



BL
évolution



Photos : Offices du tourisme de Lorient Bretagne Sud et de la Baie de Quiberon

SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS

VILLE D'AURAY

DIAGNOSTIC

Contacts BL Evolution

Johann HEWIG

johann.helwig@bl-evolution.com

Noa LEVY BARON

noa.levy-baron@bl-evolution.com

Contacts Auray

Ernest CARPENTIER

e.carpentier@ville-auray.fr



Soutenu par





SOMMAIRE DIAGNOSTIC

Introduction	<u>p.3</u>
Morphologie et enjeux du territoire	<u>p.6</u>
Analyse de la demande potentielle	<u>p.21</u>
Analyse de l'offre	p.26
Synthèse des enjeux	p.36



Introduction

MÉTHODOLOGIE

Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur des Modes Actifs de la commune d'Auray. A la suite de ce premier travail, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagements sera lancée

Dans une vision participative de ses enjeux de mobilité, la Commune d'Auray souhaite **associer la population** au cours de l'élaboration du présent schéma, avec le GT Mobilités et d'autres ateliers participatifs à destination des habitants qui seront organisés tout au long de l'étude.

Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants.

Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews d'acteurs clés du territoire.





Introduction

CALENDRIER DÉTAILLÉ

Phase 1 : Diagnostic Janvier-Avril

- **Janv. 26**: Lancement, Visite terrain, analyses de l'offre et de la demande
 - **Fév. 26**: Réunion avec le GT Mobilités, Entretiens
- Élections municipales*
- **Mars 26** : Enquête en ligne
 - **Avril 26** : Entretiens, COTECH, COFIL

Phase 2 : Stratégie Mai - Septembre

- **Mai 26** : Conception des scénarios, concertation carte de Gulliver
- **Juin 26** : Concertation avec les enfants et avec GT Mobilités
- **Septembre 26** : COTECH, Plan de stationnement des cycles, Plan de communication, COFIL (mi-mai)
- **Octobre 26** : réunion publique

Phase 3 : Plan d'action Octobre - Novembre

- **Octobre 26** : COTECH, COFIL, GT mobilités, Rédaction des fiches actions et du guide d'aménagement
- **Novembre 26** : création du dispositif de suivi et du plan de communication, COTECH et COFIL de validation du SDMA, réunion publique

Concertation avec les élus, agents et acteurs locaux



Introduction

LES DÉMARCHES EN COURS POUR UN CONTEXTE FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Le territoire dispose d'un contexte local, départemental et régional très favorable au développement des mobilités actives avec de nombreuses démarches ambitieuses également initiée en faveur de la transition écologique.

Etude Urbiscus sur le réaménagement du centre-ville Plan de circulation en 2021, Diagnostic de voirie Plan Vélo 2023-2026 de la Ville réalisé en interne Une étude d'intermodalité sur le PEM Gare (Pôle d'Echange Multimodal)	Commune	EPCI	Département	Région
Schéma Cyclable d'AQTA, actualisé en 2024 Portage du service de Vélos Libre Service (VLS)				
Schéma Départemental des Mobilités du département du Morbihan				
Schéma régional des vélo routes et voies vertes de Bretagne				



Diagnostic du territoire

Morphologie et enjeux du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



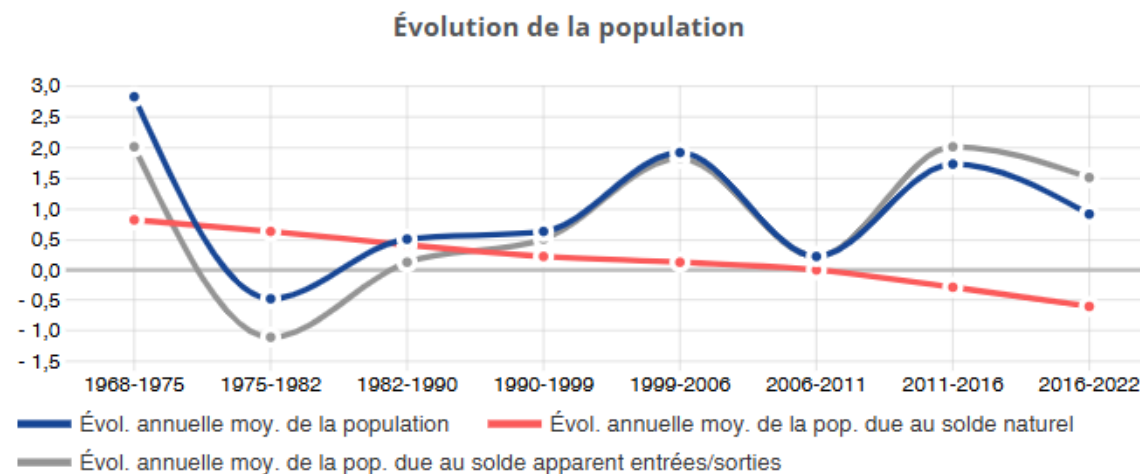
Morphologie et enjeux du territoire

UN TERRITOIRE DENSE AVEC PEU DE RÉSIDENCES SECONDAIRES

La commune d'Auray compte **14 417 habitants** (Insee 2022), un chiffre en quasi constante hausse depuis les années 1980, principalement du au solde d'entrées et de sorties (compensant le solde naturel négatif sur les dernières années).

La densité de population d'Auray est notable : **2 100 habitants au km²**, soit près de 20 fois supérieure à la moyenne française. Elle est par exemple comparable à la densité de villes comme Vannes (1 700 hab/km²) ou Lanester (1 260 hab/km²), et largement supérieure à des communes de tailles similaires comme Pontivy (585 hab/km² pour 14 640 habitants) ou Hennebont (853 hab/km² pour 15 900 habitants)

La grande majorité des logements sont des **résidences principales, à hauteur de 87%**, avec seulement 7% de résidences secondaires et 6% de logements vacants.



Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2006 à RP2021 exploitations principales - Etat civil

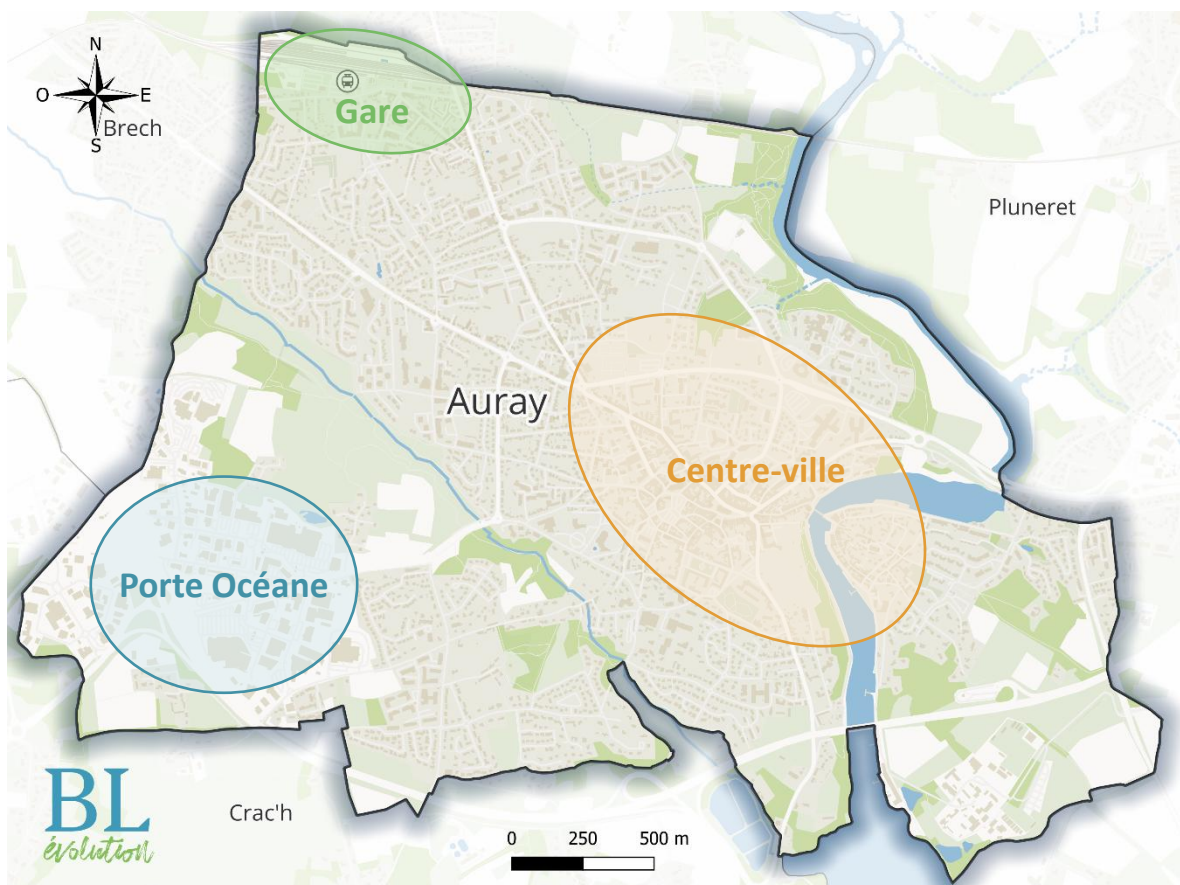


Morphologie et enjeux du territoire

TROIS POLARITÉS PRINCIPALES

Le cahier des charges précisait 3 pôles majeurs de la commune d'Auray qu'il conviendra d'étudier en priorité :

- **Le centre-ville** composé d'une partie haute (centre historique et commercial) et de St Goustan, tous deux constituant des pôles d'attractivité majeurs de la commune qui concentrent toutes les fonctions urbaines.
- **Le quartier de la gare**, concentrant un nouveau Pôle d'Echange Multimodal où se mêlent habitat, commerces de proximité, équipements et services. Ce secteur de proximité est complémentaire du centre-ville.
- **Le secteur de Porte Océane**, constitué de plusieurs zones d'activités, concentre de nombreux emplois artisanaux, industriels ainsi que commerciaux. Cette zone vient parfois concurrencer le centre-ville en termes de loisirs et de services.





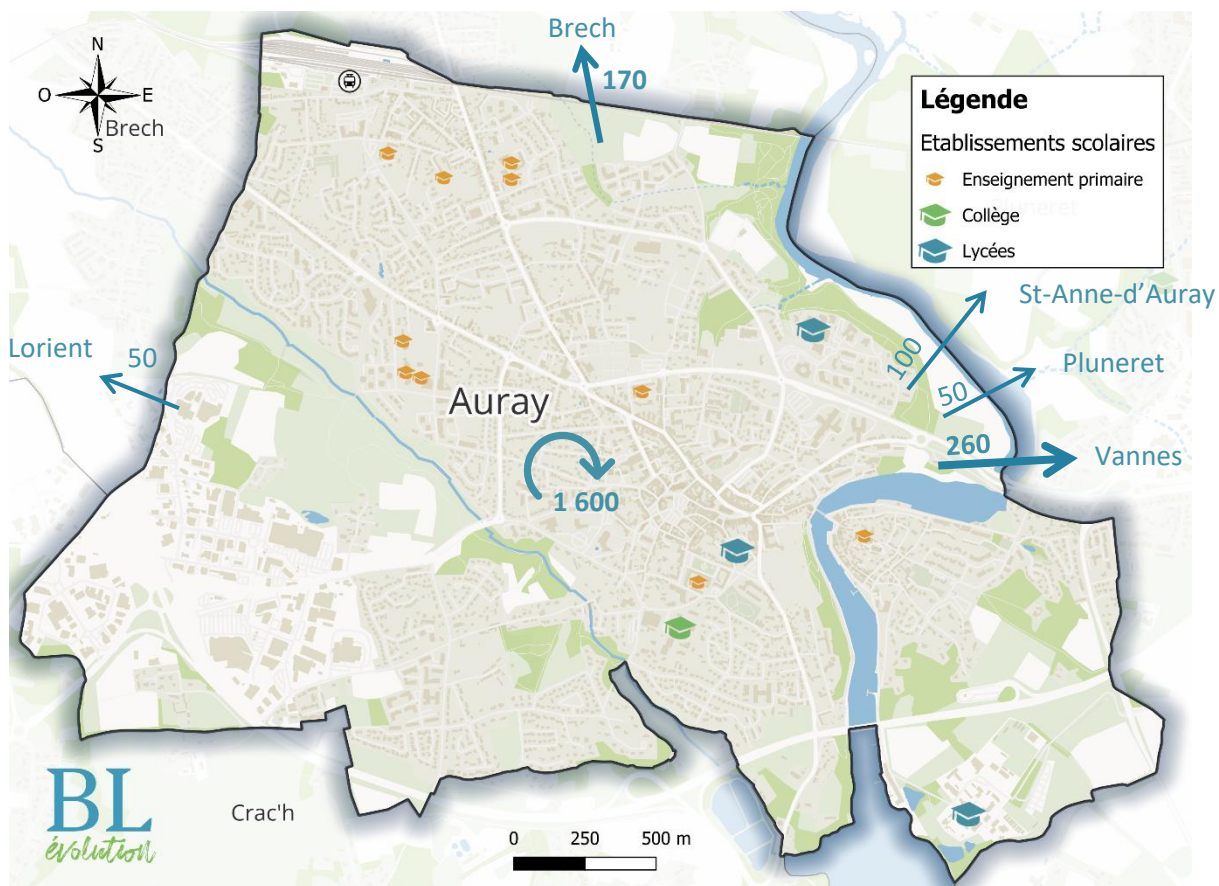
Morphologie et enjeux du territoire

LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Les établissements scolaires seront également au cœur de l'étude, car ils constituent des pôles de déplacements quotidiens :

- **Les écoles primaires** qui pourront en particulier faire l'objet de dispositifs d'apaisement comme les rues aux écoles.
- **Le collège le Verger** avec un effectif de 500 élèves, est le seul collège de la commune. Il conviendra d'en renforcer l'accessibilité à pied et à vélo.
- **Les 3 lycées** : Le lycée Benjamin Franklin (1400 élèves), le Lycée Kerplouz La Salle (800 étudiants et apprenants) et le Lycée Professionnel Saint Louis (groupe scolaire St-Anne- St Louis).

Selon les données 2022, 1600 élèves vivent et sont scolarisés à Auray. Certains se rendent sur des communes voisines pour étudier : 260 vers Vannes, 170 vers Brech, 100 vers Sainte-Anne-d'Auray, 50 vers Lorient et 50 vers Pluneret.





Morphologie et enjeux du territoire

LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES



Ecole du Loch : manque de stationnement vélo type arceaux



Ecole du Loch : piste d'apprentissage vélo



*Ecole Rollo :
caractère très
routier de
l'entrée ;
local vélo non
sécurisé*





Morphologie et enjeux du territoire

LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES



Abords du lycée entièrement consacrés au trafic routier : quais bus, quatre voies de circulation, larges parkings.

Grappe de véhicules sans permis aux abords du lycée;



Morphologie et enjeux du territoire

LES AUTRES GRANDS PÔLES À DESSERVIR

En plus des établissements scolaires, d'autres polarités seront à prendre en compte pour les mobilités actives.



Les équipements sportifs :

Stade TyCoat, Stade du Printemps, Stade Charles de Blois, Complexe Sportif La Forêt, Centre Aquatique Alre'o, Stade du Loch



Les services administratifs : La CAF et le centre des impôts



Le Centre culturel Athéna



La cuisine municipale



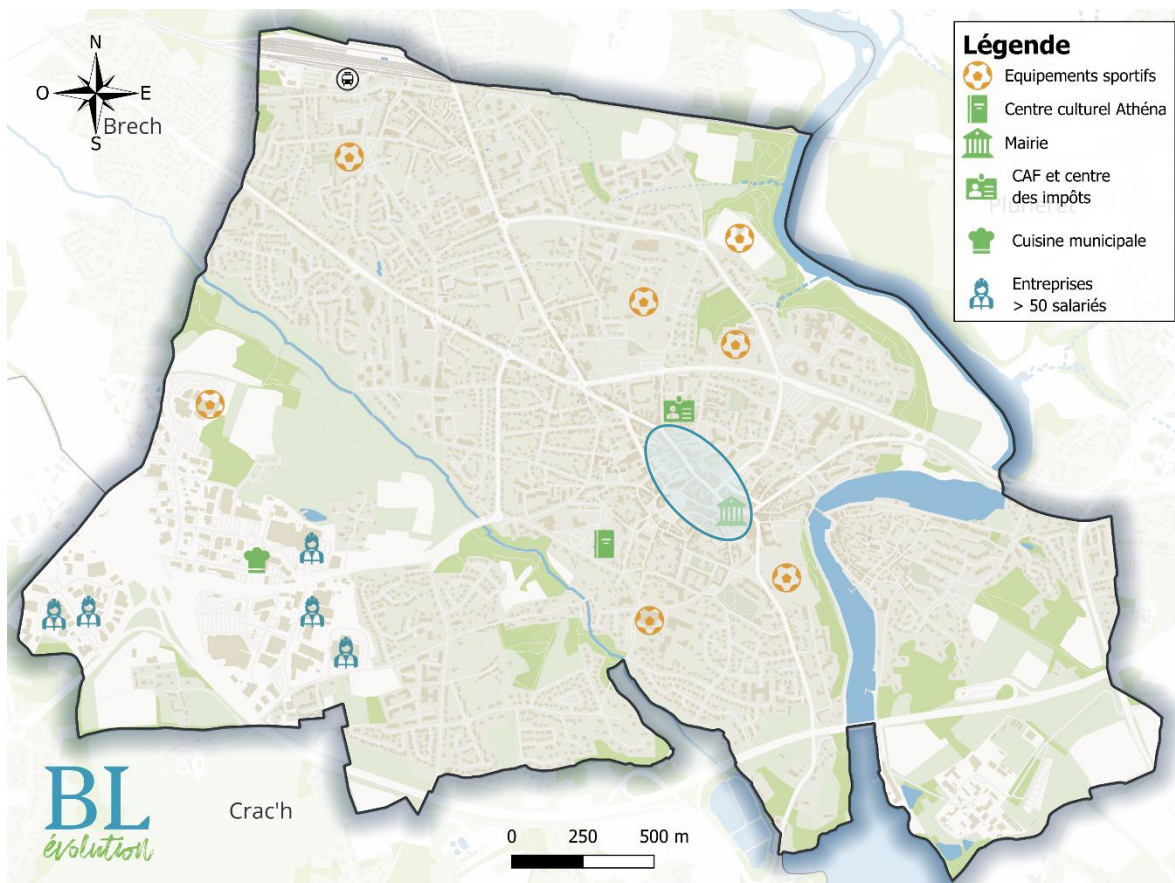
La mairie



Les plus gros employeurs (<50 employés)



Les commerces, concentrés en centre-ville





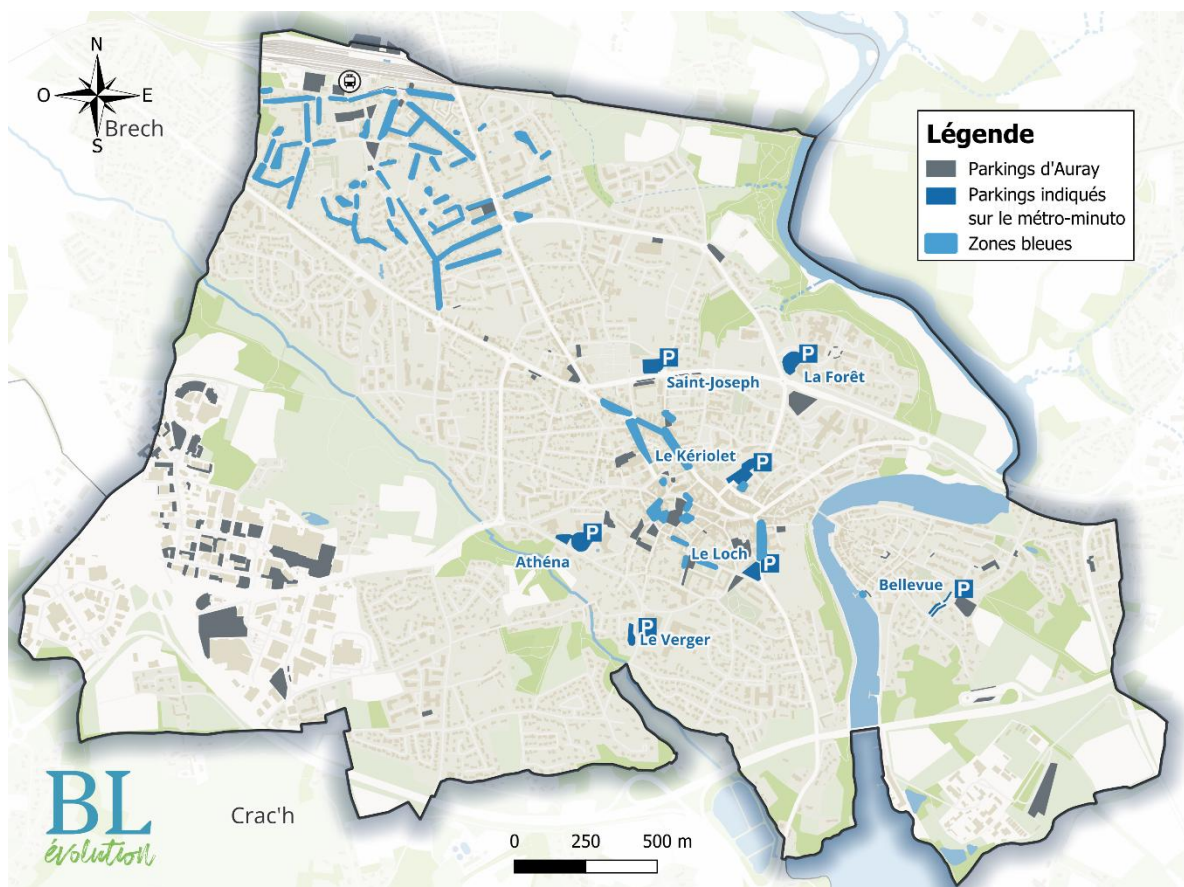
Morphologie et enjeux du territoire

LE STATIONNEMENT

Le stationnement automobile est un sujet central pour la commune, qui possède 1200 places en cœur de ville, plus de 1800 en comptant les zones bleues et blanches et encore d'avantage en comptant les places le long des rues où le stationnement est autorisé.

Les trois zones d'étude sont particulièrement bien pourvues en parking : le centre ville, le quartier gare et le secteur Porte Océane. En comparaison, des villes de tailles similaires comme Dinan ou Vitré possèdent respectivement 1800 et 1300 places de parking. La ville est donc dans la moyenne haute des villes de taille similaire.

Des cartes « métro-minuto » ont été installées dans le centre-ville pour indiquer les distances à pied des parkings les plus proches. Du côté de la gare, une réglementation plus stricte a été mise en œuvre pour éviter le stationnement sauvage. Nombre de ces parkings sont en « **zones bleues** ».





Morphologie et enjeux du territoire

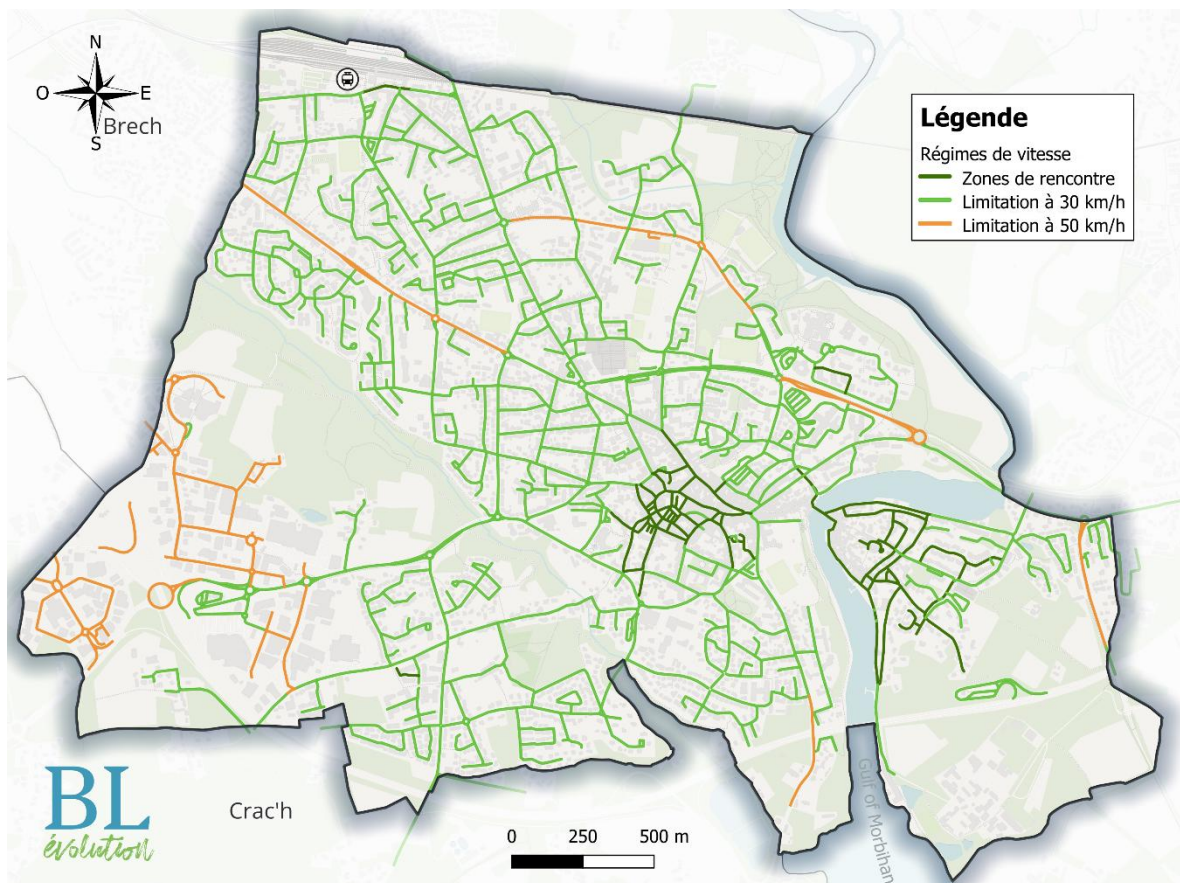
RÉGIMES DE VITESSE

La majorité des voies de la commune sont **limitées en dessous de 30km/h**. Le centre-ville autour de la mairie ainsi qu'une grande partie de St-Goustan a été transformé en zone de rencontre, limité à 20km/h.

La commune est donc apaisée dans sa globalité, bien que l'on constate que ces limitations ne sont **pas toujours respectées**, en particulier sur les longues avenues comme celle du Général De Gaulle ou devant la Gare.

Elles permettent donc de globalement réduire les vitesses mais leur appropriation par les automobilistes reste encore à désirer.

Il pourra être souhaitable dans la suite de la démarche de proposer des sensibilisations à l'intérêt de réduire les vitesses en termes de sécurité et de risques de mortalité.





Morphologie et enjeux du territoire

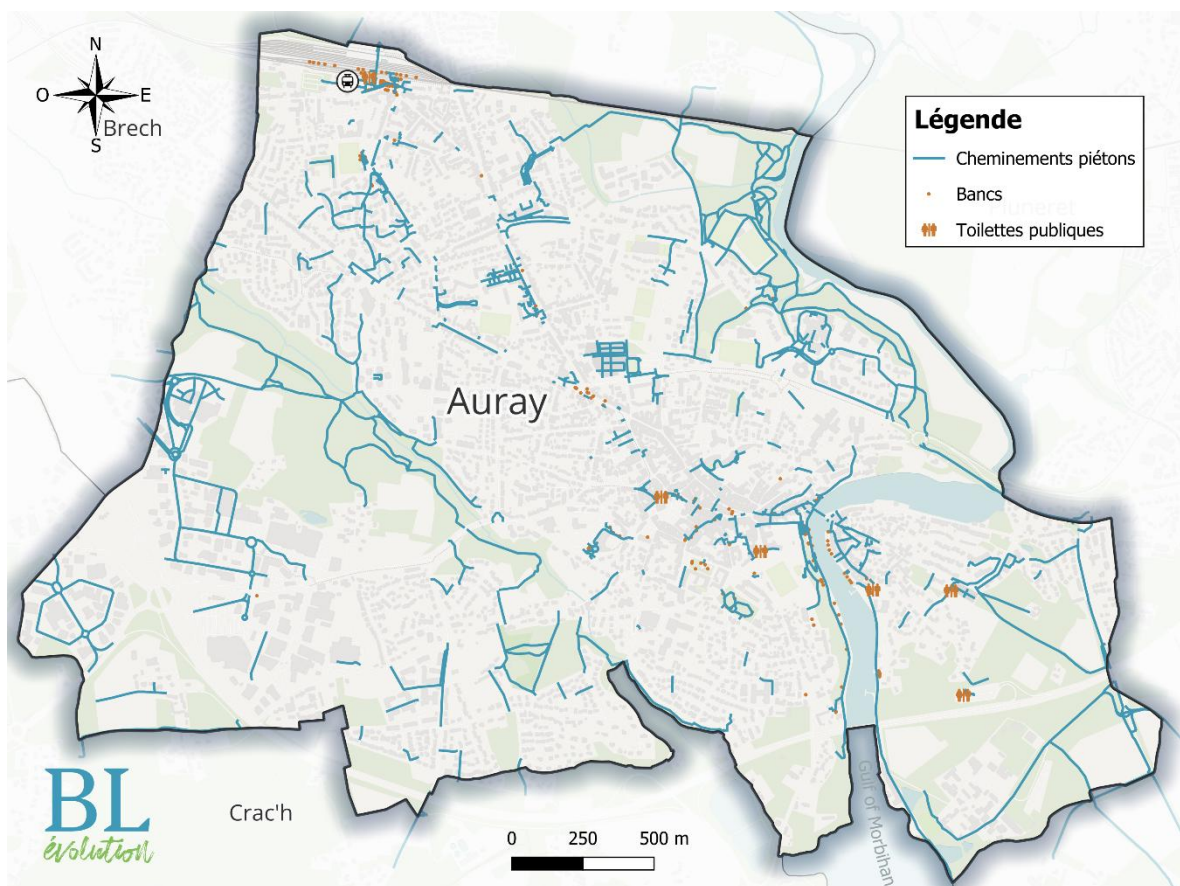
LES PIÉTONS

De nombreux cheminements piétons existent déjà en centre-ville mais aussi dans les zones résidentielles.

L'étude permettra d'évaluer les **cheminements qui nécessitent des améliorations** et d'identifier des zones propices à des **expérimentations de piétonisation**.

La carte ci-contre ne présente que les cheminements piétons à l'exclusion des aménagements cyclables et des trottoirs : elle ne donne donc qu'une vision partielle de la qualité et quantité des cheminements piétons.

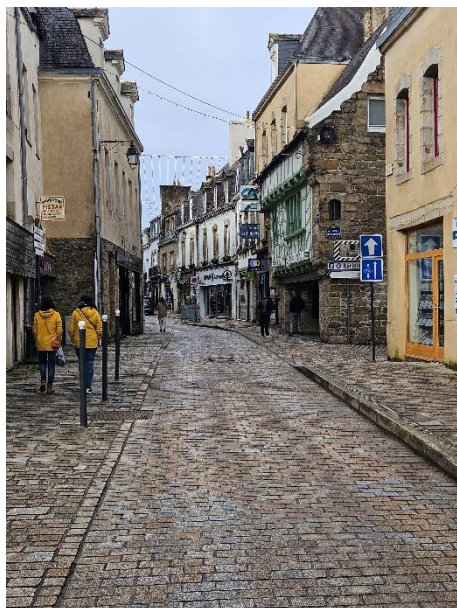
Le centre-ville pourra faire l'objet d'une étude approfondie en vue d'expérimenter des propositions de piétonisations. Ces expérimentations seront proposées après avoir consulté les habitants et commerçants.





Morphologie et enjeux du territoire

LES PIÉTONS



Espaces piétons travaillés lors de la mandature précédente. Le plateau piétonnier reste cependant restreint à St-Goustan et manque sur la ville haute

La place Notre-Dame au cœur du centre-ville présente 10 000m2 complètement dédiés à l'automobile, à tel point que les cheminements piétons sont quasiment inexistants.



Morphologie et enjeux du territoire

LA SAISONALITÉ

La saisonnalité est un enjeu important à prendre en compte dans cette étude car les périodes touristiques concentrent de nombreux flux cyclables et piétons. Bien que l'étude soit principalement orientée vers les déplacements du quotidien, les déplacements touristiques seront incontournables.

Un premier enjeu identifié concerne le **tracé de la V45** qui pourrait être amélioré en passant en cœur de bourg, au lieu de contourner le centre-ville comme il le fait actuellement. Il conviendra de penser également des services facilitant l'expérience des cyclistes qui feraient escale sur la commune.

Un second enjeu concerne la boucle du Loc'h, un itinéraire piéton de 14km autour de la commune





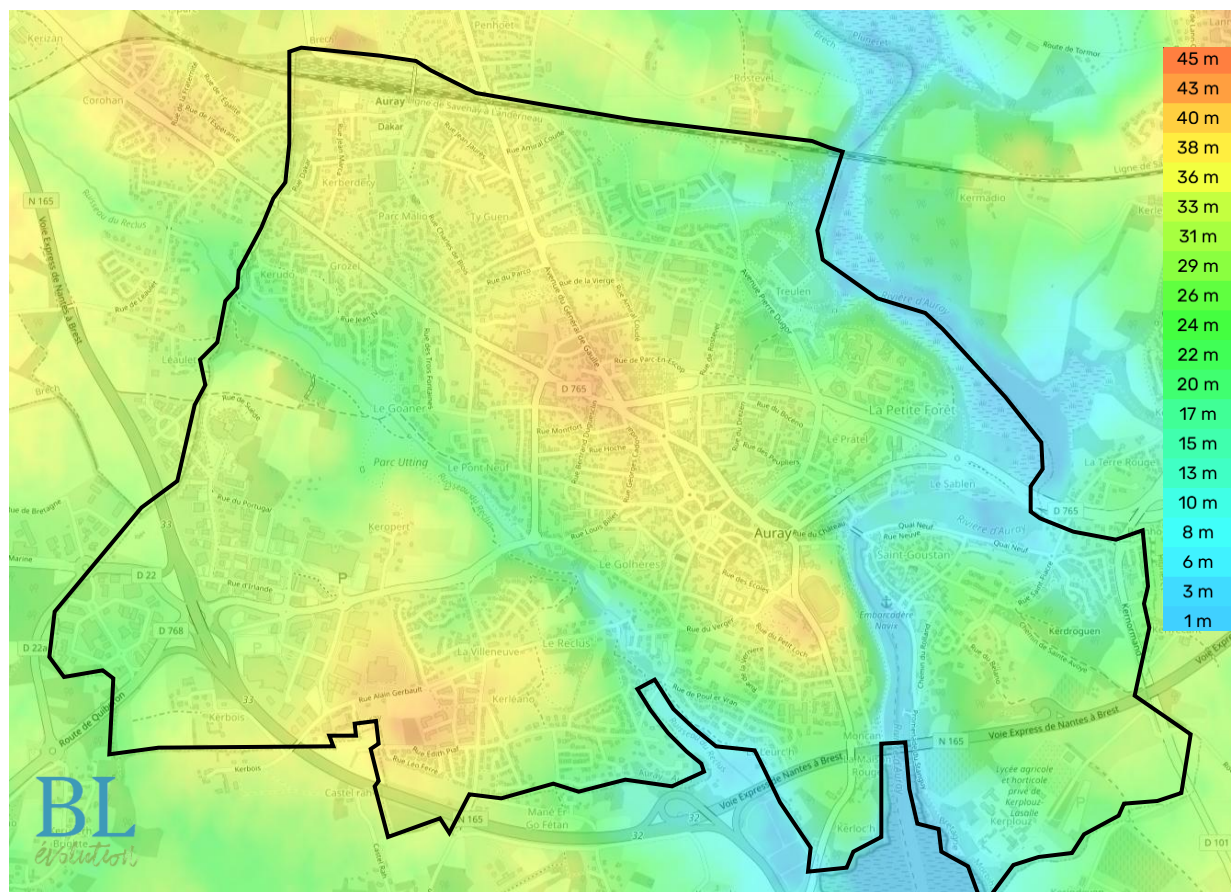
Morphologie et enjeux du territoire

RELIEF ET TOPOGRAPHIE

La topographie d'Auray sera à prendre en compte dans le cadre de cette étude. Les parties les plus hautes de la ville **culminent à 45m** sur deux zones du centre-ville ainsi que sur la zone Sud-Ouest.

Les pentes devront donc être intégrées aux réflexions sur les enjeux cyclables notamment pour proposer des itinéraires minimisant les reliefs et proposer des **services de vélos électriques** pour les habitants.

Le service de Vélos Libre Service électriques mis en place par AQTA en 2024 répond en partie à ce besoin (voir détails du service p.34).



Source : topographic-map



Morphologie et enjeux du territoire

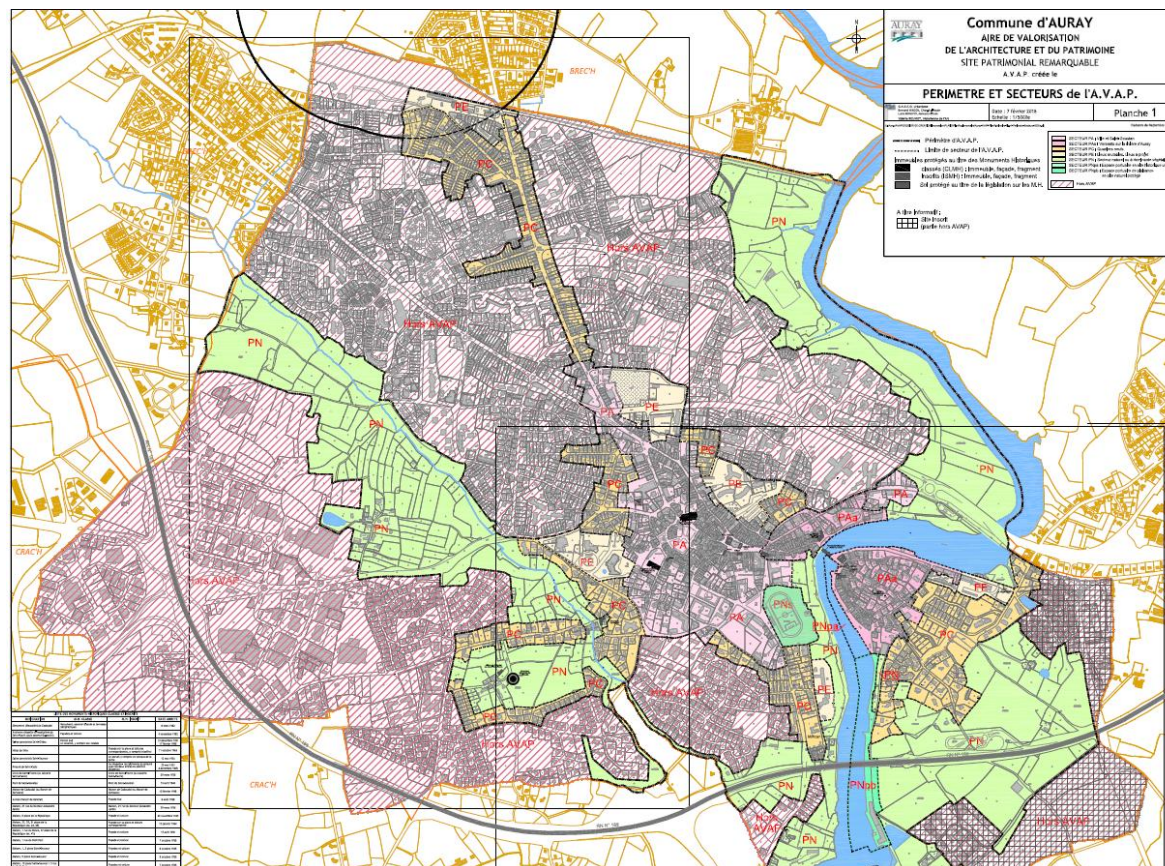
ESPACES VERTS

Auray est une commune avec de nombreux espaces verts. Elle est reconnue comme une **Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP)**, un atout pour le territoire. Seulement 4 communes du Morbihan sont en zone AVAP.

L'AVAP comprend des secteurs bâtis ainsi que des secteurs naturels ou agricoles majeurs : vallées et coteaux.

Sur la carte les secteurs PN correspondent aux parties de la commune dont le **paysage doit être préservé**, en particulier la vallée de la rivière d'Auray, la vallée du Reclus, le Parc de Kerléanao, les parcs des Manoirs de Kerdroguen et de Kerplouz.

L'AVAP a pour objectif de **protéger les paysages** de vallées et les versants boisés, de **préserver les parcs** qui accompagnent des manoirs et des parcs urbains, **d'encadrer les aménagements possibles dans les parcs** urbains, de **maintenir la ceinture verte** autour de la ville et ses espaces de promenade.



Plan réglementaire – AVAP, 15 juillet 2025, Commune d'Auray



Diagnostic du territoire

Morphologie et enjeux du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de la demande potentielle

INTRODUCTION DE MÉTHODE – POURQUOI PARLER DE DEMANDE POTENTIELLE

L'intérêt d'un Schéma Directeur des Modes Actifs dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaine et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.



Analyse de la demande potentielle

QUELQUES IDÉES REÇUES, PEU DE FREINS ET BEAUCOUP DE BÉNÉFICES

Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

Pour la collectivité, les arguments en faveur des mobilités actives sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

→ **Le Schéma Directeur des Modes Actifs doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.

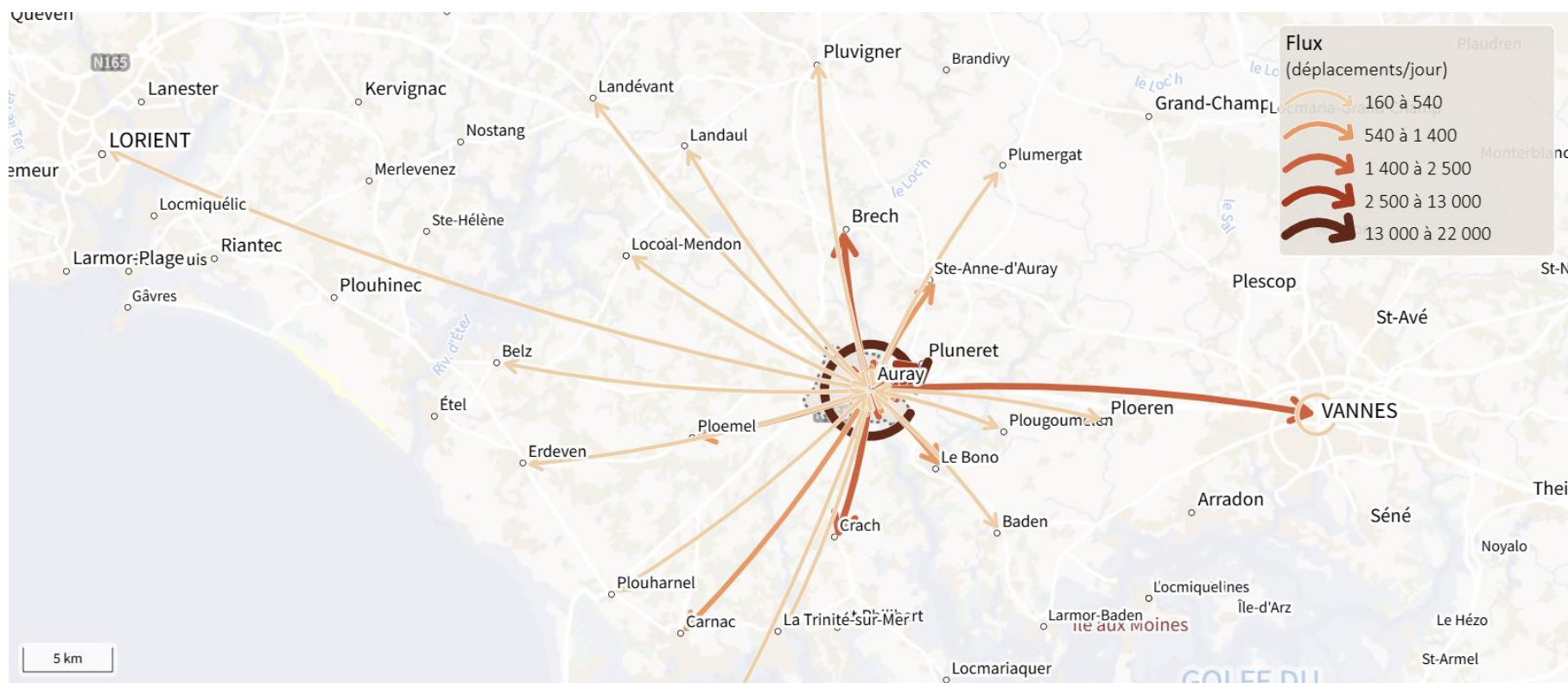




Analyse de la demande potentielle

TOUS LES FLUX PARTANT D'AURAY

Tous motifs confondus, la commune d'Auray compte plus de **22 000 déplacements par jour** au sein même de sa commune, (personnes qui se déplacent d'un point A à un point B au sein de la commune), ce chiffre représente 53,5% des déplacements. La deuxième destination depuis Auray est **Pluneret** avec près de 3000 déplacements par jour puis **Brech**, **Vannes et Crach** avec respectivement 2100, 1800 et 1500 déplacements journaliers. On note également entre 500 et 700 déplacements par jour vers les communes de Carnac, Sainte-Anne-d'Auray, Le Bono et Ploemel.





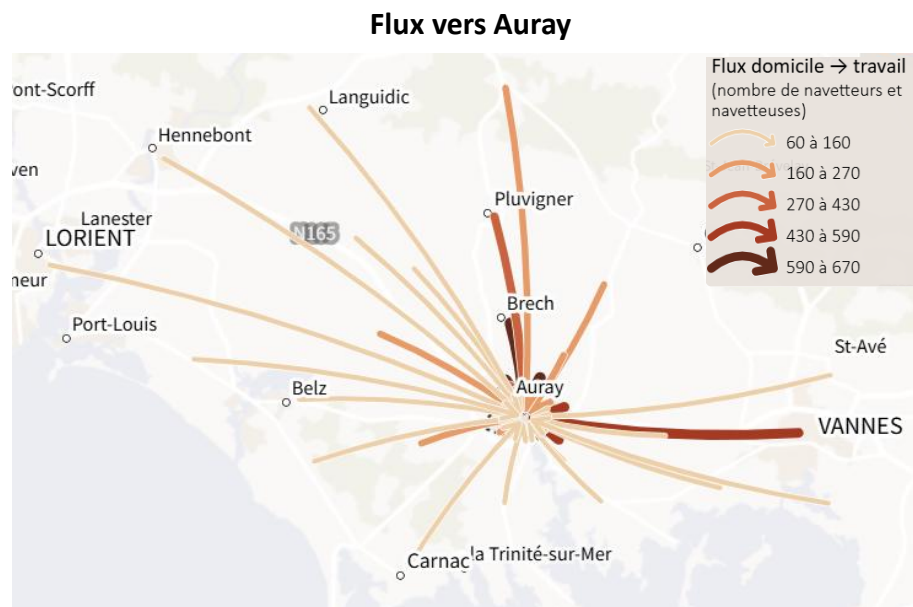
Analyse de la demande potentielle

ZOOM SUR LES FLUX DOMICILE TRAVAIL

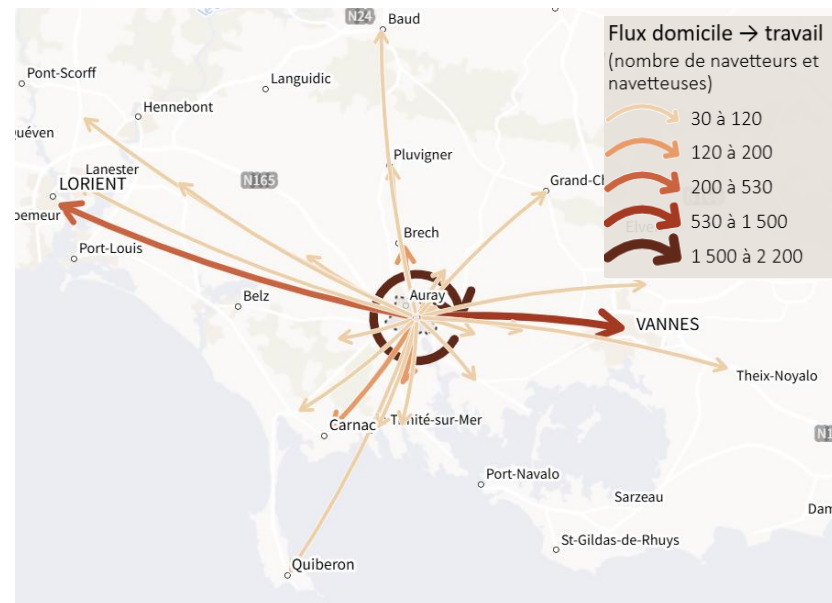
Pour les flux domicile-travail, **2 200 personnes** habitent et travaillent à Auray, soit 15% de la population de la commune.

Vers l'extérieur

Près de **2 650 alréens et alréennes** sortent quotidiennement de la commune pour aller travailler, pour aller notamment à **Vannes** (810 navetteurs et navetteuses), **Lorient** (240), **Brech** et **Crach** (150).



Flux vers l'extérieur



Vers Auray

Près de **5 300 personnes** viennent quotidiennement pour travailler sur la commune, en provenance notamment de **Brech** (650), **Pluneret** (516), **Vannes** (430) et **Pluvigner** (340).



Analyse de la demande potentielle

PARTS MODALES

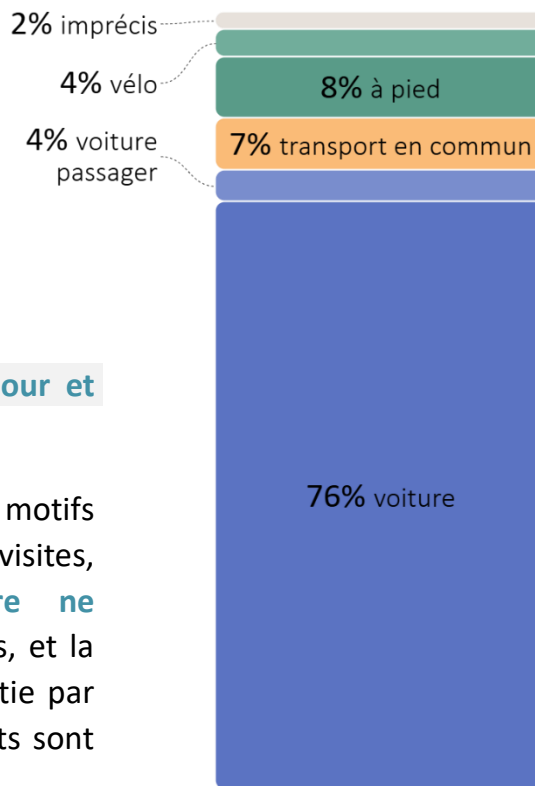
Pour les déplacements domicile-travail, **la voiture reste très largement majoritaire** puisqu'elle représente **76%** des déplacements, contre 8% pour la marche, 4% pour le vélo et 7% pour les transports en commun. Cela s'explique principalement par le fait que seulement **9% des alréens et alréennes travaillent à moins de 7km de leur domicile.**

- Cela représente 8 700 déplacements/jour et 90 500 km parcourus

Pour les déplacements domicile-autres motifs (études, achats, loisirs, accompagnement, visites, affaires personnelles etc...), **la voiture ne représente plus que 35%** des déplacements, et la marche 39%. Cela s'explique en grande partie par le fait que près de 30% de ces déplacements sont inférieurs à 7km.

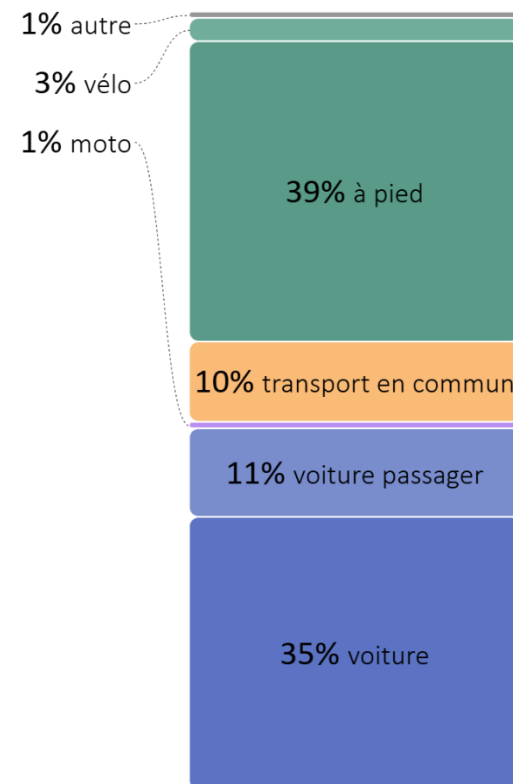
- Cela représente 30 400 déplacements/jour et 161 000 km parcourus.

Parts modales pour les déplacements Domicile-Travail



Répartition modale en nombre de déplacements

Parts modales pour les déplacements Domicile-Autres motifs



Répartition modale en nombre de déplacements



Analyse de la demande potentielle

ACCESSIBILITÉ CENTRE-VILLE ET GARE À VÉLO

Note méthodologique :

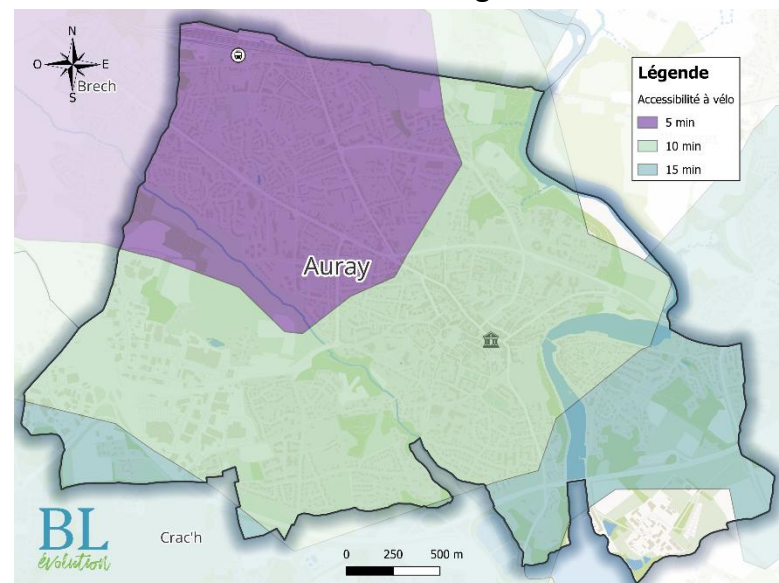
- 5 min à vélo = rayon de 1 km
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

Cette carte représente les **surfaces isochrones** autour des du centre-ville et de la gare, c'est-à-dire les lieux accessibles à **vélo** en 5, 10 et 15 minutes.

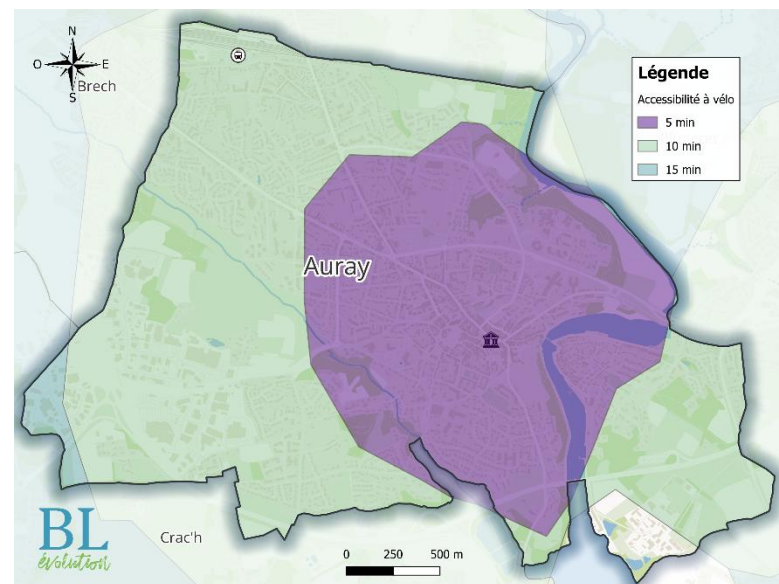
Polarité	Nombre d'habitants à 5 min à vélo	Nombre d'habitants à 10 min à vélo	Nombre d'habitants à 15 minutes à vélo
Gare d'Auray	8 400	18 710	24 380
Mairie d'Auray	7 160	18 540	24 780

- La quasi-totalité des habitants d'Auray se situent à moins de 15 minutes à vélo de la gare et de la mairie, ce qui confirme la pertinence de promouvoir une « ville du quart d'heure »
- De plus, 50% des habitants habitent à moins de 5 minutes à vélo de la mairie, et presque 100% habitent à moins de 10 minutes à vélo. Le centre-ville est donc particulièrement accessible.

Accessibilité de la gare à vélo



Accessibilité de la mairie à vélo





Analyse de la demande potentielle

ACCESSIBILITÉ CENTRE-VILLE ET GARE À PIED

Note méthodologique :

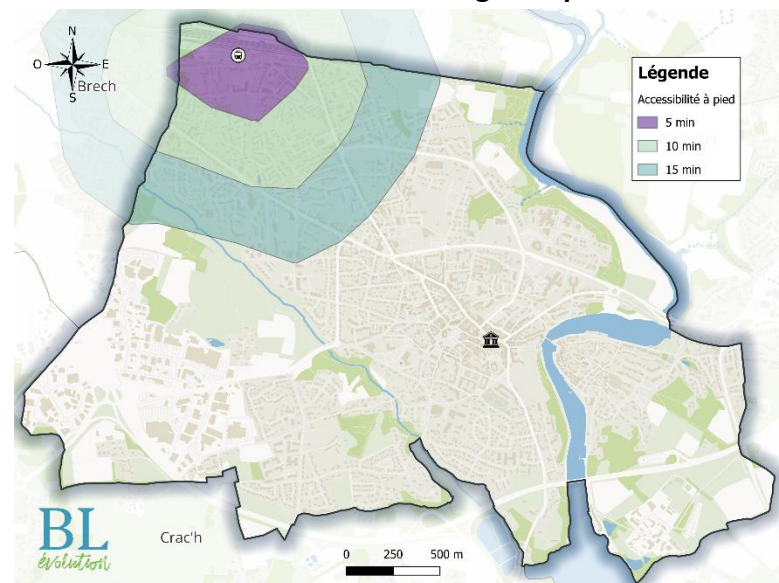
- 5 min à pied = rayon de 300m
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

Cette carte représente les **surfaces isochrones** autour des du centre-ville et de la gare, c'est-à-dire les lieux accessibles à **pied** en 5, 10 et 15 minutes.

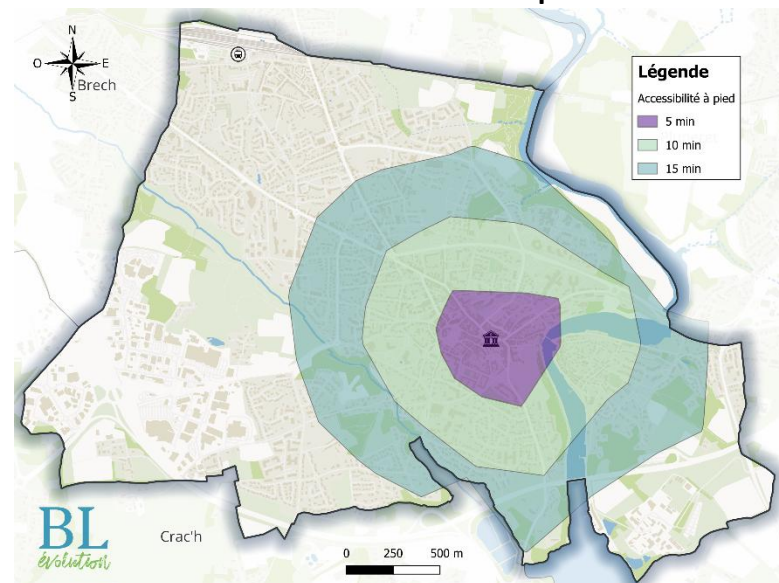
Polarité	Nombre d'habitants à 5 min à pied	Nombre d'habitants à 10 min à pied	Nombre d'habitants à 15 minutes à pied
Gare d'Auray	700	3 400	6 400
Mairie d'Auray	1 500	4 850	7 400

- 50% des habitants d'Auray se situent à moins de 15 minutes à pied de la mairie, ce qui confirme la pertinence de promouvoir une « ville du quart d'heure » également à pied
- La gare est plus excentrée et donc moins accessible à pied pour les habitants de la commune

Accessibilité de la gare à pied



Accessibilité de la mairie à pied





Diagnostic du territoire

Morphologie et enjeux du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



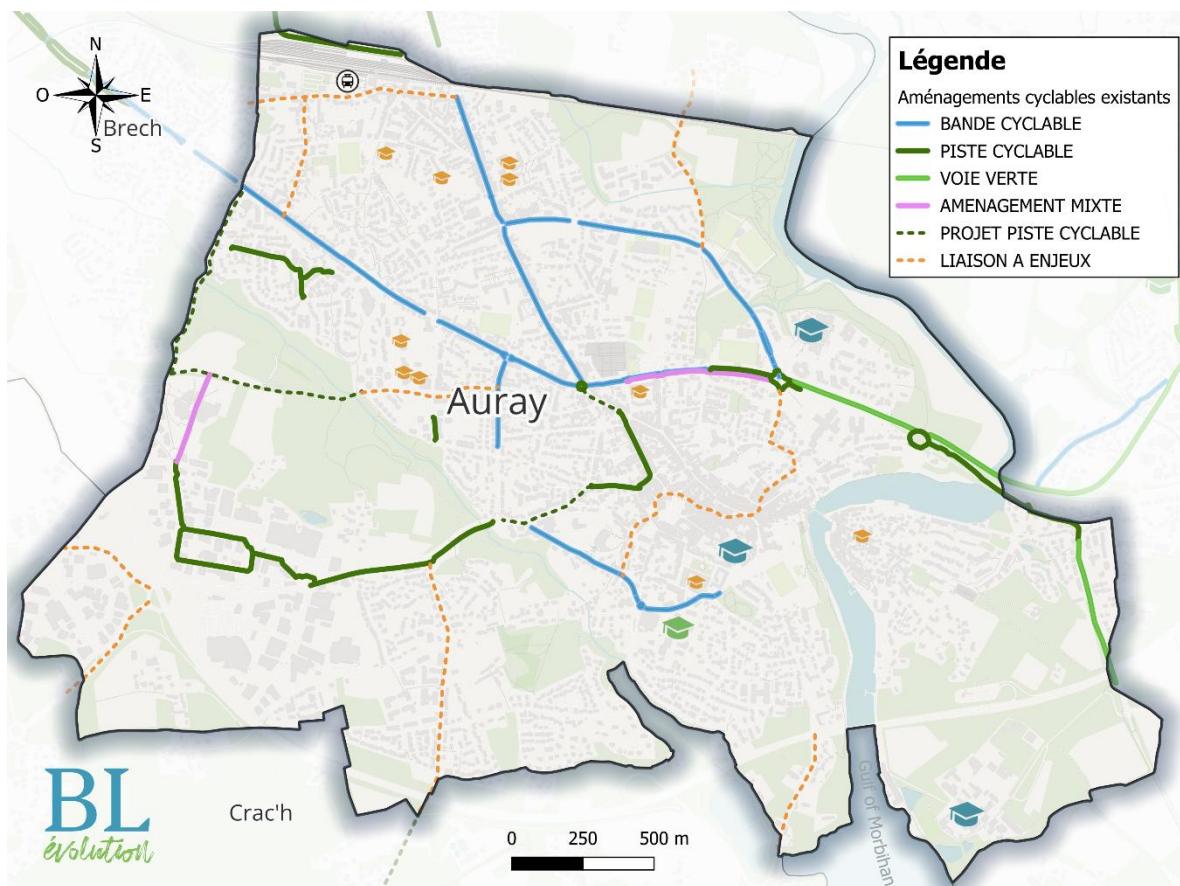
Offre

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

La commune d'Auray a déjà initié la mise en œuvre d'aménagements cyclables. Les plus notables étant les suivants :

- La **piste cyclable bidirectionnelle** **avenue de l'Océan** menant à la zone commerciale sur la Dorsale.
- La **voie verte** **le long de l'avenue John Fitzgerald Kennedy**

La carte recense également les projets en cours ainsi que liaisons identifiées à enjeux dans le Schéma Cyclable d'AQTA.





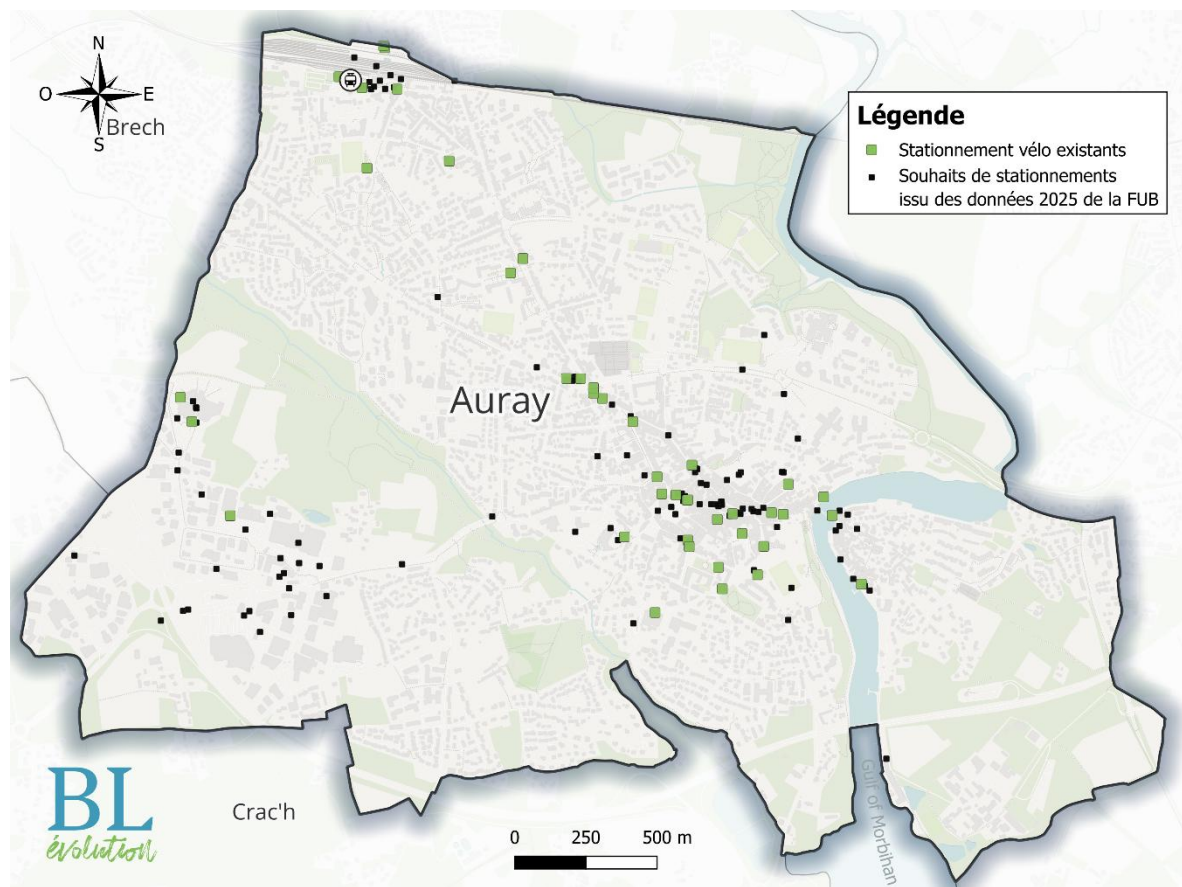
Offre

STATIONNEMENTS VELOS EXISTANTS ET NECESSAIRES

Une **quarantaine d'espaces de stationnements cyclables** sont répertoriés sur la commune, principalement en centre-ville et autour de la gare, ce qui constitue déjà une première base.

L'enquête du « Baromètre des Villes Cyclables » réalisée par la FUB en 2025 a recueilli 114 contributions. Les participants pouvaient y indiquer leurs souhaits d'implantation de stationnements cyclables.

Les points noirs de cette carte représentent tous les besoins exprimés par les répondants, ce qui pourra nourrir la phase de stratégie et de plan d'action. Les 3 zones identifiées comme prioritaires ressortent de cette carte. En plus des besoins répertoriés en centre-ville, la **zone de la Porte Océane** est marquée par un fort besoin et une offre quasi inexistante pour le moment.



Sources : Baromètre FUB 2025, CycLOSM 2025



Offre

STATIONNEMENTS VELOS EXISTANTS ET NECESSAIRES



Complexe sportif de Ty Coat : abri vélo avec arceaux



En gare : saturation de l'abri vélo et ses arceaux



Système inutilisable ou pinces roues sur la zone d'activité



Arceaux en centre-ville, en nombre suffisant ?





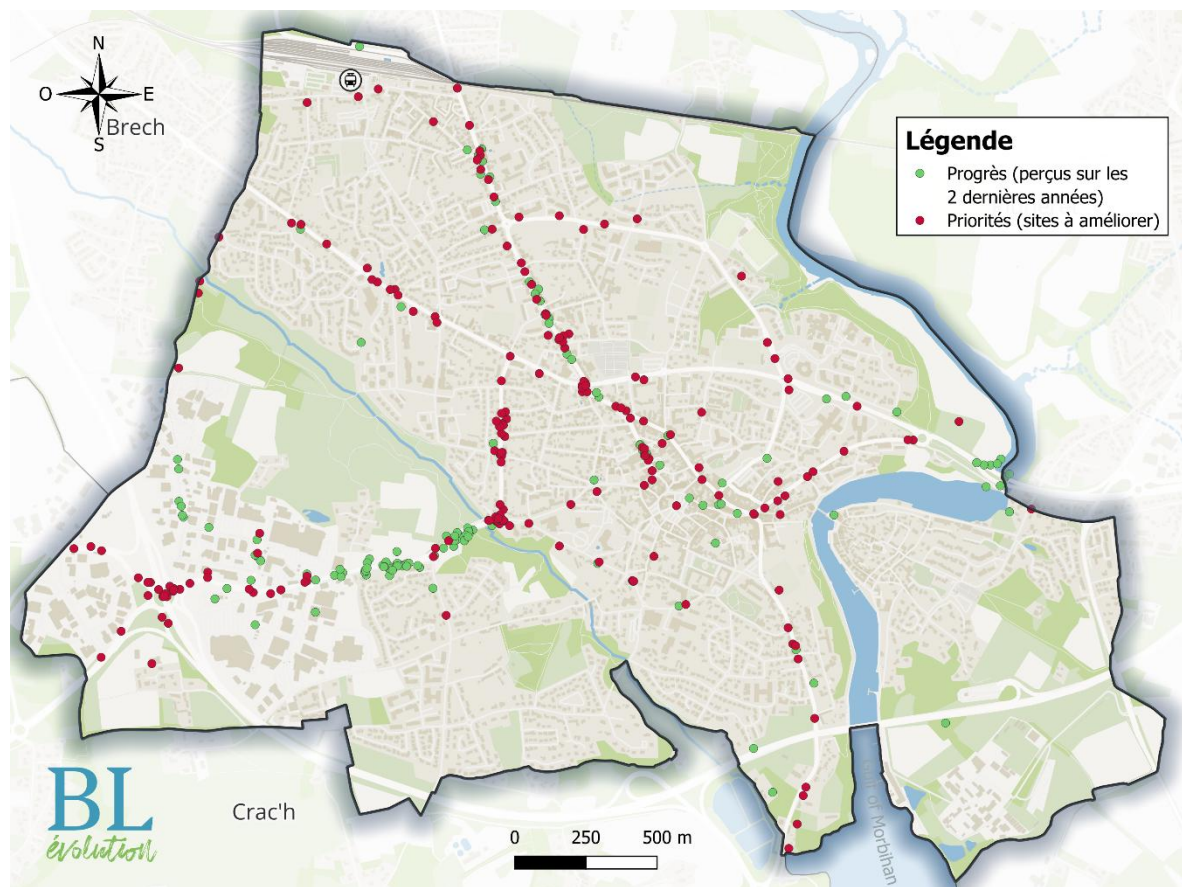
Offre

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES : AVIS DES USAGERS

Le baromètre de la FUB 2025 montre les efforts réalisés par la commune ces dernières années, puisque Auray est catégorisée comme « plutôt favorable » aux mobilités douces, avec une note de 3,71/5. Les répondants soulignent les axes où il y a eu **des progrès** : comme l'Avenue de l'Océan, l'Avenue du Général de Gaulle et le centre-ville.

Cependant, de nombreux **points noirs** sont également indiqués avec une priorité au niveau de Rond-Point du Bois Colette, du rond point Ballon et du giratoire de Kerbois sur le secteur Porte Océane.

Certains axes ressortent particulièrement : La rue de la Libération, la rue de l'Abbé Philippe Le Gall (où passe la V45), l'Avenue Yves Kerroux, l'Avenue du Maréchal Foch, Rue Abbé Joseph Martin et l'Avenue du président Wilson.



Sources : Baromètre FUB 2025



Offre

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PEU SECURISANTS

Avenue du Général de Gaulle : bandes cyclables peu sécurisantes, peu larges et à proximité du stationnement latéral.



Avenue Kennedy et Rue Le Gall : bande cyclable obligatoire alors que peu large et peu sécurisante, marquage quasi effacé.

Rue du Verger : perte de priorité de l'aménagement cyclable



Rue du Verger : anneau cyclable dans mini-giratoire, aménagement dangereux pour les cycles.



Offre

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUALITATIFS

*Liaison vers
St-Anne en
site propre,
très qualitatif
et balisé*



*Liaison Kerudo-
Océane récente
avec stabilisé et
platelage bois
mais non
finalisée en
totalité.*



*Avenue de
l'Océan : liaison
qualitative et
sécurisée jusqu'à
la zone d'activité
Océane*



*Des traversées
prioritaires dans la
zone d'activité mais
le marquage est
confusant.*

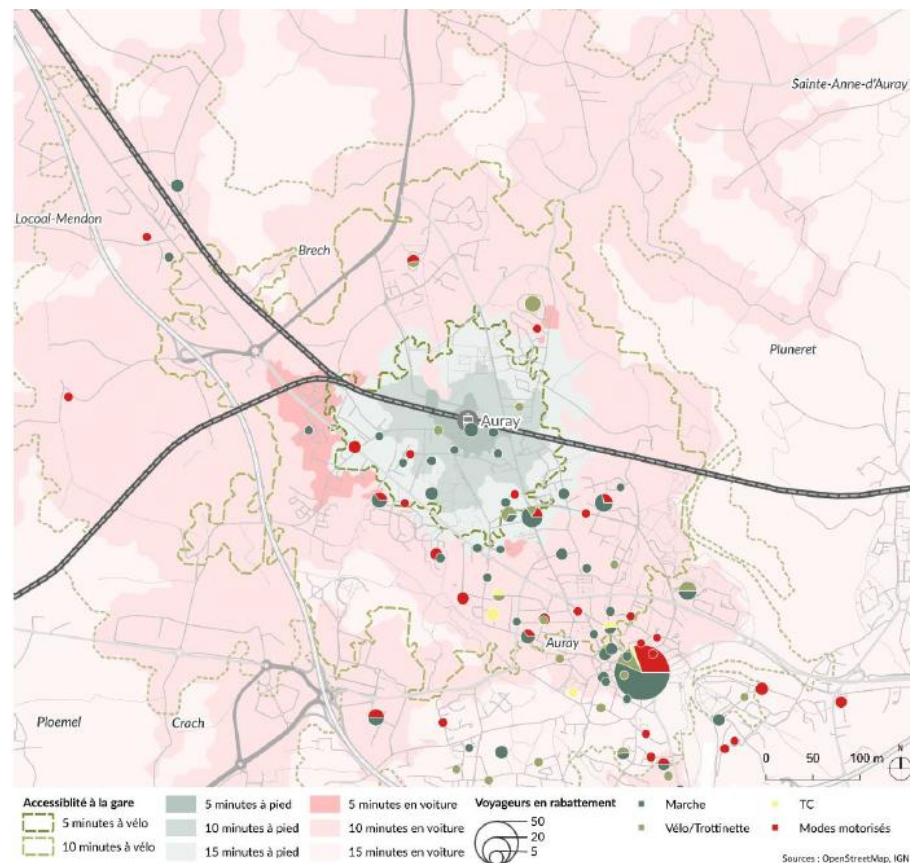


Offre

INTERMODALITÉ

La Gare d'Auray, Pôle d'Echange Multimodal, est un pôle clé pour penser la mobilité à l'échelle de la commune, avec des fréquentations journalières pouvant atteindre 10 000 mouvements par jour en période estivale. L'étude d'intermodalité réalisée par l'AREP en 2025 souligne plusieurs éléments intéressants à la lumière de notre étude :

- Le **mode de rabattement principal en gare d'Auray est la voiture** (pour 60% des voyageurs, dont 40% en tant que passagers et 20% en tant que conducteurs). On note tout de même qu'entre 6 et 8% des voyageurs se rendent à la gare à vélo et 14% à pied.
- Les voyageurs venant d'Auray sont en revanche **63% à venir à vélo ou à pied** à la gare (dont 47% pour la marche).
- Les **arceaux vélos de la gare** sont indiqués comme sursaturés, ce qui pourra faire l'objet d'un ajustement lors de cette étude. La consigne semble plutôt bien dimensionnée. On estime à 70% la part d'utilisateurs qui transportent leurs vélos et trottinette dans le train.





Offre

INTERMODALITÉ

En 2025, AQTA a mis en service **3 lignes urbaines de bus électriques** sur Auray et certaines de ses communes limitrophes à travers le service Glazgo Mobilités. Les trois lignes desservent la gare et le centre-ville d'Auray. Le service propose également du transport à la demande.

- La ligne A dessert 25 arrêts au sein de la commune, avec une vingtaine de passages par jour
- La Ligne B assure une liaison depuis Brech et Pluneret avec 25 arrêts également et une quinzaine de passages par jour
- La ligne C express assure une liaison depuis Crac'h vers la gare d'Auray avec 14 arrêts avec 5 passages par jour

Des **stations de VLS** sont situées proches de certains arrêts. Il serait intéressant de d'étudier les besoins en **stationnement vélo** au niveau des arrêts principaux comme Le Ballon, Bel-Air, Château, Kerdrai ou Porte Océane.

7 lignes régionales complètent ce réseau : la 601 (Quiberon-Auray), la 605 (Baud-Auray), la 606 (Vannes – Baden-Le Bono-Auray), la 607 (Auray-Sainte-Anne-Vannes), la 616 (Etel-Lorient), la 618 (Belz-Etel-Auray) et la 619 (Plouharnel-Carnac-Auray). Elles permettent de relier Auray aux localités voisines et d'assurer des intermodalités intercommunales.



Source : Glazgo Mobilités, Auray-Quiberon



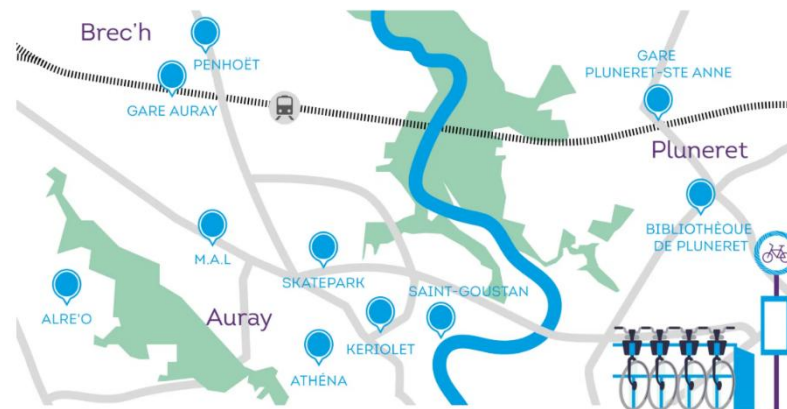
Source : Carte du réseau Breizhgo, Région Bretagne



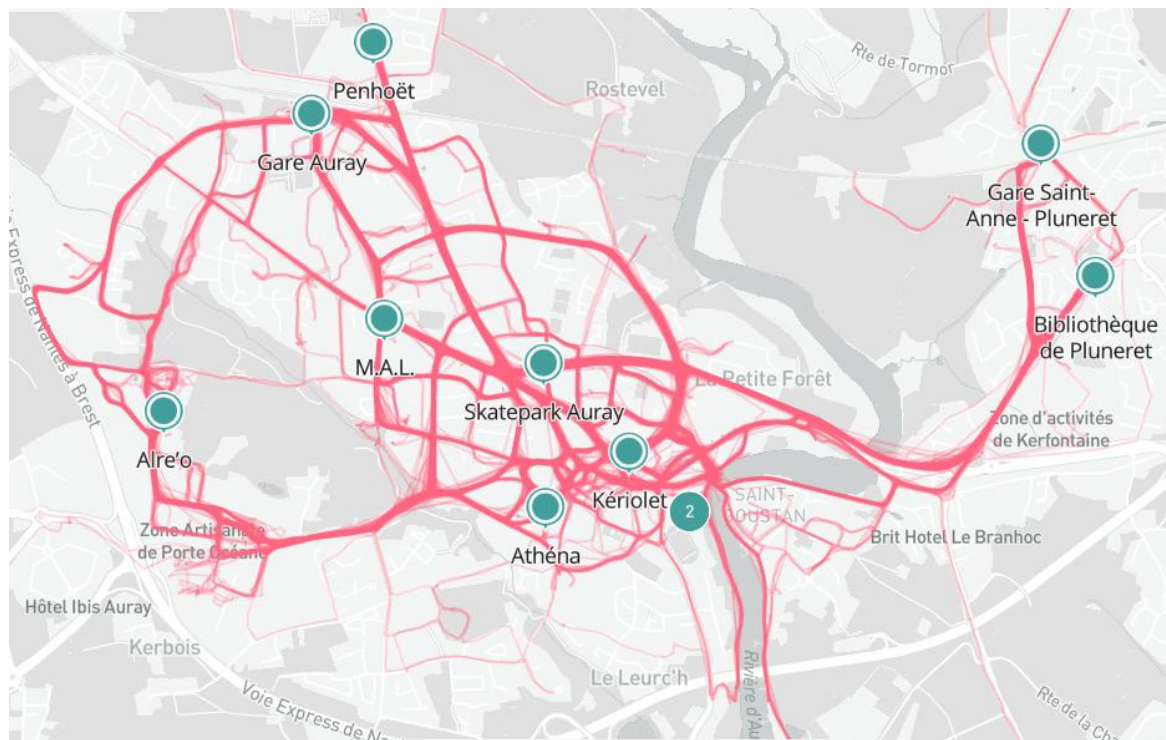
Offre

SERVICES VÉLOS

Depuis septembre 2024, AQTA a mis en place un service de **Vélos en Libre-Service** sur la commune d'Auray (ainsi que Brech et Pluneret) avec 80 vélos électriques et 10 stations. Le service a été pensé pour être très accessible, avec un abonnement à 4€ par mois, incluant 30 minutes gratuites par jour puis 1€ par tranche de 30 minutes supplémentaires.



Carte des stations de VLS sur Auray, AQTA



Carte des voies les plus empruntées avec le service VLS

En plus d'être un succès, le service nous permet d'accéder à des données intéressantes sur la pratique, les itinéraires et les profils des utilisateurs.

La carte ci-contre montre par exemple les voies les plus empruntées par les utilisateurs, ce qui pourra aider dans la priorisation des itinéraires à aménager.

Les données montrent également que les **pics d'utilisation sont en semaine aux heures de pointes** (entre 7h et 9h puis entre 17h et 19h)



Enjeux identifiés par le GT Mobilités du 3 mars 2026

Personnes présentes :

- **Pierre Le Scouarnec**, adjoint délégué aux mobilités
 - **Stéphane Renault**, adjoint délégué à la transition écologique
 - **Ernest Carpentier**, responsable Espace Public et Mobilités
 - **Christophe Regnault**, chef de service, Police Municipale
 - **Nicolas Denos**, administrateur de la FUB, Association Vélo motive Vannes
 - **Anne Le Gall**, citoyenne d'Auray
 - **Aël Sinquin**, service mobilités AQTA
 - **Patrick Martin**, bénévole sur les enjeux PMR
 - **Claus Bergen**, représentant Vélo motive
-

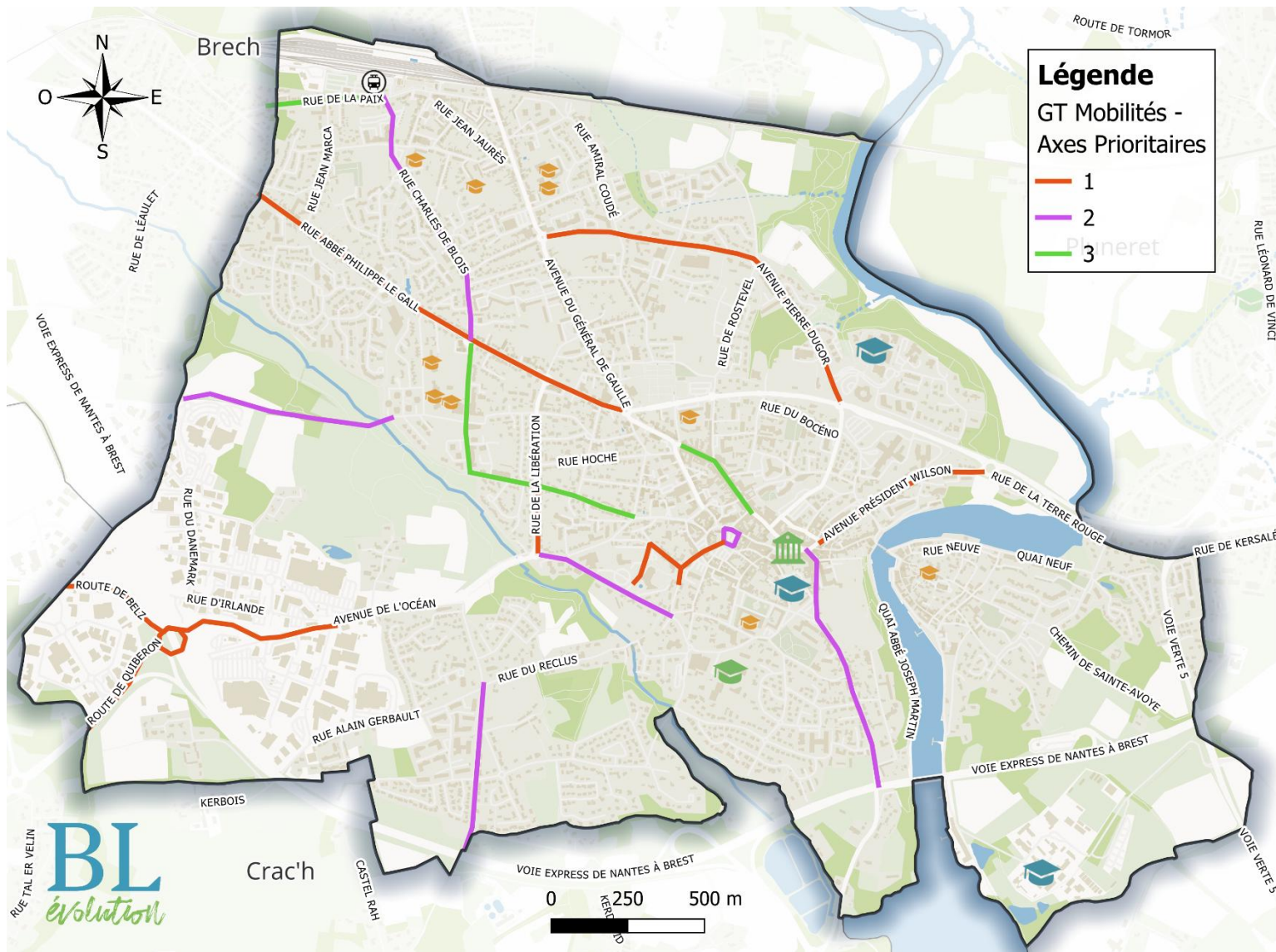
Enjeux soulevés

- **Etablissements scolaires** : importance de renforcer leur accessibilité et d'évaluer le nombre de parents qui accompagnent leurs enfants à vélo ou à pied pour organiser des vélobus ou pédibus.
- **Parkings** : envisager de proposer des parkings relais gratuits dans la périphérie de la commune et encourager les personnes à venir à pied, à vélo ou en bus. Il serait intéressant de quantifier le nombre de personnes qui viennent de l'extérieur.
- **Accessibilité** : de nombreuses zones de la ville ne sont pas accessibles aux PMR. Besoin de bancs pour les arrêts de bus Porte Océane. Pente le long de l'Avenue du l'Océan n'est pas adaptée pour des personnes en fauteuil, besoin d'intégrer ces questions dans les futurs aménagements.
- **Vélos Libre Service d'AQTA** : retours très positifs des habitants
- **Gare** : les besoins de stationnement vélo vont augmenter, à anticiper



Enjeux identifiés par le GT Mobilités du 3 mars 2026

Itinéraires prioritaires identifiés à la suite du travail sur carte





Enjeux identifiés par le GT Mobilités du 3 mars 2026

Itinéraires prioritaires identifiés à la suite du travail sur carte

Nom de la liaison	Remarques	Priorité
Auray vers Pluneret	Avenue du Président Wilson, besoin de sécuriser au moins la montée, accessibilité fauteuil	1
Porte Océane	Enjeu piéton et cyclable	1
Rue de la Libération	Besoin de supprimer du stationnement, le soir peu de voitures de riverains	1
Rue Abbé Philippe le Gall	Très passante et très dangereuse, départementale	1
Axe vers Lycée – Pierre Dugor	Projet long terme d'aménagement d'un site propre et besoin places PMR entrée du lycée	1
Athéna - Notre Dame	Besoin de cheminement piéton	1
Auray-Crach'	Forte pente et étroit, besoin de sécurisation surtout en montée, baisser vitesse, voir quel axe est prioritaire	2
Passage forêt vers ZC	Alternative à la V45, à planifier long terme, pensé pour le piéton initialement	2
Rue Charles de Blois - Gare	Besoin apaisement pour rejoindre centre, besoin d'élargir la bande cyclable ou vélorue	2
Rue Jules Vernes – Crach'	Prévision de refaire le tapis d'enrobé	2
Place Notre Dame	Zone de rencontre à créer sur une partie de la place	2
Rue Henri Dunant	Continuité Océane - Angle dangereux	2
Brech'-Auray	Étroit, fréquenté, Brech a un projet d'aménagement en sens unique sans piste cyclable	3
Rue Auguste la houille	Foncier prêt pour installer un bidir, enjeux scolaires	3



Synthèse des enjeux

VERS UNE VILLE DU QUART D'HEURE



Une commune **dense** concentrant de nombreux **flux internes et depuis les communes voisines**



Un besoin d'accessibilité fort autour des **établissements scolaires** ainsi que des **équipements sportifs et municipaux**.



L'organisation du **stationnement automobile** sera un enjeu clé pour l'acceptabilité des futurs aménagements, notamment autour des expérimentations de **piétonisation du centre-ville**.



Des premiers aménagements cyclables réalisés mais encore un fort **besoin de sécurisation sur des axes majeurs**



Une offre de **stationnements vélos à renforcer** sur la zone commerciale et au niveau de la gare



CONTACTS



Johann HELWIG

Chef de projet *BL évolution*
johann.helwig@bl-evolution.com
06 68 57 65 39



Ernest CARPENTIER

Responsable Espace Public et
Mobilités de la ville d'Auray
e.carpentier@ville-auray.fr
06 65 67 45 85



Noa LEVY BARON

Consultante mobilité *BL évolution*
noa.levy-baron@bl-evolution.com
06 38 79 21 96

