

**QUIMPER BRETAGNE
OCCIDENTALE
CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

**Séance du 9 mars 2017
Rapporteur :
Monsieur André GUENEGAN**

ACTE RENDU EXECUTOIRE

compte tenu de :
- la publicité (par voie d'affichage), pour une durée de deux mois,
à compter du : 21/03/2017
- la transmission au contrôle de légalité le : 20/03/2017
(accusé de réception du 20/03/2017)

*Acte original consultable au service des assemblées
Hôtel de Ville et d'agglomération
44, place Saint-Corentin – CS 26004 - 29107 Quimper Cedex*

N° 10

**Réaménagement du pôle d'échange multimodal de Quimper
Bilan de la concertation**

Compte-tenu de l'ampleur du projet de réaménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Quimper, et au regard des articles L. 103-2 et L. 103-3 du Code de l'Urbanisme, le conseil communautaire a décidé, par délibération du 29 septembre 2016, de réaliser une concertation préalable réglementaire avant d'engager les études de maîtrise d'œuvre. Le bilan de cette concertation est soumis au conseil communautaire.

Pour anticiper et accompagner l'effet LGV, pour répondre au besoin de mise en accessibilité des quais, Quimper Bretagne Occidentale, l'État, la Région Bretagne, le Conseil Départemental du Finistère, SNCF Gares&Connexions et SNCF Réseau se sont engagés dans une démarche partenariale en vue de réaménager le pôle d'échanges multimodal (connexions train – autocar – bus – voiture – piétons et cyclistes) de Quimper.

Cette démarche engagée a permis d'élaborer, dans le cadre d'une étude préalable, un scénario fonctionnel de réaménagement du PEM, prenant en compte les enjeux urbains, capacitaires, d'accessibilité et d'intermodalité du secteur de la gare. Le chiffrage prévisionnel de l'opération s'élève à 34,6 M€ HT (valeur 01/2016) hors dépollution, transferts de foncier et reprise des marquises.

Compte-tenu de l'ampleur du projet, qui s'étend sur 5 ha et qui a pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, il est apparu nécessaire, au regard de l'article L.103-2 de réaliser une concertation préalable avant d'engager les études de maîtrise d'œuvre.

Aussi, conformément à la délibération du conseil communautaire du 29 septembre 2016, une concertation préalable du projet de réaménagement du PEM a été soumise à l'avis de tous : usagers, riverains, associations et acteurs du tissu économique local du 2 novembre au 2 décembre 2016. Le bilan de cette concertation synthétise l'ensemble des avis et observations.

Cette concertation préalable a porté sur l'ensemble du projet de réaménagement du PEM, toutes maîtrises d'ouvrage confondues, à savoir :

- réaménagement de l'ensemble des espaces publics : création de nouvelles circulations pour les piétons et les cyclistes, aménagement d'espaces paysagers, création d'un parvis devant la gare et recomposition du stationnement de surface ;
- création d'une passerelle piétonne d'accès aux voies ferrées depuis les espaces publics pour assurer l'accessibilité aux quais notamment aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- travaux sur le domaine SNCF Réseau pour assurer l'accessibilité des quais et des trains, comportant notamment des aménagements de quais ;
- réaménagement du bâtiment « voyageurs » et du hall multimodal ;
- reconstruction de la gare routière à l'Est du bâtiment « voyageurs » ;
- création d'espaces vélos sécurisés.

1 - Le rappel des objectifs de la concertation

Conformément à la délibération du 29 septembre 2016, les objectifs poursuivis de la concertation sont de :

- présenter et partager avec le public les enjeux du projet en cours d'élaboration ;
- présenter les intentions de chacun des maîtres d'ouvrage concernant ses différents aménagements;
- permettre à tous les publics d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions ;
- prendre au mieux en compte les avis formulés dans l'élaboration du projet définitif.

2 - Les modalités mises en œuvre

Pour répondre à ces objectifs et conformément à la délibération du 29 septembre 2016, différentes dispositions de concertation ont été prises :

- 1 - Avis d'information dans la presse locale et sur le site internet de l'agglomération et un affichage à l'hôtel de ville et d'agglomération ;
- 2 - Trois réunions d'informations ont été organisées durant cette période. Ainsi, la concertation a fait l'objet :

- d'une réunion institutionnelle invitant les associations et partenaires, le mardi 8 novembre 2016 à 18 h à l'hôtel Mercure de Quimper ;

- d'une seconde réunion des conseils de quartier, le mercredi 16 novembre 2016 à 20 h à la salle du Terrain Blanc MPT de Penhars à Quimper ;

- d'une réunion ouverte au grand public le mardi 29 novembre 2016 à 18 h 30 à l'hôtel Mercure.

3 - Mise en place d'une exposition sur le projet pendant une période d'un mois en gare et à l'Hôtel de ville et d'agglomération ;

4 - Une page internet « www.765avenue.bzh » a été dédiée au projet.

5 - Un dossier de concertation consultable sur le site internet de la collectivité et à l'hôtel de ville et d'agglomération, du lundi au vendredi de 9 h à 17 h 30 et le samedi de 9 h à 12 h a été mis à disposition du public ;

6 - Un registre d'observations a été mis à disposition pendant les mêmes plages horaires à l'hôtel de ville et d'agglomération pendant toute la durée de la concertation ;

7 - Une adresse mail « concertation.pem@quimper.bzh » a été créée pour recueillir les avis et observations.

3 - Le bilan de la concertation

3.1 Bilan quantitatif :

Durant cette période de concertation :

- 14 personnes ont fait part de remarques, interrogations ou commentaires par le biais du registre et de l'adresse mail dédiée à la concertation ;

- 28 personnes ont assisté à la réunion institutionnelle du 8/11/2016 ;

- 45 personnes étaient présentes à la réunion avec les conseils de quartier du 16/11/2016 ;

- la réunion ouverte au grand public a réuni 56 personnes le 29/11/2016.

3.2 Bilan qualitatif

On note que cette concertation n'a pas révélé d'opposition au projet.

Les questions et remarques les plus souvent abordées peuvent être regroupées par thèmes :

- la qualité urbaine et paysagère du projet ;
- le stationnement ;
- le bâtiment voyageurs ;
- la passerelle sur les voies ferrées (dimension ascenseurs) ;
- la gare routière ;
- l'intermodalité ;
- la hausse de fréquentation et l'impact sur les voiries et quartiers environnants ;
- le calendrier prévisionnel ;
- autres équipements.

Les réponses suivantes peuvent être apportées par le maître d'ouvrage :

- Qualité urbaine et paysagère du projet :

- **Sur le devenir des murs et quais militaires le long des voies ferrées :**

Réponse du maître d'ouvrage : L'équipe d'urbanistes ayant travaillé sur le projet du quartier de la Gare a proposé de garder partiellement ces murs et quais qui présentent plusieurs atouts : mémoire du passé, création d'une promenade haute sur les anciens quais militaires moins sensible aux inondations notamment. La décision n'est toutefois pas arrêtée actuellement et l'opportunité de maintenir ces ouvrages sera étudiée selon les propositions formulées lors du concours de maîtrise d'œuvre.

- **Sur la possibilité d'intégrer des jardins comestibles dans le futur PEM :**

Réponse du maître d'ouvrage : Le foncier du PEM est un foncier présentant des sols souvent pollués, ne permettant pas d'envisager la plantation de plantes comestibles. Par contre, le projet vise à redonner à cet espace public une véritable qualité paysagère pour donner une nouvelle identité de « Gare Parc ».

- **Sur l'ouverture de la gare vers le centre-ville, à l'ouest :**

Réponse du maître d'ouvrage : Le schéma soumis à concertation propose un long parvis s'étirant vers le centre-ville afin d'ouvrir et de relier au mieux le pôle d'échange multimodal à l'hyper-centre de Quimper. Le déplacement de la gare routière à l'est permet de dégager l'espace nécessaire pour optimiser cette liaison et offrir un espace public qualitatif.

L'îlot Jacques Cartier représente un « obstacle » pour relier davantage la gare à l'hyper-centre. Cependant, cet îlot est constitué de nombreux logements et activités ne permettant pas d'envisager sa mutation. Le réaménagement du PEM ne prévoit donc pas d'intervention sur cet îlot.

Le périmètre du concours de MOE s'étendra jusqu'au Pont Firmin pour permettre la meilleure connexion possible entre la gare et le centre-ville.

- Sur la possibilité d'intégrer d'autres programmes (logements, commerces, etc...) dans le projet de PEM :

Réponse du maître d'ouvrage : Le PEM se situe en zone rouge du PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondation) qui ne permet pas d'inclure ici des programmes autres que ceux nécessaires au pôle d'échange. De plus, des hôtels, commerces et logements sont d'ores et déjà présents en face de la Gare. Le projet vise à les valoriser et à susciter d'autres projets privés au sud de l'avenue de la Gare parallèlement la requalification du PEM. Cependant, une réflexion plus large est en cours sur le quartier de la Gare, qui fera l'objet d'autres dispositifs de concertation. Celui-ci prévoit notamment l'implantation d'un pôle tertiaire, de commerces et de logements à l'est du PEM.

- Sur le train installé en face des friches Heppner, jugé disgracieux :

Réponse du maître d'ouvrage : Le train installé à l'est, en face des friches Heppner démolies, appartient à SNCF et est sur son domaine ferroviaire. Il est aujourd'hui utilisé par SNCF pour loger des agents de maintenance lors de travaux sur les voies ferrées et ne se situe pas dans le périmètre du PEM.

- Stationnement :

- Sur la capacité du parking longue durée au nord des voies ferrées et sa réglementation (salle Omnisport) :

Réponse du maître d'ouvrage : Le programme a été calibré en tenant compte de la progression de nombre de voyageurs, ainsi que d'une part modale mieux équilibrée favorable aux modes doux et transports collectifs, et ce en cohérence avec les aménagements modes doux et les renforts en transports collectifs projetés. Les enquêtes réalisées sur l'occupation des stationnements à proximité du PEM ont révélé une sous-occupation du parking de la salle Omnisport et une utilisation de ce parking par environ 1/4 des passagers de la gare. Les études réalisées ont conclu que ce parking est suffisamment dimensionné pour recevoir une partie du stationnement longue durée du PEM et notamment des usagers quotidiens du TER. Par ailleurs, un parking au sud des voies ferrées de 135 places complètera cette offre de stationnement longue durée. La réglementation de cette offre de stationnement au Nord des voies ferrées n'est pas arrêtée.

- Sur l'accessibilité au parking longue durée au nord des voies ferrées (salle Omnisport) :

Réponse du maître d'ouvrage : L'impasse de l'Odet permettant d'accéder à ce parking sera réaménagée. Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ne permet pas d'envisager la création d'un franchissement routier de l'Odet pour accéder à ce parking depuis le nord (ZI de l'Hippodrome notamment).

Par contre, un franchissement piéton est envisageable à terme car la collectivité dispose du foncier nécessaire pour le réaliser. Par ailleurs, la passerelle piétonne de franchissement des voies ferrées et de desserte des quais prévue dans le réaménagement du PEM permettra quant à elle de sécuriser et raccourcir les trajets entre ce parking, les quais ferroviaires, le PEM et le quartier de la gare.

- Sur la possibilité de prévoir un parking silo :

Réponse du maître d'ouvrage : La création d'un parking en ouvrage a été étudiée puis écartée tant pour des raisons économiques que d'insertion urbaine. L'offre de stationnement de surface proposée dans le scénario fonctionnel permet de répondre aux différents besoins sans engager des dépenses, tant d'investissement que de fonctionnement, difficilement soutenables.

- Sur le positionnement du parking courte durée :

Réponse du maître d'ouvrage : Ce parking, situé à l'ouest du bâtiment voyageurs, sert à la courte durée pour les besoins du PEM ainsi qu'aux riverains et activités du quartier. L'organisation, les conditions de gestion, la position précise de ce parking seront définis lors du concours de maîtrise d'œuvre.

- Sur la capacité des places de stationnement vélo :

Réponse du maître d'ouvrage : Le projet de PEM vise à renforcer l'usage des vélos par la création d'une Maison du vélo abritant 50 places sécurisées auxquelles seront ajoutés 50 places en arceaux. Notons que l'offre est quasi inexistante actuellement et que l'évolution des besoins est estimée à 64 places d'ici 2025. La possibilité de prévoir un équipement modulaire permettant de répondre si nécessaire à l'évolutivité des besoins fera partie du programme du concours de maîtrise d'œuvre.

- Sur le nombre de places de stationnement loueurs :

Réponse du maître d'ouvrage : Le besoin a été défini par SNCF et sa filiale Effia, qui gère le stationnement pour construire le schéma d'aménagement proposé à la concertation.

- Bâtiment voyageurs :

- Sur la sécurité en gare :

Réponse du maître d'ouvrage : La sécurité fera partie intégrante du projet de réaménagement du bâtiment. A ce stade de concertation préalable, les dispositifs qui seront mis en place ne sont pas encore définis. Les études qui seront menées par SNCF permettront de préciser cette question.

- Sur l'opportunité de prévoir une antenne de l'office du Tourisme :

Réponse du maître d'ouvrage : Le réaménagement du bâtiment voyageurs sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares&Connexions. L'étude programme, menée en concertation avec les partenaires du PEM, examinera cette demande et les conditions d'accueil et d'information en gare des voyageurs.

- Sur la possibilité d'installer des panneaux solaires :

Réponse du maître d'ouvrage : Le programme du réaménagement du bâtiment voyageurs est en cours de définition par SNCF qui en sera le maître d'ouvrage. L'étude architecturale déterminera si l'installation de panneaux solaires est pertinente.

- Passerelle sur les voies ferrées :

- Sur la protection contre les intempéries :

Réponse du maître d'ouvrage : La future passerelle, dont la conception sera confiée à des architectes à l'issue d'un concours, sera couverte. Par ailleurs, la modification des marquises sur les quais pour permettre une continuité des circulations protégées jusqu'aux trains sera étudiée. Elle n'est pas, pour le moment, intégrée dans les coûts estimatifs du réaménagement du PEM.

- Sur le dimensionnement des ascenseurs :

Réponse du maître d'ouvrage : Les ascenseurs seront dans la mesure du possible dimensionnés de manière à recevoir au moins deux fauteuils roulants ce qui permettra par ailleurs, d'envisager un accès facilité aux vélos et plus généralement aux PMR. Cependant, le dimensionnement des ascenseurs devra également tenir compte de l'étroitesse des quais existants et des obligations de sécurité.

- Sur les risques de pannes des ascenseurs :

Réponse du maître d'ouvrage : Les ascenseurs sur la passerelle ont pour intérêt par rapport à l'option d'ascenseurs dans le souterrain existant d'être moins vulnérables en cas d'inondation et de permettre un retour plus rapide à la normale. L'accès aux quais par des rampes n'est pas possible en raison de la hauteur à parcourir (au-dessus des trains et caténaires) et du manque de places sur les quais ferroviaires. L'entretien des ascenseurs sera effectivement un point important pour permettre un fonctionnement optimum. En cas de panne, les goulottes qui seront installées dans le souterrain réaménagé, permettront de maintenir un accès facilité aux quais, notamment pour les vélos. La mise en place de goulottes sera également examinée dans les escaliers de la passerelle.

- Gare routière :

- Sur l'accessibilité de la gare routière, plus loin du centre-ville que la situation actuelle :

Réponse du maître d'ouvrage : La gare routière actuelle pose des problèmes de sécurité, à cause des manœuvres en marche arrière des cars et n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite. Le site est contraint et l'aménagement d'un généreux parvis s'étirant vers le centre-ville et de places de stationnements à l'est a été privilégié. L'objectif est toutefois d'aménager une gare « compacte », lisible et accessible pour faciliter les transferts modaux. Par ailleurs, un projet de navette de centre-ville est à l'étude. Cette navette reliera le PEM à l'hyper-centre et permettra d'étoffer et de connecter le PEM aux lignes de transports collectifs de Quimper-Bretagne-Occidentale.

- Intermodalité :

- Sur l'intermodalité entre la gare routière et les autres modes de transports :

Réponse du maître d'ouvrage : le nouveau parvis proposé en face du bâtiment voyageurs vise à jouer un rôle de véritable plateforme multimodale entre les différents modes de déplacement, dont la gare routière interurbaine et le réseau bus urbain. Les flux seront facilités et les interconnexions rendues plus lisibles. Par ailleurs, les études à venir définiront les lieux d'informations et de vente des différents réseaux, ainsi que des équipements associés avec comme objectif de faciliter l'intermodalité.

- Sur la connexion du PEM avec le réseau bus et le PEM de la Résistance, la création de voies réservée entre ces deux PEM :

Réponse du maître d'ouvrage : Le concept proposé s'appuie sur un scénario de renfort d'offre en transports collectifs et notamment la mise en place d'une navette de moyenne capacité à fréquence et amplitude horaire importante, assurant une desserte fine du centre-ville et des équipements structurants.

Ainsi, une navette reliant le centre-ville, la gare, l'hyper-centre de Quimper, connectée avec le réseau de transports collectif communautaire et régional est envisagée afin de renforcer le maillage des lignes, la desserte de la gare et des quartiers. Afin de tester ce dispositif, deux expériences ont été réalisées lors de la semaine de la mobilité en 2015 et 2016, avec la mise en circulation d'une navette électrique. Des dessertes de soirée en transports collectifs sont également envisagées pour relier la gare au territoire.

- Sur la possibilité de prévoir des bus aménagés pour le portage de vélos

Réponse du maître d'ouvrage : Le réseau Penn ar Bed propose déjà en période touristique ce service sur certaines lignes. Dans les bus urbains, seuls les vélos pliants peuvent être autorisés. Les parkings vélos sécurisés en gare permettront aux pendulaires et usagers des trains du quotidien de pouvoir laisser leur vélo en gare dans un lieu sécurisé.

- Hausse de fréquentation et impact sur les voiries et quartiers environnants :

Réponse du maître d'ouvrage : Le trafic actuel Avenue de la Libération est de l'ordre de 11 500 véhicules / jour en moyenne quotidienne en semaine. Des réserves de capacité existent pour accueillir le trafic induit par l'augmentation de la fréquentation du PEM à l'horizon 2025. Les actions envisagées en matière de modes doux et de transports collectifs devraient par ailleurs permettre d'avoir une répartition modale plus équilibrée qu'aujourd'hui (50/50).

Par ailleurs, l'Avenue de la Libération ainsi que l'Avenue de la Gare seront réaménagées dans le cadre du projet afin d'améliorer la sécurité sur ces axes, tout en favorisant la sécurité de tous les usagers et la fluidité du trafic.

Les flux d'accès au dépose-minute et au parking seront améliorés et l'impasse de l'Odéon sera également réaménagée.

L'aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour de la Rue de Concarneau et de l'Avenue de la Libération est d'ores et déjà envisagé pour répondre à ces objectifs.

Les études à venir permettront d'approfondir ce sujet et les conséquences du projet de PEM sur les secteurs environnants.

- Calendrier prévisionnel :

- **Sur la possibilité de raccourcir ces délais, notamment pour la passerelle sur les voies ferrées :**

Réponse du maître d'ouvrage : Les délais de procédure et d'études sont incompressibles et ne permettent pas de commencer les travaux d'aménagement avant mi-2019. Une mission d'Ordonnancement et Pilotage de Chantier sera prochainement lancée pour optimiser l'organisation des travaux entre les différents maîtres d'ouvrages. La passerelle de franchissement des quais fera partie des premiers travaux engagés, après démolition partielle de la Halle Sernam.

- **Sur la demande de « faire place nette » dans l'attente et au cours des travaux :**

Réponse du maître d'ouvrage : Des travaux préalables de libération d'emprises ont été engagés (libération par SNCF réseau des voies ferrées inutilisées, relogement des services SNCF au nord des voies ferrées et démolition des bâtiments qui les accueillent). Pour le reste, les travaux devront attendre la fin des phases d'études et de procédures administratives avant d'être engagés, en dehors des travaux de réseaux, notamment, qui pourraient être engagés dès 2018.

- Autres équipements :

- **Sur l'intégration de lieux de recharge de voitures électriques :**

Réponse du maître d'ouvrage : Le programme du concours de maîtrise d'œuvre tiendra compte cette demande.

- **Sur l'intégration de containers enterrés :**

Réponse du maître d'ouvrage : Le programme du concours de maîtrise d'œuvre tiendra compte de cette demande.

Ces questionnements donneront lieu à des approfondissements lors des études d'avant-projet. Le bilan de la concertation sera remis aux candidats retenus pour présenter une offre dans le cadre du concours de maîtrise d'œuvre lancé par Quimper Bretagne Occidentale.

Enfin, l'information et la participation du public se poursuivront tout au long du processus de construction du projet avec notamment l'organisation de réunions publiques ou ciblées, et une communication régulière.

Après avoir délibéré, le conseil communautaire décide, à l'unanimité des suffrages exprimés, d'approuver le bilan de la concertation préalable.