

AREP

Auray

Etude d'intermodalité sur le PEM

**Etat des lieux des usages actuels du pôle gare
et pistes d'optimisation**

Préambule

Rappel des objectifs de la mission

SNCF Gares & Connexions, la Région Bretagne, Auray Quiberon Terre Atlantique (AQTA) et la Ville d'Auray ont confié à AREP une mission d'étude d'intermodalité sur le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM).

Les **objectifs de cette mission** sont les suivants :

- Elaborer un diagnostic complet et actualisé du fonctionnement du PEM sur 3 périodes de l'année contrastées (période estivale, arrière-saison et basse saison).
- Apporter un éclairage quantitatif et qualitatif sur le fonctionnement de certains aspects de l'intermodalité actuels : dépose-minute au Sud, gare routière, stationnement longue durée ...
- Proposer des pistes d'action pour répondre aux dysfonctionnements constatés

Sommaire de la présentation :

1. Premiers éléments de diagnostic urbain et fonctionnel
2. Analyses des données d'enquête et de comptages et caractérisation du fonctionnement actuel du PEM
3. Focus sur le fonctionnement du dépose-minute et pistes d'optimisation



Premiers éléments de diagnostic urbain et fonctionnel

Configuration spatiale de la gare

Les accès aux quais et les franchissements actuels

La gare d'Auray est composée de deux quais :

- Le quai 1 accessible directement depuis le BV et un portillon donnant sur la gare routière au Sud est un quai latéral qui donne accès à la voie 1 : TER vers Lorient, Quimper, Brest, TGV et Ouigo vers Quimper et à la voie 3 : TER « tire-bouchon » vers Quiberon en période estivale.
- Le quai 2 accessible depuis la passerelle et le PASO est un quai central qui donne accès à la voie 2 : TER vers Vannes, Rennes, Nantes, TGV et Ouigo vers Paris Montparnasse et à la voie 4 .

Actuellement, les voyageurs peuvent accéder aux quais par deux franchissements :

- Une **passerelle ville-ville** accessible PMR (ascenseurs) permettant d'accéder directement au quai 2 et au quai 1 via le bâtiment voyageur.
- Un **Passage Souterrain** (PASO) « historique » qui relie le quai 1 au quai 2

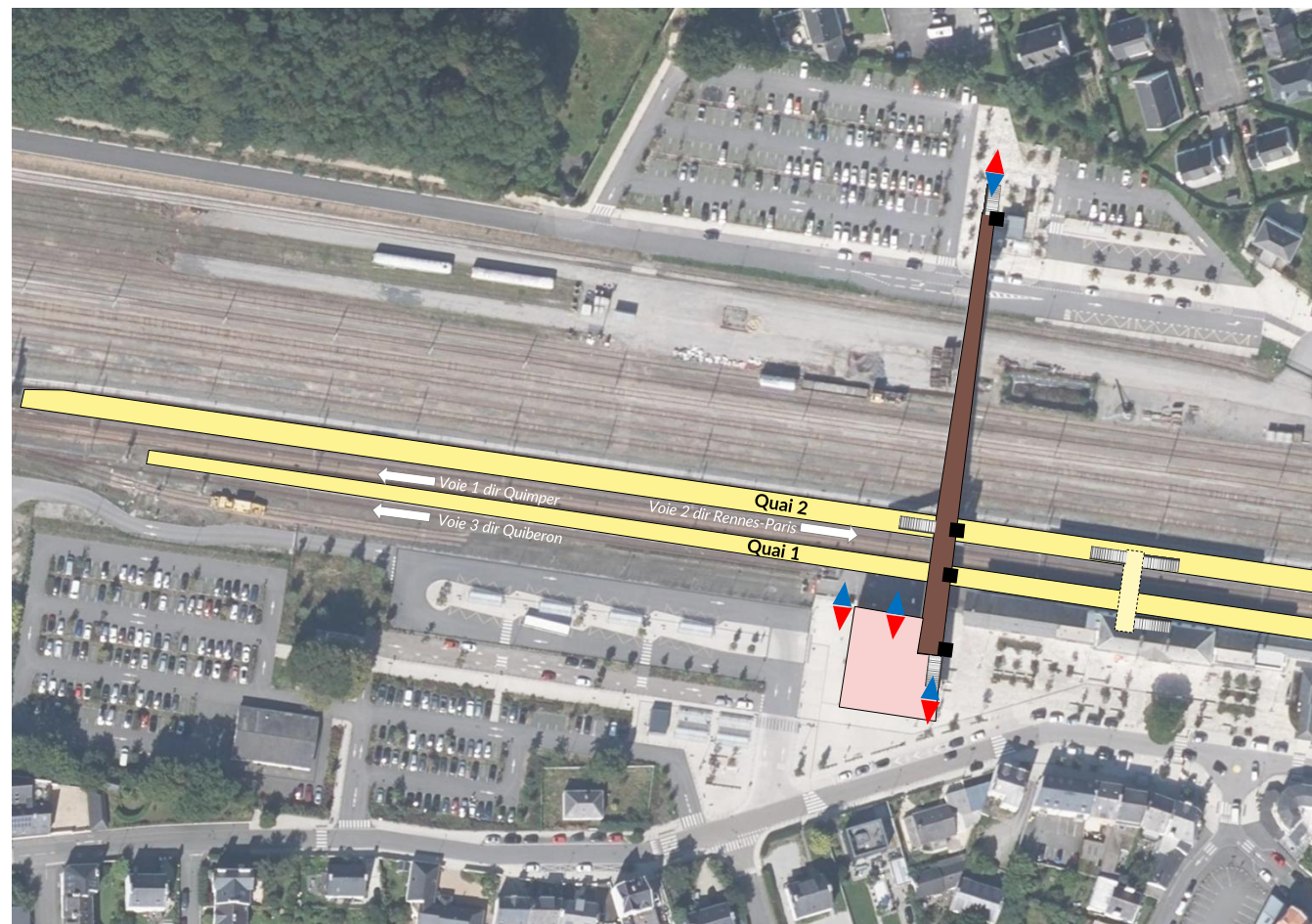
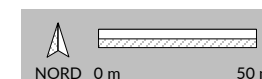


Photo aérienne : Géoportail

Légende du plan

- Bâtiment(s) voyageurs
- Quais
- Souterrain SNCF
- Passerelle

- ▤ Escaliers fixes
- Ascenseurs
- ▲ Access à la gare



Configuration spatiale de la gare

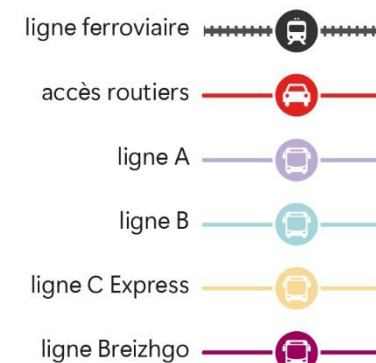
Etat des lieux à l'échelle élargie



Un réseau de voiries magistral et primaire qui favorise l'accessibilité Sud et Ouest, en particulier la RN 165 et la RD 768.

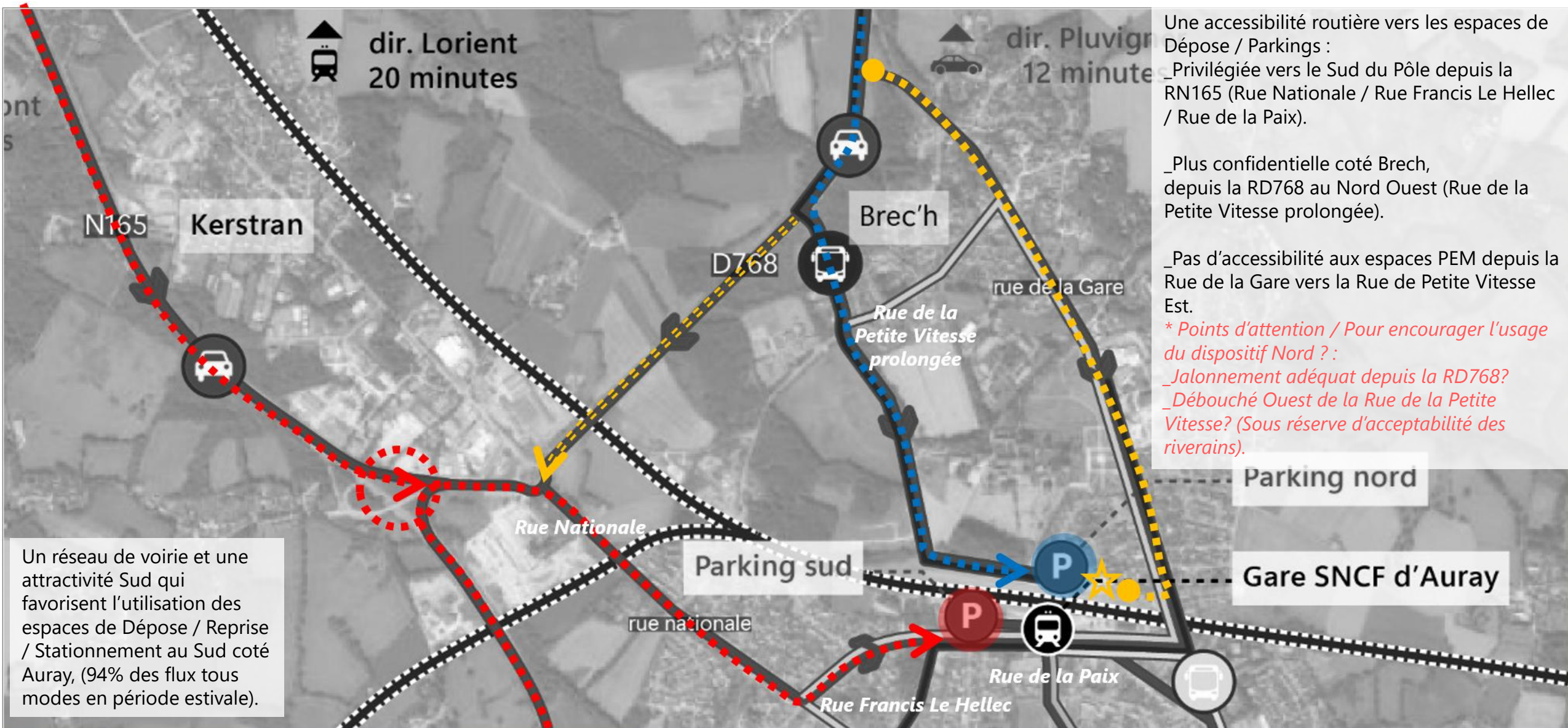
Des voiries structurantes empruntées pour accéder à la gare par les transports collectifs et les véhicules particuliers :

- N-S: Rue de la Gare / Rue Pierre Allio / Avenue du Général De Gaulle.
- E-O: Avenue Kennedy / Rue Abbé Philippe Le Gall / Rue Nationale.
- Des voiries de quartier pour rejoindre le Pôle : Rue Jean Mermoz / Rue Curie / Rue Jean Jaurès...



Configuration spatiale de la gare

Accessibilité Nord-Sud aux espaces de Dépose minute / Reprise / Parkings



Une accessibilité routière vers les espaces de Dépose / Parkings :
_ Privilégiée vers le Sud du Pôle depuis la RN165 (Rue Nationale / Rue Francis Le Hellec / Rue de la Paix).

_ Plus confidentielle coté Brech, depuis la RD768 au Nord Ouest (Rue de la Petite Vitesse prolongée).

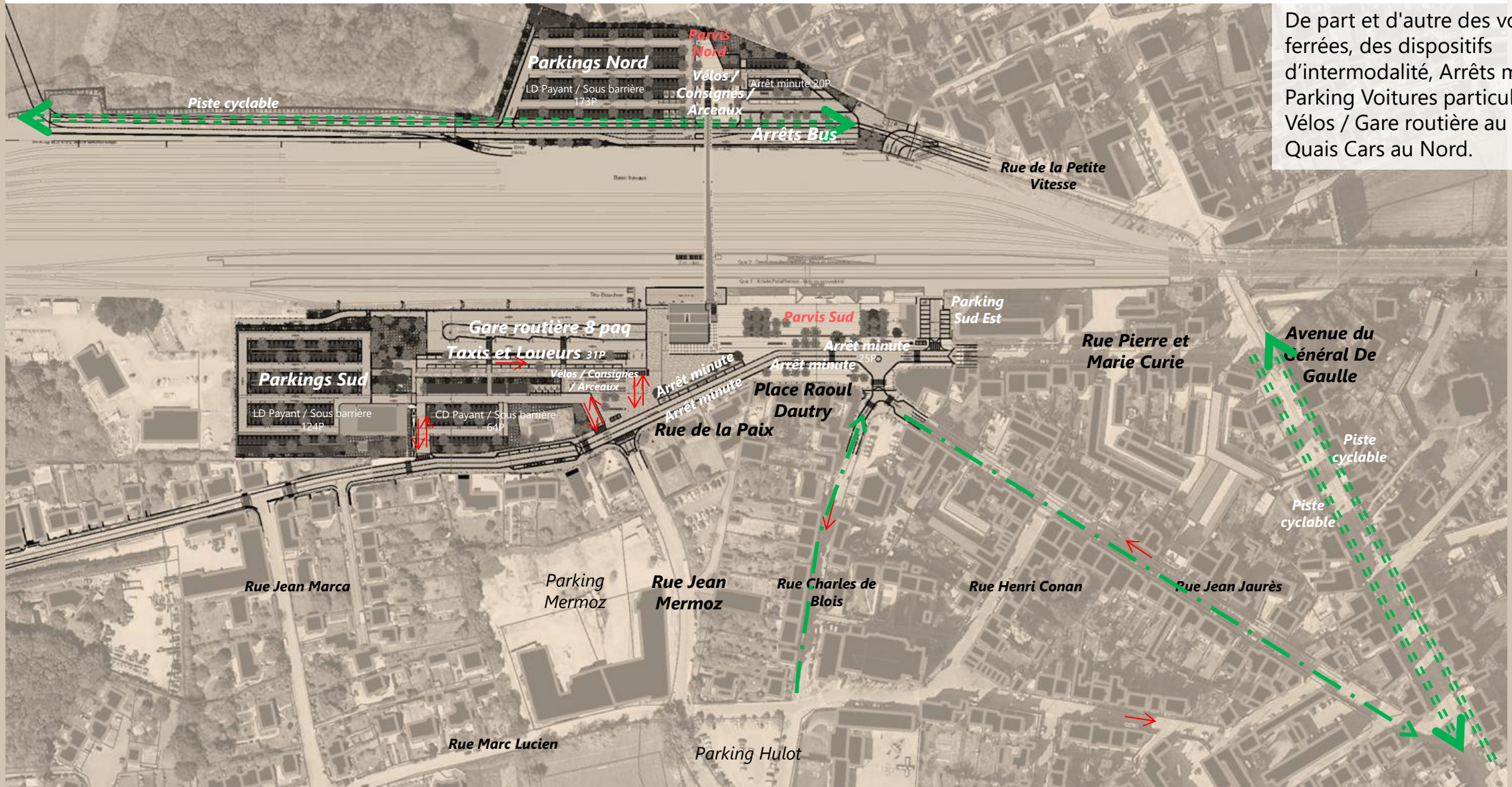
_ Pas d'accessibilité aux espaces PEM depuis la Rue de la Gare vers la Rue de Petite Vitesse Est.

** Points d'attention / Pour encourager l'usage du dispositif Nord ? :*
_ Jalonnement adéquat depuis la RD768?
_ Débouché Ouest de la Rue de la Petite Vitesse? (Sous réserve d'acceptabilité des riverains).

Un réseau de voirie et une attractivité Sud qui favorisent l'utilisation des espaces de Dépose / Reprise / Stationnement au Sud coté Auray, (94% des flux tous modes en période estivale).

Organisation du Pôle d'échanges

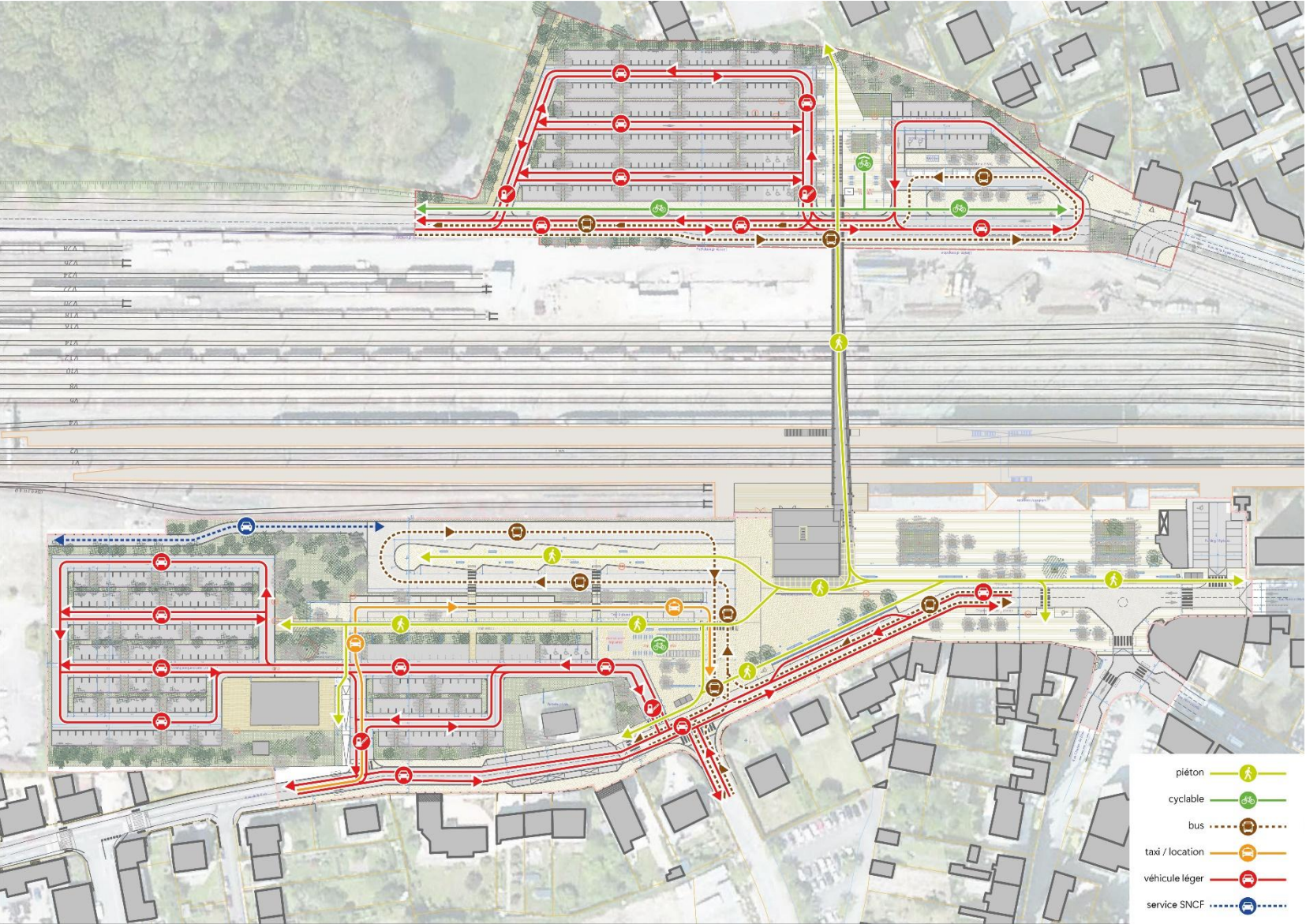
Un Pôle Gare à 2 faces



De part et d'autre des voies ferrées, des dispositifs d'intermodalité, Arrêts minute / Parking Voitures particulières et Vélos / Gare routière au Sud / Quais Cars au Nord.

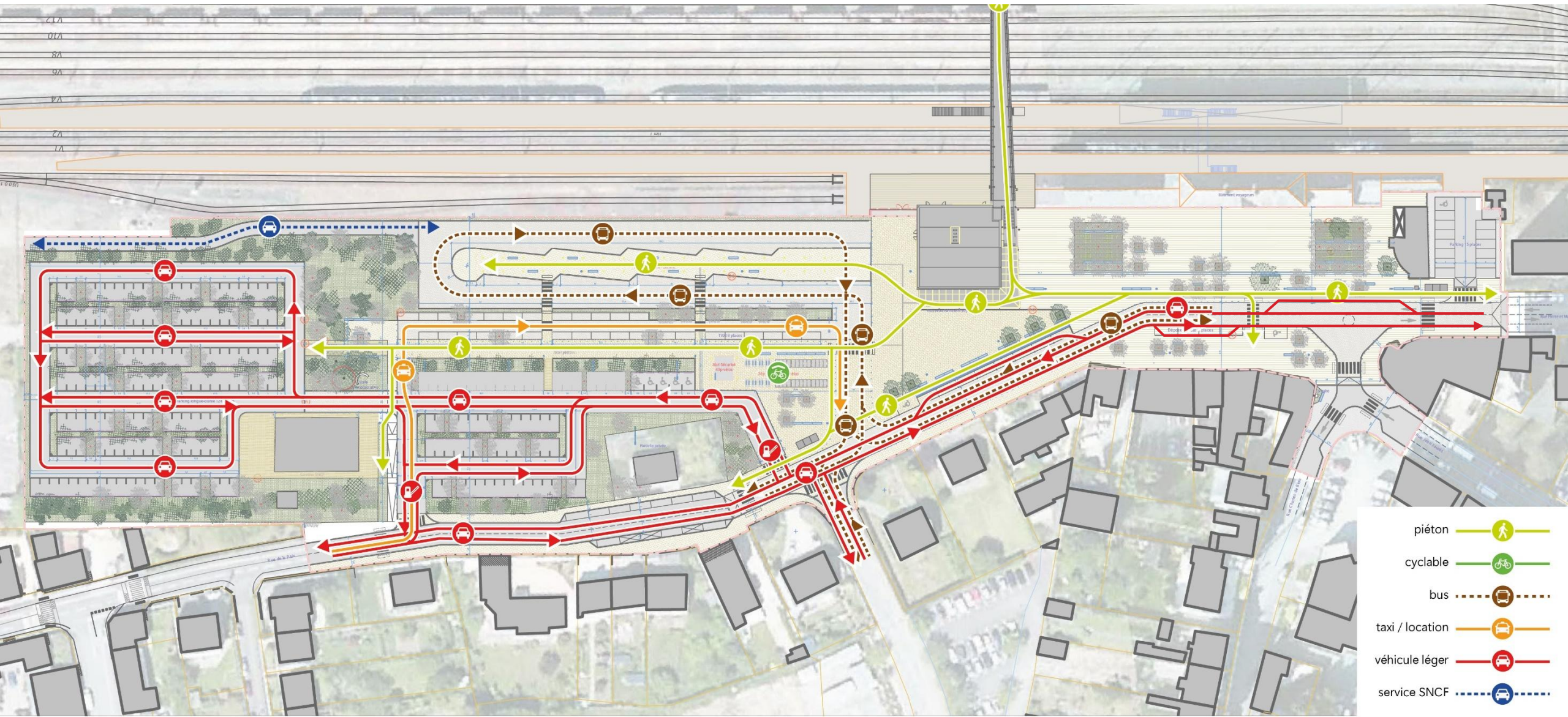
Fonctionnement du PEM

Flux tous modes Nord / Sud



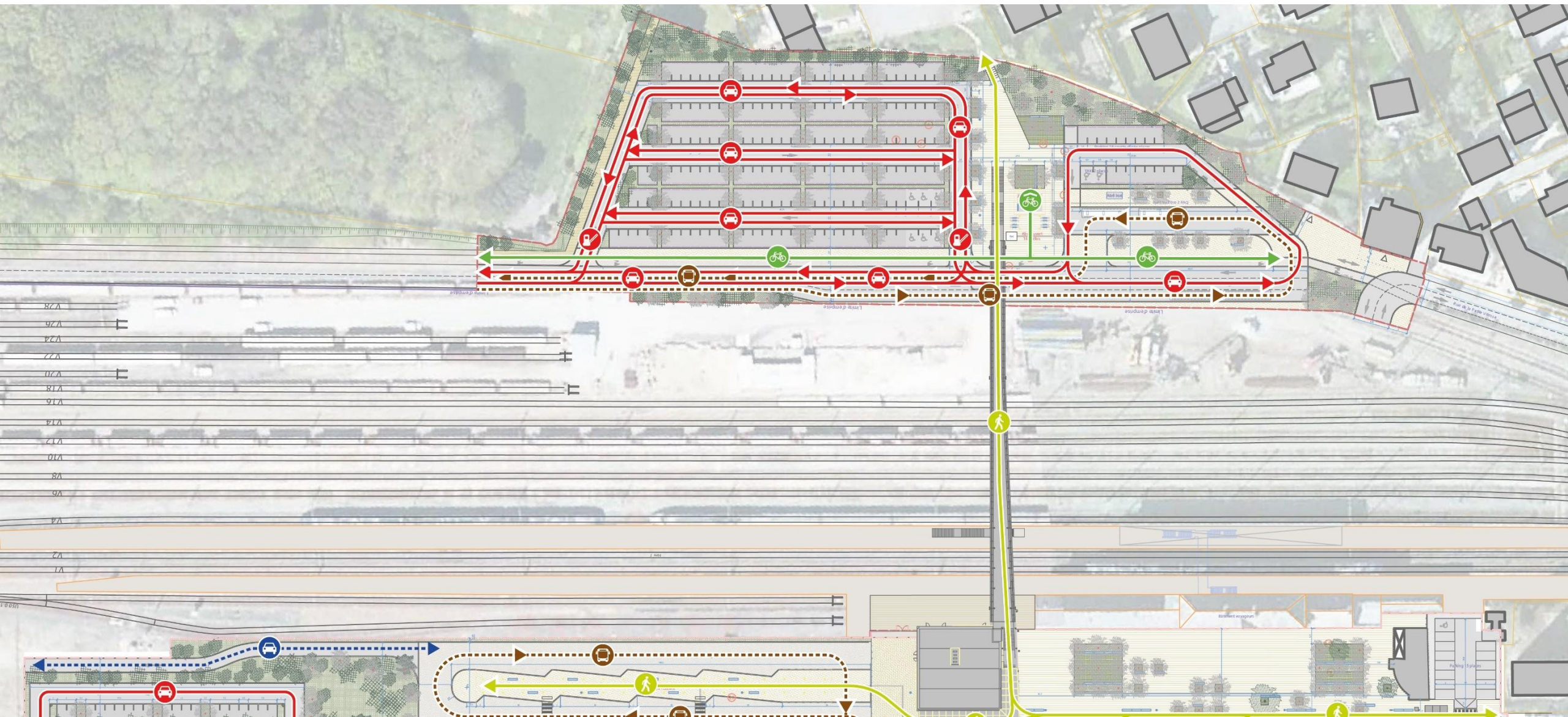
Fonctionnement du PEM

Flux tous modes Sud



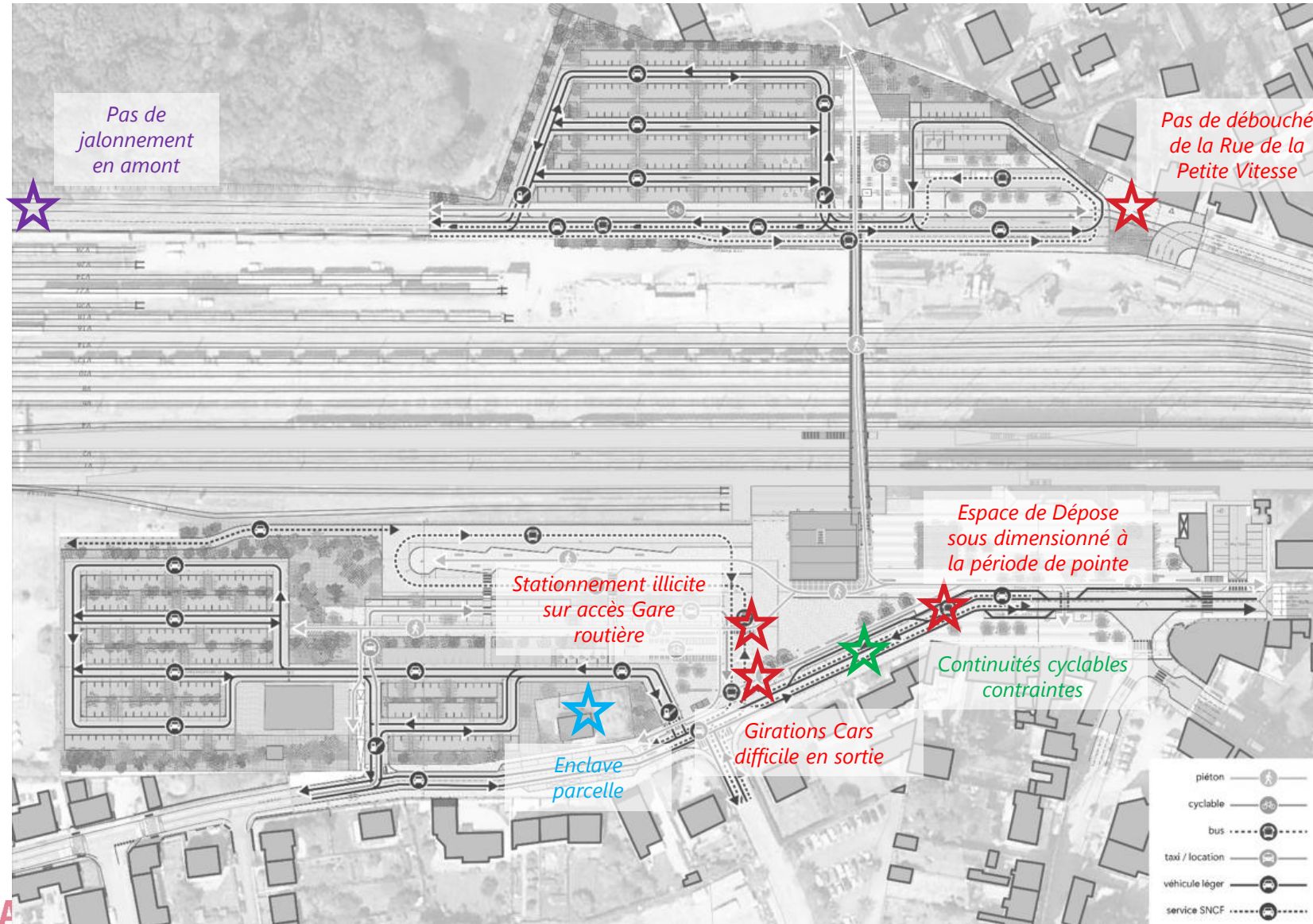
Fonctionnement du PEM

Flux tous modes Nord



Principaux dysfonctionnements constatés

Nord / Sud



Analyses des données d'enquête et de comptages

Saison estivale / Arrière-saison / Basse saison

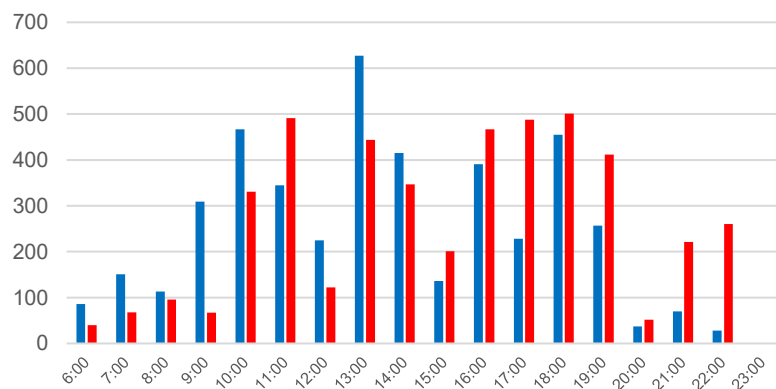
Exploitation des données de comptage

Fréquentations par jour et par période – Synthèse par période

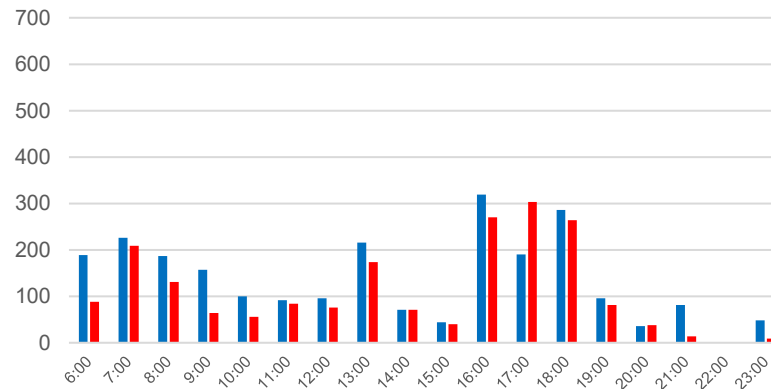
Jour	Été	Arrière-Saison	Basse saison
JOB	9 000 mouvements 4 400 montées et 4 600 descentes <i>Pic horaire</i> : 13h-14h avec 1000 mouvements	4 500 mouvements 2 500 montées et 2 000 descentes <i>Pic horaire</i> : 16h-17h avec 600 mouvements	3 350 mouvements 1 850 montées et 1 500 descentes <i>Pic horaire</i> : 7h-8h avec 450 mouvements
Vendredi (16h-23h)	5 000 mouvements 2 000 montées et 3 000 descentes <i>Pic horaire</i> : 19h-20h avec 1100 mouvements	3 000 mouvements 1 900 montées et 1 100 descentes <i>Pic horaire</i> : 17h-18h avec 650 mouvements	2 600 mouvements 1 300 montées et 1 300 descentes <i>Pic horaire</i> : 16h-17h avec 700 mouvements
Dimanche (16h-23h)	5 300 mouvements 2 800 montées et 2 500 descentes <i>Pic horaire</i> : 18h-19h avec 1400 mouvements	2 900 mouvements 1 900 montées et 1 000 descentes <i>Pic horaire</i> : 18h-19h avec 780 mouvements	2 300 mouvements 1 500 montées et 800 descentes <i>Pic horaire</i> : 18h-19h avec 650 mouvements

- Une fréquentation maximale de la gare en période estivale avec plus de 10 000 mouvements par jour les 3 jours de la fin de la semaine (chassés-croisés).
- Des pics horaires estivaux de plus de 1000 mouvements en lien avec les trains de pointe le vendredi et le dimanche.
- 50% de fréquentation en moins en arrière-saison par rapport au pic estival mais des flux et pics toujours importants liés aux arrivées et départs en weekends.
- En basse saison, un profil de fréquentation proche de celui de l'arrière-saison mais atténué (-25% de fréquentation sur le JOB).

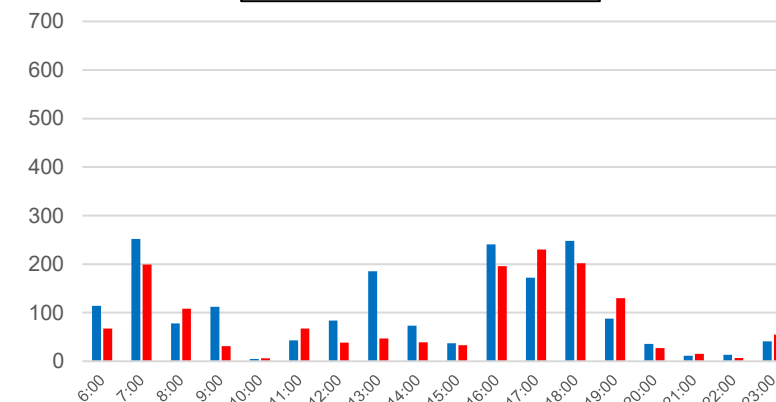
JOB - période estivale



JOB - arrière-saison



JOB - basse saison



■ Montées ■ Descentes

Exploitation des données de comptage

Fréquentations par accès

Une analyse un peu plus fine par point de comptages permet de tirer les enseignements suivants sur les usages des différents accès et franchissements de la gare :

- **L'accès Sud est très clairement l'accès principal de la gare : environ 85% des flux** accèdent aux quais ou quittent les quais par le Sud contre 15% par le Nord (de 12% le dimanche à 20% le JOB). Sur un JOB de l'arrière-saison, cela représente par exemple 2 200 montants venant du Sud contre seulement 450 venant du Nord.
- Les **flux dits « ville-ville » empruntant la passerelle seulement pour traverser sans lien avec la gare sont négligeables** en proportion des flux échange avec la gare en période estivale.
- **Les voyageurs souhaitant accéder au quai 2 ou le quitter empruntent à 25% le passage souterrain et à 75% la passerelle.** L'utilisation du PASO « historique » n'est donc pas marginale, celui-ci est surtout utilisé pour évacuer le quai 2.
- Parmi les voyageurs en échange entre la passerelle et le quai 2, il est à noter la forte proportion utilisant l'ascenseur : **près d'un voyageur sur 3 choisit l'ascenseur plutôt que les escaliers** malgré un débit bien moindre. On retrouve cette proportion pour les voyageurs accédant à la passerelle par le Nord. Il est à noter que cette tendance reste la même entre l'été et l'arrière-saison malgré un public pourtant moins chargé (bagages, poussettes) en proportion en septembre qu'au pic de l'été. En novembre, c'est plutôt 1 voyageur sur 4 qui utilise l'ascenseur.



Crédits : AREP, 2025

Exploitation de l'enquête voyageurs

Caractérisation des voyageurs – Usagers du train

On note sur un JOB d'arrière-saison et basse saison, un net rééquilibrage entre les motifs pendulaires (« travail » et « études ») qui pèsent en cumulé un voyage sur 2 et les motifs occasionnels essentiellement sur le TGV (retour de vacances, loisir, visite à un proche...) qui représente l'autre moitié des voyages en train.

Pour les voyageurs venant prendre un car en gare routière, on observe la même répartition entre voyages pendulaires et occasionnels, avec toutefois une nette prédominance des voyages à motif scolaire (41%) sur les voyages à motif travail (14%).

JOB – basse saison

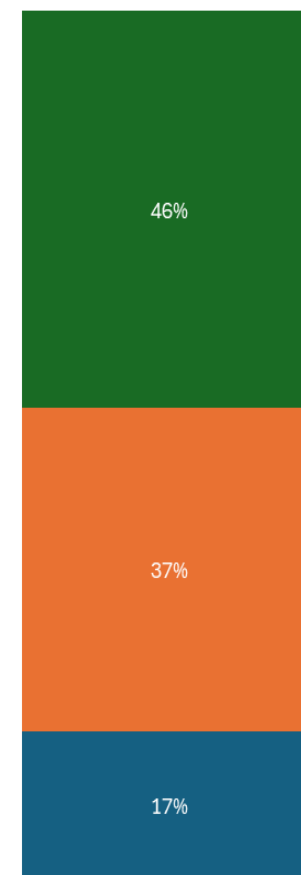
■ Etudes ■ Travail ■ Personnel



JOB – arrière-saison

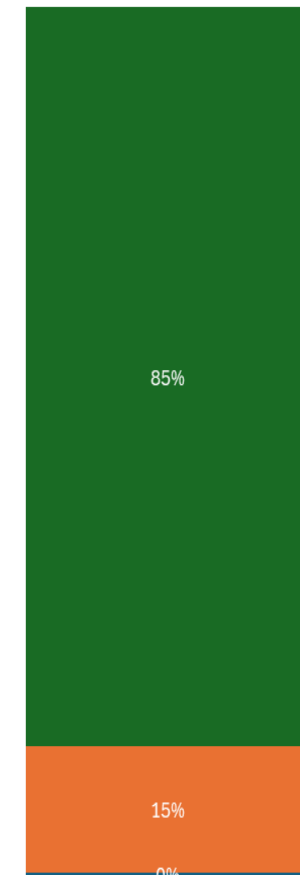
MOTIF DU DÉPLACEMENT SIMPLIFIÉ CONSOLIDÉ

■ Etudes ■ Travail ■ Personnel



JOB - période estivale

■ Etudes ■ Travail ■ Personnel



Exploitation de l'enquête voyageurs

Origines et destinations des voyageurs à la montée

Origine des voyageurs (arrière-saison)

Hors correspondance, les voyageurs venant prendre le train à Auray viennent très majoritairement du bassin de vie d'Auray : 27% d'Auray même et à plus de 85% de l'une des commune d'AQTA (respectivement 38% et 75% en basse saison).

Les communes de la CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération (GMVA) et de la CC de Belle île en Mer pèsent respectivement 5,7% et 3,2% des communes d'origine des voyageurs. **L'aire de chalandise de la gare d'Auray est donc toujours étendue mais moins qu'en période estivale.**

NB : les usagers du car viennent eux à 50% d'une commune d'AQTA (surtout Auray et Brech), à 20% de Paris (correspondance avec le train), à 8% de Lorient Agglo, à 6% de l'agglomération rennaise et à 4% de GMVA.

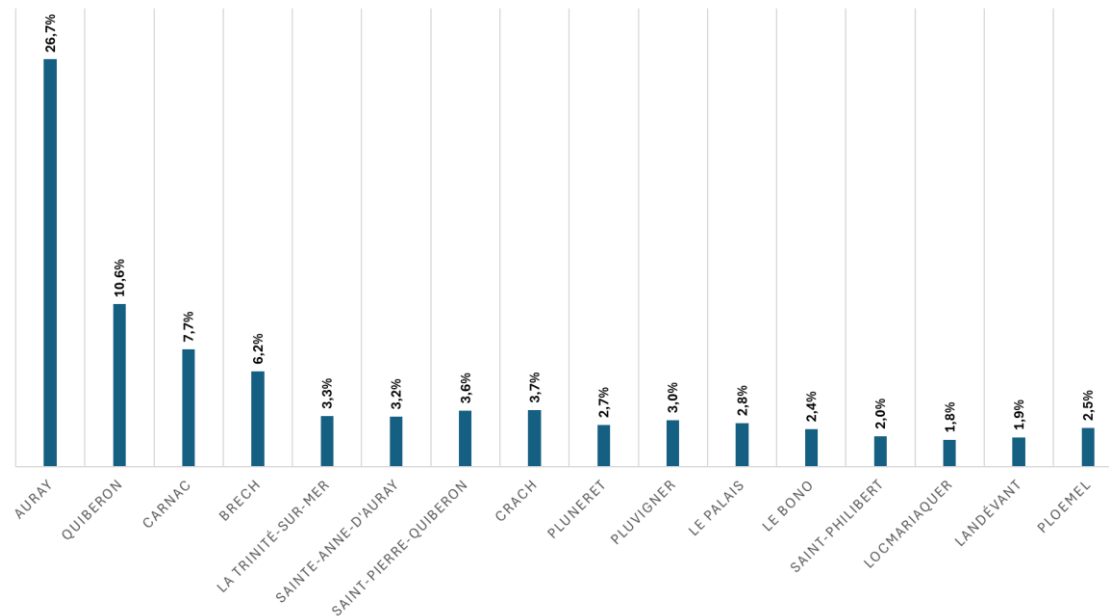
Destination des voyageurs

Les principales gares de destination des voyageurs sont Paris-Montparnasse, Vannes, Rennes, Lorient et Nantes qui pèsent à elles seules 88% des voyages (35% pour Paris !).

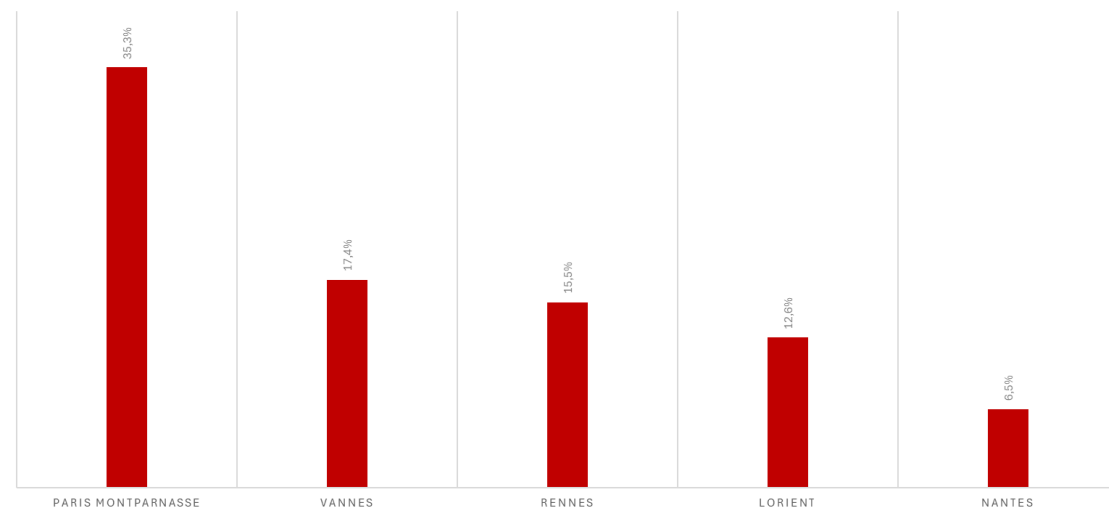
Les usagers des bus et des cars quant à eux sont principalement à destination d'Auray (25%), de Quiberon (23%) et dans une moindre mesure de Vannes (10%), Sainte-Anne d'Auray (7%), Pluvigner (7%) et de Carnac (5%)

Les voyageurs en correspondance train-train ne représentent plus que 1% des voyageurs montant dans un train alors qu'ils étaient près de 38% au cœur de l'été (essentiellement tire-bouchon - TGV)

COMMUNES D'ORIGINE DES VOYAGEURS EN GARE (>2%)



GARES DE DESTINATION DES VOYAGEURS À LA MONTÉE (>2%)



Exploitation de l'enquête voyageurs

Partes modales des voyageurs à la montée en gare

En arrière et basse saisons, les correspondances train-train pèsent beaucoup moins qu'en période estivale, **le mode de rabattement principal en gare d'Auray est la voiture (60% des voyageurs) dont 40% en tant que passager et 20% en tant que conducteur.**

Si l'on exclut les correspondances, on note par rapport à la période estivale :

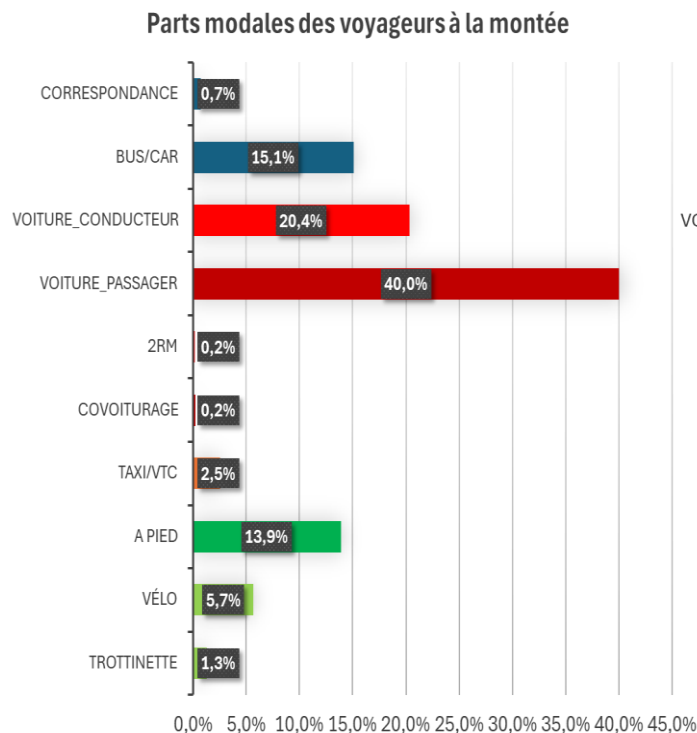
- Des parts modales voiture-conducteur (autour de 20%), marche à pied (14%) et taxi (2,5%) constantes
- Une baisse de la part modale voiture-passager (-10%)
- Une légère hausse de la part modale vélo/trottinette (+3%)
- Une forte hausse de la part modale bus/car en arrière-saison (+8%) qui s'explique notamment par l'arrêt du tire-bouchon en septembre remplacée par la ligne de car BreizhGo 601

Les **distances moyennes par mode** de rabattement sont les suivantes :

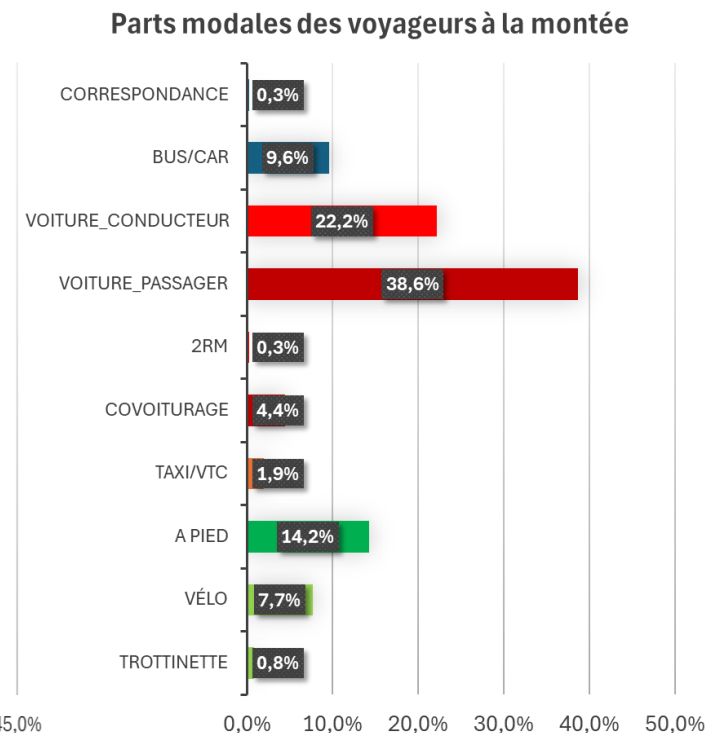
- Marché à pied : 1,7 km → élevé; ce qui montre le relatif éloignement de la gare par rapport à la centralité alréenne.
- Vélo-trottinette : 3,1 km → Dans la moyenne (haute)
- Bus/car : 24 km
- Voiture-conducteur : 14,5 km
- Voiture-passager : 19,5 km

Cela montre **le rayonnement de la gare d'Auray qui attire des voyageurs de très loin**, au Sud (jusqu'à Quiberon et Belle-Île) comme au Nord (Baud, Camors, Locminé)

JOB - arrière-saison



JOB - basse saison



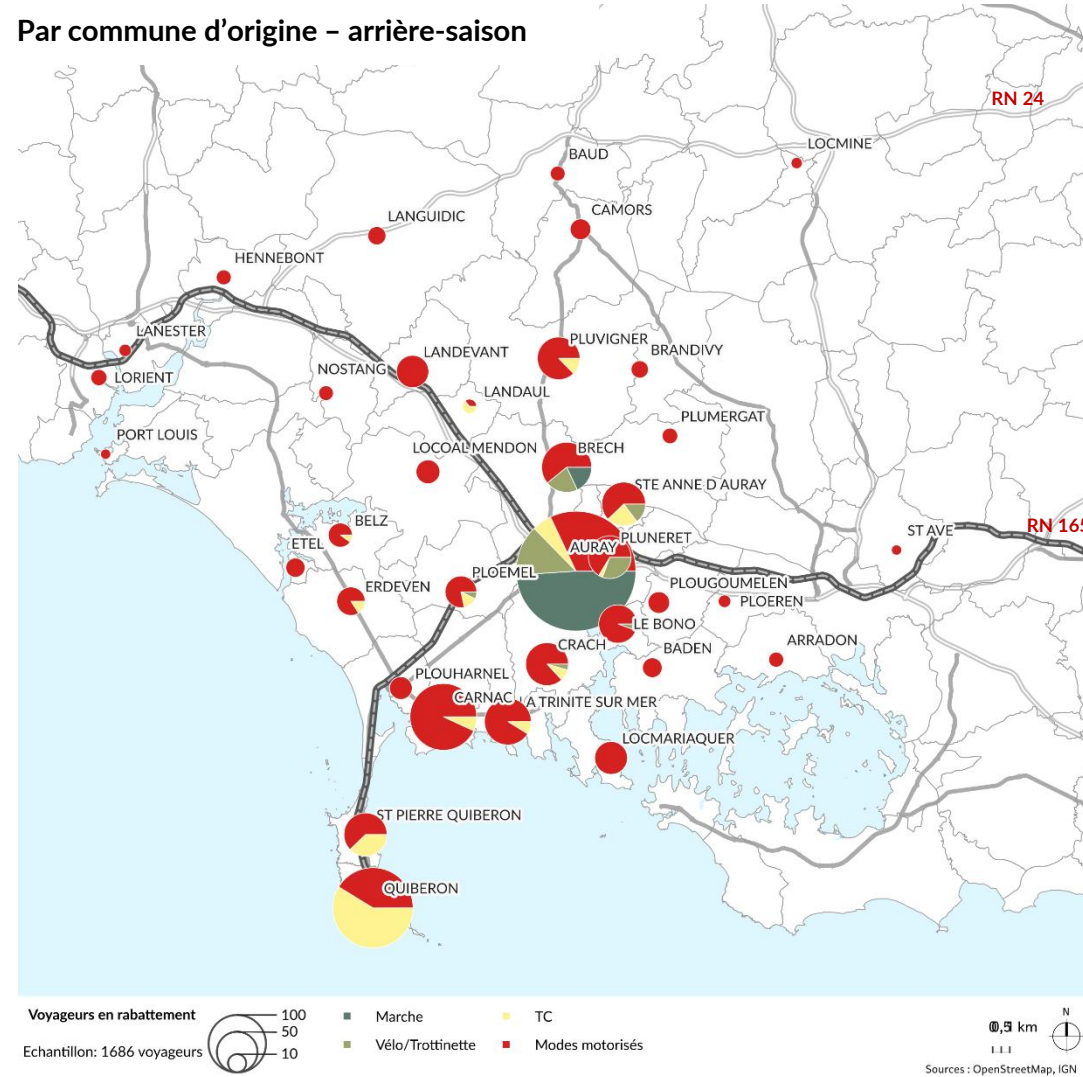
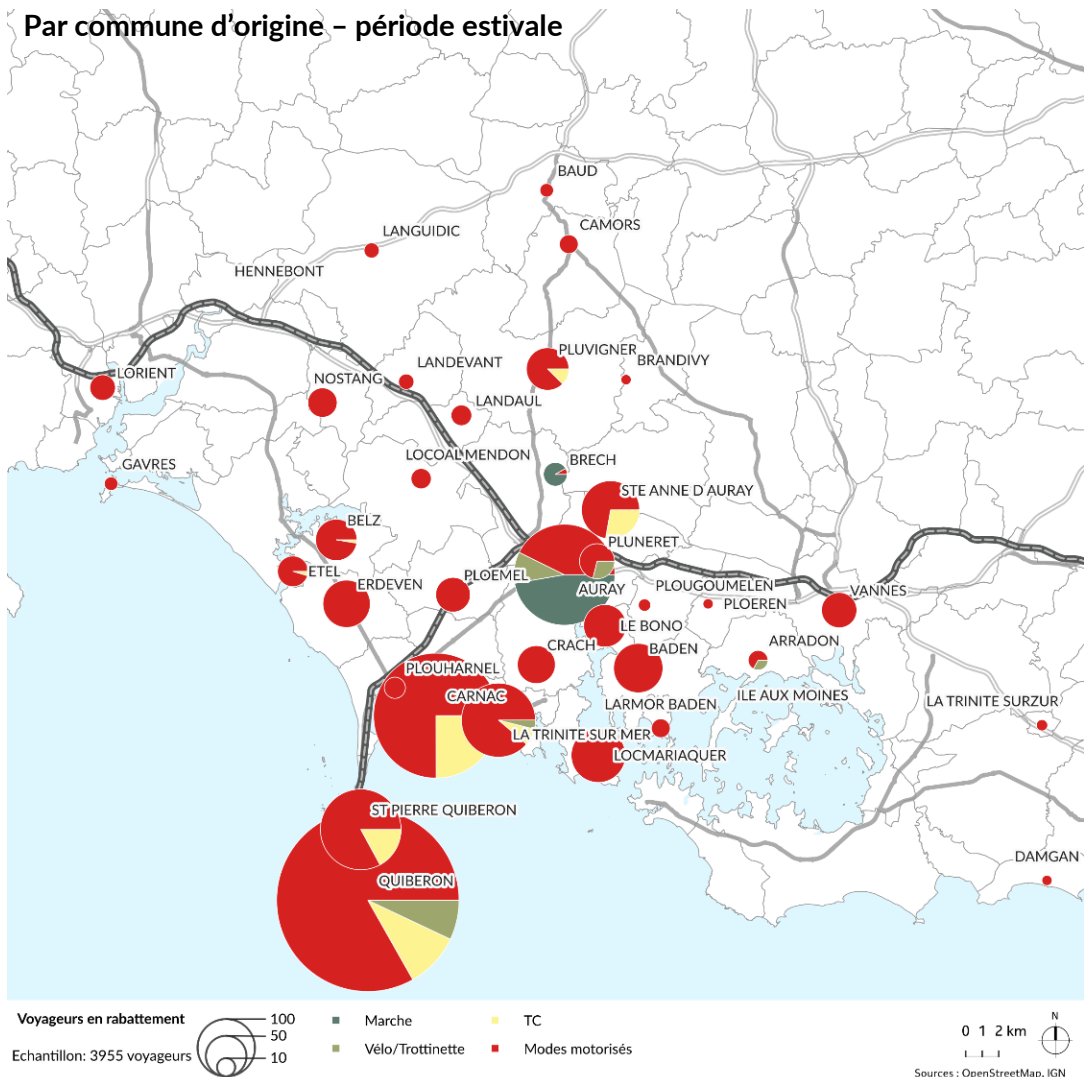
Modes particuliers motorisés
Environ 70 %



Modes actifs
Environ 22%

Exploitation de l'enquête voyageurs

Origine des voyageurs venant prendre un train ou un car sur le PEM d'Auray



Exploitation de l'enquête voyageurs

Partis modales des voyageurs à la montée en gare – zoom sur les rabattements de proximité depuis Auray et Brech

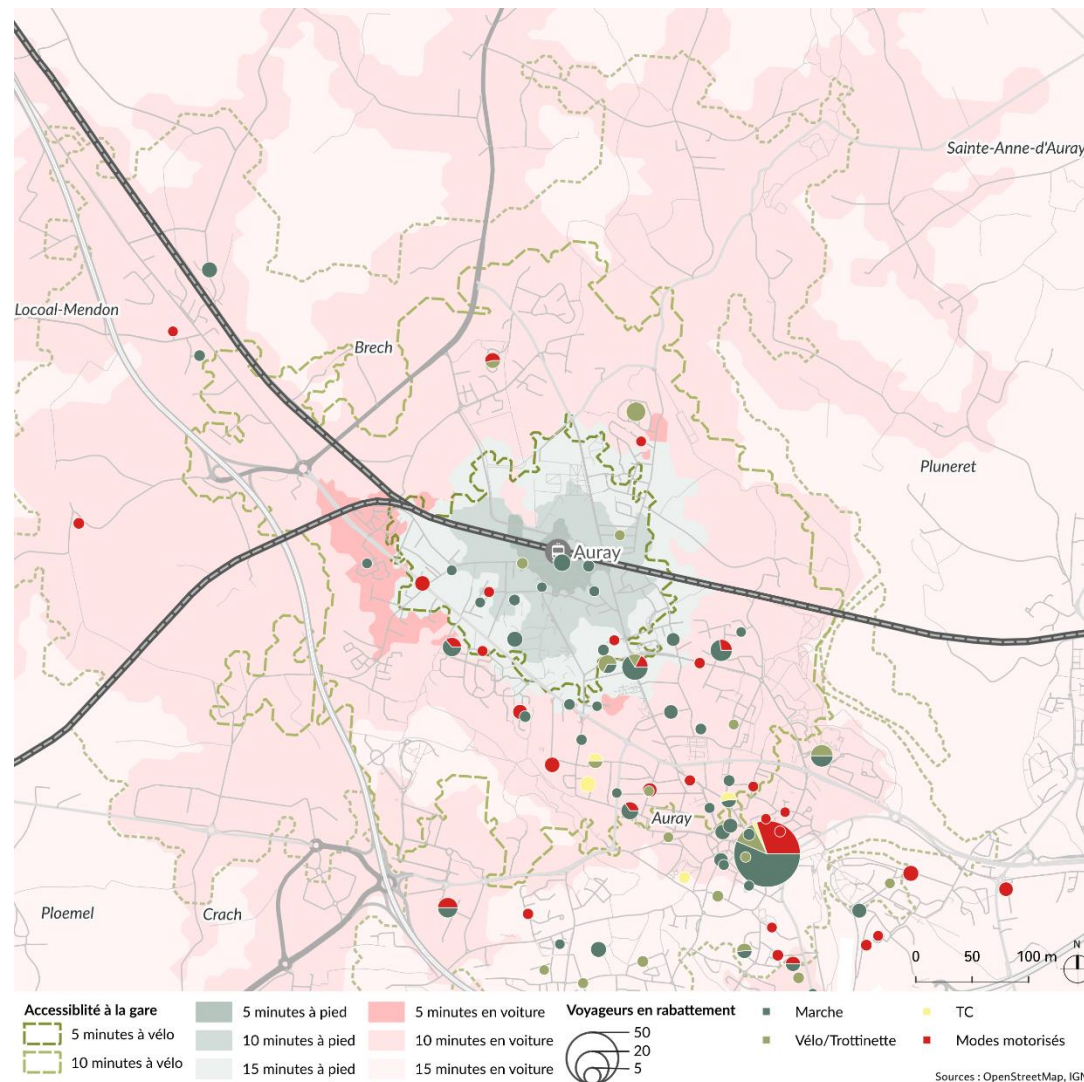
Si l'on se concentre sur les voyageurs venant d'Auray pour prendre un train (environ 450 sur un JOB), la part modale des modes actifs est de 63% (47% pour la marche comme en période estivale)

La part de la voiture reste tout de même élevée quand on sait que 9 alréens sur 10 habitent à 3 km ou moins de la gare : 32% dont 22% en tant que passager et 10% en tant que conducteur.

Pour Brech (environ 105 voyageurs sur un JOB), on est à même à 40% pour les modes actifs et à 60% pour la voiture (même résultat que l'été).

Cela peut en partie s'expliquer par le fait que :

- La population scolaire se fait majoritairement déposer en gare (2 sur 3) par un proche ou un parent
- Certains voyageurs sont chargés car en retours de vacances/Weekend, ce qui rend difficile le vélo et la marche sur une longue distance.



Exploitation des enquêtes voyageurs et stationnement

Focus sur le rabattement en voiture en tant que conducteur

Sur la totalité de la journée, les voyageurs ayant rejoint la gare en voiture en tant que conducteur pour prendre un train sont environ 350*.

Dans les enquêtes, ceux-ci déclarent s'être garés préférentiellement sur les deux parkings de la gare (70% environ). Le reste des voyageurs s'est garé sur une autre place côté Sud de la gare : 10% sur le parking Mermoz, 5% sur le parking Hulot et 15% sur une autre place en voirie.

On retrouve plutôt bien ces tendances à travers l'exploitation des données de fréquentation des parkings (voir les graphiques ci-contre) :

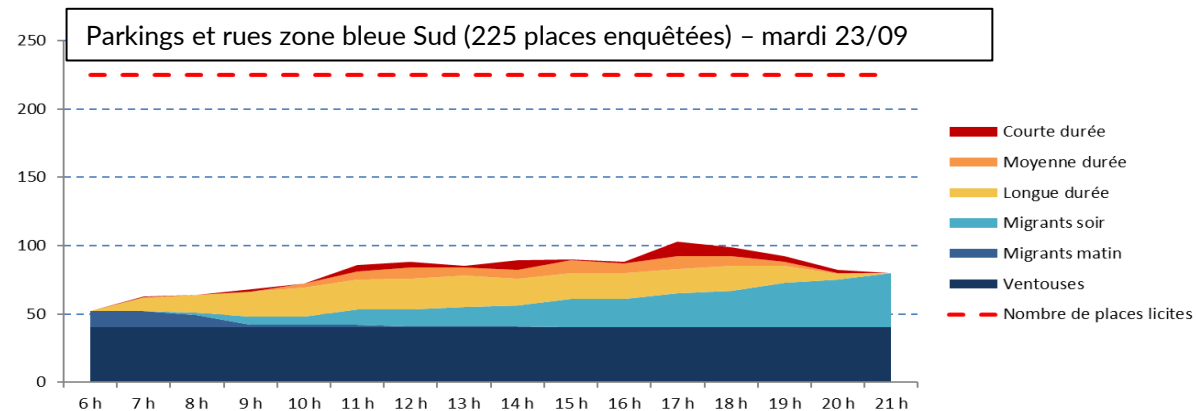
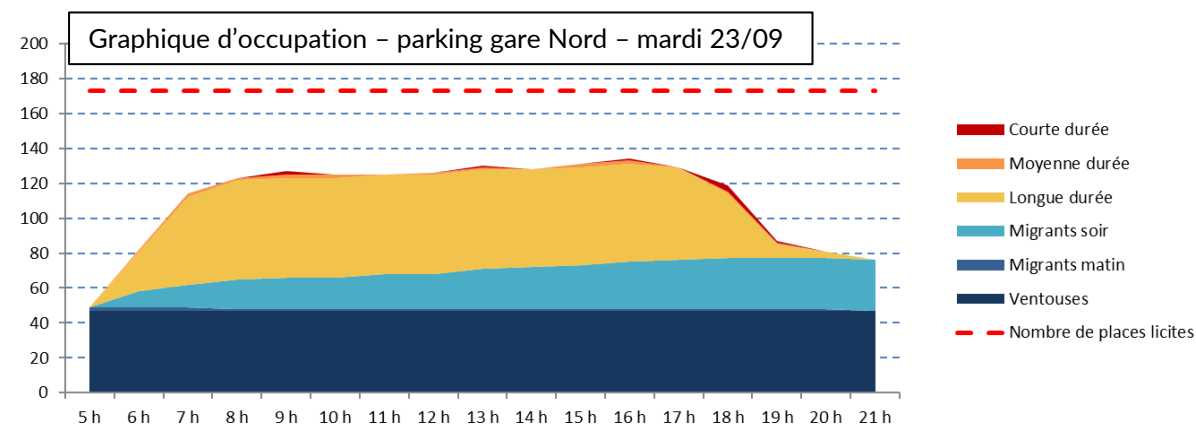
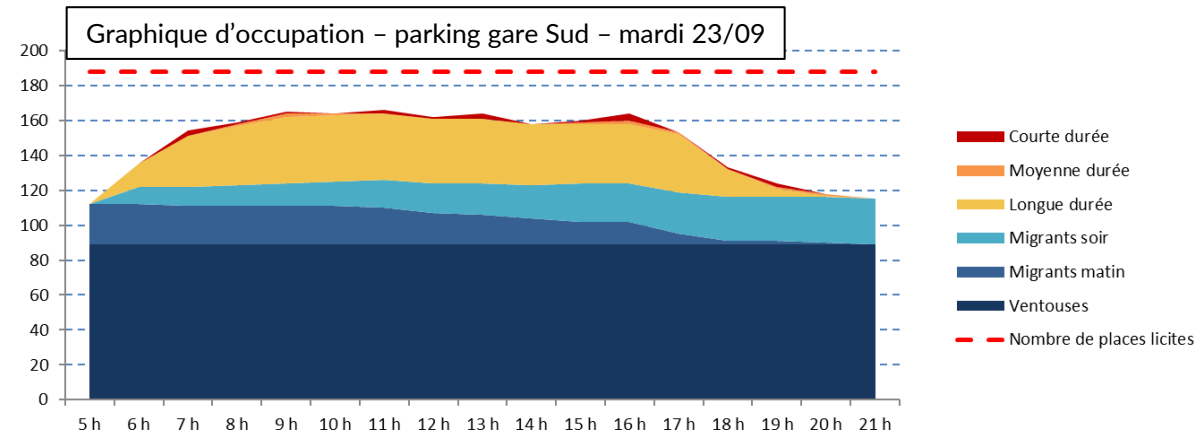
- **Parking gare Sud** : 40 usagers longue durée à la journée et 115 stationnements > 24h** (soit 60% de la capacité totale du parking). On a toujours au moins 20 places libres dans ce parking tout au long de la journée (y compris places PMR et places réservées SNCF).
- **Parking gare Nord** : 57 usagers longue durée à la journée et 76 stationnements > 24h** (soit 40% de la capacité totale du parking). On a toujours au moins 40 places libres dans ce parking tout au long de la journée.
- **Parkings et rues zone bleue au Sud** : 23 usagers longue durée à la journée dont 18 sur le parking Mermoz, 5 sur le parking Hulot et 2 à 3 dans le reste des rues adjacentes. Les parkings Mermoz et Hulot sont remplis à 40 à 50 % au maximum durant la journée, soit l'équivalent de près de 110 places libres sur ces deux parkings tout au long de la journée (125 en basse saison).

Durant un JOB en arrière-saison, sur les 350 usagers venant se garer pour prendre un train, 2/3 resteront stationner la journée et 1/3 restera stationner davantage. Ceux-ci se stationnent à 70% sur les parkings de la gare et 30% sur le reste de l'offre en parking et voirie au Sud malgré la zone bleue (la moitié à plus de 300m de la gare !)

Les réserves de capacité sont globalement confortables sur ce jour d'enquête puisqu'on a comme l'été toujours au minimum 200 places de libres : 35 sur le parking gare Sud, 45 sur le parking gare Nord, et 120 en tout sur le périmètre réglementé au Sud de la gare (Mermoz, Hulot + rues adjacentes) → à 17h au pic de l'occupation

* : Environ 400 en période estivale, plutôt 300 en basse saison

** : durée moyenne de stationnement des usagers >24h des parkings gare Nord et Sud : 6 jours



Exploitation de l'enquête voyageurs

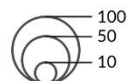
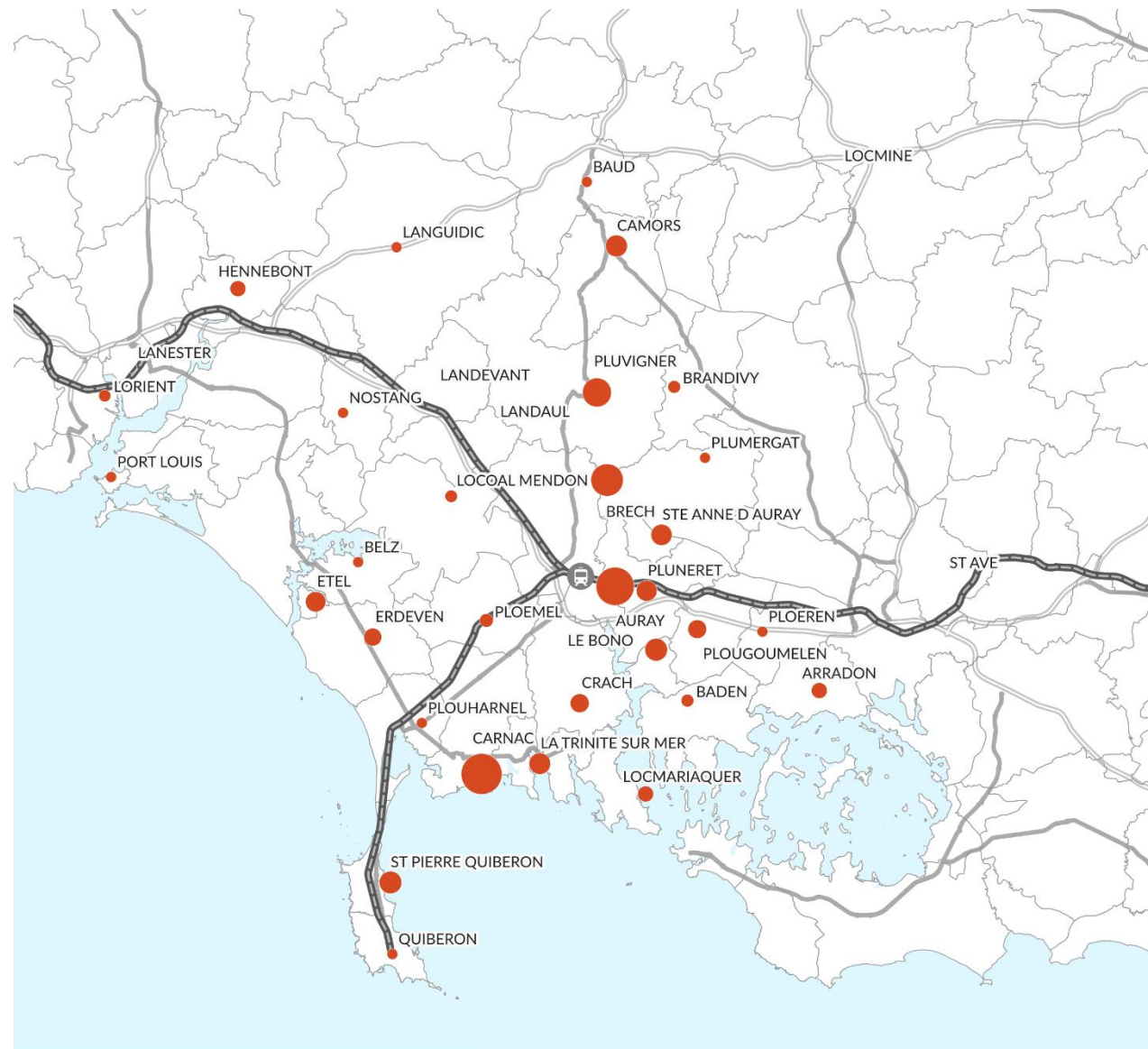
Focus sur le rabattement en voiture en tant que conducteur

Les communes générant le plus de flux voiture-conducteurs vers la gare d'Auray sont Auray, Brech et Carnac avec entre 35 et 40 voitures, on retrouve ensuite Pluvigner, Camors, Crach, Sainte-Anne d'Auray, Saint-Pierre-Quiberon, Pluneret, Erdeven, Le Bono et Plougoumelen avec entre 10 et 20 voitures (voir carte ci-contre).

Un croisement entre les données d'origine et de mode de rabattement de l'enquête montre que seulement **30 voyageurs se rabattent sur la gare en tant que conducteurs alors que l'origine de leur déplacement se situe à moins de 3 km à Auray ou à Brech**, distance théoriquement faisable à pied, à vélo ou en bus Glazgo. Ce chiffre tombe à 5 pour les rabattements < 1 km.

Le potentiel de report modal de la voiture en tant que conducteur vers des modes alternatifs est donc limité en gare d'Auray. Les rabattements en voiture concernent des distances élevées (15 km en moyenne) depuis des communes où l'offre de bus est réduite ou inexistante.

Nb : ces rabattements dits « de confort » étaient plus significatifs durant l'été (environ 80 voitures soit 20% des rabattements voiture-conducteur totaux) mais pouvaient en partie s'expliquer par l'emport de bagages.



Exploitation de l'enquête voyageurs

Focus sur le rabattement en Bus/cars

En arrière-saison, les voyageurs ayant rejoint la gare en bus/car pour prendre un train sont environ 260, soit 15% du total des voyageurs en rabattement sur la gare.

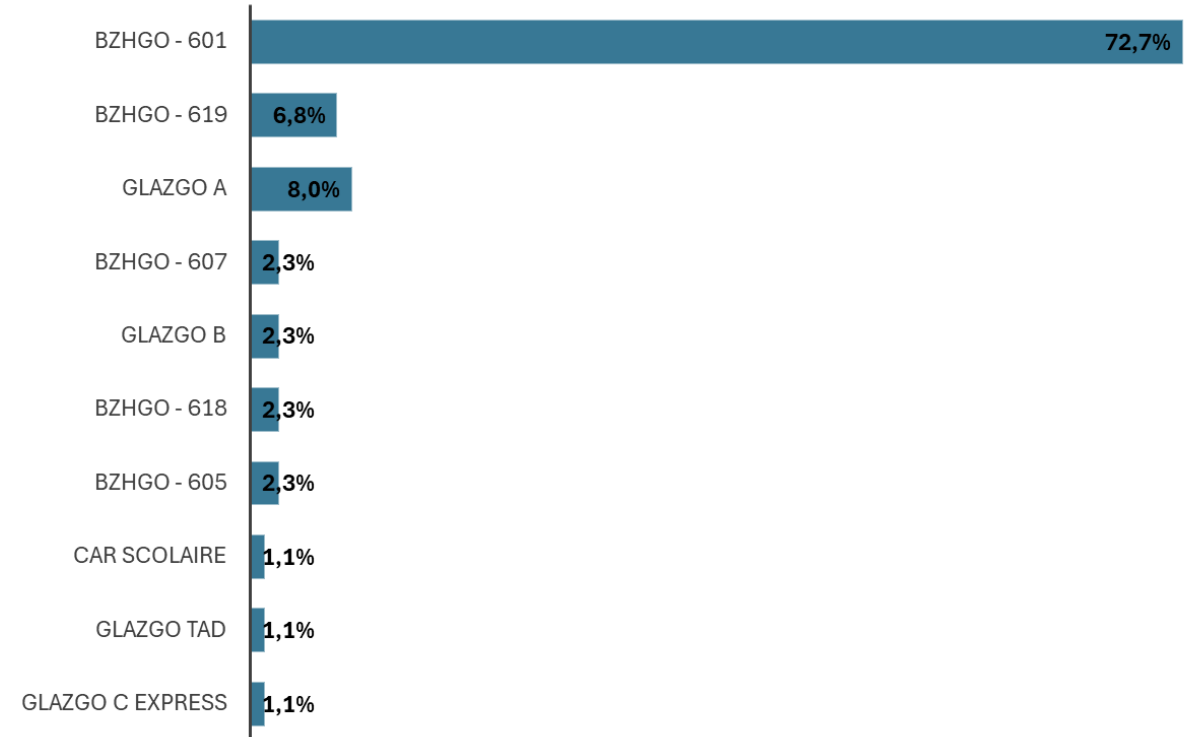
Au global, **¾ de ces voyageurs arrivent avec la ligne BreizhGo 601 (ex-ligne 1)** dont le tracé reprend la desserte réalisée par TER « Tire-bouchon » durant l'été.

Les principales communes d'origine des voyageurs venant à la gare d'Auray en car sont :

- Quiberon (601) : 115 voyageurs soit près de la moitié du total
- Le Palais (donc ferry + 601 à Quiberon) : 40 voyageurs
- Saint-Pierre Quiberon (601) : 30 voyageurs
- Auray (BreizhGo 619, Glazgo A et B) : 22 voyageurs

Les lignes Glazgo du réseau urbain d'AQTA ont transporté environ 30 voyageurs à la gare sur la journée du mardi 23/09 (dont 20 avec la ligne A), cela montre la rapide appropriation de ce nouveau réseau par les usagers.

Lignes de bus/car utilisées par les rabattants en TC (>2%)



Exploitation des enquêtes voyageurs et stationnement

Focus sur le rabattement à Vélo et en trottinette

En arrière-saison, les voyageurs ayant rejoint la gare à vélo ou en trottinette pour prendre un train sont environ 120 sur un JOB (100 à vélo et 20 en trottinette), soit 7% du total des voyageurs en rabattement sur la gare.

Ces usagers viennent pour $\frac{3}{4}$ d'entre eux d'Auray et de Brech. Les autres viennent de communes voisines : Pluneret, Sainte-Anne d'Auray, Le Bono Crach, Ploemel et Plouhinec.

70% de ces usagers transportent leur vélo (50%) ou leur trottinette (100%) dans le train.

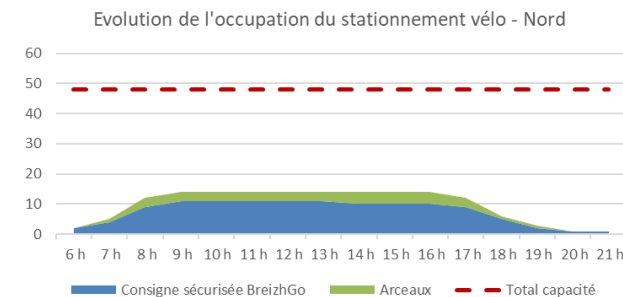
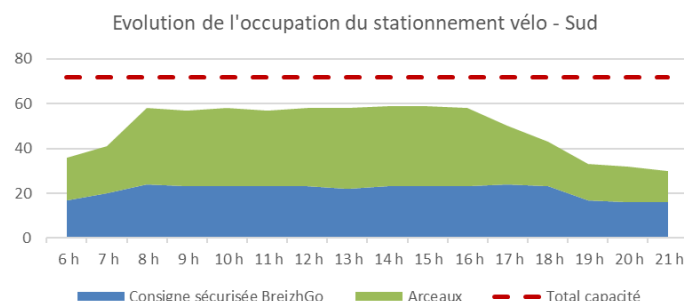
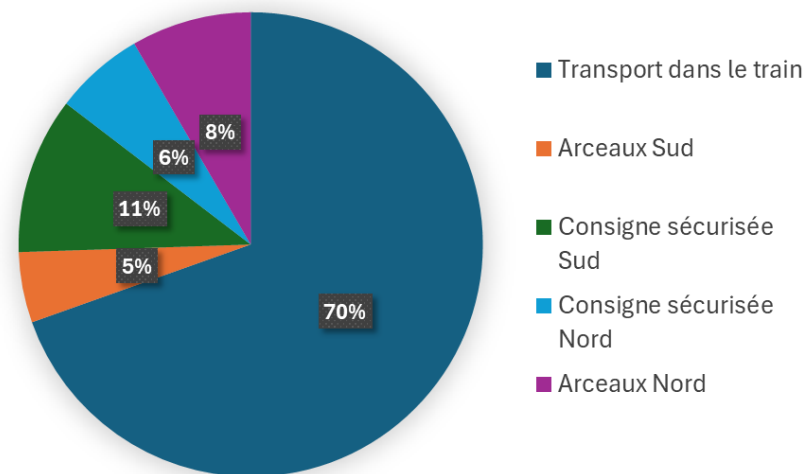
Si l'on analyse les relevés d'occupation des différents parkings vélo réalisés tout au long de la journée, on a :

- 7 usagers venant se stationner en cours de journée sur la consigne BreizhGo au Sud (où 17 vélos y ont passé la nuit) → 40% de réserve de capacité
- 17 usagers venant se stationner en cours de journée sur les arceaux au Sud (où 15 vélos y ont passé la nuit) → aucune réserve de capacité, on a même plus de vélos/trottinettes garés que de places entre 15h et 18h
- 9 usagers venant se stationner en cours de journée sur la consigne BreizhGo au Nord (où 2 vélos y ont passé la nuit) → 73% de réserve de capacité
- 4 usagers venant se stationner en cours de journée sur les arceaux au Sud (où aucun vélo n'y a passé la nuit) → 50% de réserve de capacité

L'offre de stationnement vélo est globalement bien dimensionnée à l'échelle du PEM (60% d'occupation au maximum tout stationnement confondu), on note toutefois une saturation sur les arceaux au Sud.

NB : L'offre de VLS AQTA fonctionne aussi en lien avec la gare : sur un JOB on observe environ une dizaine de rabattement et autant de diffusion en PPM

Stratégie de stationnement ou d'emport pour les usagers se rendant à la gare à vélo ou trottinette



Exploitation de l'enquête voyageurs

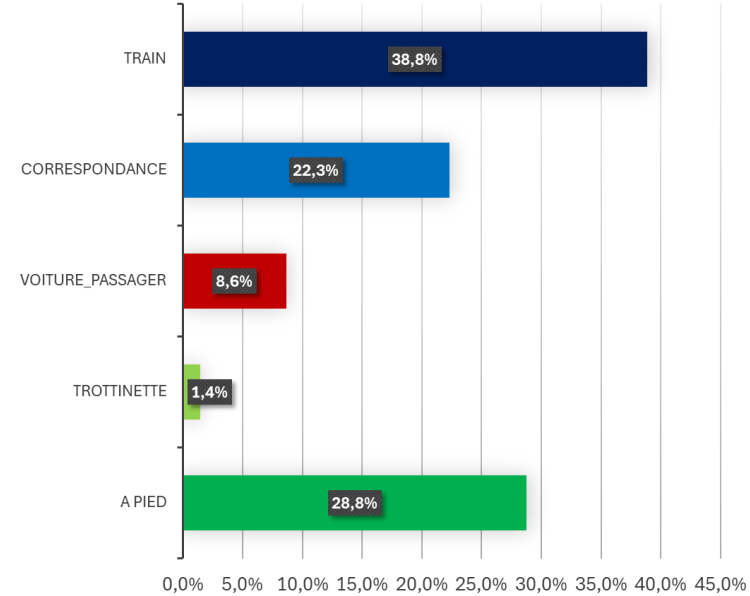
Focus sur usagers de la gare routière

Quotas : 139 interrogés le mardi 23/09 (JOB)

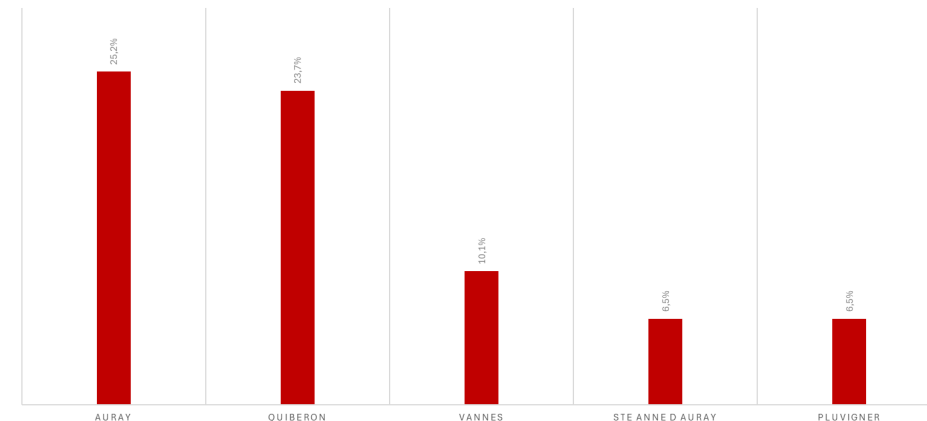
Caractéristiques de ces usagers :

- 45% motif tourisme-loisir / 41% scolaires et 14% travail
- **Près de 40% des montants interrogés font une correspondance entre train et car.** Ils viennent majoritairement de Paris (40%) mais aussi de Lorient, Rennes, Questembert et Vannes (5 à 10 voyageurs)
- A noter aussi plusieurs correspondances car-car d'usagers venant de Local-Mendon (9), Vannes (8) et Auray (6)
- Les autres ont été déposés en voiture (9%) ou sont venus à pied d'Auray ou Brech (29%) → **La gare routière ne génère pas de besoin en stationnement longue durée.**
- Les principales destinations déclarées sont Auray (lignes 601, 609 et lignes Glazgo), Quiberon (ligne 601) et Vannes (ligne 607) qui représentent 60% des voyages
- 50% des voyageurs interrogés ont un abonnement (essentiellement les scolaires)

Parts modales des voyageurs à la montée



GARES DE DESTINATION DES VOYAGEURS À LA MONTÉE (>2%)



Exploitation de l'enquête voyageurs

Propositions d'amélioration et demandes spécifiques des voyageurs

Les voyageurs interrogés avaient l'occasion en fin de questionnaire d'évoquer des propositions d'amélioration ou des demandes spécifiques concernant le pôle-gare d'Auray. **Au total, 360 retours ont été formulés sur la journée d'enquête (soit 45% des voyageurs interrogés).** Pour les autres usagers interrogés (55%) : « RAS ! »

Les « irritants » qui sont le plus ressortis sont, par ordre d'importance :

1. **Les parkings** : « *insuffisants, trop chers, qui devraient être gratuits et plus facilement accessibles* »
2. **Les circulations verticales permettant d'accéder à la passerelle** si l'on cumule ceux qui se plaignent des ascenseurs (fonctionnement, nombre, capacité...) et ceux qui réclament des escalators (30 retours !)
3. **Les bus** : *Pas assez de bus, de dessertes...* »
4. **Les correspondances entre trains et depuis/vers les bus et ferrys** (en partie lié avec l'item ci-dessus) : « *pas optimisées, trop justes, ratées à cause d'un retard* »

Et de façon plus limitée mais tout de même significative, on retrouve aussi des plaintes relatives à l'information-voyageur, au manque d'abris sur le parvis et les quais, au manque d'assises et au mauvais fonctionnement du dépose-minute au Sud (5 itérations seulement).

Fonctionnement du PEM sur un JOB d'arrière-saison

Quelques photos

Arceaux vélo saturés côté Sud



Parking Hulot quasiment vide côté Sud



Flux constants sur les cars et bus en gare routière



Synthèse

Principaux points à retenir sur le fonctionnement intermodal actuel du PEM d'Auray

La structure des flux et le fonctionnement intermodal du PEM est très proche en arrière-saison et en basse saison (-25% de flux).

Les modes actifs

Il existe un potentiel à activer pour améliorer le rabattement à pied ou à vélo à la gare. En cumulé, **ces modes représentent moins d'un rabattement sur 4 alors que 1 sur 3 représente une distance inférieure à 3 km**. La qualité des aménagements piétons et cyclables (confort, continuité, jalonnement) depuis/vers les centralités d'Auray et Brech pourraient y contribuer, ainsi que l'augmentation du nombre d'arceaux vélo côté Sud.

Les bus

L'arrière-saison est la période de l'année où la fréquentation en gare routière est la plus forte. La gare routière est bien dimensionnée pour l'offre actuelle et idéalement placée (proximité et co-visibilité) pour les flux intermodaux cars-trains.

On note toutefois **quelques difficultés pour l'accès à la gare routière des cars depuis/vers la rue de la Paix** : girations difficiles aux périodes de pointes lorsque la rue de la Paix est la plus chargée de véhicules cherchant une place de dépose/reprise et conflits d'usages avec des véhicules se stationnant sur l'accès à la GR. Ces situations semblent ponctuelles et n'ont pas occasionné de blocage car les conducteurs concernés sont toujours dans leurs véhicules.

Le stationnement voiture longue durée

Sur un JOB hors été, le PEM génère entre 300 et 350 rabattements voitures qui donneront lieu à un stationnement longue durée (1/3 > 24h). **L'offre de stationnement récemment réglementée autour de la gare semble répondre de façon satisfaisante à ces besoins**. Les parkings barriérés accueillent les stationnements très longue durée et une grande partie des stationnements à la journée sans pour autant atteindre la saturation (20% minimum de réserve de capacité soit 80 places libres).

A noter qu'**un tiers du stationnement longue durée continue de se faire en voirie au Sud** : 50% sur la voirie et les parkings à durée limitée à proximité de la gare et 50% au-delà (sur de la voirie gratuite ?). Les parkings Mermoz et Hulot ne sont jamais remplis à plus de la moitié de leur capacité → Réglementation à ajuster ?

Le stationnement voiture courte durée

La voiture en tant que passager est le principal mode de rabattement sur le PEM d'Auray quelle que soit la période de l'année (40% des flux). Les pics de dépose le matin et les flux limités de dépose/reprise en cours de la journée s'organisent sans difficulté particulière sur l'offre disponible au Sud avec une rotation très élevée. Des difficultés apparaissent en période de pointe du soir et en particulier lors de la période de pointe hebdomadaire du vendredi soir lors des pics de reprise sur l'arrivée des TGV de pointe avec des « vagues » de 25 à 30 véhicules arrivant simultanément côté Sud. Le dépose-minute côté Nord est lui très peu utilisé 2 à 3 voitures au maximum présentes simultanément.

Taxi/VTC

Les zones dédiées sont suffisamment dimensionnées pour répondre aux besoins, même lors du pic estival (limités à 2-3 véhicules simultanés le reste de l'année, hors vendredi soir).

Focus sur le fonctionnement du dépose-minute

Diagnostic du fonctionnement actuel

Fonctionnement du dépose-minute

Compte-rendu des observations de terrain – Toutes périodes

Le matin, peu de saturation constatée et quelques véhicules « longue durée » stationnés sans lien direct avec la partie ferroviaire de la gare (échanges avec ses commerces).

L'après-midi, saturations ponctuelles en amont des trains de pointe (attente pour reprise des TGV arrivant de Paris), puis en fin d'après-midi, sursaturations importantes sur des intervalles de plus en plus long : stationnement de véhicules sur emplacements interdits (passages-piétons, entrées portail), puis sur la voie d'accès de la gare routière, puis – plus rarement – en double-file. A noter que les stationnements sur l'emprise gare routière sont nombreux mais de très courte durée car « régulés » par les passages de cars mais surtout par les conducteurs de taxi eux-aussi en attente.

Milieu de matinée – taux d'occupation <50%



Après-midi – taux d'occupation ponctuellement > 100% avec véhicules en attente en double-file



Vendredi soir – pic d'occupation à l'arrivée des TGV de Paris – jusqu'à 10 stationnements en reprise sur l'accès à la gare Routière



Fonctionnement du dépose-minute

Compte-rendu des observations de terrain – arrière-saison

Même fonctionnement qu'en période estivale avec toujours le vendredi de 16h à 20h comme période critique mais avec les différences suivantes :

- Amplitude moindre en arrière-saison des pics de voitures simultanés (stationnements sauvages, gênants et sur la gare routière en moins grand nombre)
- Trafic de cars bien supérieur et conflits d'usages plus importants entre les bus et les véhicules en circulation et en stationnement



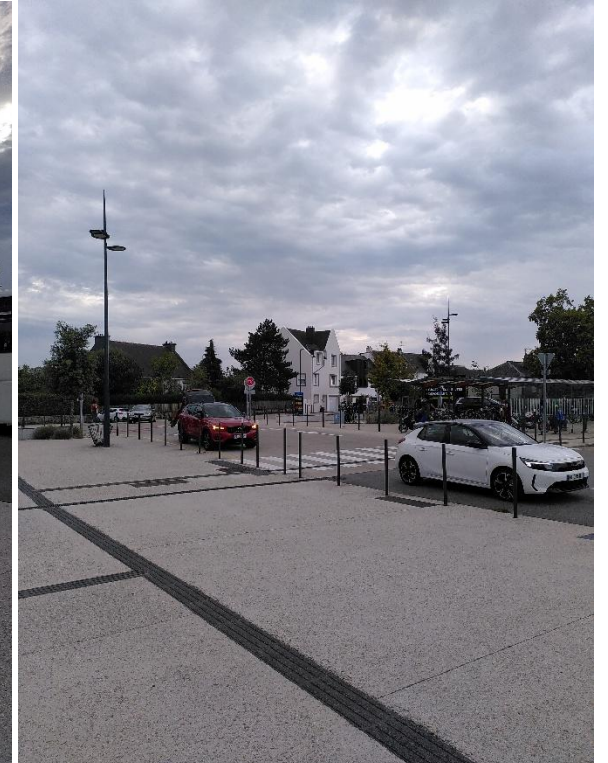
Signalisation horizontale et verticale pour protéger l'accès à la gare routière des stationnements sauvages



Bouchon créé par un véhicule stationné en double-file et croisement difficile avec un bus sorti de la gare routière



Pic de sortie de bus de la gare routière le vendredi soir (18h15)

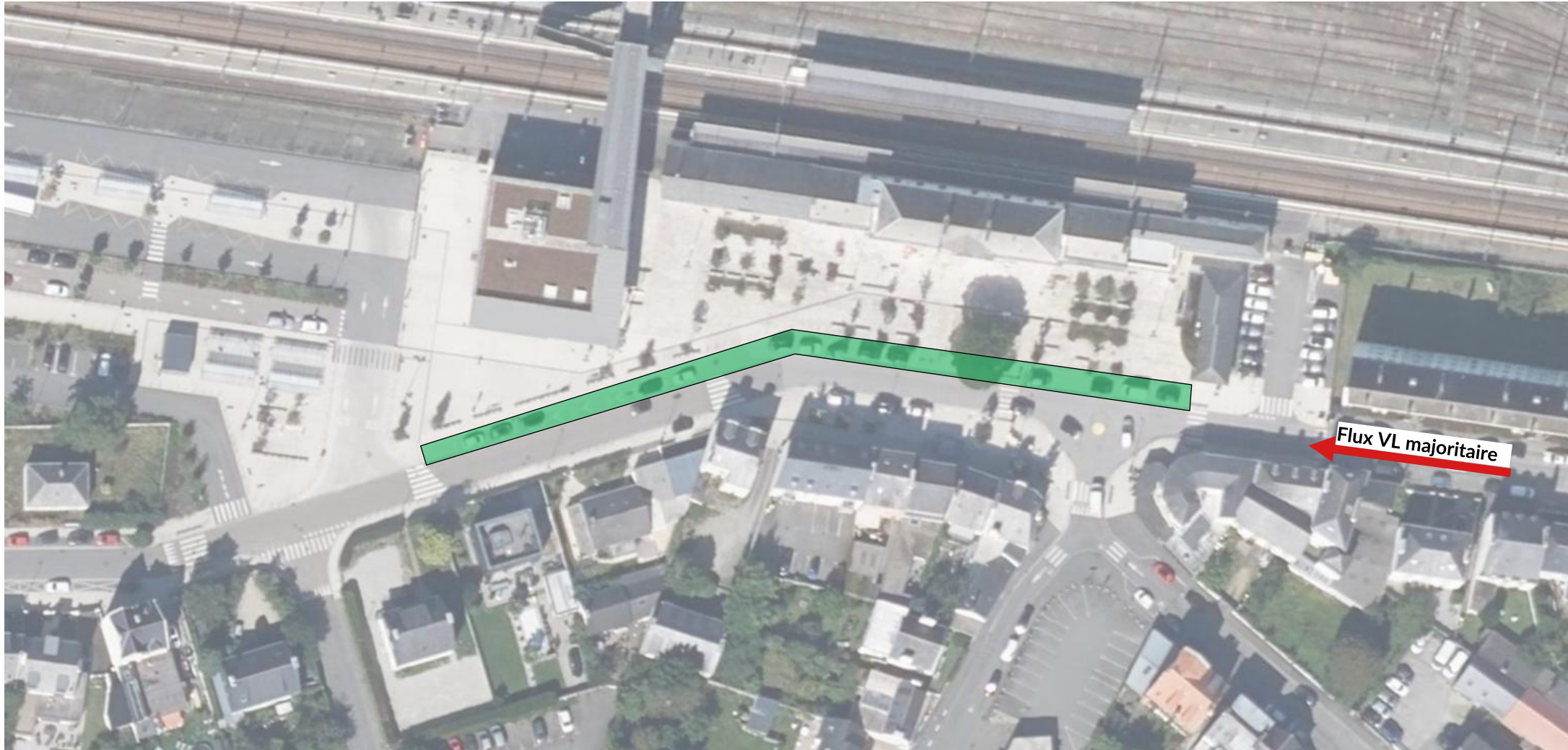


Pic de stationnements en reprise (3 véhicules) sur l'accès à la gare routière à 18h44 (TGV de 18:28 depuis Paris en retard de 20 min)

Fonctionnement du dépose-minute

Principe de fonctionnement – chronologie en période de pointe du soir

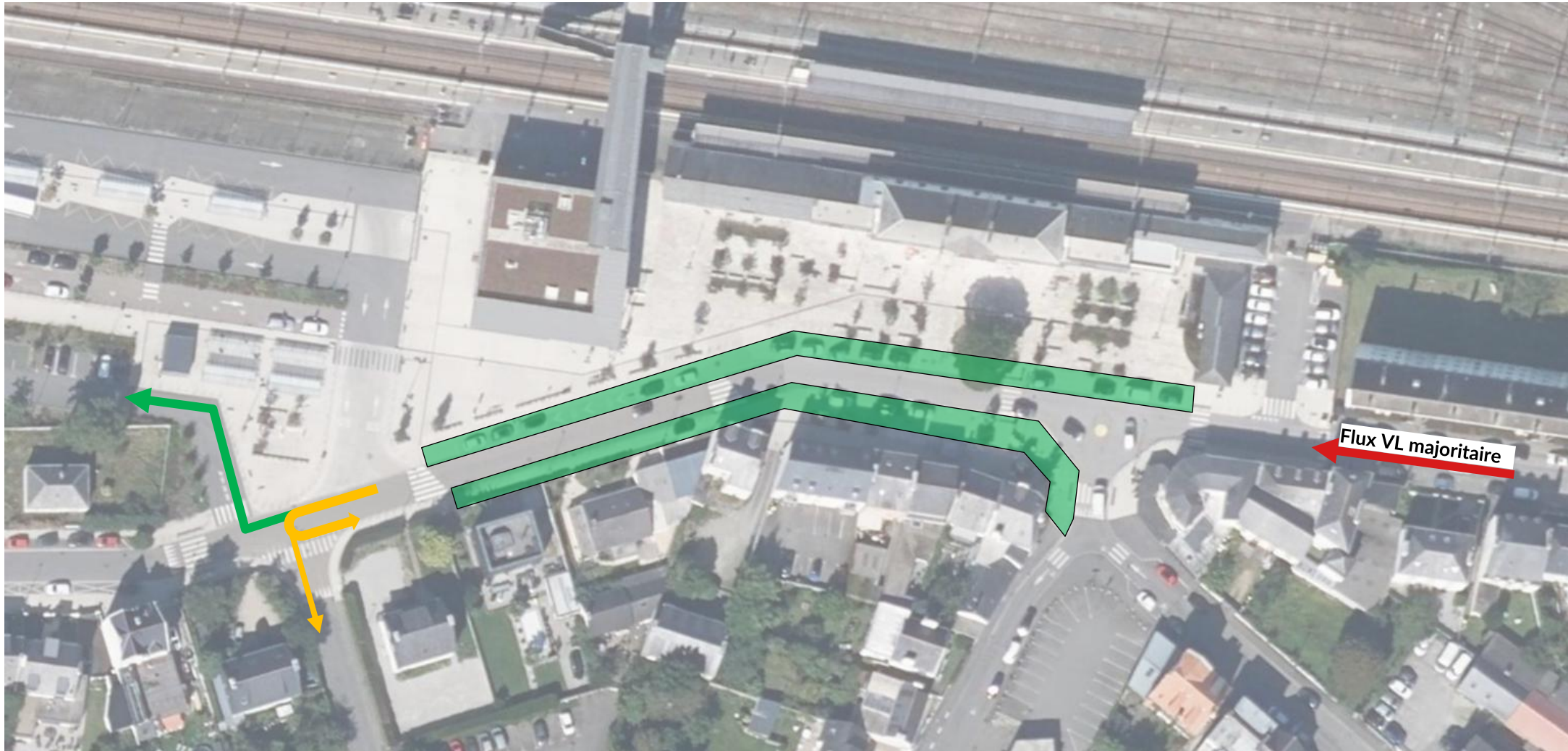
Etape 1 : remplissage progressif jusqu'à saturation du dépose-minute côté Nord



Fonctionnement du dépose-minute

Principe de fonctionnement – chronologie en période de pointe du soir

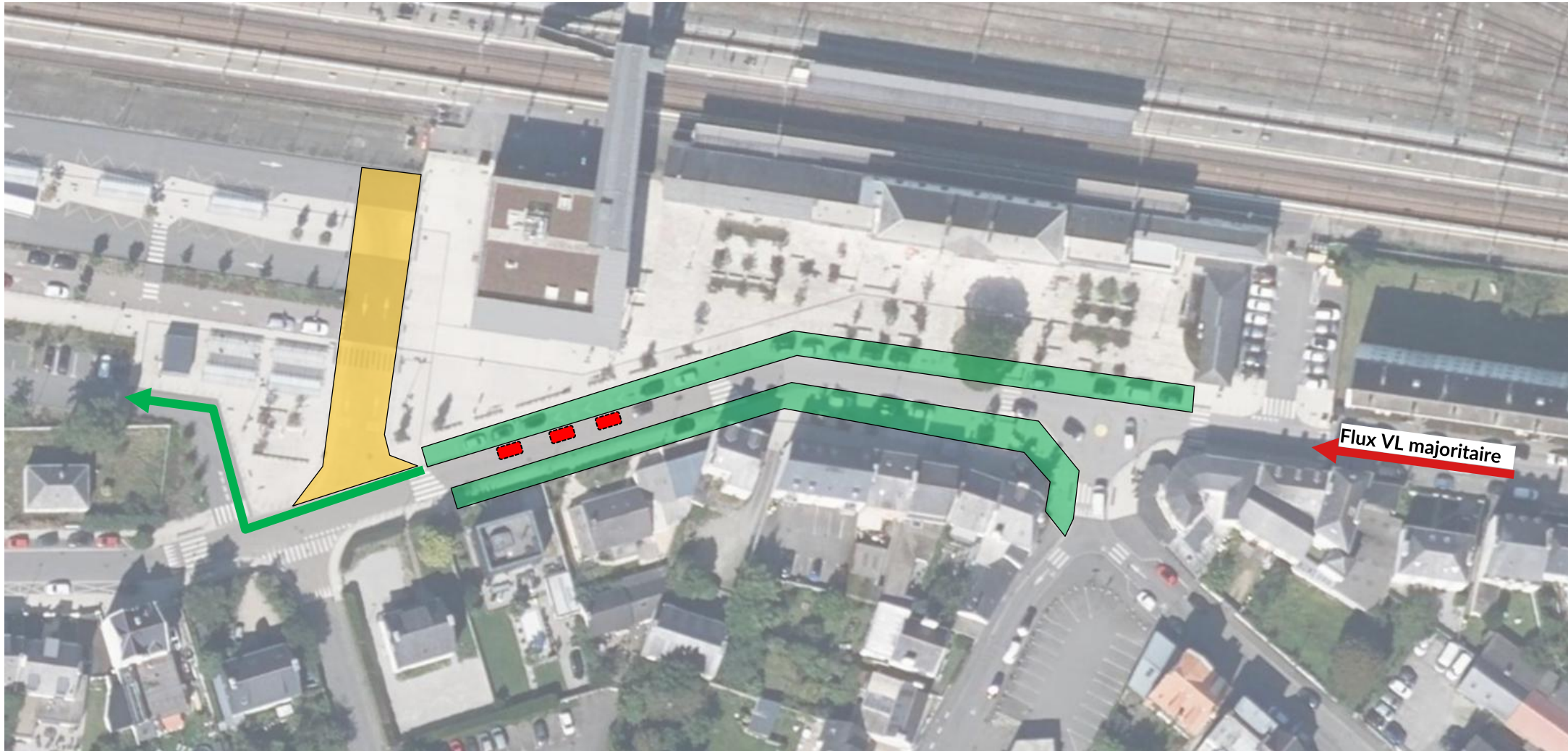
Etape 2 : Demi-tour des véhicules et remplissage progressif jusqu'à saturation du dépose-minute côté Sud + accès au parking Sud gare (1h gratuite)



Fonctionnement du dépose-minute

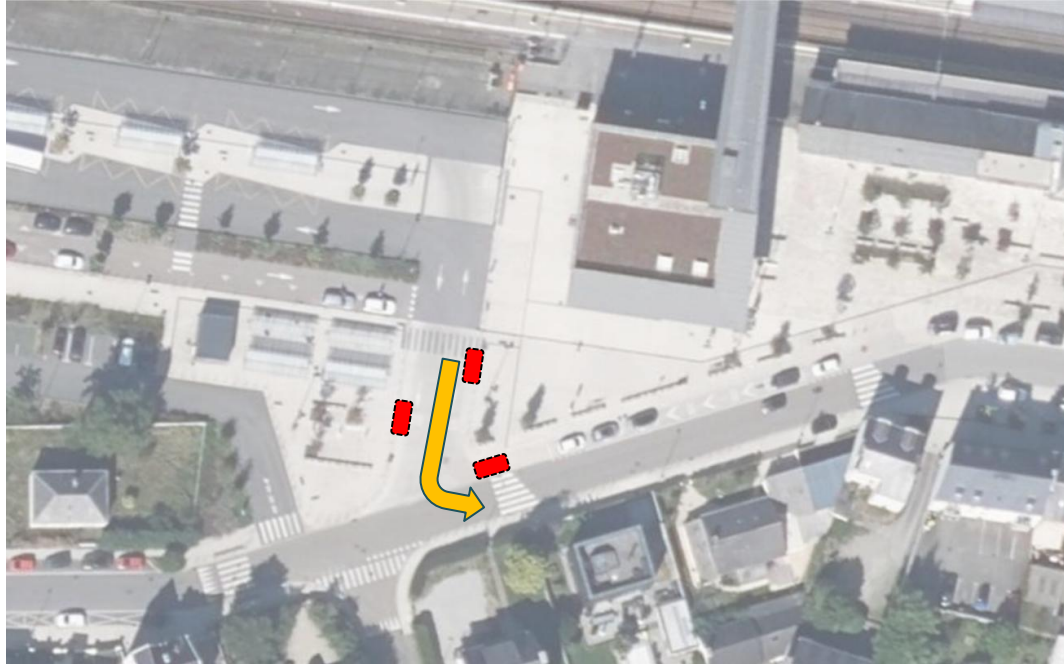
Principe de fonctionnement – chronologie en période de pointe du soir

Etape 3 : Stationnements gênants très courte durée sur la gare routière et en double-file sur la rue de la Paix + accès au parking Sud gare (1h gratuite)



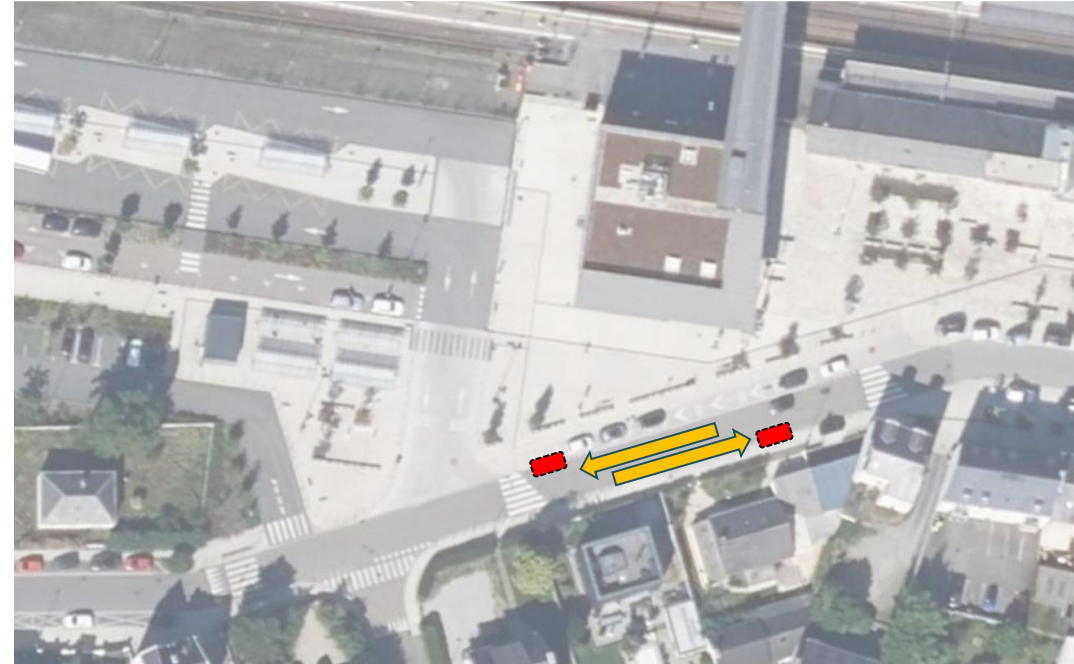
Fonctionnement du dépose-minute

Conflits constatés entre véhicules en dépose/reprise et bus (vendredi soir arrière-saison)



Situation 1 : Sortie gênée par des véhicules stationnés sur la GR et giration vers l'Est en sortie de GR gênée par véhicule stationné à l'angle avec le dépose-minute (prolongement du dépose-minute mais sur un emplacement non-autorisé sur la passage piéton).

- Fréquence : **XX**
- Criticité : **XXX**



Situation 2 : circulation et croisements difficiles des bus causés par des voitures mal stationnées sur le dépose-minute (souvent sur des emplacements interdits comme entrées de portail ou passage-piéton), voire par des véhicules en double-file

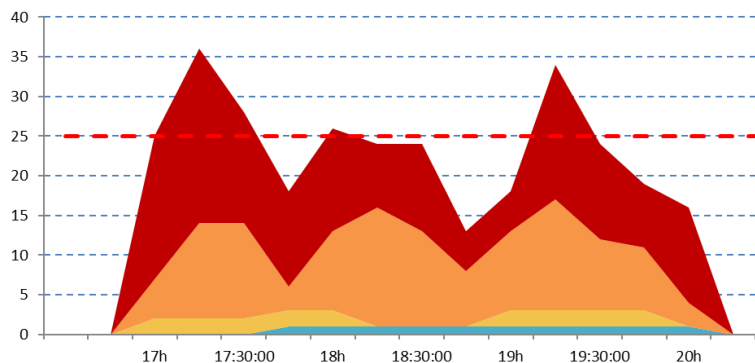
- Fréquence : **X**
- Criticité : **XXX**

Fonctionnement du dépose-minute

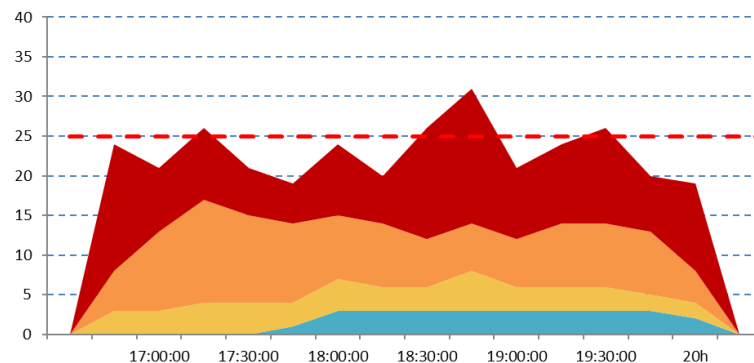
Enquêtes - Vision d'ensemble de la sollicitation maximale du dépose-minute par période de l'année

- Courte durée (<30min)
- Courte durée (entre 30min et 1h)
- Longue durée (entre 1h et 2h)
- Longue durée (entre 2h et 3h)
- Longue durée >3h
- Ventouses
- - - Nombre de places licites

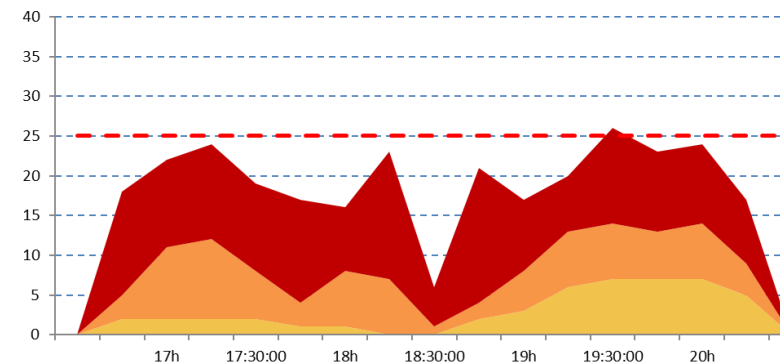
vendredi 25/07/2025 de 17h à 20h



vendredi 19/09/2025 de 17h à 20h



vendredi 28/11/2025 de 17h à 20h



Vendredi - Saison estivale

Nombre de places licites	25 places arrêt-minute (dont 2 réservées PMR)
Taux d'occupation moyen	72%
Taux d'occupation maximum	144% entre 17h15 et 17h30
Besoin pic	36 places*

Vendredi - Arrière-saison

Nombre de places licites	25 places arrêt-minute (dont 2 réservées PMR)
Taux d'occupation moyen	76%
Taux d'occupation maximum	124% entre 18h45 et 19h00
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	31 places*

Vendredi - Basse saison

Nombre de places licites	25 places arrêt-minute (dont 2 réservées PMR)
Taux d'occupation moyen	69%
Taux d'occupation maximum	104% entre 19h30 et 19h45
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	26 place*

* : Hors prise en compte de la demande sur le parking Sud gare (données uniquement reçues pour l'arrière saison avec un besoin pic proche de 30 places entre 18h45 et 19h)

Fonctionnement du dépose-minute

Quel rôle joué par le parking Sud gare ?

Analyses des données Effia de fréquentation du parking gare Sud le vendredi soir en arrière-saison

Les données de fréquentation transmises par Effia ont permis de faire une analyse de la fréquentation « courte durée » des parkings Gare Sud et Gare Nord.

Les pics de fréquentation courte durée correspondent à ce qui a été observé sur le dépose-minute Sud, le pic hebdomadaire est le vendredi entre 18h30 et 19h, en lien avec l'arrivée du TGV de pointe en descentes depuis Paris.

A ce moment là, on compte en simultanément **jusqu'à 27 stationnements très courte durée dans le parking Sud** pour de la dépose ou de la reprise de voyageur (18 < 30' et 8<1h). Au même moment, le pic est également atteint sur le parking Nord mais est beaucoup plus modeste (4 véhicules stationnés simultanément en très courte durée).

Conclusion : au pic hebdomadaire du besoin en stationnement courte durée sur la gare correspondant au vendredi soir entre 18h30 et 19h, le besoin maximum atteint environ 60 places, essentiellement pour la reprise des voyageurs descendant du train de pointe.

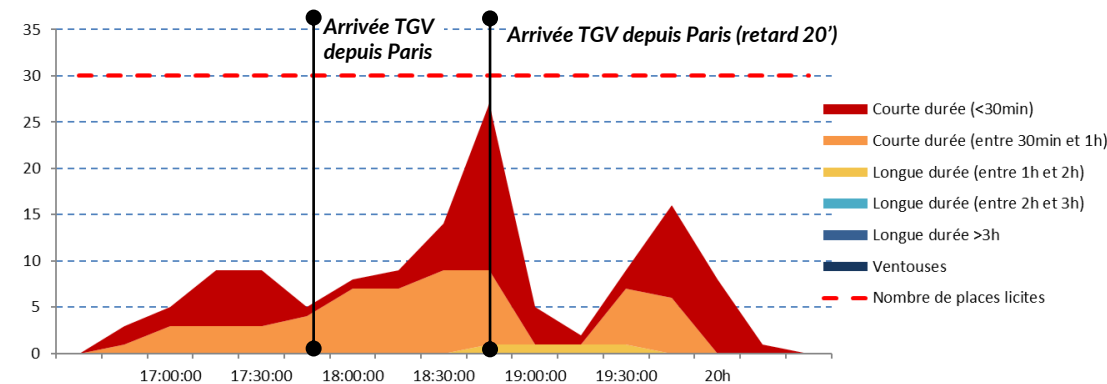
Aujourd'hui les véhicules se répartissent de cette façon :

- Places licites de dépose-minute Sud : 25 véhicules
- Places illicites aux abords du dépose-minute sud (gare routière, stationnement interdit, double-file) : 6 véhicules
- Parking Sud (<1h gratuit) : 27 véhicules
- Parking Nord (<1h gratuit) : 4 véhicules

Cela confirme le manque de places courte-durée à ce moment de forte sollicitation mais cela montre aussi que les capacités disponibles du parking Sud sont connues et déjà bien appropriées par une partie des usagers.

NB : à 18h45, une bonne partie des usagers à la journée ont quitté le parking Sud, ce qui libère des places pour du stationnement <1h mais parfois un peu éloigné du bâtiment Voyageur

Graphique de sollicitation du parking Gare Sud par du stationnement courte durée le vendredi 19/09/2025 de 17h à 20h



Fonctionnement du dépose-minute

Synthèse du diagnostic

Analyses :

- Un espace dépose-minute qui fonctionne en cohérence avec sa vocation : pas ou très peu de stationnement >1h
- Plus la pression est forte sur le dépose-minute, plus la rotation est importante (été > septembre > novembre)
- L'espace utilisé prioritairement est celui au Nord devant le bâtiment voyageur, puis les deux espaces à l'Est devant la Loco et au Sud devant la boulangerie
- Le dépose-minute apparaît sous-dimensionné aux périodes de pointes hebdomadaires (vendredi soir en particulier au moment de l'arrivée des TGV de pointe depuis Paris) : des pics de demande de 60 places en arrière-saison, voire davantage en haute saison*
- Lorsque toutes les places licites sont occupées, le report se fait sur les places libres (gratuites <1h) du parking gare Sud, sur les emplacements illicites non gênants (sur les passages piétons ou devant les portails au Sud) et sur l'accès à la gare routière.
- Les principaux conflits d'usage ont lieu entre les véhicules garés sur l'accès gare routière et les bus et taxis, en particulier en arrière-saison parce que le trafic de cars/bus y est beaucoup plus important qu'en période estivale.



Crédits photo : AREP 2025

* Pas de données Effia exploitable sur la période été pour l'objectiver.

Fonctionnement du dépose-minute

Comment améliorer le fonctionnement du dépose-minute et réduire les conflits d'usage ?

Scénario 1 : conserver l'aménagement actuel au Sud du parvis et favoriser le report des stationnements courte durée sur le parking sud Gare plutôt que sur des places illicites et gênantes.

- **Intérêt** : frugal et économique, prolongement de la tendance actuelle avec une appropriation croissante de la pratique sur le parking gare Sud grâce à la communication et à l'affichage.
- **Mesures d'accompagnement possibles** :
 - Prévoir de la police de voirie au niveau du dépose-minute Sud et de la gare routière les soirs de semaine (surtout le vendredi) pour informer les usagers (puis verbaliser ?).
 - Information dynamique du nombre de places disponibles dans le parking gare Sud pour attirer les usagers
 - Un barriérage de l'accès à la gare routière pour empêcher physiquement les stationnements illicites peut également être envisagé mais risque d'aggraver les problèmes de circulation sur la rue de la Paix.

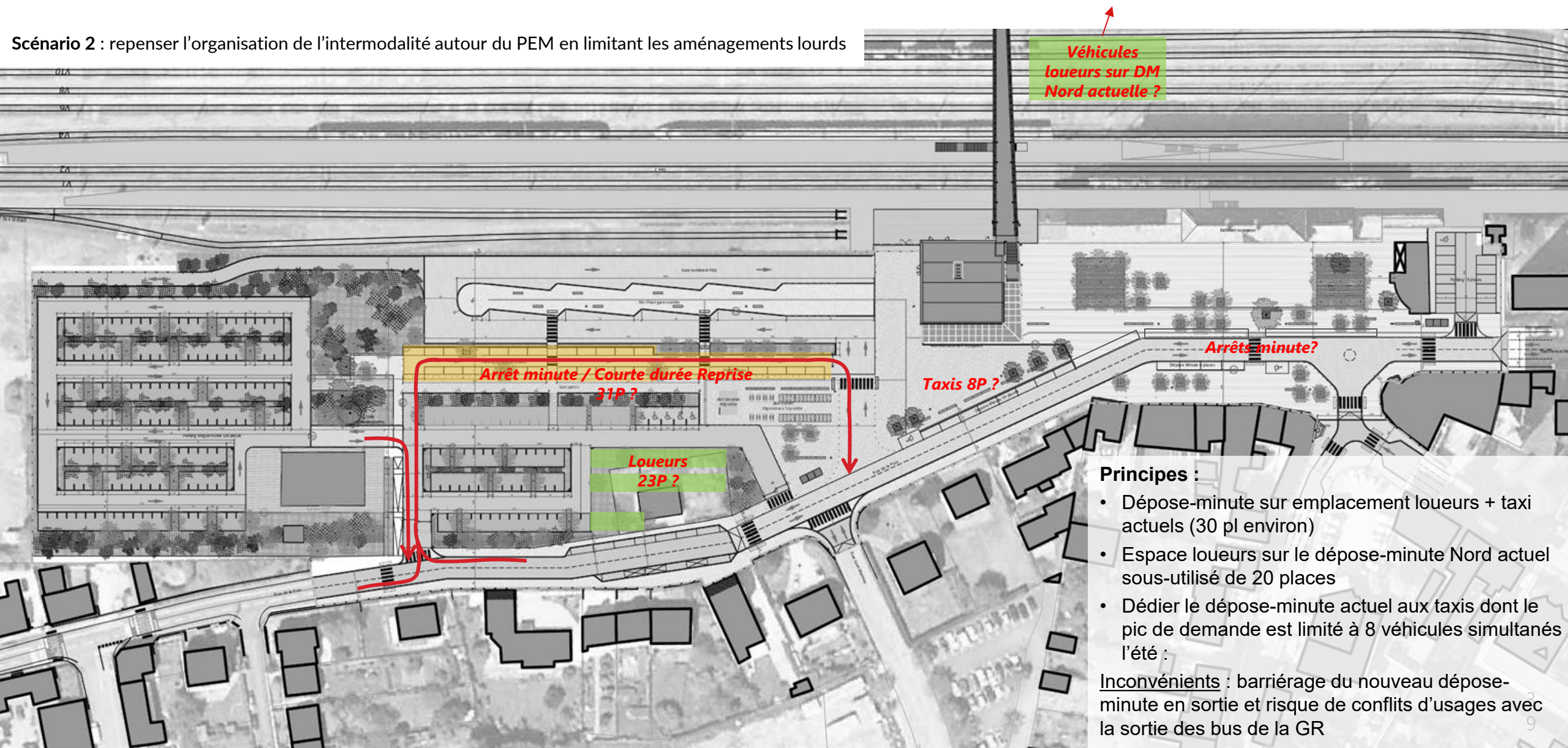


Crédits photo : AREP 2025

Fonctionnement du dépose-minute

Comment améliorer le fonctionnement du dépose-minute et réduire les conflits d'usage ?

Scénario 2 : repenser l'organisation de l'intermodalité autour du PEM en limitant les aménagements lourds



Principes :

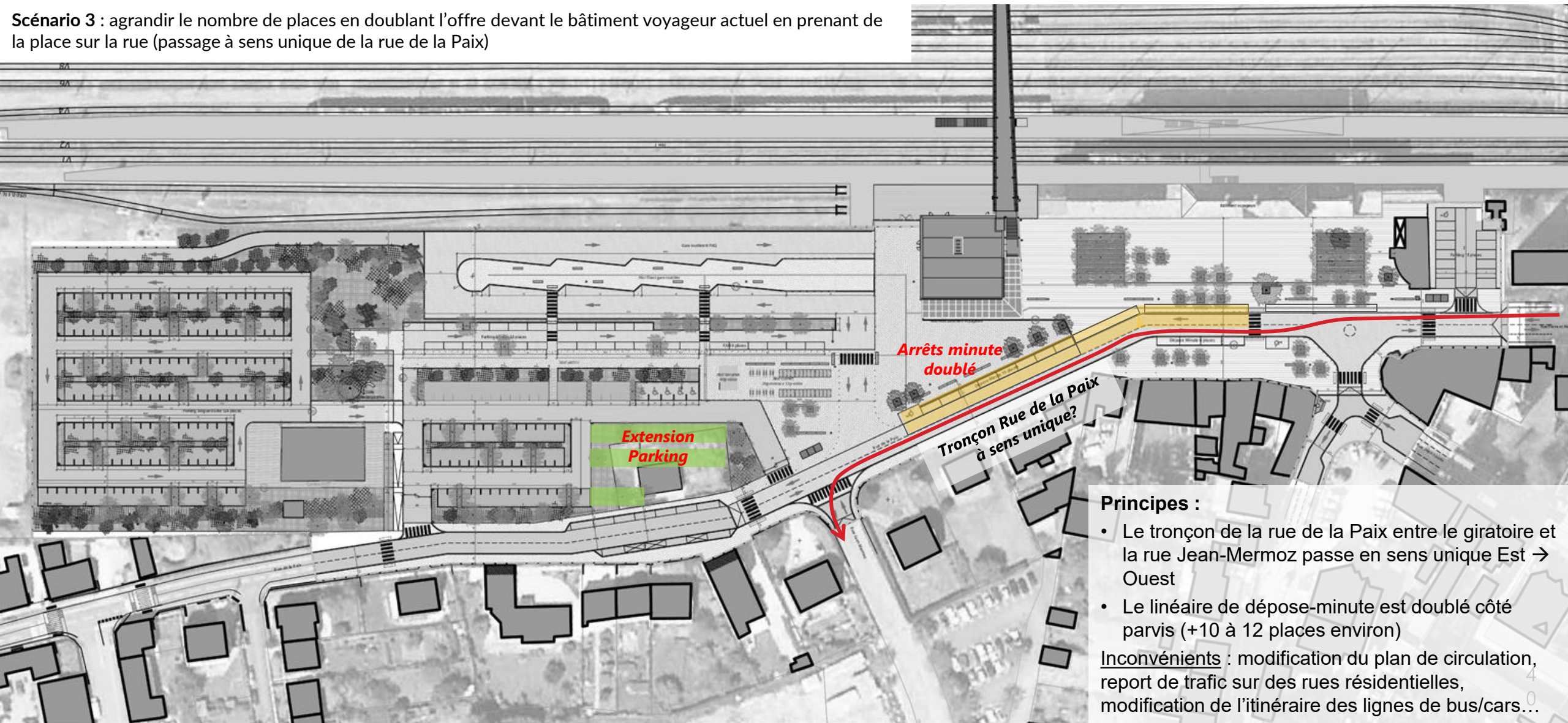
- Dépose-minute sur emplacement loueurs + taxi actuels (30 pl environ)
- Espace loueurs sur le dépose-minute Nord actuel sous-utilisé de 20 places
- Dédier le dépose-minute actuel aux taxis dont le pic de demande est limité à 8 véhicules simultanés l'été :

Inconvénients : barriérage du nouveau dépose-minute en sortie et risque de conflits d'usages avec la sortie des bus de la GR

Fonctionnement du dépose-minute

Comment améliorer le fonctionnement du dépose-minute et réduire les conflits d'usage ?

Scénario 3 : agrandir le nombre de places en doublant l'offre devant le bâtiment voyageur actuel en prenant de la place sur la rue (passage à sens unique de la rue de la Paix)



Principes :

- Le tronçon de la rue de la Paix entre le giratoire et la rue Jean-Mermoz passe en sens unique Est → Ouest
- Le linéaire de dépose-minute est doublé côté parvis (+10 à 12 places environ)

Inconvénients : modification du plan de circulation, report de trafic sur des rues résidentielles, modification de l'itinéraire des lignes de bus/cars...

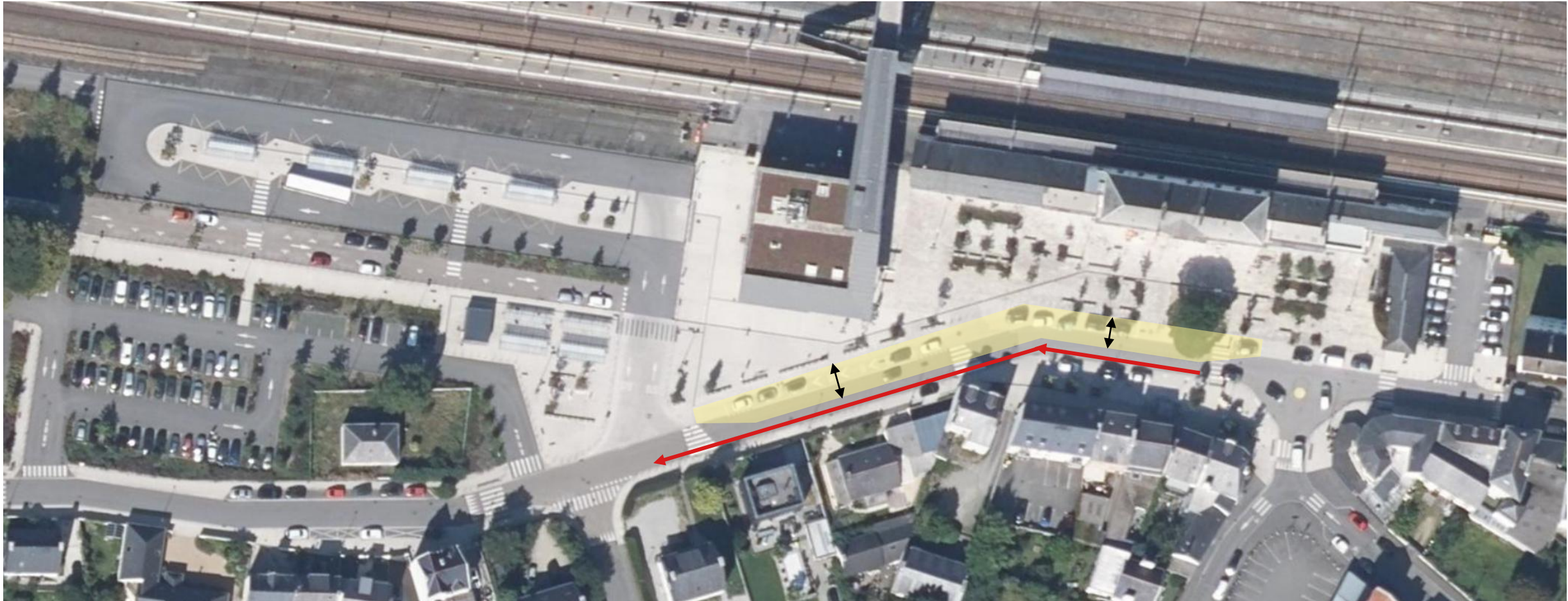
Focus sur le fonctionnement du dépose-minute

Approfondissement du scénario 3 – impact du passage en sens unique de la rue de la Paix

Fonctionnement du dépose-minute

Scénario 3 – impact du passage en sens unique devant le BV

La principale option permettant d'agrandir la capacité du dépose-minute actuel consisterait à prendre de la place sur la voirie existante et donc de passer la rue de la paix à sens unique devant le bâtiment voyageur.










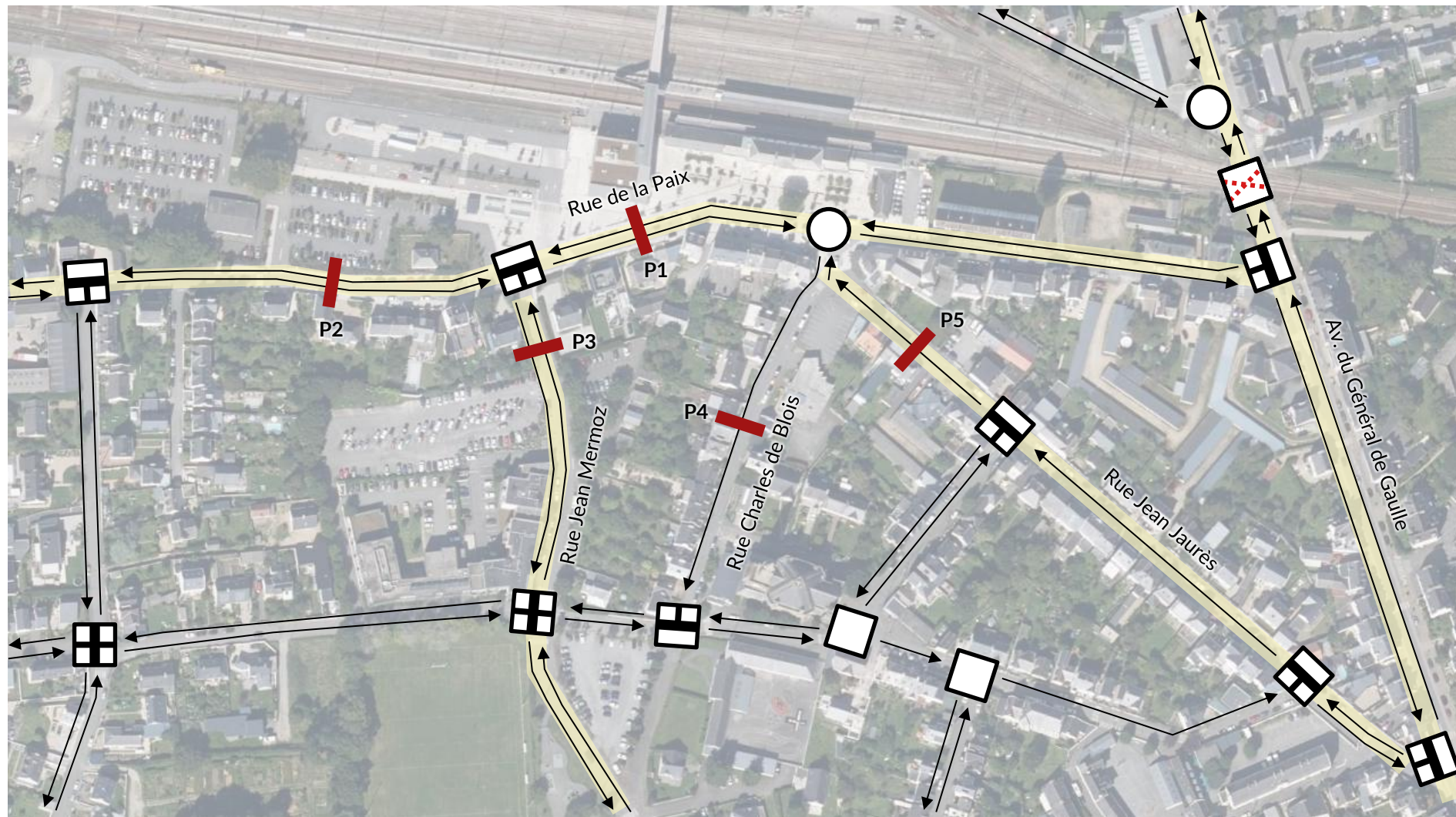
Flux actuels

Un plan de circulation hiérarchisé

- Un secteur en zone 30
- Des double-sens cyclables sur toutes les voiries à sens unique
- De nombreux espaces de stationnement
- Un axe de transit sur l'avenue du Général de Gaulle
- Un accès à la gare depuis le sud par la rue Jean Jaurès

Légende

-  Carrefour à perte de priorité
-  Priorité à droite
-  Giratoire
-  Passage à niveau
-  Voie & sens de circulation
-  Axes principaux
-  Postes de comptage



Flux actuels

Charges de trafic – Vendredi

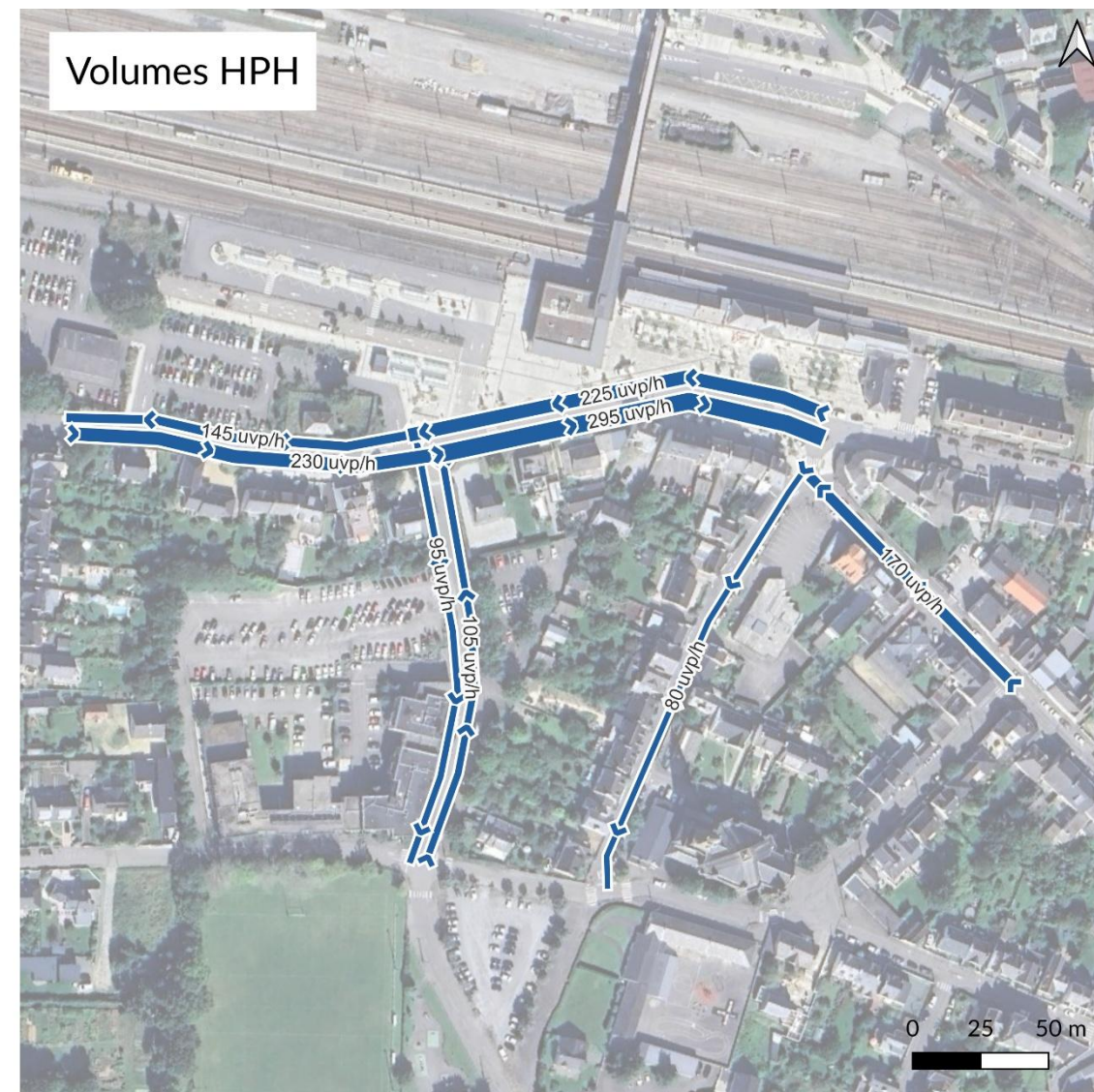
Le jour le plus chargé sur la rue de la Paix est le vendredi, avec environ 5 000 uvp / jour dans les deux sens qui passent devant la gare. Ce volume représente environ 4 600 véhicules légers et 200 « poids-lourds, a priori principalement des bus se rendant vers / quittant la gare routière.

Le vendredi à l'heure de pointe du soir, **le tronçon de la rue de la Paix devant la gare est très chargé** avec 295 uvp/h dans le sens ouest > est, et 225 uvp/h dans le sens est > ouest.

Le tronçon amont de la rue de la Paix, qui donne accès au parking sud de la gare, est également assez chargé avec 230 uvp/h dans le sens ouest > est, et 145 dans l'autre sens.

Les autres axes (rue Jean Mermoz, rue Charles de Blois, rue Jean Jaurès) sont moins chargés avec 80 à 170 uvp/h par sens.

Globalement, les trafics du vendredi à l'heure de pointe du soir sont multipliés par 1,5 par rapport à l'heure de pointe du matin du JOB.

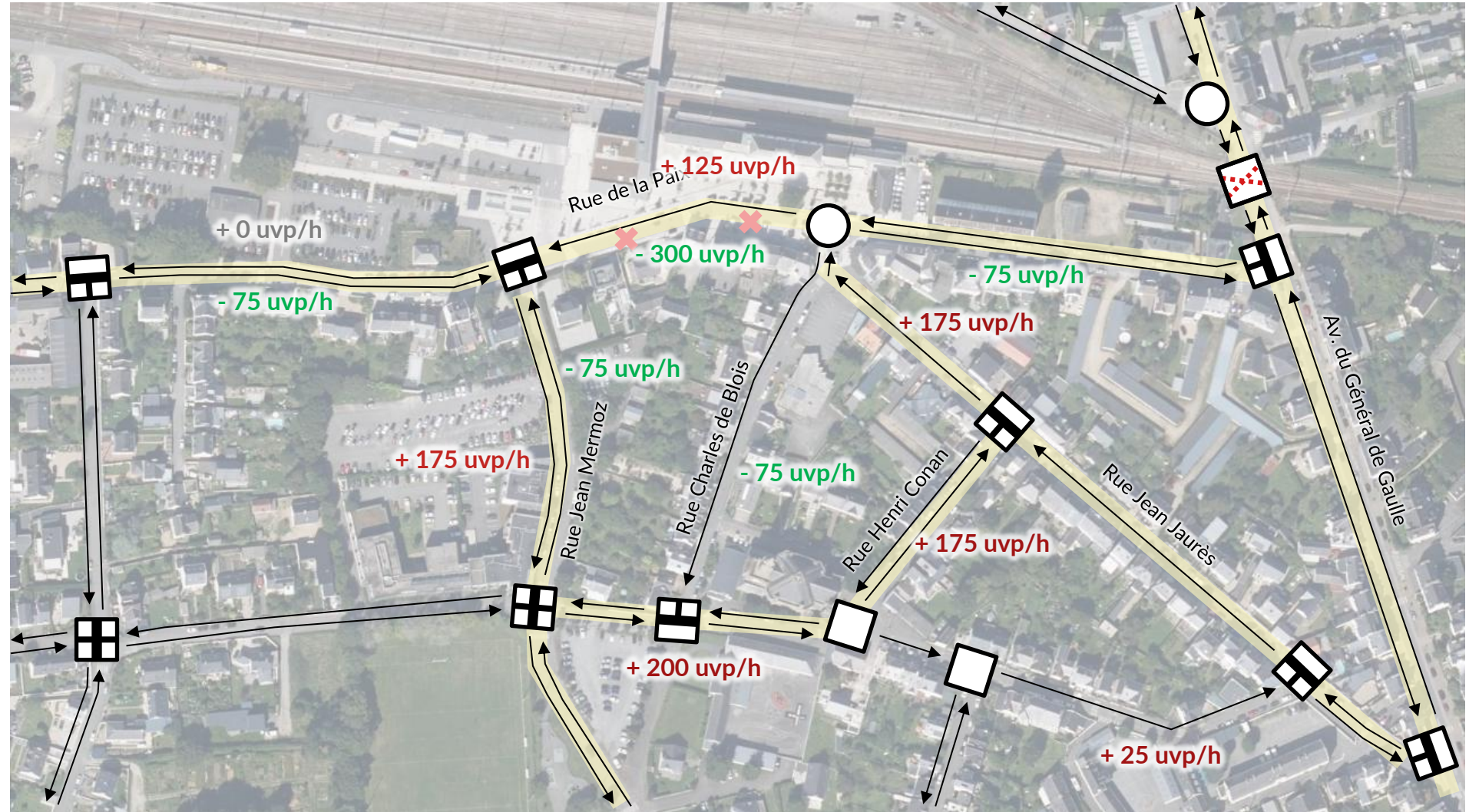


Fermeture du sens ouest > est devant la gare – quels impacts ?

Variations de trafic à l'HPH suite à la fermeture du barreau

La fermeture du tronçon ouest > est de la rue de la Paix devant la gare entraîne des variations de trafic sur les axes du périmètre :

- On postule qu'un tiers du trafic sur le barreau est du trafic de transit « élargi » : ces véhicules se reportent sur des **itinéraires hors périmètre**
- Pour les véhicules en provenance de l'ouest, l'accès à la gare doit dorénavant se faire par la rue Jean Mermoz (nord > sud) la rue Henri Conan et la rue Jean Jaurès, **qui subissent des augmentations importantes de trafic (+ 175 uvp/h)**
- A l'inverse, la rue Jean Mermoz (sud > nord), la rue Charles de Blois et la rue de la Paix (tronçons ouest et est) **voient leur trafic baisser d'environ 75 uvp/h** car elles ne font plus partie de l'itinéraire principal d'accès



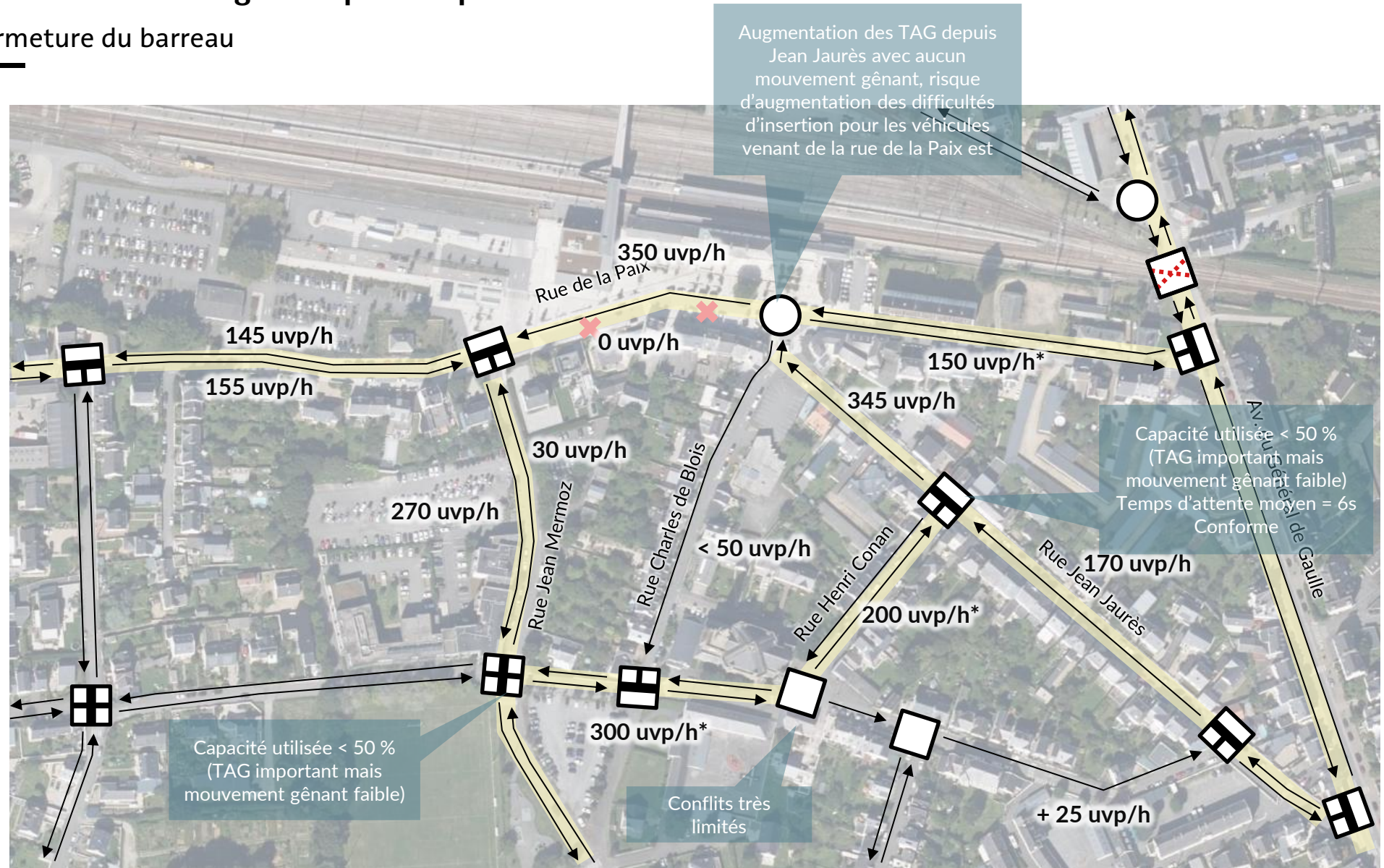
Fermeture du sens ouest > est devant la gare – quels impacts ?

Nouveaux trafics suite à la fermeture du barreau

Les nouveaux trafics sur les axes autour de la gare sont détaillés sur le schéma suivant.

L'organisation du secteur est modifiée : la place Léopold Hulot et la rue Henri Conan, qui sont des rues relativement calmes aujourd'hui à vocation principalement résidentielle, vont supporter à terme un trafic plus important en devenant des axes principaux d'accès à la gare.

Si l'augmentation est conséquente, **les volumes globaux restent cohérents avec le fonctionnement en carrefours à perte de priorité** (capacités utilisées inférieures à 50%, temps d'attente moyen inférieurs à 30 secondes).

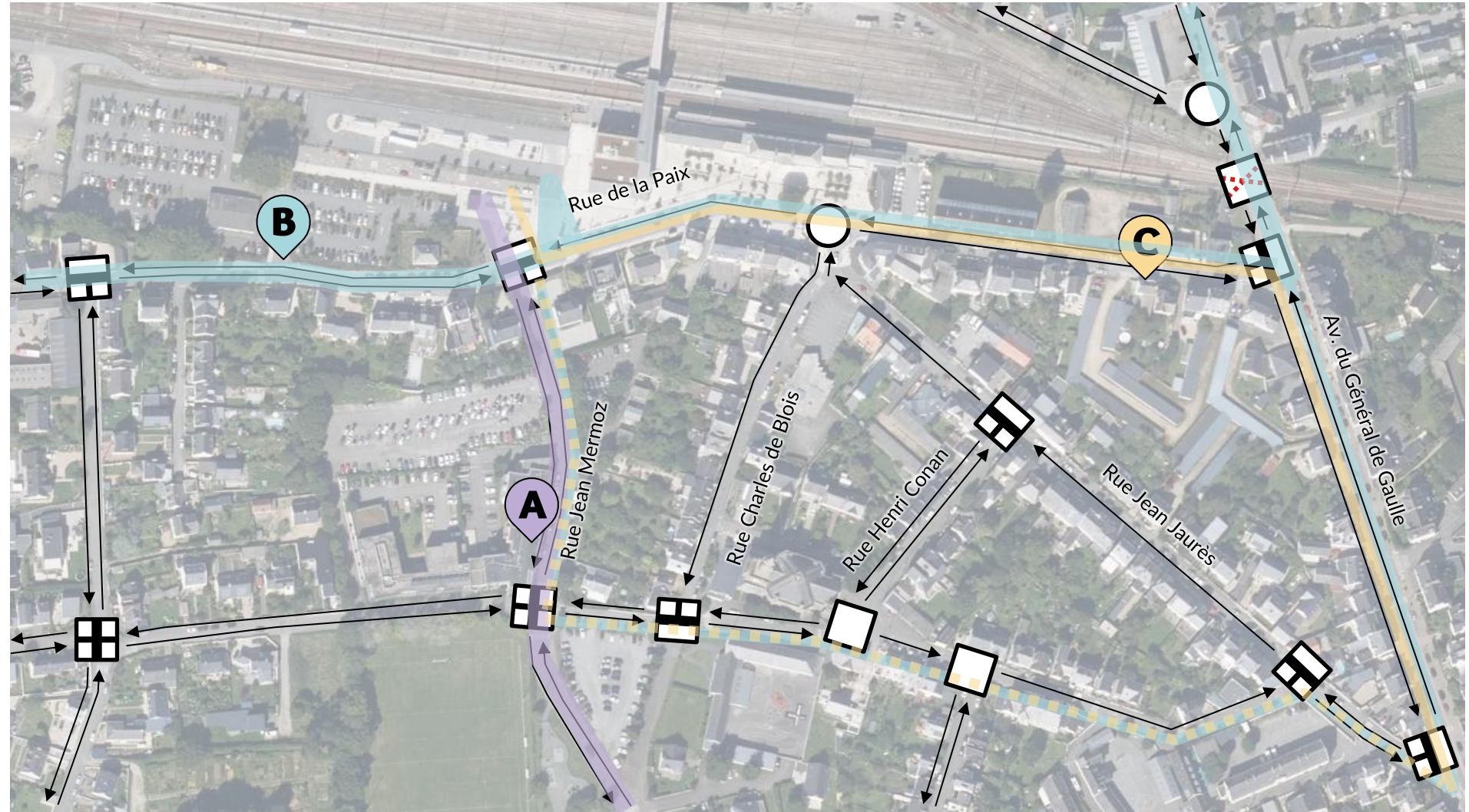


Fermeture du sens ouest > est devant la gare – quels impacts ?

Impact sur les itinéraires des bus urbains

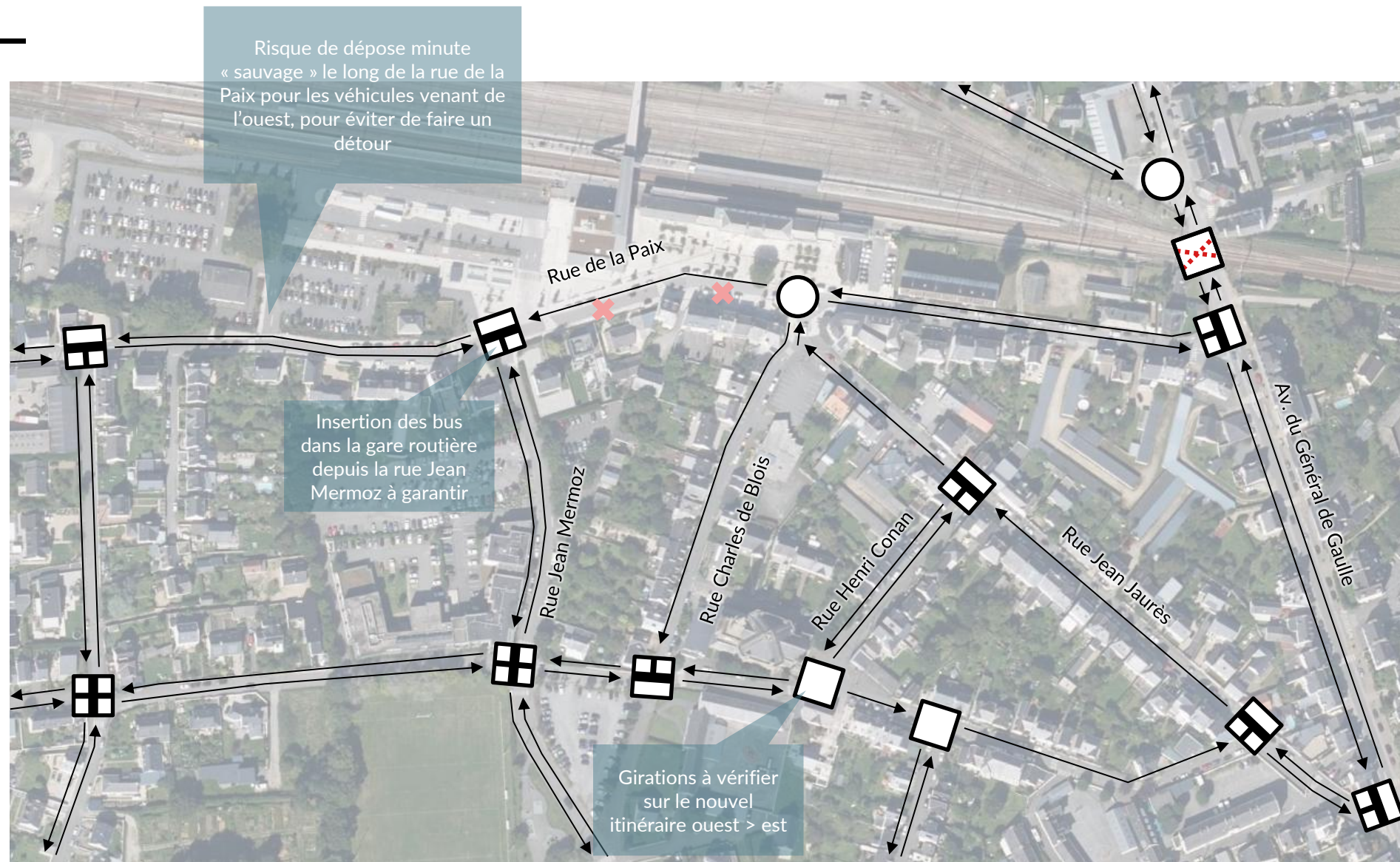
La suppression du barreau de la rue de la Paix devant la gare va impacter les itinéraires de certaines des lignes urbaines :

- **Ligne A** (Auray Gare <> Alré'o) : **pas de modification** mais carrefour rue de la Paix / Jean Mermoz à adapter pour maintenir l'accès direct depuis le sud)
- **Ligne B** (Brec'h Saint-Gildas <> Pluneret Gare Sainte-Anne) : passage à la gare SNCF, circulation sur la rue de la Paix dans le sens est > ouest, et détour par la rue Jean Mermoz et l'avenue du Général de Gaulle dans le sens ouest > est.
Augmentation du trajet d'environ 500 m (2 minutes).
- **Ligne C** (Auray Gare <> Crac'h ZA) : terminus à la gare SNCF, **circulation en boucle** par l'avenue du Général de Gaulle et la rue de la Paix en arrivée, puis la rue Jean Mermoz, la rue Georges le Poder puis la rue Jean Jaurès en départ. **Peu d'impact sur la distance ou la durée du trajet.**



Fermeture du sens ouest > est devant la gare – quels impacts ?

Autres éléments à vigiler



Annexes

Analyses de la fréquentation actuelle de la gare

Présentation du dispositif de collecte de données

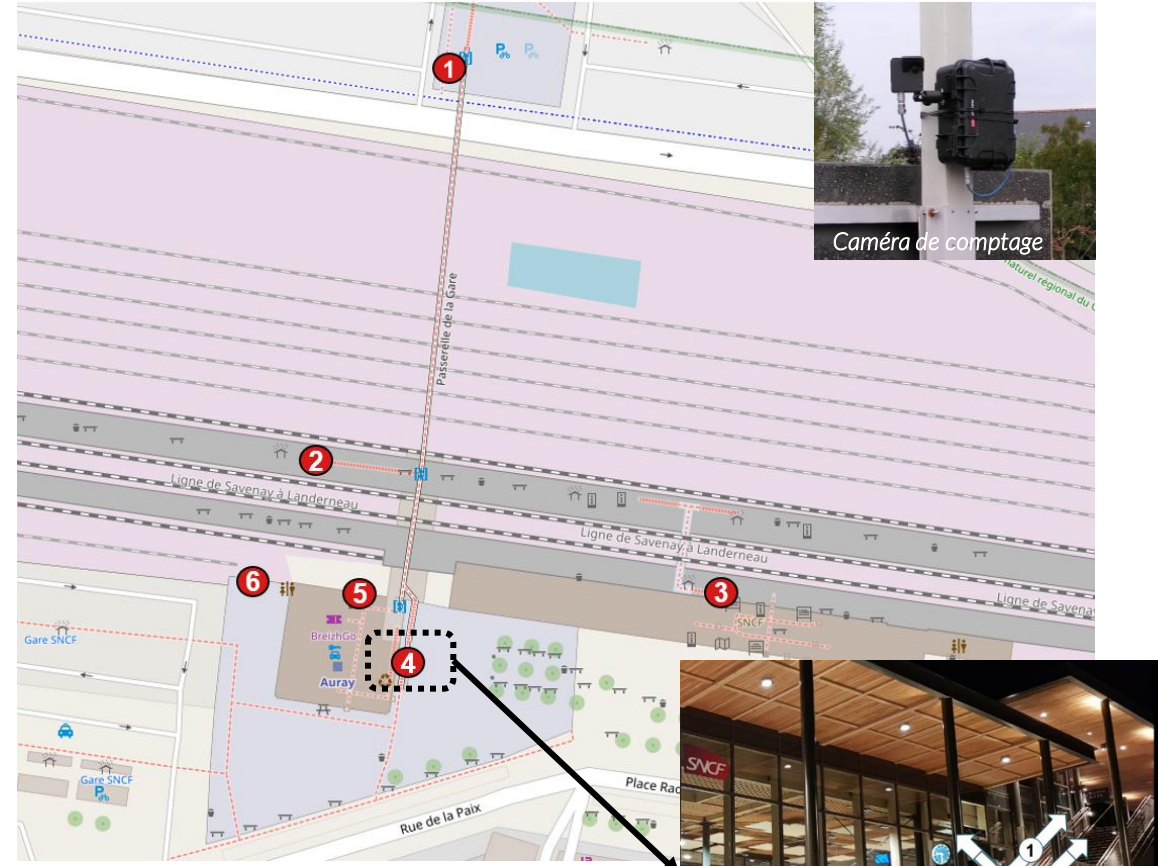
1 - Comptages directionnels (entrées/sorties) des flux piétons par caméra

Des comptages en entrées/sorties de gare ont été réalisés par caméra. Les caméras ont été placés aux 6 points ci-contre :

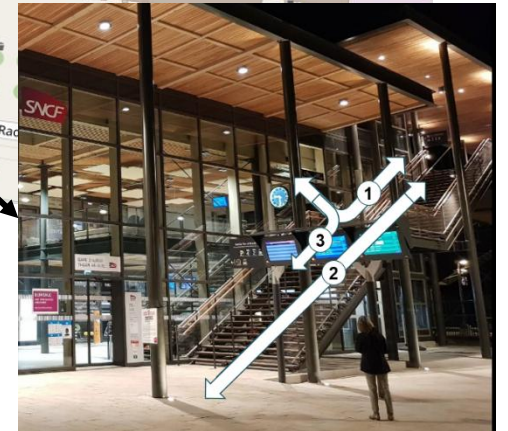
- Point 1 : accès passerelle – parking Nord (escalier fixe + ascenseur)
- Point 2 : accès passerelle – quai 2 (escalier fixe + ascenseur)
- Point 3 : accès Passage souterrain – quai 1 (escalier fixe)
- Point 4 : accès passerelle – parvis sud et 1^{er} étage BV (comptage directionnel voir encadré ci-contre)
- Point 5 : accès RDC BV – quai 1
- Point 6 : Quai 1 – parvis Sud

Les comptages ont été réalisés le vendredi 19/09, le dimanche 21/09 et le mardi 23/09 de 5h30 à 23h30.

Les données récoltées permettent de donner le nombre d'utilisateur entrants et sortants sur un pas de 5 minutes.



Plan de comptage utilisé pour le PEM d'Auray



Analyses de la fréquentation actuelle de la gare

Présentation du dispositif de collecte de données (2/2)

2 - Enquêtes par interview auprès des voyageurs

Pour compléter l'analyse et mieux connaître les usages de la gare, des enquêtes par interview ont été menées auprès des voyageurs montants tout au long de la journée (6h-21h) des journées du mardi 23/09 et du jeudi 27/11.

Seuls les usagers du train et des cars (en gare routière) à la montée et les autres usagers de la gare (accompagnants) ont été interrogés car les descendants sont plus difficiles à capter.

Ces enquêtes ont été menées par des enquêteur.ices de la Région formé.es par notre prestataire Alyce sur la base d'un questionnaire court.

Mardi 23/09 : Au total, ont été récoltés 782 questionnaires valides dont 595 auprès des montants du train et 139 auprès des montants des cars (et environ 50 accompagnants). Cela représente environ 30% de l'ensemble des montants pour les trains.

Judi 27/11 : Au total, ont été récoltés 393 questionnaires valides dont 347 auprès des montants du train et 36 auprès des montants des cars (et environ 10 accompagnants). Cela représente environ 26% de l'ensemble des montants pour les trains.



Enquêteurs en train d'administrer le questionnaire à des voyageurs en attente dans le BV de la gare d'Auray (crédits : AREP 2025).

Exploitation des données de comptage

Fréquentations par jour et par période - été

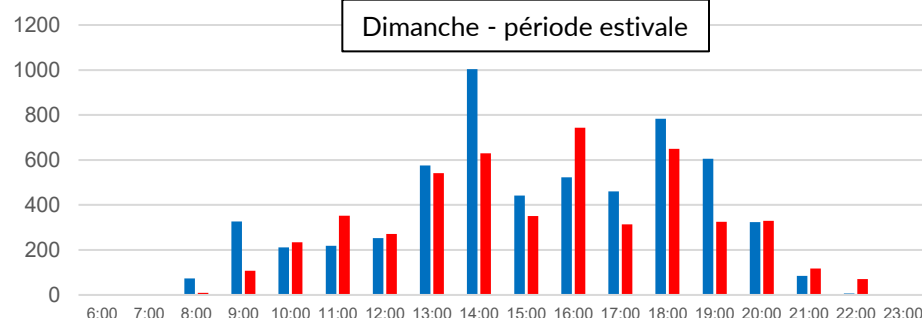
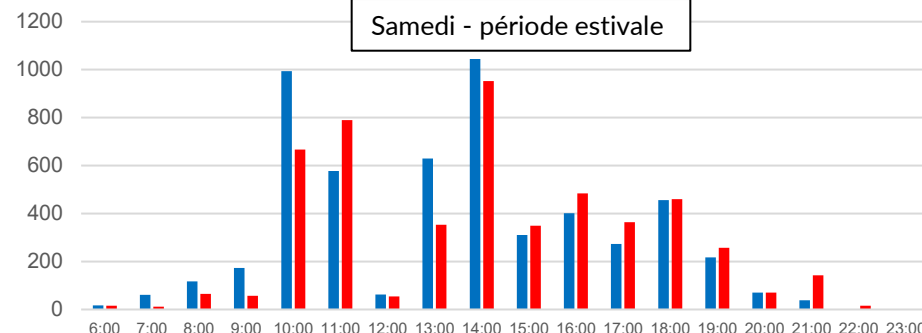
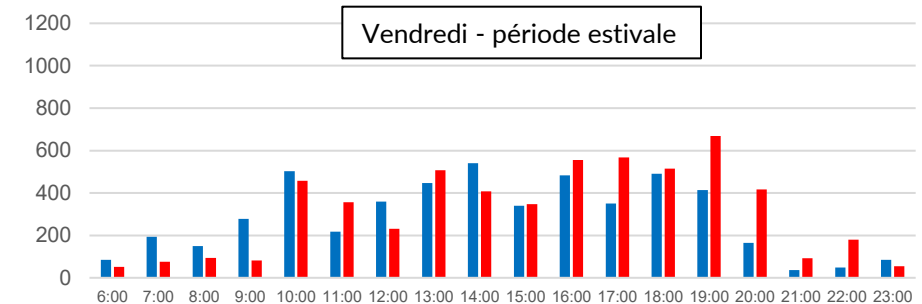
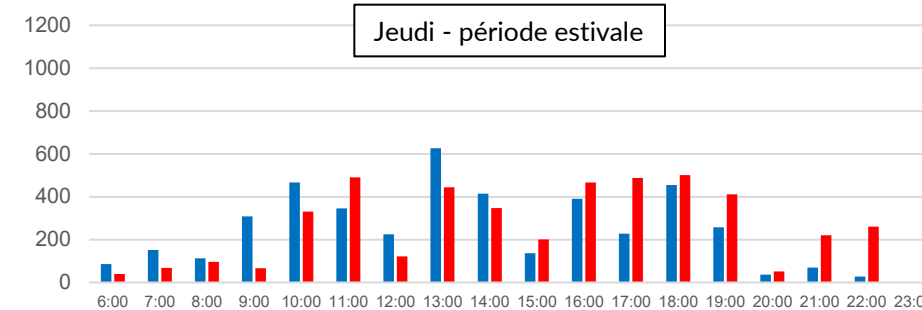
La fréquentation de la gare ferroviaire d'Auray a été déterminée à partir des comptages réalisés en entrée et en sortie des quais (comptages à 5 minutes)

On obtient les niveaux de fréquentation suivants :

Jour	Fréquentation globale gare SNCF	Heure de pointe / Train de pointe
Jeudi 24/07	9 000 mouvements 4 400 montées et 4 600 descentes	13h-14h avec 1000 mouvements (pic de montées sur train de 14h08 direction PMP)
Vendredi 25/07	11 000 mouvements 5 300 montées et 5 700 descentes	19h-20h avec 1100 mouvements (8 trains en tout dont le pic de descentes à celui de 19h41 en provenance de PMP)
Samedi 26/07	10 600 mouvements 5 500 montées et 5 100 descentes	14h-15h avec 2000 mouvements (6 trains en tout dont le pic de montées à ceux de 14h08 direction PMP et 14h56 direction Rennes)
Dimanche 27/07	10 900 mouvements 5 900 montées et 5 000 descentes	14h-15h avec 1600 mouvements (7 trains en tout dont le pic de montées à ceux de 14h08 direction PMP et 14h56 direction Rennes)

Les 3 jours de fin de semaine (vendredi, samedi et dimanche) sont donc ceux où la gare est la plus fréquentée avec environ 11 000 mouvements sur la journée. A noter que l'offre TGV reste la même sur ces 4 jours alors que l'offre de TER est nettement moins élevée le samedi (37) et le dimanche (33) que le vendredi (52).

Le samedi et le dimanche – jours de chassés-croisés – la fréquentation se concentre donc sur un nombre plus restreint de trains et plus particulièrement les TGV de 10h08, 14h08, 15h04 et 18h34 vers Paris.



■ Montées ■ Descentes

Exploitation des données de comptage

Fréquentations par jour et par période – arrière-saison

La fréquentation de la gare ferroviaire d'Auray a été déterminée à partir des comptages réalisés en entrée et en sortie des quais (comptages à 5 minutes)

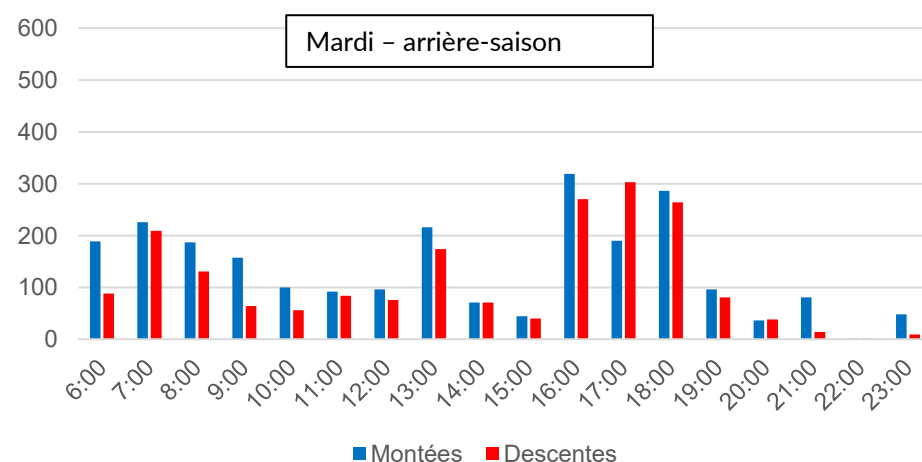
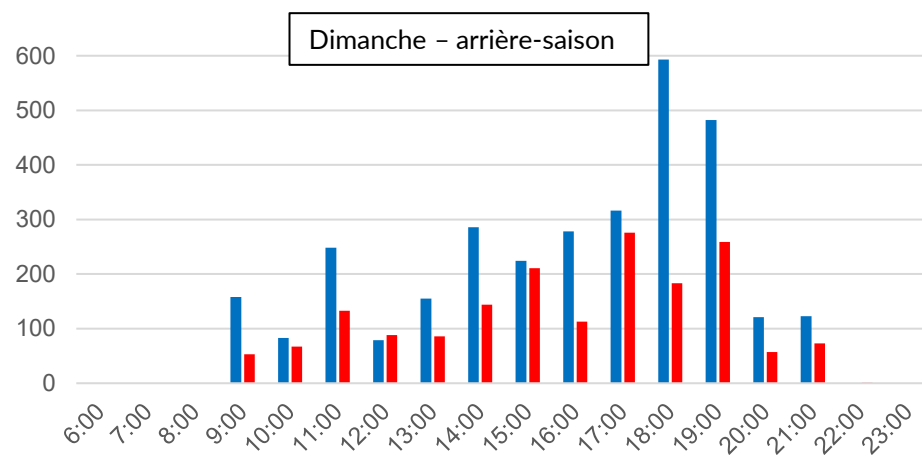
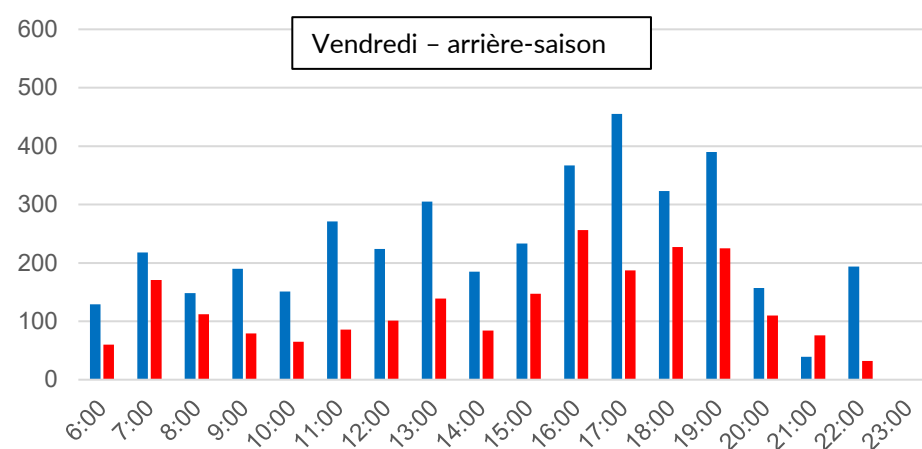
On obtient les niveaux de fréquentation suivants :

Jour	Fréquentation globale gare SNCF	Heure de pointe / Train de pointe
Vendredi 19/09	6 200 mouvements* 4 000 montées et 2 200 descentes	17h-18h avec 650 mouvements <i>(pic de montées sur le OUIGO de 18h34 direction Paris, pic de descentes au TGV de 19h44 origine Paris)</i>
Dimanche 21/09	4 900 mouvements 3 150 montées et 1 750 descentes	18h-19h avec 780 mouvements <i>(pic de montées sur le OUIGO de 18h34 direction Paris)</i>
Mardi 23/09 (JOB)	4 500 mouvements 2 500 montées et 2 000 descentes	16h-17h avec 600 mouvements <i>(pics de montées sur le TGV de 16h14 et sur le OUIGO de 18h34 direction Paris)</i>

Le vendredi est le jour où la gare est la plus fréquentée avec environ 6 200 mouvements sur la journée, dont la moitié entre 16h et 22h, période de pointe hebdomadaire. Le dimanche présente une fréquentation moindre, notamment du fait de la desserte plus limitée mais connaît l'heure la plus chargée de la semaine (18h-19h avec près de 800 mouvements au total).

Le mardi (JOB), la fréquentation est plus équilibrée entre montées et descentes et se répartit tout au long de la journée (périodes de pointes du soir et du matin avec le public pendulaires, TGV en journée avec le public occasionnel).

* : Les montées et descentes des deux derniers TGV arrivant de Paris à 23h44 et 1h41 n'ont pas été comptés.



Exploitation des données de comptage

Fréquentations par jour et par période – Basse saison

La fréquentation de la gare ferroviaire d'Auray a été déterminée à partir des comptages réalisés en entrée et en sortie des quais (comptages à 5 minutes)

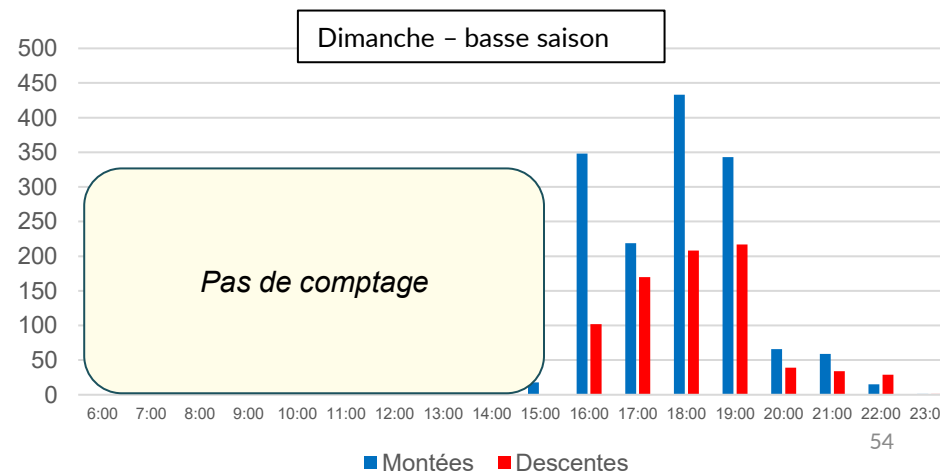
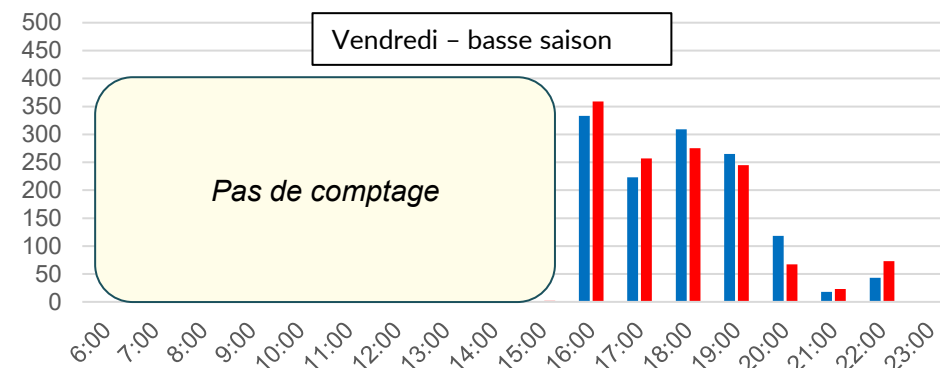
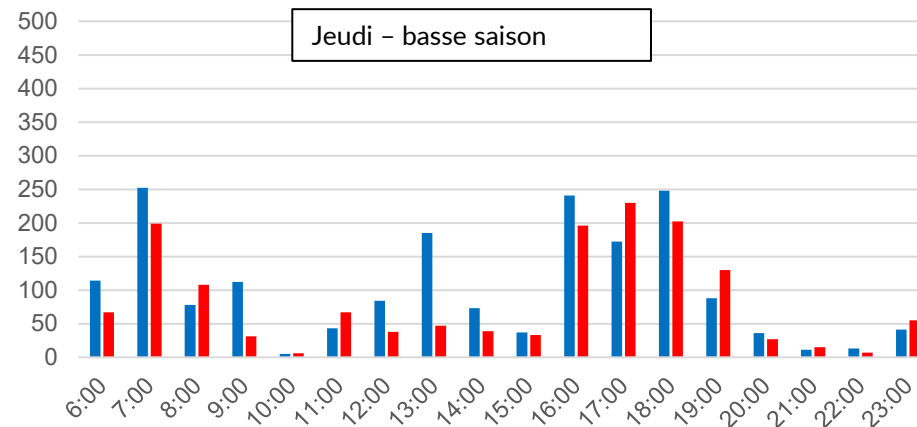
On obtient les niveaux de fréquentation suivants :

Jour	Fréquentation globale gare SNCF	Heure de pointe / Train de pointe
Jeudi 27/11 (JOB)	3 350 mouvements* <i>1 850 montées et 1 500 descentes</i>	7h-8h avec 450 mouvements <i>(pic de montées sur le TER de 7h24 direction Quimper et le TGV de 8h14 direction Paris)</i>
Vendredi 28/11	2 600 mouvements entre 16h et 23h * <i>1 300 montées et 1 300 descentes</i>	16h-17h avec 700 mouvements <i>(pic de montées sur le TGV de 16h14 direction Paris / pic de descentes avec le Ouigo de 16h01 origine Paris)</i>
Dimanche 30/11	2 300 mouvements entre 16h et 23h * <i>1 500 montées et 800 descentes</i>	18h-19h avec 650 mouvements <i>(pics de montées sur le OUIGO de 18h34 direction Paris)</i>

On retrouve la structure de l'arrière-saison mais avec des pics de fréquentation un peu inférieurs. L'heure de pointe hebdomadaire a lieu le vendredi de 16h à 17h avec 700 mouvements.

Le jeudi (JOB), la fréquentation est plus équilibrée entre montées et descentes et se répartit tout au long de la journée (périodes de pointes du soir et du matin avec le public pendulaires, TGV en journée avec le public occasionnel).

* : Les montées et descentes des deux derniers TGV arrivant de Paris à 23h44 et 1h41 n'ont pas été comptés.



Exploitation de l'enquête voyageurs

Partes modales des voyageurs à la montée en gare – période estivale

En période estivale, outre les correspondances (déjà évoquées slide précédente), **le mode de rabattement principal en gare d'Auray est la voiture en tant que passager avec 35% des voyageurs qui se font déposer en voiture pour prendre leur train.**

Symétriquement, de très nombreux voyageurs descendant se font prendre en voiture, ce qui a un fort impact sur la sollicitation de la dépose-minute au Sud en amont ou en aval des trains de pointe.

Les voyageurs venant en gare en tant que conducteurs pèsent moins de 10% (13,3% le jeudi, seulement 5% le samedi) et, plus étonnant, la marche à pied et le vélo ne sont choisis que par 9% des voyageurs (moins de 6% le samedi !)

Si l'on se concentre sur les voyageurs venant d'Auray (donc venant pour la plupart de <3km), la part modale des modes actifs est « seulement » de 56% (45% pour la marche) et celle de la voiture est de 38% (dont 30% en tant que passager).

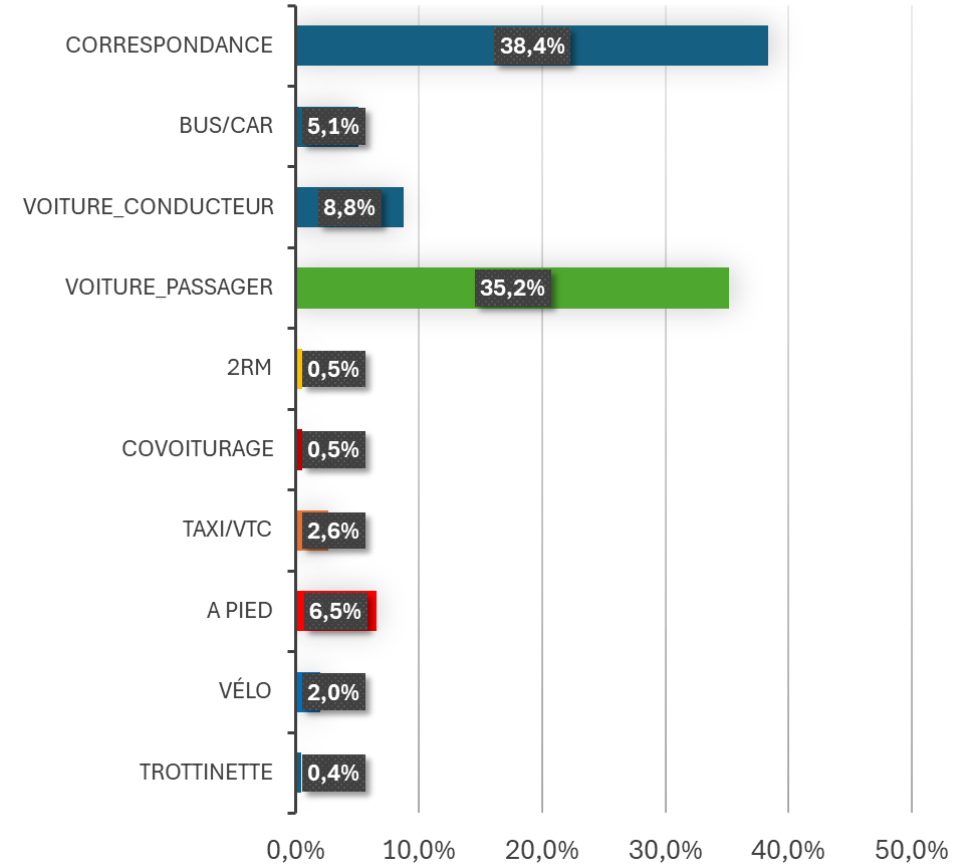
Pour Brech, on est à même à 42% pour les modes actifs et à 58% pour la voiture.

Cela peut s'expliquer en partie par le fait que **les voyageurs sont chargés** car en retours de vacances, ce qui rend difficile le vélo et la marche sur une longue distance.

La part modale bus/car est autour de 5% le jeudi comme le samedi.

A noter enfin la part modale importante du taxi le samedi avec 3,2% des rabattements de voyageurs sur la gare ferroviaire sur la journée.

Partes modales des voyageurs à la montée



Modes particuliers motorisés
48%



Modes actifs
9%

Fonctionnement du dépose-minute

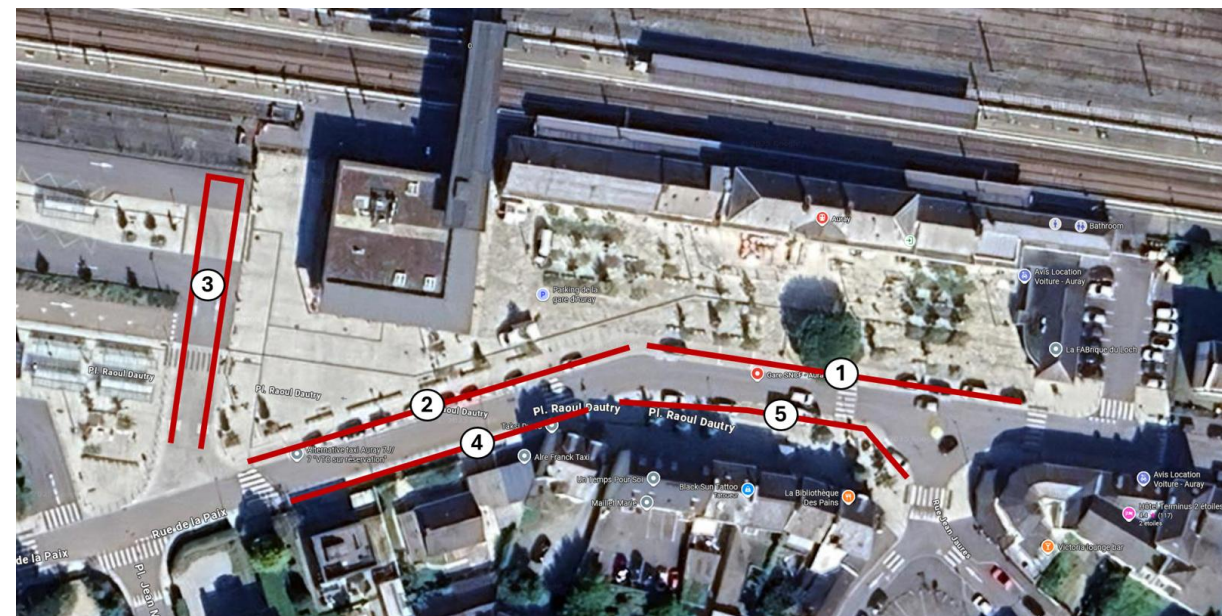
Enquête de rotation le vendredi de 17h à 20h

Le périmètre retenu pour l'enquête de rotation du stationnement sur le dépose-minute est le suivant (1 passage toutes les 15' entre 17h et 20h) :

Tronçon	Nb de places licites
1 - Nord-est	5 pl
2 - Nord devant BV	13 pl
3 - Accès GR-Taxi	0 pl
4 - Sud devant BV	0 pl <i>(emplacements interdits devant entrées portail)</i>
5 - Sud-Est	7

soit **25 places « arrêt-minute »** côté Sud dont 2 réservées PMR

Quasiment autant d'emplacements illicites ont été occupés au moins une fois sur ce périmètre pendant la durée d'enquête : 10 au niveau de l'accès GR, 8 côté Nord et 5 côté Sud sur des emplacements interdits ou en double file

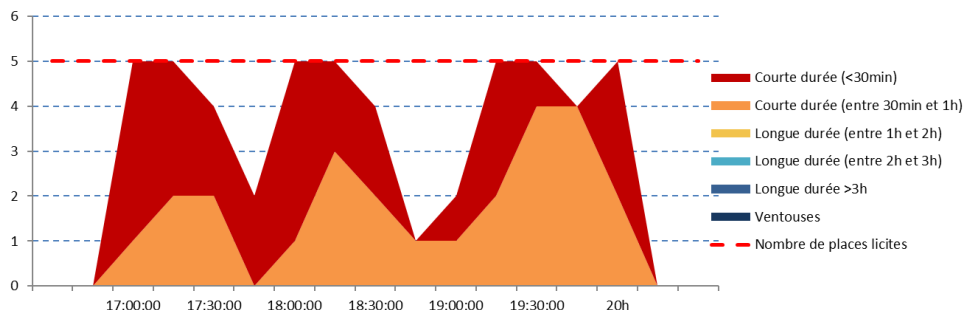


Numérotation des tronçons enquêtés

Fonctionnement du dépose-minute

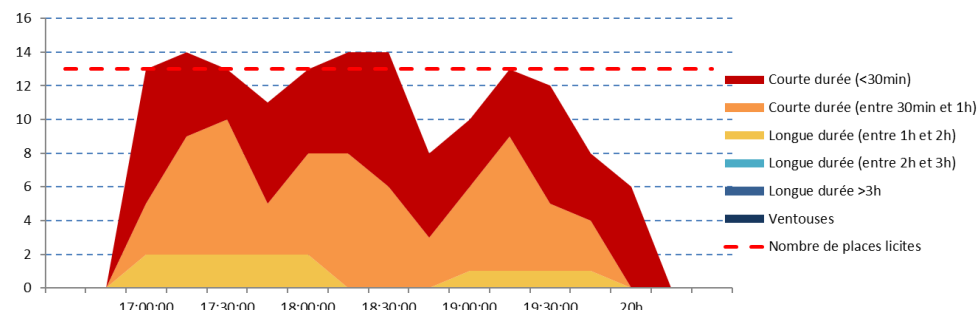
Enquête de rotation le vendredi de 17h à 20h – résultats par tronçon **en période estivale**

Tronçon 1 – Nord-Est (devant la Loco)



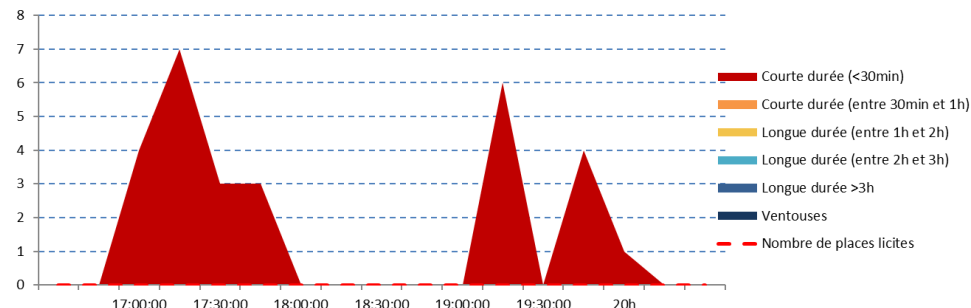
Ce tronçon constitué de 5 places fonctionne en cohérence avec son usage, régulièrement occupé à 100% par des voitures restant toutes stationnées moins d'une heure (même 50% <30 min) → Taux de rotation moyen : **2,5 voiture/place/heure**

Tronçon 2 – Nord devant BV



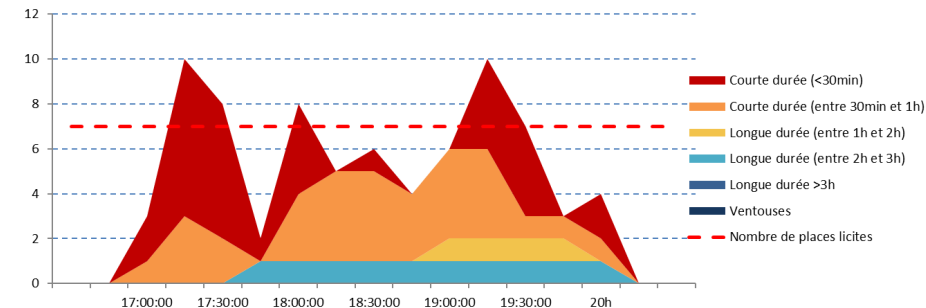
Ce tronçon constitué de 13 places connaît régulièrement de la suroccupation : 14 voitures garées pour 13 places autorisées (stationnement régulier sur passage-piéton et tout emplacement physique le permettant). Seules 3 voitures sur la période y ont stationné pour une durée >1h (mais <2h) → Taux de rotation moyen : **2,6 voiture/place/heure**

Tronçon 3 – Accès gare routière -taxi



Interdit au stationnement voiture, cet espace de circulation dédié aux cars et taxis a toutefois été utilisé pour du stationnement très courte durée (<30 min) : **jusqu'à 6 et 7 véhicules garés simultanément** à 17h15 et 19h15 en amont de l'arrivée des TGV de 17h44 et de 19h44 en provenance de Paris

Tronçon 4 – Dépose-minute Sud de la rue de la Paix

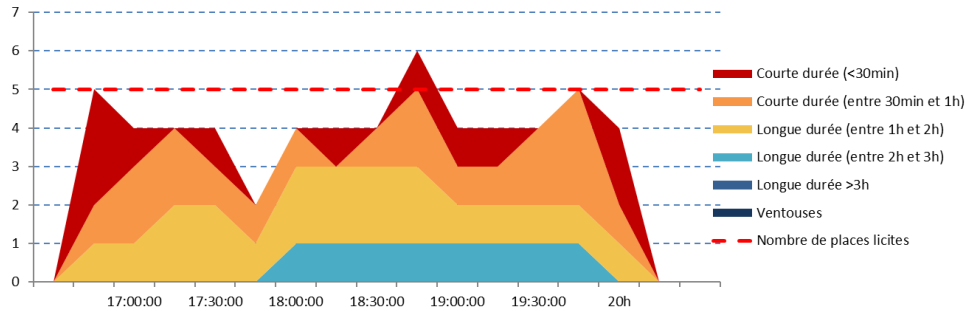


La partie Sud du dépose-minute constituée de 7 places « arrêt-minute » a connu plusieurs pics de suroccupation dus au report des véhicules ne trouvant pas de place côté Nord de la rue de la Paix. Les niveaux de suroccupation relevés s'expliquent par les 5 emplacements interdits devant portails très régulièrement occupés par du stationnement très courte durée → Taux de rotation moyen : **2,2 voiture/place/heure**

Fonctionnement du dépose-minute

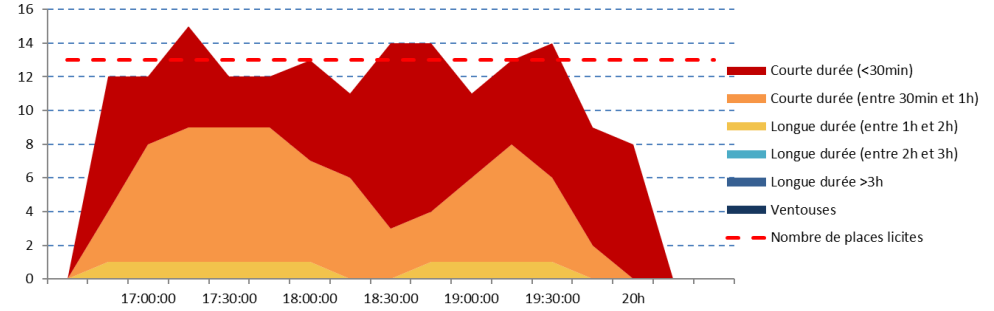
Enquête de rotation le vendredi de 17h à 20h – résultats par tronçon en arrière-saison

Tronçon 1 – Nord-Est (devant la Loco)



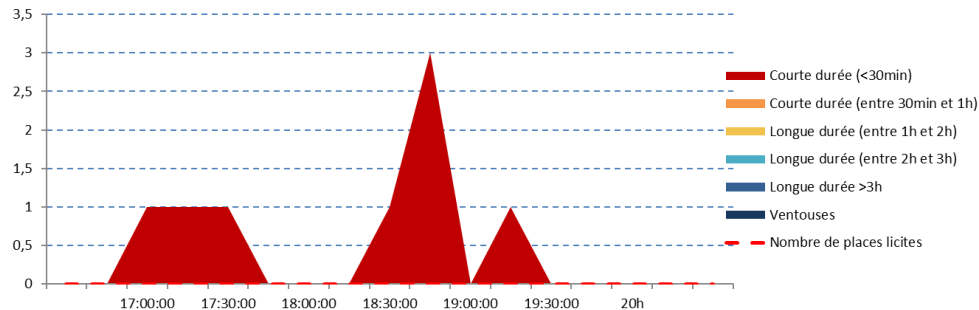
Ce tronçon constitué de 5 places fonctionne « à moitié » en cohérence avec son usage : occupé tout le temps entre 80 et 100% mais avec une moitié de véhicules <1h et une moitié de véhicules >1h (et même un qui restera 2h15) → Taux de rotation moyen : **1,7 voiture/place/heure**

Tronçon 2 – Nord devant BV



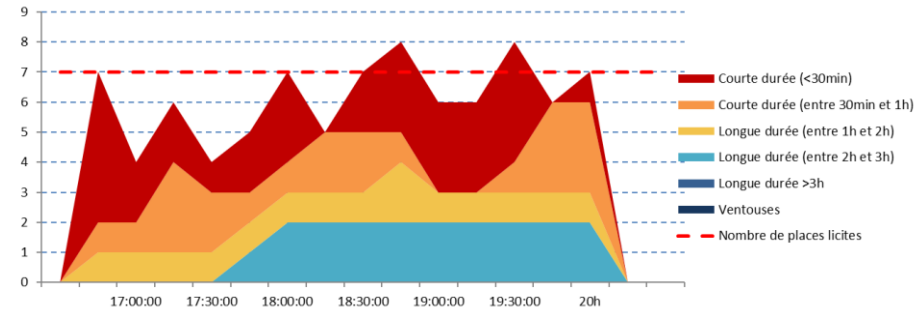
Ce tronçon constitué de 13 places connaît régulièrement de la suroccupation : 14 à 15 voitures garées pour 13 places autorisées (stationnement régulier sur passage-piéton et tout emplacement physique le permettant). Seules 2 voitures sur la période y ont stationné pour une durée >1h (mais <2h) → Taux de rotation moyen : **3,1 voiture/place/heure**

Tronçon 3 – Accès gare routière -taxi



Interdit au stationnement voiture, cet espace de circulation dédié aux cars et taxis a toutefois été utilisé pour du stationnement très courte durée (<30 min) : **jusqu'à 3 véhicules garés simultanément** à 18h45 en amont de l'arrivée des TGV de 18h28 en retard de 20'. Hors situation dégradée de ce type, on n'observe jamais plus d'une voiture garée sur cet espace, et pour une durée très courte.

Tronçon 4 – Dépose-minute Sud de la rue de la Paix



Les 2 pics de suroccupation relevés s'expliquent par les 5 emplacements interdits devant portails très régulièrement occupés par du stationnement très courte durée. Le taux d'occupation moyen reste toutefois <90% dont la moitié pour du stationnement >1h et le Taux de rotation moyen de **2,1 voiture/place/heure**

