projet PEM à Le Mans Métropole
- M. LE GOUBET, Chargé d'Etudes à la Communauté Urbaine Le Mans Métropole
- Me ROUSSEAU, Chargé d'Etudes à l'Agence de Développement du Mans (ADEMA)
- M. GASNIER, Maître de conférences en Géographie à l'universitaire du Mans
- M. LE BRIGAND, Responsable de l'aménagement opérationnel à Angers Loire Métropole

Les offices du tourisme du Mans, d'Angers et de la Baule
Le centre de congrès de la Baule

LGV EST

- M. STOLL, Directeur DRE Lorraine
- Aurélie MERTZ, Chargée du pôle déplacements et études prospectives (Observatoire de la LGV Est), DRE Lorraine
- Marie DELAPLACE, Maître de Conférence, Université de Reims Champagne-Ardenne, Centre de recherches OMI (Organisation Marchande et Institutions)
- Pascal OLIVARD, Président de l'Université de Bretagne Occidentale

Et plus particulièrement notre professeur référent, René-Paul DESSE, Professeur de Géographie et en Urbanisme à l'Université de Bretagne Occidentale.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS

INTRODUCTION	1
---------------------------	---

PARTIE I : VERS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT GLOBAL DU PAYS DE CORNOUAILLE	5
--	---

A/ Synergies sur le territoire en terme de développement économique	7
--	---

B/ Le tourisme comme axe de développement du territoire	25
--	----

1. Approches des différentes pratiques touristiques liées à la grande vitesse	27
---	----

2. Favoriser la mise en tourisme du territoire	33
--	----

C/ La Cornouaille multimodale	49
--	----

1. Les pôles multimodaux en Cornouaille	50
---	----

2. Vers la création d'un pôle d'échanges multimodal à Quimper	59
---	----

- Transports collectifs	59
-------------------------------	----

- Voiture et stationnement	67
----------------------------------	----

- Déplacements doux	70
---------------------------	----

- Sensibilisation-Information-Communication	74
---	----

PARTIE 2 : DEVELOPPEMENT D'UN PROJET GLOBAL POUR LA CORNOUAILLE	79
--	----

A/ Les partis pris d'aménagement	81
---	----

1. La localisation de la gare	81
-------------------------------------	----

2. Le projet de Quimper à l'échelle de l'agglomération quimpéroise	83
--	----

B/ Trois scénarios pour un développement du secteur de la gare urbaine du

Pays de Cornouaille	85
1. Préconisations d'aménagements	85
2. Présentation des trois scénarios	92
- Scénario 1 : Le parvis comme élément fédérateur entre tous les modes de transport	92
- Scénario 2 : Une gare urbaine ouverte sur le centre-ville	98
- Scénario 3 : La gare au cœur du projet urbain	104

CONCLUSION	108
-------------------------	-----

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES ILLUSTRATIONS

INTRODUCTION

Le diagnostic de la première phase d'étude a mis en exergue les dysfonctionnements et les potentiels de développement du territoire de la Cornouaille en raison de la modernisation du réseau ferré breton. L'objectif est alors de diffuser les effets de la grande vitesse afin qu'elle profite à l'ensemble des acteurs économiques, institutionnels et à la population.

Les expériences des observatoires déjà mis en œuvre révèlent trois types d'effets répartis sur une échelle de temps :

→ **Effets probables** (à court terme) : effets sur la mobilité et sur l'image. Ils se produisent pratiquement toujours et directement, c'est-à-dire sans la médiation d'un autre effet ni d'un projet ou d'une mesure d'accompagnement.

→ **Effets indirects** (à moyen terme) : effets sur la structuration du territoire, le développement économique et l'aménagement urbain. Ils ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies de politiques publiques, le plus souvent partagées par l'ensemble des acteurs.

→ **Effets induits** (à long terme) : effets éventuels, dont la LGV est une cause parmi d'autres

L'étude des observatoires de LGV de l'Est Européen et de l'Atlantique montre que la grande vitesse est un outil d'aménagement et qu'elle doit s'intégrer dans une politique globale de mise en réseau du territoire.

La phase prospective de cette étude développe **trois axes de stratégie territoriale** indissociables les uns des autres :

1/ La synergie sur le territoire en terme économique

2/ Le développement de l'attractivité touristique regroupent une même problématique de valorisation des atouts du Pays de Cornouaille et d'accessibilité de l'ensemble du territoire.

3/ La mise en place d'une intermodalité performante afin que l'ensemble du territoire profite des effets de la grande vitesse.

Ces trois axes stratégiques permettent de définir **trois scénarios** d'un possible développement du secteur de la gare. L'objectif à court et moyen termes est la mise en place d'un pôle d'échanges multimodal et l'aménagement de zones d'activités à proximité de la gare. La démarche s'inscrit dans un enjeu plus général de développement de la Cornouaille.

Retours d'expériences

Dans un contexte de promotion de l'intermodalité et de meilleure accessibilité des territoires, de nombreux projets urbains ont été ou sont en train d'être aménagés dans certaines villes françaises. La deuxième phase de l'étude s'est alors appuyée sur des retours d'expériences afin de faire bénéficier le Pays de Cornouaille de ces réussites. L'objectif est d'enrichir notre prospective à travers la compréhension et l'acquisition d'éléments indispensables afin de faire émerger un projet de territoire attractif.

Plusieurs territoires ont été sélectionnés selon trois critères :

- Caractéristiques du territoire proches de la Cornouaille
- Attractivité et intérêt du projet urbain « gare »
- Contraintes temporelles et financières



RENNES

- Commission d'aménagement du territoire du Conseil Economique et Social de la Bretagne dont le thème est les impacts de l'arrivée de la LGV sur les territoires.

Objectif : présentation des outils et des stratégies d'acteurs à mettre en place pour recevoir dans les meilleures conditions la grande vitesse sur un territoire.

Intervenants :

- **M. Stoll**, président du Comité de suivi de la LGV Est Européenne et directeur de la DRE Lorraine
→ Présentation de l'observatoire de la LGV Est Européenne (suivi et évolution des effets liés à l'arrivée de la LGV).

- **M. Mignerey**, conseiller délégué de la DATAR
→ Présentation des impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle nationale (difficultés et bénéfices).

- Conférence de **Marie Delaplace** « Les dessertes TGV, un vecteur de développement économique local ? » à l'Institut de Gestion Economique.

SAINT-MALO

Objectif : projet de rénovation urbaine de la gare « ZAC de la République »

Entretien :

- **M. Pottier**, responsable du service urbanisme, aménagement et foncier à la ville de Saint-Malo
→ Présentation du contexte de développement de la ville et du projet de la gare (PEM, médiathèque et quartier tertiaire) réalisé suite à l'arrivée de la grande vitesse en 2006. L'intérêt de ce projet porte sur la présence de la ville de Saint-Malo en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre.

LE MANS

Objectif : présentation du contexte, des conséquences de l'arrivée de la LGV et du pôle d'échanges multimodal

Entretiens :

- **M. Hurault**, ancien responsable du projet PEM pour Le Mans Métropole et **M. Le Goubet**, chargé d'études à Le Mans Métropole
→ Présentation des spécificités du projet et plus particulièrement de la programmation.

- **Mme Rousseau**, chargé d'études à l'Agence de Développement du Mans (ADEMA)

- Présentation et explication des enjeux liés au projet global de la gare notamment sur le quartier d'affaire Novaxis (pôle tertiaire).

- **M. Gasnier**, Maître de conférences en Géographie à l'Université du Mans

- Exposition du contexte historique de l'arrivée de la LGV. Optique différentes des acteurs impliqués directement dans le projet : mise en avant des aspects contradictoires.

ANGERS

Objectif : présentation du projet « Gare + »

Entretien :

- **M. Le Brigand**, responsable de l'aménagement opérationnel à Angers Loire Métropole
→ Description et explication du projet en cours qui consiste à développer le quartier de la gare d'Angers.

LA BAULE

Renseignements auprès de l'équipe gestionnaire du centre de congrès Atlantia.

PARTIE 1

VERS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT GLOBAL DU PAYS DE CORNOUAILLE

La modernisation du réseau ferroviaire breton, grâce à la LGV Paris – Rennes, est pour le Pays de Cornouaille l’occasion d’établir un plan de développement global de façon à ce que tout le territoire profite des effets de la grande vitesse. Aussi, Quimper n’est pas ici appréhendé tel un pôle économique qu’il s’agirait de renforcer, mais bien comme une porte d’entrée sur le territoire. L’intermodalité à partir de ce point d’interface représente donc un enjeu primordial pour l’ensemble de la Cornouaille. Les axes de développement présentés ici concernent les zones d’activités, la création d’un pôle tertiaire, la modernisation et l’adaptation de la structure et des équipements touristiques. Le succès du développement économique repose essentiellement sur une optimisation de l’accessibilité via la création d’un pôle d’échange multimodal.

A. SYNERGIES SUR LE TERRITOIRE EN TERME DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Les infrastructures de transport, même si elles permettent une meilleure accessibilité du territoire, n'engendrent pas à elle seule une dynamisation de l'économie d'un territoire. En effet, bien qu'il soit aisé de penser que celles-ci vont devenir un atout pour attirer des entreprises et relancer des secteurs locaux, il ne faudrait pas se cantonner à une vision déterministe des impacts territoriaux des infrastructures. Fernand Braudel soulignait déjà ce phénomène dans le cas des infrastructures routières : « Surtout, ne grossissons pas les événements de l'histoire routière. Ils surgissent, se contredisent, s'effacent souvent...¹ ».

Il n'y a pas d' « effet structurant », au sens d'une relation de cause à effet entre l'arrivée d'une voie de transport et le développement de la zone desservie. C'est ce qu'illustre parfaitement l'exemple du Mans qui a su fédérer tous les acteurs politiques et économiques autour d'un projet global de développement de l'agglomération, mais qui n'aurait jamais pu se développer ainsi avec la seule arrivée du TGV. De plus, les effets en terme d'économie sont aujourd'hui à nuancer quant à l'attraction de sièges sociaux d'entreprises. En effet, Le Mans grâce au TGV, a surtout réussi à empêcher la fuite d'entreprises locales vers Paris plus qu'il n'en a attiré de nouvelles.



Figure 1: Le quartier d'affaires Novaxis sur le site de la gare TGV a accueilli les Mutuelles du Mans Assurances dès sa

création et continue leur développement. Le nouveau siège a été en effet inauguré en juillet 2007.

Les différentes analyses des observatoires des effets du TGV déjà en place et les différents travaux universitaires soulignent un processus récurrent, à savoir l'amplification et l'accélération des tendances préexistantes. Ce qui fonctionne bien sur un territoire gagne à l'accroissement de l'accessibilité. Marc Wiel, spécialiste de la mobilité a montré dans ses ouvrages que l'amélioration

¹ Citation extraite de la thèse « La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II (1947)

technique de la vitesse des moyens de transports n'engendrait pas une optimisation des performances sur le territoire mais bien qu'elle élargissait les aires de marché. Il est donc aisé de déduire que la grande vitesse ferroviaire n'aura pas pour effet de dynamiser l'économie locale de la Cornouaille mais qu'elle va la placer dans un contexte concurrentiel face aux autres territoires desservis. Il s'agira donc d'accompagner l'arrivée de celle-ci afin de se servir de cette mise en concurrence pour redynamiser l'économie locale et améliorer l'attractivité du territoire. En cela, la grande vitesse n'est pas une cause de développement économique mais bien une opportunité que la Cornouaille doit saisir. Aussi, il est nécessaire de mobiliser l'ensemble des acteurs et de les faire collaborer autour d'un projet commun, qui sera perçu comme un élément clé pour l'avenir du territoire. La grande vitesse, appréhendée comme condition nécessaire, pourra donc permettre de faire évoluer l'offre foncière, immobilière et territoriale de Quimper tout d'abord, puis de son Pays par un effort mené en terme d'intermodalité.

Le territoire cornouaillais, via la Région Bretagne, a entrepris depuis quelques années une démarche Qualiparc visant à mettre en valeur ses zones d'activités. Dans cette dynamique, l'arrivée de la grande vitesse est l'occasion de les renforcer et de les intégrer dans une logique de mise en réseau des équipements et des compétences locales.

OBJECTIF 1 : Renforcer les spécificités économiques du territoire

La phase diagnostic de l'étude a révélé que la Cornouaille admettait une spécificité en terme d'organisation territoriale de son économie. En effet, Quimper n'est pas une agglomération qui rassemble l'ensemble des secteurs et des compétences de la Cornouaille. Différents pôles émergent, admettant soit une spécificité forte (pêche, agriculture, industrie agroalimentaire principalement) en raison de la proximité du littoral bien souvent, soit une pluri-spécificité (lorsque la part d'un secteur n'apparaît pas prépondérante dans l'ensemble du paysage économique). Les pôles qui présentent plusieurs spécialisations en termes de secteurs de développement exploitent bien souvent tout un ensemble cohérent de débouchés économiques. Douarnenez, Concarneau et Quimperlé par exemple, regroupent plusieurs secteurs économiques au service d'un développement global et cohérent.

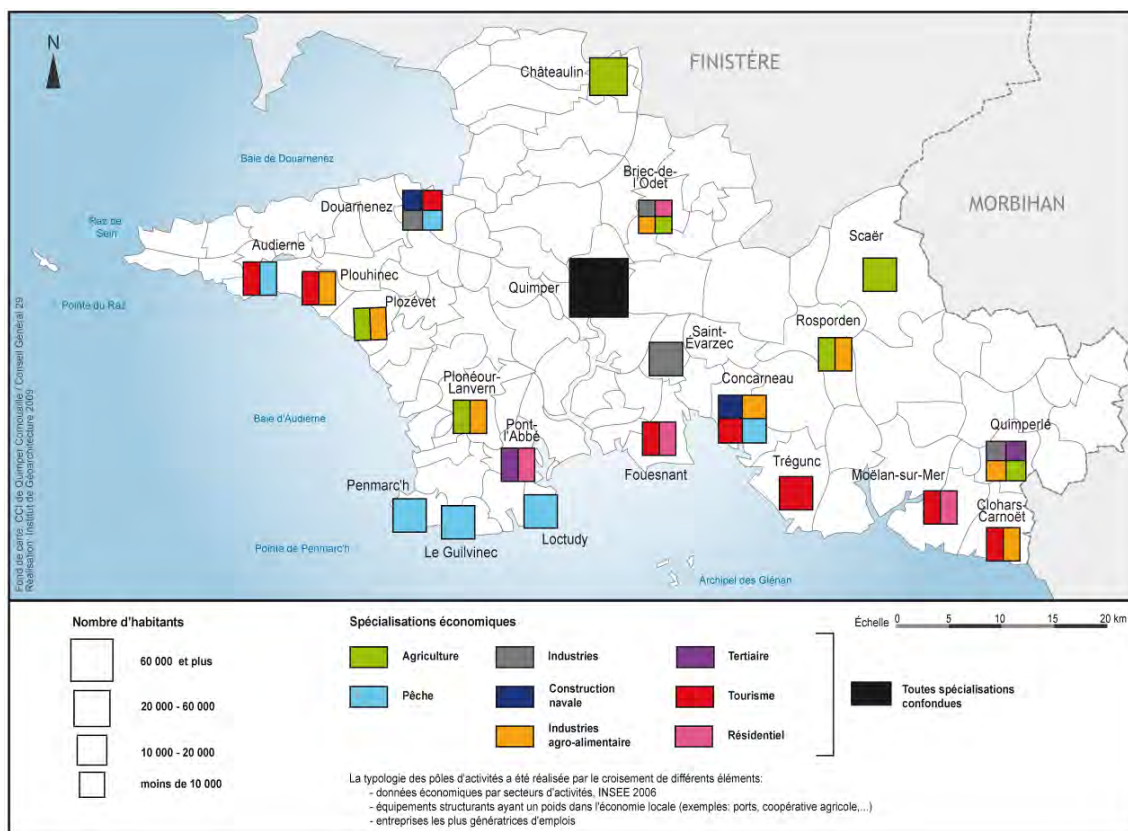


Figure 2 : Spécialisation des pôles d'activités en Cornouaille

Des pôles de compétences sont ainsi disséminés sur l'ensemble du territoire. Aussi, il serait intéressant de mettre en valeur cette spécificité du territoire dans le contexte de l'arrivée de la grande vitesse. Il s'agirait de connecter l'infrastructure de transport ferroviaire à ces pôles par l'intermédiaire d'équipement permettant d'optimiser ces fonctionnements internes dans un souci de développement et de valorisation de l'économie locale.

PISTES D' ACTIONS

- **Renforcer l'effet d'agglomération en confortant le pôle urbain quimpérois**, principale « porte d'entrée » du territoire
- **Créer un équipement permettant une mise en relation des compétences** pour un ensemble de secteurs économiques complémentaires autour d'une filière d'excellence

Cet équipement devra être mis en relation avec la gare TGV afin de permettre des déplacements et des échanges au bénéfice du développement local et être un vecteur d'attractivité pour des entreprises exogènes à plus long terme. L'objectif est d'anticiper sur la problématique d'accessibilité en favorisant l'intermodalité et fédérer les acteurs autour d'un projet d'équipement à l'échelle de la Cornouaille.

Bioparc

Ecoparc

Localisation : Communes de Pessac et Mérignane

Maîtrise d'ouvrage : partenariat public - privé associant le Conseil régional d'Aquitaine, la communauté urbaine de Bordeaux, les villes de Pessac et Mérignac

Investisseur : Caisse des dépôts et consignations

Architecte : Jean-Loup PATRIARCHE

Le futur Bioparc est ciblé "High Tech" principalement dans les domaines de la santé et de l'alimentation.

Des projets d'implantation d'entreprises du domaine de la santé ont également émergé et une clinique du sport devrait prochainement voir le jour dans ce secteur.

Le projet s'articule autour d'une rue centrale. Les bâtiments se succèdent le long de l'artère principale, légèrement surélevés par rapport au terrain et sont amarrés à la rue par une passerelle d'accès.

Une unité architecturale fédère l'ensemble du projet. L'objectif de cette organisation est de favoriser les échanges entre les différentes entreprises qui viendront s'installer sur le site.



Localisation : Bordeaux, Blanquefort

Maîtrise d'ouvrage : Communauté Urbaine de Bordeaux en partenariat avec le Conseil Régional d'Aquitaine

Architecte : Isabelle COLAS

Concept : ECOPARC est destiné à devenir le point stratégique d'un campus européen de l'éco-construction, un lieu d'échanges où qualité de vie, innovation et éco-activités seront intimement mêlées.

Les éco-activités

Bénéficiant d'une gestion durable, Ecoparc sera orienté vers les éco-activités et l'éco-construction.

- Lycée des Métiers de l'Habitat des Travaux Publics et des Transports de Blanquefort
- CFA du Bâtiment et des Travaux Publics de la Gironde
- Création d'un centre technique et d'animation pédagogique pour l'aménagement et la construction durables

Une desserte facilitée

- accessibilité par TER cadencé et plusieurs lignes de bus
- nouveau pôle d'échange favorisant l'intermodalité
- accès tram-train dès 2013

Services aux entreprises

Centre d'affaires
Pépinière et incubateur visant le développement des éco-activités
Bureaux et salles de réunions pour les entreprises
Ateliers et locaux relais
Salles de formation, amphithéâtre
Bureaux des structures partenaires et d'animation
Espaces d'exposition
Services aux particuliers
Commerces de proximités
Equipements, espaces communs
Espaces conviviaux pour les entreprises du site
Restauration
Hôtellerie



Pépinière d'entreprise

Les thèmes de formation

- Modélisation énergétique-climatique,
- Systèmes constructifs et ACV matériaux,
- Qualité de l'air intérieur,
- Rénovation et patrimoine architectural,
- Recherche en matériaux et process nouveaux, construction bois...

Agroparc

Localisation : Avignon

Desserte : Aéroport d'Avignon, Gare TGV, Autoroute...

Partenaires institutionnels : Conseil Régional de PACA, Communauté d'Agglomération Grand Avignon, Conseil Général du Vaucluse, Europe

Concept

L'Agroparc d'Avignon rassemble une diversité de compétences sur un seul site, en rapport avec les différentes filières de l'industrie agroalimentaire. Le parc met ainsi en relation directe : entreprises, centres de recherches et formations professionnelles qui peuvent ainsi instaurer des partenariats de façon à accroître leur efficacité.

L'Agroparc ne se limite pas au développement de ses activités, il offre également un espace de vie permettant aux salariés et étudiants d'accéder à des services de proximité et équipements divers (restaurants, centres de soin, banques, crèches, résidences étudiantes...).

Agroparc en chiffres :

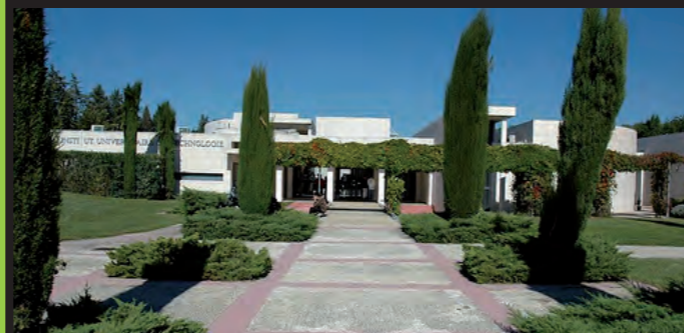
- 200 entreprises
- 50 organismes socio-professionnels
- 6 organismes de recherche
- 11 organismes de formation
- Pépinière de 90 entreprises (3.000 m²)
- 6000 personnes
- 200 ha dont 70 % déjà occupés
- 130.000 m² de locaux à usage professionnel
- Une dizaine d'hectares de projets en cours



Un cadre paysager remarquable garantissant le bien être des salariés et des étudiants



Bâtiment éco performant (autonome en énergie, matériaux bioclimatiques, production d'énergies renouvelables)



Façade de l'IUT



Compétences des 6 centres de recherche :

- Agro-alimentaire
- Conservation des produits agricoles et agroalimentaires
- Fruits et Légumes
- Environnement méditerranéen
- Télédétection et biomathématiques
- Pesticides
- Agriculture biologique
- Semences
- Analyse sensorielle
- Informatique

Principaux secteurs d'activités en liens avec l'agro-alimentaire / agriculture :

- Télécommunications
- Environnement
- Matériel et fournitures pour l'industrie
- Ingénierie
- Communication – Promotion
- Conseil en RH et formation professionnelle
- Prestation de services

Exemples : McCormick, LAFARGE, France Télécom, GSE, SGCIO (Saint-Gobain), TECHNAGRO,

11 instituts de formations et quelques organismes, dans les domaines suivants :

- Agriculture et Agro-alimentaire
- Informatique
- Commerce Marketing
- Gestion
- Mécanique et automatisme
- Electrotechnique...

Exemples : ISEMA, IUT, 2 IUP, IFRIA, CFAI, LEGTA, CRTA...

OBJECTIF 2 : Créer une synergie entre la formation, la recherche et les entreprises

Le développement des spécificités économiques du territoire est en étroite relation avec la recherche et l'innovation, permettant une modernisation des filières déjà présentes. Quimper, bien que dotée d'un IUT performant et de formations professionnelles, est une ville universitaire secondaire qui souffre de la présence des pôles universitaires de Brest et Lorient, trop proches et bien plus développés. Il existe néanmoins deux IUP « Innovation en industries alimentaires » et « Métiers des arts et de la culture » sur lesquels les secteurs économiques peuvent s'appuyer. Aussi, il serait intéressant de spécialiser les formations proposées en rapport avec les activités économiques du territoire tant du côté de la recherche que de la formation professionnelle.

PISTES D' ACTIONS

- **Développer le pôle de recherche et d'innovation présent à Quimper par rapport aux besoins des entreprises.** La modernisation de cet équipement lui confèrera un rôle plus important pour devenir un équipement structurant du territoire et faire qu'il bénéficie des effets de la grande vitesse.
- **Renforcer l'investissement des entreprises avec les pôles de recherche et d'innovation** pour booster l'innovation et moderniser les secteurs économiques du territoire.
- **Mettre à profit les connaissances et savoir-faire des pôles d'enseignement pour permettre aux entreprises de rester compétitives.** Il s'agit d'améliorer les échanges tant sur les plans qualitatifs que quantitatifs entre les entreprises et les pôles d'enseignement. L'équipement universitaire de recherche, le technopôle et les entreprises sont mis en relation afin de tendre à une synergie des compétences pour attirer de nouveaux investisseurs bretons ou métropolitains. Cette mesure s'accompagne d'une amélioration des dessertes entre les entreprises et les pôles d'enseignement.

De nombreuses agglomérations françaises, moyennes ou grandes, ont profité de l'arrivée de la LGV pour restructurer les quartiers de leur gare et bien souvent y ont rattaché des activités économiques. De grands quartiers tertiaires ont ainsi vu le jour, à l'instar du Mans avec son quartier Novaxis, toujours en expansion depuis les années 1980. L'amélioration de la vitesse ferroviaire entraîne un accroissement de la mobilité longue distance qui justifie l'implantation d'un pôle économique à proximité des lieux de départ et d'arrivée. Les activités les plus sensibles aux bénéfices de la grande vitesse ferroviaire sont celles pour lesquelles les déplacements de personnes sont importants, notamment dans le tertiaire (conseil, cabinets d'études, tourisme d'affaire, recherche et développement).

Le succès de l'aménagement de pôles tertiaires dans les quartiers de gare dépend de la combinaison de plusieurs facteurs : les structures d'accueil doivent être prêtes et en partie occupées dès l'arrivée du TGV, leur accessibilité doit être bonne, non seulement en TGV, mais par l'ensemble des modes de transport, notamment l'automobile (axes performants et non congestionnés et parkings disponibles). Dans le cas de Lille ou du Mans, l'impact favorable de la LGV sur le marché immobilier et sur l'image de la ville est indubitable. Il est dû à la fois au TGV et à une forte action des élus locaux. A l'échelle de Quimper, qui ne bénéficiera pas d'une LGV mais d'une amélioration du réseau à partir de Rennes, la question de la création d'un pôle économique à proximité de la gare doit être posée d'une façon plus modeste car la ville est positionnée en bout de ligne et excentrée des zones économiques dynamiques (bassin parisien et pôles européens).

OBJECTIF 1 : Faire du projet de ville une vitrine pour le Pays de Cornouaille

La création d'un pôle économiquement et symboliquement fort a pour objectif de faire du lien entre tous les pôles du Pays de Cornouaille, les représenterait et produirait un effet vitrine pour l'ensemble des ressources du Pays.

PISTES D' ACTIONS

- **Mettre en valeur l'économie locale**
- **Représenter les différents secteurs présents** en créant un effet d'image avec des entreprises à forte valeur ajoutée (Bolloré, Armor Lux, HB Henriot, etc.)
- **Jouer sur la communication et développer une campagne de promotion forte**, à l'image d'Angers pour son quartier Gare +, afin de fédérer les acteurs et la population autour du projet commun



Figure 3 : Le projet du quartier d'affaires Gare+ à Angers de l'architecte Nicolas Michelin

OBJECTIF 2 : Elaborer un projet adapté à l'échelle de la Cornouaille

Le futur projet doit prendre en compte la périphéricité du territoire sur lequel il s'implante ainsi que la taille de l'agglomération. Il faut donc réfléchir à la mesure du projet qui doit être adapté à son contexte, évolutif et répondre à la demande de l'économie locale.

PISTES D' ACTIONS

- **Viser la relocalisation d'entreprises locales et attirer des services** de type banques, restauration, services aux entreprises d'initiative locale, pour lancer la commercialisation de la zone. Si l'endogène fonctionne, il pourra être envisagé de voir plus grand et d'attirer des éléments exogènes.
- **Inciter l'implantation de jeunes entreprises** qui auraient besoin de se déplacer beaucoup et vite (bureaux d'études, cabinet d'architecte, conseil). Cela peut se faire par la mise en place d'une pépinière d'entreprises par exemple.
- **Implanter une locomotive sur le site** pour lancer un mouvement, créer du flux, faire venir des services (service administratif de l'Etat, service de la ville, communauté urbaine, agence de développement, agence d'urbanisme, Centre des congrès qui implique la création d'un complexe hôtelier haut de gamme, etc.).

A titre d'exemple, l'installation de l'ADEMA au Mans, dès la première tranche de création du pôle Novaxis, a permis d'impulser la commercialisation de l'opération. Par ailleurs, la stratégie de l'agglomération de Nancy a été de promouvoir le développement d'un Centre des congrès comme équipement structurant à proximité des voies ferrées.



Figure 4 : Futur Centre des congrès de Nancy, localisé au bord de la voie de chemin de fer

OBJECTIF 3 : Anticiper une politique d'acquisition foncière

Le découpage foncier complexe des espaces à proximité de la gare de Quimper demande, dans le cadre d'une opération d'aménagement, de réfléchir en amont à une politique d'acquisition en fonction des différents usages déterminés.

PISTES D' ACTIONS

- **Anticiper la problématique foncière** et initier le plus tôt possible une politique d'acquisition sur les espaces stratégiques mutables autour de la gare de Quimper (friches SCNF, locaux SERNAM). L'idée est de mettre en place une démarche progressive en construisant par tranche le quartier de la gare. L'opération Novaxis du Mans a poursuivi son expansion de cette manière en fonction de la demande.
- **Inscrire si possible le projet de quartier de la gare dans un programme d'aménagement plus global** (type PLU, SCOT)

OBJECTIF 4 : Accorder une valeur paysagère et durable au projet dans un souci d'attractivité

En raison des qualités paysagères et des potentialités foncières du site, il serait intéressant de valoriser un projet tertiaire en présentant une architecture et un concept intégrés à l'environnement.

PISTES D' ACTIONS

- **Mettre en valeur le cadre de vie et le cadre paysager de la ville de Quimper** pour attirer des investisseurs. En effet, l'Odet et le patrimoine bâti peuvent apporter une valeur ajoutée au projet urbain, véritable argument d'attractivité.



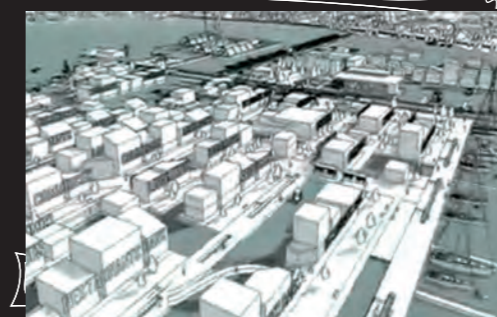
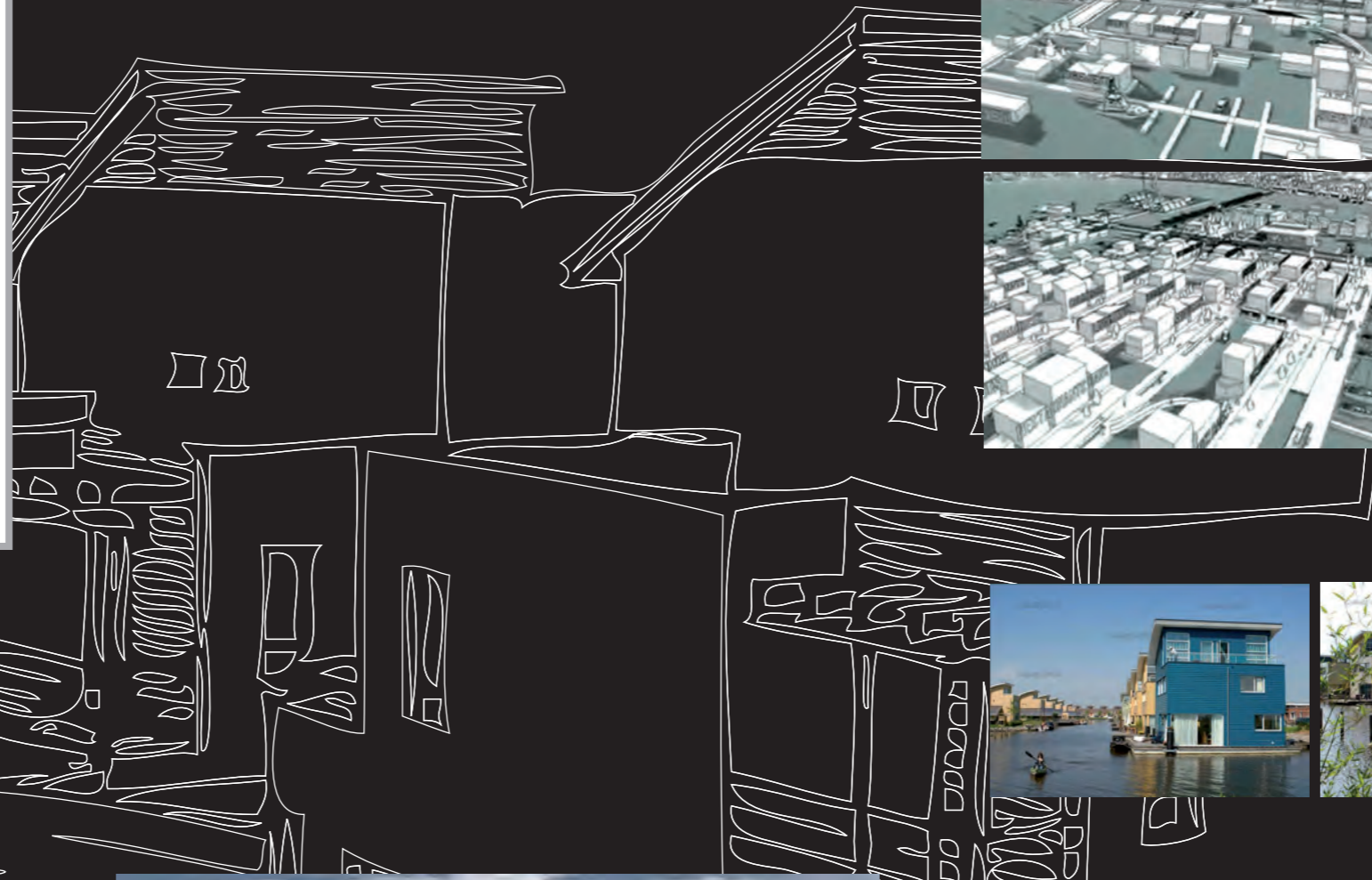
Figure 5 : Rive de l'Odet

- **Impulser une dynamique par l'intermédiaire d'un projet architectural fort et symbolique.**
- **Développer un concept de quartier tertiaire durable** en répondant à la problématique du risque d'inondation, qui impulserait un effet vitrine.

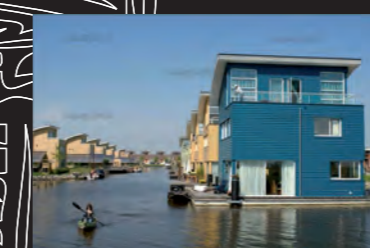
Constructions en zones inondables



La localisation de la gare de Quimper en bordure de l'Odet réduit les perspectives d'aménagements urbains et d'implantation d'équipements complémentaires en raison d'une inscription des espaces potentiellement mutables en zone rouge du PPRI. Pourtant dans le cadre de la création de quartiers résidentiels, aux Pays-Bas notamment, de nouvelles techniques de constructions et concepts ont permis de tirer parti de ces zones inconstructibles. En raison de la présence de l'eau (fleuves, lacs, bassins...), ces expériences urbanistiques apparaissent aujourd'hui comme des concepts avant-gardistes de quartiers durables. Associés à des techniques de construction BBC, ce type d'aménagement peut se révéler, pour une agglomération, être une formidable vitrine en matière de développement durable.



Julian Carrasco
Projet Diplôme DPLG
Halsmeer Netherland



Johan Sijtsma
Quartier flottant
Leeuwarden Netherland



Cabinet H2Orizon
Projet de zone commerciale
Bassin Vauban Le Havre

Projet de quartier amphibie à
l'emplacement
d'une friche industrielle
Dordrecht Netherland

Aux Pays-Bas, la construction en zones inondables est devenue depuis quelques années un impératif en raison du manque de terrains constructibles et de leurs liens séculaires avec la denrée eau. Ils présentent le modèle urbain le plus abouti en matière de constructions flottantes.



Dura Vermeer
Quartier flottant
Maasbommel Netherland

Des architectes se concentrent sur des maisons amphibies en aluminium et en bois capables de résister à une élévation du niveau de la mer de plus de 4 mètres. Elles sont bâties sur des sortes de radeaux de béton creux qui flottent en cas de crues. L'entreprise Dura Vermeer et le cabinet d'architectes britanniques Barker and Coultts se sont spécialisés dans la conception de ces bâtiments flottants. Ce modèle de constructions peut être transposé dans des espaces terrestres soumis aux risques d'inondations.

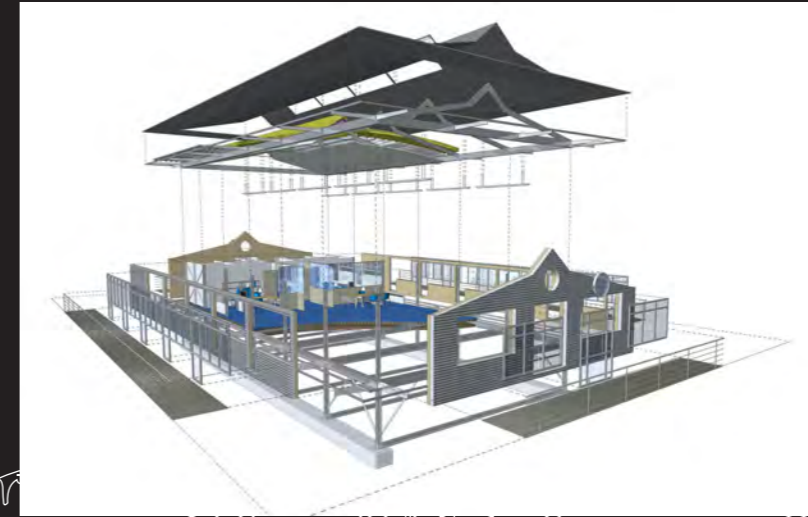
Houses Boat

Concept

L'agence d'architecture et d'ingénierie Patriarche & CO a développé un concept surprenant de constructions sur pilotis. Construits à la lisière d'une zone inondable, les Houses Boat relèvent plusieurs défis :

- celui de la construction sur un terrain réputé inconstructible
- celui de destiner ces constructions sur pilotis à des usages de bureaux

De grandes sociétés comme Bayard Presse, ou Savoie-Technolac ont répondu présentes et ont décidé d'installer leurs locaux dans ces Houses Boat.



Qualité environnementale

Les maisons-bateaux sont à ossature métallique, très légère est facile à démonter, réalisée en acier traité au zinc pour gagner en légèreté, (indispensable en raison de la nature du sol), et limiter le phénomène de rouille. Afin de réduire les besoins énergétiques, la valorisation du gisement solaire local est réalisé. Partout, les baies vitrées captent l'énergie du soleil en hiver et en sont protégées par de grands débords de toiture favorisant un ombrage naturel en été, intensifié par les arbres du sous-bois environnant.

Cette structure est protégée par des auvents qui sont entourés de coursives. Ces dernières permettent une meilleure desserte en cas d'occupations multiples, de ventiler les bâtiments par leur multi-orientation, de préserver des vues sur le paysage lacustre et montagneux. Par ailleurs l'entretien et la maintenance de la structure, notamment des vitrages, est ainsi facilité.



« Le terrain se trouvant en zone inondable, j'ai souhaité le conserver en l'état pour ne pas avoir à le remblayer et a fortiori à détruire le biotope existant, d'où l'idée de construire des bâtiments sur pilotis amarrés par une passerelle à la jetée, de sorte que si l'eau du lac monte, cette zone servira de vase d'expansion (...) L'ambition du concept ne se limite pas aux terres inondables. Dédié sur ce site aux bureaux, ce concept pourrait se développer et abriter notamment des habitations. De plus, sur des terrains ordinaires, le principe d'une construction sur pilotis permet la création de places de stationnement à peu de frais ».

Jean Loup PATRIARCHE

B. LE TOURISME COMME AXE DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les rapports des différents observatoires des LGV en France, combinés aux travaux universitaires de Marie Delaplace, prouvent que les effets de la grande vitesse sur le tourisme ne sont pas automatiques et qu'ils sont principalement liés aux aménités des sites qui la reçoivent. Les espaces qui peuvent prétendre à une hausse de leur fréquentation touristique sont des territoires bénéficiant déjà d'une bonne attractivité, en particulier les espaces littoraux. La LGV agit donc plutôt comme un élément d'accompagnement à la promotion des ressources d'un territoire. Sur ce point, la Cornouaille est dotée d'un excellent potentiel en matière de développement, elle doit donc mettre en valeur et transformer l'offre existante en la rendant plus qualitative (hausse du standing des établissements, création de nouvelles ressources, évènements, augmentation de la capacité touristique, etc.).

Les cas de villes telles Saint-Malo, La Baule ou Avignon, fortes d'un dynamisme touristique conséquent, ont su profiter pleinement de l'opportunité TGV pour optimiser la qualité de leurs équipements et offres, de mettre en valeur leur ressources et de créer une synergie entre les acteurs publics ou privés de ce secteur économique. En revanche, le cas de Nîmes, malgré un fort potentiel touristique lié à une tradition estivale n'a pas su anticiper les effets de la LGV. Il n'y a pas eu de réflexion poussée à cette échelle et l'opportunité qui s'offrait à Nîmes a été captée par les villes situées en amont sur la LGV (Avignon notamment). Cet exemple révèle qu'il importe d'accompagner la transformation de l'offre en équipements et infrastructures touristiques.

L'étude des effets de l'arrivée du TGV sur l'activité et les équipements liés au tourisme en Cornouaille, s'appuie sur différents territoires ayant développé de nouvelles offres liées directement à la clientèle TGV. La Cornouaille, riche de sites naturels, de patrimoine et de curiosités locales, a fort intérêt à promouvoir son activité touristique. Le but est de profiter au maximum des effets de la grande vitesse ferroviaire afin de rallonger la durée de sa saison touristique.

APPROCHE DES DIFFERENTES PRATIQUES TOURISTIQUES LIEES A LA GRANDE VITESSE

1.

En raison de la réduction du temps de transport ferroviaire, les pratiques touristiques se modifient différemment selon le type d'attractivité de façons quantitative et qualitative. Les principales transformations relevées par les observatoires de Ligne à Grande Vitesse² ou de Train à Grande Vitesse concernent l'accroissement de la fréquentation, le renforcement des séjours d'affaires et de week-end ainsi qu'une attraction d'une clientèle plus lointaine (Île-de-France par exemple).

Afin de bénéficier des retombées économiques positives de la grande vitesse sur ce secteur économique, il est nécessaire d'anticiper les conséquences notamment grâce à une préparation du territoire par des mesures d'accompagnement qui se montrent être un des leviers indispensables à la réussite.

Les différentes pratiques liées à l'utilisation du TGV sont le tourisme d'affaires et de week-end. Quimper, porte d'entrée de la Cornouaille, dispose de multiples éléments à mettre en valeur : le théâtre de Cornouaille, le Musée des Beaux-arts, la cathédrale, la vieille ville, la gastronomie bretonne, le Festival de Cornouaille en sont quelques exemples. Ces atouts doivent participer au développement du tourisme de courtes durées qu'il soit à vocation professionnelle ou de loisirs. De plus, il ne faut pas négliger les activités commerciales qui font partie intégrante du tourisme urbain aujourd'hui. Le projet du centre commercial du Chapeau Rouge ou les secteurs piétonniers autour de la cathédrale et de la rue Kéréon y participent ainsi pleinement.

Le tourisme rural et les séjours dans les résidences secondaires ne sont ici pas pris en compte. Ces pratiques relèvent d'une autre dynamique. L'utilisation de la grande vitesse est plus complexe en raison des ruptures de charge et de la nécessité de nombreux déplacements sur le site. En effet, les contraintes logistiques et les pratiques tarifaires sont des obstacles à l'utilisation des transports en commun par des familles même sur des courts séjours. D'autre part, les zones prisées pour les résidences secondaires sont généralement localisées sur le littoral et/ou dans des communes lointaines de la desserte ferroviaire.

LE TOURISME D'AFFAIRE

- Des déplacements de courts séjours en semaine
- Des déplacements individuels et/ou collectifs dans le cadre de l'entreprise
- Des destinations facilement accessibles et ayant une desserte bien cadencée en semaine
- Des professions et catégories socio-professionnelles à forts revenus avec une faible sensibilité aux prix
- Un hébergement confortable souvent défini par une hôtellerie haut de gamme

LE TOURISME DE WEEK-END

- Des déplacements de courts séjours de 2 à 3 jours
- Des personnes seules ou en couple, de catégories socio-professionnelles diversifiées
- Une sensibilité au prix plus importante
- Un hébergement parfois non-marchand (famille, amis, ...)
- Des activités culturelles (visites de musées ou du patrimoine, monuments historiques, dégustations gastronomiques,...), promenades, shopping

² LGV SEA ou LGV Est

Le tourisme d'affaires



LA BAULE

Développé dès la fin des années 1940 avec les congrès de médecine, La Baule manifeste activement sa volonté d'accueillir des événements variés. Dans ce contexte, le centre de congrès Atlantia appartient au groupement Ouest-Congrès dont l'objectif est de promouvoir un territoire de marque : « La France Atlantique ».



Cet équipement joue un rôle primordial dans le développement des activités de séminaires et de congrès. Grâce à l'accueil de manifestations régionales, nationales et internationales, La Baule s'est créée une vocation de « ville congrès » et a su fidéliser ses intervenants.

Toutefois, ce succès n'a pu s'établir sans la création de liens étroits entre les différents acteurs du tourisme. Le prestige de la station balnéaire a grandement participé à sa réussite : hôtels et restaurants de standings, offres de tourisme balnéaire, sportif et de découverte du territoire intérieur permettent d'attirer les congressistes recherchant un tourisme « sur mesure ».

Aujourd'hui, les retombées économiques et sociales (directes et indirectes) du tourisme d'affaires sont essentielles pour la ville mais également pour l'ensemble du territoire la jouxtant.



L'offre d'Atlantia (1 500 m² de surface d'exposition, un auditorium de 150 à 900 places, des espaces de restauration allant jusqu'à 800 personnes, etc) est complétée par de prestigieux établissements tel que le groupe Barrière (hôtels, restaurants, casinos, thalassothérapie, golf).

SAINT-MALO

Depuis une vingtaine d'années, le tourisme d'affaires s'est fortement développé à Saint-Malo. Les différents acteurs du tourisme ont su se différencier de l'attractivité exercée par l'agglomération rennaise. La présence des infrastructures portuaire et aéroportuaire (Dinard) a en partie contribué à cette dynamique. Toutefois, l'équipement moteur de la stratégie de développement du tourisme d'affaires est le Palais des Congrès, le **Grand Large**.

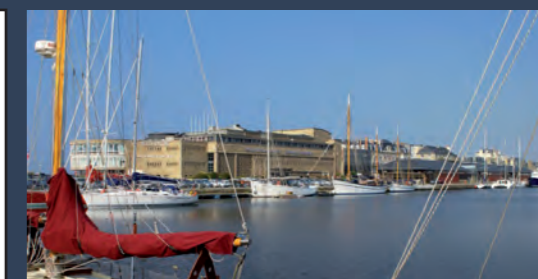


La situation de cette structure est singulière et en fait sa richesse. Situées en centre-ville, à proximité des remparts de la vieille ville, les multiples salles ont une vue prenante sur la mer ou sur le port de plaisance. Les possibilités d'accueils sont nombreuses allant de salons de rotondes à un auditorium de près de 1 800 places auxquels il est possible d'ajouter plus de 4 000 m² d'expositions. Cette diversification de l'offre est un atout en permettant de cibler une demande variée.

Les prestations hôtelières et de restauration se sont adaptées à cette nouvelle demande. Saint-Malo dispose de près de 2 450 chambres dont la moitié accessible à pied à partir du Palais des Congrès. Un hôtel - restaurant de haut standing s'est notamment installé à côté de l'équipement. La gastronomie bretonne, de la galette au restaurant reconnu de poisson et de fruit de mer, est également un élément valorisé et recherché par les groupes se déplaçant à Saint-Malo dans le cadre



Afin d'appuyer sa stratégie de développement, le Grand large s'est rattaché à différents réseaux spécialisés dans le tourisme d'affaires et les congrès aux échelles régionale, nationale et internationale tels que l'Union des Entreprises pour l'Ille-et-Vilaine, Ouest Congrès, France Congrès, ou l'Association Internationale des Villes Francophones de Congrès (AIVFC). Enfin, il est utile de préciser que le Grand Large s'est doté d'un site internet très complet qui permet de regrouper les nombreux éléments de l'attractivité malouine et de mettre en relation vers les acteurs touristiques.

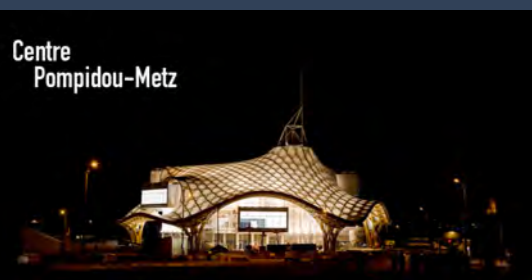


Le tourisme de week-end

METZ

La stratégie de développement de l'Office de Tourisme a débuté en 2004, soit 3 ans avant l'arrivée de la grande vitesse sur le territoire (1h20 de Paris). Dès le début, le réseau d'acteurs touristiques et économiques a été mobilisé afin de développer et promouvoir de nouvelles formes touristiques. Metz se veut être « une destination de court séjour ».

Le Conseil Régional de Lorraine joue un rôle de coordonateur dans le secteur du tourisme. Il a ainsi été chargé d'établir, avec le Comité Régional de Tourisme, un Schéma Régional du Tourisme et des Loisirs pour la période 2007-2012. L'objectif est de développer des flux vers les deux principales agglomérations (Metz, Nancy) afin de les diffuser ensuite sur le reste du territoire.



Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole s'appuie sur deux grands objectifs :

- Le développement du tourisme d'affaire avec la création d'un nouveau Palais des Congrès,
- Le développement d'une politique de tourisme d'agrément s'appuyant sur l'arrivée du Centre Pompidou-Metz (mai 2010) et sur la déclinaison urbaine du thème de la création.

Ainsi, l'accompagnement régional en promotion se centrera sur quatre thématiques :

- Le patrimoine et la culture
- Le tourisme d'affaires
- La gastronomie
- L'événementiel



Grâce au développement d'un centre de thalassothérapie (Les Thermes Marins), du Grand Aquarium, d'événements culturels (festival musical de la Route du Rock ou le festival de la bande dessinée et de l'image projetée Quai des bulles) et sportifs d'envergure (courses au large : Route du Rhum, Transat Québec-Saint Malo) mais aussi à l'implantation de la compagnie low-cost Ryanair à l'aéroport de Dinard, une grande partie des hôtels et restaurants réalisent leurs chiffres d'affaires en dehors de la période estivale c'est-à-dire pendant les longs week-ends.



SAINT-MALO

Saint-Malo a su tirer des avantages de sa proximité avec Rennes et de sa configuration spatiale. Aujourd'hui, elle constitue la quatrième destination touristique, derrière le Mont-Saint-Michel, et un trafic touristique est observé de mai à octobre.

Saint-Malo a anticipé une demande touristique différente des résidences secondaires principalement occupées en période estivale. Face à de nouveaux modes de consommation des loisirs, de nouveaux produits touristiques ont été inventés.



Une seule difficulté s'est présentée en raison de la configuration spatiale de la ville basée sur une centralité partagée entre la ville intra-muros, Pomaré et Saint-Servan : arriver à fournir aux différentes clientèles de séjours courts les équipements culturels, sportifs, d'hébergements, de restauration,... sans avoir à se déplacer. Pour cela, un réseau de transports en commun très développés é été mis en place.

2.

FAVORISER LA MISE EN TOURISME DU TERRITOIRE

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en Cornouaille, si elle est anticipée, va entraîner un effet d'image fort pour le territoire touristique et l'économie qu'il génère. Ainsi, devront être développés les efforts de préservation et de mise en valeur du patrimoine cornouaillais ainsi que des équipements touristiques préexistants (ports de plaisance, hôtellerie, restauration, stations balnéaires, golfs, établissements de thalassothérapie, etc.), afin de diffuser une image de qualité, de beauté des sites, de cadre de vie, de dynamisme, etc.

Comme le territoire apparaîtra beaucoup plus accessible du fait de sa connexion au réseau TGV, la clientèle touristique s'y rendra plus facilement, même si c'est en voiture. Il ne faut en effet pas négliger le fort impact psychologie induit par cette infrastructure de transport.

ENJEU 1

METTRE EN PLACE UNE STRATEGIE GENERALE DE DEVELOPPEMENT



OBJECTIF 1 : Optimiser la diffusion des flux touristiques depuis la gare de Quimper dans la réflexion globale sur les dessertes et l'intermodalité

L'objectif est de diminuer les ruptures de charges entre la gare (point d'arrivée) et les sites touristiques. Dans une optique d'utilisation optimale des moyens de transports collectifs un réseau performant permet aux touristes de ne pas utiliser leur voiture. Cette pratique se trouve essentiellement en milieu urbain où se concentre également une offre en hébergement. Le tourisme d'affaires et le tourisme de week-end sont particulièrement concernés par des séjours de courtes durées.



OBJECTIF 2 : Favoriser les synergies entre les offices de tourisme, les prestataires touristiques et la SNCF

PISTES D' ACTIONS

- Développer une stratégie touristique compte tenu de l'afflux de visiteurs et des nouvelles pratiques induits par l'effet nouveauté lié à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.
- Mobiliser les acteurs du tourisme en facilitant, notamment, la diffusion d'informations clés pour leur développement (horaires, fréquences, tarifs, etc.) et leur coopération
- Associer tous les acteurs du territoire mais aussi la population (coopération public/privé) pour favoriser la mise en tourisme du territoire

Exemples de stratégies de développement mises en place sur la LGV Est

Strasbourg:

- Création d'un kit de communication « Ambassadeurs du TGV Est-Européen » à destination des prestataires touristiques et commerçants
- Démarchage dans les villes déjà desservies par le TGV, en particulier Paris, viviers de clientèles potentielles, par les offices de tourisme

Reims :

Mutualisation d'achat d'encarts publicitaires dans des médias nationaux par les acteurs locaux

Nancy :

Mouvement de hausse du standing de la petite hôtellerie par les clientèles parisiennes suite à la sensibilisation de la part des offices de tourisme

OBJECTIF 3 : Adapter les structures et les équipements au tourisme d'affaires

Le tourisme d'affaires est une porte d'entrée sur le territoire pour faire de la Cornouaille une destination de courte durée. Une attention particulière doit être portée sur la création d'un équipement permettant d'accueillir des activités événementielles, de congrès ou de séminaires. Ainsi, l'offre en hébergements et en restauration doit être adaptée à ce type de pratiques.

Le Parc des expositions de Penvillers

Il représente actuellement l'unique équipement d'accueil de grandes capacités à Quimper. Néanmoins, il ne paraît pas être adapté pour recevoir de telles activités. En effet, il est composé de deux halls (6 400 m² et 2 400 m²) et d'un bâtiment de 2 100 m², « Le Pavillon » dont l'espace est modulable avec la possibilité d'installer une offre de restauration (2 000 places assises, 5 000 places debout, 800 places en assemblée générale avec tables). De plus, il possède un espace de stationnement de 5 000 places.



Figure 6 : Parc des expositions de Penvillers

D'autres salles complètent l'offre du Parc des expositions de Penvillers sur l'agglomération quimpéroise. Les Halles du Chapeau Rouge, la Salle Saint-François, le théâtre de Cornouaille ou encore la Maison Pour Tous d'Ergué-Gabéric en sont les principaux exemples. Toutefois, ces équipements publics ne peuvent accueillir que 500 personnes. Même s'il ne faut pas écarter les équipements privés (manoirs, châteaux, etc.), l'offre reste limitée.

PISTES D' ACTIONS

- **Eviter les ruptures de charges** et donc une perte de temps, en implantant un équipement, tel un Centre de Congrès, à proximité de la gare induisant ainsi rapidité et facilité d'accès.
- **A l'échelle de la Cornouaille, adapter les fréquences ferroviaires aux professionnels et assurer une bonne connexion avec les autres modes de transports**
- **Adapter la qualité du parc hôtelier et l'offre de restauration au tourisme d'affaires**



OBJECTIF 4 : Mettre en place une veille des stratégies touristiques des territoires concurrents au Pays de Cornouaille

Evaluer l'offre concurrentielle existante et à venir concernant les créneaux du tourisme très investis par les « villes TGV » (congrès, culture, événementiel, etc.) :

- Présence ou projets de centres de congrès sur les territoires proches (Brest, Lorient, Vannes, Nantes, La Baule, etc.)
- Stratégies de développement touristique des autres villes concernées par la grande vitesse (Lorient, Vannes, etc.)
- Nouveaux concepts développés, etc.

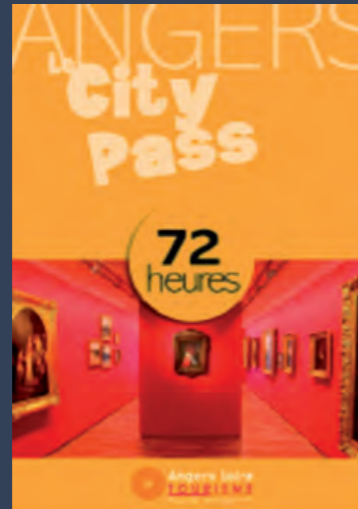
ENJEU 2

METTRE EN PLACE DE NOUVELLES OFFRES ET PRODUITS

La Cornouaille se doit de mettre en place une promotion spécifique en lien avec l'arrivée de la grande vitesse, de développer de nouveaux produits et des offres adaptées aux changements dans les pratiques touristiques de la clientèle TGV. Sans ces transformations, le territoire ne parviendra pas à capter cette nouvelle perspective de développement, et devra se contenter de son traditionnel tourisme saisonnier, à l'instar de Nîmes. C'est bien toute la structure touristique qu'il s'agit de transformer afin de l'adapter à un tourisme de plus courte durée.

Offres touristiques

Tourisme d'affaire



Le séminaire low cost

A partir de **35 euros** par personne

Séminaire
LOW COST

Nous vous proposons une sélection de formules à bas prix pour vos journées d'étude, à partir de 35 euros/ Pers (salle de réunion, 2 pauses, déjeuner, paper board, vidéoprojecteur, écran, micro).

Angers Loire Tourisme offers a series of low cost packages as from €35/person (incl. meeting room, 2 breaks, lunch, paperboard, video projector, screen, and microphone).

Angers

La ville d'Angers ne bénéficie pas d'un effet de notoriété en lien avec son attractivité contrairement aux stations balnéaires. Le développement du tourisme d'affaire, en lien avec le palais des congrès et l'arrivée du TGV s'est fait à travers la mise en valeur des ressources du territoire notamment en ce qui concerne le patrimoine de la ville et du Pays d'Anjou. Ici ont été mis en place des offres destinées plus particulièrement à la clientèle d'affaire (courts séjours d'une voire deux journées). Afin d'attirer la clientèle, Angers développe des séminaires à bas prix afin de se différencier des pôles plus prestigieux tels Nantes ou La Baule. Une offre originale a été mise en place, il s'agit des Citypass, valables sur une, deux ou trois journées, qui donnent accès à de nombreux musées, transports en commun, sorties guidées, réductions dans les boutiques du centre-ville, restaurants... Cette initiative permet ainsi de mettre à profit les ressources du territoire en créant des partenariats tout en proposant au touriste un package bon marché qui lui permet d'être libre et de choisir à la carte ses activités.

Tourisme urbain

Le Mans

Le Mans a su profiter de l'arrivée du TGV pour développer une offre touristique spécialisée dans le court séjour. Du fait de sa proximité de Paris, la ville du mans et le pays de la Sarthe mettent en avant leurs ressources patrimoniales, culturelle, naturelles ou évènementielles afin de séduire une clientèle de weekend. Des packages à thème y sont ainsi proposés. La facilité d'accès, le coût abordable et la minimisation des déplacements y sont de forts avantages.

Ce type d'offre "clé en main" se combine bien avec le mode de transport ferroviaire puisqu'elle promeut un territoire urbain. Toutefois ce modèle peut très bien être adapté sur un territoire plus vaste, aux sites touristiques dispersés, en ajoutant une option location de voiture.



Séjours à thèmes et courts séjours



Le TGV n'est pas seul vecteur de l'attractivité touristique d'un territoire, une promotion ainsi que des offres commerciales doivent accompagner l'arrivée de la grande vitesse. Aussi, de nombreux types de partenariat peuvent être mis en place. Certains organismes ou établissements sont à eux seul vecteurs d'une attractivité (Thalassothérapie, golf, relais châteaux...). Leur présence actuelle ou future peut également être mise en valeur dans des séjours à thèmes ou des circuits (séjour sport et détente, séjour nature et tourisme durable, séjour gastronomique, séjour culture et patrimoine...)

Lucien Barrière
Hôtels & Casinos

- Hôtels
- Casinos
- Restaurants
- Thalasso / Spa
- Golf
- Réunions/Événements
- Groupe

GREEN GLOBE

RELAIS & CHATEAUX



OBJECTIF 1 : Valoriser les ressources du territoire dans des circuits, des séjours à thème

Les paysages du littoral, les plages, les grands sites touristiques (pointe du Raz), les îles (Glénan, Sein), les sentiers de randonnées et sentiers littoraux, le patrimoine architectural de Quimper et des petites cités de caractère (Locronan, Pont-Aven, Châteaulin, etc.), les axes fluviaux (Odet, Aulne), les traditions culinaires (kouign aman, galettes, crêpes, etc.)

OBJECTIF 2 : S'appuyer sur les équipements vecteurs d'attractivité et les mettre en relation dans des offres de séjours

Les stations balnéaires (Fouesnant, Benodet, Pen Trez, etc.), les centres de Thalasso, les golfs, les ports de plaisance, les établissements hôteliers et de restauration de renom, etc.



Figure 7 : Centre de Thalasso de Douarnenez et Golf de Fouesnant

OBJECTIF 3 : Utiliser les grands événements comme facteur d'attractivité

Festivals (Cornouaille), Départ de transat (AG2R), rassemblements de voiliers (Douarnenez), compétitions nautiques, glisse, etc.



Figure 8 : Exemples d'événements en Cornouaille

OBJECTIF 4 : Rendre accessibles les sites aux fortes potentialités touristiques

La valorisation de tous ces éléments et leur mise en réseau nécessite un travail sur l'intermodalité au départ de Quimper pour que l'arrivée de la grande vitesse puisse avoir un impact. Etant donnée la configuration du territoire, l'usage de la voiture reste incontournable. Un effort particulier doit donc être fait sur les services de location de véhicules et sur leur communication.

PISTES D' ACTIONS

- La présence de l'entreprise Bolloré peut être mise à profit pour la diffusion de ses voitures électriques, porteuses d'une dimension marketing incontournable en lien avec le développement durable.
- Un compromis peut également être trouvé dans la mise en place de circuits touristiques combinant des modes de transports originaux (descente de l'Odet pour arriver sur le littoral du Sud Finistère, aux Glénan, visite guidée de sites en car jusqu'à Audierne pour embarquer ensuite vers Sein...



OBJECTIF 5 : Développer les équipements de haut standing pour la clientèle de cadres supérieurs

La clientèle susceptible d'utiliser le TGV est une clientèle de cadres supérieurs en majorité, se déplaçant soit à des fins touristiques soit professionnelles. Il est donc important de bien la cibler dans le développement des offres qui seront proposées. La restructuration de l'offre touristique doit passer vers une hausse du niveau de standing des équipements et mettre en valeur les activités recherchées par ce type de voyageurs (thalassothérapie, relais et châteaux, golf, voile, casino, etc.)

Exemples :

- Séjour sport et détente

Thalasso Benodet, golf, nuit en relais château, hôtel Thalasso ou hôtel golf

Thalasso Douarnenez, voile, nuit hôtel thalasso

- Séjour nature et tourisme durable

Croisière Glénan, nuit sur bateau

Randonnée Cap Sizun + Sein, nuit en chambres d'hôtes

Croisière fluviale, nuit en cabane dans les arbres

- Séjour gastronomique

Accès restaurants réputés+ balades sur le littoral, nuit en relais château

- Séjour culture et patrimoine

Visite de Quimper et des petites cités de caractère, nuit en relais château, hôtel de caractère ou chambres d'hôtes, etc.

L'attractivité du territoire et de ses équipements touristiques passe par la nécessaire mise en place d'une politique de construction de l'image de la Cornouaille, d'une campagne de promotion du territoire, ainsi que de l'adhésion de tous les acteurs. Il faut préciser que même si les effets sur l'activité touristique ne sont pas forcément instantanés, ni garantis, ils seront en tout cas le résultat d'une démarche collective.



OBJECTIF 1 : Utiliser la promotion de la grande vitesse au profit du territoire

Il s'agit de profiter au mieux de la « fenêtre de communication » qui s'ouvre à l'occasion de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

PISTES D' ACTIONS

- **Dresser un plan de communication global** avec des moyens dédiés en associant les acteurs / partenaires aux principales phases de définition et de mise en œuvre
- **Créer des outils didactiques et ludiques de communication**
- **Mettre en place un point d'information et de communication liée au tourisme** (curiosités locales, offres commerciales, déplacement, hébergement) rattaché à la gare



OBJECTIF 2 : Construire et véhiculer une image forte et attractive du territoire

La valorisation des atouts du territoire par les acteurs passent par une démarche et/ou un message original concernant l'image du territoire.

PISTES D' ACTIONS

- Définir une stratégie d'image originale et forte

A titre d'exemple le Pays d'Anjou a promu son territoire à travers une campagne de communication en gare de Paris Montparnasse et dans les grandes stations de métro.

- Utiliser le projet régional BGV pour valoriser le territoire en jouant sur les dimensions de meilleure accessibilité, de dynamisme et de modernité liées au TGV. L'objectif est de mettre fin aux préjugés concernant la périphéricité du territoire, de mettre en avant le dynamisme et les possibilités de développement importantes offertes avec pour objectif de modifier l'image, mais aussi de gagner en notoriété.

Exemples de slogans

« Reims, 21ème arrondissement de Paris »

« I LOVE NANCY »

« Alsacez-vous »

« La Lorraine, un jour vous lui demanderez la Lune »

C. LA CORNOUAILLE MULTIMODALE

L'enjeu de l'arrivée de la grande vitesse en Cornouaille s'intègre à l'échelle de la région par une bonne connexion aux infrastructures routières ou aux équipements aéroportuaires tel le futur aéroport de Notre-Dame-Des-Landes. Il est alors nécessaire de mener une réflexion sur l'irrigation du territoire cornouaillais au vu de l'augmentation prévisionnelle des flux de voyageurs. La réorganisation de l'ensemble des modes de transport s'annonce comme une nécessité pour minimiser les ruptures de charges.

Les retours d'expériences de projets liés à la grande vitesse accordent généralement une priorité à l'accessibilité et à la connectivité de la gare avec l'ensemble du territoire. Aussi des politiques en faveur de l'intermodalité et des transports alternatifs à la voiture sont mises en place et traduisent ces objectifs. A l'échelle des gares, l'aménagement récurrent de pôles d'échanges multimodaux (PEM) permettent de réunir l'ensemble des modes de transport en un point stratégique.

Plusieurs PEM devront être mis en place dans un souci de développement global de la Cornouaille et de diffusion des effets de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire. Les gares de Quimper, Quimperlé et Rosporden sont ainsi concernées. Les projets actuels des collectivités et les retours d'expériences permettent de déterminer les actions à mettre en place en faveur de l'intermodalité pour l'ensemble du territoire.

Le Conseil Régional, autorité compétente pour l'organisation des TER, a prévu un développement et une amélioration des infrastructures, dans le but de répondre à l'augmentation des fréquentations engendrées par la grande vitesse Paris-Rennes, et de désenclaver l'ensemble de la Bretagne.

Le programme breton s'accompagne d'une restructuration de nombreuses gares afin de satisfaire les besoins des usagers en favorisant les connexions avec l'ensemble du territoire, sans négliger les zones les plus isolées. La Région mène ainsi une politique en faveur de l'intermodalité qui vise à améliorer l'accueil des services aux voyageurs des TER.

A l'échelle de la Cornouaille, les gares de Quimper, Rosporden et Quimperlé sont concernées, même si les projets de pôles d'échanges multimodaux sont encore peu avancés. Néanmoins, ils peuvent bénéficier de l'expérience de ceux déjà mis en œuvre. En effet, la plupart des gares et haltes ferroviaires situées sur la ligne Rennes-Saint-Malo ont d'ores et déjà été rénovées, ainsi que la gare de Landerneau sur la ligne Paris-Brest.

PRESENTATION DES PROJETS DE QUIMPERLE ET ROSPORDEN

Les projets de PEM de Quimperlé et Rosporden sont à ce jour à un stade peu avancé. Les objectifs des pôles intermodaux sont donc inscrits dans les PADD de leur SCOT respectif. Les élus souhaitent néanmoins profiter de cette opportunité pour repenser l'ensemble du secteur de la gare. L'adaptation des gares en vue de l'augmentation des flux et le renforcement des connexions entre les différents modes de transport sont les principales priorités politiques mises en avant à ce jour.

QUIMPERLE

Maitre d'ouvrage : la COCOPAQ (Communauté de Communes du Pays de Quimperlé)

Territoire concerné : Desservir en priorité Lorient dans un objectif de développement économique, Quimperlé étant dans le bassin d'emploi de Lorient.

Projet d'aménagement :

- Réorganiser les espaces dédiés aux cars interurbains afin de renforcer leur usage (« personne ne sait qu'ils existent »), par une rénovation de la gare routière
- Augmenter la capacité des parkings
- Réaménager l'espace public devant la gare
- Intégrer la gare dans le plan de déplacements doux en aménageant des cheminements piétonniers et des pistes cyclables adaptés aux besoins (40% des usagers utilisent actuellement le vélo ou se déplace à pied pour rejoindre la gare)
- Assurer une meilleure connexion entre les voitures, les cars et les TER

Références : Entretien avec M. Penneec (décembre 2009), Maire de Quimperlé et Me Couronné, Responsable du service transport à la COCOPAQ

ROSPORDEN

Maître d'ouvrage : La commune de Rosporden

Territoire concerné : Desservir en priorité le sud de la Cornouaille, notamment les espaces touristiques comme le pôle de Concarneau.

Projet d'aménagement :

- Doubler le nombre de places de stationnement (capacité de 200 places) et conserver un stationnement gratuit
- Donner plus de places aux piétons et aux vélos en aménageant un parvis devant la gare
- Favoriser l'intermodalité en adaptant les connexions entre le TER et les autres modes de transport (Cars, voiture et vélo)
- Remettre aux normes les quais de cars et les espaces accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Référence : Entretien avec M. Monfort, Maire de Rosporden

Notre réflexion vise à apporter une vision globale afin de dégager des objectifs d'aménagement, sensiblement similaires sur les deux projets.



OBJECTIF 1: Satisfaire les besoins en stationnement des voyageurs

- **Augmenter le nombre de places de stationnement** pour répondre à l'augmentation des besoins prévisibles en vue de l'arrivée de la Grande vitesse
- **Mettre en place un service saisonnier pour satisfaire la demande touristique**
 - o Service à la demande
 - o Location de voiture



OBJECTIF 2: Assurer l'accessibilité de la gare et la sécurité pour les déplacements doux

- **Intégrer la gare dans les projets de déplacements doux** de la commune ou de l'intercommunalité
- **Aménager un parvis accessible et sécurisé** pour les voyageurs devant la gare
- **Assurer un accès de la gare aux personnes à mobilité réduite**



OBJECTIF 3: Faciliter les connexions entre TER et TGV

- **Assurer des correspondances entre TER et grande vitesse** pour permettre de desservir l'ensemble du territoire
- **Améliorer les temps de correspondances entre TER et grande vitesse en gare de Quimper et Lorient** (temps inférieur à 10 minutes)
- **Mettre en place une politique SNCF attractive** sur les trajets Quimperlé-Lorient et Rosporden-Quimper/Lorient



OBJECTIF 4 : Inciter à l'utilisation des cars Penn-ar-Bed :

- **Informé sur les transports collectifs** mis à disposition de la population
- **Mettre en valeur la gare routière** pour inciter à l'utilisation des cars interurbains
- **Mettre en place un point d'information et de vente** des transports interurbains



OBJECTIF 5 : Améliorer l'information auprès des voyageurs

- **Implanter un panneau informatif intermodal** pour faciliter l'accès à l'information des différents modes de transport
- **Mettre en place une signalétique et un mobilier urbain commun entre les différents modes de transport**

Les objectifs mis en évidence permettent de souligner l'importance de la restructuration des transports collectifs à l'échelle de la Cornouaille. Ceci se traduit sur Quimperlé et Rosporden par la nécessité de connecter ces pôles à la grande vitesse et de les associer au réseau des cars interurbains. Cette priorité prend également une part importante dans la politique de Quimper Communauté qui vise à réduire la place de la voiture au profit d'un réseau de transports collectifs plus performant.

Politique «transport» de Quimper Communauté à l'horizon 2014



L'agglomération de Quimper mène une politique «transport» active sur son territoire afin d'anticiper l'augmentation des flux de voyageurs en gare de Quimper. Elle accorde ainsi de l'importance sur deux principes fondamentaux dans son plan, adopté par la municipalité:

- Diminuer la circulation en centre-ville de Quimper (- 25%)
- Augmenter l'utilisation des moyens de transport collectifs (+ 44% d'ici 2020)

Intégré dans la démarche Agenda 21, ces pistes d'actions se ciblent sur une réorganisation de l'offre de transports collectifs, la prise en compte des déplacements doux et l'aménagement de parkings-relais en périphérie du centre-ville.

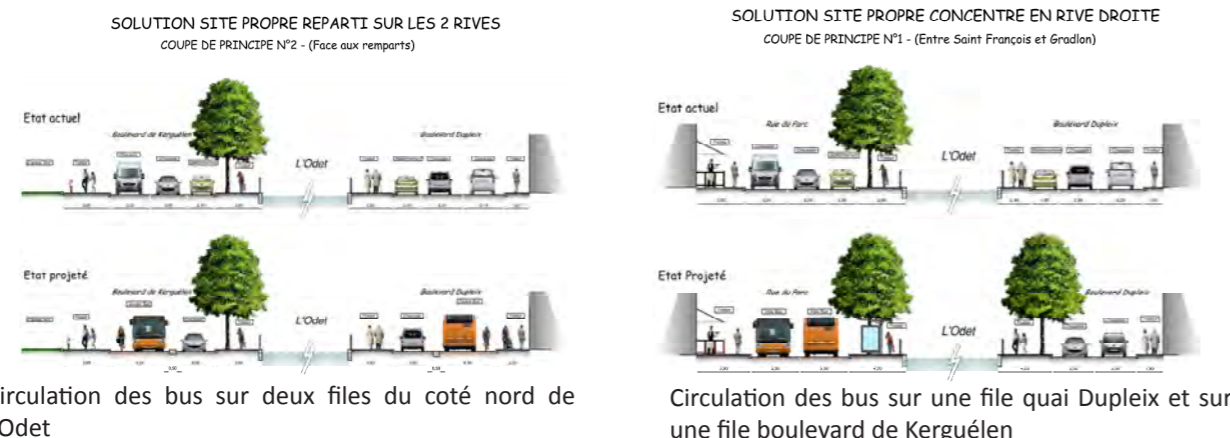
REORGANISER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS QUIMPEROIS

UNE REFORME DE L'OFFRE ACTUELLE PAR UNE REORGANISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Aux lignes actuelles du réseau QUB s'ajouteraient trois lignes structurantes qui engloberaient les 2/3 de la population quimpéroise. Ces lignes seraient desservies par des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dont la fréquence serait d'environ 10 minutes. Il est à noter qu'«actuellement, seuls 16 % des utilisateurs prennent le bus pour effectuer un trajet domicile-travail».

L'AMENAGEMENT DE COULOIRS EN SITE PROPRE

La mise en place de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) se concrétise par l'aménagement de couloirs exclusivement réservés à la circulation des bus. Cela permet ainsi d'augmenter la vitesse de circulation des bus et rend plus attractifs leurs utilisations. A l'heure actuelle, deux hypothèses sont confrontées :



Circulation des bus sur deux files du côté nord de l'Odet

Circulation des bus sur une file quai Duplex et sur une file boulevard de Kerguelen

Le projet inclurait des voies réservées aux bus:

- depuis la Rue du 19 mars jusqu'à l'Avenue de la Libération pour la partie sud de l'Odet
- depuis la Rue de Falkirk à l'Avenue de la Libération pour la partie nord

A NOTER

Le réseau de cars départementaux Penn-ar-Bed va également connaître une mue d'ici 2011 et va voir sa fréquence et sa tarification revues ainsi que la création de nouvelles lignes. Cela facilitera l'accès des grandes agglomérations et donc devrait permettre une baisse de l'utilisation de la voiture à Quimper.

LES ETAPES DU PLAN TRANSPORT QUIMPEROIS

- **2011** : refonte du réseau de cars départemental Penn-ar-Bed
- **2011- 2012** : refonte du plan de stationnement
- **Mi-2011 à fin 2013** : travaux de réalisation des premiers parkings-relais, aménagement des carrefours
- **2012-2013** : réalisation des voies réservées aux transports en commun
- **2013** : renforcement et cadencement de l'offre des TER sur la ligne Brest-Quimper, mise en service du nouveau réseau de bus
- **2014** : mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire

AMELIORER LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS DOUX

Le politique «transport» s'accompagne d'une volonté de développer la circulation des cycles dont le schéma vélo est en cours de réalisation. Actuellement seulement 1% des déplacements à Quimper se font en vélo. Pour rendre le vélo plus accessible, des itinéraires seront aménagés. Cela passera par l'augmentation de pistes cyclables et de nouveaux services développés, comme par exemple un système de location combinable à un abonnement de bus. Ce projet prévoit également de sécuriser davantage les cheminements piétons.

Pour Jean-Pierre Bigorgne, vice-président de Quimper Communauté chargé des transports, Son principal objectif (du schéma vélo) est d'amener de plus en plus de déplacements en voiture vers des modes de transports « doux » comme le vélo. Ce schéma doit donner une cohérence et une globalité à tout ce qui va être mis en place pour les deux-roues. »

RELEGER LA VOITURE A L'EXTERIEUR

LA CREATION DE 6 PARKING-RELAIS EN PERIPHERIE DU CENTRE-VILLE



Source : Mairie de Quimper
Réalisation : Institut de géoarchitecture

Tracé des lignes structurantes et localisation des parkings -relais

- Objectif: attirer les « migrants pendulaires » (ceux qui habitent à l'extérieur de Quimper et qui vont travailler au centre-ville)
- Modalités: de l'ordre de la gratuité ou semi gratuit (prix d'un titre de transport)

Les premiers parkings devraient être voire le jour en 2012, ils devraient en principe être localisé à proximité du rond point de l'Eau blanche ainsi qu'au Moulin des Landes (sud). => Démarche globale de réduction du nombre de place de stationnement en centre ville qui est jugé « abondant ».

La Mairie a d'hors et déjà prévu une baisse de celui-ci dans le secteur de la providence avec entre autre la création d'un multiplexe

REFERENCES

- Entretien avec J.L. Rault, responsable du service voirie-environnement de Quimper Communauté
- «Schéma transport. L'avis des conseils de quartier», article du Télégramme du 9 février 2010

Le Pôle d'Echanges Multimodal du Mans



L'arrivée de la première ligne de tramway dans la ville a été l'occasion d'une réflexion sur un projet urbain susceptible de revitaliser les quartiers du Mans. Le Mans Métropole, en créant un véritable lieu d'échange, a su exploiter le fort potentiel afin de connecter la gare au reste de la ville. Le projet est en groupement de commandes entre Le Mans Métropole, RFF, SNCF avec une forte volonté de créer une véritable entrée de ville.

Quelques chiffres : Avec l'arrivée du TGV en 1989, la ville du Mans se situe à 54 minutes de Paris et à 1h34 de Roissy. La gare du Mans a un trafic de 52 TGV/jour et 64 TER/jour.

CALENDRIER DU PEM

2007 : Mise en service du tramway
Mai 2008 : Nouvel espace de vente
Juin 2008 : Parking public
Juillet 2009 : Halte routière

TRANSPORTS COLLECTIFS

La volonté de faire passer le tramway au plus près de la gare SNCF a nécessité de détruire certains bâtiments. La gare du Mans se situe au milieu de la ligne du tramway à respectivement 15 minutes de chaque terminus de la ligne.

Le bâtiment voyageurs historique a été conservé, une galerie en verre a simplement été aménagée afin de relier l'ensemble des modes présents au PEM.

UNE GARE ROUTIERE DEPLACEE

Située à 1km au nord, le choix a été de déplacer la gare routière à côté de la gare SNCF.

Afin d'optimiser l'utilisation des 13 quais : une politique d'affichage et gestion des quais a été mise en place.

La halte routière et la galerie des transports



BUDGET

- Reconstitutions : 24,8 M€
- Ouvrages nouveaux : 32,2 M€
- Foncier, acquisitions de terrains : 3 M€

REPARTITION DU FINANCEMENT

- Le Mans Métropole : 26,6 M€
- Région Pays de la Loire : 10,1 M€
- Département de la Sarthe : 7,8 M€
- SNCF : 7,4 M€ - FEDER : 6,4 M€
- Contrat de Plan Etat-Région : 1,1 M€
- RFF : 0,6 M€

FACTEURS DE REUSSITE DU PROJET

- Volonté politique des AOT
- Une Autorité Organisatrice Pilote du Projet
- Partenariat fort entre acteurs

LIMITES

Les négociations foncières furent longues et nombreuses : les premières réflexions sur le foncier lors du projet TVR en 1993-1995

==>Au total, 45 mutations foncières (caractère particulier du foncier ferroviaire)

VOITURE ET STATIONNEMENT

PARKING AU NIVEAU - 1 Ouvert et lumineux, il est composé d'environ 100 places et fait également office de dépose minute (30 min. gratuite puis 1€ le quart d'heure). ==> volonté de le passer en 20 minutes afin d'assurer un meilleur turn-over.

Accessible la nuit avec une tarification de 1€, il est très utile pour les habitants et les hôtels environnants

PARKING LONGUE DUREE Parking silo situé en gare nord, il existait déjà avant le projet de PEM.

PARKINGS-RELAIS Les parkings-relais se situent aux extrémités de la ligne de tramway. Il n'y a pour l'instant aucun retour tant qu'à leur utilisation.

TAXI La station de taxi a été placée derrière la gare routière mais la signalisation est bonne. Au départ mécontent du projet, les taxis montrent aujourd'hui leur satisfaction.



DEPLACEMENTS DOUX

Un schéma de circulation douce est en cours de validation en centre-ville. A l'échelle du PEM, il existe deux parcs de 80 places de stationnement vélos au nord et au sud de la gare SNCF.

TRANSFORMATION DU PARVIS EN ESPACE PUBLIC

Avant le projet, le parvis était composé de parkings voués aux différents stationnements. Il y avait alors de nombreux problèmes de circulation aux heures de pointe entre taxis et dépose minutes. Le parvis a ensuite été requalifié en espace public.



REFERENCES

- Entretien avec M. Hurault et M. Le Goubet de la Communauté Urbaine Le Mans Métropole (10/02/2010)
- Document de présentation du cycle Intermodalité module 6, du 1 au 3/12/2009, « Mieux comprendre la conception, la réalisation et la gestion d'un PEM »
- Brochure d'information « Bougez, voyagez, échangez...Cap sur le PEM »

Le Pôle d'Échanges Multimodal de Saint-Malo



Le pôle d'échanges multimodal de la ville de Saint-Malo est basé sur la fédération de l'ensemble des modes de transport autour d'un parvis central devant la gare. Le projet s'inscrit dans la restructuration globale du quartier, avec pour ambition de créer une plate-forme multimodale et un centre culturel (médiathèque et cinéma d'art et essai). Il comprend également la création de 350 logements, un pôle tertiaire et des commerces.

MAITRISE D'OUVRAGE

La ville de Saint-Malo assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'oeuvre du projet, en partenariat avec la SNCF et la RFF.

CALENDRIER DU PEM

2001 : lancement du projet gare
2003 : lancement du projet urbain
Décembre 2005 : arrivée du TGV en gare de Saint-Malo
2006-2007 : construction des premiers immeubles
2010 : livraison de l'ensemble des immeubles
2011/2012 : construction de la médiathèque et aménagement de l'esplanade

TRANSPORTS COLLECTIFS

Un nouveau bâtiment voyageurs a été créé afin de pouvoir accueillir le TGV. La gare s'ouvre directement sur le parvis central, permettant d'accéder à l'ensemble des modes de transport collectif.

LES BUS URBAINS INTEGRES AU PROJET DE TCSP

Les lignes de bus sont accessibles sur l'axe Moka-Marville permettant de relier le Nord et le Sud de l'agglomération. La ville de Saint-Malo désire s'inscrire à une échelle plus large en intégrant les bus urbains dans le projet de TCSP.

UNE ORGANISATION RATIONNELLE DE LA GARE ROUTIERE

La gare routière, située au nord du projet, dispose de 5 quais implantés parallèlement et selon le même principe d'affichage. Afin de satisfaire un plus large public, la ville est consciente qu'il reste encore des adaptations à mettre en oeuvre en termes d'horaire et de fréquence.

Gare routière de Saint-Malo



Vue aérienne du parvis de la gare SNCF.

VOITURE ET STATIONNEMENT

UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ENCORE PEU DETERMINEE SUR LE POLE INTERMODAL

Aujourd'hui, le stationnement réservé aux voitures est encore peu déterminé. Le chantier de la médiathèque n'étant pas encore commencé, le stationnement sauvage est préféré sur cet espace vide plutôt que d'utiliser le parking de la SNCF (280 places). Ce dernier, positionné au nord-est de la gare n'est pas adapté aux besoins avec des tarifs dissuasifs.

La problématique du stationnement sera intégrée à moyen terme par une adaptation des tarifs et une possibilité d'extension du parking actuel sur 2 ou 3 étages pour augmenter les places disponibles à 800.

TAXI ET DEPOSE MINUTE

La station de taxis et le dépose minute sont situés au sud de PEM avec un accès direct depuis le parvis central.

Taxi et dépose minute



DEPLACEMENTS DOUX

LE PARVIS : ESPACE FEDERATEUR DU PEM

Le parvis devant la gare est l'espace central du PEM. En effet, il permet de rejoindre l'ensemble des modes de transports en toute sécurité. L'objectif se centre également sur la création d'un espace public partagé qui puisse être approprié par les voyageurs.

A plus long terme, les cyclistes pourront quant à eux disposer de pistes cyclables sécurisées au sein du projet urbain et d'un stationnement couvert de grande capacité.



FACTEURS DE REUSSITE DU PROJET

- Conduite et maîtrise du projet par la ville de Saint-Malo
- Projet évolutif selon l'état d'avancement du projet urbain comprenant les logements et la médiathèque.

A terme, l'objectif est d'arriver à un projet qui réponde à l'ensemble des besoins du quartier.

REFERENCES

- Entretien avec M. Pottier, Responsable du service urbanisme, aménagement et foncier de la ville de Saint-Malo (17/02/2010)
- Document de présentation «un nouveau pôle urbain pour une centralité partagée», ville de Saint-Malo, direction de l'urbanisme, de l'aménagement et du foncier.

INFORMATIONS

Un mobilier urbain et une signalétique commun ont été appliqués afin de faciliter la visibilité et la lisibilité des différents modes de transports.

Par ailleurs, un point d'information et de vente des titres de transport est mis à disposition de voyageurs pour les transports urbains et interurbains.

La prise de connaissance des projets de Quimper Communauté permet de fixer un cadre pour la mise en place d'un PEM sur le secteur de la gare. Il s'agit dans un premier temps d'analyser le déroulement et la concrétisation de PEM dans d'autres villes françaises, afin de mettre en exergue des facteurs de réussite transposables à l'échelle de la gare. Toutefois, ces exemples ne constituent en aucun cas un modèle d'application. Ils permettent seulement d'illustrer et d'enrichir la réflexion.



TRANSPORTS COLLECTIFS

Le projet de transport 2014 conjugué à la création d'un PEM est l'opportunité d'accorder une place plus importante à l'usage des transports en commun. Ils concernent les réseaux de cars interurbains du Finistère et celui de Quimper Communauté ainsi que les TER.

La promotion des transports collectifs se fait par l'intermédiaire d'une politique incitative qui vise à **améliorer la performance de tous les réseaux**. Afin de minimiser les temps de correspondances et assurer une meilleure fluidité, un dialogue entre les transporteurs est donc nécessaire pour déceler les atouts et axes à développer sur la Cornouaille. De plus, il semble nécessaire **d'améliorer les services de transports collectifs pour inciter leur utilisation** et de les adapter selon les offres du territoire (système de navette, bus à la demande, etc.).

La phase de diagnostic a décelé quelques dysfonctionnements quant à ces réseaux. Ils seront pris en compte à travers deux principaux enjeux afin de montrer l'importance d'un réseau de transports en commun performant.



OBJECTIF 1 : Adapter les horaires des transports collectifs à ceux du TGV

Afin de faciliter l'accès à la grande vitesse pour l'ensemble du territoire, il est indispensable d'accroître les dessertes des pôles secondaires depuis la gare. La concrétisation de cet objectif s'applique par une optimisation des correspondances entre les TGV et les TER ainsi qu'avec les cars interurbains et le réseau QUB. Il s'agira pour les habitants de la Cornouaille de profiter au mieux de l'amélioration du réseau ferroviaire breton et pour les villes secondaires d'améliorer leur accessibilité. Cet enjeu apparaît primordial pour les espaces touristiques comme Bénodet, Fouesnant ou Concarneau.

Les correspondances entre les différents réseaux de transport doivent avoir pour but de réduire les ruptures de charges. Un renforcement des réseaux aux heures de pointe (le matin et le soir) peut être envisagé en fonction des soucis de rentabilité des différentes compagnies de transport. Pour cela une étude de fréquentation devra être menée.

L'adaptation des horaires entre les différents modes de transport implique une coordination entre l'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports (AOT), condition *sine qua none* de la réussite du projet. Le Conseil de Développement peut alors se montrer comme une structure motrice et initiatrice du dialogue en justifiant les bénéfices apportés pour l'ensemble de la Cornouaille.

PISTES D' ACTIONS

- Ajuster les correspondances des réseaux QUB, interurbains et TER à l'arrivée ou au départ du TGV (temps d'attente inférieur à 10 minutes)
- Renforcer et assurer les correspondances entre les réseaux aux heures de pointe



OBJECTIF 2 : Réduire les temps de trajets entre les pôles secondaires et la gare TGV

Les durées de trajet du réseau interurbain varient fortement en raison d'un nombre d'arrêts important. Pour renforcer les liens entre Quimper et les pôles secondaires, il semble intéressant de créer des connexions directes pour assurer un gain de temps maximal aux usagers. Ainsi, pour effectuer le trajet Quimper-Douarnenez, le temps de trajet serait d'à peine une demi-heure, alors qu'actuellement, il oscille entre 30 et 60 minutes.

Cette action nécessite une étude complémentaire sur les besoins des voyageurs, principalement aux heures de pointe, qui justifieraient alors la création de ligne directe.

PISTES D' ACTIONS

Proposer des connexions directes par le réseau interurbain entre les pôles secondaires et la gare TGV



OBJECTIF 3 : Relier l'ensemble des modes de transport collectifs à la gare SNCF

A l'heure actuelle, les modes de transport sur le secteur de la gare ne sont pas accessibles directement. L'idée est alors de fédérer les différents modes de transport afin de simplifier les correspondances et de mettre en valeur les réseaux interurbains et QUB pour favoriser leur utilisation. Les retours d'expériences mettent en avant des exemples d'unification des modes de transport.

PISTE D'ACTION

Créer un accès direct aux différents réseaux de transports collectifs

La gare de Saint Malo a fait le choix d'écarter la place de la voiture et d'aménager un parvis intermodal qui se trouve à l'interface entre les transports et la ville.

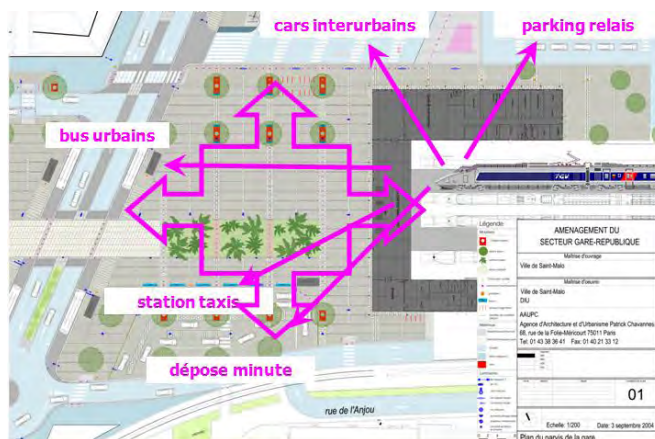


Figure 9 : Parvis intermodal de Saint-Malo

Le Mans a relié la gare ferroviaire et la gare routière en les rassemblant par un couloir de verre. Cela permet de créer une continuité et un accès direct de la gare SNCF.



Figure 10 : Verrière à la gare routière du Mans



OBJECTIF 4 : Relier la voiture et les transports collectifs pour faciliter l'accessibilité à la gare

A l'horizon 2014, Quimper Communauté prévoit la mise en place de parking-relais à proximité des différents axes structurants de l'agglomération. Le projet est notamment justifié dans le secteur de la gare où l'on peut constater la présence de parkings saturés³ à certains moments de la journée. Ainsi, la réalisation de parkings en périphérie du centre-ville avec un accès en bus relais faciliterait l'accès à la gare et optimiserait le temps de trajet avant le départ du TGV.

Afin d'assurer leur attractivité, ces parking-relais doivent répondre à un certain nombre de critères :

- Etre aisément accessibles depuis les principaux axes de circulation de Quimper ;
- Bénéficier d'une bonne signalisation ;
- Etre connectés de façon optimale avec les transports collectifs : fréquence satisfaisante et prix optimisés. Quimper Communauté prévoit un bus toutes les 10 minutes, limitant les temps d'attente. Une tarification attractive doit alors compléter le dispositif en appliquant par exemple la gratuité du stationnement contre un ticket de transport QUB.

L'utilisation des parkings relais dépend de deux facteurs principaux :

- la distance entre le parking et la gare doit justifier l'usage des transports en commun afin de ne pas entrer en concurrence avec les stationnements réservés à la gare
- la nécessité d'un transport en commun en site propre afin de l'extraire des contraintes de la circulation en centre-ville.

Par ailleurs, la collectivité a des moyens d'inciter du parking relais et des transports en commun grâce à une politique de stationnement dissuasive en centre-ville.

³ EFFIA MTI – Etude d'aménagement du site intermodal de la gare et des espaces publics du quartier – Ville de Quimper, juin 2007

Trouver des solutions adaptées pour s'assurer du fonctionnement des parkings-relais

- La Communauté d'agglomération du Grand Dijon a aménagé des parkings relais à chaque entrée cardinale du Grand Dijon. Pour un **coût de seulement 1€**, le conducteur dispose d'un forfait parking plus un aller-retour en bus. Le service sera **gratuit pour les personnes disposant d'un abonnement** au réseau de transport urbain du Grand Dijon. Les lignes du réseau de bus permettent de rejoindre le centre-ville en seulement quelques minutes (5 à 10 minutes environ). Pour atteindre cet objectif, des couloirs de bus en site propre ont été aménagés en centre-ville.

- Depuis septembre 2009, la ville d'Angoulême dispose de six parkings-relais d'une capacité d'accueil totale de 120 places. Ces dispositifs, situés en périphérie de la ville d'Angoulême, visent à promouvoir les déplacements en bus au sein des centres-villes.

Quelques mois après leur ouverture, une enquête effectuée par la Société des Transports du Grand Angoulême montre que le taux de remplissage de ces parkings est de seulement 25%. Les raisons invoquées de cet échec sont le **manque de signalisation** ou le **manque d'aménagement de ces parkings**. Christian Touzalin, directeur de la STGA, évoque lui « ce type de parking marche seulement dans les grandes agglomérations qui disposent d'un tramway ».



OBJECTIF 1 : Adopter une politique tarifaire attractive commune aux différents transporteurs

PISTES d' ACTIONS

- Promouvoir la carte Korrigo comme système billettique multimodal
- Implanter un espace Korrigo dans les gares du Pays de Cornouaille pour vendre les titres de transport, informer et conseiller



Figure 11 : Valideur Korrigo en gare de Pontchaillou

Il existe un système de billettique multimodale qui a déjà été expérimenté sur l'agglomération rennaise en 2006 et vise à être étendu sur l'ensemble des gares bretonnes. Le Pays de Cornouaille bénéficiera de ce dispositif dans les années à venir.

D'une décision commune entre Rennes Métropole, le Conseil Général d'Ille et Vilaine et du Conseil Régional de Bretagne, Korrigo est destiné à encourager l'usage des transports en communs en les facilitant. Il permet de cumuler sur le même support tous les abonnements, réductions et titres de transport (car, bus, tramway, TER et vélo).

Son périmètre s'est étendu depuis 2009 jusqu'à Saint-Brieuc et Vannes. Le déploiement tarifaire et les outils mis en place visent à être étendus à l'ensemble du territoire régional pour devenir « la carte bretonne des déplacements ».

Ce système permettra de simplifier et d'assurer une plus grande fluidité des trajets pour les voyageurs sur le Pays de Cornouaille.



OBJECTIF 2 : Mutualiser l'information des différents réseaux de transports collectifs

Il existe à la gare routière de Quimper un panneau informatif extérieur récapitulant les arrivées et départs des transports interurbains. Ce type d'information est indispensable pour les voyageurs. Néanmoins, l'information reste morcelée à chaque mode de transport.

PISTES D' ACTIONS

- Enrichir la base de données existante sur le site Internet « Gare en mouvement » de la SNCF
- Implanter un panneau informatif multimodal commun à l'ensemble des réseaux de transports collectifs (temps d'attente, perturbation, temps des trajets)

VOITURE ET STATIONNEMENTS

Dans un contexte de promotion de l'intermodalité, le maintien des voitures en milieu urbain demeure, malgré tout, dominante sur la Cornouaille. L'objectif est donc de trouver un équilibre entre la dynamique actuelle de valorisation des transports alternatifs et le maintien des déplacements motorisés. De nombreux aménagements et dispositifs permettent aujourd'hui d'intégrer la voiture dans une politique globale d'intermodalité.

Autour de la gare, la prédominance des voitures se ressent : accès direct au dépose-minute, taxis et aires de stationnements... Avec l'arrivée de la Grande vitesse, les prévisions faites par la SNCF prévoient un doublement du trafic de la gare de Quimper qui nécessite une adaptation de l'offre en stationnements. Les besoins de stationnements sont estimés entre 450 et 600 places pour 300 actuellement.

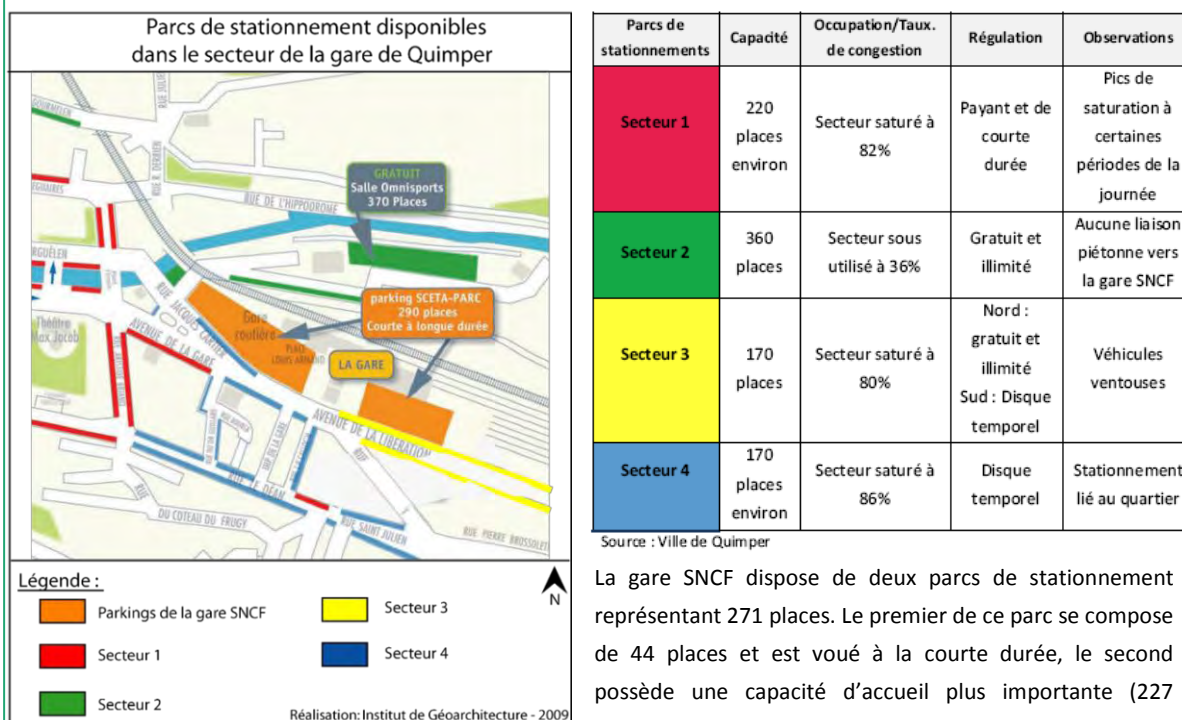


Figure 12 : Politique de stationnement dans le secteur de la gare SNCF

Le projet de PEM s'inscrit non seulement à l'échelle de la gare mais aussi celle du quartier. Ainsi, les **besoins de stationnement de l'ensemble des usagers doivent être pris en compte** (voyageurs, résidents, commerçants) pour garantir la réussite du projet et l'intégrer au mieux dans le tissu urbain. Par ailleurs, l'enjeu du développement durable amène vers une **évolution de la politique de stationnement plus respectueuse des autres modes de transport.**

ENJEU 1

SATISFAIRE L'ENSEMBLE DES USAGERS DU SECTEUR DE LA GARE DE QUIMPER



OBJECTIF 1 : Prévoir des stationnements de moyenne et longue durée

L'activité ferroviaire est sujette à de multiples usages qui peuvent être d'une durée plus ou moins longue. Ainsi, certains usagers de la SNCF effectuent parfois des déplacements d'une durée allant de la journée à la semaine. Ces personnes sont susceptibles d'utiliser leur véhicule personnel pour se rendre à la gare et ensuite prendre un train.

PISTES D' ACTIONS

- Utiliser le foncier à usage obsolète pour créer une nouvelle infrastructure
- Réguler les tarifs pour les voyages de longue durée



OBJECTIF 2 : Penser aux besoins des habitants et de l'activité du quartier

Les quartiers de gare n'intègrent pas uniquement une fonction de transport ou de transit mais sont également des lieux de vie où se mélangent activités économiques, services, habitants...

PISTE D' ACTION

Prévoir une politique de stationnement conciliant l'ensemble des usages



OBJECTIF 1 : Privilégier le turn-over devant la gare pour éviter l'encombrement du stationnement

- **Dépose-minute**

Les déposes-minute sont des zones de stationnement indispensables pour favoriser la performance des pôles d'échanges multimodaux. Ils assurent en effet une rotation permanente de véhicules dans le secteur des gares SNCF.

- **Taxi/location de voitures**

Au sein des gares, la présence des taxis et des locations de véhicules est indispensable pour favoriser l'intermodalité. Ils évitent en effet aux usagers l'utilisation de leur véhicule personnel.

A titre d'exemple, la ville du Mans a réfléchi aux problématiques d'accessibilité dans l'édification du pôle d'échanges multimodal. Ainsi, les aires réservées aux taxis et aux loueurs de véhicules sont localisées indépendamment des autres aires de stationnement. Par cet aménagement, l'objectif de la maîtrise d'ouvrage est de faciliter la circulation des différents modes de transport et d'éviter les problèmes d'engorgement les jours de fortes fréquentations.

- **Parking 30 minutes**

Plusieurs gares développent aujourd'hui ces parkings avec une offre de stationnement gratuite les 30 premières minutes, puis une tarification très dissuasive.



OBJECTIF 2 : Améliorer l'accessibilité du centre-ville et de la gare

L'amélioration de la signalétique depuis les axes structurants est un point à ne pas négliger afin de rendre plus accessible la gare de Quimper localisée au centre-ville. Cette démarche peut être également mise en place pour inciter les voyageurs à utiliser les parkings-relais.

PISTES D' ACTIONS

- Créer des parking-relais bien connectés à la gare
- Améliorer la signalisation de la gare depuis les axes structurants



DÉPLACEMENTS DOUX

Les expériences de PEM déjà mises en place dans d'autres villes mettent en avant les déplacements doux à travers des aménagements d'espaces publics et de pistes cyclables. La promotion de ce type de déplacements concerne exclusivement l'échelle du quartier et de la ville .

Les anciennes gares du Mans et de Saint-Malo montraient les mêmes caractéristiques que celle de Quimper. Leurs projets de PEM ont alors axé leurs priorités vers **la création d'un espace piétonnier sécurisé et convivial**, et vers **une politique de déplacements cyclables** (réseau et stationnement). Ces enjeux sont applicables à l'échelle de la gare de Quimper notamment dans le cadre du Projet Transport 2014 de la municipalité qui promeut le vélo dans la ville grâce à la création d'un Schéma directeur.

ENJEU 1

CREER DES ESPACES DE CHEMINEMENT PIETON POUR FEDERER L'ENSEMBLE DES MODES DE TRANSPORT



OBJECTIF : Aménager un espace public piéton

La création d'un espace public exclusivement réservé aux piétons en entrée de gare permet à la fois d'améliorer la sécurité, de créer un espace d'attente, et transfert entre les différents modes de transport.

A titre d'exemple, l'esplanade centrale du PEM de Saint-Malo est aujourd'hui beaucoup utilisée par les collégiens et les lycéens qui attendent le car ou leur TER. Un tel projet permet de fédérer l'ensemble des modes de transport autour d'un espace central facilitant leur accessibilité.

PISTE D'ACTION

Créer un espace public de qualité devant la gare



Figure 13 : Parvis du Mans



OBJECTIF 1 : Améliorer l'accessibilité de la gare en vélo

Afin d'améliorer l'accessibilité de la gare en vélo, il paraît indispensable de créer une continuité entre le réseau actuel de la ville et les axes routiers desservant la gare. La requalification du réseau par le projet de TCSP peut être l'occasion de réfléchir également aux aménagements cyclables.

PISTE D'ACTION

Créer un réseau de pistes cyclables continu entre les équipements structurants de la ville et la gare



OBJECTIF 2 : Développer une offre de stationnement de vélos sécurisée

Le projet de PEM doit prendre en compte le stationnement des vélos. Celui-ci peut s'envisager de plusieurs manières : stationnement collectif protégé mais ouvert, en box collectif ou individualisé, stationnement couvert et gardé.

PISTES D' ACTIONS

- Aménager des locaux couverts pour un stationnement des vélos suffisant et sécurisé
- Proposer des tarifs attractifs pour inciter à l'utilisation des vélos



Figure 14 : Parc à vélo du Mans

Une tarification attractive et adaptée aux besoins doit compléter le dispositif. Le parking Saint-Laud de la gare d'Angers cité précédemment, offre un abonnement de 10€/mois ou de 22€/semestre. La mutualisation du service de stationnement de voiture et de vélo permet d'obtenir une tarification attractive tout en assurant un service sécurisé.



OBJECTIF 3 : Proposer un prêt et/ou une location de vélo

La mise à disposition de vélo à la sortie de la gare est une solution économique et écologique qui permet de rejoindre rapidement le centre-ville et ses équipements.

La maison de la mobilité de Labège-Innopole par exemple, près de Toulouse, propose un service de location et de prêt de vélo attractif. En effet, l'intermodalité est facilitée par une gratuité pendant 24h lors d'une correspondance avec le bus et le train, sur présentation d'un titre de transport ou d'un abonnement avec le réseau de transport urbain ou la SNCF.

En complément d'un service d'information aux voyageurs ou de location de voiture, un tel dispositif est envisageable sur la gare de Quimper par une mutualisation des services.

PISTE D'ACTION

Intégrer un système de prêt et/ou de location de vélos avec un autre service (location de voiture, maison de la mobilité, etc.)

SENSIBILISATION-INFORMATION-COMMUNICATION

Afin d'accompagner la démarche de projet intermodal, une dynamique de communication et de sensibilisation permet d'**inciter à l'utilisation des différents modes de transport**. L'enjeu repose tout d'abord sur la promotion des transports alternatifs à la voiture individuelle (modes de déplacements moins énergivores, plus respectueux de l'environnement et améliorant la qualité de vie).



OBJECTIF 1 : Sensibiliser à l'éco-mobilité et à l'usage intermodal

Promouvoir l'éco-mobilité en Cornouaille implique de modifier les comportements face à l'utilisation systématique de l'automobile. Face aux enjeux du développement durable, le transport collectif et les déplacements doux représentent des perspectives à privilégier. Afin de susciter l'intérêt pour les modes alternatifs à la voiture, une **campagne de sensibilisation** apparaît comme un outil indispensable à cette prise de conscience.

Quimper Communauté anticipe cet objectif en réfléchissant sur la création d'outils informatifs sur l'intermodalité. L'arrivée de la grande vitesse en Cornouaille est l'occasion de développer un projet de communication à l'échelle du Pays.

PISTE D'ACTION

Développer un outil de communication à l'échelle du Pays de Cornouaille pour sensibiliser l'opinion à l'éco mobilité

ANGERS - Plusieurs agglomérations ont déjà mis en place ce type de campagne. Angers Loire Métropole a par exemple édité le « Guide pratique de la mobilité : pour mieux profiter d'Angers, bougeons autrement » à l'échelle de son agglomération. Le premier volet traite de l'intermodalité. Le but de ce guide est de recenser l'ensemble des services mis à disposition de la population selon le types de transport. Il donne les chiffres clés, les tarifs, les personnes à contacter...

Par ailleurs, la sensibilisation des plus jeunes est un objectif majeur. De nombreuses expériences ont déjà été mises en place dans les programmes d'enseignement à travers les différentes villes de France. Initiés par les écoles, associations ou parents d'élèves, les démarches destinées aux scolaires sont volontaires et partagées. De nombreux partenaires institutionnels, techniques et financiers interviennent dans ce type de projet. L'ADEME est également un acteur incontournable de l'éco-mobilité par son approche méthodologique mais surtout un soutien financier. Enfin, certains transporteurs peuvent être à l'initiative de campagne de sensibilisation, comme le fait la SNCF.

PISTE D'ACTION

Informer les scolaires sur les moyens en faveur de l'éco-mobilité

Mobil'idées – Programme pédagogique lancé par la SNCF pour sensibiliser les jeunes à l'éco-mobilité

Depuis une vingtaine d'années, la SNCF mène des actions de sensibilisation à la sécurité et à la citoyenneté des transports ferroviaires. En 2009, elle continue son engagement en lançant le programme Mobil'idées pour expliquer aux jeunes générations les enjeux du développement durable et éveiller leurs comportements citoyens en matière de mobilité.

Ce programme a été élaboré en collaboration avec des enseignants afin de l'insérer au mieux dans le programme scolaire. Du CE2 au lycée, les élèves abordent de manière ludique les enjeux liés à l'éco-mobilité grâce à plusieurs types de supports (vidéo, quizz). Par ailleurs, la SNCF fournit des fiches enseignant et des fiches élèves, le tout téléchargeable en libre service sur Internet : http://www.SNCF.com/fr_FR/html/media/CH0011-Professionnel/BRO774-Tour-du-programme-Mobil-idees/MD0105_20090722-Tout-savoir-sur-le-programme.html.

Exemple en annexe : Collège, séance 2 : l'intermodalité, une réponse aux besoins des populations

OBJECTIF 2 : Guider le voyageur dans les déplacements intermodaux

Afin de faciliter la circulation sur le pôle intermodal, un panneau d'informations peut être mis en place afin d'expliquer le fonctionnement et l'organisation des différents modes de transport. La ville de Saint-Malo a notamment fait ce choix en implantant un panneau à la sortie nord de la gare, à proximité du point d'accueil et de vente des titres de transports collectifs.



Figure 15 : Panneau d'information des transports collectifs à Saint-Malo

Une charte graphique du mobilier urbain commune à l'ensemble des modes de transport permet de mieux guider l'utilisateur dans ses déplacements. La maîtrise d'ouvrage du futur PEM peut proposer un cahier des charges présentant des éléments graphiques spécifiques et homogènes à appliquer sur l'ensemble du pôle d'échanges multimodal.

Le Mans - Au Mans, la signalétique est commune avec la même charte graphique (celle de la SNCF) pour l'ensemble des transporteurs. Ceci dans un souci d'homogénéité et de lisibilité.

Saint Malo - Le projet de Saint-Malo présente un mobilier homogène entre les transports urbains, les transports interurbains et les espaces d'attentes pour les taxis ou le dépôt-minute.



Figure 16: Homogénéité du mobilier urbain de Saint-Malo

L'usage de technique de téléjalonnement (par le biais de panneaux électroniques) autour des parcs de stationnement ou en périphérie de la ville permettra de connaître en temps réel la disponibilité des places de stationnement au sein des différents parcs et ainsi éviter aux automobilistes de trop longues rotations, facteur de perte de temps pour les conducteurs et d'embouteillages pour le trafic automobiles.



Figure 17 : Exemple d'un système de téléjalonnement

Source : www.lacroix-traffic.fr

PISTES D' ACTIONS

- Insérer un panneau explicatif sur les différents modes de transport disponible sur le PEM ;
- Créer une charte graphique commune à l'ensemble des transporteurs pour la signalétique et le mobilier urbain (espace d'attente, aubette de bus ou de car, etc.)
- Développement d'un système de téléjalonnement au sein de Quimper

OBJECTIF 3 : Développer des outils de communication et d'information autour du projet de PEM

La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal nécessite généralement une procédure de concertation avec les citoyens. Des outils d'informations peuvent être mis en œuvre dans le but de faire accepter un tel projet qui engendre des mutations importantes du territoire. Durant la phase de chantier, une information régulière sur l'état d'avancement des travaux peut être envisagée, via par exemple des lettres d'informations, des publications dans le journal communal ou intercommunal...

Ce type d'outil de communication permet d'assurer une meilleure transparence autour du projet mais aussi de guider les voyageurs lors des perturbations de trafic autour de la gare. L'acceptation des transformations du territoire en seront d'autant plus facile en impliquant les habitants. Par ailleurs, une bonne diffusion des informations permet également d'améliorer les conditions du trafic. Une lettre d'information spécifique au projet, transmise en parallèle des documents d'informations d'un territoire est l'occasion de retracer le calendrier de l'opération, mais aussi de rentrer dans une problématique plus large de sensibilisation à l'intermodalité pour préparer les futurs usagers à des changements de comportement en matière de déplacement. L'information est aussi un moyen de rappeler l'histoire du quartier et des changements qui vont être engendrés suite aux travaux. Afin de mieux visualiser le futur PEM, des plans et des maquettes permettent aux habitants de s'approprier les projets.

PISTE D' ACTION

Réaliser une lettre d'information diffusée auprès de l'ensemble des habitants

PARTIE 2

DEVELOPPEMENT D'UN PROJET GLOBAL POUR LA CORNOUAILLE

L'accessibilité et la connectivité sont des enjeux pour l'ensemble des territoires de la Cornouaille afin qu'ils bénéficient de la grande vitesse. Les conséquences sont d'autant plus importantes que la SNCF prévoit un doublement des flux de voyageurs après 2014. A terme, environ deux millions de voyageurs⁴ transiteront par la gare de Quimper chaque année. Cette croissance nécessite ainsi un projet d'envergure sur le secteur de la gare, susceptible à la fois de répondre aux besoins des usagers et également de développer l'attractivité du territoire.

⁴ Estimation faite par la SNCF

A. LES PARTIS PRIS D'AMENAGEMENT

1. LA LOCALISATION DE LA GARE

La détermination de la localisation de la gare représente un enjeu primordial pour la mise en place de l'intermodalité sur la Cornouaille. La nécessité d'impulser un projet d'envergure doit être réfléchi à l'échelle du centre-ville de Quimper mais également émettre la possibilité d'une délocalisation de la gare en périphérie.

Trois facteurs principaux influent sur ce questionnement :

- la diffusion de la Grande vitesse et l'accessibilité de la gare urbaine ;
- les coûts et les contraintes techniques de la gare ferroviaire;
- l'imbrication du pôle intermodal dans le projet global de rénovation du quartier de la gare.

► Favoriser l'accessibilité de la gare et connecter l'ensemble du territoire cornouaillais à la Grande vitesse.

Quimper Communauté a inscrit la promotion de l'intermodalité et l'amélioration de l'accessibilité du centre-ville comme des priorités dans son schéma de transport. Ces deux objectifs entrent dans la lignée de la création d'un pôle d'échanges multimodal performant en gare de Quimper.

La délocalisation de cette gare nécessiterait une réorganisation du schéma de transport. De plus, le risque encouru par la délocalisation de la gare en périphérie est le délaissement d'une partie de la population cornouaillaise. En effet, en raison de la position géographique centrale qu'elle occupe au sein du Pays et de son accessibilité actuelle, le centre-ville de Quimper semble être l'endroit le plus adéquat. Une délocalisation de la gare à Ergué-Gabéric, par exemple, porterait atteinte aux territoires situés plus à l'ouest, tel le Cap Sizun.

► Des contraintes techniques et financières fortes

Les flux de voyageurs engendrés par la grande vitesse nécessitent des infrastructures adaptées (réseaux et bâtiments). La délocalisation de la gare apparaît comme peu envisageable compte tenu de l'absence de rails disponibles, d'un réseau viaire et des investissements financiers qu'une remise aux normes impliquerait. De plus, Quimper Communauté dispose de peu de réserves foncières. La restructuration complète de la gare nécessiterait des procédures longues et coûteuses. Sachant que l'arrivée de la grande vitesse en Cornouaille est proche, cette hypothèse paraît peu envisageable. Aux contraintes financières s'ajoutent des contraintes techniques, en effet, une majorité des rails est située en zone inondable dans le PPRI ce qui complique la possibilité de cette option.

► La restructuration du secteur de la gare, un projet de développement pour l'ensemble de la Cornouaille

Dans un souci d'accessibilité de la gare à l'échelle de la Cornouaille, des dessertes plus qualitatives permettent de renforcer et d'améliorer les liens entre les pôles du territoire.

Les relations entre la grande vitesse et le développement des activités économique et touristiques de la Cornouaille s'accompagnent également de la mise en place d'un projet global sur le secteur de la gare, c'est le cas dans la plupart des villes accueillant la grande vitesse : Saint-Malo, Nancy, Le Mans, etc. Au vu de l'ensemble de ces enjeux, la délocalisation de la gare en périphérie paraît difficile.

En revanche, conserver la gare à proximité du centre-ville permet de mieux relier les infrastructures aux équipements structurants, mais aussi aux services et aux commerces. Par ailleurs, les locaux désaffectés de la SERNAM, la reconversion probable de la zone de l'hippodrome ou encore le front nord de la gare (salle omnisports), offrent des potentialités d'aménagement d'un pôle tertiaire, ou encore l'implantation d'un centre des congrès. Vecteur de développement économique, un tel projet est aussi l'occasion d'impulser une dynamique d'évolution à long terme en Cornouaille.

Compte tenu des multiples contraintes qu'engendreraient une délocalisation de la gare de Quimper, la gare devra conserver sa localisation à proximité du centre-ville.

2.

LE PROJET DE QUIMPER A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION QUIMPEROISE



Figure 18 : Accessibilité de la gare de Quimper depuis la Cornouaille

Si l'accès à la gare est satisfaisant depuis les communes du nord et de l'est grâce à la voie express (RN 165), les voyageurs provenant du sud, et de l'ouest, voir du nord (route de Brest, boulevard du Allende) utilisent certains axes sujets à un engorgement récurrent.

Au nord, le rond-point des « remparts » et la rue de Juniville, sont des points noirs où les flux engendrés par les communes de Quimper Communauté situées à l'ouest de Quimper, viennent s'ajouter au trafic. Il existe également aux heures de pointe, un important trafic en provenance des grandes artères qui accèdent à ces rocade.

Aujourd'hui l'agglomération quimpéroise a pour projet la mise en place de six parkings relais, dans la périphérie proche de Quimper, qui pourront alléger le trafic automobile sur les rocade ainsi que sur les pénétrantes. De plus, la mise en place d'un TCSP (avenue de la Libération), conjugué à un parking relais, permettra également de faciliter l'accès à la gare urbaine du Pays de Cornouaille.

B. TROIS SCENARIOS POUR UN DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DE LA GARE URBAINE DU PAYS DE CORNOUAILLE

Le projet concernant la gare de Quimper peut-être un véritable levier afin d'impulser une réelle dynamique à l'échelle du Pays de Cornouaille et en devenir ainsi la vitrine.

L'étude sur le secteur de la gare vise donc à apporter une réflexion globale sur son fonctionnement et son amélioration. Des thématiques transversales alliant l'aménagement d'un pôle fonctionnel et la prise en compte de son futur développement, sont analysées afin de proposer trois scénarios accompagnés d'une variante concernant la localisation d'un pôle tertiaire dans le secteur de la gare.

► Scénario ① « Le parvis, élément fédérateur de tous les modes de transports »

Ce scénario optimise l'existant du site de la gare. De ce fait, les principaux bâtiments sont conservés et toutes les potentialités du site sont exploitées. L'objectif majeur est ainsi la rentabilité économique du projet. L'un des éléments phares de ce scénario est le fonctionnement du PEM basé à partir d'un espace public fédérateur de l'ensemble des modes de transport.

► Scénario ② « Une gare ouverte sur le centre-ville »

Ce scénario vise à rapprocher la gare du centre-ville de Quimper. Les bâtiments de la gare sont détruits et délocalisés à l'ouest du site actuel. L'aménagement d'un espace public à l'extrémité ouest de la gare est créé afin d'établir une continuité avec le centre-ville. Une différenciation claire de l'emplacement de chaque mode de transport et une place prépondérante aux déplacements doux assurent un fonctionnement optimal du pôle d'échanges multimodal dans ce scénario.

► Scénario ③ « La gare au cœur du projet »

Avec l'aménagement d'une gare traversante, ce scénario crée un véritable lien entre le front nord et le front sud du secteur. L'objectif est alors de faire de celle-ci le cœur du projet. L'identité et l'image de la gare sont marquées par une configuration atypique par-dessus les rails. Associée à une architecture singulière et innovante, cette infrastructure pourra alors être un symbole de la Cornouaille à plus grande échelle.

Les principaux éléments fondateurs du PEM sont communs aux trois scénarios (stationnement, accessibilité, équipements). Ils sont traités dans un premier temps à travers les préconisations d'aménagement, puis suivent les spécificités de chaque scénario ainsi que leurs variantes respectives.

1.

PRECONICATIONS D'AMENAGEMENT

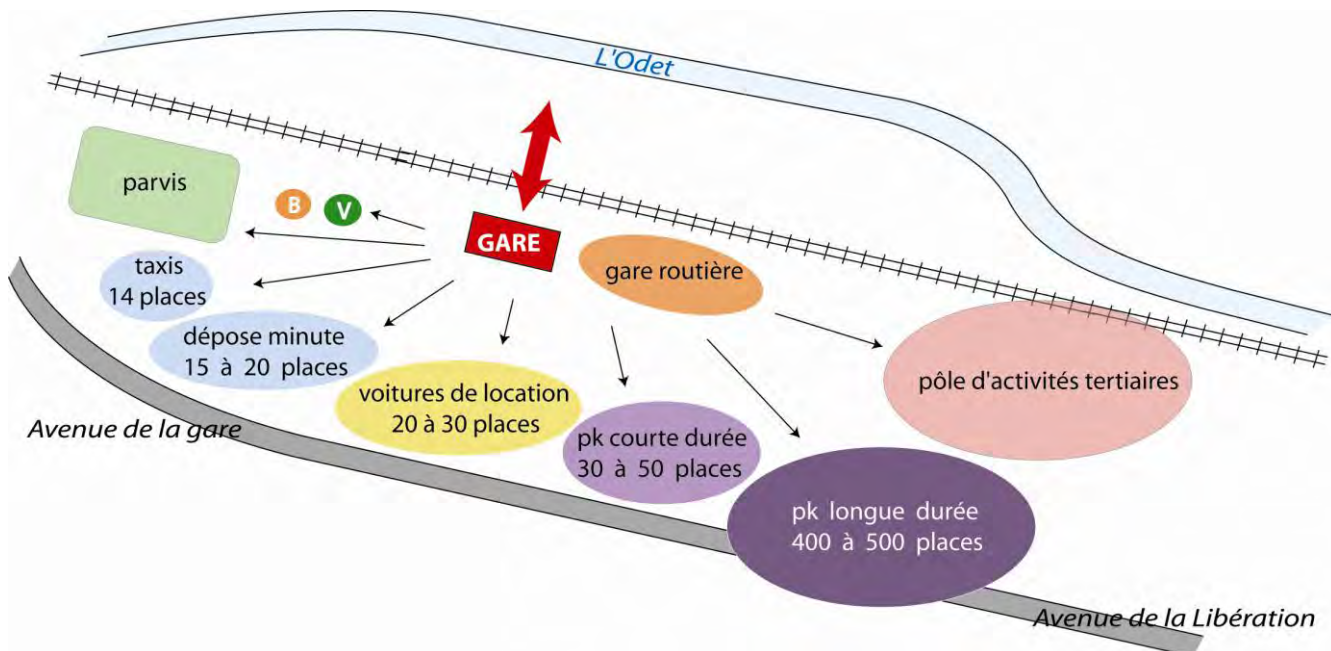


Figure 19 : Préconisations d'aménagement du secteur de la gare

STATIONNEMENT

► STATIONNEMENT DE COURTE DUREE

Les parcs de stationnement de courte durée sont localisés à proximité immédiate de la sortie de la gare afin d'assurer un turn-over permanent au sein du PEM.

- **Dépose-minute**

Actuellement, la gare SNCF dispose d'un dépose-minute d'une capacité d'accueil d'environ 10 places. En raison de l'évolution future du trafic, une légère augmentation de l'aire de dépose-minute apparaît judicieuse. Une capacité d'accueil comprise entre 15 et 20 places semble pertinente.

- **Parking 30 minutes**

L'aménagement d'un tel parking est indispensable pour le PEM ou plus généralement pour le quartier de la gare. Gratuit durant les 30 premières minutes, il aura ensuite une politique de stationnement très dissuasive (Cf. Fiche Le Mans). Sa capacité d'accueil devra être comprise entre 30 et 50 places. Sachant que le quartier se caractérise par une multiplicité des usages, la politique de stationnement doit y satisfaire les besoins de l'ensemble des usagers.

► **STATIONNEMENT DE LONGUE DUREE**

Le stationnement de longue durée nécessite entre 400 et 500 places selon les estimations réalisées dans la partie PEM. L'enjeu réside ici dans la prise en compte de l'existant dans le projet d'aménagement. Dès lors, le parking de la salle omnisports peut être intégré au projet de la gare par l'aménagement d'une liaison entre le front nord et le front sud de la gare. Toutefois, le parking longue durée peut également être aménagé à l'est de la gare où des disponibilités foncières existent également. L'aménagement d'un parking silo n'apparaît pas pertinent en raison de la politique de promotion des déplacements doux de la municipalité quimpéroise, des besoins de la gare en stationnement et des contraintes techniques et financières.

- **Utiliser le foncier dont l'usage est obsolète afin d'aménager une infrastructure de parking**

La gare dispose aujourd'hui de locaux et de foncier dont l'usage est obsolète. Ces disponibilités peuvent être mises au service du projet. Ainsi, la destruction des locaux de la SERNAM, aujourd'hui en état de friche, ou les disponibilités foncières à l'est du site permettraient d'aménager un parking. La promotion d'un parking intégré à son environnement permet de ne pas trop encombrer le paysage et de dissimuler les places de stationnement. Dans cette optique, l'exemple de l'aménagement du parking du secteur de la Providence à Quimper s'avère intéressant. En effet, ce parking de 600 places est organisé suivant des courbes parallèles au Steir et le parc est paysager afin de minimiser son impact visuel.



Figure 20 : Parking du Multiplexe – Ville de Quimper

Caractéristiques du stationnement

Dépose-minutes	15 à 20 places
Parking « 30 minutes »	30 à 50 places
Parking(s) longue durée	400 à 500 places
Aire de stationnement taxis	14 places
Aire véhicules de location	20-30 places
Aire de stationnement vélos	40 places
Aire de stationnement cars Penn ar Bed	16 places

Ces estimations ont été faites à partir des besoins du territoire et des ordres de grandeur délivrés par les retours d'expériences.



DÉPLACEMENTS DOUX

► PIETON

- **Créer un espace public de qualité accessible à tous**

L'aménagement d'un parvis vise à promouvoir un espace public au sein du PEM. Par la promotion d'un lieu de détente, cet espace est un véritable levier pour faire de la gare une véritable polarité pour le Pays de Cornouaille. Des aménagements adaptés sont prévus afin que cet espace soit accessible aux personnes à mobilité réduite (largeur trottoirs, rampe d'accès, etc.). De plus, l'aménagement d'un espace public favorise le sentiment de rapprochement de la gare vers le centre-ville par la continuité piétonne établie via les rives de l'Odette.

- **Assurer l'accessibilité piétonne entre le nord et le sud du secteur de la gare par l'aménagement d'une passerelle (à l'exception du scénario 3)**

L'aménagement d'une passerelle permet de relier le nord et le sud du site. En raison de sa configuration, cette infrastructure devrait mesurer environ 50 mètres de longueur. L'aménagement

d'une telle passerelle n'est pas sans effet sur le paysage environnant. La configuration, et les composants devront être en harmonie avec le secteur environnant afin d'assurer l'insertion paysagère.

► VELO

- **Aménager des locaux couverts et sécurisés pour le stationnement des vélos**

Des parcs à vélos sont à aménager sur le parvis de la gare. Dans un premier temps, il serait intéressant d'inciter cette pratique par la mise en place d'un ou deux parcs d'une capacité totale de 30-40 places. Par la suite et en prenant en compte la croissance des déplacements doux dans la ville de Quimper, cette capacité de stationnement pourra être agrandie.

Ensuite, un local intégré au bâtiment principal de la gare pourrait être exclusivement réservé au stationnement des vélos. Accessible par clé ou carte magnétique, ce local assurera la sécurité pour le stationnement.

- **Intégrer un système de prêt et/ou de location de vélos à tarification incitative**

Afin de favoriser l'intermodalité et la croissance des déplacements doux dans la ville. Un service de location de vélos pourrait être implanté au sein des bâtiments de la gare. Une politique tarifaire incitative doit alors nécessairement être mis en place afin d'atteindre ces objectifs. Le regroupement des différents services de locations (véhicules, vélos) optimise le fonctionnement du pôle d'échanges par une meilleure compréhension des usagers et une meilleure visibilité de ces services.

T TRANSPORTS ALTERNATIFS

► GARE ROUTIERE

Conformément au nombre de lignes du réseau interurbain passant par la ville de Quimper, la gare routière devrait adopter une capacité d'accueil de 16 places. Afin de favoriser l'accessibilité des cars provenant des roades périphériques et de libérer de l'espace pour les déplacements doux à l'ouest de la gare, il serait intéressant de localiser à l'est de la gare SNCF. A l'image de la gare routière du

Mans, il serait intéressant d'utiliser le principe de la verrière pour créer un lieu d'attente ou de passage pour les usagers de la gare.

► TAXI / LOCATION DE VOITURES

Afin d'assurer une circulation optimale au sein du PEM, l'aire de taxis devrait être localisée indépendamment des autres aires de stationnement. Sa capacité actuelle apparaît suffisante (14 places).

Compte tenu des besoins actuels et en prenant en compte l'évolution probable du trafic, la capacité d'accueil de stationnement des véhicules de location sera comprise entre 20 et 30 places. Les emplacements des véhicules de location seront situés soit sur les parkings longue durée ou bien sur un parc de stationnement qui leur sera uniquement réservé.

EQUIPEMENTS

Le quartier de la gare dispose d'équipements et de services publics variés. Toutefois, il est intéressant de proposer au cœur du PEM, pour les futurs usagers de ce lieu (habitants du quartier, futurs professionnels du pôle tertiaire, etc.) de nouveaux équipements pouvant leur être utiles. Cette démarche a pour but de faire du PEM un véritable lieu de vie au sein de la ville.

- **Développer des offres de services et de commerces inexistantes ou peu valorisées dans le quartier de la gare**

Dans une démarche de développement de commerces et de services, il est primordial d'effectuer une étude sur les besoins et les attentes des futurs usagers du PEM et des autres personnes pouvant y avoir accès (habitants du quartier, futurs professionnels du pôle tertiaire) afin d'y améliorer la qualité de service. Ainsi, sur le long terme, en offrant dans le projet des locaux pour permettre l'implantation de nouveaux commerces et services (snack, boulangerie, halte garderie, agence d'intérim, etc.), celui-ci deviendra plus attractif.

ACTIVITES

En raison des disponibilités foncières présentes dans le secteur de la gare, les décideurs de la Cornouaille ont l'opportunité de développer un projet d'envergure. La réflexion ne doit pas simplement s'arrêter à la simple édification d'une gare multimodale mais impulser un projet visant au développement de la Cornouaille pour atténuer les effets de la périphéricité. Les objectifs à fixer doivent être échelonnés dans le temps :

- À court terme, il serait intéressant de développer le nord de la gare et le secteur situé à l'est.
- À moyen terme, le projet pourra être étendu jusqu'au secteur comprenant notamment l'usine Armor Lux.
- À long terme, la zone de l'hippodrome pourra être intégrée à la démarche de développement du secteur de la gare.



Figure 21 : Localisation des disponibilités foncières sur le site de la gare urbaine de Quimper

- **Profiter des disponibilités foncières pour développer de nouvelles activités/infrastructures**

Le foncier disponible sur l'ensemble du site est susceptible d'accueillir l'activité administrative et financière de la SNCF, des activités tertiaires ou bien une infrastructure de parking supplémentaire.

- **Engendrer un processus de restructuration de la zone de l'Hippodrome**

La zone d'activité de l'Hippodrome est aujourd'hui en cours de mutation. Certaines industries se sont en effet délocalisées ces dernières années (ArmorLux) et de ce fait, un potentiel de développement y est possible. L'enjeu est d'autant plus important que cette zone est située à proximité immédiate de la gare. Une réflexion peut ainsi être engagée sur le développement d'activités (habitat, tertiaire) au sein de cette zone d'activité.

2.

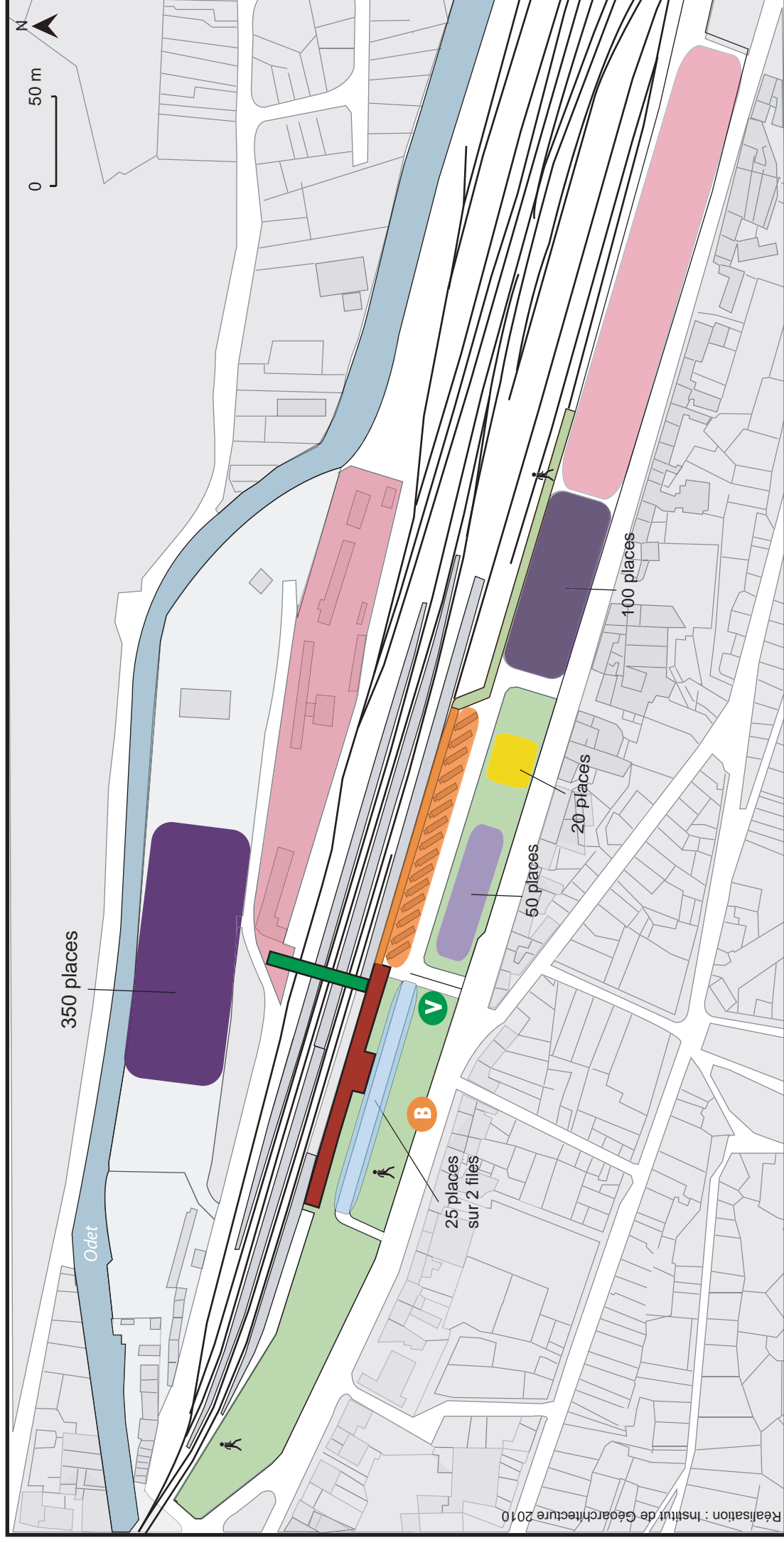
PRESENTATION DES TROIS SCENARIOS

- Le scénario ❶ « **Le parvis, élément fédérateur de tous les modes de transports** »
- Le scénario ❷ « **Une gare urbaine ouverte sur le centre-ville** »
- Le scénario ❸ « **La gare au cœur du projet urbain** »

SSCENARIO 1 : LE PARVIS, ELEMENT FEDERATEUR DE TOUS LES MODES DE TRANSPORTS

Scénario 1 : Le parvis, élément fédérateur de tous les modes de transports

variante 1



STATIONNEMENTS

- longue durée
- courte durée
- dépose minute et taxis
- voitures de location

TRANSPORTS COLLECTIFS

- gare SNCF
- gare routière
- arrêt de bus

DEPLACEMENTS DOUX

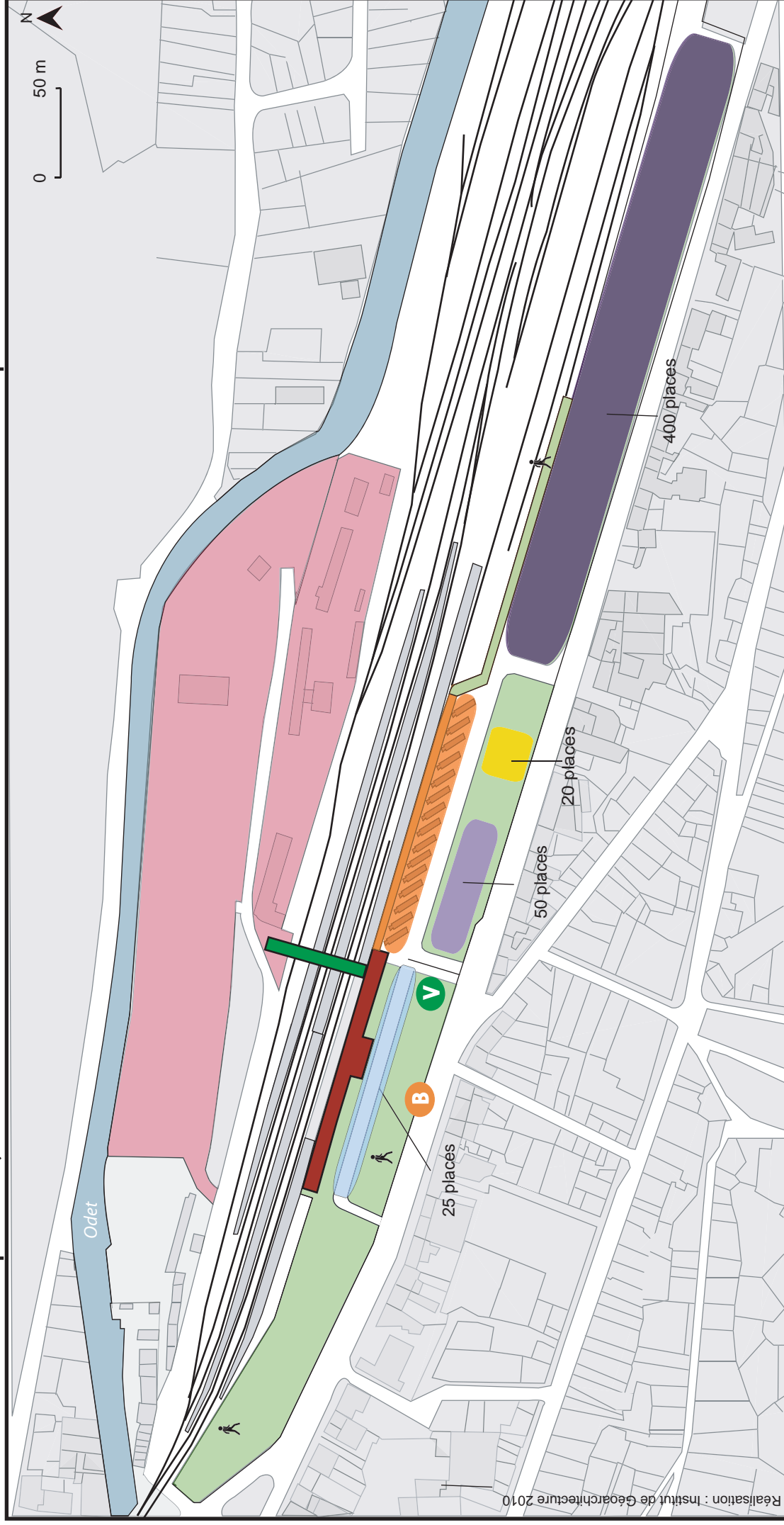
- espace public dédié aux piétons
- passerelle
- parcs à vélos

AUTRES INSTALLATIONS

- pôle tertiaire

Scénario 1 : Le parvis, élément fédérateur de tous les modes de transports

variante 2



STATIONNEMENTS

- longue durée
- courte durée
- dépose minute et taxis
- voitures de location

TRANSPORTS COLLECTIFS

- gare SNCF
- gare routière
- arrêt de bus

DEPLACEMENTS DOUX

- espace public dédié aux piétons
- passerelle
- parcs à vélos

AUTRES INSTALLATIONS

- pôle tertiaire

► Spécificités du scénario

Dans ce scénario, la gare est restructurée à partir du bâtiment préexistant. La gare routière est quant à elle déplacée à l'est dans sa continuité. Le principe qui guide ce scénario est la réalisation d'un parvis qui constitue l'élément fédérateur du projet en desservant l'ensemble des modes de transport du PEM.

L'aire de dépose-minute et les taxis restent à proximité de la gare. Les stationnements courte et longue durée sont disposés à l'est et au nord.

Les modes de déplacement doux (piéton, vélo) occupent une place importante dans ce scénario grâce à un espace qui leur est totalement dédié : une allée verte qui relie directement la gare au centre ville.

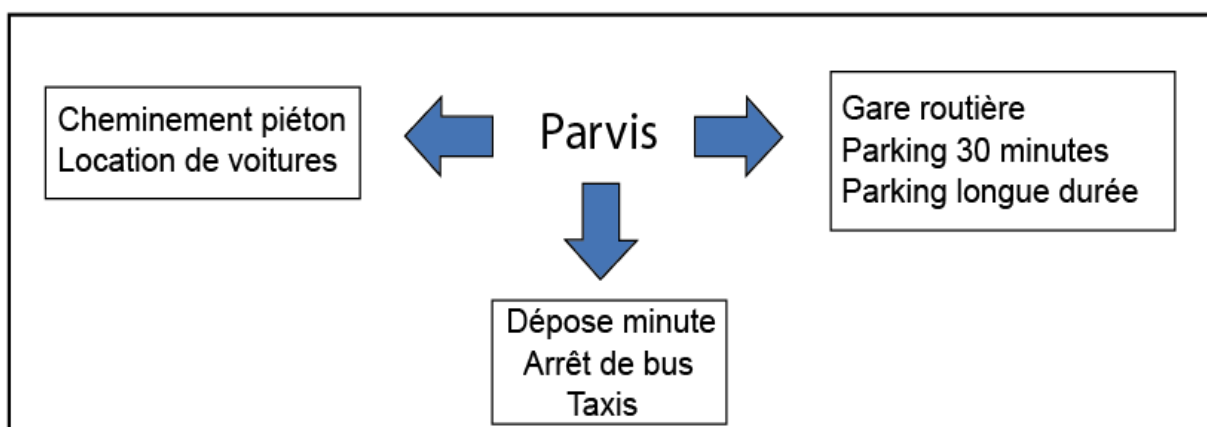


Figure 22: Organisation du Pôle d'Echanges Multimodal – Scénario 1

Variante 2 :

La variante du scénario 1 présente quelques particularités. En effet dans cette version, le pôle tertiaire et le centre des congrès se situent sur le front nord de la gare. L'espace réservé aux activités tertiaires (partie est) dans la première variante est lui désormais uniquement destiné au stationnement longue durée afin de compenser la baisse dans la partie nord.

SYNTHESE SCENARIO 1

Optimisation de l'existant pour un projet économique

Le projet optimise l'existant par la restructuration de la gare à partir du bâtiment principal préexistant. Le coût du projet du réaménagement de la gare est moins important car il ne nécessite pas la construction d'infrastructures supplémentaires.

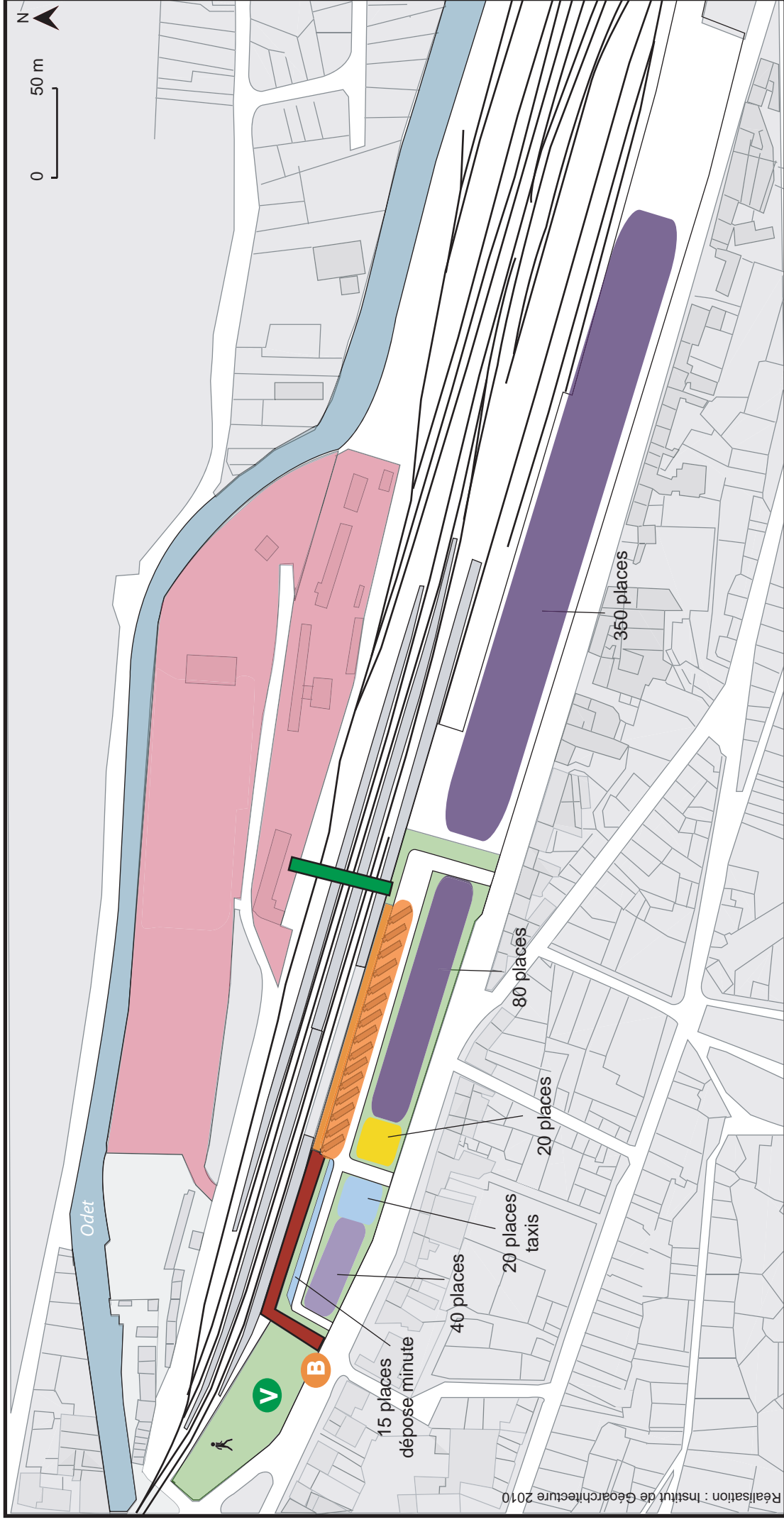
Fonctionnement du PEM

Le parvis de la gare constitue l'élément fondateur du PEM. Il donne en effet accès aux différents modes de transports à chacune de ses extrémités. Cette disposition lui assure un fonctionnement optimal.

SCENARIO 2 : UNE GARE URBAINE OUVERTE VERS LE CENTRE-VILLE

Scénario 2 : Une gare urbaine ouverte sur le centre-ville

variante 2



STATIONNEMENTS

- longue durée
- courte durée
- dépose minute et taxis
- voitures de location

TRANSPORTS COLLECTIFS

- gare SNCF
- gare routière
- arrêt de bus

DEPLACEMENTS DOUX

- espace public dédié aux piétons
- passerelle
- parcs à vélos

AUTRES INSTALLATIONS

- pôle tertiaire

► Spécificités du scénario 2

Ce scénario est principalement caractérisé par une opération de démolition- reconstruction de la gare. L'idée principale est de la réintégrer au centre-ville, en la déplaçant vers l'ouest, et en orientant sa façade principale vers l'Odét (nord-ouest). La forme du bâtiment permet ainsi de desservir à la fois la gare ferroviaire, un parvis situé à l'ouest et le PEM à l'est, comprenant la gare routière en prolongement du bâtiment.

- A l'ouest : le parvis, espace public paysager, crée une continuité piétonne entre les quais de l'Odét et la gare SNCF.
- A l'est : le bâtiment débouche sur les parcs de stationnement de courte durée à savoir le dépose-minute, le parking de courte durée et l'aire de stationnement des taxis. La gare routière, l'aire de location des voitures et le parking longue-durée, sont situés plus en retrait à l'est de la gare.

A l'instar du premier, ce second scénario se compose de deux variantes.

La première consiste à réaménager le parking de la salle omnisport pour le dédier au stationnement longue-durée.

La deuxième variante délocalise celui-ci à l'est de la gare et permet de créer un pôle d'activité tertiaire sur l'ensemble des terrains situés au nord des voies ferrées.

SYNTHESE SCENARIO 2

Optimisation du foncier existant

La délocalisation de la gare à l'ouest, permet de concentrer les stationnements, libérant ainsi du foncier pour la création d'un pôle tertiaire.

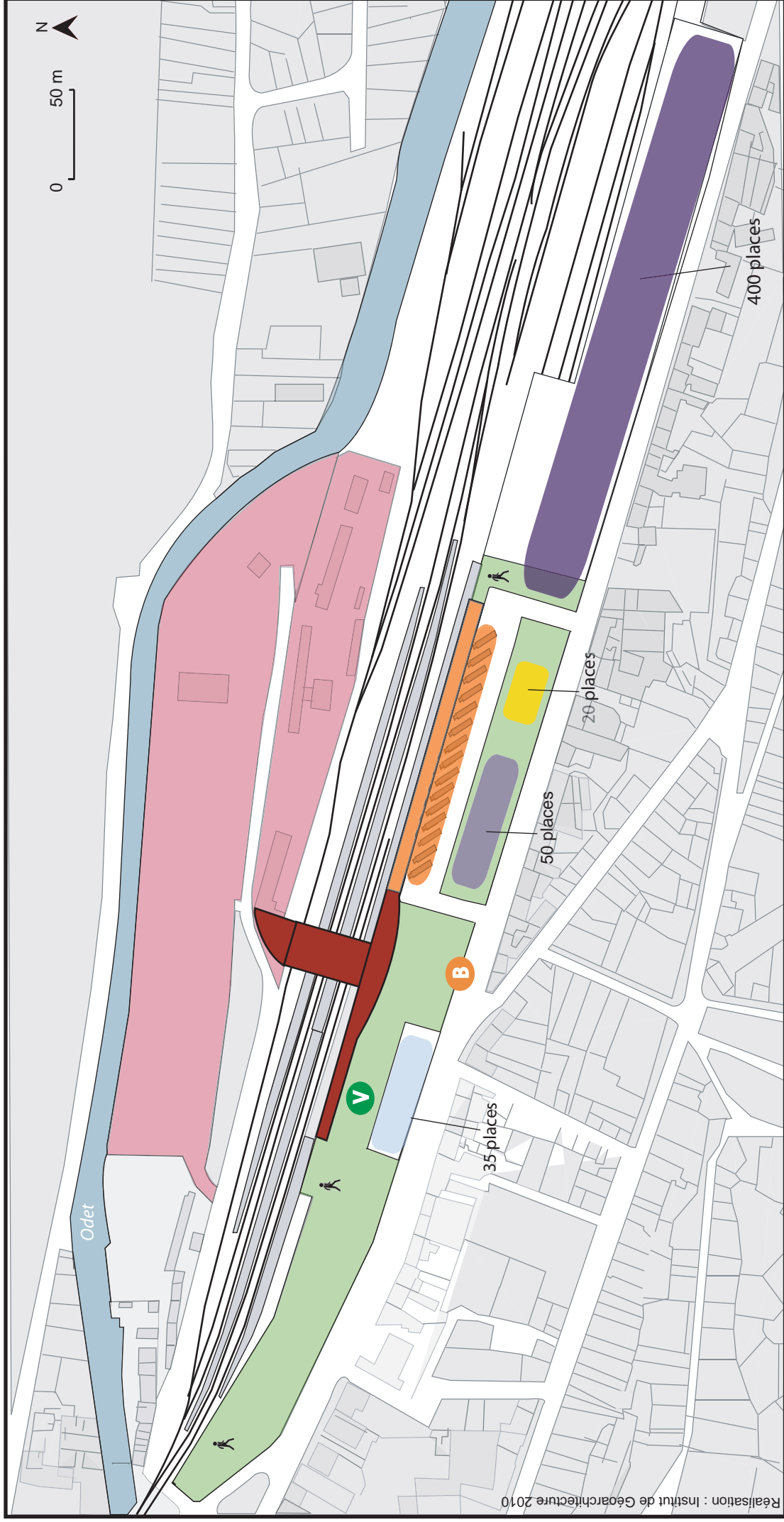
Fonctionnement optimal du PEM

La sectorisation des activités de part et d'autres de la gare (parvis piéton / stationnement motorisé) permet une grande lisibilité du fonctionnement du PEM.



SCENARIO 3 : LA GARE AU CŒUR DU PROJET URBAIN

Scénario 3 : La gare au coeur du projet



Realisation : Institut de Géographie 2010

STATIONNEMENTS

- longue durée
- courte durée
- dépose minute et taxis
- voitures de location

TRANSPORTS COLLECTIFS

- gare SNCF
- gare routière
- B arrêt de bus

DEPLACEMENTS DOUX

- espace public dédié aux piétons
- V parcs à vélos

AUTRES INSTALLATIONS

- pôle tertiaire

► Spécificités du scénario 3

Le bâtiment actuel de la gare ferroviaire est conservé. Une extension au dessus de la voie ferrée facilite son accessibilité en offrant une entrée nord et sud. La volonté est de créer un signal architectural fort afin de faire de cette gare une vitrine moderne et dynamique de Quimper et de la Cornouaille. La gare traversante permet également de désenclaver l'espace situé au nord de la gare, contraint jusque là par la présence de l'Odette et des voies ferrées, et de le valoriser à travers le développement d'un pôle d'activité tertiaire.

- L'entrée nord ouvre ainsi sur un espace dédié aux activités tertiaires notamment composé d'un centre des congrès.
- L'entrée sud débouche sur un large parvis dont l'accès est sécurisé, lieu de connexion entre différents modes de transport et le centre-ville. Dans ce scénario, la gare routière est localisée à l'est en continuité de la gare ferroviaire. Chacun des parcs de stationnement (courte et longue durée, taxis, voitures de location) possède une entrée qui lui est propre afin de faciliter la circulation et la rotation des véhicules au sein du PEM.

SYNTHESE SCENARIO 3

La gare comme un symbole de la Cornouaille

Grâce à l'aménagement d'une gare à l'architecture forte, le Pays se dote d'un atout de valorisation de son image à plus grande échelle. Ceci permet d'assurer l'attractivité du quartier de la gare, de la ville de Quimper et du Pays lui-même.

Intégration de la gare au cœur du projet global

Le développement du nord de la gare est facilité par la liaison bâtie entre les deux fronts. Grâce à cette configuration, la gare s'inscrit au cœur de la restructuration du quartier.

CONCLUSION

De nombreux enjeux, développés dans cette étude, découlent de l'arrivée de la grande vitesse en Cornouaille, seulement, elle ne doit pas être perçue comme une fin en soi. Les pistes de réflexion, ici mises en évidence, s'appuient sur les secteurs suivants : la recherche et le développement, l'enseignement, l'économie locale et tertiaire, le tourisme, les transports. Ceux-ci sont en effet concernés par d'hypothétiques impacts de la grande vitesse. Il convient de préciser que l'ensemble de ces domaines ne pourront assurer un développement cohérent de la Cornouaille sans poser une réflexion préalable sur l'intermodalité du territoire.

La définition des enjeux concernant l'ensemble du territoire de la Cornouaille permet la mise en place d'un véritable projet urbain intermodal sur Quimper. A travers les schémas d'intentions réalisés, il s'agit de présenter non pas une démarche d'aménagement mais de traduire ces enjeux à l'échelle d'un pôle d'échanges multimodal, catalyseur des effets de la grande vitesse sur le territoire.

La réflexion ici menée demande, à long terme, d'être enrichie par une démarche visant à fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un projet global afin d'inscrire le projet dans une logique de durabilité du territoire. A ce titre, le Pays de Cornouaille a un rôle primordial à jouer en valorisant les intérêts de l'ensemble des territoires. L'objectif est alors d'éviter que l'arrivée de la grande vitesse ne profite qu'à seulement quelques espaces.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLE ET OUVRAGES

ASSOCIATION GEOARCHI, *Arrivée de la LGV, des infrastructures et des équipements en devenir*, Janvier 2010, pp.96

BUREAU DE STRATEGIE Direction du Tourisme, *Les clientèles du tourisme urbain*, septembre 2002

OFFNER J.M., *Les effets structurants du transport : mythe politique mystification scientifique*

WIEL Marc, *Ville et Mobilité : un couple infernal*, édition Aube, 2005, pp.90

RAPPORTS

ADIELOR en collaboration avec Ernst & Young et ISIS, *Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville*, Rapport Phase 2, novembre 2004

AGENCE D'URBANISME DU GRAND EST, *Les impacts territoriaux du TGV Rhin Rhône pour les agglomérations du Grand Est de la France*, Juin 2005

ARENE Ile de France, *Les agences de mobilité – Outil d'ancrage territorial du management de la mobilité*, 2008, 4p.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (CERAS-OMI Université de Reims Champagne-Ardenne), *Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne Ardenne, Tome 1, février 2006

Groupe LGV Est-Européenne, Centre de recherches OMI, *Analyse prospective de l'arrivée de la LGV en Région Champagne-Ardenne*, Etude financée par le Conseil Régional Champagne-Ardenne, Conférence de restitution finale, 9 février 2006,

RFF – LGV Sud Europe Atlantique, *Dossier de cohérence intermodale et ferroviaire*, Enquête publique, Edition octobre 2007

RFF – LGV Sud Europe Atlantique, *Evaluation économique et sociale*, Enquête publique, Edition octobre 2007

RFF – LGV Sud Europe Atlantique, *Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement*, Enquête publique, Edition octobre 2007

RFF, *LGV Poitiers Limoges - Etude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires*, Rapport, Débat Public, 2006

AUTRES DOCUMENTS

ANGERS LOIRE METROPOLE, *Guide de la mobilité*, Direction de la communication, septembre 2007, 44p.

LE MANS METROPOLE, *Bougez, voyagez, échangez... Cap sur le PEM*, Novembre 2009, pp.11

LE MANS METROPOLE, *Mieux comprendre la conception, la réalisation et la gestion d'un pôle d'échange*, Cycle Intermodalité module 6-décembre 2009, présentation power point, 47p.

SAINT MALO, *Un nouveau pôle urbain pour une centralité partagée*, présentation power point, 2 mars 2009, 36p

SNCF site internet, *Tour du programme Mobil'idées*, septembre 2009, 2p.

COLLOQUES, CONFERENCES

XLIII^e colloque de l'ASRDLF, *Les dynamiques territoriales débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - La grande vitesse, un outil de valorisation de ressources spécifiques : le cas de la LGV-Est européenne et du tourisme dans l'agglomération rémoise*, Grenoble-Chambéry, 11 au 13 juillet 2007

Journée d'étude et de recherche « Eclairer les enjeux des mutations du XXI^e siècle pour la Champagne-Ardenne, les apports de l'analyse économique », Groupe LGV Est-Européenne, Centre de recherches OMI, *Desserte TGV et tourisme : des effets différenciés selon les tourisms – Une illustrations par l'analyse du tourisme d'affaires à Reims et du tourisme rural en Haute-Marne*, Châlons-en-Champagne, 30 mars 2007,

5^{èmes} Rencontres Rémoises du Tourisme, Groupe LGV Est-Européenne, Centre de recherches OMI, *L'arrivée du TGV au service du développement du tourisme d'affaires dans l'agglomération rémoise*, Reims, février 2007

WEBOGRAPHIE

- www.angouleme.fr/portail/spip.php?article540
- www.grand-dijon.fr/...parkings-relais/p-r-portes-de-mirande-14276.jsp

T TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: Le quartier d'affaires Novaxis sur le site de la gare TGV a accueilli les Mutuelles du Mans Assurances dès sa création et continue leur développement. Le nouveau siège a été en effet inauguré en juillet 2007.	7
Figure 2 : Spécialisation des pôles d'activités en Cornouaille	9
Figure 3 : Le projet du quartier d'affaires Gare+ à Angers de l'architecte Nicolas Michelin	17
Figure 4 : Futur Centre des congrès de Nancy, localisé au bord de la voie de chemin de fer	18
Figure 5 : Rive de l'Odét	19
Figure 6 : Parc des expositions de Penvillers.....	35
Figure 7 : Centre de Thalasso de Douarnenez et Golf de Fouesnant	41
Figure 8 : Exemples d'événements en Cornouaille	42
Figure 9 : Parvis intermodal de Saint-Malo	62
Figure 10 : Verrière à la gare routière du Mans	62
Figure 11 : Valideur Korrigo en gare de Pontchaillou	65
Figure 12 : Politique de stationnement dans le secteur de la gare SNCF.....	67
Figure 13 : Parvis du Mans	71
Figure 14 : Parc à vélo du Mans	72
Figure 15 : Panneau d'information des transports collectifs à Saint-Malo	76
Figure 16: Homogénéité du mobilier urbain de Saint-Malo	76
Figure 17 : Exemple d'un système de téléjalonnement	77
Figure 18 : Accessibilité de la gare de Quimper depuis la Cornouaille	83
Figure 19 : Préconisations d'aménagement du secteur de la gare	85
Figure 20 : Parking du Multiplexe – Ville de Quimper	86
Figure 21 : Localisation des disponibilités foncières sur le site de la gare urbaine de Quimper.....	90
Figure 22:Organisation du Pôle d'Echanges Multimodal – Scénario 1	97