

Le pôle d'échange de la gare de Lorient



Quels sont les aménagements envisageables pour améliorer le pôle d'échange multimodal et l'accessibilité à la gare ?

Kerbellec Eve

Diplôme universitaire :
Ingénieur 1^{ère} année
Mai 2011

Le pôle d'échange de la gare de Lorient

Quels sont les aménagements envisageables pour améliorer le pôle d'échange multimodal et l'accessibilité à la gare ?

Kerbellec Eve

Diplôme universitaire :
Ingénieur 1^{ère} année
Mai 2011

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens tout particulièrement à remercier

- Monsieur Marc André Philipe, tuteur de ce projet, qui a su me guider pour la finalisation de mon projet.
- Monsieur André Douineau, Directeur des transports de Cap l'Orient
- Monsieur Jean-Michel Maison, Directeur de l'agence Audélor

Pour les aides précieuses qu'ils ont pu m'apporter.

- Mes parents, pour leur regard critique.

Sommaire

Avertissement	3
Remerciements	4
Introduction.....	8
Partie I – La ville de Lorient	9
1. Présentation du territoire	10
a) Situation géographique	10
b) Une ville marquée par son histoire	12
c) Le Pays de Lorient.....	13
2. Un nœud autoroutier, ferroviaire et fluvial	15
a) La desserte autoroutière	15
b) La desserte ferroviaire.....	17
c) La desserte fluviale	18
3. Transport au sein du Pays de Lorient : Plan de Déplacement Urbain	20
a) Les réseaux de transport en commun de Cap L’Orient	20
4. Projets d’avenir : un territoire plein d’enjeux.	22
Partie 2 - Secteur de la gare de Lorient.....	24
1. Présentation de la zone d’étude	25
a) Une situation géographique en périphérie du centre ville	25
b) Accès à la gare	28

2. Analyse fonctionnelle de la gare Sncf.....	30
a) La répartition des usagers de la gare	32
b) Les raisons de la présence sur le pôle	35
c) La fréquentation du pôle	36
d) Les modes d'accès à la gare.....	37
3. Analyse du pôle d'échange multimodal	39
a) Les stationnements du quartier de la gare	39
b) La gare d'échange.....	45
c) Les voies douces	49
4. Des accès à améliorer	50
Les propositions d'aménagement.....	51
1. Les enjeux et les pistes d'action	52
a) Les enjeux.....	52
b) Les pistes d'actions.....	54
c) Les différents acteurs du pôle d'échange.....	55
2. Les choix d'aménagements	56
a) L'emplacement de la gare	56
b) Accès de la future gare.....	59
c) L'organisation du pôle d'échange multimodal	63

Introduction

La ville de Lorient et d'autres villes de Bretagne ont la chance de participer à un programme d'amélioration de leur gare et quartier de gare afin d'accueillir l'arrivée de la ligne à grande vitesse qui va permettre un fort rapprochement des villes bretonnes vers Paris.

De plus, l'augmentation du flux TGV et TER demande une requalification de l'aménagement du quartier de gare. Cette dernière a besoin d'être renouée avec le centre-ville afin de devenir un pôle d'échange dynamique et multimodal. La restructuration du quartier de gare représente des enjeux importants pour la commune, l'agglomération, le département, la région, l'état et sans oublier les acteurs de la SNCF et de RFF. Ce projet est complexe mais très important car il en va de la réorganisation du déplacement dans la périphérie de la gare. Cet aménagement doit être réfléchi pour éviter tout engorgement de la ville.

Ce pôle d'échange consiste à articuler les réseaux sur une zone afin de faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Il assure ainsi l'interface entre la ville et son réseau de transport. La ville de Lorient se veut accueillante et souhaite un projet ambitieux pour favoriser les déplacements en modes doux et collectifs.

La connexion des transports urbains à la gare doit être améliorée pour permettre une meilleure utilisation de ces derniers. La présence d'un passage à niveau à l'entrée nord de la ville ne facilite pas l'accès à la gare, d'autant plus que c'est le 3^{ème} le plus fréquenté de France.

Nous allons donc à travers ce rapport voir comment on peut améliorer la connexion des transports et l'accès à la gare. Ces deux points sont reliés car on ne peut traiter l'intermodalité des transports sans oublier qu'ils doivent être accessibles aux voyageurs.

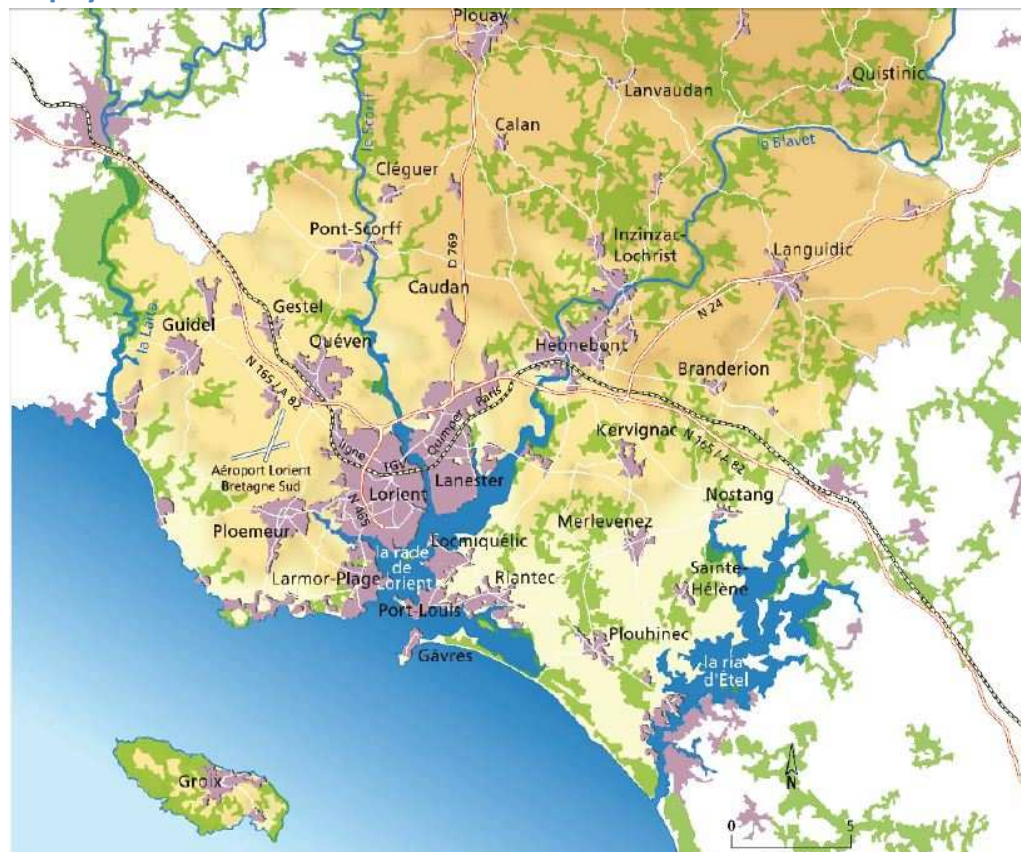
Dans le cadre du projet Bretagne à grande vitesse et dans la mise en place d'un pôle d'échange multimodal, ce rapport proposera des solutions d'aménagements pour la gare de Lorient. En premier lieu, il tiendra compte du contexte local puis détaillera l'étude du quartier de gare pour mettre en avant ses avantages et dysfonctionnements. Enfin, la dernière partie traitera des solutions d'aménagements envisageables pour la création d'un pôle d'échange multimodal.

Partie I – La ville de Lorient

1. Présentation du territoire

a) Situation géographique

Le pays de Lorient et sa rade



Source : Atlas du Pays de Lorient - 2009

Lorient, situé en Bretagne Sud, s'ouvre sur le Golfe de Gascogne et l'Océan Atlantique. La 4^{ème} aire urbaine de la péninsule bretonne s'est développée autour de sa rade. La caractéristique principale du Pays de Lorient est la présence du littoral. Son relief est très peu marqué : Il se présente comme un plateau incliné vers la mer qui se relève vers le nord par gradins successifs.

Trois rivières se jettent dans la rade, accentuant ainsi le découpage de la côte :

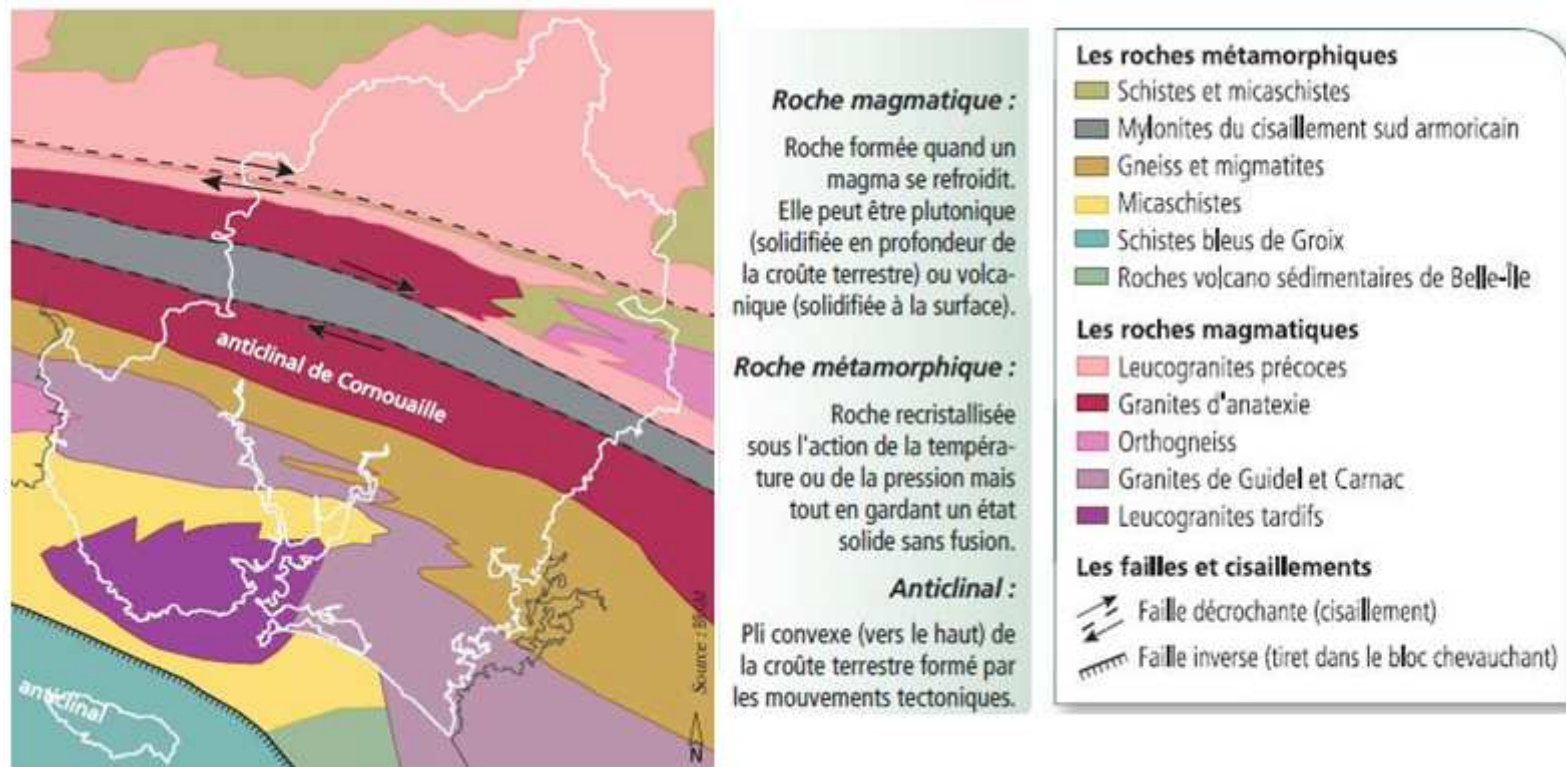
- Le blavet au Nord-est remonte jusqu'à Pontivy par voie navigable et se connecte au canal de Nantes à Brest.
- Avec une large dimension, Le Scorff est tout aussi difficile à franchir, malgré un débit plus faible, isolant ainsi la commune de Lanester à celle de Lorient.
- A l'Ouest, la rivière du Ter plus petite sépare Lorient de Larmor-Plage.

La mer offre à la ville de Lorient une diversité de paysages modifiés par le rythme des marées. Ce patrimoine naturel important reste un élément difficile à franchir. Cette situation géographique a un impact sur le réseau routier qui doit contourner la rade.

La structure géologique du pays de Lorient date de 400 millions d'années. La structure du sud du bassin armoricain est due à la collision de deux blocs continentaux.

Le massif granitique s'est formé suite à cette collision après refroidissement et cristallisation de la croûte continentale. La structure de Lorient et du quartier de la gare est de nature magmatique (leucogranites tardifs).

Structure géologique du Pays de Lorient



Source : Atlas du pays de Lorient – 2009

b) Une ville marquée par son histoire

En 1666, c'est le début de la construction de la ville de Lorient, où se développe le commerce asiatique : Compagnie des Indes Orientales. Dans les années 1770, Lorient va devenir l'arsenal de la révolution technologique navale issue du fer et de la vapeur. Les activités de commerce et de pêche se développent autour du bassin à flot. La ville s'étend au nord sur le village de Kerentrech, où s'implante le chemin de fer et la gare en 1862, et à l'Ouest vers le village de Merville.

Carte Etat major de Lorient



De même à la fin du XIXème siècle, l'industrialisation de la pêche et des transports, l'installation des forges de Lochrist sur le Blavet, feront de Lorient un grand port de la façade Atlantique. En 1940, dans le cadre de la bataille de l'Atlantique contre les anglais, les allemands qui occupent la France, choisissent la pointe de Keroman pour abriter sous-marins et U-Boote. Cette gigantesque base devient une menace majeure pour les alliés, qui commencent les bombardements le 15 janvier 1943. En deux mois, la ville est rasée à 80%. La reconstruction de la ville s'est réalisée en 50ans, elle est passée d'une ville rasée à une agglomération de 200 000 habitants.

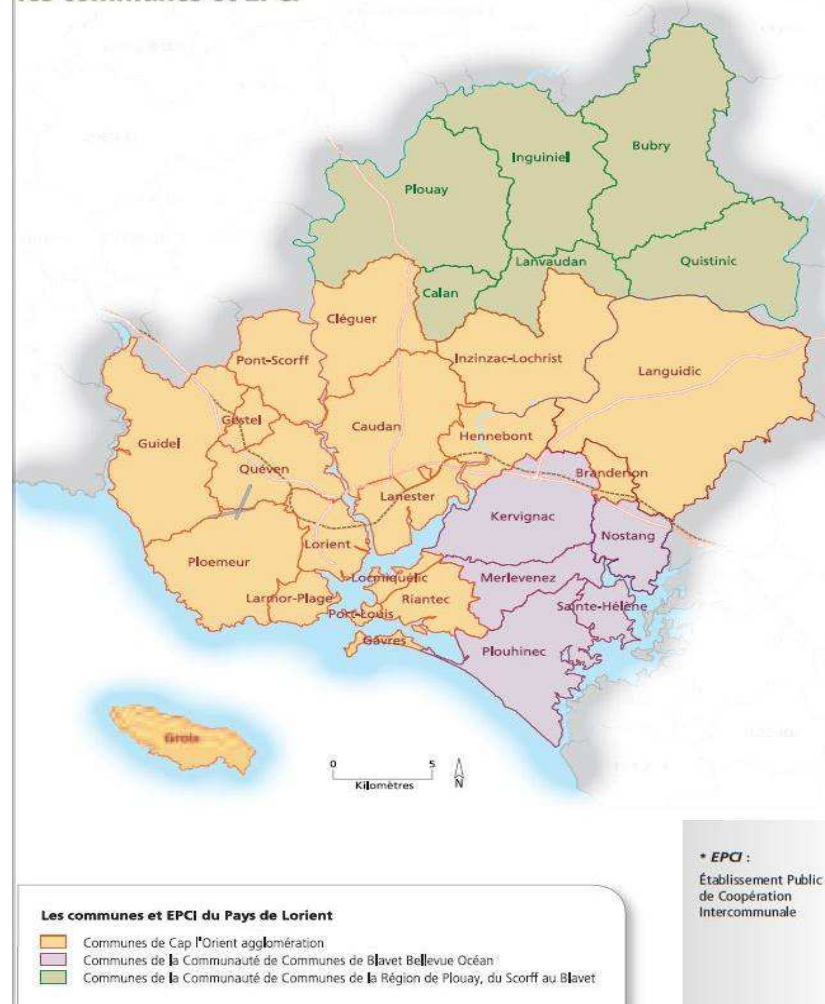
L'histoire de Lorient est très liée à sa rade, la ville a développé une économie de commerce, de pêche et d'armement. Grâce à l'accès maritime qui l'a jadis amené à sa destruction, Lorient a su se relever et progresser dans son développement économique.

c) Le Pays de Lorient

Le pays de Lorient comprend 30 communes regroupées en trois établissements publics de coopération intercommunale : Cap l'Orient agglomération, la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan et la Communauté de Communes de la Région de Plouay, du Scorff au Blavet. Sur une partie desquelles s'applique un Schéma de Cohérence Territoriale.

En 2006, le pays de Lorient regroupe 218 000 habitants (données INSEE 2006) dont 61 800 concentrés à Lorient. La population active représente 58% des habitants, soit un important flux journalier d'environ 15 000 travailleurs. En particulier, sur les 22 000 habitants de Lanester, un tiers des actifs travaillent dans la « ville-centre ».

Les périmètres institutionnels et réglementaires :
les communes et EPCI*



Source : Atlas du pays de Lorient - 2009

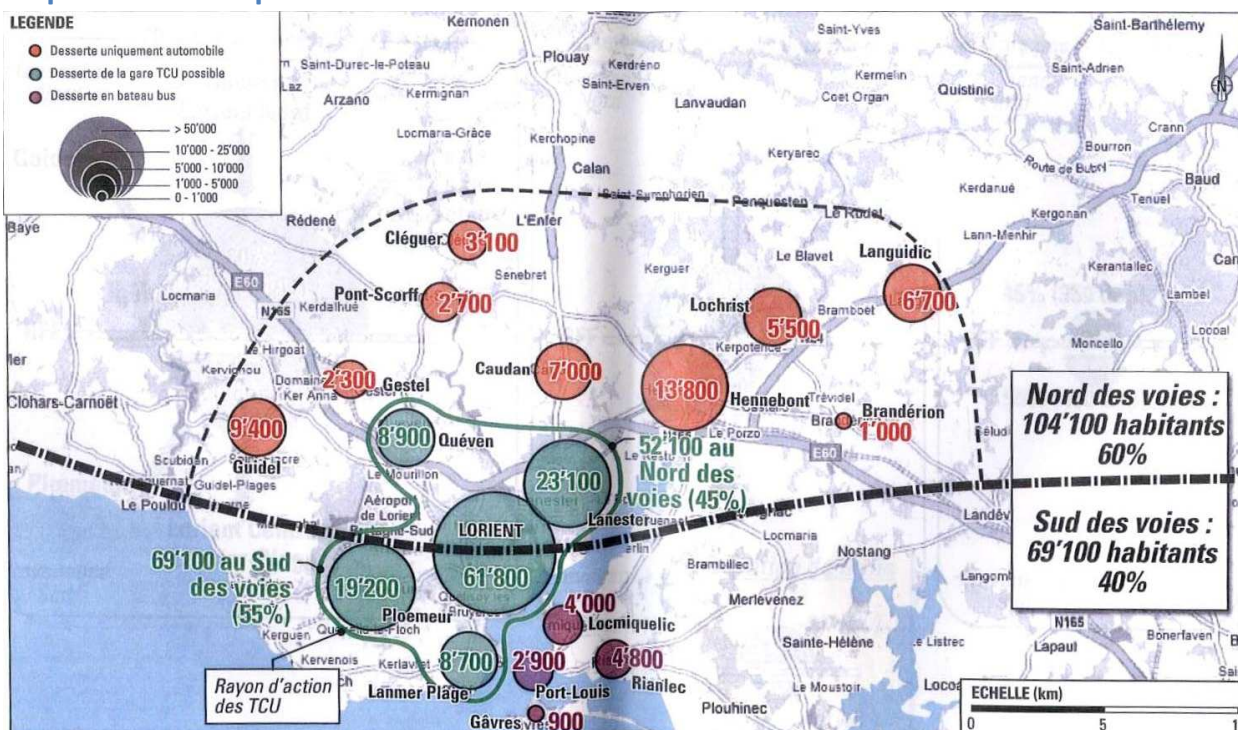
A l'inverse le solde migratoire annuel souligne un mouvement centrifuge de Lorient vers la périphérie. La population de Lorient reste stable mais vieillissante (les personnes de plus de 60 ans représentent 15.7% en 1982 et 19% en 1990).

On observe toutefois un rééquilibrage de la croissance démographique en faveur de la ville-centre depuis 1990. Lorient a réussi « la reconquête de son centre

ville », grâce à la mise en valeur des rues piétonnes, une OPAH de 120 logements, et plus récemment une importante campagne de ravalement et de communication.

Les communes de cap Lorient agglomération ont un plan de déplacement urbain en commun et partagent également d'autres collaborations sur le territoire. Le pays de Plouay va prochainement rejoindre cap Lorient pour un futur plan de déplacement urbain.

Population de Cap l'Orient



Source : Etude de circulation du quartier de la gare par Lorient An Orient et Transitec - 2007

Toutes ces communes proches se rabattent sur la gare de Lorient pour voyager ; celle-ci doit donc être à la hauteur pour pouvoir accueillir cette population. Pour attirer les habitants du pays de Lorient, la ville se doit de développer un bon pôle d'échange au niveau de la gare ainsi que d'améliorer son accueil pour les personnes venant de l'extérieur.

2. Un nœud autoroutier, ferroviaire et fluvial

a) La desserte autoroutière

Cap Lorient représente la plus importante agglomération du Morbihan et cela génère d'importants flux convergents et passants. Pour se déplacer la population utilise différents modes de transport : voiture (78%), transport en commun (18%), deux roues (4%).

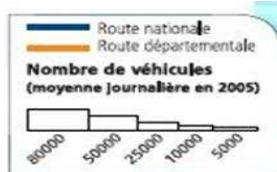
Les habitants du pays de Lorient circulent principalement en voiture, ceci est dû essentiellement à la multitude de communes rurales aux alentours. Les transports en communs étant plus utilisés par les moins de 18 ans et les personnes âgées.

Trafic routier du Pays de Lorient

600 km de routes départementales et nationales.

Le plus gros trafic étant sur les nationales situées au sud de l'agglomération entre Lanester et Lorient comptant 18 000 et 80 000 véhicules / jour.

Source : Atlas du Pays de Lorient - 2009



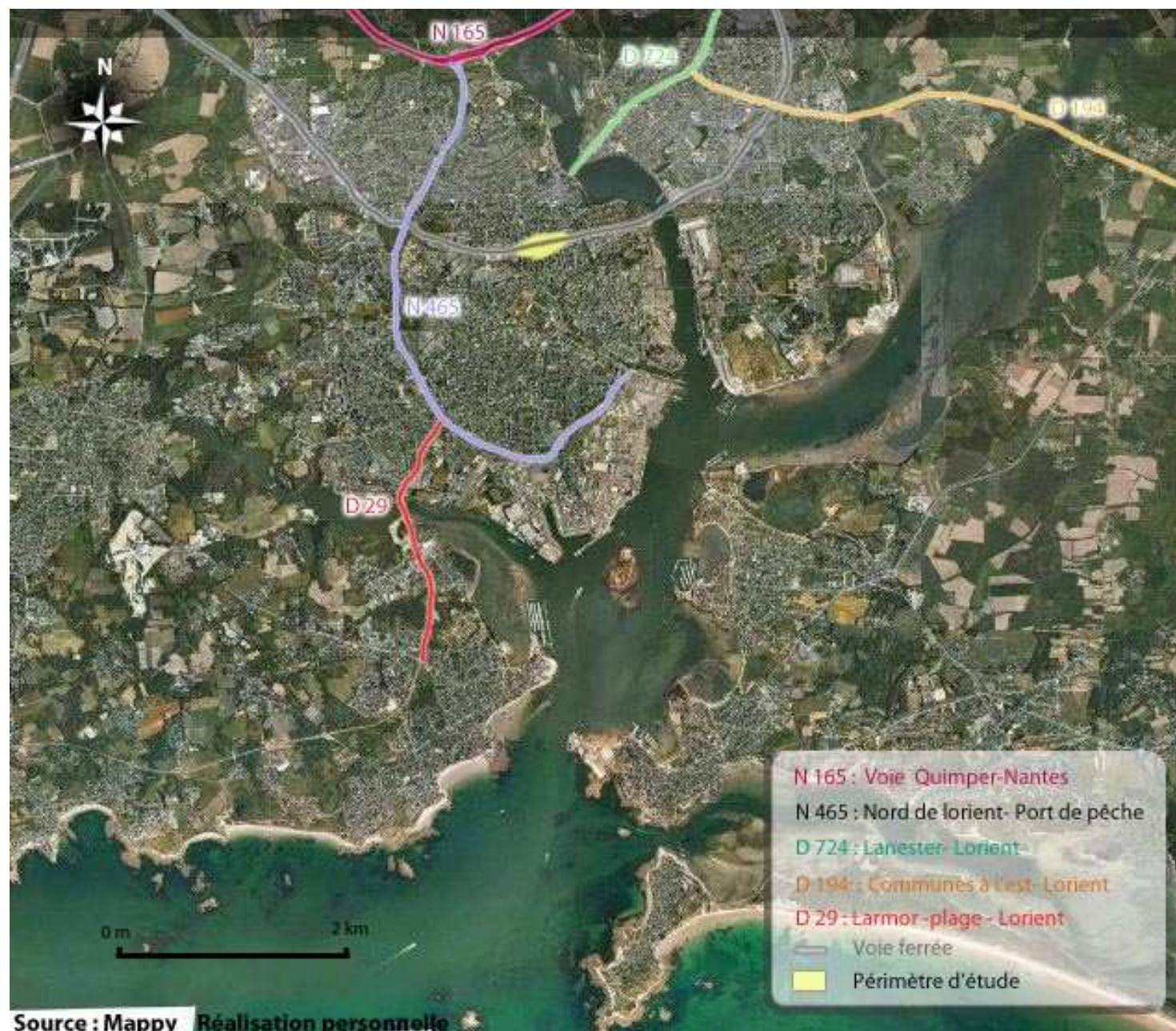
Les connexions routières pour accéder à la ville de Lorient sont nombreuses :

Au Nord, deux échangeurs permettent à la N165 Nantes-Quimper, de drainer la majorité des véhicules vers l'agglomération. Le premier se situe sur la rive droite du Scorff et pénètre la ville de Lorient jusqu'à son port de pêche. Le second, sur la rive gauche, dessert l'importante zone d'activités de Kerpont, puis transperce Lanester, jusqu'à Lorient au Pont Saint-Christophe.

A l'est, seul le D194 franchit le Blavet avant la N165. Elle draine ainsi vers Lorient, tous les habitants des communes jusqu'à la rivière d'Etel, en particulier Port-Louis, Locmiquélic et Riantec. Passé le pont du bonhomme, la D194, rejoint l'axe traversant de Lanester qui débouche sur le pont Saint-Christophe.

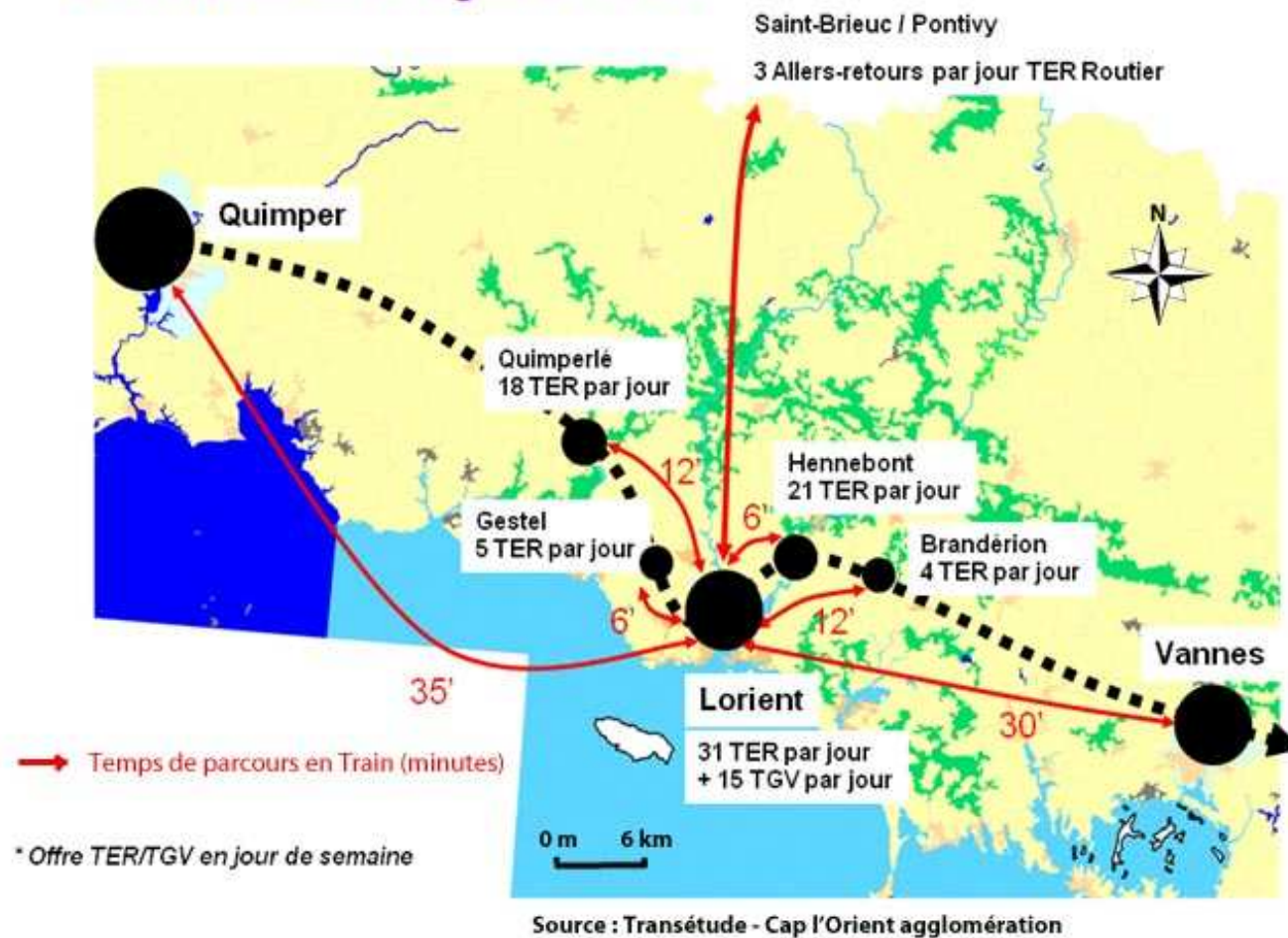
A l'ouest, les communes littorales sont desservies par la D29 qui franchit le Ter pour rejoindre la ville-centre. Plus haut, se trouve l'aéroport de Lann-Bihoué, de rayon essentiellement régional.

Les principaux axes routiers nationaux et départementaux autour de la commune de Lorient



b) La desserte ferroviaire

Offre et Distance de la gare de Lorient



La gare de Lorient représente un point majeur pour les 30 communes qui l'entourent. La desserte en TER et TGV y est la plus fréquente par rapport aux villes d'Hennebont, de Gestel, de Brandérion et de Quimperlé. La gare n'est pas seulement le point de repérage pour les 61 800 habitants de Lorient mais également pour les 218 000 habitants du Pays de Lorient.

Le nombre de personnes utilisant la gare de Lorient ne cesse d'augmenter depuis 2007. En 2010, 2 200 montées/ 2 100 descentes par jour (comptage SNCF 2010). Les voyages sont également en progression : 1 210 000 voyages/an.

De plus, la gare de Lorient va accueillir en 2015 la ligne à grande vitesse pour se rapprocher de l'est de la France et de Paris. Il est prévu 10 allers/retours.

c) La desserte fluviale

Le Port de Lorient Bretagne Sud est partenaire des entreprises importatrices et exportatrices du Grand Ouest. Celui-ci est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan (CCIM) et certifié qualité ISO 9001 version 2008, le port de Lorient Bretagne Sud traite 4 trafics majeurs : les produits pétroliers, les matières premières agroalimentaires pour la fabrication de l'alimentation animale, les vrac de constructions (sable, ciment), les marchandises diverses. De plus, Il accueille les passagers de paquebots de croisières (10 navires en 2010 et plus de 40 000 passagers depuis 1994).

Au sud, des navettes fluviales assurent des liaisons régulières entre les communes de la rade ; Lorient, Locmiquélic, Port-Louis et Gâvres.

Ces dessertes sont assurées par Cap L'Orient qui délègue ces services à la CTRL. Il y a également les navettes pour desservir l'île de Groix (la Compagnie Océane).

La rade de Lorient



Le Scorff et son environnement



Le port de plaisance est un bon mouillage pour les bateaux des habitants de Lorient et des villes alentours. C'est également l'endroit d'où partent les navettes pour se rendre sur les communes voisines (Locmiquélic, Port-Louis).

L'Arsenal est le premier pôle économique de la ville. Le port de Lorient est le 3^{ème} pôle militaire de Bretagne. La DCNS (Direction des Constructions Navales Systèmes et Servies depuis 2007) est l'héritière de l'arsenal, elle conçoit et construit des navires armés, des systèmes de combat, des infrastructures portuaires, et assure le maintien en conditions opérationnelles des forces armées.

3. Transport au sein du Pays de Lorient : Plan de Déplacement Urbain

a) Les réseaux de transport en commun de Cap L'Orient

Dès le début des années 80, le réseau des transports collectifs Lorientais s'est développé en passant de 3 millions de voyages en 1975 à 10 millions en 1987.

En 1999, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient (CAP L'Orient) se crée en regroupant 19 communes. La création de cette communauté permet de constituer le plan de déplacement urbain ainsi que d'autres accords.

L'organisation des déplacements de l'agglomération réalisée par le SIVOM, puis par le District, et par les communes du District fait naître une forte intercommunalité. Le bon fonctionnement des quartiers et communes est désormais assuré par les déplacements. Accueillant plus de 60 000 voyages par jour, soit 16 millions de voyages par an, le transport en commun est devenu l'élément essentiel du fonctionnement du territoire.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982 : comme l'indique l'article 28 de la LOTI : « le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la

circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun...».

La ville de Lorient étant construite en bord de littoral a su mettre en avant son territoire en proposant des navettes qui font la traversée vers les villes de Port-Louis, Locmiquélic, Gâvres...

Le réseau de transport en commun est assuré par la CTRL pour desservir les 19 communes de Cap L'Orient. Actuellement, 34 lignes sont en service offrant de nombreuses connexions entre-elles ainsi qu'avec les autres moyens de transport (Train, bateau). Ainsi les bus parcourent 35 km par habitant et par an ce qui est nettement supérieur à la moyenne des villes de province qui est de 30 km. De plus, 90 % du territoire de l'agglomération étant couvert par un arrêt situé à moins de 400 m. Les autres communes du Pays de Lorient qui ne font pas partie de Cap L'Orient gèrent leur réseau de bus.

Plan des lignes CTRL 2009

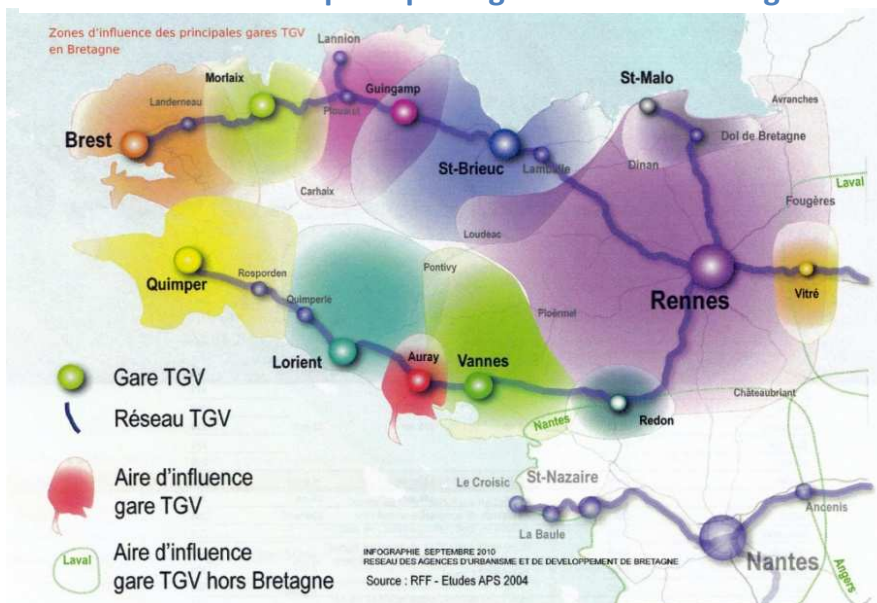


Source : site de la CTRL 1

4. Projets d'avenir : un territoire plein d'enjeux.

La gare de Lorient et le pôle d'échange multimodal sont soumis à plusieurs enjeux. Ces aménagements tendent à renforcer la ville de Lorient comme pôle central du Pays Lorientais. Il est donc important pour cette ville d'avoir une gare accueillante et accessible. La mise en place d'un pôle d'échange fonctionnel améliorerait l'accessibilité de la gare et son utilisation. L'enjeu devient alors important, il faut créer une nouvelle plateforme multimodale qui permettrait une meilleure connexion des différents transports.

Zone d'influence des principales gares TGV en Bretagne



Source : RFF – étude 2004

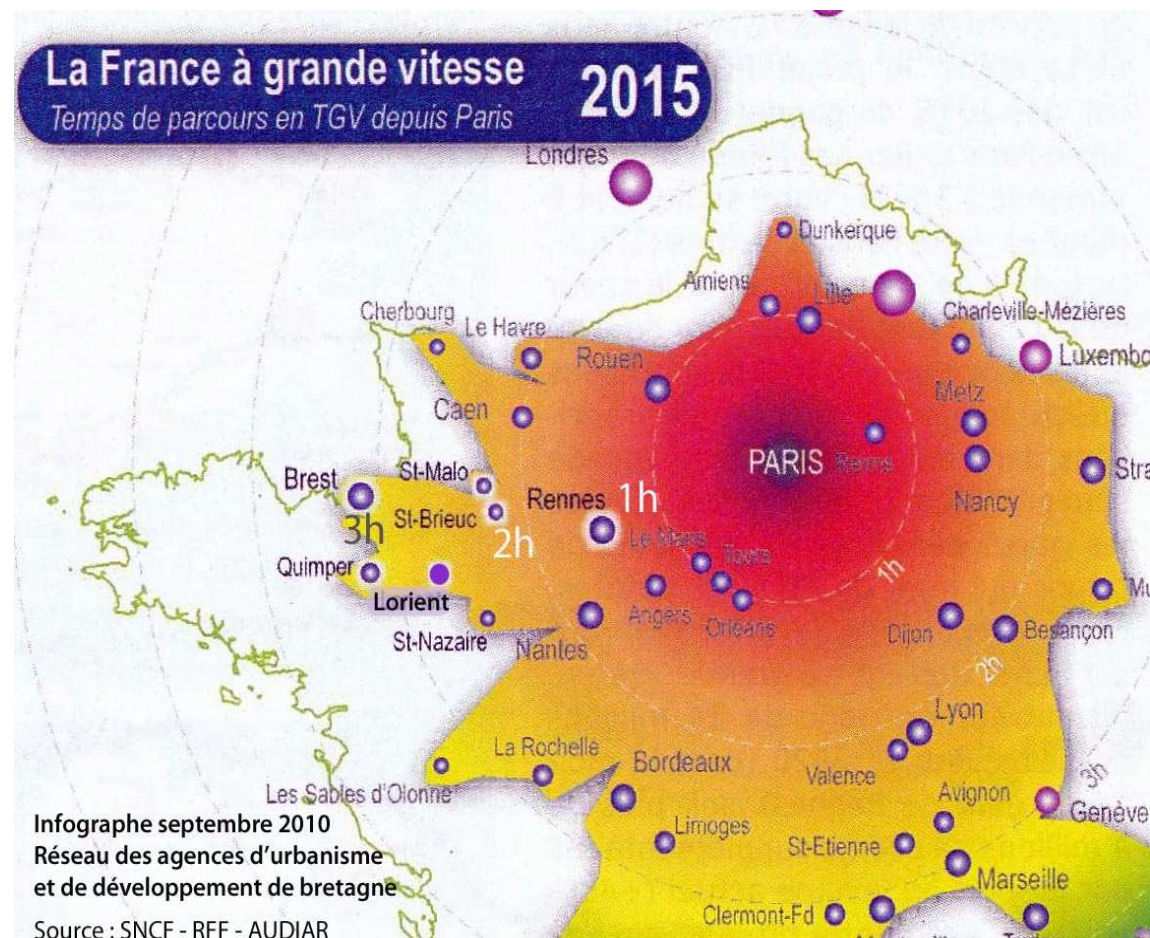
Des solutions d'aménagements seront proposées au travers de ce rapport. La commune souhaite majoritairement développer ses transports urbains et les déplacements en modes doux (marche, vélo...). Je privilégierais donc ces moyens de déplacements pour des raisons autant politiques qu'environnemental.

De plus, le projet « Bretagne à grande vitesse » à l'horizon 2015 va améliorer la desserte TGV et TER et la diminution du temps de voyage. Il est prévu une augmentation de l'offre TGV en direction de Paris pour les gares bretonnes telles que Brest, Quimper, Lorient, Vannes... c'est un facteur essentiel de compétitivité pour la Bretagne. On peut envisager une augmentation conséquente des usagers (+40%) et donc un encombrement des gares actuelles qui commencent déjà à saturer. Actuellement, le flux en Bretagne est de 14 millions de passagers d'ici 2020 on s'attend à une hausse de 4 millions d'usagers.

A Lorient, il est prévu 10 allers-retours vers Paris contre 8e actuellement. En 2007, 490 000 voyageurs sur un an et en 2020, il est prévu 840 000 voyageurs. (Source : SNCF). La desserte en TER va également augmenter. Elle est importante pour les déplacements domiciles-travail des salariés et l'aire de recrutement des entreprises. De plus, le TER joue un rôle majeur dans la connexion avec le réseau TGV.

L'objectif de « BGV » est de mettre toutes les gares de Bretagne au maximum à 3h de Paris. Ce gain temps est un facteur déterminant pour cette future réalisation. Lorient est actuellement à 3h34 de Paris et sera prochainement à 2h40, d'où un gain de temps d'environ 50min. L'augmentation du coût des carburants devrait favoriser le transport ferroviaire.

La proximité en temps de la capitale et des centres d'affaires importants modifiera la façon de se déplacer. Ce projet conditionné par une offre TGV plus compétitive va induire des attentes de la part des usagers pour une meilleure correspondance entre les TGV-TER et également entre les réseaux urbains et interurbain avec les TGV.



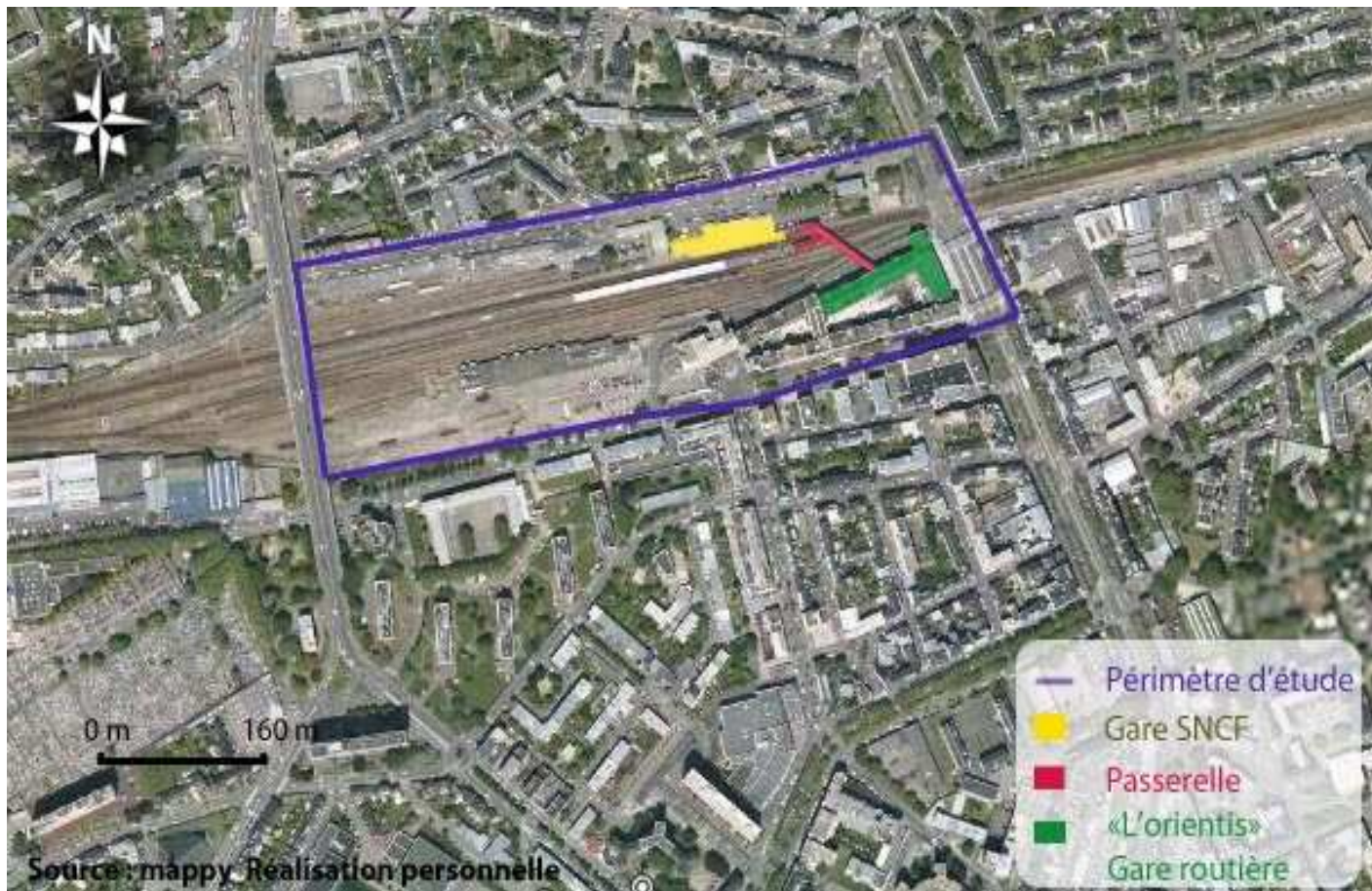
L'aménagement du pôle d'échange multimodal est un enjeu majeur pour la ville, les communes avoisinantes et la région.

Partie 2 - Secteur de la gare de Lorient

1. Présentation de la zone d'étude

a) Une situation géographique en périphérie du centre ville

Localisation du quartier de la gare

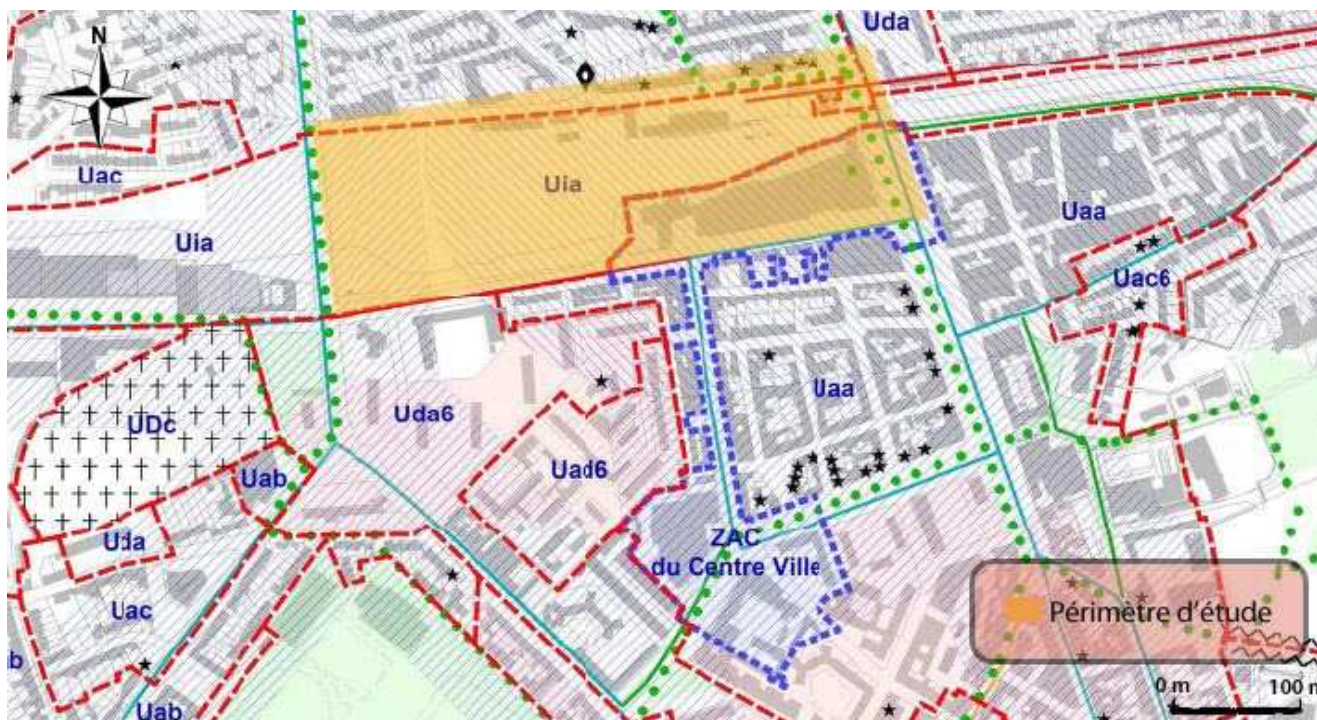


Lorient accueillit le chemin de fer à vapeur en 1862. Il l'aidera à participer à la révolution industrielle et au développement des ports de la ville. La gare est construite en bordure d'une zone de servitude militaire et se tourne vers le quartier de Kerentrech. La voie ferrée traverse l'accès vers le centre ville.

En 1980, la gare SNCF, la gare routière et les principales lignes du réseau de bus étaient séparées géographiquement. La réalisation de la gare d'échanges, avec la passerelle de liaison vers la Gare SNCF, aura permis de rapprocher les différents modes de transports collectifs (bus urbains, cars interurbains, trains). Ce système amène à une meilleure coordination des transports. Actuellement la gare d'échange accueille 12,5% des montées du réseau urbain.

Le périmètre d'étude est situé sur différentes zones du Plan local d'urbanisme (PLU). Les voies ferrées, la gare marchandise, les parkings au nord des voies et le bâtiment voyageur sont sur la zone Uia. Le parking au sud des voies, la zone commerciale et la gare d'échanges sont sur la zone de ZAC du centre ville.

Les zones du PLU dans le secteur de la gare



Source : PLU de Lorient

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Lorient a été créé par la loi Solidarité et renouvellement urbain de 2000, remplaçant le Plan d'occupation des sols (POS) qui réglementait le droit des sols. Le PLU traite tous les aspects de l'aménagement urbain tout en intégrant le développement durable et la démocratie avec la consultation des habitants.

Zone Uia : Cette zone est destinée à recevoir prioritairement des activités économiques telles que de l'industrie, des entrepôts et des bureaux.

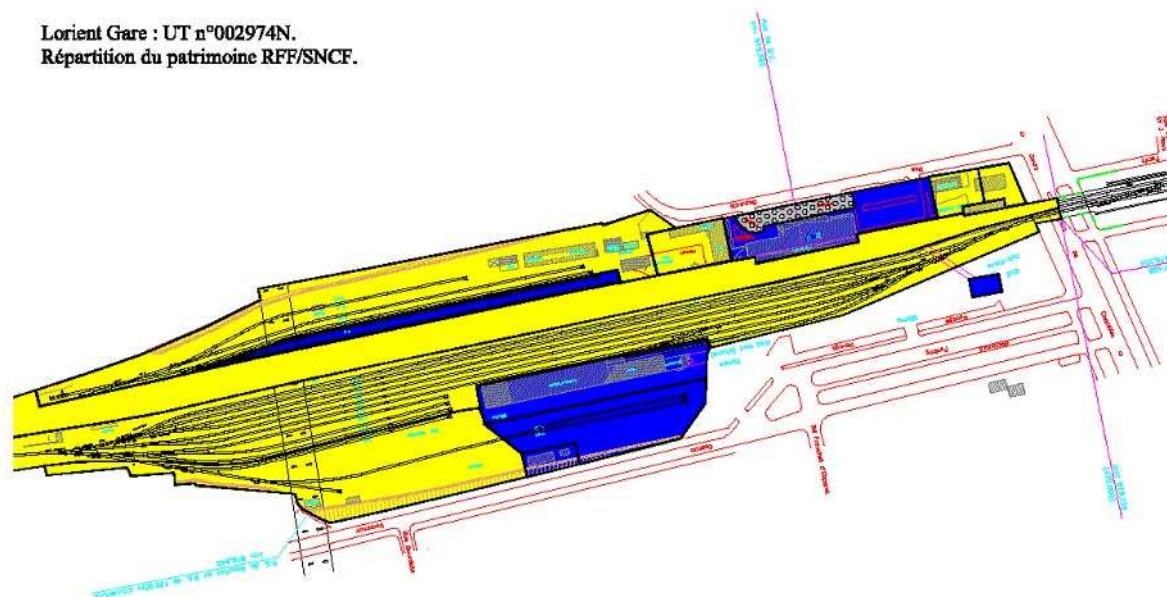
Zone Uaa : Cette zone se caractérise par l'imbrication de constructions à usage d'habitation, de commerces, de bureaux et d'activités.

Zone Uab : zone à caractère mixte d'habitat, de services, de commerces et d'activités en quartiers anciens.

Le foncier de la zone de la gare appartient principalement à la SNCF et RFF. Le foncier des parkings au nord des voies, du bâtiment voyageur et de la partie est de la gare marchande appartient à la SNCF. Les voies ferrées et la partie ouest de la gare marchande sont sur le foncier de la RFF.

Gare de Lorient – Foncier SNCF/RFF

Lorient Gare : UT n°002974N.
Répartition du patrimoine RFF/SNCF.



■ SNCF : 44 558m² (58,8 %)
 ■ RFF : 108 418 m² (78,8 %)
 ■ Cour de gare : 1 048m² (0,7 %)
 Totalité des sites : 153 700m²

Gare
Connexions

Source : gare et connexions

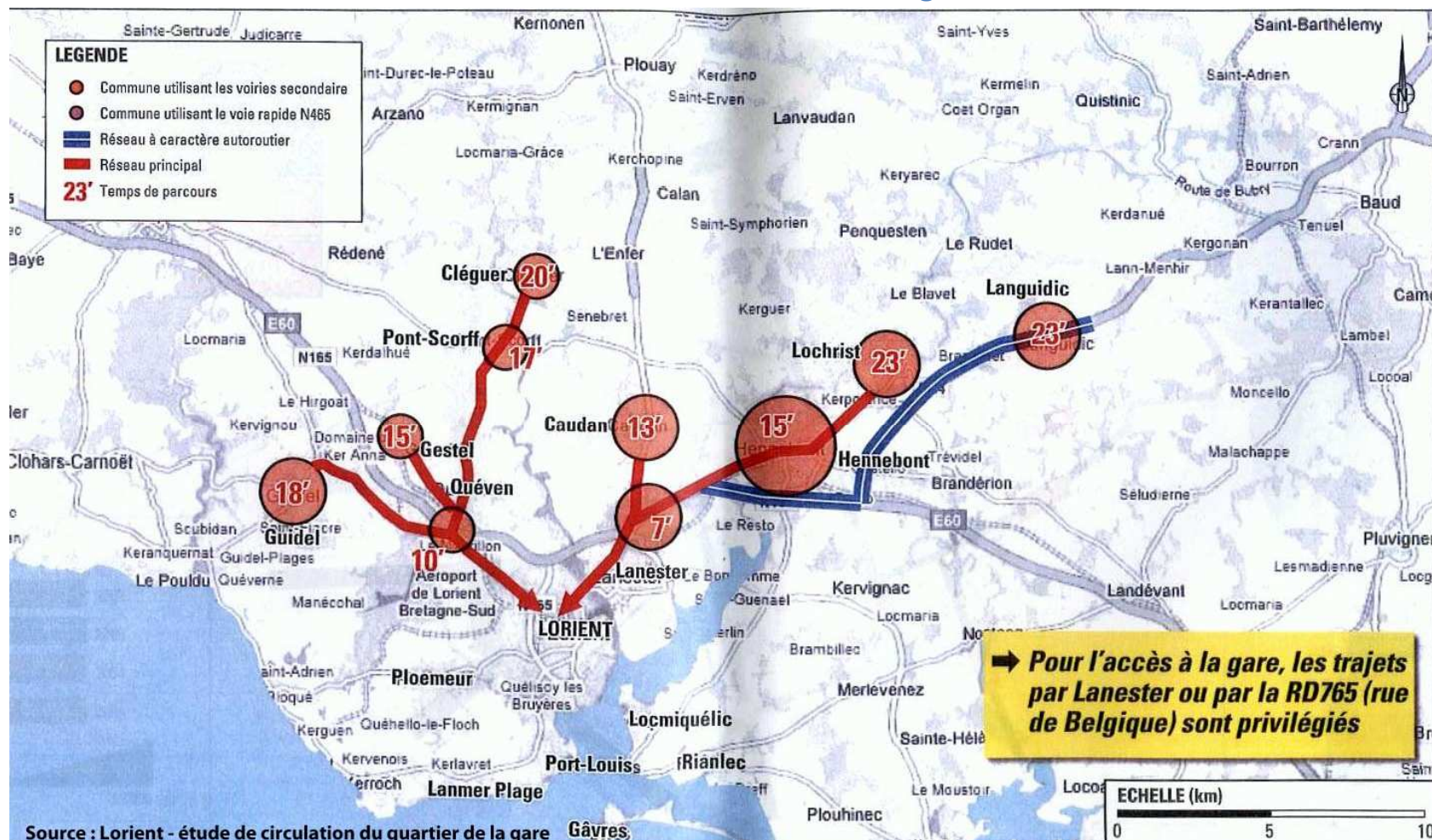


5



b) Accès à la gare

Accessibilité automobile des communes situées au Nord de la gare de Lorient



Source : étude de circulation du quartier de la gare – Transitec – Lorient an Oriant

Les accès du secteur de gare



Réorganisation du pôle d'échange multimodal - juin 2011

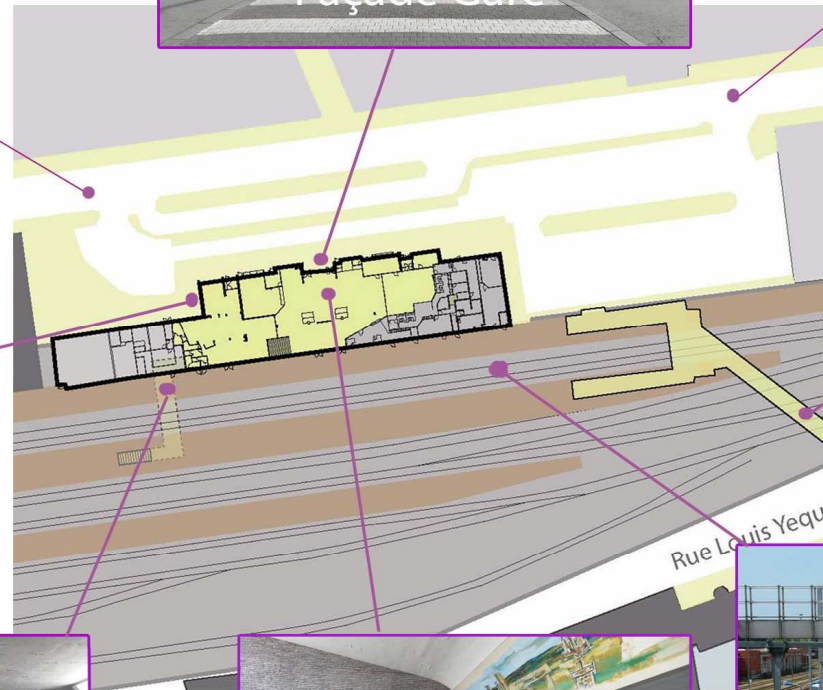
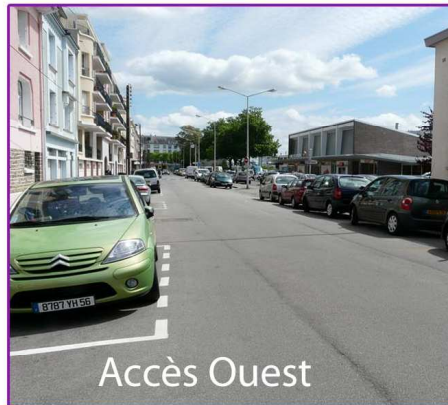
2. Analyse fonctionnelle de la gare Sncf

Cette partie exploite les résultats de trois enquêtes :

- L'enquête AREP de la SNCF étude 2010
- L'enquête de Cap l'Orient agglomération Transétude 2011.
- Etude de circulation du quartier de la gare – Transitec et Lorient An Oriant 2007

Ces études vont me permettre de comprendre le fonctionnement de la gare actuelle et de justifier mes propositions d'aménagements.

Localisation des espaces à l'échelle de gare

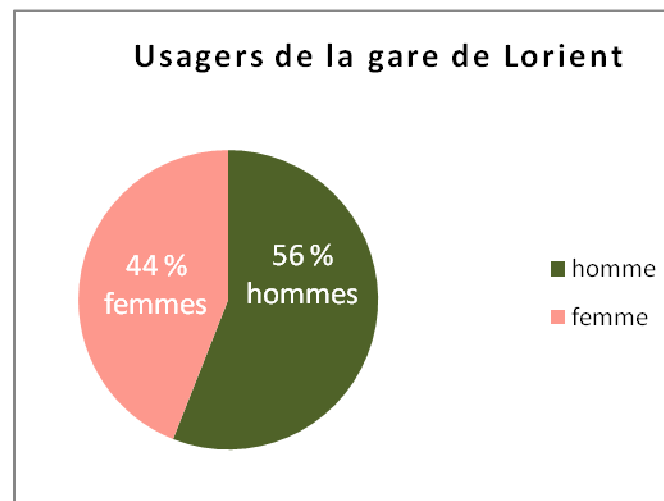


Fond de carte : Source : enquête SNCF Photos : Source personnelle Auteur : Réalisation personnelle

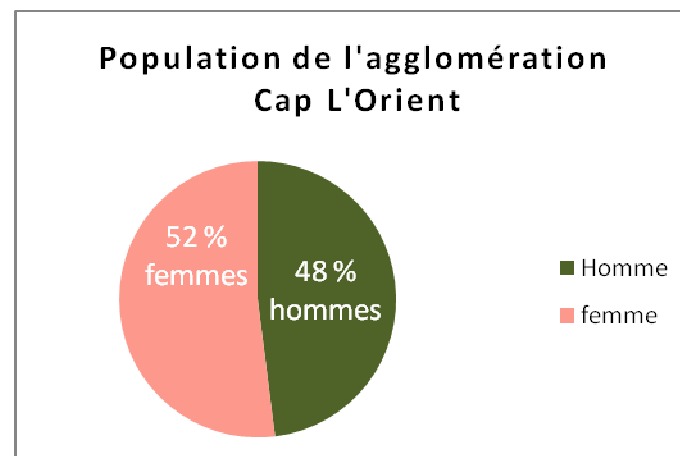
a) La répartition des usagers de la gare

La clientèle de la gare à certaines particularités comparée à la population de l'agglomération de Lorient :

- Surreprésentation des hommes
- Surreprésentation de la tranche 20-29ans.
- Sous représentation de la tranche 70 ans et plus

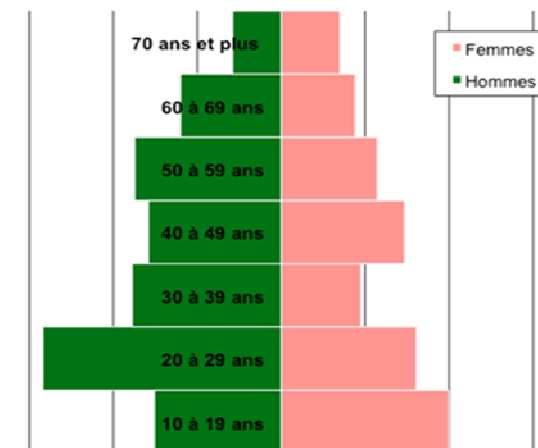


Source : enquête SNCF 2010



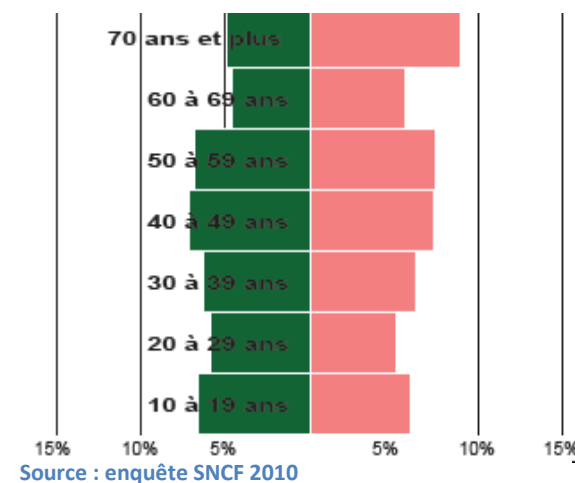
Source : enquête SNCF 2010

Tranche d'âge des usagers de la gare



Source : enquête SNCF 2010

Tranche d'âge de la population de Cap l'Orient

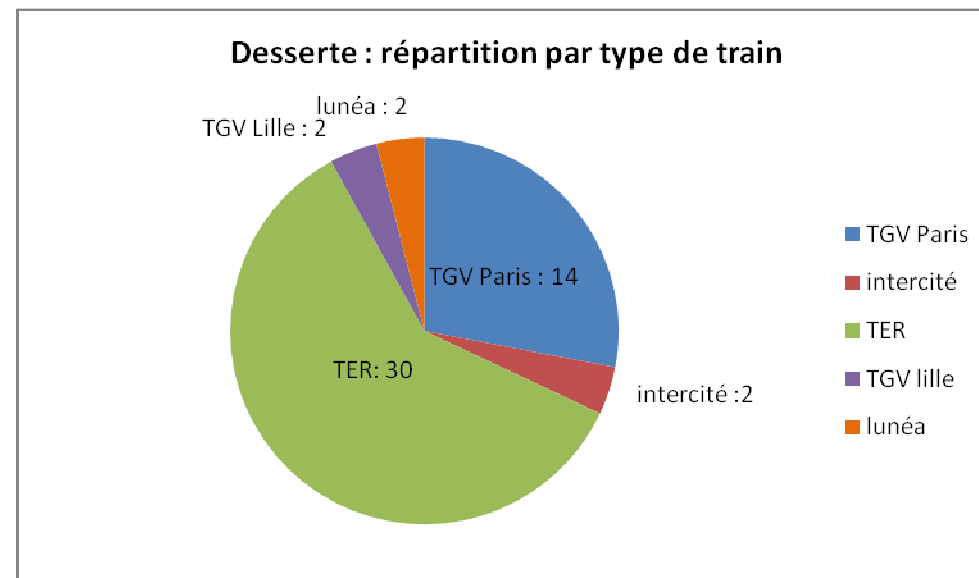


Source : enquête SNCF 2010

Les TER circulant entre Vannes et Quimper desservent majoritairement la gare de Lorient.

Quand au TGV, il y en a actuellement 14 par jour.

En 2015, il est prévu 20 TGV par jour s'arrêtant à Lorient entre Paris Montparnasse et Quimper. Concernant les TER une augmentation des flux est aussi prévue.



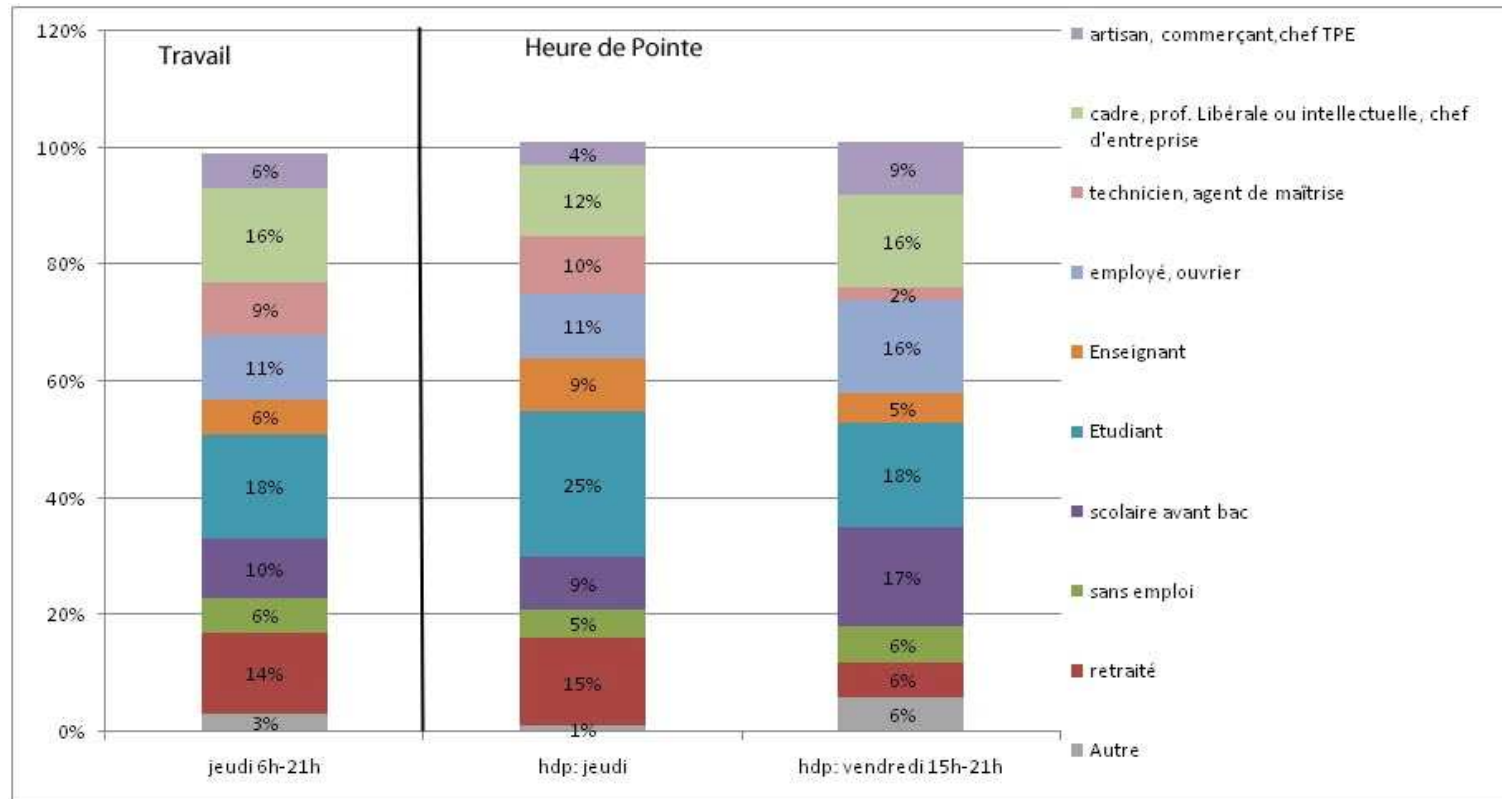
Source : enquête SNCF (AREP) 2010

Évolution de la répartition des voyageurs par catégorie socioprofessionnelle en fonction de la période d'enquête.

Entre le travail et l'heure de pointe :

- Une augmentation des scolaires et des étudiants
- Une diminution des retraités (entre le jeudi heure de pointe et le vendredi)

Evolution de la répartition des voyageurs



Source : enquête SNCF 2010

b) Les raisons de la présence sur le pôle

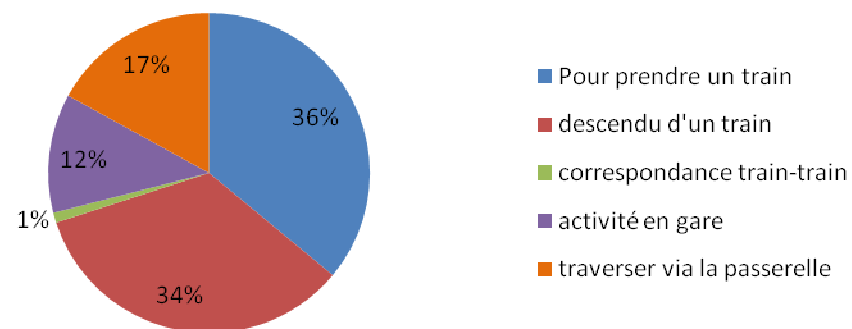
D'après cette étude :

- La gare est majoritairement empreintée par des non-voyageurs.
- La passerelle est une véritable liaison urbaine : utilisation importante des espaces de la gare pour les traversées.
- L'activité en gare (bistrot et billetterie) représente une part non négligeable de la présence en gare.

Il est donc intéressant de s'attacher aux activités des non-voyageurs pour comprendre le fonctionnement de la gare.

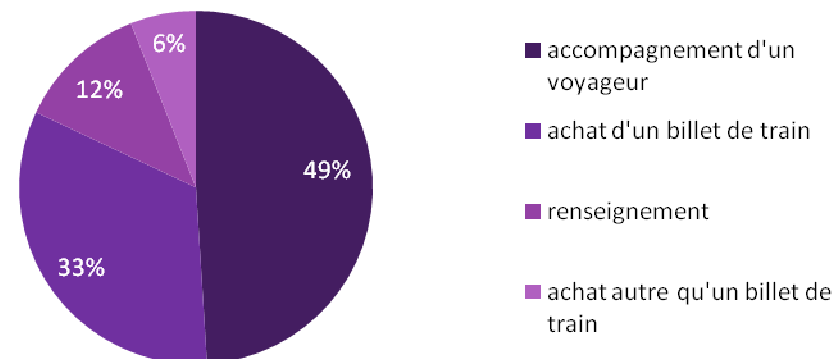
- Une grande part des voyageurs sont accompagnés par des non-voyageurs.

Motif de présence en gare



Source : enquête SNCF 2010

activité en gare des non-voyageurs



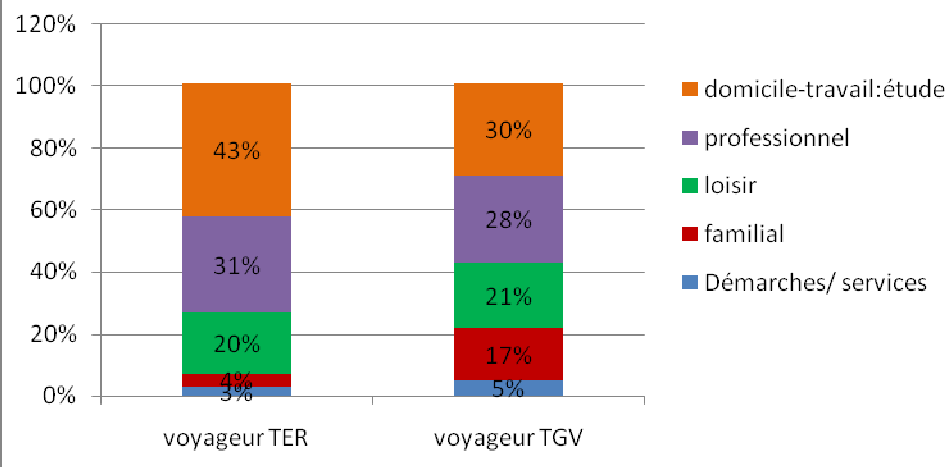
Source : enquête SNCF 2010

c) La fréquentation du pôle

La fréquentation de la gare par les voyageurs hebdomadaires se fait sentir le vendredi soir.

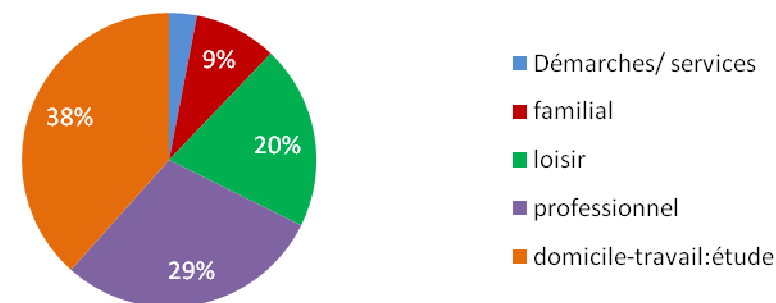
Selon cette étude, plus de 60% des voyageurs effectuent un déplacement domicile-étude ou professionnel.

comparaison voyageur TER-TGV



Source : enquête SNCF 2010

Repartition global des voyageurs par motif de déplacement



Source : enquête SNCF 2010

Le TER est plus emprunté pour des trajets domicile-travail : étude et domicile-professionnel. Il y a 75% de déplacements contraints pour le TER.

Le TGV représente une bonne part des déplacements domicile- étude, professionnel et loisirs. Et en comparaison au TER une part largement supérieure pour des déplacements liés à la famille : 40% des voyages sont non-contraints.

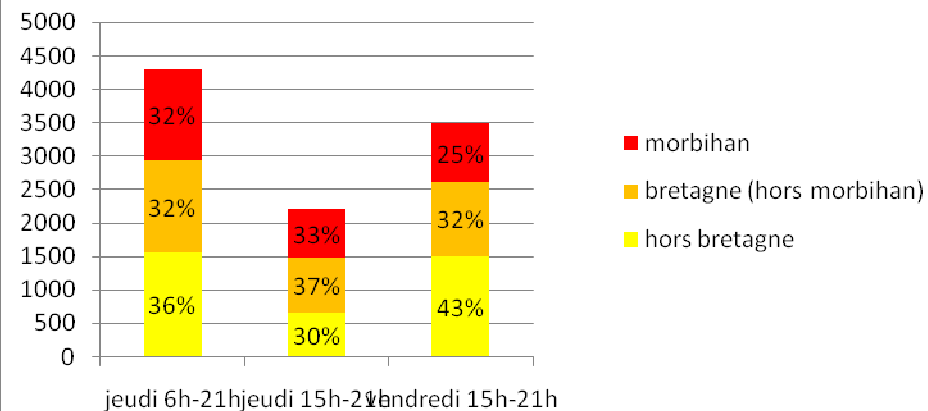
d) Les modes d'accès à la gare

Origine et destination des voyageurs :

Les distances courtes et moyennes ont tendance à ne pas diminuer suivant les périodes de l'enquête.

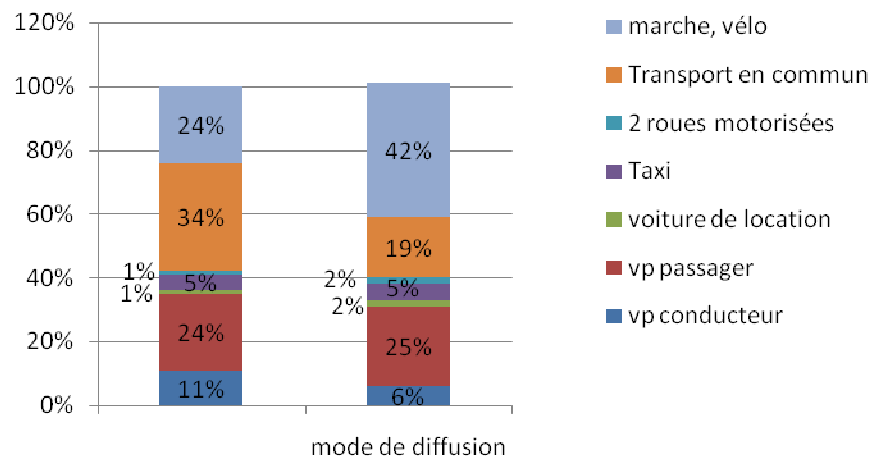
Contrairement aux longues distances qui augmentent considérablement le vendredi en période de pointe.

origine/ destination des voyageurs



Source : enquête SNCF 2010

Part modale de rabattement et de diffusion jeudi 6h-21h JOB



Source : enquête SNCF 2010

L'arrivée en gare par voies douces ou transports en commun représente 58% des déplacements.

Le mode de diffusion par voie douce est majoritairement emprunté par les usagers de la gare.

Suivant l'arrivée ou le départ, la voiture particulière reste une part stable des déplacements.

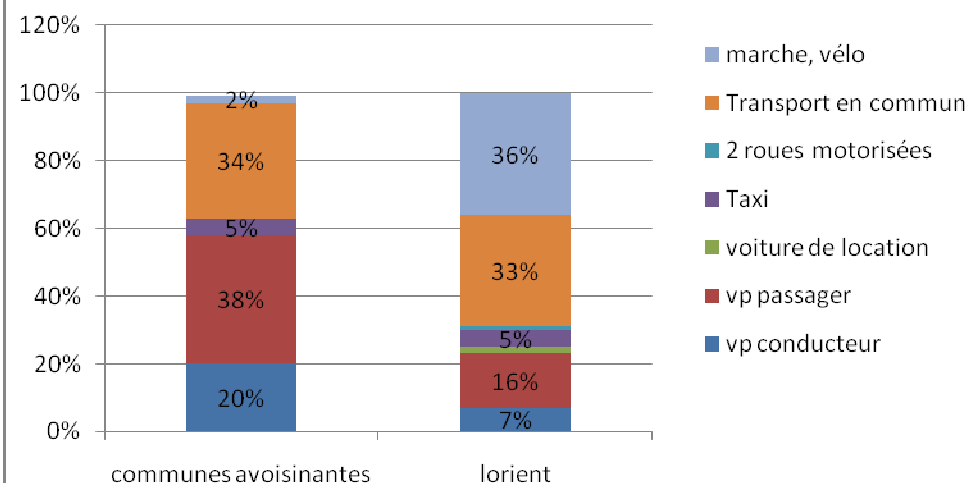
Suivant le train pris par les usagers, le mode de transport diffère.

Plus de 40% des voyageurs du TGV arrivent à la gare en voiture. Cela peut être dû aux valises plus encombrantes.

TER : 42% utilisent les transports en commun pour accéder à la gare.

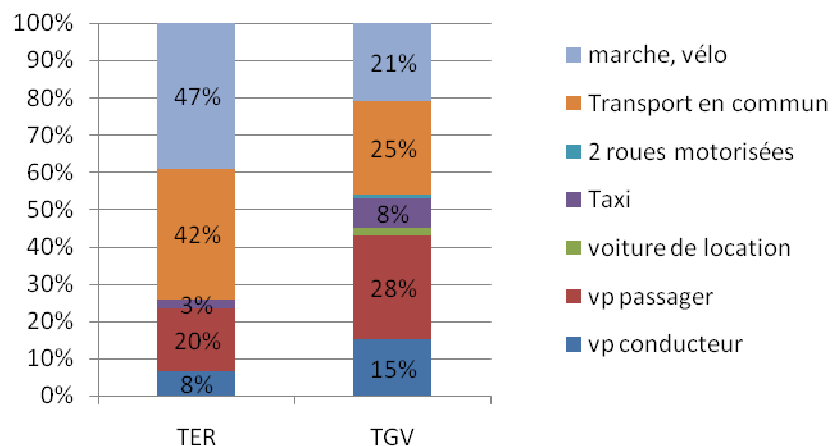
Le Taxi est plus utilisé par les voyageurs empruntant un TGV.

part modale de rabattement selon origine



Source : enquête SNCF 2010

comparaison entre clientèles TER et TGV



Source : enquête SNCF 2010

L'origine et la destination des usagers sont aussi des paramètres à prendre en compte. Pour des passagers de Lorient, il y a une plus forte tendance à emprunter les transports en commun.

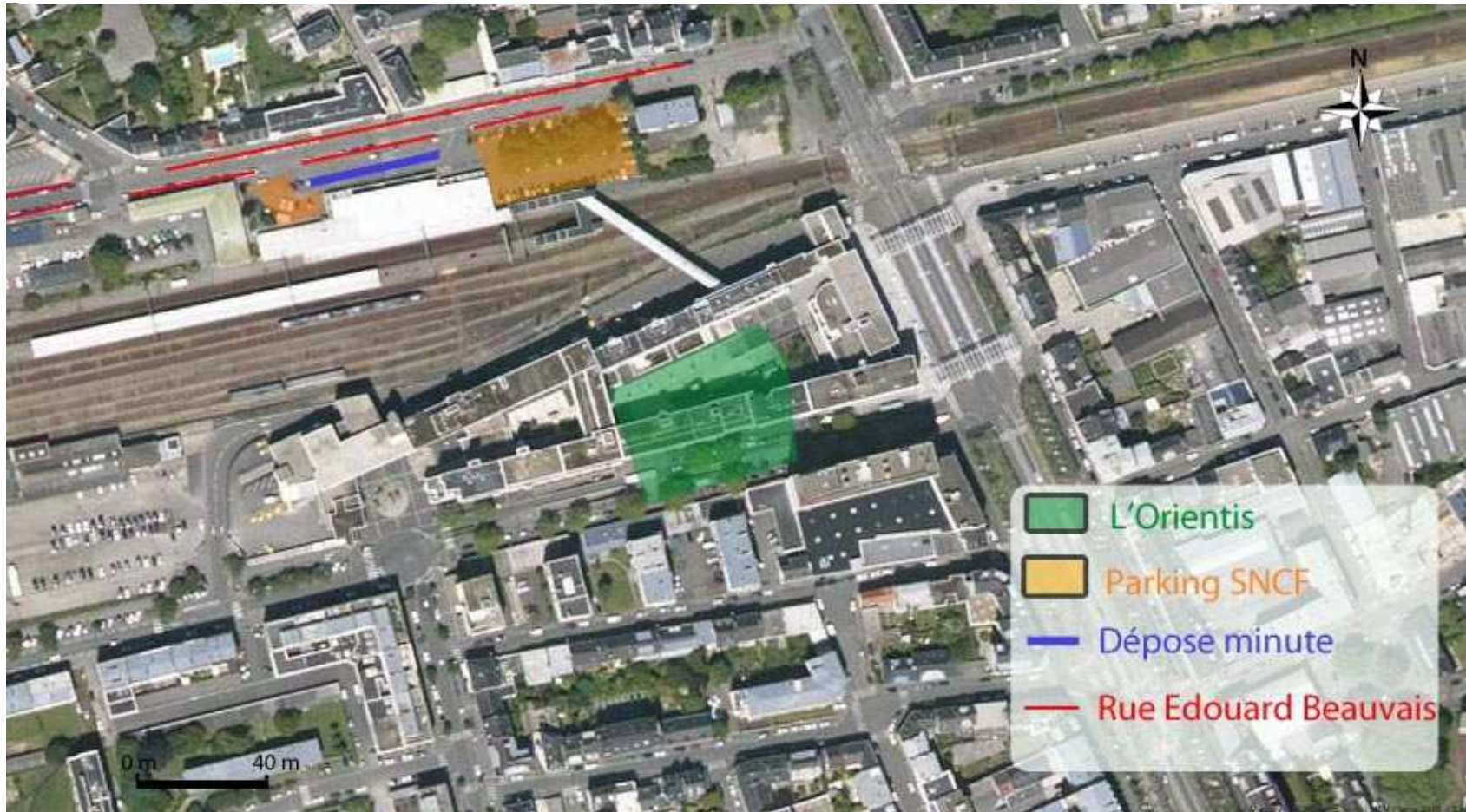
69% des usagers de la gare venant de Lorient utilisent les voies douces et les transports urbains.

Pour les usagers venant de l'extérieur, le moyen de transport le plus utiliser est la voiture.

3. Analyse du pôle d'échange multimodal

a) Les stationnements du quartier de la gare

Stationnement autour de la gare



Source : Géoportail Réalisation : personnelle

Dépose minute



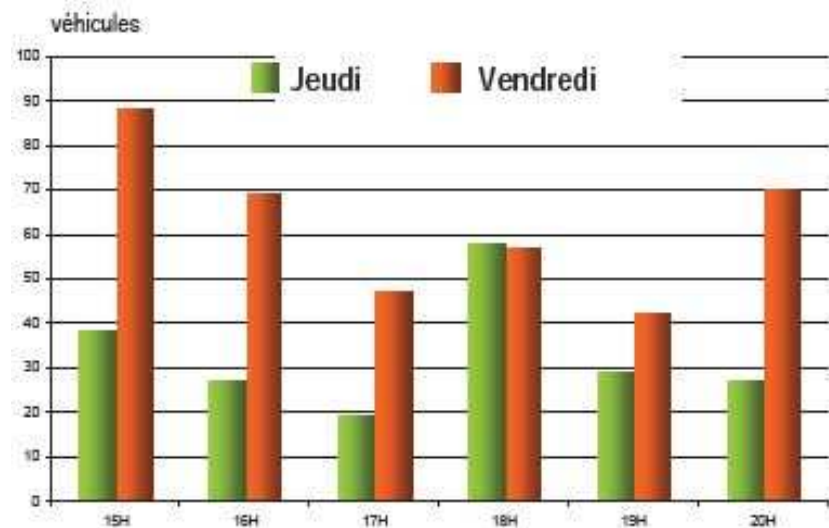
Photo : dépose minute. Source personnelle

Fréquentation de la dépose minute

Flux de véhicule quasi-continu dans la dépose minute (même en heure creuse 1 voiture toutes les 4 minutes).

Une augmentation significative du volume de flux à la pointe hebdomadaire :

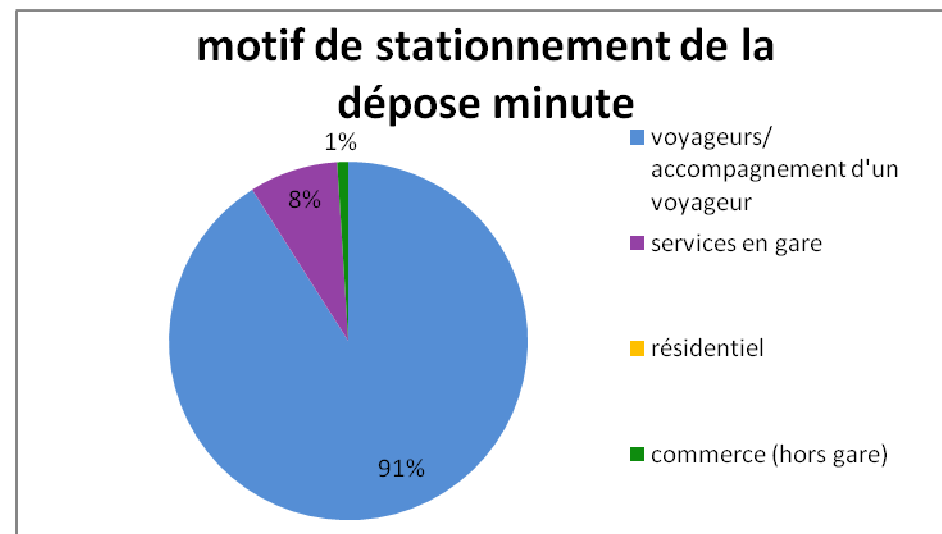
- effet week-end = augmentation des voyageurs + bagages



Source : enquête SNCF 2010 Evolution de la fréquentation de la dépose minute

D'après l'étude, la dépose minute est essentiellement utilisée par les usagers de la gare.

La dépose minute est correctement utilisée par les usagers. Plus de 90% des véhicules stationnent moins de 5 minutes.



Source : enquête SNCF 2010

Parking SNCF

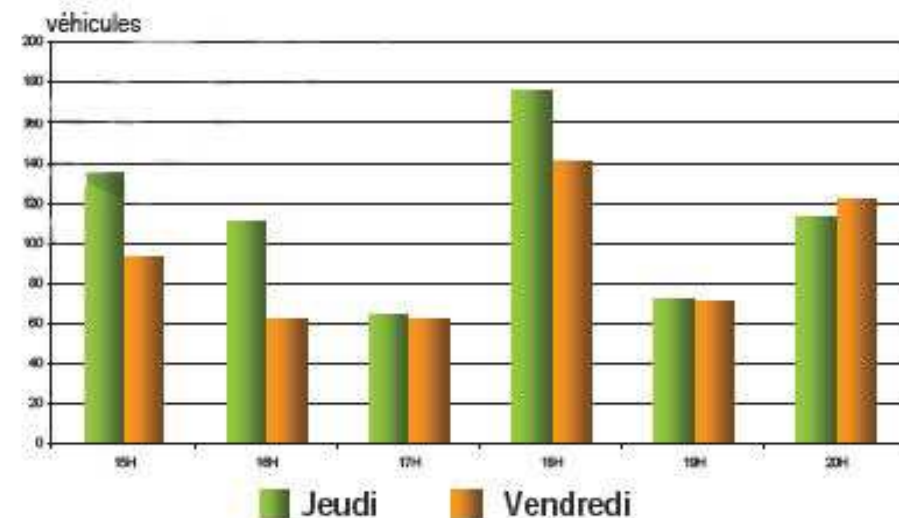


Ce parking est situé à l'Est de la gare.

- 52 places gratuites
- 15 places pour les locations

Le flux de voitures du jeudi soir est plus important que celui du vendredi.

Photo : Parking SNCF. Source personnelle



Evolution de la fréquentation du parking SNCF

Source : enquête SNCF 2010

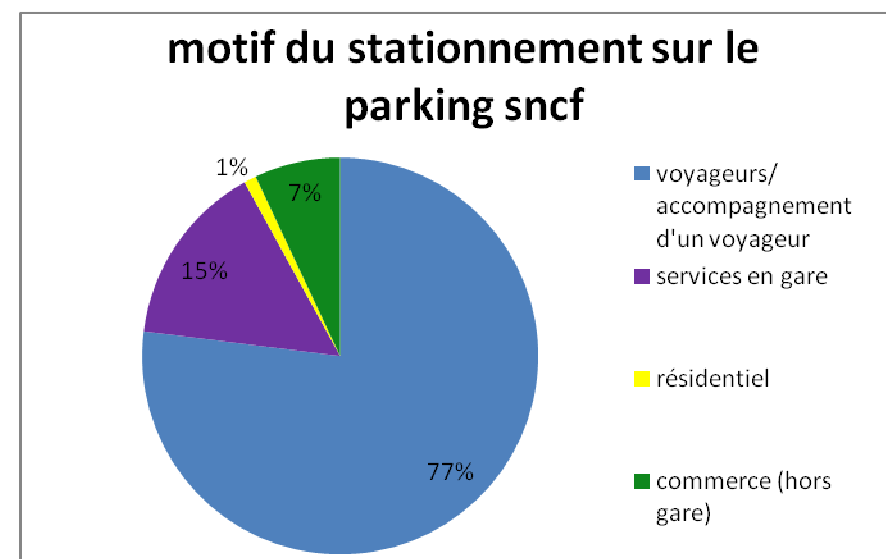
Motif du stationnement sur le parking SNCF

Le parking est en partie occupé par les usagers de la gare.

Cependant, 2/3 des places du parkings sont occupées par des voitures ventouses.

Le parking est donc souvent saturé, les passages de 5 minutes y sont fréquents.

Sur une journée, la demande de stationnement est principalement plus forte que l'offre.



Source : enquête SNCF 2010

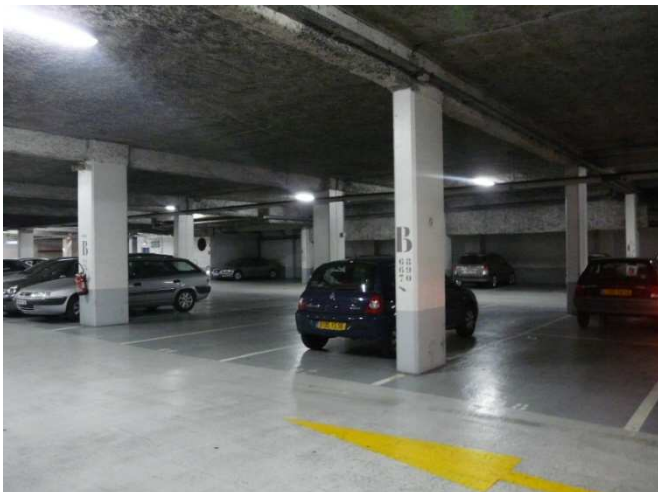


Photo : parking souterrain de l'Orientis. Source personnelle

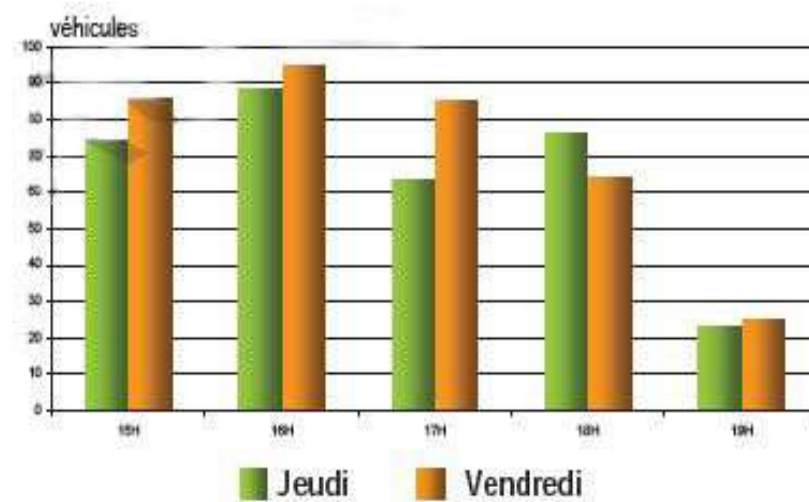
Parking de L'Orientis

Les places aménagées sont situées en sous-terrain de la zone commerciale L'Orientis.

Tarification : gratuit la première demi-heure.

Le parking est ouvert de 9h à 19h (horaire contraignant pour les usagers de la gare SNCF).

La fréquentation du parking le jeudi et le vendredi est sensiblement la même : cela s'explique peut être par la faible présence d'usagers du train.



Evolution de la fréquentation du parking L'Orientis Source : enquête SNCF 2010

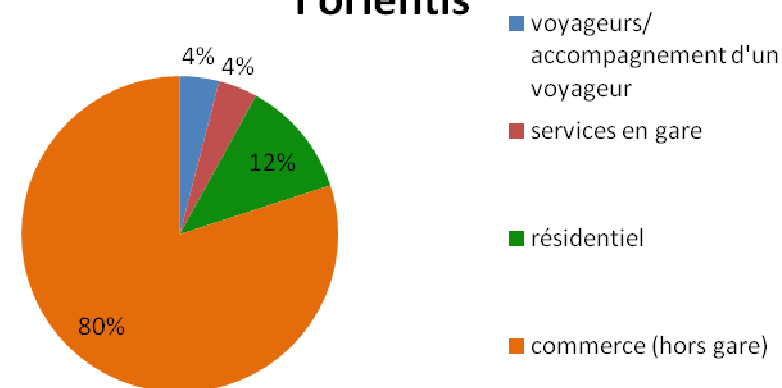
L'enquête sur le motif de stationnement, permet de constater que plus de 90% des places sont utilisées pour des raisons autres que la gare SNCF.

25% des véhicules y restent une journée ou plus.

35% stationnent pendant la limite de gratuité du parking.

Le parking est actuellement utilisé à 47% de sa capacité, l'offre est largement supérieure à la demande.

motif de stationnement du parking l'Orientis



Source : enquête SNCF 2010

La Rue Edouard Beauvais



Photo : Rue Edouard Beauvais. Source personnelle

L'occupation des places sur cette rue est rapidement saturée.

Sur un échantillon de 130 voitures, 65 sont des voitures ventouses.

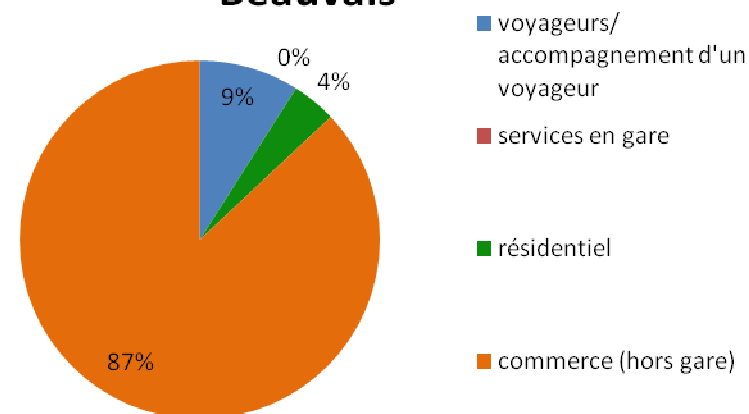
D'après cette étude, la rue est très peu fréquentée par des usagers de la gare malgré la proximité de celle-ci.

91% : motifs non liés à la gare.

Il y a une forte présence de voitures ventouses, cela oblige les usagers de la gare à se garer plus loin (hors du périmètre d'enquête).

motif de stationnement de la rue

Beauvais



Source : enquête SNCF 2010

Tableau de synthèse des stationnements

	Dépose minute	L'Orientis	Parking SNCF	Rue Beauvais
Taux d'occupation		47%	99%	92%
Taux d'interdit		0%	13%	0%
Taux de congestion		0%	112%	92%
Coefficient de rotation		1,6	9,9	5,0
Durée moyenne de stationnement	00 :08	04:47	02:03	04:12

D'après les enquêtes menées, environ 40% des usagers de la gare (voyageurs, accompagnateurs, usagers des services en gare...) arrivent ou repartent de la gare en voiture particulière.

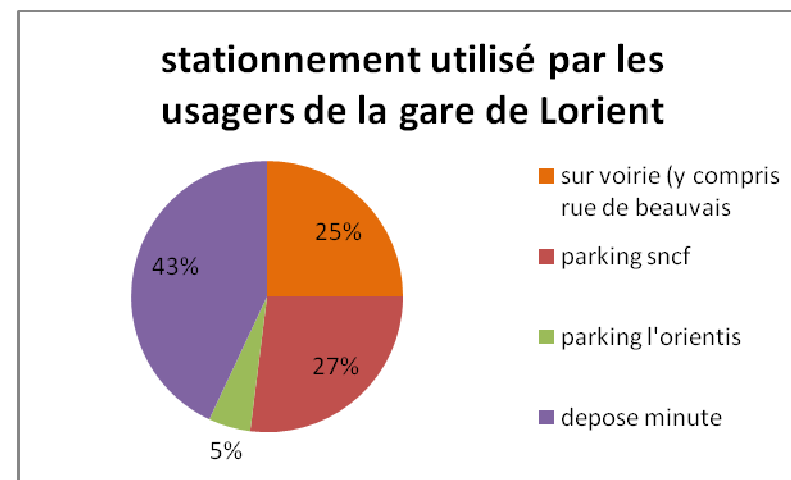
La répartition des stationnements est cohérente avec les résultats trouvés précédemment.

Dépose minute : Sur l'ensemble de l'enquête, la durée moyenne de stationnement est la plus courte.

L'Orientis : Ce parking payant est le seul qui garantisse à tout moment de la disponibilité (en moyenne la moitié du parking est libre, soit 145 places).

Parking SNCF : Le parking est rapidement saturé, 2/3 du parking étant occupé par des voitures ventouses. Les usagers de la gare stationnent en double file pour une dépose ou une reprise. Cela explique la minoration de la durée moyenne de stationnement.

Rue Beauvais : les voitures ventouses occupent plus de 60% des places aménagées.



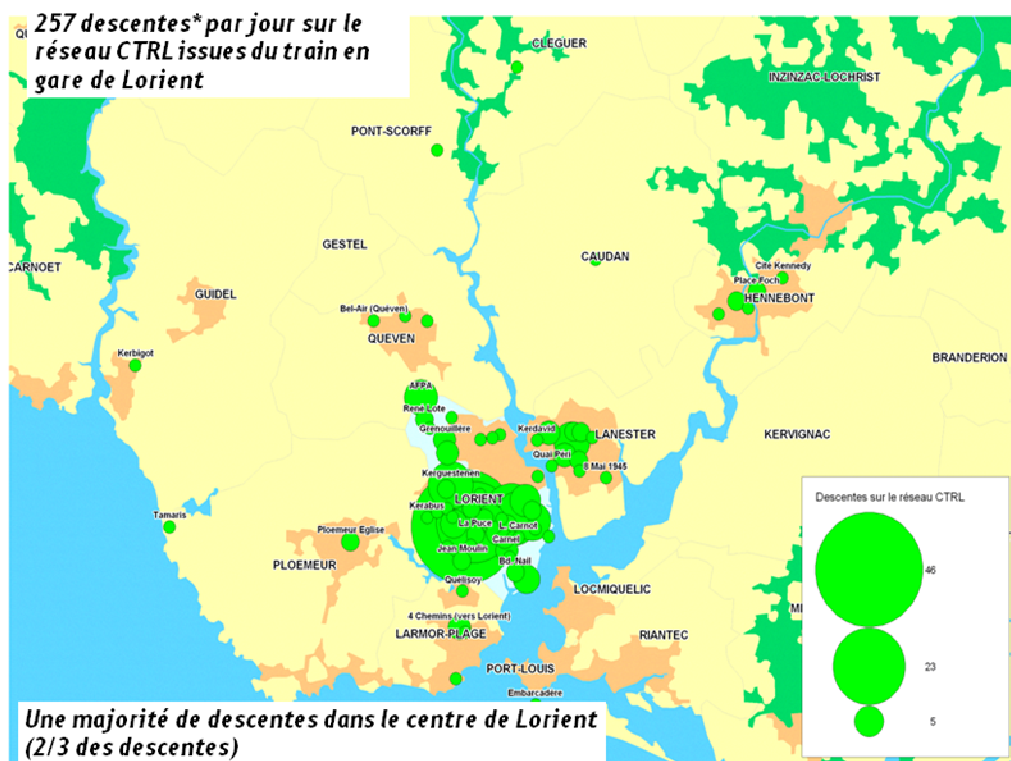
Source : enquête SNCF 2010

b) La gare d'échange

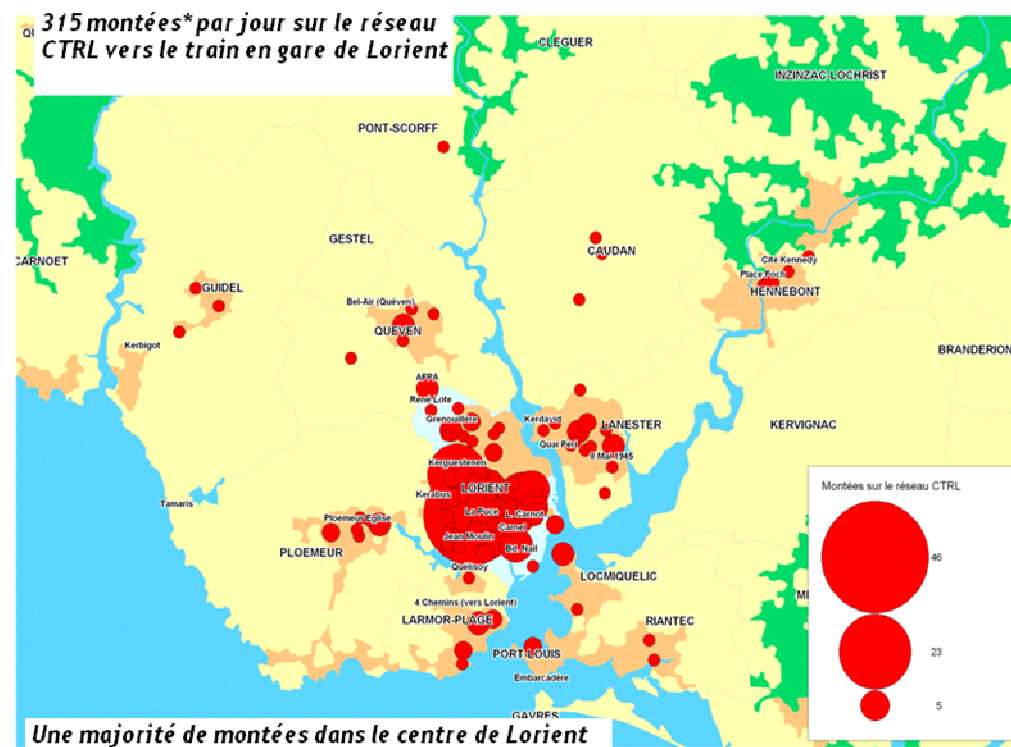
L'intermodalité train-bus

Pour la ville de Lorient, les réseaux urbains et interurbains jouent un rôle essentiel dans la connexion des transports. D'après cette étude, on s'aperçoit que les utilisateurs du réseau urbain viennent de Lorient ou de communes très proches de celle-ci. Quelques communes éloignées accèdent à la gare par le transport en commun mais l'éloignement de ces villes amène les voyageurs à se déplacer en véhicule particulier.

Les descentes par jour sur le réseau CTRL issues du train



Les montées par jour sur le réseau CTRL vers le train





Ligne de bus dans le secteur de la gare Source : Site CTRL

14 lignes desservent le pôle d'échange de la gare de Lorient :

- 11 lignes traversant le passage à niveau
- 3 lignes empruntant le pont du Scorff



Gare d'échange Source personnelle



Quais en épis des transports en commun Source personnelle

7 lignes interurbaines du réseau Tim ont pour terminus la gare d'échange.

3 allers/retours par jour entre Lorient et Saint-Brieuc/Pontivy du réseau TER routier.

Les trains interurbains effectuent leur arrêt à L'ouest derrière la gare d'échange où sont disposés 11 quais en épis.

L'aménagement actuel pose problème :

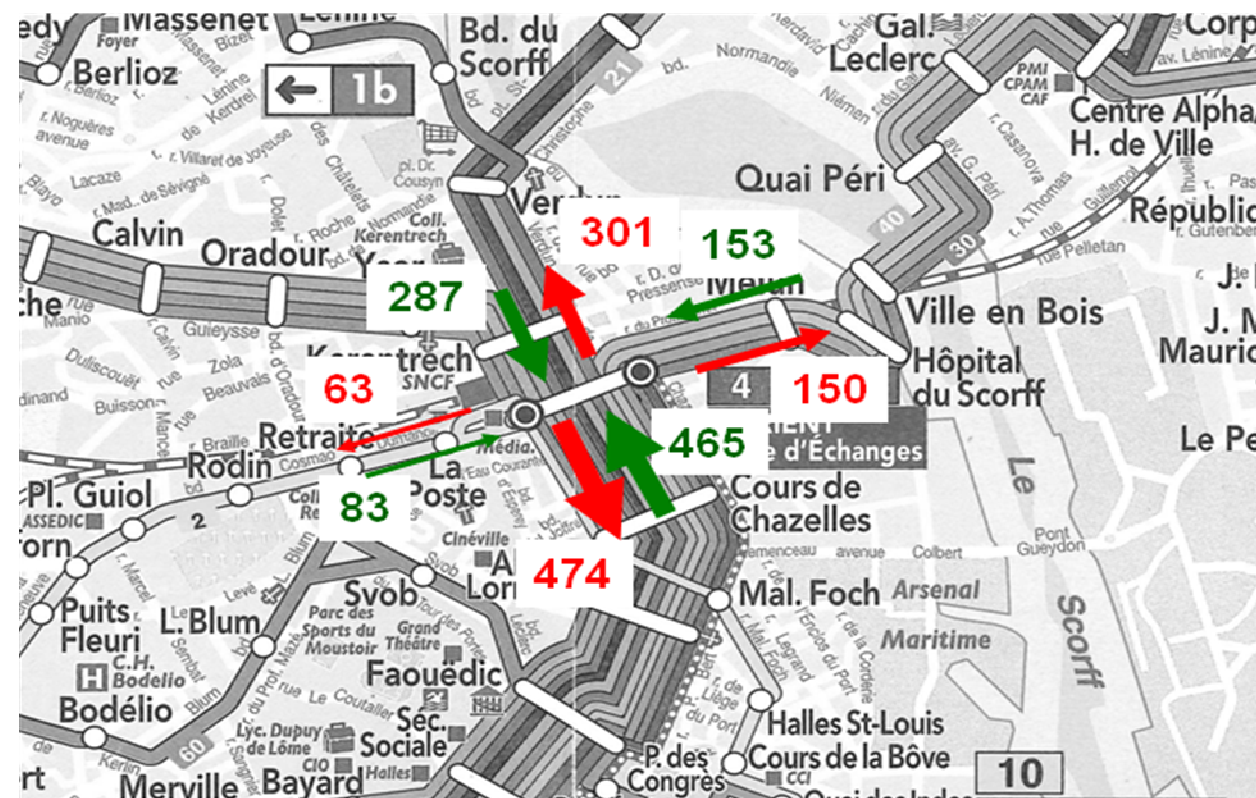
- La situation des arrêts de bus du transport urbain ne permet pas une bonne visibilité de la gare Sncf et des arrêts des transports interurbains.



Boutique de la gare routière Source personnelle

Le pôle d'échange actuel dessert : 935 transports urbains/ jour.
53 transports interurbains/ jour.

Entrées et sorties des transports urbains (période scolaire)

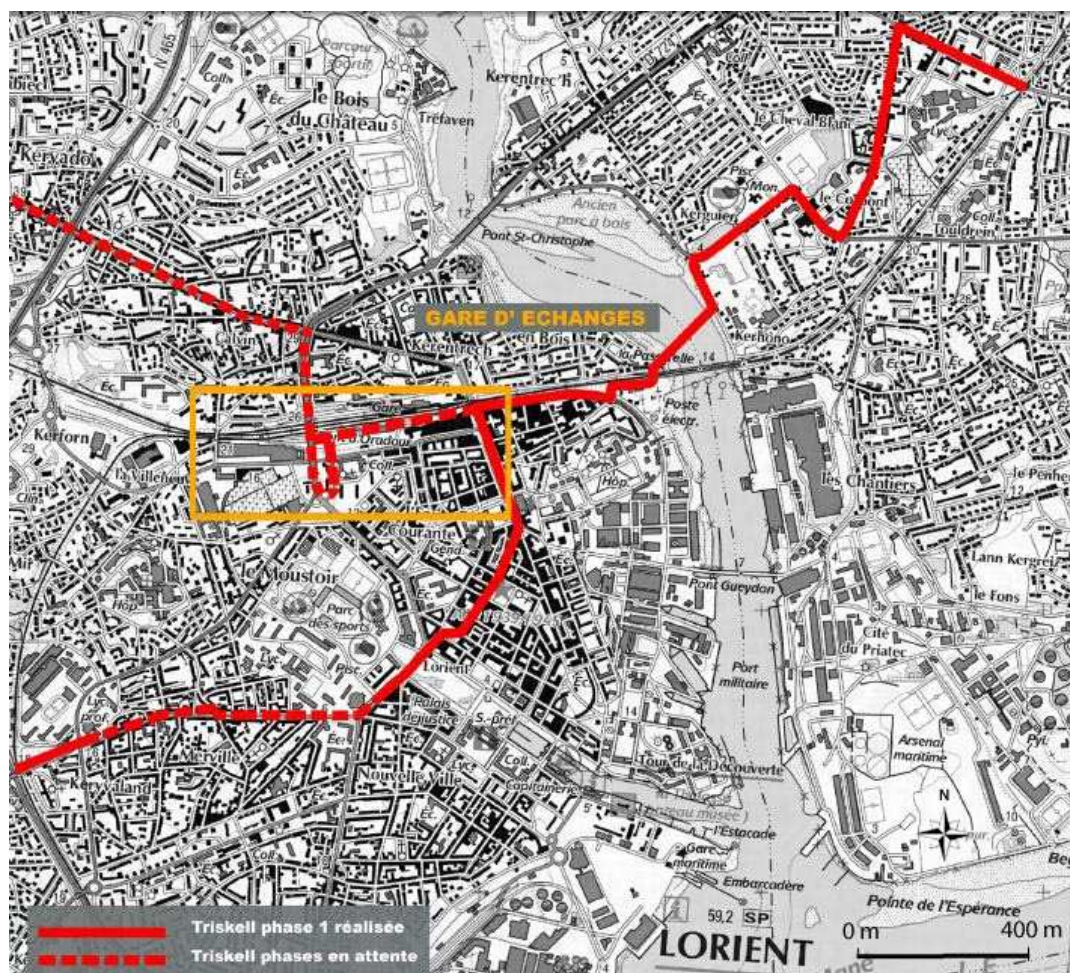


Source : enquête OD 2008 CTRL

- 4678 personnes/jour montent dans le bus à l'arrêt gare d'échange.
- 5,5 % de ces montées sont issues du train.
- 0.6% de ces montées sont issues du réseau Tim.

Dans les années à venir, il est attendu une augmentation de la demande qui sera en partie due à l'augmentation des flux de trains. De plus, il est prévu des évolutions sur les réseaux de transport. Actuellement, la part de marché des transports en commun est de 18% pour les correspondances TCU/ train, la tendance est à la hausse.

Les 3 branches du réseau Triskell



Etude sur l'insertion du Triskell – Cap l'Orient agglomération

Depuis les années 1990, Cap l'Orient a décidé de s'engager dans la restructuration de son réseau de transports en commun. La création de transport collectif en site propre ; le Triskell est un enjeu majeur pour la ville. Il a pour but de résoudre les problèmes que génère l'utilisation de la voiture et d'améliorer les déplacements en termes de confort et d'efficacité sur l'ensemble des lignes de l'agglomération.

L'objectif est de créer un réseau en trois branches à partir de la gare d'échange :

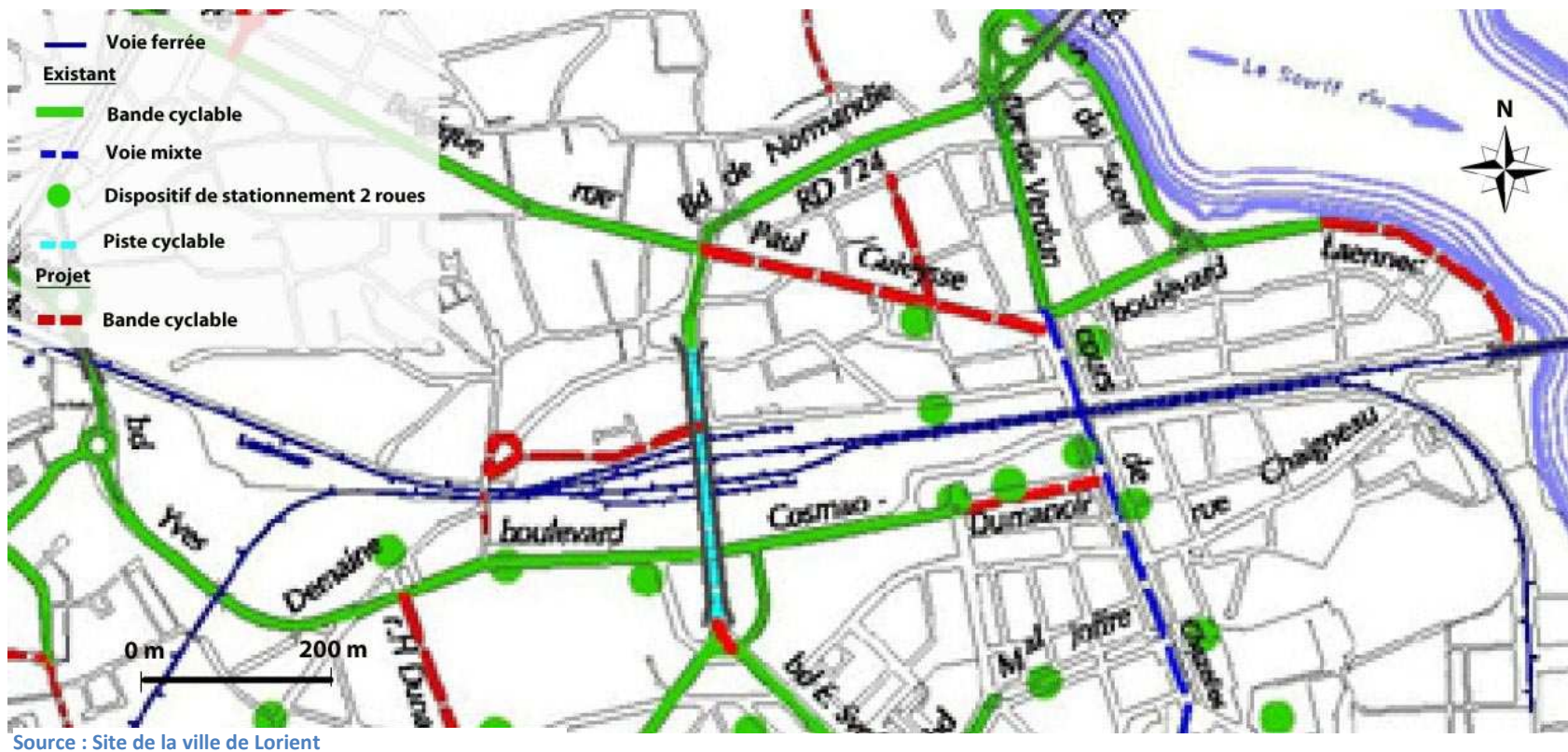
- Vers l'Est, via le centre-ville de Lanester,
- Vers le Sud et l'Ouest, via le centre-ville de Lorient et l'Université,
- Vers le Nord-Ouest, via Kervado.

Le 3 septembre 2007, la finalisation du Pont des Indes qui relie le quartier Kesler-Devillers à Lanester aux halles Merville de Lorient a permis la mise en place de la première phase du Triskell. Le deuxième tronçon du Triskell est en attente et devra prendre en compte plusieurs paramètres tels que le trafic automobile, l'intégration du quartier de Kervénanec à Lorient et celle du pôle d'échange multimodal.

c) Les voies douces

Les déplacements en vélo doivent être intégrés à la ville. Il est donc important de développer les pistes cyclables ainsi que les dispositifs de stationnement pour ceux-ci. Autour de la gare, l'accès en vélo est correct même si on remarque l'absence de certaines pistes cyclables aux abords de la gare.

Le plan vélo autour de la gare



4. Des accès à améliorer

Dysfonctionnement des espaces du quartier de gare

Voiture ventouse
aux abords de la
gare : Les usagers
de la gare sont
obligés d'aller
plus loin
se stationner.



**Façade de gare fade et manque
de perspective vers celle-ci.**

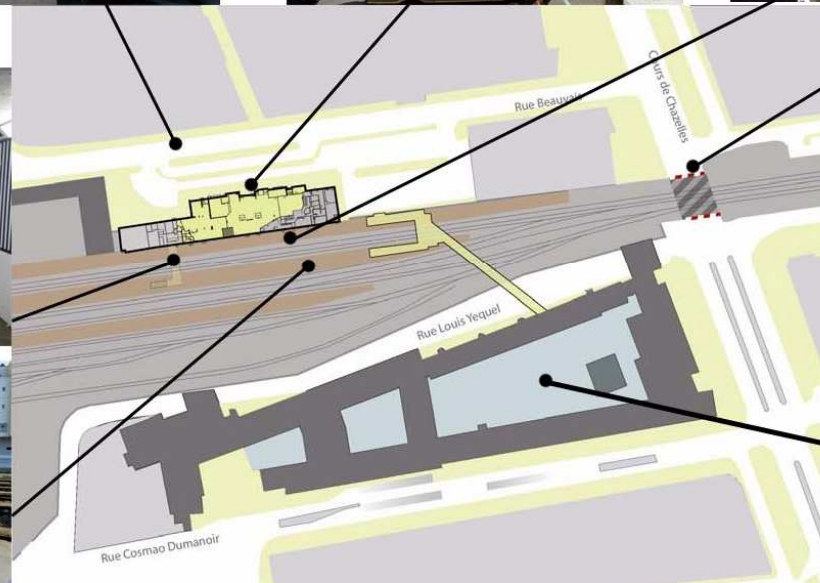


**Quai A se situant
devant le Bâtiment
voyageur : saturé
par les partants.**

**Faible qualité des espaces
dans le souterrain**



**Accès non
sécurisé sur
le quai B.**



Fond de carte et Photo Quai A : Source : étude SNCF - 2010



**Passage à niveau :
blocage de flux routier
souvent aux heures
de pointe.**



**L'orientis :
espaces d'attentes
pour les voyageurs
(gare d'échange)
commerces variés
Horaire 8h-19h :
Disfonctionnement
par rapport à la gare.**

Photos et réalisation personnelle

Partie 3 - Les propositions d'aménagement

1. Les enjeux et les pistes d'action

a) Les enjeux

Afin de valoriser la commune et l'agglomération du Pays de Lorient au rayonnement régional et également national, les enjeux à dégager de ce projet d'aménagement sont nombreux. La création de ce pôle d'échange multimodal devra donc répondre à des intérêts politiques, économiques, environnementaux, sociaux et de développement durable.

L'aménagement des différents moyens de transports autour de la gare s'inscrit dans une dynamique de territoire. L'important est d'harmoniser ces enjeux avec l'insertion de ce pôle dans le projet global.

Enjeux de développement

Le projet de « Bretagne à grande vitesse » s'insère dans une dynamique de territoire. L'augmentation de l'offre TGV en direction de Paris pour les gares telles que Brest, Quimper, Lorient, Vannes... constitue donc un facteur essentiel de compétitivité pour la Bretagne. Il est primordial d'accompagner l'arrivée du TGV et le développement attendu du TER par une offre intermodale notamment appuyée sur les transports urbains (projet Triskell 2) et les modes doux.

Enjeux de développement urbain

L'ouverture de la gare sur le centre ville offre une meilleure liaison entre les pôles d'attractivités. Les zones de friches industrielles ou ferroviaires vont permettre la création d'une multitude d'aménagements fonciers (stationnements, ZAC...) et assurer ainsi la continuité des espaces urbains. Le basculement du quartier de la gare au sud des voies ferrées, la création d'un axe entre la gare et le centre urbain et le maintien d'une liaison avec les quartiers nord vont contribuer à sa meilleure insertion dans la ville. Tout cela va permettre de créer une véritable gare à la dimension d'une agglomération de 200 000 habitants.

Enjeux environnementaux

Le projet évite tous les zonages environnementaux (Réserve Naturelle, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, site Natura 2000, ZNIEFF...), les mesures de réduction ou de compensation des impacts prévues telles que les ouvrages permettant d'assurer la continuité, la reconstitution de haies, de mares ou de zones humides. Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, la réalisation du pôle d'échange va favoriser l'insertion des voies douces, la circulation en transport urbain, et la préservation de la place du piéton en centre ville.

b) Les pistes d'actions

L'élaboration du diagnostic va me permettre de proposer des solutions d'aménagements qui prendront en compte l'ensemble des dysfonctionnements constatés.

La réalisation de ce projet se déroulera en plusieurs étapes :

- L'emplacement de la future gare
 - o Ouverture sur le centre ville
 - o Prise en compte des nouveaux concepts de gare
 - o Création d'un véritable quartier de gare
- L'accessibilité de cette gare
 - o Accès évitant le passage à niveau
 - o Création d'une voie pour les transports en communs
 - o Espaces sécurisés pour les modes de déplacements doux (vélos, piétons...)
- L'organisation du pôle d'échange multimodal
 - o Création d'un parking sur l'ancienne gare marchande
 - o Réalisation d'une passerelle piétonne pour la connexion Nord-Sud
 - o L'aménagement de stationnements pour les vélos
 - o Réorganisation de la future façade de gare

c) Les différents acteurs du pôle d'échange

Tout d'abord, nous devons cerner les acteurs qui s'occupent actuellement de la gare de Lorient. Une démarche partenariale doit être mise en place pour la création du pôle d'échange multimodal (PEM).

La convention d'association regroupe donc l'Etat, Cap l'Orient agglomération, la Ville de Lorient, la Région Bretagne, le département du Morbihan, la SNCF et RFF. Cap l'Orient agglomération a été désigné comme animateur et coordonnateur de la convention d'association.

Le but de cette démarche est de se répartir les objectifs à atteindre :

- Définir les conditions économiques de l'ensemble du projet (PEM et opération immobilière associée) en termes de programme, planning, coûts/recettes..., visant à un montage financier optimisé et équilibré pour les Co-financeurs publics du Pôle gares et permettant une bonne valorisation de l'ensemble de l'opération en fonction des propriétaires concernés (publics, privés).
- Mener les études complémentaires permettant à l'ensemble des partenaires, d'une part, de vérifier que leurs besoins ont été pris en compte, d'approfondir les fonctionnalités de cette nouvelle gare, d'autre part, de préciser les spécificités techniques et économiques du projet, d'apporter les ajustements techniques et économiques au projet en fonction de l'équilibre financier de l'opération.

2. Les choix d'aménagements

a) L'emplacement de la gare

Durant plusieurs années, la possibilité de passer la gare de l'autre côté des voies (sud) a été évoquée à plusieurs reprises. Compte tenu du contexte économique, ce basculement n'a pas été possible à cause de la forte pression de l'hôtel et des petits commerces environnants.

Aujourd'hui, les concepts ne cessent d'évoluer et le fonctionnement des gares actuelles a également changé. Le Premier ministre a reçu les conclusions de la mission parlementaire de Fabienne Keller sur le concept de gare contemporaine. Le rapport propose l'évolution de la gare ferroviaire vers un cœur de Ville et un centre de la mobilité durable regroupant plusieurs moyens de transport. La sénatrice du Bas-Rhin prévoit un investissement autour de 8 milliards d'euros d'ici 2020 pour toutes les gares françaises.

Dans son rapport titré : «La gare contemporaine, centre de ville et cœur des transports». Elle affirme que « les défis du développement durable et la limite des financements publics conduisent à travailler sur trois registres : le rapprochement domicile-travail, l'effet réseau du ferroviaire et l'adaptation des Gares aux flux de voyageurs en forte croissance. »

Parmi l'ensemble des propositions, cinq sont mises en avant :

1. "Affirmer que la Gare passe d'un concept ferroviaire à une Grande Gare Multimodale, cœur d'un quartier centre de la ville, gouverné par une structure fédératrice et géré au quotidien par un Manager de Gare."
2. "Organiser un plan d'urgence pour la mise en place de centrales d'informations multimodales et d'écrans d'information voyageurs dans un délai de quatre ans." Afin d'améliorer l'information des voyageurs, le rapport prévoit en 2009 : 80 millions d'euros pour la SNCF et 10 millions d'euros pour la RATP.
3. Troisièmement, demander à la SNCF de dissocier clairement les gares de son activité concurrentielle de transporteur.

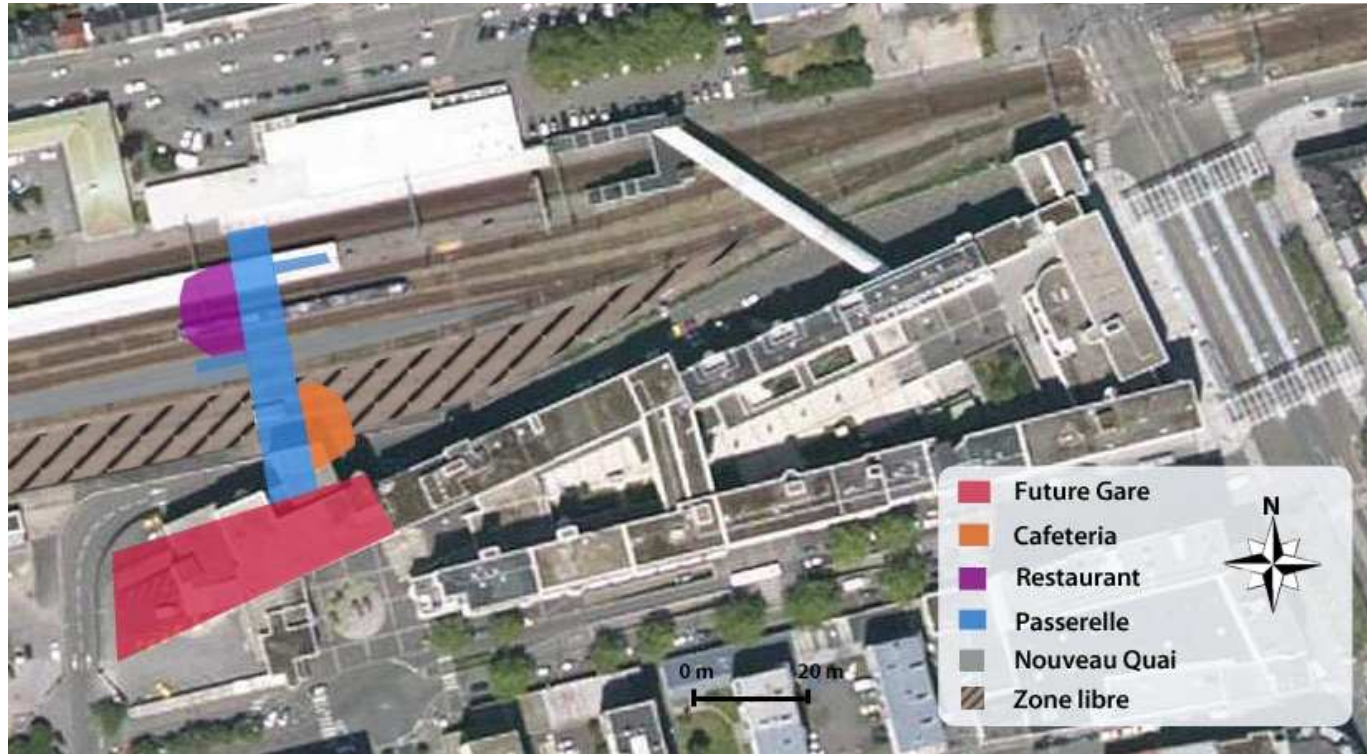
4. Réaliser des investissements considérables pour aménager les « Grandes Gares » en Régions, avec une planification à deux, cinq et dix ans, soit 380 à 500 millions d'euros par an, 4 200 à 5 500 millions d'euros d'ici 2020. Un plan spécifique sera mis en œuvre pour l'Ile-de-France pour 300 millions d'euros par an hors métro, soit 3 300 millions d'ici 2020 et 1 400 millions d'ici 2020 pour le métro."
5. "Mettre en place des financements spécifiques pour permettre l'émergence de ces projets par l'AFITF, la Caisse des Dépôts et Consignations, le plan de relance, et instaurer une taxe spécifique sur les plus values foncières."

La gare actuelle située au Nord des voies ferroviaires est isolée du centre ville. Actuellement, il n'existe pas réellement de quartier de gare celle-ci tourne le dos aux habitations et aux commerces. Une différence de niveau entre la gare et le quartier qui lui fait face marque la séparation entre ces deux lieux. Il y a donc peu de profondeur pour observer le bâtiment et son architecture reste quelconque alors que les infrastructures des gares en général sont plutôt remarquables. L'enjeu serait donc de créer un véritable quartier de gare.

La création d'une nouvelle gare est primordiale car l'emplacement de l'ancienne, restreint du côté Nord des voies, ne permettait pas de gérer ce nouveau pôle. Bien qu'une passerelle ait été créée, l'accès aux arrêts de bus reste encore trop éloigné.

Après avoir mené plusieurs études, la ville a donc décidé de construire la nouvelle gare au sud des voies en face de l'ancienne. Cette disposition présente plusieurs avantages. Elle permet la création d'un quai et d'une nouvelle voie tout en gardant l'utilisation des anciens quais. De plus, le déplacement de la gare marchande au niveau du port de pêche va libérer de l'espace par la suppression des 3 voies réservées aux trains de marchandises. Le bâtiment voyageur actuel est trop petit pour une agglomération de 200 000 habitants et donc doit être repensé et agrandi.

Emplacement de la nouvelle gare



Source : Géoportail

La nouvelle gare sera implantée sur le boulevard Cosmao du Manoir, à l'emplacement actuel du bureau des finances et de la poste. Cette dernière sera intégrée à la gare. Des accès directs sont prévus en direction de la médiathèque et du centre commercial.



Source personnelle Photo : poste et bureau des finances

b) Accès de la future gare

L'accès à la future gare ne va pas régler le problème du passage à niveau, c'est pourquoi une proposition d'aménagement est nécessaire afin de réduire son utilisation au minimum voire de le supprimer.

Les usagers de la gare venant du Sud ne seront plus contraints d'emprunter le passage à niveau. Par contre, pour la population venant du Nord ce passage à niveau reste incontournable.

Le but de cet aménagement est donc de l'éviter : Une première solution qui vient à l'esprit est la création d'un pont au-dessus des voies ferrées ou d'un passage souterrain. Mais ces réalisations bloqueraient l'accès des rues parallèles au passage à niveau.

Une seconde solution : Mettre les voies ferrées en souterraines. Mais le coût de cet aménagement est très élevé, la ville de Lorient et son agglomération n'auraient pas les moyens financiers pour entreprendre de tels travaux. D'autre part cette solution reste complexe au niveau technique sachant que le fonctionnement des voies ne doit pas s'arrêter.

Ces deux propositions ont donc été assez vite écartées sachant que ce passage ne pose pas de problème au niveau de la sécurité. La rencontre d'un technicien de la SNCF en charge de la sécurité m'a permis de savoir qu'en 11 ans (depuis qu'il y travaille) il n'y avait pas eu d'accident grave.

La solution que j'ai retenue est d'éviter au maximum cette barrière et de favoriser les passages par d'autres voies d'accès.

Tout d'abord, en arrivant de la voie express le problème ne se pose pas car nous arrivons par la rue Cosmao du Manoir. Venant de Lanester deux solutions s'offrent aux conducteurs : emprunter le pont des Indes ou le Pont d'Ouradour.

Les voies d'accès en voiture



Source personnelle Photo : Pont des Indes

Source : mappy Réalisation personnelle

Cette voie arrivera sur la future façade de gare.
C'est l'accès le plus direct vers le centre ville.



Source personnelle Photo : voies d'accès est



Source personnelle Photo : voies d'accès sud



Source personnelle Photo : voie d'accès ouest

Les accès à la gare en bus

Pour les transports en commun, les axes de circulation doivent eux aussi être modifiés. L'importance est donc d'éviter un maximum ce passage à niveau qui est actuellement une perte de temps, l'augmentation des flux ferroviaires ne fera qu'amplifier cette attente.

Les voies d'accès en Transport en commun



Source : Mappy Réalisation personnelle



Source personnelle

Photo : futur voie de bus

La création d'une nouvelle voie essentiellement pour les bus est donc envisagée permettant un accès direct à la gare. On s'attend donc à une légère modification du tronçon de certains bus mais ce changement aura peu d'impact sur le réseau actuel. Cette voie sera donc la dernière voie pour le triskell.

c) L'organisation du pôle d'échange multimodal

Un développement efficace de l'intermodalité passe par l'organisation d'un « système de transport », pour lequel l'utilisateur doit disposer :

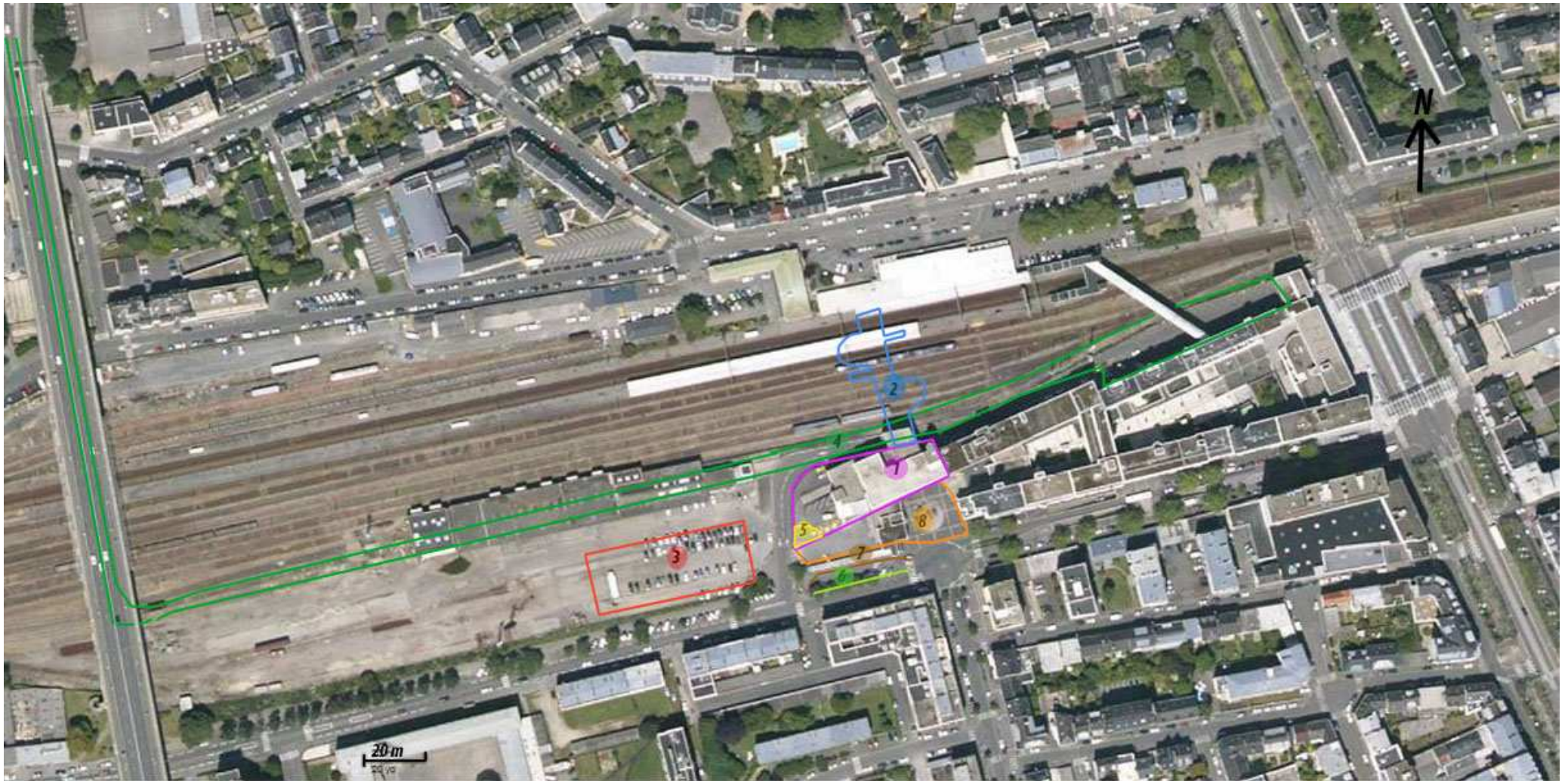
- de toutes les informations (horaires, itinéraires, tarifications ...),
- de facilités de correspondance (points de correspondance, gare d'échanges...),
- de souplesse d'utilisation (tarifications communes, monétiques).

Pour développer une offre et une action commerciales cohérentes et globales du « système transport ». La création d'une « boutique de l'éco-mobilité » pourrait être implantée à la Gare d'échanges.

Aménager les modes doux, c'est mettre en place un système souple et diversifié utilisant un ou plusieurs de ces modes (marche à pied, 2 roues, transport urbain, transport interurbain, SNCF, bateau).

L'important est donc de proposer une diversité de mode de transport afin que l'utilisateur ne se sente pas prisonnier d'un seul mode, et puisse au cours d'une journée combiner ou non différents moyens de déplacement.

L'espace d'échange multimodal est tout à repenser, il faut recréer les espaces que l'ancienne gare proposait en améliorant leur efficacité et leur accessibilité.



Source : Mappy

Réalisation personnelle

1. La future gare (espaces de 400 m ²)
2. Création d'une passerelle pour conserver la connexion Nord-Sud : passerelle pour les piétons, passerelle pour les vélos. Le parvis et les espaces entre la gare SNCF et la Gare d'échanges doivent être réaménagés pour faciliter les liaisons piétonnes.
3. Aménagement d'un parking souterrain sur l'ancienne gare marchande : 250 places répondant à la demande de stationnement. Le reste de la gare marchande fera place à une zone d'aménagement concertée où s'implantera des logements, commerces... De plus, le parking de L'orientis va pouvoir être utilisé par les usagers de la gare. Le nombre de place qu'offre celui-ci ne suffira pas pour satisfaire la demande en stationnement de la future gare, c'est pourquoi la création d'un parking à l'ouest de la future gare est primordiale.
4. Arrêt de bus en accès direct au nord de la future gare.
5. Création d'un parking à vélo
6. Aménagement de la « dépose minute » : Une dépose minute de 15 places pour les voitures particulières
7. Insertion de la voie de taxi : 25 places pour les taxis.
8. Zone essentiellement piétonne

Conclusion

La Bretagne décide de développer son territoire et souhaite aménager ces gares pour accueillir le train à grande vitesse. Prochainement, l'objectif régional est de mettre tous les points de la Bretagne à 3h maximum de la capitale. Les travaux pour atteindre ce gain de temps seront réalisés d'ici à 2015.

Dans le même temps, les gares grandes lignes de l'ouest notamment Lorient vont devenir des pôles d'échanges multimodaux. La gare de Lorient va donc connaître d'importante évolution au niveau de son aménagement immobilier et urbain et suivra la logique de la SNCF qui veut « réinventer les gares du 21^{ème} siècle en en faisant des lieux confortables, conviviaux et commodes, des petits morceaux de ville où les voyageurs et plus largement la population prendront plaisir à flâner, et à consommer. »

Depuis une dizaine d'années, la ville de Lorient s'est consacrée au projet de la gare. L'évolution des façons de se déplacer a complexifié les études, celle-ci ont nécessité plusieurs années d'enquêtes. Au travers de ce rapport, les propositions d'aménagements ont cherché à répondre aux exigences de la ville, des usagers de la Sncf, des usagers des transports en communs. Elles ont traité en particulier l'accessibilité en gare et la connexion de tous les modes de déplacements. A l'échelle de la gare, les solutions d'aménagements suggérées ont été : la création d'une voie pour les transports urbains en accès direct à la gare, la réalisation d'un parking et l'insertion des modes doux. A l'échelle nationale, la création de cette nouvelle gare est un atout majeur pour la ville de Lorient.

Cependant, l'intérieur du bâtiment voyageur n'a pas été développé par les propositions d'aménagements.

L'étude de ce quartier de gare demande du temps et les connaissances d'une étudiante en première année ne permettent pas de traiter ce sujet dans toute sa globalité. La démarche pour la réalisation du projet de découverte m'a été très enrichissante et m'a permis de découvrir le métier d'aménageur.

Bibliographie

Les ouvrages :

BEAUCIRE, Francis. *Les transports publics et la ville*. Lieu d'édition : Milan, 1996. 64 pages

Les rapports :

BOUCHER Mickaël, COQUEREL Sylvain, LE DORTZ Sébastien, QUERO Anne-Cécile. *L'analyse et le devenir du quartier Chaigneau, à Lorient*.
Projet de groupe : étudiants de cinquième année, dans le certificat d'urbanisme de M. Wachter et M. Lesourd. 1996-1997.

KELLER Fabienne. *Le rapport Keller*.
Sénatrice du Bas-Rhin.

ARTHAUD Fanny. *Le quartier de la gare à Givors*. 69p
Projet individuel. Université de Tours : EPU-DA, 2009.

ALTENBURGER Aurélie. *Le quartier de la gare à Sarreguemines*. 61p.
Projet individuel. Université de Tours : EPU-DA, 2006.

AUDELOR. *Atlas de la ville de Lorient*. Edition 2009.

Site :

INSEE, http://www.insee.fr/fr/insee_regions/bretagne/themes/dossiers/dossier_web/dw9/pays_lorient.pdf
RESEAU FERRE DE FRANCE, <http://www.rff.fr/>
CTRL, <http://www.ctrl.fr/contenu.php?id=272>
Ligne à grande vitesse, <http://www.lgv-bpl.org/caracteristiques-projet/projet-respect-environnement>
Cap L'Orient, <http://www.caplorient.com/Deuxieme-phase-du-Tris.6993.0.html>
Lorient, http://www.lorient.fr/Se_deplacer_en_ville.978.0.html

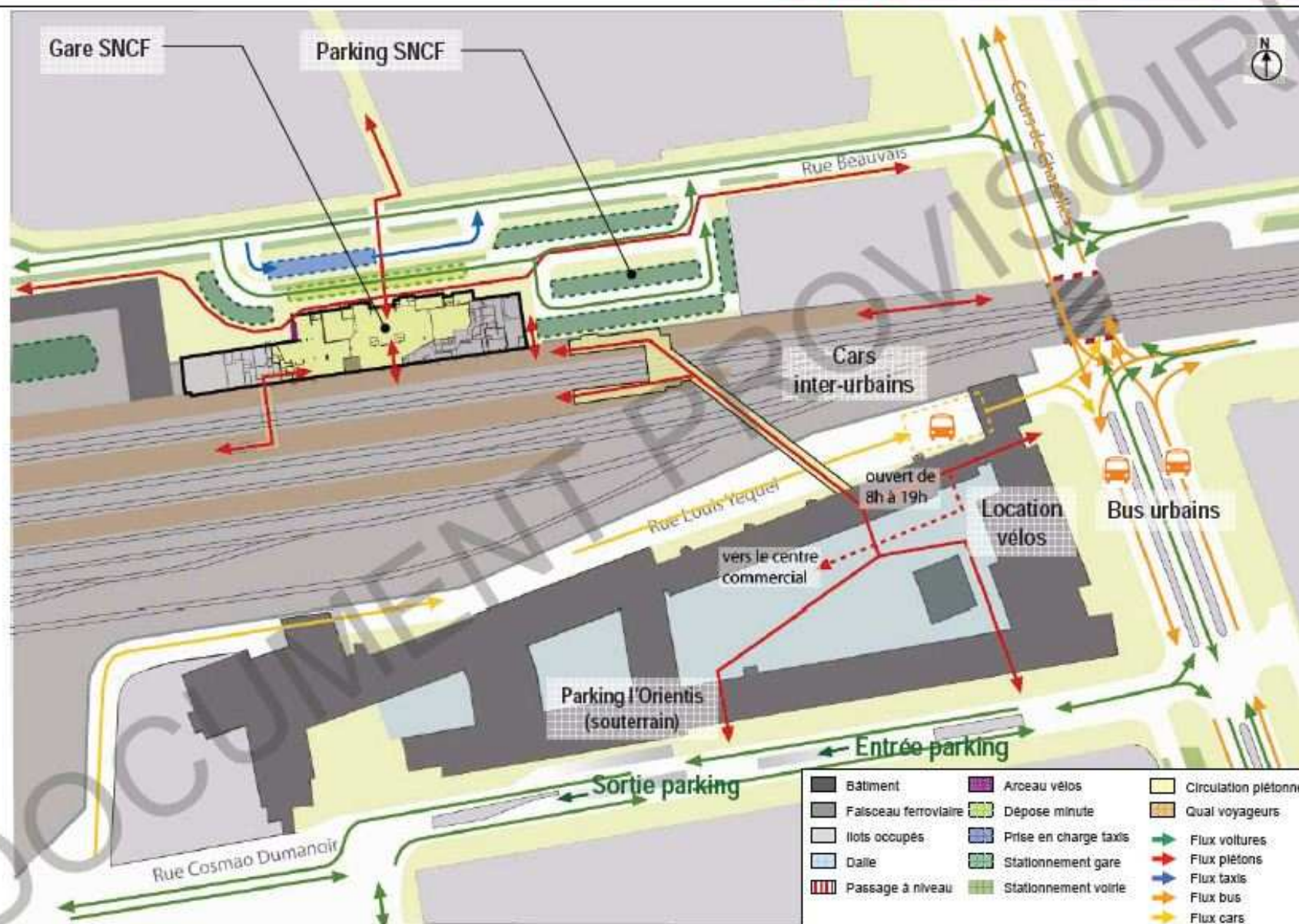
Index des sigles

Le pays de Lorient et sa rade	10
Structure géologique du Pays de Lorient	11
Carte Etat major de Lorient.....	12
Les périmètres institutionnels et réglementaires.....	13
Population de Cap l’Orient	14
Trafic routier du Pays de Lorient.....	15
Les principaux axes routiers nationaux et départementaux autour de la commune de Lorient.....	16
Offre et distance de la gare de Lorient.....	17
La rade de Lorient.....	18
Le Scorff et son environnement.....	19
Plan des lignes CTRL 2009.....	21
Zone d'influence des principales gares TGV en Bretagne.....	22
La France à grande vitesse.....	23
Localisation du quartier de la gare.....	25
Les zones du PLU dans le secteur de la gare.....	26
Gare de Lorient – foncier SNCF/RFF.....	27
Accessibilité automobile des communes situées au Nord de la gare de Lorient	28
Les accès du secteur de gare.....	29
Localisation des espaces à l’échelle de gare.....	30
Usagers de la gare de Lorient.....	32
Population de l’agglomération Cap L’Orient.....	32
Tranche d’âge des usagers de la gare.....	32
Tranche d’âge de la population de Cap l’Orient.....	32
Desserte : répartition par type de train.....	33
Evolution de la répartition des voyageurs.....	34

Motif de présence en gare.....	35
Activité en gare des non-voyageurs.....	35
Répartition global des voyageurs par motif de déplacement.....	36
Comparaison voyageur TER-TGV.....	36
Origine/ destination des voyageurs.....	37
Part modale de rabattement et de diffusion jeudi 6h-21h JOB.....	37
Part modale de rabattement selon origine.....	38
Comparaison entre clientèles TER et TGV.....	38
Stationnement autour de la gare.....	39
Evolution de la fréquentation de la dépose minute.....	40
Photo : dépose minute.....	40
Motif de stationnement de la dépose minute.....	40
Evolution de la fréquentation du parking SNCF.....	41
Photo : Parking SNCF.....	41
Motif du stationnement sur le parking Sncf.....	41
Evolution de la fréquentation du parking L'orientis.....	42
Photo : parking souterrain de l'Orientis.....	42
Motif de stationnement du parking l'orientis.....	42
Photo : Rue Edouard Beauvais.....	43
Motif de stationnement de la rue Beauvais.....	43
Stationnement utilisé par les usagers de la gare de Lorient.....	44
Les descentes par jour sur le réseau CTRL issues du train.....	45
Les montées par jour sur le réseau CTRL issues du train.....	45
Ligne de bus dans le secteur de la gare.....	46
Gare d'échange.....	46
Quais en épis des transports en commun.....	46
Boutique de la gare routière.....	47
Entrées et sorties des transports urbains (période scolaire).....	47
Les 3 branches du réseau Triskell.....	48
Le plan vélo autour de la gare.....	49
Dysfonctionnement des espaces du quartier de gare.....	50
Emplacement de la nouvelle gare.....	58

Photo : poste et bureau des finances.....	58
Photo : Pont des Indes.....	60
Les voies d'accès en voiture.....	60
Photo : voies d'accès sud.....	61
Photo : voies d'accès est.....	61
Photo : voie d'accès ouest.....	61
Photo : futur voie de bus.....	62
Les voies d'accès en Transport en commun.....	62

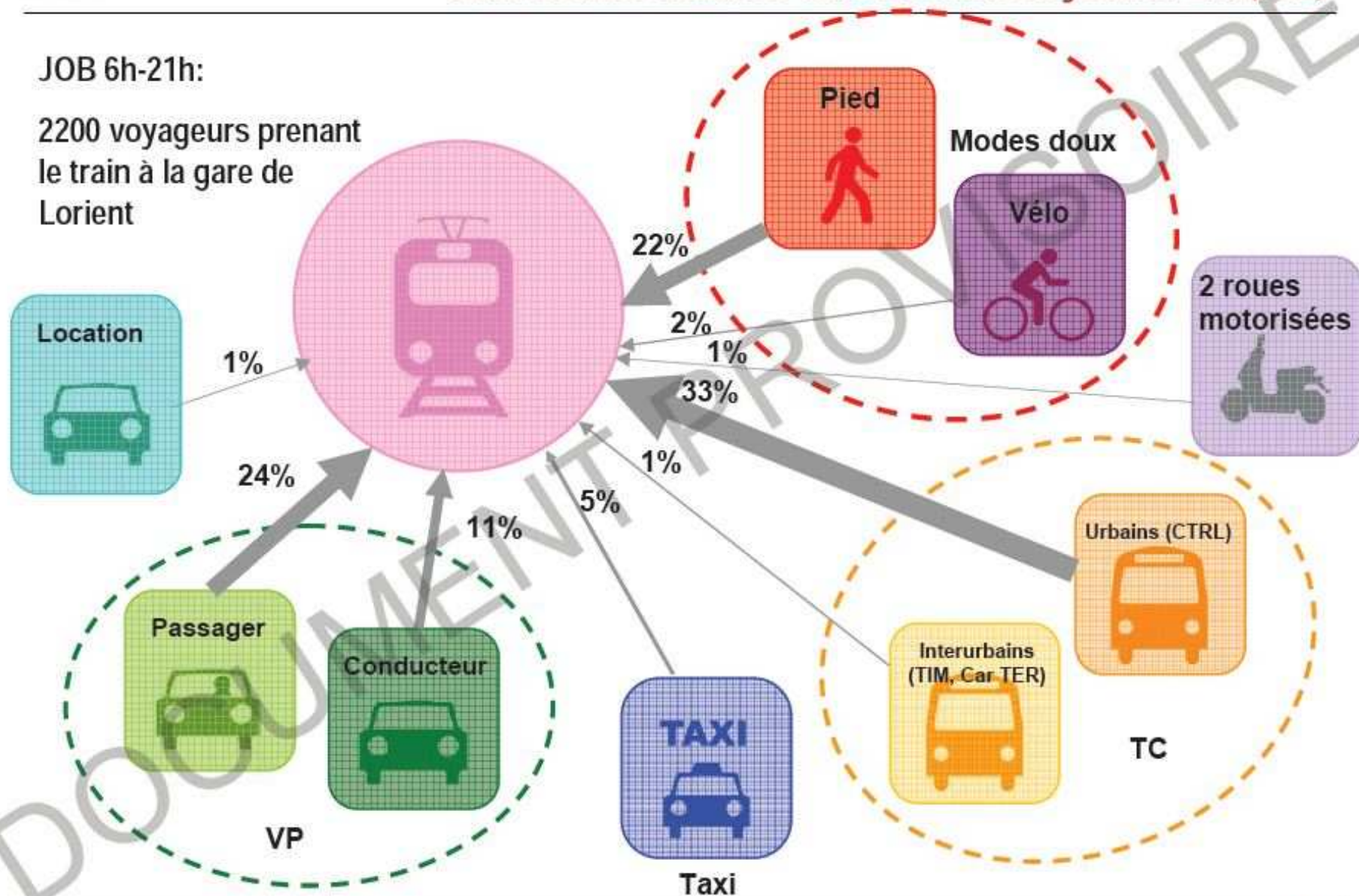
Les annexes





JOB 6h-21h:

2200 voyageurs prenant
le train à la gare de
Lorient



Représentation des types de surfaces en gare et de leur association aux 3 sous comptes de périmètre

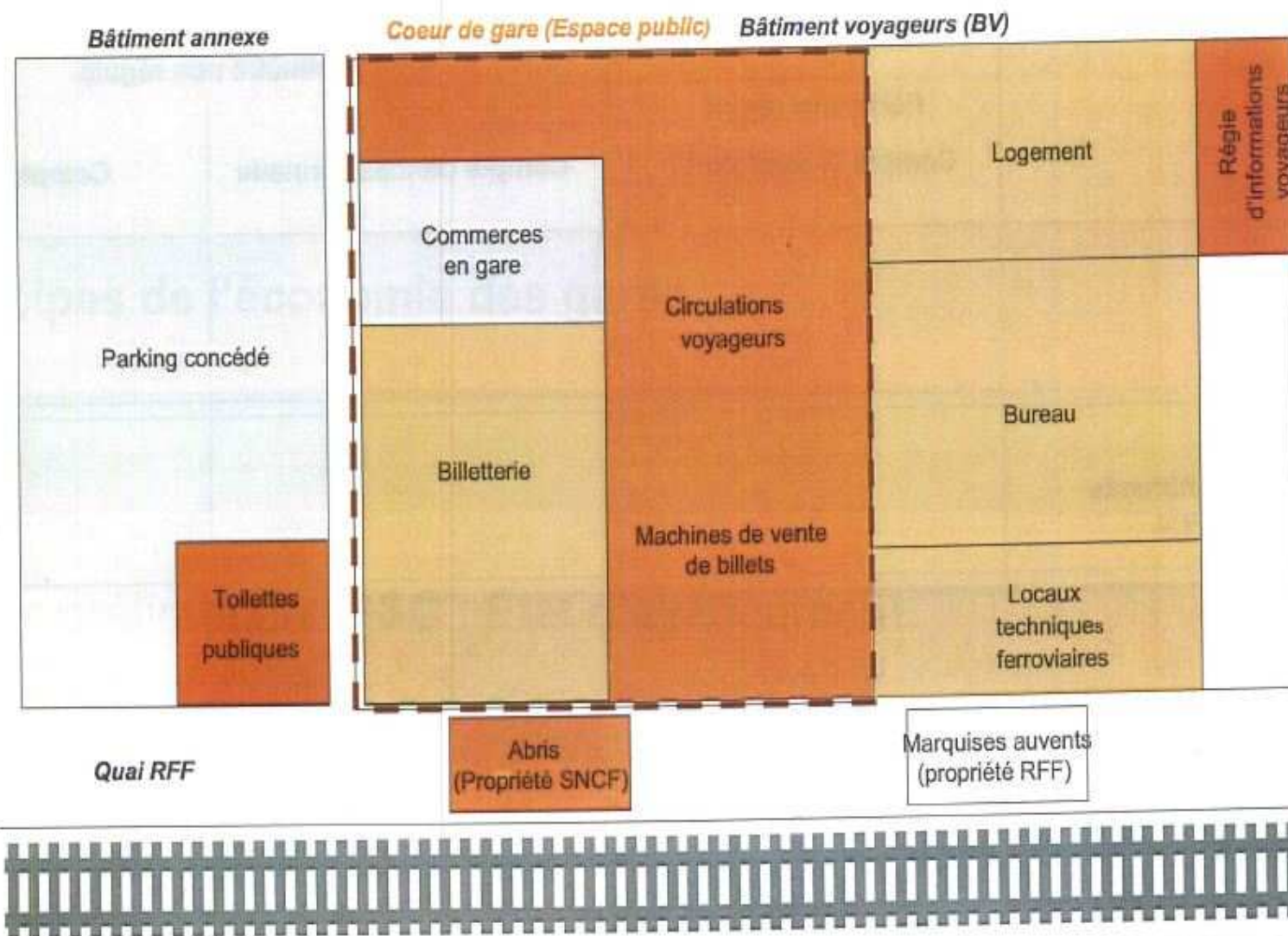


Table des matières

Avertissement	3
Remerciements	4
Introduction.....	8
Partie I – La ville de Lorient	9
1. Présentation du territoire	10
a) Situation géographique	10
b) Une ville marquée par son histoire	12
c) Le Pays de Lorient.....	13
2. Un nœud autoroutier, ferroviaire et fluvial	15
a) La desserte autoroutière	15
b) La desserte ferroviaire.....	17
c) La desserte fluviale	18
3. Transport au sein du Pays de Lorient : Plan de Déplacement Urbain	20
a) Les réseaux de transport en commun de Cap L'Orient	20
4. Projets d'avenir : un territoire plein d'enjeux.	22
Partie 2 - Secteur de la gare de Lorient.....	24
1. Présentation de la zone d'étude	25
a) Une situation géographique en périphérie du centre ville	25
b) Accès à la gare	28
2. Analyse fonctionnelle de la gare Sncf.....	30
a) La répartition des usagers de la gare	32

b)	Les raisons de la présence sur le pôle	35
c)	La fréquentation du pôle	36
d)	Les modes d'accès à la gare.....	37
3.	Analyse du pôle d'échange multimodal	39
a)	Les stationnements du quartier de la gare	39
b)	La gare d'échange.....	45
c)	Les voies douces	49
4.	Des accès à améliorer	50
Partie 3 - Les propositions d'aménagement		51
1.	Les enjeux et les pistes d'action	52
a)	Les enjeux.....	52
b)	Les pistes d'actions	54
c)	Les différents acteurs du pôle d'échange.....	55
2.	Les choix d'aménagements	56
a)	L'emplacement de la gare	56
b)	Accès de la future gare	59
c)	L'organisation du pôle d'échange multimodal	63
Conclusion		67
Bibliographie.....		68
Index des sigles.....		69
Les annexes		72

KERBELLEC Eve
Stage de découverte
DA3 – 2011

Le pôle d'échange de la gare de Lorient

réorganisation du pôle d'échange multimodal

Résumé :

Problématique : Quels sont les aménagements envisageables pour améliorer le pôle d'échange multimodal et l'accessibilité à la gare ?

Le pays de Lorient s'est construit autour de l'eau. Cet élément a créé la base économique de la commune, il est primordial pour la pêche, la construction réparation navale, la logistique portuaire, l'agroalimentaire autant que pour l'activité touristique et les loisirs des habitants.

L'accessibilité est un élément de qualité du territoire : attirer de nouvelles ressources, faciliter l'accès aux sites d'activités et le transit de marchandises au sein d'un bassin d'emploi passe par les voies routières, ferroviaires et aériennes. L'arrivée de la ligne à grande vitesse et l'augmentation de l'offre TGV en direction de Paris pour la gare de Lorient constituent des facteurs essentiels de compétitivité pour le pays de Lorient. Les dysfonctionnements de l'espace de gare sont liés à son emplacement qui ne permet pas à cette gare d'évoluer et de répondre aux enjeux actuels.

Les propositions d'aménagements tiendront compte de plusieurs facteurs. La création de la gare au sud des voies permettra la réalisation d'un véritable quartier de gare et l'aménagement du pôle d'échange multimodal. Ce nouveau pôle améliorera les connexions entre tous les modes de déplacement. Néanmoins, ce projet ne traite que la partie des déplacements autour de la gare.

Mots clés : Gare/ pôle d'échange multimodal/ accessibilité/ stationnement/ sécurité.