



PROCES-VERBAL
CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU
mercredi 17 janvier 2018

Convocation du Conseil Municipal

du

17/01/2018

—

Le Conseil Municipal d'AURAY (56) est convoqué, pour une session qui s'ouvrira le 17/01/2018 à 19 HEURES 00 à la Mairie ; Une convocation comportant l'ordre du jour est adressée individuellement à chaque Conseiller.

Fait à AURAY, le

Le Maire,

M. DUMOULIN

ORDRE DU JOUR

~~~~~

- 1- DGS - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DE CONSEIL MUNICIPAL DU 12 DECEMBRE 2017 P.5
- 2- DU - AVIS SUR LE PROJET DE PÔLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE LA GARE D'AURAY : ÉTUDE D'IMPACT ET DEMANDE DE PERMIS D'AMÉNAGER NORD SUR LA COMMUNE DE BREC'H (N°PA05602317T0006) P.6

## **SEANCE ORDINAIRE DU**

**17/01/2018**

**Le mercredi 17 janvier 2018 à 19 HEURES 00**, le Conseil Municipal de la Commune d'AURAY (Morbihan), légalement convoqué le mercredi 10 janvier 2018, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, dans la salle des délibérations sous la présidence de M. DUMOULIN Jean, Maire.

La séance a été publique.

### **Etaient Présents :**

Monsieur Jean DUMOULIN, Monsieur Gérard GUILLOU, Madame Pierrette LE BAYON, Monsieur Azaïs TOUATI, Monsieur Jean-Claude BOUQUET, Monsieur Jean-Yves MAHEO, Madame Aurélie QUEIJO, Monsieur Joseph ROCHELLE, Monsieur Ronan ALLAIN, Madame Annie RENARD, Madame Marie-Joëlle MIRSCHLER, Monsieur Benoît GUYOT, Madame Fabienne HOCHET, Madame Valérie VINET-GELLE, Madame Valérie ROUSSEAU, Monsieur Jean-Michel LASSALLE, Madame Mireille JOLY, Madame Marina LE ROUZIC, Monsieur Laurent LE CHAPELAIN, Monsieur Roland LE SAUCE, Monsieur François GRENET, Madame Nathalie BOUVILLE, Madame Emmanuelle HERVIO, Monsieur Christian PELTAIS

### **Absents excusés :**

Madame Françoise NAEL (procuration donnée à Madame Aurélie QUEIJO), Monsieur Armel EVANNO (procuration donnée à Monsieur Gérard GUILLOU), Monsieur Maurice LE CHAMPION (procuration donnée à Madame Marie-Joëlle MIRSCHLER), Monsieur Jean-Pierre GRUSON (procuration donnée à Madame Emmanuelle HERVIO), Madame Marie-Noëlle POMMEREUIL (procuration donnée à Monsieur François GRENET)

### **Etaient également présents :**

Monsieur Fabrice Robelet, 1er Vice-Président d'AQTA, délégué aux Transports, aux Déplacements et au Pôle d'Échanges Multimodal et Monsieur Emmanuel OGER, Directeur du Pôle Technique et Infrastructures d'AQTA.

**Secrétaire de séance : Monsieur Jean-Claude BOUQUET**

**1- DGS - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DE CONSEIL MUNICIPAL DU 12 DECEMBRE 2017**

Monsieur Jean DUMOULIN, Maire, expose à l'assemblée :

Vu l'exemplaire du procès-verbal de la séance du 12 décembre 2017.

Après délibération et à l'unanimité des suffrages exprimés ( 29 voix pour),

3 absent(s) n'ayant pas donné procuration :

Monsieur GOUEGOUX, Madame HULAUD, Monsieur BOUGUELLID

Le Conseil municipal :

- **APPROUVE** le procès-verbal de la séance du 12 décembre 2017.

|                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Envoyé à la Sous-Préfecture le 19/01/2018<br>Compte-rendu affiché le 19/01/2018<br>Reçu par la Sous-Préfecture le 19/01/2018 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **2- DU - AVIS SUR LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE LA GARE D'AURAY : ÉTUDE D'IMPACT ET DEMANDE DE PERMIS D'AMÉNAGER NORD SUR LA COMMUNE DE BREC'H (N°PA05602317T0006)**

Monsieur Jean DUMOULIN, Maire, expose à l'assemblée :

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) a fait l'objet d'une évaluation environnementale (annexe 1) au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement. L'autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) a décidé, après examen du dossier, de soumettre ce projet à étude d'impact par décision du 18 avril 2017.

Dès lors, et en application des articles L.123-2 I-1 et 122-1-1 III du même code, le premier des permis de construire ou d'aménager lié à ce projet doit faire l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique. Il s'agit ici du Permis d'aménager déposé sur la commune de Brec'h pour l'aménagement d'une partie des stationnements au nord des voies ferrées (PA n°5602317T0006 - annexe 2).

Afin de respecter les délais de réalisation du PEM (et notamment la réservation de la plage travaux sur les voies SNCF pour la réalisation de la passerelle), les différentes autorisations d'urbanisme déposées dans le cadre de ce projet doivent être délivrées pour fin mars 2018 au plus tard. Le rétro-planning conduit ainsi à organiser cette consultation auprès du public fin janvier / début février 2018 et pour une durée de 30 jours.

Le dossier soumis au public comprend notamment les informations détaillées de l'ensemble du projet, l'étude d'impact (et son résumé non technique, joints en annexe 3), et les avis des collectivités concernées par ce projet en application des articles L. 122-1, R. 122-7 et L. 123-19 du code de l'environnement. Cela concerne dans le cas présent les avis de Brec'h et d'Auray, communes d'implantation du projet, et de la Communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique.

Monsieur le Maire de Brec'h, après échange avec les services compétents de l'Etat et en concertation avec les services de la collectivité, sollicite le conseil municipal d'Auray pour avis sur le projet de PEM par courrier en date du 27/12/2017 (annexe 4). Cette sollicitation et ce calendrier contraint, nous conduisent à organiser le présent conseil municipal, l'organe délibérant de la commune étant seul habilité à se prononcer sur une telle demande.

Par ailleurs, le projet de PEM a fait l'objet d'une concertation publique dont le bilan est joint à la présente délibération (annexe 5).

Vu les articles L. 122-1 et R. 122-7 du Code de l'environnement, relatifs aux avis des collectivités sur les projets soumis à évaluation environnementale ;

Vu le courrier de demande d'avis du Maire de Brec'h en date du 27/12/2017 ;

Vu le dossier de permis d'aménager n°5602317T0006, déposé le 3 août 2017 par Auray Quiberon Terre Atlantique pour l'aménagement d'une aire de stationnement et d'un parvis au nord de la gare d'Auray ;

Vu l'étude d'impact et son résumé non technique, portant sur l'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare d'Auray ;

Vu le protocole d'accord sur le pôle multimodal de la gare d'Auray ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

CONSIDERANT que le projet de PEM accompagne la mise en service de la ligne Grande Vitesse depuis le 01/07/2017 et prévoit des aménagements à la hauteur des prévisions de trafics et des flux voyageurs attendus ;

CONSIDERANT les relevés de conclusion des différents Comité de pilotage du PEM auxquels a été associée la ville d'Auray ;

CONSIDERANT que le projet de PEM vise à répondre aux quatre principaux enjeux capacitaire, accessibilité, intermodal et urbain ;

CONSIDERANT que le projet PEM consiste à :

- Construire un nouveau bâtiment voyageur
- Construire une passerelle au-dessus de l'emprise des voies ferrées pour relier les deux communes
- Aménager des espaces de stationnement au sud et au nord de la gare
- Aménager une gare routière
- Réutiliser le bâtiment historique comme pôle de services aux voyageurs et aux riverains
- Aménager des espaces publics privilégiant les modes doux

CONSIDERANT les avantages qui s'attachent à ce projet : mise en accessibilité de la gare, offre de services plus importante et de qualité, insertion paysagère et architecturale du projet, espaces publics repensés et soignés, ouverture de la gare sur le nord pour une meilleure accessibilité et répartition des flux, dynamisation du tissu commercial et économique du quartier, renforcement et développement d'une véritable offre multimodale de transport (gare routière, voies cyclables...), adaptation de l'offre de stationnement.

CONSIDERANT la bonne inscription de ce projet majeur au projet Plan Local d'Urbanisme en cours ;

CONSIDERANT que l'étude d'impact environnemental prend en compte les principaux enjeux environnementaux liés à ce projet concernant notamment les déplacements et les nuisances associées, la préservation des habitats naturels, l'insertion paysagère, la gestion des eaux, notamment ;

Après délibération et à l'unanimité des suffrages exprimés ( 29 voix pour),

3 absent(s) n'ayant pas donné procuration :

Monsieur GOUEGOUX, Madame HULAUD, Monsieur BOUGUELLID

Le Conseil municipal :

- **ÉMET** un avis favorable sur le projet de PEM, son étude d'impact et le dossier de permis d'aménager déposé sur la commune de Brec'h sous le n°5602317T0006 ;
- **AUTORISE** M. le Maire à prendre tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.



# Pôle d'échange multimodal de la gare d'Auray

## Dossier d'information et de participation du public





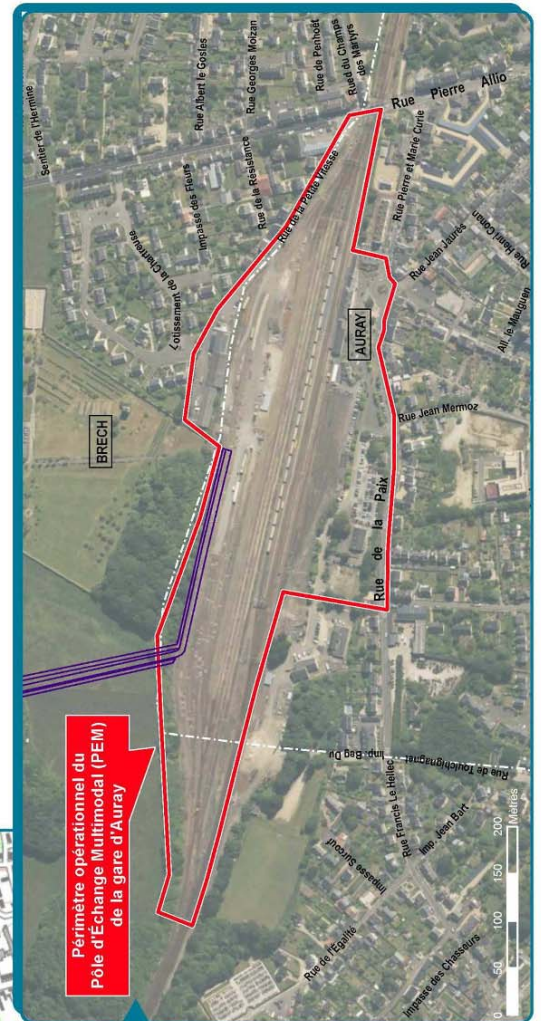
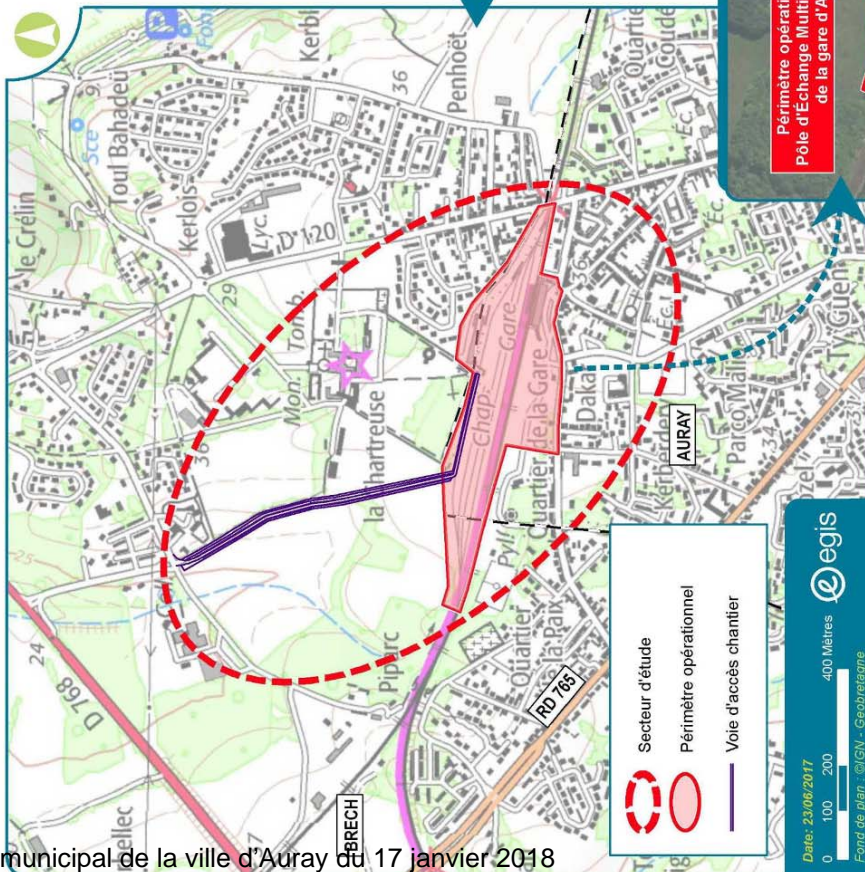
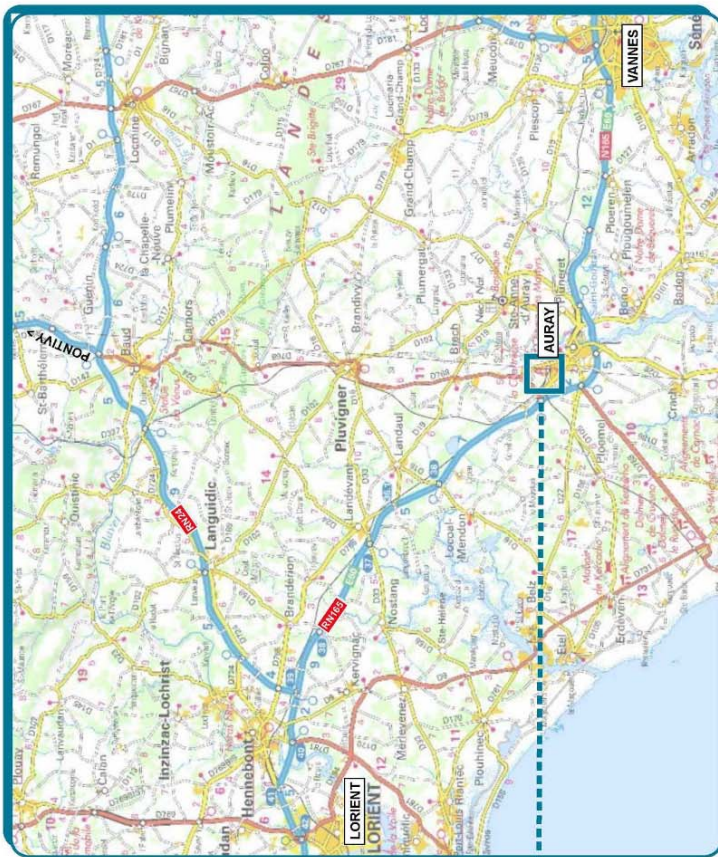
## **Extrait du dossier : Partie étude d'impact et son résumé non technique**

---



# Plans de situation

Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018





## I.1. Localisation du projet

L'aménagement du Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de la gare d'Auray concerne deux communes du Morbihan : Auray et Brech'h, appartenant à la communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique.

Le projet de PEM est situé au niveau de la gare d'Auray, au nord de la commune d'Auray et au sud de la commune de Brech'h.

Ce secteur s'inscrit dans un espace compris entre :

- les quartiers urbanisés au sud et à l'est de la gare existante ;
- le mur d'enceinte de la Chartreuse (abbaye) au nord ;
- les espaces naturels à l'ouest de la gare.

## I.2. Description du projet

### I.2.1. Le parti d'aménagement

Le parti d'aménagement repose sur les principes majeurs suivants :

- **Urbanisme-Espaces publics**

- o Retraiter :

Le parvis sud de la gare qui s'affirme comme un espace dégagé, strictement réservé aux piétons, ouvert sur la Place Raoul Dautry et le quartier de la gare, proposera des services multimodaux (dépose-minute taxis et véhicules particuliers, parkings de courte et longue durée, une gare routière pour les transports en commun, des box à vélos sécurisés, des bornes de recharges pour véhicules électriques, des emplacements de stationnement réservés aux deux roues).

- o Créer un parvis nord intermodal et évolutif offrant des parkings, un dépose minute pour les véhicules particuliers, 2 quais accueillant les transports en commun, un box à vélos sécurisé, des emplacements réservés pour les deux roues, des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

- **Ouverture de la gare au nord et accessibilité**

- o Réaliser un ouvrage de franchissement (passerelle ferroviaire et urbaine) afin d'ouvrir la gare sur le nord,
- o Rendre accessible la gare et ses quais via la construction de cette passerelle qui permettra la desserte des quais et les rendra accessibles aux personnes à mobilité réduite.

- **Circulation**

- o Faciliter l'accès à la gare par le Sud et la circulation du quartier (place Dautry, rues Jean Jaurès...)
- o L'accès Nord de la gare se fera par la voie urbaine Pierre Allio et par la rue de la Petite Vitesse à Brech'h.

- o En 2019/2020, une voie réservée aux engins de chantiers sera réalisée à travers la Chartreuse pour desservir la zone de travaux.

- **Stationnement**

- o Restructurer le stationnement sur les parkings sud et ouest du bâtiment-voyageur.
- o Rapprocher le besoin en stationnement des voyageurs sur les périmètres SNCF afin de laisser le stationnement du quartier aux riverains (commerçants, habitants...)
- o Créer de nouvelles places de stationnement au nord et au sud pour répondre aux besoins capacitaires
- o Développer le stationnement avec spécialisation des parkings selon la durée de stationnement autorisée, création de stationnement deux-roues (arceaux, abrités, sécurisés) et deux-roues motorisés
- o Créer des espaces de stationnement bien définis pour les différents besoins et utilisateurs (taxis, cars interurbains et de tourisme, dépose-minute...).

- **Bâtiments-voyageurs et infrastructures ferroviaires**

- o Augmenter et optimiser les surfaces de circulation pour les voyageurs
- o Construire un nouveau bâtiment-voyageurs situé au cœur des flux et permettant un accueil de qualité
- o Mettre en place l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et une information voyageurs pour l'ensemble du Pôle d'Échange Multimodal.

- **Organiser les services en gare**

- o Moderniser le bâtiment-voyageurs historique et le conserver pour y installer des services de restauration.

- **Transports collectifs routiers**

- o Réaménager et agrandir la gare routière : 8 quais seront dédiés aux transports collectifs routiers.
- o Situer la gare routière au plus proche de la gare ferroviaire et des services en gare
- o Intermodalité : harmoniser les horaires de bus, de trains, de bateaux et développer les liaisons cyclables...

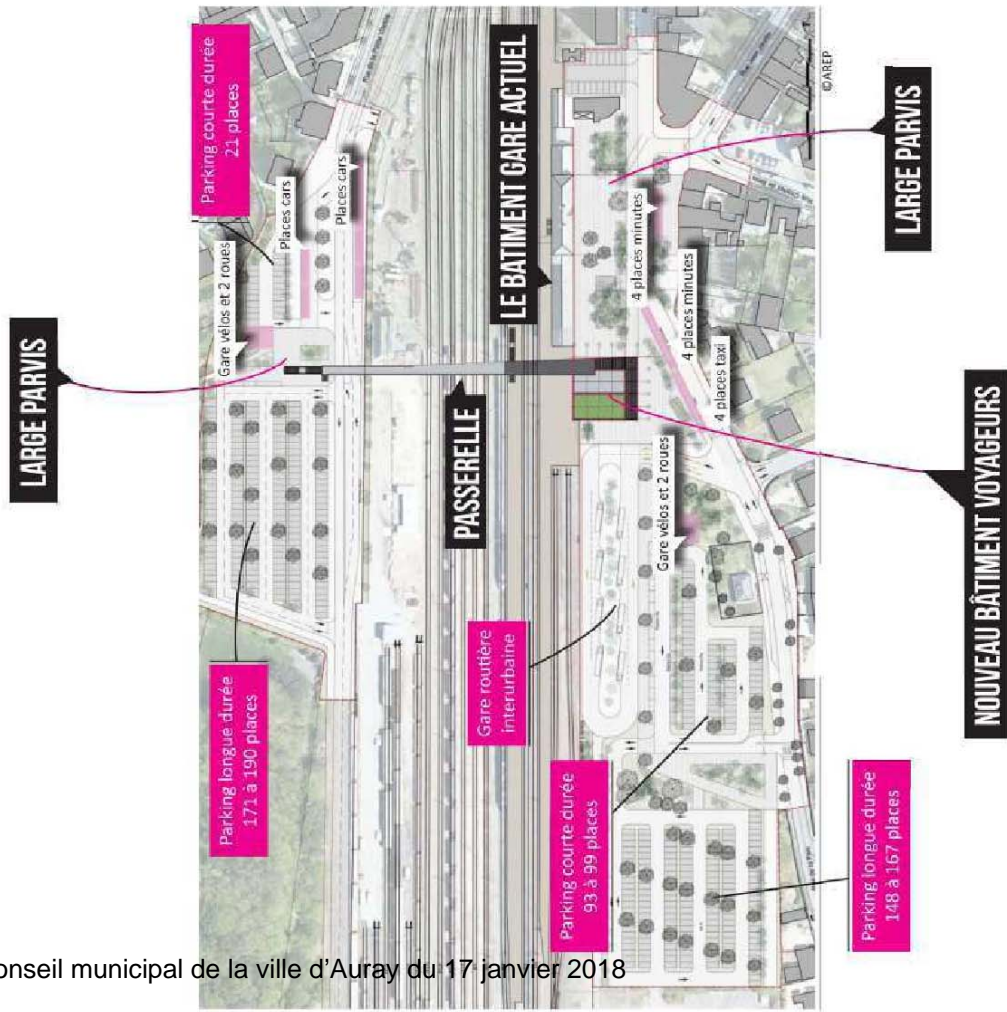
- **Accessibilité**

- o Sécuriser les accès piétons et renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite : traitement adapté des couloirs de circulation sur le parvis.
- o Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble de la gare (quais, franchissement...).

Le phasage prévisionnel de l'opération s'organisera autour de trois moments clés :

- 2018 : gare sud (parkings, voiries, gare routière, nouveau bâtiment-voyageurs) 2019/2020 :
- o construction d'un nouveau bâtiment-voyageurs au pied de la passerelle permettant d'accueillir tous les services liés à l'accueil des voyageurs et aux transports.
- o construction de la passerelle, travaux ferroviaires, réalisation du parvis sud.
- 2021 :
  - o mise à disposition du bâtiment-voyageurs historique.
  - o aménagements nord

Figure 2 : Aménagements projetés



Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018



## I.2.2. Description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet

### I.2.2.1. Demande et utilisation d'énergie

Le projet s'attachera à réduire sa dépendance énergétique de manière générale, en particulier par le respect du triptyque suivant :

- sobriété : Réduire les besoins au minimum à travers une conception exploitant les atouts et contraintes du projet ;
  - efficacité : Répondre à ces besoins avec le meilleur rendement à confort et usage constant ;
  - conversion : Substituer les énergies fossiles par les Énergies Renouvelables à chaque fois que cela est possible.
- La puissance de chauffage estimée est de 22 kW avec une consommation de 80 MWh par an.

### I.2.2.2. Nature et quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisées

La réalisation du PEM de la gare d'Auray nécessite une quantité importante de matériaux de construction, dont les principaux utilisés sont les suivants : béton, acier, bois, verre, terre, grave, bitume et enrobé.

La création du projet implique la mise en œuvre des remblais et la création des déblais impliquent le déplacement de quantités de terres. Toutefois, de façon à minimiser les mouvements de matériaux, le Maître d'ouvrage recherche autant que possible l'équilibre des matériaux entre les volumes de terrains déblayés et ceux remblayés. Le bilan des déblais / remblais est détaillé dans le chapitre suivant.

## XII I.2.3. L'estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus

### I.2.3.1. La phase de construction

Le chantier du PEM générera plusieurs types de résidus, liés à l'activité humaine et à l'activité du chantier, qu'il conviendra de traiter afin de limiter la nuisance visuelle et olfactive mais également le risque de pollution qu'ils pourront engendrer.

Chaque type de résidus, généré par le projet, sera pris en charge par une filière adaptée.

- *Gestion des matériaux*

Les principes généraux retenus dans la démarche de gestion des matériaux résiduel en premier lieu dans la recherche de réutilisation (valorisation) au maximum : équilibre déblais / remblais dans les zones de terrassement.

- *Dépôts provisoires*

En phase travaux, les matériaux issus des « purges » de terrassement, des déblais, nécessitent parfois une mise en dépôt provisoire avant leur lieu de destination définitif (qu'ils soient valorisés ou mis en dépôt définitif). Il convient de distinguer :

- les matériaux (sols impropres type argile) qui devront être mis en dépôt définitif et qui feront l'objet systématiquement de localisation concertée et modelés d'insertion ;
- les matériaux réutilisables pour le chantier, les terres végétales qui seront décapées sur les emprises du projet sur une épaisseur adaptée et stockées provisoirement à proximité des secteurs de réutilisation future.
- *Dépôts définitifs*

Il est rappelé que les matériaux qui seront mis en dépôt définitifs, si besoin après traitement, sont des matériaux naturels extraits du milieu, inertes, et ne représentant aucun danger pour l'environnement et les populations.

- *Transports de matériaux*

Du point de vue des échanges de matériaux, les voiries locales seront utilisées pour les approvisionnements extérieurs et pour les transports de déblais vers les sites de dépôts.

- *Bilan des déblais/remblais*

Le projet est excédentaire en déblais (4 500 m<sup>3</sup> de déblais excédentaires) et les apports extérieurs au chantier seront limités aux besoins en terre végétale pour les espaces verts.

- *Principales émissions*

Les principales émissions attendues lors de la phase de construction sont :

- Les émissions de poussières ;
- les bruits ;
- la dégradation de la qualité de l'air.

L'évaluation des effets temporaires liés à la phase de construction, ainsi que les mesures mises en œuvre pour réduire ces effets, sont traitées plus précisément dans les chapitres VI et VIII de la présente étude.

I.2.3.2. La phase d'exploitation

Les émissions principales liées au projet d'aménagement de PEM de la gare d'Auray sont :

|                          |                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Eaux                     | Les eaux usées et les eaux pluviales seront séparées et collectées par des réseaux différents. L'objectif est de traiter les eaux selon leur origine et selon la pollution.                                                       |
| Eaux usées               | Les eaux usées seront constituées principalement par des eaux domestiques.                                                                                                                                                        |
| Eaux pluviales           | Les eaux pluviales seront dirigées vers le réseau communal existant.                                                                                                                                                              |
| Emissions lumineuses     | L'éclairage du site sera géré par un système d'éclairage équivalent au système actuel du quartier.<br>Liées aux phares des véhicules.<br>Éclairage des locaux et des commerces : enseignes lumineuses.                            |
| Emissions sonores        | Émissions essentiellement de bruit de voisinage et de la circulation, bruits de la vie courante.                                                                                                                                  |
| Vibration                | Sans objet, le projet n'est pas de nature à produire des vibrations.                                                                                                                                                              |
| Emissions atmosphériques | Le PEM en lui-même ne sera pas de nature à augmenter le trafic routier et engendrer l'émission de polluants atmosphériques, il réorganisera les différents modes de déplacement sur le secteur.                                   |
| Déchets                  | Les déchets produits par le projet seront principalement des déchets ménagers, et des déchets d'activités économiques qui ne présentent pas de caractère dangereux et ne comportent aucun risque pour l'homme ou l'environnement. |

Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018

**I.3. Aspects pertinents de l'environnement et leurs évolution**

L'objectif de ce chapitre est d'établir l'évolution probable de l'environnement et de la santé humaine, à l'horizon 2030, en l'absence et en cas de mise en œuvre du projet.

L'évaluation des incidences du projet sur l'environnement est traitée de manière précise dans le chapitre « V. incidences notables du projet sur l'environnement » et les mesures associées sont décrites au chapitre « VIII. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation » de la présente étude d'impact.

N'est donc présentée ici que l'évolution de l'état actuel en absence de projet.

- *La population et la santé humaine*

En l'absence de mise en œuvre du projet, il est attendu une modification des niveaux d'ambiances sonores en raison de l'augmentation du trafic ferroviaire en gare d'Auray (conséquence indirecte du projet BPL) et donc du trafic routier induit à proximité de la gare. Sans mise en œuvre du projet, l'accès à la gare d'Auray restera unique et concentrera la circulation automobile en ce point.

En l'état actuel des connaissances, aucune évolution notable quant à la vulnérabilité du secteur aux risques naturels n'est attendue à l'horizon 2030, tant sur les thématiques : inondation, mouvement de terrain (aléas retrait gonflement des argiles), risque sismicité. En effet, si les effets induits par les changements climatiques sont susceptibles de modifier les risques inondation ou mouvements de

terrain, ces changements s'apprécient sur un plus long terme. Enfin, l'évaluation du risque sismique n'a aucune raison d'évoluer à cette échelle de temps.

Aucune évolution connue quant à l'identification des risques n'est attendue à l'horizon 2030, sans mise en œuvre du projet, sur les thématiques risque industriel, transport matières dangereuses et pollution des sols.

- *La biodiversité*

Afin de concilier aménagement du territoire et enjeux environnementaux, les documents de planification territoriale intègrent et encadrent la prise en compte des enjeux liés à la biodiversité (SRCE, document d'urbanisme, etc.).

En cas de non mise en œuvre du projet, les enjeux écologiques identifiés seront similaires à l'état actuel dans la mesure où le projet se situe dans un secteur déjà urbanisé.

En dehors des évolutions propres à l'aménagement du territoire, le réchauffement climatique peut également avoir une influence sur le milieu naturel : floraison précoce, modification de la répartition de certaines espèces animales et végétales (par exemple les oiseaux et les insectes aimant la chaleur se propagent de plus en plus vers le nord). A l'échelle de temporalité considérée (soit l'horizon 2030), il est cependant difficile d'évaluer les changements potentiels par rapport à l'état actuel.

- *Les terres, le sol, l'eau et le climat*

L'évolution la plus évidente concerne celles liées aux changements climatiques. Ceux-ci auront pour conséquence une augmentation de la moyenne annuelle des températures et des précipitations, même si de nombreuses incertitudes existent quant à la vitesse prévisionnelle des changements, ainsi que leurs intensités. Sur l'échelle de temporalité considérée (soit l'horizon 2030), il est cependant difficile d'évaluer les évolutions liées aux changements climatiques.

Aucune évolution notable n'est à considérer sur les thématiques du sol et des terres sans mise en œuvre du projet. De même, aucune évolution notable n'est attendue sur la ressource en eaux. Les grandes tendances restent les mêmes avec et sans mise en œuvre du projet grâce à la gestion et au traitement des eaux et à leur rejet dans le milieu naturel déjà existants.

- *Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage*

Les PLU en vigueur réglementent l'usage et l'occupation des sols et constituent les documents de référence en matière d'évolution territoriale. L'aménagement du PEM de la gare d'Auray est clairement identifié dans les documents d'urbanisme.

La programmation, la répartition spatiale et l'échéancier du programme prévisionnel d'aménagement sont cohérents avec les objectifs fixés par le SCOT.



## I.4. Facteurs de l'environnement affectés sensiblement par le projet

### I.4.1. Tableau de synthèse

Conseil municipal de la ville d'Auray du 14 janvier 2018

| Facteur de l'environnement                                     | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Climat et vulnérabilité au changement climatique</b></p> | <p>Secteur d'étude caractérisé par un climat océanique chaud sans saison sèche.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Phase travaux : émissions atmosphériques des engins et véhicules participants au chantier (CO<sub>2</sub>, NOx, SO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>), dégagement de poussières si les travaux ont lieu en période sèche.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Le projet ne sera pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale, mais participe indirectement au processus de changement climatique, par les émissions atmosphériques qu'il produira sur place ou ailleurs tout au long de sa durée de vie (chauffage, consommations d'énergies, etc.). Pas d'installation thermique de production d'énergie susceptible de réchauffer significativement l'atmosphère ou l'eau, ni d'installation produisant des dégagements importants de vapeur d'eau pouvant occulter le rayonnement solaire ou modifier l'hygrométrie de l'air.</p> | <p><u>Phase travaux :</u><br/>Selon la période et les conditions climatiques : mesures pour limiter ces éventuels envois de poussières en réalisant une humidification des aires de chantier lors des périodes de terrassement important.<br/>Attention particulière portée au risque de dépôts de boues sur les routes en période humide (mise en place d'un système de décrochage des roues de camions avant leur entrée sur les voiries publiques si nécessaire).<br/>La terre végétale sera décapée sur l'emprise des parcelles revêtues et les matériaux extraits seront réutilisés en remblais sur le site autant que possible. En cas de nécessité de dépôt ou d'extraction de matériaux, ceux-ci s'effectueront dans des sites autorisés et dans le respect de la réglementation en la matière.</p> <p><u>Phase d'existence :</u><br/>Conception du projet prenant en compte des conditions climatiques proches de celles estimées dans le cadre des projections de changements climatiques.<br/>Néanmoins, l'usage du site pourra être perturbé en cas de pluie, fortes chaleurs, neige. Les intempéries sont gérées au niveau des préfectures et des alertes et vigilance de Météo France.<br/>L'ensemble des mesures prévues dans le cadre du projet permet de supprimer l'éventuel effet d'îlot de chaleur urbaine qui aurait pu impacter le secteur du PEM dans le contexte de réchauffement climatique actuel.</p> |
| <p><b>Sol, sous-sol et terre</b></p>                           | <p>Secteur d'étude concerné par le domaine géologique Sud-Armoricain, constitué en grande partie par des roches métamorphiques ainsi que des granitoïdes. D'après les sondages géotechniques réalisés dans le secteur, le sous-sol serait constitué de haut en bas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de remblais d'aménagements généraux sur des épaisseurs variables,</li> <li>- de limons (altération du rocher),</li> <li>- du substratum granitique (granites porphyroïdes).</li> </ul> | <p>Phase travaux : incidences liées aux travaux correspondant aux modifications des caractéristiques des sols (remaniements, apports exogènes, tassements) et au risque de pollution accidentelle (fuite d'huile, de carburant ou toute autre substance nuisible)</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Ponctuellement, légers reprofilages du terrain naturel réalisés afin de faciliter l'insertion technique des voiries, stationnement et bâtiment. Cependant, il ne s'agit que d'interventions dont l'incidence sera peu perceptible sur la topographie générale du site et qui ne mobiliseront pas des volumes de matériaux importants.</p>                                                                                                                                                                                                                     | <p><u>Phase travaux :</u><br/>Réalisation des voiries, des terrassements et des fondations des constructions en adéquation avec la nature du sous-sol.<br/>Période de travaux choisie suivant les conditions météorologiques.<br/>Substances polluantes stockées dans des récipients étanches et sur des aires de stockage imperméabilisées (bacs de rétention).<br/>Procédure d'intervention d'urgence, élaborée par l'entreprise et validée par le maître d'œuvre, affichée sur le chantier, afin d'indiquer les mesures à prendre en cas de pollution accidentelle.</p> <p><u>Phase d'existence :</u><br/>Les principes constructifs (type de fondations, profondeurs d'encastrement, contraintes admissibles sous fondation, dallage, etc.) seront précisés par une étude géotechnique adaptée au projet définitif</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

| Facteurs de l'environnement                                                                                                       | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Eaux souterraines</b></p> <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Eaux superficielles</b></p> | <p>Secteur d'étude caractérisé par la présence de la masse d'eau souterraine FRGG012 « Golfe du Morbihan ». Qualité des eaux souterraines bonne.</p> <p>Secteur d'étude dans le bassin versant du Loch. Réseau hydrographique : ruisseau de Pont Pichon, affluent du Loch (400 m à l'est du site), ruisseau du Reclus, affluent du Loch, (800 m au sud du site), ruisseau intermittent, affluent du Loch, prenant sa source à Pipark (400 m à l'ouest du site). Qualité des eaux du Loch : état écologique globalement mauvais, état physico-chimique globalement bon.</p> | <p>Phase travaux : incidences liées au risque de pollution accidentelle (ruisselant et/ou s'infiltrant dans le sol pour atteindre le milieu naturel, ou s'évacuant via le réseau d'eaux pluviales).</p> <p>Phase d'existence : incidences quantitatives très faibles à l'échelle de la zone de projet (modification de l'infiltration des eaux de surface au droit des zones remblayées et déblayées, variations piézométriques engendrées très faibles, d'ordre centimétrique, du fait des aménagements existants et du contexte géologique). Aménagement sur des espaces actuellement artificialisés, donc pas d'une augmentation des débits et volumes ruisselés par temps de pluie.</p> <p>- incidences qualitatives très faibles sur les eaux souterraines (liées à l'infiltration des eaux de surface après aménagement). Risque de pollution du milieu récepteur par les effluents en provenance des surfaces imperméabilisées sur le site (voiries internes, parkings, etc.).</p> | <p>Phase travaux : mise en place de zones de stockage des produits dangereux (plateformes de stockage étanches pour éviter les infiltrations) ; interdiction des rejets d'hydrocarbures sur le site ; délimitation d'une zone de travaux dans laquelle l'accès est réglementé ; élimination des dépôts et des déchets de toute nature sur l'ensemble du site en fin de chantier.</p> <p>Phase d'existence : Le projet réalisé selon les dispositions demandées par la ville d'Auray par le biais du Zonage d'assainissement pluvial. Rétention de 3l/s/h, pour une pluie décennale.</p> <p><u>Traitement des eaux pluviales :</u></p> <p>Parvis sud : bassin de rétention en béton, immergé dans la nappe, d'une capacité de 140 m<sup>3</sup></p> <p>Parkings à l'ouest, au sud et gare routière : noues amenant à des bassins d'infiltration paysagers d'une capacité de 60 et 142 m<sup>3</sup></p> <p>zone de parking au nord : complexes drainants implantés au niveau des places de stationnement et raccordement à un bassin d'infiltration enterré d'une capacité de 70, 50 et 140 m<sup>3</sup></p> <p>afin de limiter le ruissellement des eaux sur le site, le nouveau bâtiment voyageur sera doté d'un toit végétalisé.</p> <p><u>Traitement des eaux usées :</u></p> <p>Les eaux usées du futur bâtiment voyageur et du bâtiment historique seront acheminées dans le réseau communal.</p> <p>Un bac à graisses sera implanté à l'est du bâtiment historique pour le traitement des eaux de la future restauration. Ce bac sera raccordé au réseau d'eaux usées existant.</p> <p>Raccordement sur le réseau collectif d'assainissement séparatif existant et à la station d'épuration de Crach de capacité suffisante pour traiter les flux de pollution induits par le projet.</p> <p>Aucun rejet d'eaux usées ne sera autorisé dans le réseau eaux pluviales.</p> |
| <p><b>Usages des eaux</b></p>                                                                                                     | <p>Aucun forage à proximité du site, ni captage d'alimentation en eau potable. Le Loch (et ses affluents) est classé en 1<sup>ère</sup> catégorie piscicole (truite fario, brochet, ...).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Pas d'incidence sur la ressource en eau.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

| Facteurs de l'environnement                                                                                             | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Outils réglementaires de gestion des eaux</b></p> | <p>- Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire – Bretagne (prévenir le ruissellement et la pollution des eaux pluviales dans le cadre des aménagements, promouvoir les méthodes sans pesticides dans les collectivités et sur les infrastructures publiques, ...);</p> <p>- Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Golfe du Morbihan et Ria d'Étel (maintien de la qualité des eaux et des milieux aquatiques, gestion quantitative de la ressource en eau);</p> <p>- Plan Départemental pour la Protection du milieu aquatique et la Gestion des ressources piscicoles (PDPG)</p> <p>- Schémas directeurs d'assainissement et règlements d'assainissement.</p> | <p><u>Phase travaux:</u></p> <p>Le projet impacte ponctuellement un secteur de zone humide de 330 m<sup>2</sup> sous la voie d'accès chantier nord (à l'ouest de La Chartreuse). La zone humide impactée ne présente pas de fonctionnalité intéressante, contrairement au secteur plus au sud près du ruisseau.</p> <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>Les mesures envisagées par le projet d'aménagement feront que ce dernier ne portera pas atteinte aux milieux aquatiques et aux usages de l'eau. Il est donc compatible avec le SDAGE Loire – Bretagne et le SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Étel.</p> | <p><u>Phase travaux:</u></p> <p>Le tracé de la voie d'accès chantier au nord du PEM a été implanté de manière à éviter au maximum la zone humide identifiée sur ce secteur. Ainsi, le tracé longe le chemin existant au nord de la parcelle, en dehors de la zone humide. Toutefois, le tracé, contraint par la présence du mur d'enceinte de La Chartreuse, ne peut éviter totalement la zone humide pour rejoindre le secteur nord de la gare.</p> <p>Une certaine fragmentation du caractère humide de part et d'autre du talus séparant deux parcelles près de La Chartreuse, sans aucun doute liée au relief artificiel occasionné par la levée de terre, a été constatée. Ainsi, le tracé de la voie de chantier a été implanté au niveau de ce talus qui ne présente pas de caractère humide du point de vue floristique.</p> <p>La voie d'accès chantier sera empruntée essentiellement en période sèche et, en cas d'humidité trop importante des sols, des plaques de roulage pourront être utilisées afin de faciliter le passage des engins et de préserver le sol en place.</p> <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>Cf. mesures liées à l'eau et aux milieux naturels.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p><b>Patrimoine naturel</b></p>                                                                                        | <p>Commune d'Auray intégrée au Parc naturel régional FR8000051 « Golfe du Morbihan ». Quatre sites Natura 2000 dans un rayon de 10 km (le plus proche à 2,5 km au sud). Un espace naturel sensible (vallon du reclus) au sud. 5 Zones Naturelles d'intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) dans un rayon de 5 km. 1 Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) à 9 km au sud. 1 zone humide d'importance internationale (3 km au sud, golfe du Morbihan).</p>                                                                                                                                                                                                                       | <p><u>Phase travaux:</u></p> <p>- dégradation ou altération des habitats pendant la phase travaux : incidence potentiellement nulle (nature très urbaine du secteur) à faible pour la création de la voie d'accès chantier par le nord-ouest de la gare sur un secteur plus naturel. La voie de chantier nord impacte ponctuellement un secteur de zone humide sur une surface de 330 m<sup>2</sup>.</p> <p>- pollutions diverses pendant la phase travaux : incidence potentiellement faible.</p> <p>- perturbation des espèces pendant les travaux : incidence faible.</p>                                  | <p><u>Phase travaux:</u></p> <p>Cf. mesures proposées ci-dessus pour les zones humides. Les mesures de préservation du cadre biologique résident dans la limitation au strict nécessaire de l'emprise du chantier et des secteurs d'évolution des camions et engins, de façon à limiter la dévégétalisation et le dérangement de la faune occupant ou fréquentant les zones voisines.</p> <p>La programmation du débroussaillage et de l'abatage des arbres en dehors des périodes sensibles permettra de limiter fortement le risque de dérangement de la faune mais aussi le risque de destruction d'individus lors du débroussaillage.</p> <p>Les travaux de débroussaillage seront effectués entre fin septembre et fin février. Les travaux d'abatage seront effectués entre début août et début novembre.</p> <p>le projet d'aménagement paysager intégrera uniquement la plantation d'espèces végétales locales. Aucune espèce végétale susceptible d'envahir le milieu naturel environnant ne sera intégrée au projet.</p> <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>Préservation d'éléments de la végétation existante et le maintien de caractéristiques naturelles sur le site et ses abords, et création d'« espaces verts », dont la végétation s'appuiera sur les essences arbustives et arborées locales.</p> <p>Afin de limiter les incidences du projet sur le patrimoine naturel du site, le maître d'ouvrage a cherché à conserver les corridors existants. Ainsi les haies principales présentent le long du chemin de la Chartreuse seront entièrement maintenues.</p> |
| <p><b>Zones humides</b></p>                                                                                             | <p>Zones humides inventoriées dans le cadre du SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Étel et intégrées aux documents d'urbanisme communaux.</p> <p>Délimitation précise des zones humides sur le secteur en 2014 (critères floristiques et pédologiques) : 1 zone humide recensée sur la prairie à l'ouest de la gare.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>- pas d'impact sur les habitats naturels, faune, flore ni zones humides en phase d'existence.</p> <p>- dérangement des espèces : incidence faible, le site étant déjà urbanisé, la trame arborée morcelée sera conservée et renforcée pour créer une véritable armature verte.</p> <p>- les déplacements de la faune seront nécessairement modifiés puisque des surfaces de milieux ouverts vont disparaître localement et que l'installation des infrastructures et des bâtiments provoquera une rupture.</p>                                                            | <p>Le projet d'aménagement paysager intégrera uniquement la plantation d'espèces végétales locales. Aucune espèce végétale susceptible d'envahir le milieu naturel environnant ne sera intégrée au projet.</p> <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>Préservation d'éléments de la végétation existante et le maintien de caractéristiques naturelles sur le site et ses abords, et création d'« espaces verts », dont la végétation s'appuiera sur les essences arbustives et arborées locales.</p> <p>Afin de limiter les incidences du projet sur le patrimoine naturel du site, le maître d'ouvrage a cherché à conserver les corridors existants. Ainsi les haies principales présentent le long du chemin de la Chartreuse seront entièrement maintenues.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><b>Espèces et habitats protégés</b></p>                                                                              | <p>Inventaire faune-flore réalisé entre juin 2016 et mai 2017. Habitats et flore : enjeux limités. Les vieilles haies présentent toutefois une diversité floristique intéressante. Une parcelle de boisement clair hors périmètre abrite une espèce floristique protégée (Asphodèle d'Arroondeau). Faune : enjeu essentiellement liés à l'avifaune et chiroptères dans le périmètre. Hors périmètre : quelques amphibiens et lézard des murailles recensés (espèces protégées).</p>                                                                                                                                                                                                                             | <p>- dégradation ou altération des habitats pendant la phase travaux : incidence faible, le site étant déjà urbanisé, la trame arborée morcelée sera conservée et renforcée pour créer une véritable armature verte.</p> <p>- les déplacements de la faune seront nécessairement modifiés puisque des surfaces de milieux ouverts vont disparaître localement et que l'installation des infrastructures et des bâtiments provoquera une rupture.</p>                                                                                                                                                          | <p>Le projet d'aménagement paysager intégrera uniquement la plantation d'espèces végétales locales. Aucune espèce végétale susceptible d'envahir le milieu naturel environnant ne sera intégrée au projet.</p> <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>Préservation d'éléments de la végétation existante et le maintien de caractéristiques naturelles sur le site et ses abords, et création d'« espaces verts », dont la végétation s'appuiera sur les essences arbustives et arborées locales.</p> <p>Afin de limiter les incidences du projet sur le patrimoine naturel du site, le maître d'ouvrage a cherché à conserver les corridors existants. Ainsi les haies principales présentent le long du chemin de la Chartreuse seront entièrement maintenues.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><b>Biodiversité</b></p> <p><b>Continuités et corridors écologiques</b></p>                                           | <p>Haies arborescentes qui encadrent le chemin de la Chartreuse au nord-ouest constituent un corridor de déplacement pour les animaux. Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Bretagne : secteur d'étude concerné uniquement par des secteurs dont les milieux contribuent faiblement au fonctionnement des continuités écologiques.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>- dégradation ou altération des habitats pendant la phase travaux : incidence faible, le site étant déjà urbanisé, la trame arborée morcelée sera conservée et renforcée pour créer une véritable armature verte.</p> <p>- les déplacements de la faune seront nécessairement modifiés puisque des surfaces de milieux ouverts vont disparaître localement et que l'installation des infrastructures et des bâtiments provoquera une rupture.</p>                                                                                                                                                          | <p>Le projet d'aménagement paysager intégrera uniquement la plantation d'espèces végétales locales. Aucune espèce végétale susceptible d'envahir le milieu naturel environnant ne sera intégrée au projet.</p> <p><u>Phase d'existence:</u></p> <p>Préservation d'éléments de la végétation existante et le maintien de caractéristiques naturelles sur le site et ses abords, et création d'« espaces verts », dont la végétation s'appuiera sur les essences arbustives et arborées locales.</p> <p>Afin de limiter les incidences du projet sur le patrimoine naturel du site, le maître d'ouvrage a cherché à conserver les corridors existants. Ainsi les haies principales présentent le long du chemin de la Chartreuse seront entièrement maintenues.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

| Facteurs de l'environnement                                                                                             | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Paysage</b></p> <p><b>Patrimoine culturel</b></p> | <p>Relief très peu variable aux alentours de 36 m d'altitude.<br/>Contexte urbain et ferroviaire.</p> <p>Monument historique inscrit (Chartreuse d'Auray, abbaye datant du 17<sup>e</sup> siècle) : secteur inscrit dans le périmètre de protection.<br/>Zone de présomption de prescriptions archéologiques au sud du périmètre le long de l'avenue du Général de Gaulle (hors périmètre).</p> | <p><b>Phase travaux :</b> effets relativement faibles (stockages sur le site de matériaux de construction, artificialisation du site du fait de la présence de superstructures et d'engins de chantier ...) pour le riverains, les usagers et les secteurs bénéficiant de perceptions lointaines sur la zone d'étude (notamment La Chartreuse, Monument historique). Ils seront limités à la période de chantier</p> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la construction du nouveau bâtiment induira l'apparition d'un nouveau volume dans le paysage et d'une diversité de la typologie et des formes architecturales.</li> <li>- les modifications apportées et la mise en place de nouvelles voies de desserte des différentes parties de la zone aménagée vont modifier les modalités de découverte interne du site et la perception depuis l'extérieur.</li> <li>- l'impact visuel sera particulièrement fort pour les riverains du site (quartiers de la gare, que ce soit au sud avec le nouveau bâtiment ou au nord avec la déconstruction du bâtiment existant de la jardinerie remplacé par un parking), mais aussi pour les usagers des infrastructures (routières et ferroviaires) traversant le site.</li> </ul> <p><b>Phase travaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- découverte de vestiges archéologiques possible durant les travaux dont la planification peut alors se trouver modifiée en cas de découverte d'un élément patrimonial fort.</li> <li>- principal enjeu : La Chartreuse. Les effets sur les co-visibilités seront ponctuels et n'affecteront pas durablement les vues sur le monument.</li> </ul> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- périmètre de protection de monument historique inscrit (Chartreuse) pouvant engendrer des impacts en termes de co-visibilité avec celui-ci.</li> <li>- le bâtiment de la gare présente un intérêt patrimonial, bien qu'il ne soit pas référencé, il est donc intégré au projet. Il sera conservé et mis en valeur.</li> </ul> | <p><b>Phase travaux :</b> L'impact sur le paysage sera atténué par la mise en œuvre d'une approche qualitative du chantier et une organisation rigoureuse du chantier : gestion des matériels et des engins, gestion des déchets, stockages effectués soigneusement, mise en place de palissades, etc., ainsi que par le strict respect des éléments végétaux conservés dans le plan d'aménagement.</p> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <p>Les mesures d'insertion paysagère font pour la plupart partie intégrante du projet d'aménagement. Elles s'appuient en premier lieu sur la préservation maximale et l'intégration dans le projet de composantes paysagères existantes et fortement structurantes du site actuel.</p> <p>Le projet prévoit une place importante au traitement et à la valorisation des espaces verts, qui prendront diverses formes (arbres, arbustes, îlots de verdure, couvre-sols sur le parvis, ...). Le recours aux espèces locales, endogènes, sera un des invariants de l'élaboration de la palette végétale.</p> <p><b>Phase travaux :</b></p> <p>En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques lors des travaux (articles L.531-1 à L.531-19 du code du patrimoine relatifs aux fouilles archéologiques programmées et aux découvertes fortuites), les entreprises informeront sans délai le Service Régional de l'Archéologie et le maître d'ouvrage, afin que toute mesure de sauvetage puisse être prise.</p> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <p>Le Maître d'Ouvrage prendra l'attache de l'Architecte des Bâtiments de France afin d'obtenir un avis sur la réalisation du projet au sein du périmètre de protection du monument historique.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage sollicitera l'avis du préfet de la région Bretagne en vue de la nécessité de réaliser un diagnostic archéologique préalable sur les parcelles restantes à urbaniser.</p> <p>La conservation de nombreux éléments existants (végétation, chemins, trame parcellaire, bâti) favorisera l'établissement d'un lien fort entre le site et le projet d'aménagement.</p> <p>Le projet préserve au maximum les vues sur le mur d'enceinte de la Chartreuse et propose un nouveau point de vue depuis la passerelle.</p> |

| Facteurs de l'environnement                                                                        | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Démographie / Emploi</b></p> | <p>Accroissement de la population entre 2008 et 2013 sur Auray (3%) et Brec'h (6%), 49 % des actifs habitants à Auray travaillent sur la commune d'Auray, les autres se rendent essentiellement à Vannes (20,5 %), à Crach, Carnac, Brec'h, Pluneret ou encore Lorient.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p><u>Phase travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mouvements de véhicules et de déplacements de personnes sur site et sur les voies publiques : risque en termes de sécurité des biens et des personnes.</li> <li>- retombées directes pour l'économie régionale et locale (montant de travaux important, dont une partie concernera les activités de génie civil et les aménagements paysagers).</li> <li>- retombées induites et des effets d'entraînement pour les entreprises de bâtiment et génie civil, et de services (restauration).</li> <li>- créations ou maintiens d'emplois.</li> </ul> <p><u>Phase d'existence :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impact positif sur la dynamique et la morphologie urbaines. Le projet optimisera l'attractivité, le fonctionnement et l'organisation du secteur.</li> <li>- l'environnement des habitants des rues attenantes au site sera modifié.</li> <li>- l'aménagement de la gare routière permettra une meilleure desserte des communes du secteur et notamment les communes littorales en période estivale.</li> <li>- l'amélioration de la desserte d'Auray grâce au TGV rendra ce secteur plus attractif pour les personnes souhaitant y résider, de manière permanente ou saisonnière. La démographie du secteur peut donc évoluer dans les années à venir, non seulement sur les communes de Brec'h et d'Auray mais également sur les communes alentours grâce au projet de PEM et à l'amélioration des transports locaux. Ce projet dynamisera l'ensemble du Pays d'Auray.</li> <li>- la construction du nouveau bâtiment voyageur n'engendra pas directement l'installation de nouvelles activités économiques, mais celles-ci pourront se développer en raison de l'accroissement de fréquentation attendu sur la gare dans les années à venir (commerces, loueur de voiture, information touristique, ...).</li> <li>- la construction de ce nouveau bâtiment permet cependant de donner une nouvelle fonction commerciale à l'ancien bâtiment voyageur dans lequel une activité de restauration pourra prendre place.</li> </ul> | <p><u>Phase travaux :</u></p> <p>Lors de la passation des marchés, des clauses sociales pourront être imposées pour promouvoir l'emploi de personnes rencontrant des difficultés d'insertion. Ainsi, le projet aura un effet positif en termes de développement économique et de cohésion sociale.</p> <p><u>Phase d'existence :</u></p> <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p> |
| <p><b>Population</b></p> <p><b>Outils de planification urbaine</b></p>                             | <p>Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays d'Auray. Communes d'Auray et de Brec'h soumises à la loi littoral. Plan local d'urbanisme (PLU) d'Auray approuvé le 18 septembre 2007. PLU de Brec'h approuvé le 17 novembre 2006, en cours de révision (projet de PLU arrêté le 7 juin 2017). Emplacement réservé n°9 sur commune de Brec'h pour une voie de liaison au nord de la gare. Espace boisé classé au nord du périmètre (hors périmètre). Servitudes relatives au chemin de fer, canalisations électriques, canalisations de transport et distribution de gaz et de protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques.</p> | <p><u>Phase travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'aménagement du pôle gare de la ville d'Auray constitue une priorité pour le SCOT. Le projet répond donc pleinement aux orientations du SCOT du Pays d'Auray. Il constitue un élément de mise en œuvre de sa stratégie.</li> <li>- le projet compatible avec les PLU de la ville d'Auray et de Brec'h.</li> <li>- servitudes d'utilité publique concernées : <ul style="list-style-type: none"> <li>- monument historique (le projet s'inscrit dans le champ de visibilité de ce monument au nord de la gare mais il ne modifiera pas la perception visuelle vers ce monument et ne modifiera pas son environnement immédiat).</li> <li>- chemin de fer, canalisations électriques, canalisations de transport et distribution de gaz, protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques : voir la ligne « Réseaux » du présent tableau.</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p><u>Phase travaux :</u></p> <p>Un avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera requis pour permettre la réalisation de l'aménagement.</p> <p><u>Phase d'existence :</u></p> <p>L'organisation du PEM prendra en compte les interdictions, obligations et préconisations liées aux servitudes présentes sur le site : bandes de servitudes, limites de hauteur, etc.</p>                                                    |



| Facteurs de l'environnement                                                                | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 14 janvier 2018</p> <p><b>Déplacements</b></p> | <p>Analyse de l'accessibilité à la gare d'Auray : nombreux conflits entre les différents modes de transport (espaces de stationnement / circulation des voitures et piétons, cars interurbains et voitures, stationnement sauvage, dépose de voyageurs devant la gare, au milieu de la voie d'accès ou du rond-point, ...).</p> <p>Accessibilité au site fortement polarisée vers le sud (depuis le nord : franchissement du passage à niveau sur l'avenue du Général De Gaulle).</p> <p>Comptages routiers : environ 13 000 véhicules/jour dans le secteur de la gare. Le trafic généré par la gare ne représente que 10,10 du trafic global dans ce secteur.</p> <p>Stationnement : actuellement 704 places gratuites dans le quartier gare (dont 80% sont utilisées par les usagers de la gare). Parking de la gare saturé.</p> | <p><b>Phase travaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- difficultés de circulation possibles lors des aménagements de voiries, déviements et enlacements de réseaux.</li> <li>- réductions de voies possibles à certaines périodes (travail par demi-chaussée, réduction du nombre de voies circulées, déviation ponctuelle).</li> </ul> <p>Les coupures totales de la circulation seront exceptionnelles et de courte durée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la présence de terre et/ou de poussières sur les chaussées viendra momentanément dégrader les conditions de sécurité des usagers et des riverains.</li> </ul> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A court terme, mutation des accès avec un jalonnement d'Auray Gare depuis la RN165 par l'échangeur de Bregoharn et la réalisation des parkings nord avec accès direct aux quais.</li> </ul> <p>Depuis le centre d'Auray, il n'est pas attendu de modification en termes de circulation.</p> <p>Depuis le Nord, le projet permet d'éviter un franchissement du passage à niveau (situé à l'est de la gare) pour accéder à la gare (usage du parking nord et de la passerelle).</p> <p>L'Auraybus et les cars départementaux conserveront leurs itinéraires actuels après aménagement du PEM (rue J. Mermoz, rue Charles de Blois). Les navettes des hébergements touristiques pourront également accéder aux quais de la gare routière.</p> <p>Le projet favorise les déplacements doux et s'insère dans un schéma cyclable en cours d'élaboration par la collectivité. Le maillage permet de se connecter facilement à la gare pour favoriser la multimodalité.</p> <p>Le doublement du trafic voyageurs à l'horizon 2030 laisse présager un besoin en stationnement longue durée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• +115 places en 2020 ;</li> <li>• +305 places en 2025 ;</li> <li>• +495 places en 2030.</li> </ul> <p>L'aménagement du PEM comprend la création de 275 places de stationnement supplémentaires.</p> <p>Cette offre complémentaire permettra à court terme de résorber les difficultés de stationnement actuellement observées. Les parkings longue et courte durée seront payants. Le stationnement sur voirie aux alentours de la gare sera réglementé.</p> | <p><b>Phase travaux :</b></p> <p>Toutes les dispositions visant à assurer la sécurité des personnes présentes sur le chantier et des riverains seront prises, en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• clôture du chantier ;</li> <li>• interdiction du chantier à toute personne étrangère ;</li> <li>• signalisation des sorties de chantier et des zones de travaux ;</li> <li>• définition en concertation avec le maître d'ouvrage d'un itinéraire d'accès des camions obligatoire, le moins nuisant vis-à-vis des zones habitées et des usages de la voirie.</li> </ul> <p>Maintien en permanence des accès riverains (piétons et véhicules).</p> <p>Une information régulière et efficace, tant des riverains que des usagers de la route, sur la progression du chantier et les contraintes imposées par les travaux, sera effectuée. Une signalisation sur le terrain renseignera sur les déviations ou restrictions de circulation. La presse locale sera également destinataire des avis d'information sur le déroulement des travaux et leur répercussion sur la circulation locale.</p> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <p>Le projet en lui-même a pour vocation d'améliorer les conditions de déplacement, tous modes confondus, aux abords de la gare d'Auray. Ainsi, il n'est pas prévu de mesures particulières en phase d'exploitation puisqu'elles font partie intégrante du projet (aménagement des stationnements, de la gare routière, de parkings vélos et voies cyclables, création d'une passerelle sécurisant les déplacements piétons et réduisant la distance entre Brech'h et Auray pour les piétons...).</p> |

| Facteurs de l'environnement                                                                      | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Mesures                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Tourisme / loisirs</b></p> | <p>La gare d'Auray est un site très fréquenté par les touristes en période estivale et pendant les vacances scolaires (littoral proche). L'office du tourisme, situé à côté de la gare, permet une information des voyageurs sur les activités et loisirs de la région.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>Phase travaux : Pas d'incidence sur le tourisme : accès aux équipements maintenus durant le chantier.</p> <p>Phase d'existence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impact positif sur le développement du tourisme dans le Pays d'Auray : le projet a pour objectif d'offrir une meilleure accessibilité au territoire et de l'optimisation des échanges et des modes de déplacements alternatifs à la voiture depuis la gare d'Auray, qui permettront d'optimiser le développement des courts séjours, et notamment les transports en direction des îles.</li> <li>- Le projet de PEM permet de répondre aux problématiques de déplacements au niveau du quartier de la gare d'Auray et d'accueil des usagers, dont le nombre sera en augmentation significative à partir de la mise en service de la LGV.</li> <li>- L'accessibilité de la gare routière aux navettes des sites d'hébergements assurera une meilleure continuité de service de déplacement pour les touristes. Le nouveau bâtiment voyageur et le PEM dans son ensemble offriront une vitrine agréable de la région aux voyageurs.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                            |
| <p><b>Foncier</b></p>                                                                            | <p>Propriétaires actuels des parcelles : SNCF et SNCF Réseau (64 % des emprises, commune d'Auray (21 % des emprises), commune de Brec'h (3 % des emprises), Gamm vert (12 % des emprises). Emprise de la voie d'accès chantier au nord (dite voie de la Chartreuse) environ 17 600 m<sup>2</sup> (propriétaire privé).</p> <p>Auray : parc de logements relativement récent, mais toutefois un peu plus ancien que la commune de Brec'h, essentiellement composé de résidences principales et appartements, contrairement à Brec'h où les maisons sont majoritaires.</p>                                                                                                                                          | <p>Surface totale de l'assiette foncière de l'opération : 38 004 m<sup>2</sup>. Négociation pour l'acquisition à l'amiable des terrains privés en cours. Il n'est pas prévu d'expropriation.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>Les propriétaires concernés par une acquisition à l'amiable par la maîtrise d'ouvrage feront l'objet d'une juste et préalable indemnisation.</p> |
| <p><b>Habitat</b></p>                                                                            | <p>Equipements publics à proximité : Collège Saint-Gildas au nord-ouest (Brec'h), Lycée professionnel public Duguesclin au nord (Brec'h).</p> <p>Equipements sportifs présents dans l'aire d'étude : terrain de rugby du stade Charles de Blois au sud du secteur, terrain de football du stade du dépôt SNCF au sud-est du secteur.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Phase travaux : Pas d'incidence : accès aux zones d'habitat maintenus durant le chantier.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Pas d'incidence sur l'habitat (pas de suppression, ni construction de logements).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                            |
| <p><b>Equipements</b></p>                                                                        | <p>Equipements publics à proximité : Collège Saint-Gildas au nord-ouest (Brec'h), Lycée professionnel public Duguesclin au nord (Brec'h).</p> <p>Equipements sportifs présents dans l'aire d'étude : terrain de rugby du stade Charles de Blois au sud du secteur, terrain de football du stade du dépôt SNCF au sud-est du secteur.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Phase travaux : Pas d'incidence : accès aux équipements maintenus durant le chantier.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Pas d'incidences directes sur les équipements sportifs du secteur, ni sur les équipements publics que sont les établissements scolaires à proximité. Le projet favorisera toutefois les déplacements, notamment piétons, des usagers de ces établissements scolaires au nord de la gare (via la passerelle, ils pourront rejoindre ces établissements depuis la gare plus directement et de manière sécurisée).</p> <p>Phase travaux : Les travaux d'extension, de dévoiement ou d'enfouissement de réseaux pourront nécessiter des coupures momentanées pour les riverains du site à aménager.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Le projet d'aménagement nécessitera le prolongement des canalisations desservant actuellement le site et engendra un besoin supplémentaire d'eau potable.</p> <p>La défense incendie sera assurée par un maillage de poteau incendie conformes aux prescriptions du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) alimentés par le réseau d'eau potable. Le positionnement des poteaux incendie fera l'objet d'une validation de la part du SDIS.</p> <p>L'aménagement du PEM nécessitera la reconfiguration des réseaux divers existants (gaz, électricité, télécommunication, etc.) au regard des nouveaux besoins.</p> | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                            |
| <p><b>Réseaux</b></p>                                                                            | <p>Canalisation structurante d'eau potable sous les voies ferrées. Réseau d'assainissement collectif sur la commune d'Auray. Sur Brec'h, secteur futur d'assainissement collectif (pas de canalisation dans le secteur, la plus proche étant sur la route de Pipark en bordure du collège). Eaux usées acheminées à la station de Crach, à Lann Pont Hour de capacité de traitement 40 000 équivalent/habitants (rejet des eaux dans le milieu naturel : rivière d'Auray). Servitude liée aux canalisations de gaz en partie nord, près de la route de Pipark.</p> <p>Secteur de la gare : réseau de distribution d'électricité sous les voies et dans l'emprise ferroviaire, réseaux d'éclairage et télécom.</p> | <p>Phase travaux : Les travaux sur les réseaux seront organisés de façon à éviter les coupures, mais, si elles devaient avoir lieu, elles seraient limitées le plus possible et les riverains du site d'aménagement du PEM en seraient tenus informés.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Le Maître d'Ouvrage consultera l'ensemble des concessionnaires concernés avant le début des travaux afin d'étudier conjointement les besoins et les incidences du projet, ainsi que les mesures à prendre pour le raccordement des réseaux au PEM.</p> <p>Les raccordements sur le réseau eau potable en charge devront faire l'objet d'une concertation avec le concessionnaire (planification de l'intervention, modalités de coupure et procédure de rétablissement du service eau potable). Des réseaux électriques aériens basse tension traversent le périmètre du projet, alimentant la zone pavillonnaire et la zone SNCF. Il est prévu l'enfouissement des réseaux dans la limite d'emprise du projet et la mise en place d'un transformateur.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                            |

| Facteurs de l'environnement                                                                         | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Activités économiques</b></p> | <p>Secteur tertiaire (services marchands notamment) nettement prédominant (71% de l'emploi total). Agriculture (5%), industrie (13%), secteur de la construction (10%).</p> <p>Activités commerciales principalement localisées près de la gare d'Auray.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>Phase travaux : impact positif à court terme sur les activités du bâtiment et des travaux publics et sur les commerces et services du secteur de projet, en lien avec les besoins des ouvriers qui travailleront pendant les travaux.</p> <p>Phase d'existence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réalisation de 434 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher (SDP) pour le nouveau bâtiment voyageurs, dont 269 m<sup>2</sup> SDP de commerces et services.</li> <li>- ancien bâtiment voyageur en grande partie reconverti en espace de restauration (une partie du bâtiment restant dédié au fonctionnement des équipements ferroviaires).</li> <li>- implantation de commerces et de services aux particuliers destinés à répondre aux besoins des usagers mais également à la population locale (loueur de véhicules, espace dédié au tourisme, restauration, ...).</li> <li>- renforcement de l'activité économique du quartier de la gare, mais également l'attractivité de secteurs alentours, notamment la zone d'urbanisation future à vocation économique au nord-ouest de la gare sur la commune de Brech'h.</li> </ul> | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p><b>Risques majeurs</b></p>                                                                       | <p>Dossier départemental des risques majeurs (DDRM) : risque de feu d'espaces naturels (uniquement pour la commune d'Auray) et risque de transport de matières dangereuses (gazoduc, ligne ferroviaire, route nationale et à grande circulation).</p> <p>Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM) et Plan Communal de Sauvegarde sur commune d'Auray.</p> <p>Risque sismique : aléa faible (zone 2), aléa retrait/gonflement des argiles nul sur la majorité de l'aire d'étude, risques d'inondation uniquement de types « remontée de nappe » (sensibilité de très faible à moyenne), risque de transport de matières dangereuses par voie ferroviaire et routière et par gazoduc en partie nord de l'aire d'étude.</p> <p>Présence potentielle de sol pollué sur le site d'aménagement (polluants métalliques au sud de la gare et hydrocarbures ponctuellement au nord et sud de la gare).</p> <p>Potentiel radon catégorie 3 (potentiel moyen élevé).</p> | <p>Phase travaux : prise en compte du risque lié à la présence du gazoduc en phase travaux.</p> <p>Phase d'existence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aléa sismique : le risque peut être considéré comme réel, mais faible. Les conséquences interviendront principalement dans les méthodes de dimensionnement des bâtiments (respect des normes).</li> <li>- risque d'inondation faible.</li> <li>- voie de chantier au nord concernée par un risque de transport de matières dangereuses par voie ferroviaire et routière et par gazoduc.</li> <li>- la présence potentielle de sol pollué sur le site d'aménagement entraîne des enjeux sanitaires pour les usagers du site : contact cutané, inhalation de poussières et ingestion accidentelle au niveau des sols impactés. Les aménagements des espaces concernés seront donc adaptés aux pollutions rencontrées dans les sols.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                | <p>Phase travaux : Les travaux seront organisés de manière à prendre en compte le risque potentiel lié à la présence d'un gazoduc en collaboration avec le concessionnaire au nord de l'aire d'étude, au droit de la voie de chantier.</p> <p>Phase d'existence :<br/>Le projet prendra en compte les règles de construction parasismique liées au niveau d'aléa « faible ».</p> |



| Facteurs de l'environnement                                                                    | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> <p><b>Qualité de l'air</b></p> | <p>Surveillance de la qualité de l'air sur l'agglomération de Vannes par l'association Air Breizh (qualité de l'air satisfaisante). Selon la configuration des voies (larges emprises) et du caractère relativement ouvert du secteur (position péri-urbaine, avec des zones agricoles et boisées au nord, à urbaine), qui favorise la disparition des gaz d'échappement, l'émission de polluants liée à la circulation automobile a peu d'impacts sur la qualité de l'air des zones riveraines.</p> | <p><b>Phase travaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- augmentation des émissions de gaz d'échappement et de poussières dans l'atmosphère, liée à l'utilisation de matériels roulants et autres engins ou équipements de chantier,</li> <li>- les poussières soulevées par les engins durant les phases de terrassement et de manipulation des matériaux produiront un nuage plus ou moins important selon les conditions météorologiques (vents, pluie, etc.),</li> <li>- la dégradation locale de la qualité de l'air sera limitée dans le temps et l'espace. Les populations potentiellement exposées sont celles vivant dans une bande d'environ 50 m de part et d'autre des emprises des travaux.</li> </ul> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impacts de l'aménagement sont essentiellement liés : <ul style="list-style-type: none"> <li>• à la circulation sur les voies d'accès et de desserte du site ;</li> <li>• aux émissions nouveau bâtiment.</li> </ul> </li> <li>- l'impact de la circulation sur la qualité de l'air est notamment conditionné par les conditions de trafic. Notons que le projet de PEM en lui-même n'engendre pas d'augmentation significative de trafic mais qu'il réorganise les déplacements (l'augmentation de trafic étant liée à l'aménagement de la LGV)</li> </ul> <p>Toutefois, compte tenu de la situation du projet en limite de l'agglomération et en milieu proche du littoral, on peut estimer que les conditions de dispersion des polluants seront optimales et que l'impact sur la qualité de l'air au droit de la zone d'étude sera peu perceptible.</p> <p>A noter également que le projet privilégie le développement des modes de déplacement doux et des transports collectifs, non ou peu perturbants pour la qualité de l'air.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les émissions liées au bâtiment dépendent essentiellement du mode de chauffage utilisé et de l'isolation thermique du bâtiment. Ce bâtiment bénéficiera d'une conception optimale au niveau de la gestion énergétique et ne constituera pas une source de dégradation de la qualité de l'air.</li> </ul> <p>Aucune dégradation significative de la qualité de l'air local, ni aucun effet notable sur la santé des populations, ne pourront être attribués au seul projet de PEM.</p> | <p><b>Phase travaux :</b></p> <p>En cas de terrassement par temps sec, l'aspersion d'eau sur les sols sera effectuée afin de limiter les envois de poussières.</p> <p>L'application des normes et règlements en vigueur sur les chantiers permettra de limiter les nuisances dues aux engins et leur contrôle sera imposé dans les cahiers des charges.</p> <p>Le brûlage à l'air libre de déchets de chantier sera interdit.</p> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <p>Dans la mesure où la principale source potentielle de pollution atmosphérique liée au projet réside dans la modification des conditions de circulation sur le site et ses abords, les mesures de préservation de la qualité de l'air à mettre en œuvre concernent essentiellement la conception et la gestion du trafic sur le site et ses voies d'accès.</p> <p>Ces éléments seront conçus de façon à garantir une fluidité optimale de la circulation.</p> <p>D'autre part, certaines orientations du projet limiteront les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'aménagement favorisant l'optimisation et la rationalisation des déplacements ;</li> <li>• le développement des transports collectifs et des déplacements doux.</li> </ul> |
| <p>Santé humaine</p> <p><b>Nuisances sonores</b></p>                                           | <p>Auray : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) relatif aux voies communales : rue Louis Billel et Avenue du Général de Gaulle (sud-est du secteur d'étude).</p> <p>Campagne de mesures de bruit réalisée en 2016 dans le cadre du projet. Niveaux sonores représentatifs d'une zone d'ambiance sonore modérée au sens de la réglementation : ils restent inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.</p>                                                                  | <p><b>Phase travaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nuisances sonores liées au chantier lui-même (sur le site et en zone périphérique), et aux transports vers le chantier.</li> <li>- travaux de nuit à prévoir, notamment pour la pose du tablier de la passerelle ce qui induira des nuisances nocturnes en dehors des heures de circulation des trains (environ 1h-5h). Ces lourds travaux impactent fortement la circulation des trains, ce qui explique l'obligation de les faire de nuit pour éviter au maximum les interruptions de circulation ferroviaire. Ces nuisances seront très ponctuelles.</li> </ul> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <p>Les niveaux sonores calculés en tenant compte de l'augmentation de trafic ferroviaire et routier liés à la LGV BPL dans le quartier de la gare sont proches de ceux de la situation initiale. Le projet n'a pas d'incidence significative.</p> <p>A titre informatif, une simulation de l'état futur a été réalisée en prenant en compte la création d'une voie de desserte au nord (au droit de l'accès chantier prévu). Une légère augmentation des niveaux sonores aux abords de la gare provient de l'évolution future du trafic. Une légère diminution des niveaux sonores en façade des habitations situées en bordure de la rue Pierre Allio, sur la période diurne serait à noter, par rapport à la simulation sans création de cette voie.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p><b>Phase travaux :</b></p> <p>La réglementation prévoit une limitation des niveaux de bruit émis par les engins de chantier.</p> <p>Il est possible de prévenir les risques de nuisances acoustiques pendant la phase de travaux en prenant quelques précautions (vérification de la conformité du matériel proposé par les entreprises avec les normes en vigueur, adaptation des horaires de chantier : le travail de nuit, dimanche et jours fériés est interdit, sans accord préalable du maître d'ouvrage (travail de nuit prévu pour la mise en place du tablier de la passerelle), définition en concertation avec le maître d'ouvrage d'un itinéraire d'accès des camions obligatoire, le moins nuisant vis-à-vis des zones habitées et des usages de la voirie, informations des riverains).</p> <p>L'application des normes et règlements en vigueur sur les chantiers permettra de limiter les nuisances dues aux engins et leur contrôle sera imposé dans les cahiers des charges.</p> <p><b>Phase d'existence :</b></p> <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                                                                                                                                                                         |

| Facteurs de l'environnement                                                              | État initial                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Incidences notables                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Mesures                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Vibrations</b></p> <p>Conseil municipal de la ville d'Auray du 17 janvier 2018</p> | <p>Sous-sol composé de matériaux nobles au niveau de la gare, ce qui laisse présager une bonne absorption des vibrations par les sols en place et ainsi une faible gêne pour les habitations situées à proximité des principaux axes routiers et de la ligne de chemin de fer.</p>                                                                                                                                 | <p>Phase travaux : Aucune forme de travaux particulièrement émettrice de vibration (utilisation d'explosifs, etc.) n'est programmée. La réalisation de certains travaux, tels que les travaux de compactage, peut toutefois générer des vibrations localisées et de faible durée.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Le projet, en lui-même, n'apporte pas de modification des infrastructures et du trafic ferroviaire. Par conséquent, le projet ne modifie pas l'ambiance vibratoire existante.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>En l'absence d'impact négatif notable, aucune mesure spécifique n'est nécessaire.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p><b>Pollution lumineuse</b></p>                                                        | <p>Zone la plus fortement polluée par les lumières à proximité correspond au centre-ville d'Auray.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Phase travaux : travaux réalisés essentiellement de jour, donc ne générant pas de pollution lumineuse. Seule la phase de chantier liée à la pose du tablier de la passerelle effectuée de nuit sera source de pollution lumineuse, mais celle-ci sera très ponctuelle et les éclairages dirigés vers la zone de chantier.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Les émissions lumineuses liées à l'aménagement du PEM auront un impact modéré à l'échelle locale puisqu'actuellement les émissions lumineuses sont déjà fortement présentes.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Phase travaux : éclairages dirigés vers la zone de chantier lors de l'intervention de nuit.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Le système d'éclairage public sera orienté vers les économies d'énergies en termes de localisation et d'intensité lumineuse restituée. Le projet prévoit la mise en place d'un éclairage public avec des intensités lumineuses mesurées et l'emploi de nouveaux matériels adaptés.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Déchets</b></p>                                                                    | <p>Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés révisé en 2011. Compétence collecte et traitement des déchets : communauté de communes Auray Quiberon Terres Atlantiques.</p> <p>Point de collecte des déchets ménagers et assimilés des activités présentes dans le bâtiment de la gare sur le parking à l'est du bâtiment voyageur (stockage des bacs dans les emprises ferroviaires).</p> | <p>Phase travaux : le chantier nécessitera des terrassements et travaux de génie civil importants générateurs de déchets : déblais de terrassements, gravats de déconstruction, déchets solides divers liés à la réalisation du génie civil, puis des travaux de second œuvre d'une grande variété (coulis de ciment ou bétons, ferrailles, bois, plastiques divers, papiers et cartons, verres, etc.), rejets ou émissions liquides liés à différentes configurations possibles : eaux pluviales de lessivage de terrassement ou de chantier, assainissement de chantier, etc.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>L'arrivée d'activités engendrera la production de déchets supplémentaires : déchets ménagers ou autres, encombrants, déchets recyclables ou non. Cette hausse de la quantité de déchets ménagers et de déchets verts entraînera une augmentation de la fréquence de transfert des déchets.</p> | <p>Phase travaux : Les terrassements seront réalisés de façon à faciliter la réutilisation des déblais dans l'emprise de la zone aménagée. Les matériaux excédentaires seront évacués du site.</p> <p>En cas de pollution des sols, les matériaux devront être retirés et évacués vers une filière d'élimination adéquate, préalablement à l'aménagement de la zone.</p> <p>Les déchets divers produits sur le chantier seront acheminés vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées conformément à la réglementation.</p> <p>Les opérations de brûlage des déchets seront interdites. Afin de réduire les dépôts de terre et de boue, les roues des camions seront rincées en sortie de chantier avant de circuler sur la voirie publique.</p> <p>Si le trafic lié aux chantiers entraîne l'apport sur les chaussées de matériaux (terre notamment) à l'origine d'une dégradation des conditions de sécurité (masquage de la signalisation, chaussée rendue glissante, etc.), un nettoyage devra être pratiqué régulièrement.</p> <p>Phase d'existence :</p> <p>Le projet visera à mettre en œuvre une collecte « intelligente » des déchets (tri sélectif, réduction à la source). Un point d'apport volontaire sera mis en place au sud de la gare (conteneur verre, déchets recyclables, ordures ménagères).</p> <p>L'organisation de la collecte des déchets sera adaptée afin de tenir compte des apports et besoins nouveaux du PEM.</p> |

### I.4.2. Modalité de suivi des mesures

En phase chantier, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant.

Les entreprises de travaux devront mettre en place un plan de préservation de l'environnement et respecter scrupuleusement les engagements pris par le maître d'ouvrage sur les mesures d'évitement et de réduction.

Les principaux suivis des mesures sont les suivants :

- Suivi de la qualité des eaux de ruissellement du chantier avant rejet dans le milieu naturel ;
- Suivi de l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse ;
- Mesures de pollutions de l'air et mesures de nuisances sonores en phase chantier ;
- Suivi du protocole de traçabilité des terres en phase chantier ;
- Contrôle de l'état de propreté du chantier ;
- Mise en place d'un cahier de suivi des découvertes fortuites d'éléments du patrimoine archéologique ;
- Contrôle régulier des réseaux permettant de s'assurer de l'absence de rejet intempestif dans le milieu naturel en phase d'exploitation.

### I.5. Interaction entre les facteurs pertinents de l'état initial

Dans le cadre de ce projet, quelques effets cumulatifs et des interactions entre des effets peuvent être mis en évidence, qu'ils interviennent au cours de la phase de chantier ou lors de l'exploitation de l'infrastructure :

- le projet augmentera l'offre économique en matière de restauration notamment (bâtiment voyageur historique réaménagé), ce qui aura des conséquences sur les équipements (qui devront être adaptés, notamment les réseaux) ;
- la création d'un bâtiment aura des incidences sur le paysage ;
- la réorganisation des circulations et du stationnement pourra perturber les riverains et usagers pendant la phase chantier et au début de la mise en service ;
- en phase chantier, les nuisances sonores et les dégradations de la qualité de l'air engendrées par les engins ou les poussières pourront occasionner une gêne pour les riverains mais également perturber le rythme de vie des espèces animales ;
- en phase chantier, il est rappelé ici que le déversement accidentel de produit polluant aura une incidence à la fois sur la pollution des sols, mais également sur la pollution des milieux naturels et la qualité des eaux souterraines et superficielles.

Au regard des effets cumulatifs et des interactions entre des effets identifiés, les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour les effets spécifiques (développés dans les paragraphes précédents) et les

modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets permettront de résoudre les problématiques liées à l'addition et l'interaction des effets entre eux.

## I.6. Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

L'objectif est d'analyser les incidences cumulées du PEM de la gare d'Auray avec d'autres projets existants ou approuvés, ces derniers étant les projets qui :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 du code de l'environnement (dit dossier Loi sur l'Eau) et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Pour chacun des projets recensés, en fonction de leur nature, de leur localisation et de leur emprise, ainsi que des effets qu'ils peuvent engendrer sur l'environnement, le tableau ci-après indique s'ils sont ou non en mesure d'interagir avec le PEM.

| Commune        | Nom et description du projet                                                                | Choix de prise en compte dans l'analyse des effets cumulés                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Brec'h         | Création de la ZAC du centre-Ville                                                          | Projet à environ 4 km au nord. Urbanisation d'un secteur distinct et relativement éloigné du quartier de la gare d'Auray. Il n'y aura pas d'interaction entre les deux projets.                                                                                                                                           |
|                | Exploitation de station de transit de déchets dangereux et non dangereux                    | Projet à environ 2 km au nord-ouest et de nature différente. Cette station de transit est liée essentiellement aux déchets générés par les activités de vidanges et curages que l'entreprise Ria Environnement exerce. L'autorisation a été arrêtée en février 2017. Il n'y aura pas d'interaction avec le projet de PEM. |
| Brec'h / Auray | Projet de voirie de desserte nord de la gare d'Auray                                        | Projet à proximité immédiate du PEM de la gare et en lien avec le fonctionnement du PEM.                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ploëmel        | Aménagement d'une canalisation de transport d'eau potable entre La Lande – Belz et Locmaria | Projet à plus de 5 km à l'ouest et de nature différente. Les travaux ont été achevés fin 2014. Il n'y aura pas d'interaction avec le projet de PEM.                                                                                                                                                                       |
|                | Construction d'une canalisation de gaz naturel entre Ploëmel et Locoal-Mendon               | Projet à environ 4 km à l'ouest et de nature différente. Il n'y aura pas d'interaction avec le projet de PEM.                                                                                                                                                                                                             |

Ces effets peuvent se traduire notamment par des modifications des conditions d'accès et de circulation autour des sites et des interruptions momentanées de la circulation routière, des interruptions de réseaux, des modifications et allongements de parcours pour les utilisateurs de l'espace public (riverains notamment), des restrictions de stationnement, des nuisances acoustiques, des envois de poussières, des modifications et allongements de parcours pour les utilisateurs des lignes de bus, etc.

Parmi les projets cités précédemment, seul le projet de desserte nord de la gare d'Auray peut avoir des interfaces avec l'aménagement du PEM de la gare d'Auray.

## Conséquences

### • Effets cumulés potentiels sur le milieu physique

Les effets cumulés identifiés sur le milieu physique concernent les eaux pluviales et la vulnérabilité des eaux souterraines.

Concernant les eaux pluviales, les projets prévoient leur gestion par la création de dispositifs de rétention et de régulation des eaux pluviales, avant leur rejet dans le milieu naturel. Les dispositifs de dépollution mis en œuvre pour ces eaux pluviales permettront de limiter largement les pollutions transportées par ces eaux. Aucun effet cumulé sur les eaux superficielles n'est identifié.

Enfin, concernant les eaux souterraines, les mesures mises en place pour maîtriser les risques de pollution des eaux (collecte et traitement) permettront d'éviter les effets cumulés négatifs. **XIII**

### • Effets cumulés potentiels sur le milieu naturel

#### • Effets cumulés potentiels sur le milieu naturel

Les destructions et dégradations causées par les projets, même sur des éléments dits « communs » de la nature, produisent par accumulation, une perte globale du potentiel écologique de leur territoire élargi d'implantation. Il est toutefois difficile de préciser le niveau de cet effet, notamment compte tenu de la complexité des processus entrant en jeu dans les équilibres et fonctionnalités écologiques.

Notons toutefois que le projet de PEM est situé dans des emprises très urbanisées et n'a que très peu d'impacts sur le milieu naturel. Seule la voie de chantier nécessaire au nord pour l'accès des engins dans le cadre de la réalisation de la passerelle sera positionnée sur des emprises naturelles.

Auray Cuiberon Terres Atlantiques envisage de conserver le tracé de la voie de chantier pour créer la voie de desserte nord de la gare, les impacts sur le milieu naturel seront ainsi limités aux seules emprises de cette voie.

#### • Effets cumulés potentiels sur le paysage et patrimoine culturel

Chaque projet traitant de cette thématique de manière indépendante par la mise en place de mesures spécifiques, aucun effet cumulé sur le paysage et le patrimoine culturel n'est identifié. Notons que la nouvelle voie préservera les éléments de patrimoine tels que le muret existant en bord du chemin actuel (ancien chemin d'accès à la Chartreuse) mais n'aura pas d'incidence supplémentaire sur les co-visibilités du monument historique (la circulation des véhicules sera séparée des bâtiments de la Chartreuse par le mur d'enceinte).

#### • Effets cumulés potentiels sur le cadre de vie et santé

Les impacts cumulés potentiels liés aux projets concernent ici la production de nuisances sonores (dont vibrations) et d'émissions de polluant atmosphériques (dont poussières), ceci aussi bien en phase chantier (circulation et travail des engins) qu'en phase d'exploitation (déplacements routiers générés, chauffage des bâtiments, etc.).

Les projets étant phasés dans le temps et n'étant pas concomitants, il n'y aura pas d'effet cumulé sur le bruit.

#### • Effets cumulés potentiels sur le milieu humain

Les principaux effets négatifs cumulés potentiels identifiés concernent les déplacements et l'accessibilité, avec la production de nouveaux flux routiers permanents et la création de gênes temporaires aux déplacements et à l'accessibilité au cours des périodes de chantier.

Concernant les effets cumulés permanents sur les déplacements, ils sont associés aux nouveaux flux routiers induits par les projets. L'impact cumulé sera positif, en améliorant la desserte de la gare d'Auray et du PEM. Ainsi, la nouvelle voie offrira une meilleure attractivité au PEM tout en assurant une bonne desserte des futures activités qui s'implanteront autour de cette nouvelle voie (zone d'urbanisation future).

**Ces projets participent au développement stratégique, urbain et économique, non seulement des communes de Brech'h et Auray, mais également du Pays d'Auray, dans l'objectif de création de territoires attractifs, compétitifs, développant des équipements et services publics efficaces et adaptés.**

## I.7. Incidences négatives notables du projet sur l'environnement résultant à la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

Les projets en général peuvent être confrontés à des risques d'accidents majeurs, qu'ils soient d'origine naturelle (tempête, inondation, mouvement de terrain, etc.), technologique (nuage toxique, explosion, radioactivité, etc.), ou à des situations d'urgence particulières (intrusion de personnes étrangères, etc.) susceptibles de causer de graves dommages aux personnes et aux biens ou entraîner un danger grave, immédiat ou différé, pour la santé humaine et/ou pour l'environnement.

Une gestion de ces risques d'accidents ou de catastrophes majeurs est mise en œuvre dans le cadre de ce projet.

De par sa conception, le projet d'aménagement du PEM de la gare d'Auray utilise des technologies et des modes de construction qui n'utilisent pas de moyens et d'énergies fortement polluantes ou dangereuses ou présentant des risques environnementaux majeurs.

Les risques d'origine naturelle sont présentés dans le tableau précédent.

Les risques d'origine humaine sont liés principalement à un défaut de comportement d'une personne. Il peut s'agir d'une collision entre un véhicule et un tiers, d'une agression, d'un attentat.

Le choix de positionnement des aménagements a privilégié la mise en sécurité des tiers (voir détail dans le chapitre suivant sur les risques liés à la conception et à la réalisation).

Le projet d'aménagement du site a prévu un traitement efficace et discret de l'éclairage des voiries (alliant sécurité et confort).

Les risques liés à la conception et à la réalisation concernent la construction du nouveau bâtiment voyageur et le réaménagement du bâtiment historique qui respectent les normes de sécurité en vigueur.

Comme les cheminements doux, les voies sont apaisées pour encourager les déplacements à pied et à vélo, et pour inciter au déplacement en toute sécurité.

Les cheminements piétons et cycles respecteront les normes PMR en termes de largeur disponible et de pentes en long et en travers. Il est important pour la qualité de vie, et l'appropriation des espaces que les déambulations diurnes (piétons et cycles) puissent se faire également sur les mêmes circuits de nuit (ou en frange, mais sans « interdire » l'accès par une absence de lumière). Le projet propose un éclairage des cheminements selon les recommandations d'éclairage piétonniers.

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales seront mis en sécurité.

Le parking sera équipé d'éléments de mobilier urbain formant une entrave à l'intrusion de véhicules sur celui-ci (intrusion accidentelle ou volontaire). Des accès dédiés aux véhicules de secours seront toutefois aménagés.

**Ainsi, il apparaît que les principales incidences notables du projet sur l'environnement résultant de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs sont maîtrisées et par conséquent le projet n'aura pas d'incidences négatives notables sur l'environnement résultant de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs.**

## **I.8. Estimation des dépenses correspondantes aux mesures ERC**

Le projet d'aménagement du PEM de la gare d'Auray a fait l'objet d'une démarche de conception itérative puisque les enjeux d'environnement et les dispositions à prévoir pour les prendre en compte ont ainsi été intégrés au fur et à mesure de la réflexion.

De ce fait, nombre des mesures de réduction des effets négatifs énoncées dans les chapitres précédents sont incluses dans la conception même de l'aménagement et sont donc très difficilement individualisables d'un point de vue financier du coût global de l'opération évalué à ce jour.

L'estimation sommaire des dépenses des principales mesures en faveur de l'environnement s'élève à environ 966 500 € HT.

Ce montant prend en compte les éléments suivants :

- La gestion des eaux pluviales (noues engazonnées, infiltration complexe drainant, bassin d'infiltration type caisson, bassin de rétention, limiteur de débit, déboureur type lamellaire) : 194 000 € HT ;
- la gestion des eaux usées (bac dégraisage) : 15 000 € HT ;
- les aménagements paysagers, espaces verts : 597 500 € HT ;
- la végétalisation du toit du nouveau bâtiment voyageur (étanchéité, isolation, pare vapeur spécifique, dispositif de végétalisation y compris zones stériles) : 100 000 € HT

Envoyé à la Sous-Préfecture le 19/01/2018  
Compte-rendu affiché le 19/01/2018  
Reçu par la Sous-Préfecture le 19/01/2018

## **INTERVENTIONS :**

**M. LE SAUCE :** *"Tous mes remerciements à messieurs Robelet, vice-président d'AQTA, et Oger, directeur des services techniques, en charge du dossier PEM pour le compte d'AQTA, pour cette présentation. Je rappellerai néanmoins que ce dossier est bien ancien, antérieur à 2014.*

*La réalisation du Pôle d'Echange Multimodal d'Auray (PEM) s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Bretagne Grande Vitesse (BGV) dont l'objectif est :*

- *d'améliorer l'accessibilité de la Bretagne ;*
- *de faire en sorte que tous les bretons bénéficient de l'effet « Grande Vitesse », quel que soit leur lieu de résidence.*

*Nous pouvons souscrire à cet objectif et valider ce projet de PEM ; il convient ici aussi de saluer l'engagement des élus de la Région Bretagne dans ce projet de développement, notamment monsieur Gérard Lahellec, vice-président de la Région en charge des transports.*

*Mais il reste que l'on peut aussi émettre quelques craintes quant à l'évolution future du transport ferroviaire voyageur, du service public ferroviaire dans notre pays, dont Auray et le Pays d'Auray pourrait faire les frais.*

*Trois raisons à cela pour étayer le propos.*

*La SNCF envisage de refondre son modèle d'exploitation du TGV pour affronter la concurrence en 2021. Pour cela elle entend réduire le nombre de rames TGV en circulation en optimisant leur utilisation, et en parallèle elle travaille à un réaménagement des horaires en lien avec une diminution du nombre de gares desservies.*

*Par ailleurs, le Gouvernement a commandité deux rapports dans l'optique de l'élaboration d'une loi « Mobilité » en 2018.*

*Le premier rapport concerne l'exploitation ferroviaire. La lettre de mission adressée à Monsieur Spinetta en dit long sur ce qui est visé. Elle laisse entrevoir une concentration des moyens au réseau ferré le plus circulé, là où la massification est pertinente, c'est à dire dans, vers et autour des Métropoles et grands centres urbains.*

*Cette approche se trouve confortée par le second rapport, paru courant décembre 2017, sur les infrastructures. Celui-ci préconise « d'investir massivement dans le réseau routier car pertinent partout » selon son rapporteur, Monsieur Duron. Le ferroviaire est quant à lui dans ce rapport considéré comme « ayant atteint ces limites au regard des coûts d'investissements et d'exploitation » ; seuls « les axes et les territoires où la massification est possible sont à développer ». Pour le reste il propose de s'interroger « sur l'usage des voies ferrées ». En substance, en dehors des grands axes métropolitains, qu'il faut relier, il n'y a point de salut, le transfert à la route est préférable.*

*L'objet de ce propos n'est pas de crier au loup mais de dire combien il nous être attentif aux évolutions à venir pour ne pas avoir un PEM, à faire rougir nombre de gens, où ne font que passer sans arrêt des TGV.*

*Autre remarque sur ce dossier qui conditionne le développement d'Auray et du Pays d'Auray.*

*Il est dit que ce PEM « optimisera l'attractivité, le fonctionnement et l'organisation viaire du quartier gare, que la gare routière permettra une meilleure desserte du territoire notamment les communes du littoral en période estivale », tout cela dans un « quartier qui devrait connaître une hausse sensible du nombre d'habitants ».*

*De telles affirmations, on peut en douter, tout du moins s'interroger sur leur pertinence. S'il est indéniable que le PEM, dans son périmètre, améliorera les conditions de déplacements tous modes confondus car c'est son objet, sa finalité, il n'en sera pas de même en l'état de ce qui est annoncé en dehors dudit périmètre.*

*Il y a un fort besoin d'adjoindre à ce dossier PEM un schéma de déplacement territorial qui soit autre que la simple copie de ce qui existe actuellement avec les transports TIM et autre Auray bus, voir Tire bouchon.*

*Le fait que la Région Bretagne soit la seule Autorité Organisatrice des Transports aujourd'hui ne peut justifier un statut quo. D'ailleurs, la communauté de commune AQTA, en devenant AOT comme le lui permet la loi NOTRe, pourrait être avec la Région le fer de lance d'un développement des transports collectifs dont a besoin notre Pays d'Auray.*

*Concernant les emprises et le foncier compris dans le périmètre du PEM, je rappellerai ici l'exigence, formulée par le Comité d'Etablissement SNCF de Bretagne, de maintien des installations sociales des cheminots dans ce périmètre, ou dans le cas contraire une compensation desdites installations. Il convient aussi de veiller à assurer sans contrainte l'accès à ces installations sociales et au monument dédié aux victimes cheminots de la seconde guerre mondiale.*

*Nous sommes satisfaits du maintien des voies ferrées côté nord qui répondent aux besoins du fret, pour le secteur de l'agroalimentaire et la base travaux notamment.*

*Néanmoins, je souligne l'incohérence à vouloir maîtriser le foncier du périmètre du PEM sans se préoccuper des espaces qui le jouxtent, du moins côté Auray, favorisant ainsi de fait le laisser-faire. Je ne réitérerai pas ici mes remarques énoncées lors des examens des PADD, PLU et autre AVAP sur le zonage du quartier gare ; je vous invite seulement à les relire en espérant qu'elles soient suivies d'effets.*

*Le stationnement est un des enjeux de ce PEM. Il est annoncé payant sans que l'on ne sache le coût pour l'usager. Pour autant, il est important que les usagers TER en soient dispensés ; c'est ce qui est proposé et cela nous va bien. A ce sujet deux questions toutefois :*

- 1. il est prévu de réglementer le stationnement dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare, sous quelle forme sera organisée cette réglementation ?*
- 2. au regard de l'évolution du droit en matière de stationnement qui conduit certaines collectivités locales à fixer des tarifs de PV exorbitants, quelle sera la politique de la ville d'Auray en gare et autour de la gare en cas d'infraction ? En clair, quel montant pour les PV demain à Auray ?*

*Une remarque sur l'accès au parking nord : je comprends la problématique posée par le Passage à Niveau (PN) mais un accès à sens unique de la rue de la petite vitesse serait à examiner pour faciliter l'accès des résidents de Penhoët et des quartiers situés plus en amont à ce parking, sinon ils seront contraints de stationner côté sud donc de franchir le PN.*

*Pour finir, je ne reviendrai pas sur les demandes d'escaliers mécaniques formulées lors de la consultation menée en 2017, deux remarques néanmoins.*

*Pour favoriser l'accès aux cyclistes, aux voyageurs « train + vélo » au quai 2 via la passerelle ou seulement franchir celle-ci, il serait utile d'installer des goulottes permettant la montée des escaliers.*



*Il serait aussi pertinent d'envisager d'autres espaces pour permettre à des acteurs du tourisme durable de développer l'intermodalité « train + vélo » et « train + voiture partagée ».*

*Merci de votre attention."*

**M LE MAIRE :** je ne sais pas Monsieur Le Sauce où vous avez trouvé le fait que les parkings à la gare seraient payants puisque la décision n'est pas prise d'une part et, je ne sais pas où vous avez trouvé le périmètre des 500 mètres d'autre part. Bien évidemment, c'est un sujet qui va se poser en relation avec AQTA et la SNCF qui est propriétaire de beaucoup de foncier autour de la gare. Bien évidemment cela nécessitera une large concertation non seulement des riverains mais aussi des usagers. Pour la période transitoire des travaux, vous aurez remarqué que nous avons aménagé le parking, que nous avons appelé le parking Mermoz, qui va permettre d'accueillir environ 200 voitures et nous ne l'avons pas rendu payant. Nous avons indiqué dans le point presse que nous avons fait avec M. Maheo et M. Robelet, que ce parking serait fléché "usagers". Les choses ne sont pas si simples, la gratuité du parking et du stationnement sur la ville d'Auray n'est pas remise en cause, nous l'avons affiché et mis en pratique dès notre élection. Nous avons défini des zones de stationnement dont l'hyper-centre avec des zones à 15, 30 minutes voire 1h30, ainsi que des parkings extérieurs sans limitation de durée. Les intérêts peuvent être divergents entre un usager qui prend son train et qui verrait avec intérêt le fait de pouvoir garer son véhicule sans se lever 2 heures avant le départ de son train. Ces remarques ayant été remontées concernant la gare de Vannes, nous ne commettrons pas la même erreur pour la gare d'Auray. Le fait que les parkings soient payants autour de la gare pour les usagers nous semblerait assez légitime, mais rien n'est décidé. Par ailleurs AQTA n'a pas la compétence transport, mais une délégation de la Région.

**M. LE SAUCE :** lorsque vous prenez le bilan de la concertation publique d'AQTA qui nous a été annexé, une question a été posée par un citoyen : "le parking sera-t-il payant ?". La réponse donnée est : "les parkings longues durées seront payants" et vous dites aujourd'hui qu'ils ne le seront pas. Vous dites également qu'il n'est pas question de réglementer autour de la gare, hors cela est écrit dans le document.

**M. LE MAIRE :** le principe du paiement n'est pas acté et rien n'est encore décidé.

**M. LE SAUCE :** vous savez très bien que si on construit un parking longue durée payant, vous n'avez pas d'autre choix que de réglementer le stationnement dans le quartier de la gare dans un rayon de 500 mètres et c'est d'ailleurs ce qui est écrit. Dans ce rayon de 500 mètres, de quel type va être cette réglementation, du payant ou de la zone bleue ? Vous avez répondu à ma question en disant que ce sera de la zone bleue dans le périmètre des 500 mètres.

**M. LE MAIRE :** les parkings passagers seront bien évidemment payants et d'ailleurs les usagers sont demandeurs, ils veulent bien payer quand ils garent leurs voitures avant de prendre le TGV. Mais pour le reste rien n'est décidé et pour cause, nous ne savons pas encore qui gèrera le parking de la gare entre la SNCF, AQTA ou la ville.

Monsieur le Maire passe la parole à Monsieur Robelet Vice-président d'AQTA, afin de compléter son propos.



**M. ROBELET** : évidemment que pour éviter des voitures ventouses dans le quartier, il faudra réglementer. L'idée c'est d'autoriser le stationnement aux habitants du quartier côté Auray et côté Brech, à l'aide badges collés sur les pare-brise. Le reste sera réglementé. Ceci évitera les voitures ventouses et incitera à l'utilisation du parking dédié à la gare. Le PEM dans le contrat de pôle, c'est 28 millions d'euros, les parkings nord et sud représentent entre 3 et 4 millions d'euros. Ce serait dommageable que tous les investissements d'argent public dans ces périmètres ne soient pas optimisés par un fléchage vers les stationnements. Les intentions sont là, mais en l'état actuel de l'avancement du projet, nous ne sommes pas arrivés à ces prises de décision. Il y a encore beaucoup de réunions à venir sur ces points précis.

Je souhaite compléter une remarque qui a été faite concernant l'accès aux installations dans le périmètre parking côté sud. Le futur aménagement contourne l'actuelle cantine, cela pérennise la cantine telle qu'elle existe aujourd'hui et permet aussi l'accès au monument aux morts qui est évidemment préservé dans l'aménagement.

**M. LE MAIRE** : Je confirme les propos de M. Robelet, ces questions seront en effet abordées en 2018 avec le cabinet d'études, AQTa et moi-même.

**M. GRENET** : j'ai deux remarques à formuler. Tout d'abord en ce qui concerne la passerelle et l'escalier. Lors de la réunion publique il y a eu beaucoup d'interrogations à propos des ascenseurs et j'ai l'impression que ces remarques n'ont pas été prises en compte. Finalement nous restons sur des ascenseurs alors que pour beaucoup de personnes cela va être très compliqué. Quand le TGV va arriver en gare d'Auray rempli, je vois mal toute cette masse de population prendre l'ascenseur, que ce soit pour monter dans le train ou pour en descendre. C'est dommage que l'on ne mette pas des escalators ou des moyens modernes comme on le voit dans toutes les grandes gares. Est-ce que c'est une chose qui pourra évoluer ou est-ce figé ?

Je m'interroge également sur la situation de la gare routière. Je regrette que la gare routière ne soit pas au nord. Je pense en effet que pour les habitants limitrophes de la gare côté sud, il va y avoir de plus en plus de flux. Avez-vous envisagé les évolutions en terme de flux routiers liés aux nombreux cars qui vont partir de la gare vers la côte ? Pourquoi ne pas faire cette gare routière côté nord pour éviter un amas d'autocars dans la ville d'Auray ?

**M. ROBELET** : nous avons échangé avec les citoyens lors de la réunion publique à Athéna sur la pertinence de trois escalators à prévoir, un côté gare, un côté Brech et un côté voie n°2. Il faut en fait six escalators puisqu'il faut autant d'escalators qui montent et qui descendent. Suite aux trois réunions de concertation et au Conseil communautaire pendant lequel cette question a été posée, nous avons interrogé la SNCF qui nous a fait part de son analyse technique. Le quai n°2 ne permet pas, tel qu'il est dimensionné aujourd'hui, d'accueillir une double fosse nécessaire aux contraintes techniques de l'installation d'escalators. Par ailleurs, sous ce même quai existent aujourd'hui des câbles nécessaires au fonctionnement de la gare. Donc techniquement, ce n'est pas possible aujourd'hui. On peut se donner les moyens, mais cela veut dire qu'il faut élargir l'actuelle voie et l'actuel quai qu'il faut multiplier par deux. En effet, si on installe deux escalators il n'y a plus de place pour les piétons. Il faudra donc élargir le quai et, si l'on élargi le quai il faut aussi déplacer les voies et ce sur plus d'un kilomètre. Cela a un coût que nous n'avons pas chiffré puisque nous avons abandonné cette option qui remettait en question le planning de janvier 2020, nous perdrons 2 à 3 ans ainsi que des millions d'euros pour ces aménagements. La SNCF nous a donné une autre raison qui est le caractère accidentogène au sommet de l'escalator, c'est à dire en haut de la passerelle. La passerelle telle qu'elle est conçue aujourd'hui n'est pas prévue pour gérer les flux de personnes qui montent et qui descendent via un escalator, il y aurait un fort risque de télescopage.

**M. OGER** : au delà du caractère accidentogène et des contraintes techniques des escalators, il aurait également fallu également couvrir entièrement ces escalators en raison de l'air salin de la région et de leur installation en extérieur. Les ascenseurs prévus sont les plus grands de ce que l'on peut trouver en France.

**M. ROBELET** : il est à préciser également que les plus grand flux de voyageurs concernent le quai n°1 dont l'accès donne directement sur le parvis de la gare sans avoir à emprunter l'ascenseur, sauf si la gare routière était située de l'autre côté. Il a été choisi d'aménager la gare routière côté sud afin de maintenir l'activité économique du quartier et des connexions existantes depuis la presqu'île ou encore Sainte-Anne d'Auray. Tout l'enjeu aujourd'hui de ce projet c'est la connexion avec les autres modes de transports, cars, bateaux de liaison avec les îles.

**M. DUMOULIN** : l'autre enjeu est la liaison Auray-Quiberon. Le tire-bouchon est vétuste et la remise en état aurait un coût important et la ligne est déficitaire actuellement. La solution est en cours d'étude et c'est vraisemblablement la solution routière qui est envisagée.

**M. PELTAIS** : sur un tel projet, nous qui sommes très attachés à l'expression des citoyens, nous ne comprenons pas que l'on passe par une consultation numérique alors que nous savons que la population sur nos deux territoires est vieillissante et moyennement équipée en informatique. Il aurait été plus judicieux de mener de paire les deux consultations en s'appuyant sur la consultation numérique. Cela permet à une autre couche de la population qui n'a pas l'habitude de se déplacer d'échanger avec le commissaire enquêteur. Nous nous demandons si des moyens humains et matériels seront mis en place afin d'accompagner les usagers de la SNCF et la population de manière plus générale. Vous avez fait référence au tire-bouchon en prenant une position qui semble ne pas s'appuyer sur la réalité du territoire. Vous mettez en avant que ce service est déficitaire et rapidement vous portez la proposition du routier alors que le tire bouchon a un rôle en matière d'aménagement du territoire mais aussi en matière de développement durable. Je trouve qu'il ne faut pas apporter une réponse aussi arrêtée que cela et sans débat public. Nous pensons que non seulement il ne faudrait pas arrêter le tire-bouchon, mais il faudrait également réfléchir à l'évolution de cette ligne et à son élargissement.

**M. LE MAIRE** : ce n'était pas une position mais une idée parmi d'autres et bien évidemment il y aura concertation.

**M. ROBELET** : la Région est en effet notre interlocuteur unique puisque aujourd'hui le transport maritime, le transport TER et le transport autobus scolaire sont de compétence régionale depuis la loi NOTRe et cela facilite et simplifie le dialogue. Cette prise de compétence est récente et nous avons rencontré en septembre 2017 le vice-président qui est très sensibilisé. Il a pris conscience des difficultés en été, notamment de la presqu'île, et de l'étude qu'il faut porter avec la Région, le Département, notre territoire ainsi que toutes les communes liées à ce territoire, sur la liaison Auray-Quiberon. Aujourd'hui nous ouvrons le dossier et nous n'écartons rien. Le Vice-président de la Région nous l'a dit, il est prêt à tout étudier et tout entendre. Si on veut solutionner et apporter des réponses durables à la liaison Auray-Quiberon c'est aujourd'hui qu'il faut travailler.

**M. LE MAIRE** : il y a un enjeu touristique et également économique pour pouvoir permettre aux entreprises de la presqu'île de pouvoir être drainées en personnel saisonnier ou en personnel tout court.

**M. ROBELET** : concernant votre question sur le choix de la consultation numérique. C'est réglementaire et nous n'avons pas le choix. On nous a pas demandé si on préférerait une enquête publique ou une consultation numérique, cela nous a été imposé. Monsieur le Préfet nous a signifié que la réglementation nous impose une consultation numérique dans la Mairie ou le premier document a été déposé. Comme nous vous l'avons présenté, il y a deux communes et cinq projets. Le premier projet déposé étant celui de Brech, un ordinateur sera mis à la disposition du public du 1<sup>er</sup> février au 2 mars 2018 en Mairie de Brech afin de pouvoir consulter sur place et nous allons le faire savoir afin de rendre la consultation possible au plus grand nombre.

**M. LE SAUCE** : aurons nous le même dispositif à Auray ?

**M. LE MAIRE** : la réglementation prévoit que seule la Mairie dans laquelle le premier dossier a été déposé organise la consultation.

**M. LE SAUCE** : je souscris à ce qui ce a été dit concernant l'escalator et les modifications nécessaires des voies en tant qu'ancien cheminot. Modifier le quai n°2 signifie riper la voie 4, toucher aux caténaires et aux aiguilles à chaque bout. Je peux vous dire qu'en matière de coût c'est assez conséquent. C'est également assez coûteux en matière de fonctionnement. C'est dommage que la SNCF n'ai pas été en capacité de nous dire combien cela coûterait. Si vous divisez le nombre total de voyageurs par le nombre de trains qui desservent Auray, vous divisez ce total par deux puisqu'il y a deux quais, puis vous divisez par le nombre de jours de l'année, vous aurez le nombre voyageurs qui descendent par train et par jour à Auray. Au regard du coût global d'installation, d'entretien des escalators et de modification des voies rapporté au nombre de voyageurs c'est presque un impôt inondation que vous allez instaurer.

Concernant Auray Quiberon, un travail a été mené par le Conseil de développement qui n'a pas encore pris position mais aura le mérite d'avoir posé le problème. Le PEM donne des solutions dans le périmètre de la gare, mais si on ne se préoccupe pas de ce qui se passe au delà de ce périmètre, l'objectif initial de faire bénéficier à tous les bretons de la "Bretagne à Grande Vitesse" ne sera pas atteint et ce n'est pas juste. Si nos élus de l'époque avaient été plus courageux en 1990, on aurait électrifié la ligne Auray Quiberon et Quiberon serait à trois heures de Paris aujourd'hui et je peux vous dire qu'en matière de développement économique et d'attractivité ça serait autre chose. Mais c'était une autre époque.

Pour finir, la photo de valorisation et d'arrivée du TGV Atlantique en Bretagne a été prise sur la côte sauvage sur la ligne Auray Quiberon et il n'y avait pas de caténaires.

**M. GUYOT** : il avait été question que la passerelle ne soit couverte que sur une partie. Est-ce que cela va rester en l'état ?

**M. ROBELET** : le permis de construire de la passerelle a été déposé dans ce sens. C'est la partie des voyageurs qui est recouverte. La liaison entre le parking nord et la voie se fera comme aujourd'hui. Côté Auray au sud la passerelle est plus large puisque le gros du flux voyageur est situé sur Auray. Ce choix a été fait pour une meilleure intégration paysagère notamment avec la jonction du bâtiment voyageur avec le haut du toit de la passerelle qui est à même hauteur. De l'autre côté c'est également pour avoir la vue, puisque lorsque l'on va traverser du sud vers le nord nous aurons une vue sur le site de la Chartreuse et en se retournant une vue sur la ville d'Auray et le quartier Charles de Blois. La passerelle couverte dans son ensemble aurait faussé tout cela. Il s'agissait d'un choix esthétique et aussi financier. Nous avons opté pour couvrir la partie la plus fréquentée à l'aplomb des voies.

A 20H10, l'ordre du jour étant épuisé et aucune autre question n'étant posée, M. Le Maire lève la séance.

### **Signature des Présents en séance**

Monsieur DUMOULIN :

Monsieur GUILLOU :

Madame LE BAYON :

Monsieur TOUATI :

Monsieur BOUQUET :

Monsieur MAHEO :

Madame QUEIJO :

Monsieur ROCHELLE :

Madame NAEL : ABSENTE (procuration donnée à Mme Queijo)

Monsieur ALLAIN :

Madame RENARD :

Madame MIRSCHLER :

Monsieur EVANNO : ABSENT (procuration donnée à M. Guillou)

Monsieur GOUEGOUX : ABSENT (sans procuration)

Monsieur GUYOT :

Madame HOCHET :

Monsieur LE CHAMPION : ABSENT (procuration donnée à Mme Mirschler)

Madame VINET-GELLE :

Madame ROUSSEAU :

Monsieur LASSALLE :

Madame JOLY :

Madame LE ROUZIC :

---

Monsieur LE CHAPELAIN :

---

Monsieur GRUSON : ABSENT (procuration donnée à Mme Hervio)

---

Madame POMMEREUIL : ABSENTE (procuration donnée à M. Grenet)

---

Monsieur LE SAUCE :

---

Madame HULAUD : ABSENTE EXCUSEE (sans procuration)

---

Monsieur GRENET :

---

Madame BOUVILLE :

---

Madame HERVIO :

---

Monsieur BOUGUELLID : ABSENT (sans procuration)

---

Monsieur PELTAIS :

---