



QUIMPER BRETAGNE
OCCIDENTALE
KEMPER BREIZH IZEL

Direction des Mobilités, de l'Espace
Public et des Paysages

Opés JLR
P. le Feunteun
le Toulon

Dossier suivi par :
DiMEPP 20-037
Philippe LE FEUNTEUN
02 98 98 87 54
philippe.lefeunteun@quimper.bzh

Préfecture
À l'attention de monsieur Le Préfet
Direction de la coordination des politiques
publiques et de l'appui territorial
42 boulevard Duplex
29320 QUIMPER Cédex

LRAR

Quimper, le 23 OCT. 2020

Objet : Pôle d'échange multimodal de Quimper – prise en compte des observations et propositions du public à l'issue de la participation du public par voie électronique.

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de pôle d'échange multimodal (PEM) de Quimper et du dépôt de demande de permis d'aménager relatif à cette opération, vous m'avez adressé, par courrier, en date du 23 septembre dernier, à l'issue de la participation du public par voie électronique, qui s'est effectuée du 17 août au 15 septembre dernier, conformément aux dispositions de l'article L.123-2 I 1° du code de l'environnement, la synthèse des observations et propositions du public.

Après avoir procédé à leur examen, je vous adresse en retour, dans le document joint à la présente, les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage afin de préciser celles dont il sera tenu compte, conformément aux dispositions de l'article L.123-19-1 du code susmentionné.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée,

Isabelle ASSIH

Présidente de Quimper Bretagne Occidentale

Réponses aux observations et propositions déposées durant la participation du public par voie électronique liée au projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Quimper

La participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis d'aménager relatif au projet de pôle d'échange multimodal de Quimper s'est déroulée du 17 août au 15 septembre 2020 inclus.

Elle vise à informer et éclairer le public sur les objectifs et caractéristiques du projet ainsi que sur ses modalités de réalisation afin de permettre à toute personne intéressée de formuler ses observations. Le dossier comprenait les documents suivants :

- La demande de permis d'aménager de la gare dont la note de présentation juridique et administrative et l'évaluation environnementale ;
- Le bilan de la procédure de concertation ainsi que la synthèse des observations et propositions formulées par le public ;
- L'avis de l'autorité environnementale – la Mission régionale de l'autorité environnementale – émis sur l'étude d'impact ;
- La réponse de Quimper Bretagne Occidentale à l'avis de la MRAE.

La Préfecture, qui a porté cette participation du public par voie électronique, a produit la synthèse des observations et propositions formulées. Le présent document apporte les réponses de la maîtrise d'ouvrage à ces dernières et a pour objectif d'y répondre.

26 observations ont été recensées (16 dépôts par formulaire/10 dépôts par courriel).

Pour rappel, le projet du PEM doit répondre à quatre enjeux : capacitaire, accessibilité, intermodalité et urbain. Il s'agit d'accompagner et de favoriser les mutations qui s'opèrent en matière de déplacement durable et de requalifier les espaces publics en les « raccrochant » au centre historique, afin de créer une nouvelle dynamique à l'échelle du quartier de la Gare, dans une démarche d'accessibilité pour tous.

I. Accessibilité

I.1. Accessibilité aux quais

7 personnes ont noté l'absence d'escalator pour accéder à la passerelle et souhaitent un escalator pour l'ensemble des passagers. L'une d'elle s'interroge sur la capacité des ascenseurs qui ne pourront être accessibles au nombre important de passagers à la descente d'un train : bagages lourds à porter dans les escaliers, file d'attente devant les ascenseurs.

Une autre personne souhaiterait un tapis roulant par crainte des chutes dans les escalators.

Un usager souhaiterait une passerelle couverte.

Réponse QBO :

En préambule il est rappelé que la gare de Quimper est une gare terminus qui ne présente aucune tension en matière de flux passagers, le passage souterrain assurant actuellement sans difficulté la gestion des flux entre les différents quais. La passerelle constituera donc une offre supplémentaire, le passage souterrain étant conservé et réhabilité. Les fonctions premières de

la passerelle sont d'assurer la mise conformité de la gare SNCF en matière d'accessibilité et la liaison inter-quartiers.

Le fonctionnement actuel de la gare fait apparaître qu'environ la moitié des usagers arrivent sur le quai A, notamment les liaisons longues distances par TGV qui concentrent le plus grand nombre de voyageurs avec bagages importants. L'arrivée sur ce quai permet de s'affranchir des sujets de traversées des voies puisqu'il est attenant au bâtiment voyageurs et répond aux besoins d'accessibilité.

L'escalator est une solution technique qui ne répond pas au besoin d'accessibilité aux personnes malvoyantes et aveugles (PMA). Elle se heurte également à la faible largeur des quais et notamment du quai B/C (5,94 m) qui ne permet pas la mise en œuvre d'une solution complète (montée et descente) en préservant l'accessibilité du quai en lui-même tout en conservant l'escalier, qui doit demeurer la réponse principale à la gestion des flux. Il est également utile de préciser que le passage souterrain présente pour les voyageurs qui ne souhaitent pas se rendre impasse de l'Odet, un dénivelé moindre que celui de la passerelle, de l'ordre de 3 m au lieu de 6,60 m, plus aisé pour les personnes qui souhaitent emprunter les escaliers.

Les personnes à mobilité réduite et les voyageurs avec de nombreux bagages pourront emprunter librement les ascenseurs de la passerelle pour changer de quai ou traverser entre l'impasse de l'Odet et le parvis Sud. Ces équipements de grande capacité : charge de 1600 Kg/21 personnes aux deux extrémités de la passerelle et charge de 1000Kg/ 13 personnes pour la desserte des quais B/C et D/E en raison de leur étroitesse, assurent l'accessibilité et seront ouverts aux horaires d'ouverture de la gare.

Ces équipements viennent en complément des escaliers prévus également entre la passerelle, les quais et les espaces publics ainsi que du passage souterrain, qui sera conservé et réhabilité par SNCF. Ces escaliers tiennent compte de la réglementation relative à l'accessibilité : l'ensemble des emmarchements seront aux normes, avec ressauts et contrastes visuels, et ce autant dans la passerelle dans le cadre de sa création que dans le souterrain dans le cadre de travaux prévus par SNCF Gare & Connexion. Les quais ferroviaires seront également mis en conformité à l'accessibilité. Enfin, l'ensemble des équipements d'accès à la gare et aux quais seront éclairés selon la norme en vigueur.

Réponse SNCF Gare & Connexion :

La mise en place d'un escalier mécanique n'est pas une réponse entière à la mise en accessibilité, car elle ne permet pas la montée d'une personne en fauteuil roulant. Le choix de la mise en œuvre d'un escalator est pertinente lorsque les flux de passagers sont importants, ou lorsque le nombre de rotation de circulation sur un même quai est important. Ce n'est pas le cas à Quimper, où l'essentiel du flux de passagers descend sur le quai A.

1.2. Accessibilité à la gare routière

Le déplacement de la gare routière vers l'est l'éloigne du centre-ville pour les piétons et les usagers du bus. Cela obligera, en outre, toujours selon la même personne, les cars arrivant du centre-ville à parcourir 350 m en plus dans le flux automobile et 550 m en plus pour aller au centre-ville.

Réponse QBO :

Le projet de nouvelle gare routière répond à plusieurs enjeux :

- La suppression des manœuvres en marche arrière ;
- La création d'un espace d'attente abrité confortable ;

- Le maintien d'un nombre de quais et d'espaces de régulation répondant aux besoins et préservant l'avenir.

L'espace disponible à l'Ouest de la gare SNCF est assez limité. La proposition de l'équipe de maîtrise d'œuvre en phase concours et retenu par la collectivité a été de privilégier sur ce secteur des espaces moins techniques et plus urbains avec une promenade piétons cycles et des espaces verts généreux, reliant la gare SNCF au centre-ville. Le seul espace plus fonctionnel maintenu à l'Ouest est le stationnement permettant de répondre aux besoins de stationnement courte durée de la gare mais également de l'activité commerciale de ce secteur.

L'espace à l'Est de la gare SNCF, plus généreux, permet de répondre aux besoins fonctionnels de la gare routière tout en préservant une végétalisation indispensable à l'atténuation, dans le paysage, de cet équipement très minéral. Il reste accessible pour les piétons depuis le parvis de la gare SNCF et via les cheminements piétons confortables depuis les quais de l'Odet. Par ailleurs, un arrêt de bus QUB est prévu au niveau de l'entrée/sortie de cette gare routière, permettant un accès quasiment direct pour les usagers.

Cette organisation répond également à des sujets de grand paysage via les vues sur le centre historique ou sur l'Est depuis la passerelle.

Le projet de gare routière prévoit la réalisation de quais en accès latéral sans manœuvre de bus, avec un espace central dédié aux piétons. La Région, future gestionnaire de l'équipement, prévoit la mise en place d'une gestion dynamique des quais permettant d'accueillir un plus grand nombre de cars et une agilité dans l'accueil des différentes lignes.

Enfin, afin d'améliorer les temps de trajets des véhicules de transport en commun, la ville Quimper équipe les carrefours à feux de dispositif de priorité bus au fil des travaux d'aménagement desdits carrefours. Le carrefour de la rue de Concarneau sera ainsi équipé de ce dispositif. Par ailleurs, les lignes de bus et cars sont également progressivement équipées de ces systèmes de détection pour la priorité bus.

I.3. Accès par passerelle

4 personnes regrettent que la zone de l'hippodrome soit oubliée et qu'aucune passerelle ne soit prévue pour relier ce secteur à la gare.

2 personnes suggèrent une passerelle vélo/piétons entre la gare et l'hippodrome.

Réponse QBO :

Le projet de PEM prévoit la création d'une passerelle piétonne sur l'Odet le long des voies ferrées. Cette passerelle permet de relier la rue de l'Hippodrome à l'impasse de l'Odet à hauteur des passages à niveau. Il n'est pas prévu de passerelle au niveau de l'avenue des sports dans le cadre de ce projet.

Toutefois, des réflexions antérieures ayant déjà été menées sur cette question, des parcelles ont été identifiées et acquises par la ville de Quimper à l'Est du projet afin de permettre la réalisation d'une telle passerelle, au niveau du pollinarium. Les études urbaines qui seront effectuées dans le cadre de la mutation future du quartier de l'hippodrome et du secteur gare ne manqueront pas de réexaminer cette liaison.

II. Sanitaires

5 personnes demandent l'installation de sanitaires et de points d'eau, voire de douches accessibles au départ comme à l'arrivée, notamment pour les trains de nuit, mais aussi pour tous les usagers.

Réponse QBO :

Outre les équipements prévus dans l'enceinte de la gare, il est également prévu la mise en place d'un sanitaire autonettoyant dans le local situé à côté de l'escalier sud de la passerelle. L'accès se fera depuis le parvis. A ce jour il n'est pas prévu de restrictions d'horaires sur cet équipement. Sur ce parvis, est également prévue une fontaine à eau.

Réponse SNCF Gare & Connexion :

Des toilettes automatiques publics existent en gare. Ils seront renouvelés dans le cadre du réaménagement du bâtiment voyageur. Pour des raisons de sécurité, de sûreté et de vandalisme, SNCF ne s'autorise pas d'espace sanitaire ouvert et accessible à tous 24h/24h.

III. Le parking / le stationnement

Demande de 4 personnes d'un parking plus vaste où les places seraient suffisamment larges.

Une personne fait remarquer la difficulté d'accéder au parking (quand on arrive du centre-ville) due au trafic de voitures important dans les deux sens avec priorité pour ceux qui arrivent en sens inverse tandis qu'une seconde évoque le manque de fluidité de la circulation dans le parking à l'arrivée des trains.

Une autre personne souligne le risque d'embouteillages futurs.

Souhait d'un usager régulier de mettre en place des places de parking longue durée. Cette même personne demande à ce que soient séparés les espaces de loueurs de voiture de ceux des particuliers qui ont, de fait, des difficultés à stationner.

Le directeur du club de basket de l'UJAP note qu'entre les travaux de voirie prévus côté impasse et aussi ceux qui seront réalisés pour la passerelle, le trafic des voitures les soirs de matchs (20/an) sera problématique. Il s'interroge alors sur les moyens de substitution proposés ainsi que sur le projet de l'Arena évoqué par la précédente équipe municipale.

Pour une autre personne, l'utilisation du parking de la salle omnisports ne semble pas adaptée et va générer un trafic important pour les riverains.

Réponse QBO :

Organisation du stationnement :

Le projet du PEM est construit pour répondre aux enjeux de mobilités de la collectivité, tout en tenant compte de l'ensemble des modes de déplacement et de l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère de ces espaces.

Les études de stationnement et les évolutions des parts modales décrites dans l'étude d'impact tiennent compte de la spécificité de la gare de Quimper avec notamment une part importante de dépose/reprise de voyageurs en gare. Les parts modales prise en compte avant et après projet sont rappelées ci-dessous.



Figure 2: Parts modales actuelles des voyageurs SNCF (source: Enquête en gare SARECO)

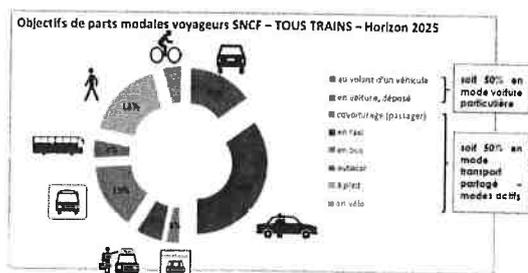


Figure 4: Parts modales futures prévisibles des voyageurs SNCF (source: Études préalables du PEM)

Le dimensionnement du nombre de places de stationnement tient compte de ces équilibres, ce stationnement étant réparti sur l'ensemble des parkings. Les fonctions de courte ou longue durée de stationnement seront mieux organisées notamment par la mise en place d'une gestion différenciée avec pose de barrières d'accès entrée/sortie et d'une réglementation spécifique à chaque stationnement.

Le projet de PEM prévoit ainsi la réorganisation générale du stationnement et des parkings. Un parking dit de longue durée de 166 places sera créé à l'Est du projet. Le parking actuel à l'Ouest sera réaménagé et réorganisé pour accueillir 90 places en stationnement de courte durée. Une gratuité de 15min est prévue sur ces stationnements. Ils seront gérés par barrières. Il est prévu 2 barrières d'entrée sur chacun des parkings pour limiter les risques de remontée de file. Enfin, la passerelle permettra également de rendre plus accessible la zone de stationnement nord située impasse de l'Odet.

Par ailleurs, ce dispositif est complété par du stationnement organisé le long des rues. Il faut notamment souligner la présence d'une file de dépose minute de 5 à 7 places devant le parvis de la gare SNCF, et des zones d'arrêt gratuites limitées à 30 minutes sur l'avenue de la Libération (16 places) et l'impasse de l'Odet (11 places). Ces places sont très généreuses de 5 m par 3 m, afin de faciliter les manœuvres et la dépose des bagages.

Les boulevards seront également requalifiés de manière à réduire la vitesse de circulation et faciliter les traversées par une réglementation en zone 30km/h.

L'ensemble de ces dispositions contribuera à diffuser les points d'accès et limiter les risques de remontées de file sur chaussée.

Stationnement loueurs :

Le projet de pôle d'échange multimodal apporte une réponse aux besoins de complémentarité entre l'ensemble des modes de déplacements trains, cars, bus, véhicules individuels, covoiturage, taxis, loueurs, piétons, vélos.

Il est prévu dans le cadre de la gestion du stationnement entre SNCF Gare & Connexion et les loueurs de voitures en gare, d'affecter à ces derniers une partie des places de stationnement situés dans les parkings courte et longue durée. De même, quelques véhicules utilitaires seront stationnés sur le parking situé au nord, impasse de l'Odet. Les stationnements à proximité de la

gare, prévus pour la dépose minute, ne pourront être utilisés pour le stationnement des véhicules loueurs en raison de leur réglementation particulière. Le dimensionnement des parkings (nombre et dimensions) prend bien en compte l'ensemble des besoins courants et spécifiques. Les espaces de stationnement minute et de stationnement loueurs sont ainsi bien dissociés dans le projet.

Organisation du chantier impasse de l'Odet :

Le phasage et l'organisation des travaux tiennent compte des diverses contraintes du site et notamment de celles liées à la salle omnisports. Comme pour l'ensemble des activités existantes sur le projet, La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre ont recherché un compromis qui limite les impacts sur ces activités tout en permettant la réalisation des travaux dans de bonnes conditions de sécurité et de qualité.

Les travaux sur l'impasse de l'Odet sont prévus en deux phases. Une première phase en 2021 pour la réhabilitation des réseaux et une seconde phase en 2023 pour la mise en œuvre du projet de voirie.

Les emprises de cette voie sont limitées et ne permettront pas d'assurer l'ensemble des circulations pendant les phases de travaux. Les emprises entre le passage à niveau et l'entrée de la salle Omnisport sont à ce titre les plus contraignantes.

Ces travaux génèreront nécessairement des contraintes pour les différents usagers de cette impasse : riverains, activités sportives, activités ferroviaires. L'examen de ces questions avec les différents services et notamment ceux en charge de la gestion de la salle municipale et des activités ferroviaires d'exploitation et de maintenance, pour intégrer les différentes contraintes du site et répondre aux enjeux de sécurité, tant pour les usagers et riverains de l'impasse que pour les personnels de chantier, ont permis de dégager un compromis.

De façon synthétique, les espaces seront en permanence accessibles à pieds aux piétons, aux sportifs et salariés, qui pourront accéder aux équipements. Les amplitudes de travail des entreprises de travaux publics seront adaptées de manière à permettre les accès aux véhicules légers et/ou livraisons avant 9h et après 17h. Les horaires de livraisons devront s'effectuer sur cette plage horaire. Le libre accès sera rétabli les week-ends, chaque vendredi à partir de 17h. Il est également prévu que les entreprises de travaux ne travaillent pas en journée lors de match majeur en semaine, pour tenir compte des besoins particuliers de la logistique accompagnant ces évènements. La circulation sera rétablie la veille au soir à partir de 17h.

La capacité de stationnement du parking Omnisport sera maintenue pour ces évènements particuliers.

Il est également rappelé que les entreprises de travaux sont dans l'obligation de maintenir les accès aux secours de façon permanente.

Les travaux de la passerelle n'impacteront pas significativement la circulation sur l'impasse. Les travaux s'effectueront principalement depuis le Sud avec une zone sécurisée de montage située sur l'emplacement des anciennes halles Sernam. Des travaux ponctuels seront toutefois nécessaires depuis le Nord, lors notamment de la mise en œuvre des ascenseurs, piles et escaliers situés sur cette zone. Les accès seront ponctuellement interrompus, essentiellement de nuit. A noter que la zone d'atterrissage de la passerelle présente des emprises plus larges qui faciliteront ces interventions.

Les riverains et entreprises de ce secteur seront informés en amont du démarrage des travaux puis en temps réel durant leur exécution.

IV. Les services au sein de la gare

2 observations sur l'utilité des consignes à bagages ;

- 1 sur les bornes de recharge de batterie pour les voitures électriques ;
- 1 sur un espace d'attente dans la gare disposant de plusieurs sièges, de prises de courant et de ports USB pour rechargement des téléphones mobiles ;
- 1 sur la nécessité d'un point info à la gare ;
- 1 sur la nécessité d'un local pour le matériel nécessaire au service d'accompagnement d'enfants « Junior et Cie ».

Sur les consignes bagages et sur le positionnement des écrans d'affichage des trains :

Réponse SNCF Gare & Connexion:

En ce qui concerne les services en gare, les obligations liées au plan VIGIPIRATE ne permettent pas de répondre à la demande de consigne à bagages.

Des écrans en nombre suffisant seront mis en place, dont certains mis à proximité directe des nouveaux espaces d'attente, ce qui aura pour effet de limiter l'arrêt des voyageurs devant les zones d'entrées et de sorties de la gare.

Sur les bornes de recharges véhicules électriques :

Réponse QBO :

Le projet prévoit des places réservées aux véhicules électriques pour la recharge, notamment sur l'avenue de la Libération (4 emplacements réservés dans un premier temps et évolutif dans la durée), avec l'infrastructure nécessaire à la mise en œuvre de bornes de recharge pour ce type de véhicules. Il s'agit de dispositifs similaires à ceux mis en œuvre sur le Département du Finistère.

Par ailleurs, il sera prévu un dispositif permettant la recharge de vélo dans la maison des mobilités. Les modalités de mise en œuvre de ces dispositifs ne sont pas totalement arrêtées à ce jour. Elles dépendront des modalités de gestion de cet équipement et des évolutions de matériel sur ces sujets d'ici à 2024, date prévisionnelle d'achèvement de l'opération.

Sur les espaces d'attente et sur l'accueil du service Junior & Cie :

Réponse SNCF Gare et Connexion :

Le projet de réaménagement du bâtiment voyageur de la gare SNCF prévoit un nombre d'assise supérieur à la situation actuelle. Les espaces d'attentes seront équipés de mobiliers neufs qui intégreront des prises électriques et USB.

En matière de service Junior et Cie et au regard du nombre de prestations réalisées en gare de Quimper, l'opérateur de ce service propose de revoir le besoin en équipements mis à disposition des opérateurs (vestiaires, armoire de stockage, ...)

Réponse QBO :

- Le projet prévoit la mise en œuvre plusieurs zones d'attente :
- Dans le hall multimodal du bâtiment voyageur, rénové par SNCF;
 - Sous l'auvent de la gare routière, à proximité des quais ;

- Dans un espace d'attente complémentaire au niveau des locaux de la gare routière prévu à l'angle Sud-Est du bâtiment voyageur de la gare SNCF ;
- Sur l'ensemble des espaces extérieurs mis en place dans le cadre du projet : parvis et jardins notamment.

En différents lieux du programme d'aménagement, des dispositifs d'assises sont prévues afin d'offrir des espaces d'attente aux voyageurs, tant en intérieur qu'en extérieur, couvert ou non, et permettant de répondre aux différents besoins et envies des voyageurs ou habitants.

Les bancs prévus sous l'auvent de la Gare Routière sont prévus avec un brise vent et des prises USB intégrées. Par ailleurs, un accès wifi sera également prévu sur le parvis et dans les bâtiments.

V. Les vélos et les bus

V.1. Les vélos

Une personne demande la mise en place d'un parking à vélos sécurisé.

Sur l'accès à la gare par les cyclistes, une personne remarque que le projet met en avant le fait que la passerelle devrait permettre de relier le quartier sud au quartier nord de la gare (impasse de l'Odet), alors que la zone de l'hippodrome elle aussi au nord - est difficile d'accès. Cette personne trouverait judicieux de rapprocher le quartier de l'hippodrome de la gare via une passerelle dédiée aux piétons et cyclistes, au-dessus de l'Odet entre l'ancienne maison des associations et le début de l'avenue des sports plutôt qu'une passerelle qui aboutit à une impasse. Selon elle, cette passerelle permettrait aux habitants de l'hippodrome et ceux qui y travaillent d'avoir un accès direct à la gare via l'entrée nord de la passerelle. De plus elle serait située à proximité de l'arrêt de bus « Hippodrome ». Les bus de la ligne P80 pourraient ainsi desservir la gare par son entrée nord via cet arrêt.

Une commerçante du quartier souhaiterait une zone piéton/vélo pour relier le centre-ville et la gare.

L'association Kernavélo, dans un courrier, recommande une zone de rencontre à la croisée de l'impasse de l'Odet et la D765 sur le périmètre du projet et une réfection de la bande cyclable le long de la D765 (largeur de 1,50 m). Elle souhaiterait une adaptation des passerelles aux vélos (goulottes sur passerelle urbaine, élargissement passerelle Ouest Odet, création, hors projet PEM, d'une passerelle Odet Nord). S'agissant des stationnements des vélos, souhaite d'un bâtiment évolutif, d'un aménagement de stationnements près de la maison des mobilités pour des vélos-cargos, de la création d'un atelier de réparation de vélos participatif, d'un point info touristique mutualisé avec Vélo-Qub. Enfin l'association va proposer à QBO l'installation d'abris sécurisés pour 5 vélos près des principaux arrêts de bus et autocars. Dans un premier temps, au plus près de la gare routière.

Réponse QBO :

Stationnement sécurisé vélo

Le projet prévoit la construction d'une maison des mobilités à l'ouest du bâtiment voyageur. Cette maison des mobilités offrira un large espace de stationnement vélo sécurisé et modulable dont les modalités de gestion sont encore à l'étude. Cet équipement dont la réalisation est planifiée en fin de projet et est donc susceptible d'évoluer pour prendre en compte les observations formulées qui font sens, sera géré par QBO et ne sera donc pas strictement réservé aux usagers de la gare mais bien pensé pour être accessible aux différents usages que l'on peut avoir du vélo.

Des appuis vélos classiques positionnés sur l'espace public viennent bien sûr compléter cette offre, côté Nord et côté Sud.

Cette offre de stationnement pour les cycles répond à une demande et permet également d'inciter à l'usage de ce mode de transport, qui est une des réponses aux déplacements de courte distance pour les usages du quotidien (scolaires, salariés). Ces stationnements cycles pourront également permettre le développement d'une offre « vélo » pour les touristes arrivant en gare. Cela s'inscrit dans la volonté de Quimper Bretagne Occidentale de favoriser les déplacements doux, écologiques et économiques.

Cheminements piétons cycles

Le schéma de déplacement piétons-cycles de la Ville de Quimper prévoit un cheminement Ouest-Est. Le projet du PEM intègre bien ce cheminement. Ainsi, une large promenade piétonne doublée d'une piste cyclable bidirectionnelle traverse l'ensemble du projet depuis les quais de l'Odet à l'Ouest jusqu'au parking longue durée à l'Est. Ce Cheminement sera amené à être prolongé dans le cadre d'autres projets d'aménagement, les raccordements transitoires aux voiries existantes étant prévus.

Ce parcours converge vers le parvis de la gare et les zones de stationnement. Les liaisons vers l'impasse de l'Odet sont prises en compte.

Ce parcours fera la liaison entre le centre-ville et la bande cyclable située sur l'avenue de la libération.

Classification des voies

La classification de l'impasse de l'Odet en zone de rencontre ou zone 30 reste à préciser.

La zone 30 des quais sera étendue jusqu'au petit giratoire réalisé à l'entrée de la gare routière, avenue de la Libération.

Sur le périmètre du projet PEM, il est prévu un aménagement spécifique cycle. Les raccordements de part et d'autre de la piste bidirectionnelle sont prévus et seront adaptés lors des travaux.

Passerelle

Des goulottes sont prévues sur les escaliers Nord et Sud, dans le respect des normes d'accessibilité des emmarchements. Les services d'accessibilité de la SNCF étudient également leur mise en place en rive des escaliers du souterrain, toujours dans le respect des normes d'accessibilité de ces équipements. Par ailleurs, les ascenseurs sont également accessibles aux vélos.

Passerelle Odet

En raison des contraintes du site qui limite la largeur de l'ouvrage, les cyclistes devront poser pied à terre entre le passage à niveau et la sortie de la passerelle.

Maison des mobilités

Le programme du PEM défini avec l'ensemble des partenaires prévoyait 50 places vélos sécurisées. Les différents échanges autour du projet ont abouti à la présente proposition d'un espace couvert permettant d'accueillir 70 places de vélos classiques sur un niveau avec la possibilité de mettre en place ultérieurement du mobilier à deux niveaux. Il s'agit bien ici de disposer d'une surface relativement modulable. La programmation et les modalités de gestion de cet équipement prévus d'être réalisés en 2024 sont susceptibles d'évoluer et sont à préciser. A ce jour, cet équipement est conçu pour répondre aux besoins de l'ensemble du PEM gare SNCF, gare routière, bus de ville, accès quartier. La localisation de cette maison des mobilités est au centre du projet et permet de desservir rapidement l'ensemble des espaces via le parvis

pensé comme un espace de distribution des modes de déplacement, confortable et sécurisé pour les piétons.

Les services associés présents dans cet équipement restent à affiner.

Il est également prévu du stationnement extérieur classique pour les vélos. Là encore il s'agit de définir des espaces pour le stationnement vélo, le mobilier demeurant évolutif.

Réponse SNCF Gare & Connexion :

La mise en place de goulotte sera étudiée avec les services d'accessibilité et de la gestion des flux de la SNCF, afin de s'assurer que ce qui est proposé ne pose pas de problème de sécurité dans le cheminement des voyageurs.

V.2. Les bus

Une étudiante note la faible quantité de bus le dimanche soir pour relier le bus à l'IUT.

Une demande de passages plus réguliers de QUB CITY.

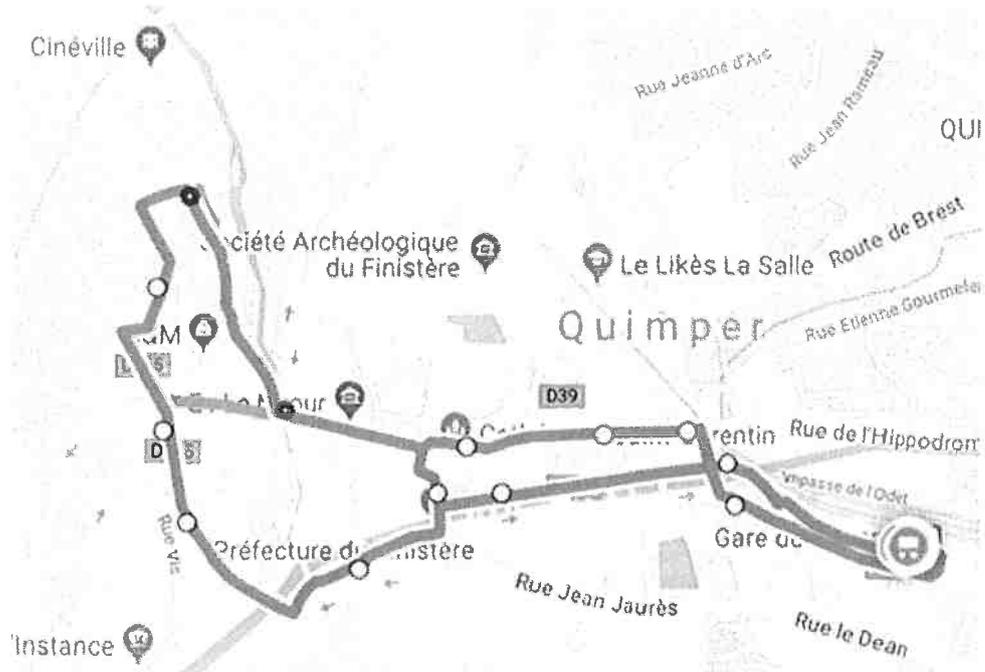
Réponse QBO :

Le projet de PEM consiste en la réalisation des infrastructures permettant d'accueillir les différents modes de déplacements. Les quais bus au droit du parvis sont dimensionnés de manière à accueillir confortablement les différentes lignes de bus actuelles (bus classiques et QUB CITY), et la longueur des quais laisse une capacité d'évolution des horaires et nombres de bus en arrêt en simultané.

Sur la desserte en bus, on recense 3 lignes de bus QUB le dimanche soir qui desservent l'IUT :

- Ligne A vers Kermoisan-Kerlagatu : derniers départs de la Gare à **18h30 et 19h30**
- Ligne A vers Ergué-Armel Bourg – Petit Guélen : derniers départs de la gare à **18h40 et 19h40**
- Ligne B vers Gourvily-Kervouyec : derniers départs depuis l'arrêt « Poste Centrale » (8 min à pied depuis la Gare) à **18h40 et 19h40**
- Ligne B vers Université (dessert l'arrêt delta IUT) : derniers départs depuis l'arrêt « Kerguelen » (10 min à pied depuis la Gare) à **18h05 et 19h05**
- La ligne E est une ligne qui fonctionne uniquement le dimanche en soirée et dessert les quartiers suivants : Terre Noire, Prat Ar Rouz, Kermoisan, Frugy, Université, IUT, Hôpital, Ergué-Armel bourg. Les départs depuis la gare se font à **20h45 et 21h35**.

On compte donc 10 départs au total depuis la gare ou à proximité, entre 18h et 21h35, horaires qui sont adaptées au arrivées des trains TER en provenance de Brest (18h58 et 21h15), et en provenance de Rennes (18h58 et 21h15).



VI. Horaires d'ouverture de la gare

Une demande d'amplitude horaire d'ouverture de la gare plus élevée.

Réponse Gare & Connexion :

En sa qualité d'Etablissement Recevant du Public, mais également pour des raisons de sécurité et de sûreté ferroviaire, la gare SNCF est dans l'obligation d'assurer une fermeture totale du bâtiment voyageurs et des équipements liés à l'exploitation de la gare, en dehors des temps de présence des agents.

Cela couvre actuellement une amplitude de 5h du matin (départ de Quimper du 1^{er} train) à 00h (arrivée du dernier train en gare de Quimper).

VII. Cadre de vie

Deux demandes de poubelles à la gare et dans les nouveaux espaces verts mentionnés dans le dossier, ainsi que le remplacement des poubelles de tri actuellement situées sur le parking de la place Jacques Cartier voué à disparaître.

Une autre personne insiste sur la présence de poubelles et de tri pour les riverains et les voyageurs. La mise en place d'espaces verts pourrait, pour une commerçante du quartier, être l'occasion d'installer des espaces jeux pour les enfants et d'ajouter des canisites.

Réponse QBO :

Sur la propreté et les déchets :

Le projet prévoit bien la mise en œuvre de poubelles sur tout le linéaire du projet. Ces poubelles sont placées à des endroits visibles et fréquentés afin de garantir leur utilisation. Il en est ainsi prévu notamment sur le parvis, près des arrêts de bus, le long de la promenade, près de l'aire de jeux, près des espaces d'attente... Il est également prévu la mise en œuvre de conteneurs enterrés le long des avenues de la Gare et de la Libération pour la gestion des déchets ménagers et leur tri dans ces rues.

Au total, sur l'emprise du PEM le long de l'avenue de la gare et l'avenue de la Libération, on retrouve 5 emplacements de collecte et de tri en conteneurs enterrés.

Les canisites ne sont pour l'instant pas intégrées au projet, mais pourront toutefois être mises en œuvre par la Ville de Quimper au regard des résultats obtenus à l'issue d'une période d'observations et d'exploitation du site après aménagements.

Sur la végétalisation de l'impasse de l'Odet :

Sur la première moitié de l'impasse de l'Odet, du passage à niveau jusqu'au parking de la salle de sports, compte tenu de l'étroitesse de la voie et de la proximité des voies ferrées et des caténaies, il est techniquement difficile d'arborer cette voie tout en maintenant les cheminements accessibles et la double circulation des véhicules (secours, poids lourds notamment). Elle sera néanmoins végétalisée sous la forme d'une strate arbustive le long de la clôture longeant les voies ferrées. Des arbres seront plantés au niveau de l'escalier de la future passerelle. Dans sa partie est, il est prévu de végétaliser davantage l'impasse le long du stationnement de la salle omnisport et des bâtiments SNCF.

Sur la création d'espaces verts et aire de jeux :

Le projet prévoit de nombreux espaces verts tels que les aménagements paysagers autour du parking courte durée côté ouest, le jardin sec à l'ouest du parvis, le jardin humide à l'est du parvis et sous la future Gare Routière. Il est également prévu de planter des arbres sur la promenade, sur le parvis et le long des cheminements piétons et cycles le long des avenues.

Une aire de jeux est prévue le long de la promenade partant de la Gare vers le centre-ville. Sa programmation en termes de jeux reste à affiner.

VIII. Le fret ferroviaire

Une personne remarque que le projet de rénovation du quartier de la gare se réalisera sur l'emprise des voies actuellement utilisées pour le fret, projet qui irait donc à l'encontre de la volonté gouvernementale de relancer le fret ferroviaire.

Il souhaite savoir si les plates-formes et ouvrages d'arts des lignes Douarnenez-Quimper et Pont l'Abbé-Pluguffan-Quimper, déposées ou déclassées, sont envisagés pour des transports en commun, ferroviaires ou pneumatiques légers et électriques, vers la zone d'activité programmée du quartier de la gare et celle, existante, de l'Eau blanche.

Réponse SNCF Gare & Connexion :

Il n'y a actuellement pas de demande de locaux en gare de Quimper par les affréteurs.

Réponse QBO :

Les plateformes en question sont propriété de la SNCF, pour lesquelles a été opéré un transfert de gestion, ou propriété du Département. Cela permet à la fois d'avoir des projets de voies vertes, mais également de préserver l'avenir de ces voies en cas de volonté de les remettre en service.

IX. Le PPRI

Une personne constate la neutralisation de certains sols urbains faite au détriment des terres agricoles, notamment à Quimper, selon lui, au vu de l'aménagement des rives du Steir.

Réponse QBO :

Le programme du présent projet est circonscrit aux questions de mobilités et de qualification de l'espace public sur le quartier de la gare. La question de construction d'équipement de logements n'entre pas dans le cadre de ce projet. Par ailleurs, le périmètre strict du projet se situe en zones inondables, sur laquelle la construction de logement/hébergements en particulier n'est pas autorisée.

X. Un projet plus global

Le PEM semble un élément d'un projet d'aménagement plus global, jusqu'à l'eau blanche, souligne une personne qui, selon elle, aurait mérité une étude globale et une enquête publique.

Réponse QBO :

Le réaménagement du PEM de Quimper constitue une étape de la requalification progressive du quartier de la gare. L'aménagement du quartier s'inscrit dans une perspective à plus long terme que le PEM.

Ainsi que le précise l'étude d'impact, plusieurs projets de réaménagement sont envisagés dans le secteur. Il s'agit des projets : projet urbain Av de la Libération, du campus des berges de l'Odéon et des îlots prioritaires OPAH-RU. A ces projets s'ajoute le Projet d'aménagement du secteur de Kervalguen à Quimper situé à 3.5 km à l'Ouest de la gare.

L'état d'avancement de ces différents projets ne permet pas une approche globale, ni une identification précise des effets cumulés hormis l'augmentation de la fréquentation de la gare intégrée à l'étude d'impact.

Conformément à la doctrine de l'autorité environnementale sur les grands projets urbains, dans son avis en date du 26 juin 2020 la MRAe Bretagne a bien noté cette complexité. Elle a indiqué : *« Les impacts cumulés avec ces projets sont difficilement identifiables à ce stade de manière précise, ces derniers étant insuffisamment définis pour le moment. Leur contribution à l'augmentation de la fréquentation du pôle d'échanges multimodal est tout de même intégrée dans l'évaluation du projet. »*

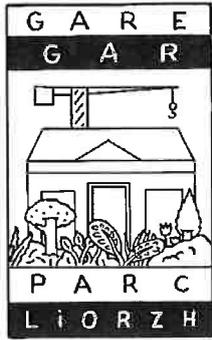
En toute occurrence, il convient d'indiquer que l'approche globale pourra être développée dans le cadre des procédures liées à la réalisation des opérations urbaines susvisées.

XI. Culture bretonne

Quatre personnes souhaiteraient la mise à l'honneur de la culture bretonne : œuvres d'art à la gare à l'arrivée des voyageurs, vidéos, signalétiques et messages vocaux bilingues.

Réponse QBO :

Quimper Bretagne Occidentale appliquera au projet de PEM la dernière charte de langue bretonne de niveau 2 dont elle est signataire depuis 2017. Cela implique donc d'intégrer la signalétique en langue bretonne. Pour exemple, la charte graphique du projet Gare Parc est doublée en breton.



GARE
PARC

GAR
LIORZH

