



Gares & Connexions



Création du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Redon



Dossier de concertation

14 Octobre 2014 - 14 Novembre 2014
Exprimez-vous

Sommaire

ORIGINE ET ENJEUX DU PROJET	4
LE PROJET « BRETAGNE-PAYS DE LOIRE A GRANDE VITESSE » ..	4
UNE GARE ET SON QUARTIER A ADAPTER	5
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	5
LES OBJECTIFS DU PROJET	6
LES OBJECTIFS DU PEM	6
LES OBJECTIFS URBAINS	6
SCHEMA DE SYNTHESE	7
LES CARACTERISTIQUES DU PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION PREALABLE	8
ORGANISATION GENERALE	8
LE PARVIS NORD	9
LE PARVIS AU SUD	10
LE BATIMENT DES VOYAGEURS	11
LE PASSAGE SOUTERRAIN ET L'ACCES AUX QUAIS	12
LE STATIONNEMENT	13
Au nord de la gare SNCF	13
Au sud de la gare SNCF	13
LA GARE SCOLAIRE ET LA GARE BUS URBAINS	14
LES DEPLACEMENTS ROUTIERS	16
Transports en commun	16
Les déposes minute	17
Les déplacements de voiture	17
Les accès techniques	18
LES DEPLACEMENTS DOUX	19
LES REAMENAGEMENTS URBAINS	20
L'îlot STEF	20
L'îlot Victor Hugo	20
QUI, QUAND, COMBIEN ?	21
LES MAITRES D'OUVRAGES	21
PLANNING PREVISIONNEL	22
COUTS ET FINANCEMENTS PREVISIONNELS	22
LA CONCERTATION	24
LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE	24
LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE	24
GLOSSAIRE	26
ANNEXE : LES 4 PANNEAUX ILLUSTRANT LA CONCERTATION PREALABLE	28

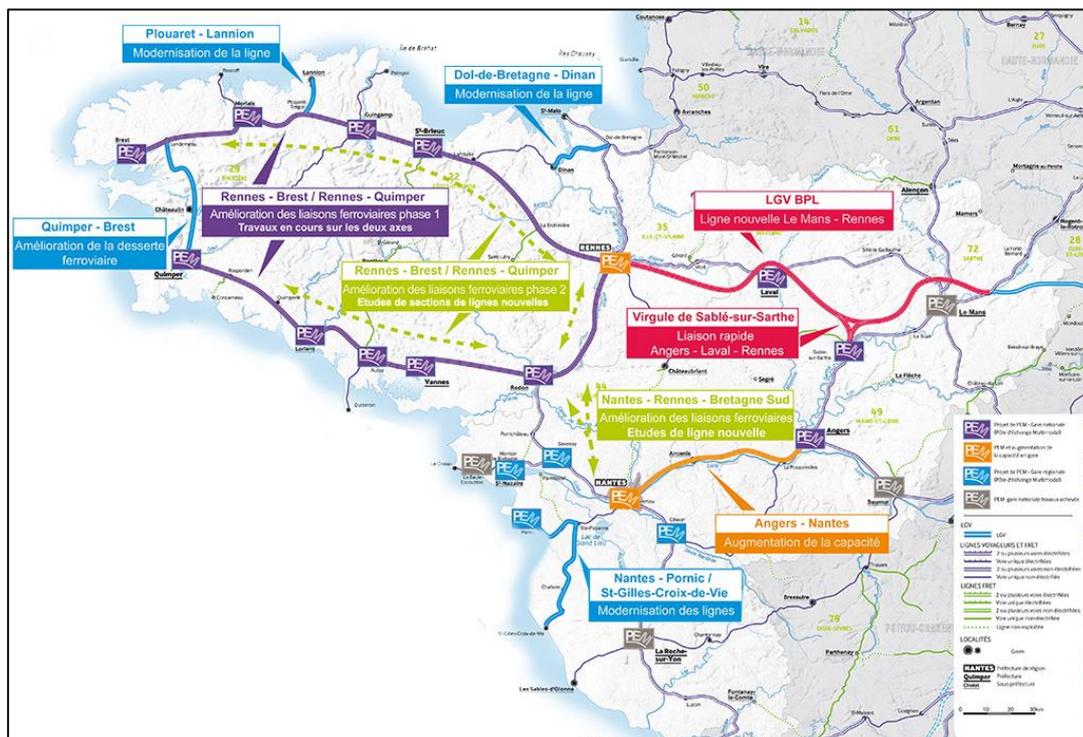
Origine et enjeux du projet

Concilier les enjeux économiques et environnementaux.

LE PROJET « BRETAGNE-PAYS DE LOIRE A GRANDE VITESSE »

Le Projet Bretagne Pays de Loire comprend la mise en place de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et la modernisation des axes Rennes/Brest, Rennes/Quimper. Il réduit les distances entre le Grand Ouest et Paris, favorise les liaisons intra régionales et interrégionales. Complété par le Projet « Bretagne à Grande Vitesse » il devient un facteur de compétitivité économique pour les villes bretonnes.

Les premiers travaux de modernisation sur les axes Rennes/Brest et Rennes/Quimper sont engagés depuis 2004 et les travaux entre Rennes et Le Mans devraient s'achever en 2017. Des tranches complémentaires de travaux entre Quimper/Redon/Rennes et Nantes-Redon/Rennes complètent le dispositif.



La mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) et la poursuite du développement du trafic TER auront dans les années à venir des répercussions certaines sur le fonctionnement de la gare de REDON. Sont ainsi attendues une augmentation des trafics ferroviaires (70 trains

actuellement, 100 prévisibles en 2025), et une croissance sensible du nombre de voyageurs empruntant le train (de l'ordre de 700 000 voyageurs actuellement à 1,4 millions en 2025).

UNE GARE ET SON QUARTIER A ADAPTER

La gare SNCF de Redon est, pour de nombreux aspects, vétuste :

- Accès difficile pour les personnes à mobilité réduite, mise aux normes à effectuer,
- Pas d'accès par le Sud,
- Le faisceau ferré constitue une coupure forte entre le centre-ville et le Sud gare,
- Le bâtiment-voyageurs est mal adapté (pas de distributeur bancaire par exemple)
- Présence de bâtiments anciens inoccupés et inesthétiques : Halle des Marchandises, anciens bâtiments STEF, ancien bâtiment CECAB, dévalorisant le quartier.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre il est nécessaire de favoriser les transports en commun et les modes de déplacements doux.

Les objectifs du projet

LES OBJECTIFS DU PEM

Les objectifs du PEM de REDON sont :

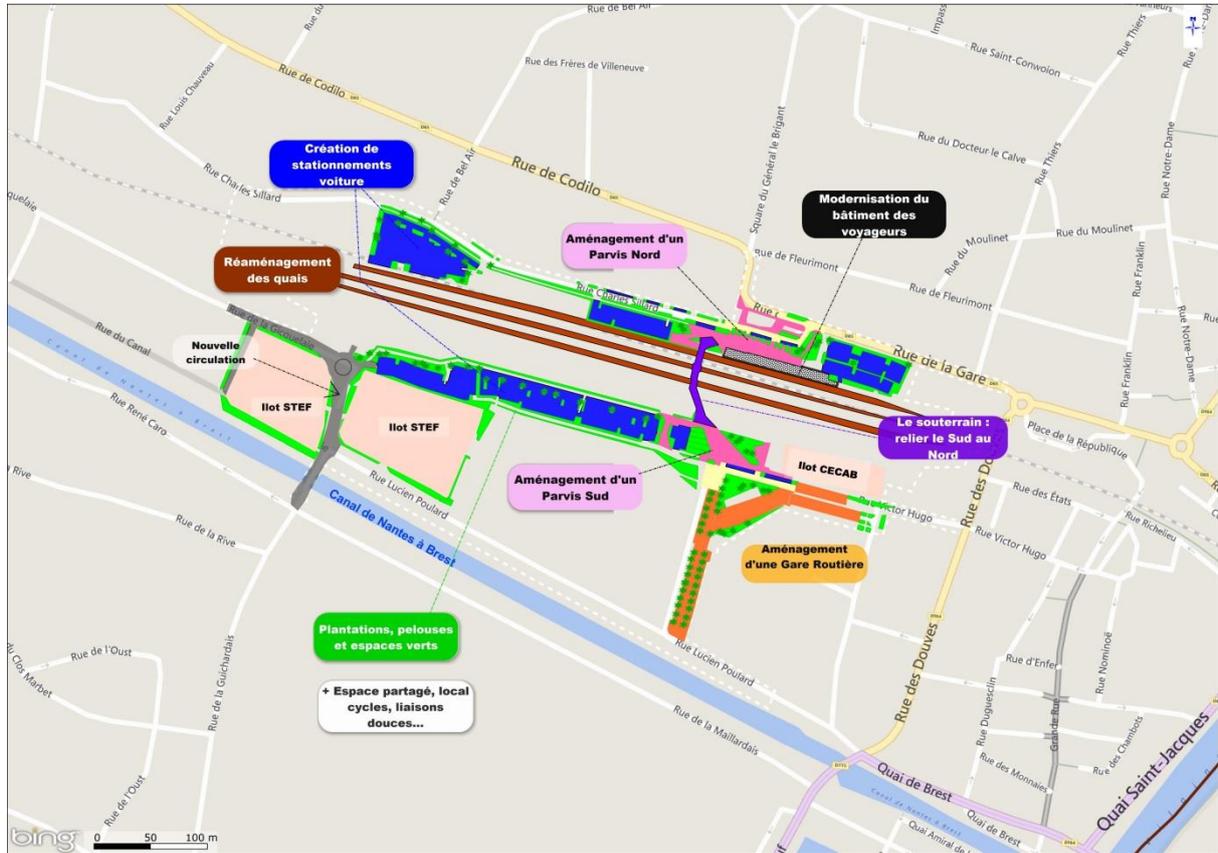
- aménager un pôle d'échanges multimodal moderne et harmonieux, accessible à tous, le PEM devant être organisé pour répondre à une augmentation du nombre de voyageurs,
- faciliter les déplacements alternatifs, pour les personnes comme pour les biens, de créer les conditions optimales de déplacements des usagers de ce pôle en adaptant l'offre de transport sur le territoire,
- renforcer le positionnement de la gare dans la ville en veillant notamment à son accessibilité et à la lisibilité des espaces urbains de proximité,
- assurer la cohérence entre les différents projets portés par les partenaires (ferroviaires -fret et voyageurs - intermodaux et urbains), à l'échelle de la ville, et de la communauté de communes.

LES OBJECTIFS URBAINS

Ce projet de PEM conduit à une opération de restructuration urbaine plus large portant sur :

- la création d'un lien entre la partie nord de la ville et le Parc Anger,
- l'aménagement des espaces publics au sud et au nord de la gare ;
- la transformation d'une «friche» industrielle (STEF) et d'un ancien bâtiment de stockage et de vente d'agrofournitures (CECAB/Gamm Vert) en espace de ville accueillant des immeubles à usage d'habitations, de commerces, de bureaux et d'activités tertiaires.

SCHEMA DE SYNTHESE



Les caractéristiques du projet soumis à la concertation préalable

ORGANISATION GENERALE

Le PEM de la gare de Redon et les projets urbains connexes prévoit les aménagements suivants :

- Aménagement d'un parvis et de stationnements au nord de la gare SNCF,
- Ouverture de la gare SNCF au Sud, création d'un parvis paysager et création de stationnements voiture,
- Aménagement d'une gare routière au Sud,
- Modernisation intérieure du bâtiment voyageur,
- Création de dispositifs favorisant les modes de transports doux (cycles piétons), voies piétonnes, pistes cyclables, espaces partagés, locaux 2 roues sécurisés,
- Création d'un souterrain accessible à tous reliant le Sud et le Nord,
- Réorganisation des rues au Sud et au Nord,
- Construction d'immeubles à usage d'habitations, de commerces et de bureaux en remplacement des ilots STEF et CECAB.

LE PARVIS NORD

Le parvis nord de la gare sera requalifié afin d'offrir un espace public convivial, esthétique, confortable, accessible et sécurisé.

- Création d'un espace public mixte d'environ 1500 m² : la place jardin Nord. Le revêtement de sol y sera compatible aux usages et aux règles d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Cet espace intégrera le bâtiment voyageur dans son entier, et entrera au contact des parkings à l'Est et à l'Ouest. La qualité d'aménagement de cet espace sera donnée par le revêtement, les plantations et le mobilier urbain. Il s'agira d'un espace partagé, les circulations piétonnes ne seront pas identifiées mais privilégiées (zone 20), des bandes de guidage pour les non-voyants seront installées. Entre cet espace et le parking situé à l'Est, sera positionnée la zone d'attente pour les taxis.
- Création d'un stationnement cyclistes et cyclomotoristes de qualité, abrité et sécurisé de 30 places;



Hypothèse d'aménagement

LE PARVIS AU SUD

Au sud de la gare SNCF un parvis de 1 600 m² sera créé.

- Le parvis sera aménagé comme un espace purement piétonnier. L'imposant plan incliné d'accès au souterrain lui confèrera une dimension majeure et une ouverture forte sur la Ville et le Parc Anger ; il sera structuré par deux espaces verts : terre-plein vert planté d'un côté, espace aménagé de l'autre. Comme pour le parvis nord, le sol bénéficiera d'un traitement de qualité. Le mobilier urbain bénéficiera de la même attention qu'au nord.
- La continuité avec l'espace gare routière sera assurée par les traitements de surface et les espaces verts.
- Les connexions avec les parkings voisins assureront des cheminements confortables et sûrs aux piétons grâce à des traversées surélevées et le quai des bus sera de plain-pied avec le parvis.



Hypothèse d'aménagement

LE BATIMENT DES VOYAGEURS

Le bâtiment des voyageurs se présente avec un corps central à deux niveaux, encadré de deux ailes symétriques à rez-de-chaussée et prolongé par 2 extensions plus récentes. L'ensemble a une longueur d'environ 100 mètres (photographie de couverture). Il comprend un rez-de-chaussée ouvert aux voyageurs, un étage occupé par les bureaux de services ferroviaires, une cave partielle sous le corps central et des combles. Au rez-de-chaussée, la configuration actuelle est organisée autour d'un hall central de 140 m² dont 12 m² d'accueil.

L'étude capacitaire réalisée a montré que le déplacement de l'espace d'accueil et la réorganisation de l'ensemble du hall permettront de libérer une surface de 160 m² qui sera suffisante pour répondre aux enjeux capacitaires de la gare. **Il n'y aura donc pas d'extension.**

- Le hall
 - Constitution d'une façade vitrée dédiée aux services de vente, d'accueil et d'information SNCF (affichage, dépliants...) dans laquelle le guichet d'accueil sera clairement identifiable ;
 - Remplacement de l'ensemble des mobiliers ;
 - Remplacement des menuiseries ;
 - Remise en peinture des murs et plafonds ;
 - Mise en place d'un nouvel éclairage.
- Modernisation des équipements : chronométrie, tableaux d'affichage Départs/Arrivées des trains, sonorisation...
- Mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite
 - Sanitaires automatiques ;
 - Rehaussement et réfection du sol du bâtiment afin de le mettre à niveau avec celui des quais ;
 - Mise en place d'une bande de guidage sur le quai 1 ;
 - Accueil et attente avec guichet accessible.
- L'étage : il sera légèrement remanié pour accueillir certains services ou bureaux délocalisés.
- Les commerces
 - Réorganisation des commerces (photomaton, distributeurs de friandises et boissons). Ils seront accessibles depuis la zone d'attente.
 - Implantation d'une boutique du Quotidien à la place de l'ancien buffet.
 - Implantation d'un Distributeur Automatique de Billets de Banque (DABB)

LE PASSAGE SOUTERRAIN ET L'ACCES AUX QUAIS

Pour franchir aisément le faisceau ferroviaire la création d'une liaison à double vocation, ferroviaire et urbaine, a été retenue. Cette liaison permettra la desserte des quais et la liaison entre bâtiment voyageurs et son parvis au nord et le Parc Anger et son futur parvis au sud. Les ouvrages d'accès sur quais seront fermés en dehors des heures d'ouverture de la gare. L'accessibilité et la sécurité seront améliorées et l'ouvrage sera adapté au cheminement des personnes à mobilité réduite (PMR). La solution retenue s'organise autour de la création d'un passage souterrain en partie perpendiculaire aux voies et en partie oblique.

Les principales caractéristiques de l'ouvrage sont :

- Longueur totale de 58 m avec ses accès,
- Ouverture de 5.2 m,
- Hauteur libre de 2.3 m minimum,
- Pente dans le tunnel 0,5%,
- Profondeur sous le niveau des voies : environ 4 m pour le tunnel, et 6.5 m pour les trémies d'ascenseur,
- Revêtement de sol et mural résistant,
- Eclairage de type encastré et anti vandalisme.

Ces aménagements nécessiteront l'élargissement local du quai 3 au droit des futurs ouvrages d'accès. L'ancien tunnel ne sera plus utilisé ; il restera accessible pour les visites techniques de contrôle.

Les accès se feront par des escaliers et des rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), et par des ascenseurs (quais 2 et 3).

Le passage souterrain sera placé sous vidéo-protection.

LE STATIONNEMENT

AU NORD DE LA GARE SNCF

Un certain nombre de places de stationnement seront supprimées : emplacement du parvis, une quinzaine de places avenue de la Gare pour permettre l'élargissement des trottoirs.

251 places de stationnement sont prévues sur cette partie nord, et elles se répartissent comme suit :

Parking longue durée : 111 places dont 3 places PMR
Parking moyenne durée (12 heures) : 85 places dont 2 places pour véhicules électriques et 4 places PMR
Parking zone bleue : 13 places de stationnement le long de la rue Charles Sillard
Parking courte durée (4 heures maximum) : 18 places dont 1 place PMR
Parking SNCF : 15 places (agents)
Stationnement Taxis : 6 places attenantes au parvis
Stationnement PMR : 3 places

Une voie de dépose minute de 6 places est également prévue. L'avenue de la Gare et la rue Charles Sillard seront aménagées en zone 30 sur tout le périmètre du PEM. La circulation à double sens sera maintenue.

AU SUD DE LA GARE SNCF

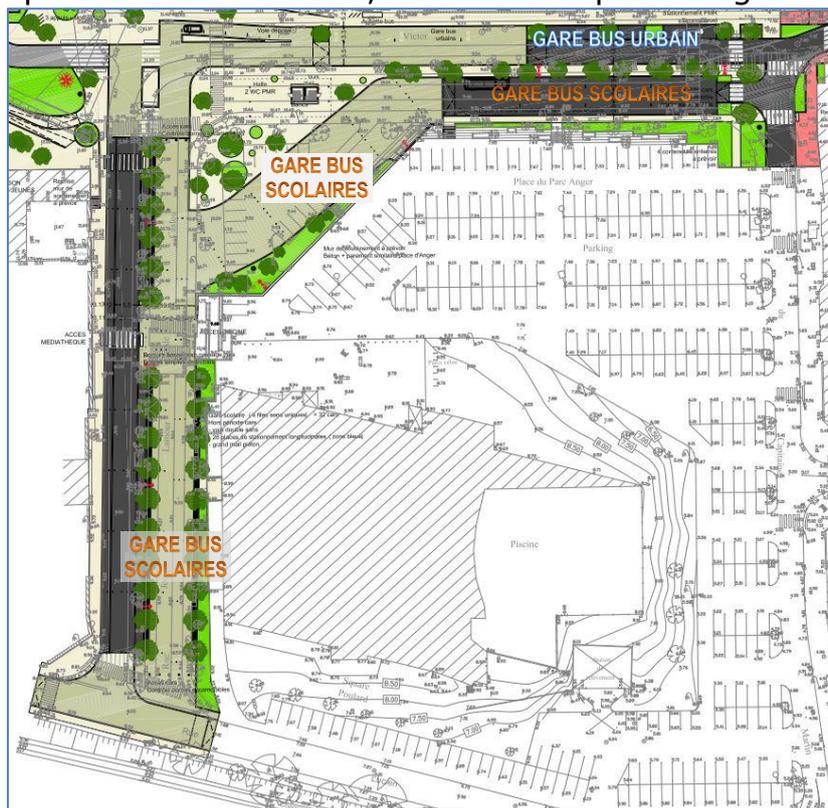
248 places de stationnement sont prévues, et elles se répartissent comme suit :

Parking courte durée (4 heures) : 13 places dont une PMR
Parking moyenne durée (12 heures) : 135 places dont 4 places pour véhicules électriques et 4 places PMR
Parking longue durée : 67 places dont 2 places PMR
Voie de dépose de 5 places
Stationnement PMR : 2 places
28 places de stationnement sont prévues le long de la rue Joseph Lamour de Caslou hors période de fonctionnement des cars scolaires
3 places de stationnement pour les bus sont prévues rue Victor Hugo

Les stationnements seront placés sous vidéo-protection.

LA GARE SCOLAIRE ET LA GARE BUS URBAINS

L'essentiel de la desserte en transport collectif est aujourd'hui assuré sur le Parc Anger, il paraît nécessaire d'améliorer l'inter modalité par un regroupement des arrêts de cars et de bus en un seul site. Dans ce but, un pôle d'échanges bus - cars sera implanté côté Sud, sur les rues Victor-Hugo et Joseph Lamour de Caslou, il bordera la place Anger.



- A l'est, rue Victor Hugo, la gare des bus urbains comprendra 3 places, côté nord. L'accès à la gare des cars se fait par la rue du Capitaine Martin, avec un dispositif de bornes télécommandées ; 8 cars peuvent se positionner dans la partie rue Victor Hugo.
 - Cette gare scolaire se prolongera à l'ouest, vers la rue Joseph Lamour de Caslou par une zone permettant d'accueillir plus de 12 cars en 3 files à sens unique. En dehors des périodes scolaires cette esplanade permettra l'accueil d'activités événementielles. Une halle incluant 2 toilettes publiques sera implantée le long de cette partie.
 - Rue Joseph Lamour de Caslou, la gare scolaire se prolonge par 4 files en sens unique permettant de recevoir 32 cars. L'accès est contrôlé par des bornes pneumatiques télécommandées au nord. En dehors des périodes de gare scolaire, la voie est à double sens ouverte à la circulation, avec 28 places de stationnement et un grand mail piéton planté d'arbres d'alignement.
- Au final, la capacité de la gare pour les cars scolaires est de 52 bus.

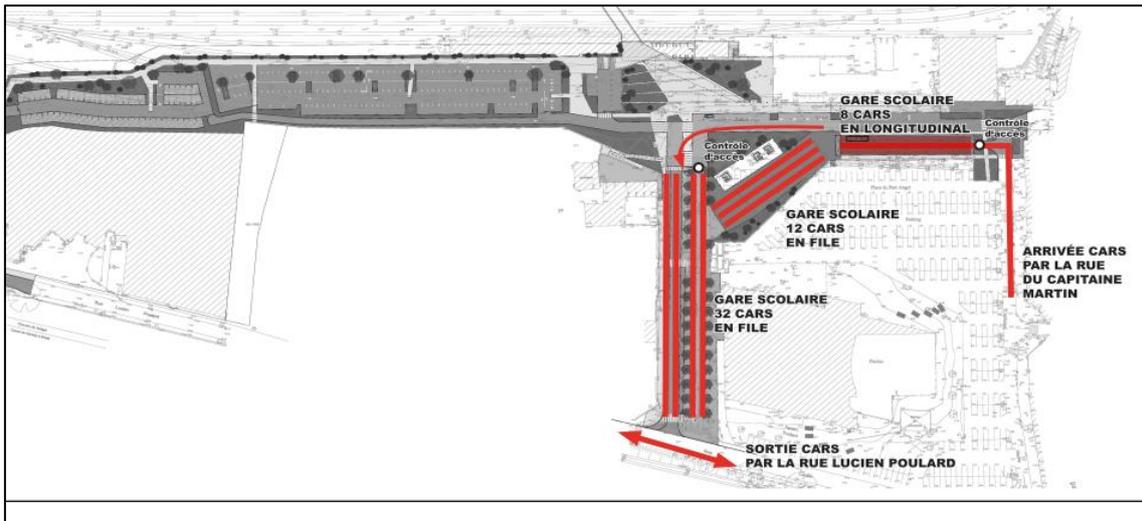
- Les quais répondront aux normes d'accessibilité et aux exigences de confort : hauteur de 15 à 20 cm selon les véhicules utilisés et largeur de 2 mètres, permettant d'y associer du mobilier de type corbeilles et des abribus intégrant sièges et plans + horaires de passage.

LES DEPLACEMENTS ROUTIERS

TRANSPORTS EN COMMUN

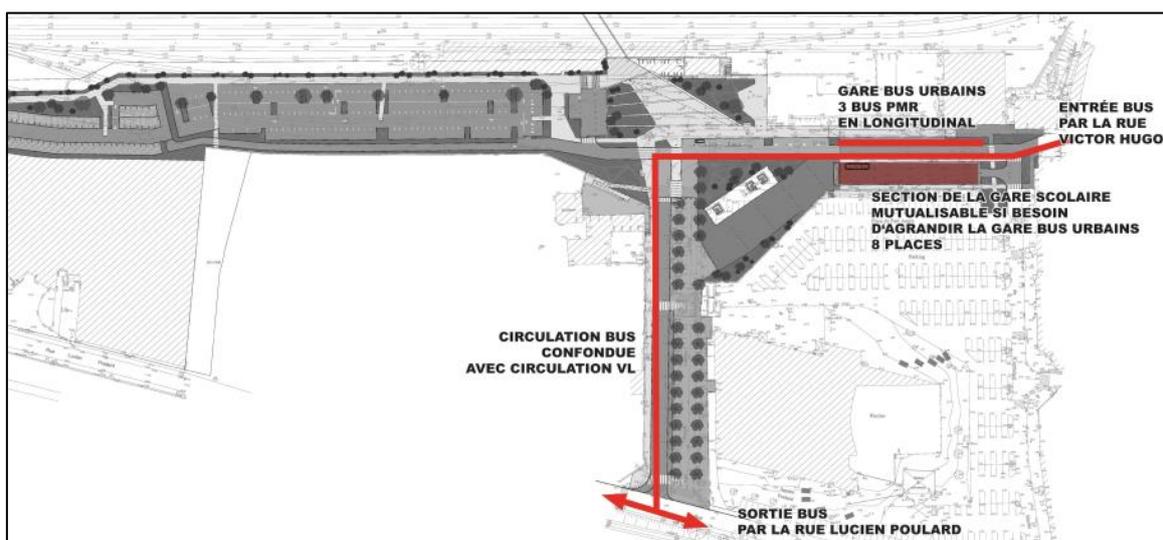
Cars scolaires

L'arrivée des cars scolaires se fera par la rue du Capitaine Martin à l'est, leur sortie par la rue Lucien Poulard, à partir de la rue Joseph de Lamour de Caslou.



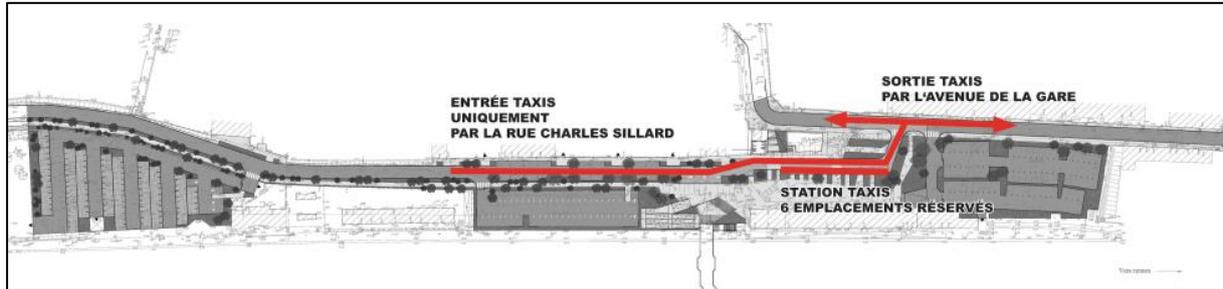
Bus urbains

L'arrivée des bus urbains se fera par la rue Victor Hugo à l'Est, leur sortie par la rue Lucien Poulard, à partir de la rue Joseph de Lamour de Caslou. Sur cette rue leur circulation sera confondue avec celle des voitures.



Taxis

L'entrée des taxis se fera uniquement par la rue Charles Sillard, leur sortie par l'avenue de la Gare.

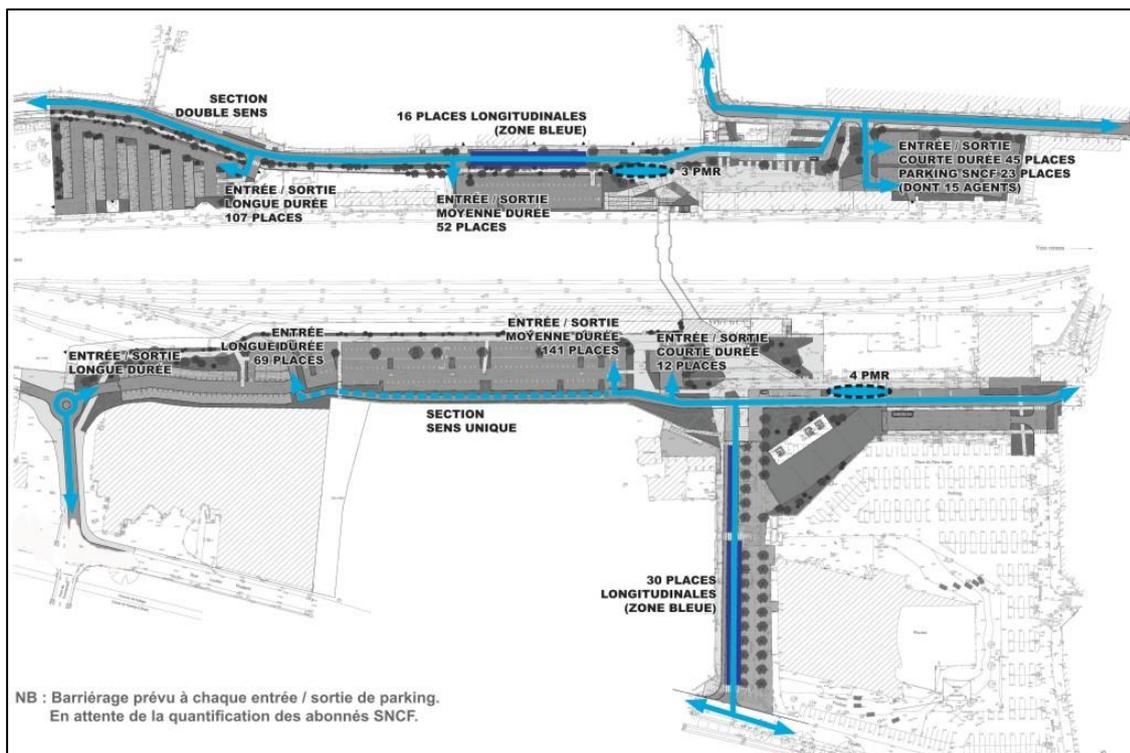


LES DEPOSES MINUTE

Au nord, l'entrée des véhicules se fera par l'avenue de la Gare, la sortie par l'avenue de la Gare ou la rue Charles Sillard. Au sud, l'entrée des déposes se fera par la rue Victor Hugo, la sortie par la rue Lucien Poulard.

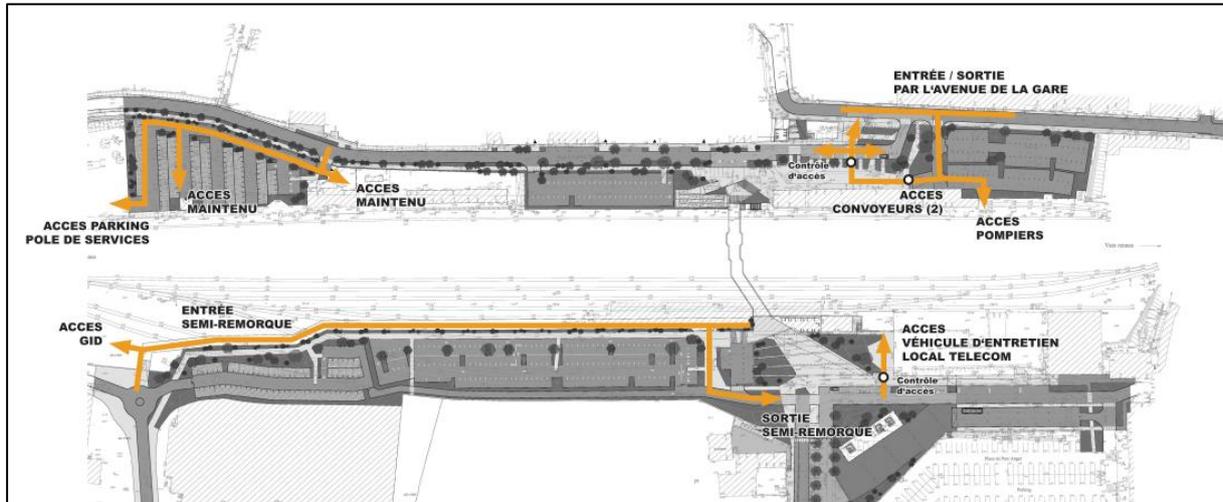
LES DEPLACEMENTS DE VOITURE

- Au Nord, les entrées sorties seront possibles à partir de l'Avenue de la Gare (pour le parking courte durée et agents SNCF) et des rues de la Gare et Charles Sillard pour les autres parkings.
- Au Sud, l'accès aux parkings se fera à partir des rues Victor Hugo et Joseph Lamour de Caslou. L'accès au parking longue durée pourra aussi se faire par le giratoire à créer dans la friche STEF.



LES ACCES TECHNIQUES

Les accès techniques (véhicules RFF, SNCF, pompiers...) se feront au nord, soit à partir de l'avenue de la Gare, soit à partir du parking longue durée. Au sud, un accès spécifique au local Télécom est prévu à partir de la rue Victor Hugo. L'entrée des semi-remorques de transport de matériel ferroviaire se fera à partir du giratoire aménagé au sein de l'îlot STEF, leur sortie par la rue Joseph de Lamour de Caslou.



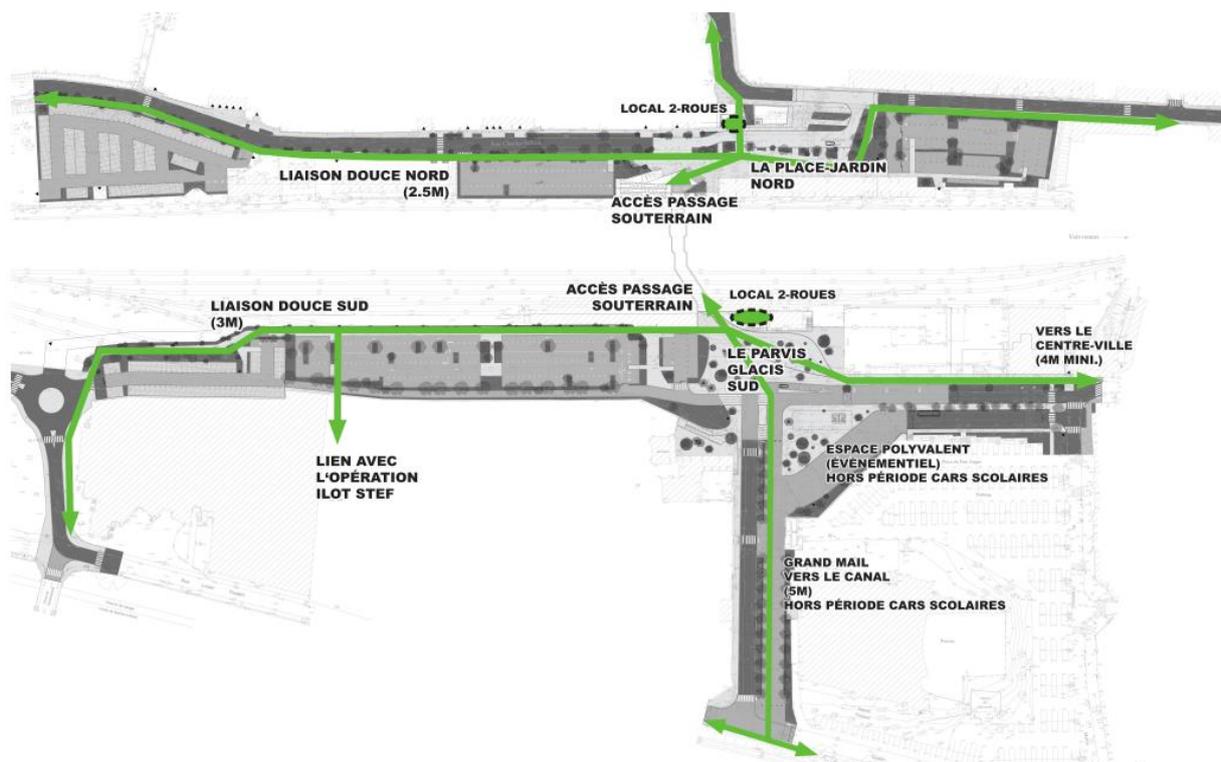
LES DEPLACEMENTS DOUX

Les parcours piétons et vélos seront continus sur la longueur du site, d'Est en Ouest d'une part, des parkings et du centre-ville vers les esplanades d'autre part. Ceci permettra d'assurer le confort, la sécurité et la continuité des liaisons piétonnes pour se rendre à la gare.

Les itinéraires cyclables créés seront sécurisés par le biais :

- de zones 30 (voire de zones de rencontre),
- de bandes cyclables vers les quartiers Ouest et Nord,
- d'aménagements au Sud.

Les principaux flux doux



LES REAMENAGEMENTS URBAINS

L'ILOT STEF

L'étude du réaménagement de cet îlot a été confiée au cabinet ARCHIPOLE (Rennes). Le programme d'aménagement proposé comporte des immeubles (11 000 m² de surface de plancher) occupés par des activités du secteur tertiaire (bureaux, services...), une résidence service de 80 logements, 37 logements dont 23 à vocation sociale, 292 places de stationnements y compris les stationnements mutualisés pour les logements sociaux et la résidence service. Les immeubles tertiaires seront implantés au nord, côté voie ferrée ; les logements et la résidence service seront implantés au sud, côté canal.

Une voie nord-sud prolongera le pont de la Guichardais. Au nord le raccord avec la partie en impasse de la rue de la Gicquelaie se fera par un giratoire. Au sud l'accès à partir des rues Lucien Poulard et du Pont de la Guichardais se fera à partir d'un carrefour sécurisé. Les voies internes de desserte seront conçues pour ne pas servir de voies de transit. Un mail planté est-ouest séparera les immeubles des logements et de la résidence service. Chaque bordure d'îlot recevra un traitement paysager avec plantation d'arbres d'alignement.

L'ILOT VICTOR HUGO

Il s'agit de développer une mixité habitat - tertiaire, avec commerces en rez-de-chaussée, en un ou deux petits immeubles. Cette implantation complétera le mécanisme de développement des activités, tout en favorisant une densification de l'habitat à proximité de la gare, très utile pour les actifs migrant quotidiennement vers les métropoles voisines. La présence de ce (ou ces) immeuble(s) aura également pour avantage de mieux fermer la place du Parc Anger et lui conférer ainsi un profil plus urbain et convivial.

Cet aménagement nécessitera la démolition de l'ancien bâtiment Gamm Vert/CECAB et du quai haut, ainsi que des toilettes de la rue Victor Hugo, reconstituées sur le parvis.

Qui, Quand, Combien ?

LES MAITRES D'OUVRAGES

Le projet d'aménagement du PEM et de sa périphérie est composé de plusieurs opérations menées et financées par des acteurs différents. Afin d'assurer la cohérence de l'ensemble du projet, un protocole général d'accord fut signé en 2012 avec l'ensemble des partenaires : État, Région Bretagne, Région Pays de la Loire, Départements d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de Loire-Atlantique, Ville de Redon, Communauté de Communes du Pays de Redon, SNCF-Gares et Connexions, RFF.

- **Opérations sous la maîtrise d'ouvrage de la ville de Redon,** tous les travaux liés au pôle d'échange multimodal en dehors de la gare et des voies :
 - travaux préparatoires de libération des emprises dont la démolition de la Halle de marchandises,
 - organisation des accès cycles, piétons, voiture, cars, bus,
 - réalisation des travaux de voirie et des parkings, aménagement des espaces verts,
 - aménagement de la gare routière.
- **Opérations sous la maîtrise d'ouvrage du Réseau Ferré de France (RFF)** tous les travaux liés aux voies ferrées et à leurs accès :
 - la création du souterrain,
 - la mise aux normes pour l'accès de la gare et des quais aux personnes à mobilité réduite.
- **Opérations sous la maîtrise d'ouvrage de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)** au travers de Gares et Connexions, tous les travaux liés aux bâtiments SNCF
 - Rénovation du bâtiment des voyageurs.

PLANNING PREVISIONNEL

Ce planning, indicatif, est donné sous réserve de l'obtention des différentes autorisations et permis.

- Fin 2014 et premier trimestre de 2015 : concertation préalable et enquête publique,
- Fin 2014 : démolition de la Halle des Marchandises,
- Fin 2014 et année 2015 : réaménagement du bâtiment voyageurs,
- 1^{er} semestre de 2015 : aménagement des voies sur l'îlot STEF,
- Année 2015 : construction du passage souterrain et mise en accessibilité des quais,
- 4^e trimestre de 2015 : réaménagement partiel des espaces publics Nord devant le bâtiment voyageurs,
- Année 2016 : aménagement des espaces publics Nord et Sud, aménagement de la gare routière,
- Après 2016 : projets immobiliers rue Victor Hugo et sur l'îlot STEF.

COÛTS ET FINANCEMENTS PREVISIONNELS

COÛT	MONTANT
Études préalables	190 779 €
Acquisitions foncières	300 000 €
Travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF - Gares et Connexions	2 402 000 €
Travaux sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France	13 237 159 €
Travaux sous maîtrise d'ouvrage Ville de Redon	7 923 335 €
TOTAL	24 053 273 €

FINANCEMENT	MONTANT	POURCENTAGE
État	3 140 864 €	13,06 %
Région Bretagne	5 791 690 €	24,08 %
Région Pays de la Loire	2 617 637 €	10,88 %
Département d'Ille-et-Vilaine	506 388 €	2,11 %
Département de Loire-Atlantique	403 191 €	1,68 %
Département du Morbihan	403 191 €	1,68 %
SNCF - Gares et Connexions	651 678 €	2,71 %
Réseau Ferré de France	2 089 528 €	8,69 %
Communauté de Communes du Pays de Redon	3 237 424 €	13,46 %
Ville de Redon	5 211 682 €	21,67 %
TOTAL	24 053 273 €	

La concertation

La concertation : informer, recueillir l'avis du public, répondre aux questions, nourrir le projet.

LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Conformément les objectifs de la concertation préalable du projet de PEM de la gare de Redon se définissent comme suit :

- Informer dans un langage clair le public
- Expliquer pédagogiquement le projet
- Recueillir les avis et suggestions de la population avant l'achèvement des études, afin d'y apporter le cas échéant, toutes modifications nécessaires

Dans un esprit d'association et de large concertation, la ville de REDON porte une attention soutenue à l'information et à la participation des habitants et acteurs de la ville dans le projet d'aménagement du PEM. Tenant compte des intérêts et des multiples personnes concernées par le projet, ce principe est garant de sa transparence.

La détermination du projet de PEM résultera donc d'une démarche concertée menée avec les habitants, durant plusieurs semaines et notamment par le biais d'une réunion publique.

LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

La phase de concertation préalable durera un mois. Elle débute le mardi 14 octobre 2014 pour s'achever le vendredi 14 novembre 2014.

Plusieurs outils d'information seront accessibles au public durant cette période de concertation :

- Le dossier de concertation préalable sera disponible à la mairie de Redon et sera également téléchargeable sur le site Internet de la ville, www.redon.fr. rubrique Pôle d'Échanges Multimodal ;
- Des panneaux exposant le projet en gare de Redon ;
- Un registre de concertation préalable sera mis à disposition du public pour lui permettre de s'exprimer et de donner son avis, à la mairie de Redon. Un registre sera également disponible lors de la réunion publique ;
- Une urne sera mise en place à la Gare de Redon pour le recueil des avis des usagers ;

- Une boîte mail dédiée au projet permettra également au public de s'exprimer sur le projet : *concertation.pemredon@mairie-redon.fr*.

Une réunion publique, ouverte à tous, est organisée le jeudi 30 octobre 2014 à 19 heures à la salle des mariages de l'Hôtel de Ville de Redon.

Le bilan de la concertation préalable sera établi par la ville de Redon à l'issue de cette phase de concertation. Il sera établi sur la base de l'ensemble des avis émis par le public, et servira de point d'appui aux décisions de la ville sur les suites à donner au projet de PEM et des aménagements urbains périphériques.

Glossaire

Accessibilité PMR

Signifie que l'aménagement ou le mode de transport est accessible aux personnes à mobilité réduite (Cf. PMR).

Aire piétonne

Espace affecté sur la voirie, de manière temporaire ou permanente, à la circulation des piétons. Le piéton est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder.

Dépose minute

Il s'agit d'un emplacement de parking réservé uniquement pour un court arrêt et pas pour un stationnement, utilisé pour déposer un passager.

Intermodalité

C'est un principe d'articulation de l'offre de transport visant à coordonner plusieurs moyens de transport et faciliter les correspondances au cours d'un même déplacement.

Ligne Bretagne-Pays de Loire à Grande Vitesse

Ligne ferroviaire nouvelle entre Paris et Rennes, qui permettra aux trains de circuler à plus de 300 km/h. La mise en service de cette ligne est prévue pour 2017, Redon sera ainsi à 2h05 de Paris.

Modes alternatifs

Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels. Exemples de modes alternatifs : modes doux, transports collectifs, covoiturage, marche, etc.

Mobilier urbain

Mobilier intégré à l'espace public, tels que les bancs, les corbeilles, les barrières, les arceaux pour les vélos, etc.

Modes doux

Modes de transport non motorisés et non-polluants comme la marche, le vélo, les rollers, etc.

Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Il s'agit d'une personne ayant des difficultés pour se déplacer par suite d'une incapacité physique sensorielle ou motrice, d'une déficience mentale, de l'âge ou transportant un enfant, des bagages lourds ou un caddie.

Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

Il s'agit d'un équipement qui regroupe sur un même site les différents modes de transport utilisés par les habitants d'une ville ou d'une agglomération : bus, cars interurbains, voitures, taxis, vélos, cheminements piétonniers, etc.

Stationnement courte durée

Stationnement sur des emplacements dédiés le long de la voie publique ou sur un parking dont la durée est inférieure à 2 heures.

Stationnement longue durée

Stationnement sur des emplacements dédiés le long de la voie publique ou sur un parking dont la durée est supérieure à 2 heures et peut aller jusqu'à plusieurs jours.

Site Propre

Se dit d'une voie de circulation réservée exclusivement à un type de transport (piste cyclable, voie de bus). Dans certains cas, les sites propres de transport en commun sont ouverts à la circulation d'autres usagers (taxis, ambulances, etc.).

Annexe : les 4 panneaux illustrant la concertation préalable



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE REDON LES PROJETS D'AMENAGEMENT



POURQUOI ?

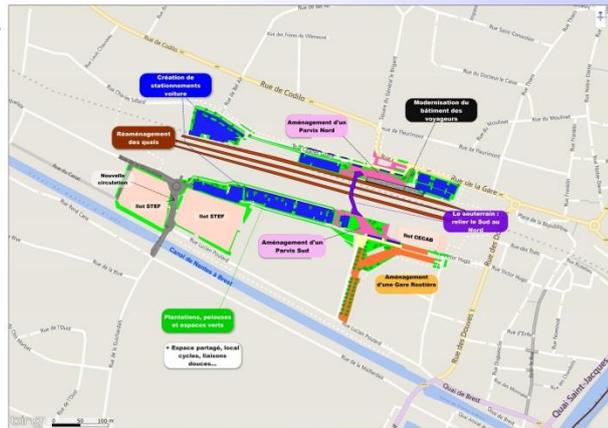


- Accompagner la montée du trafic ferroviaire liée au projet Bretagne à Grande Vitesse et au développement des TER : un doublement du nombre de voyageurs est attendu à terme,
- Assurer l'accessibilité de tous à la gare, créer un accès par le Sud, et répondre aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR),
- Assurer l'intégration de tous les modes de transport sur un même site : trains, cars, bus, voitures, vélos, piétons,
- Renforcer le positionnement de la gare dans la ville en améliorant notamment son accessibilité et en réaménageant les espaces urbains de proximité,
- Favoriser le développement du transport par cars issus des trois départements,
- Favoriser le développement économique tout en contribuant à la protection de l'environnement.



COMMENT ?

- Ouverture de la gare SNCF au Sud, création d'un parvis paysager et création de stationnements voiture,
- Aménagement d'une gare routière au Sud,
- Aménagement d'un parvis et de stationnements au Nord de la gare SNCF,
- Modernisation intérieure du bâtiment voyageurs,
- Création d'un souterrain accessible à tous reliant le Nord et le Sud,
- Réorganisation des voies de circulation au Nord et au Sud,
- Construction d'immeubles à usage d'habitations, de commerces, de bureaux et services sur les îlots STEF et CECAB.



VOTRE AVIS NOUS INTERESSE !

CONCERTATION PREALABLE DU 14 OCTOBRE AU 14 NOVEMBRE 2014

Vous souhaitez en savoir plus, apporter vos remarques, nous poser vos questions :

- Panneaux d'exposition et urne pour recueillir les avis à la gare, dossier et registre d'observations à la mairie de Redon.
- Dossier en ligne sur www.redon.fr et adresse mail : concertation.pemredon@mairie-redon.fr
- Réunion publique d'information : jeudi 30 octobre à 19h, salle des mariages au 2^{ème} étage de l'Hôtel de Ville.



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE REDON LES PROJETS D'AMENAGEMENT



LE SOUTERRAIN : relier le Nord au Sud de la gare, permettre l'accessibilité de tous

OBJECTIFS DU SOUTERRAIN

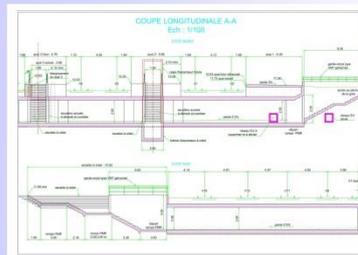
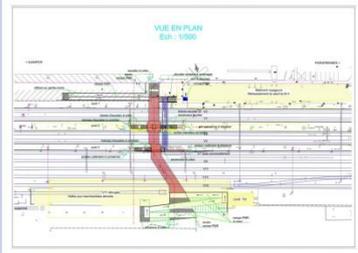
- Franchissement total du faisceau ferré,
- Accès pour les personnes à mobilité réduite,
- Création d'une liaison urbaine entre la partie Nord de la ville et le Parc Anger.

CARACTÉRISTIQUES DE L'OUVRAGE

- Longueur totale 58 m, hauteur 2,3 m minimum, ouverture 5,2 m,
- Ascenseur pour les accès aux quais,
- Mise en place d'une vidéo-protection.

L'ACCESSIBILITÉ DES QAIS POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

- Quais accessibles à tous pour assurer le lien entre les parkings, le train et le souterrain,
- Elargissement de certains quais,
- Intégration de bandes d'éveil à la vigilance sur les quais.



LE BATIMENT VOYAGEURS : accueil plus agréable pour tous

MODERNISATION DU HALL

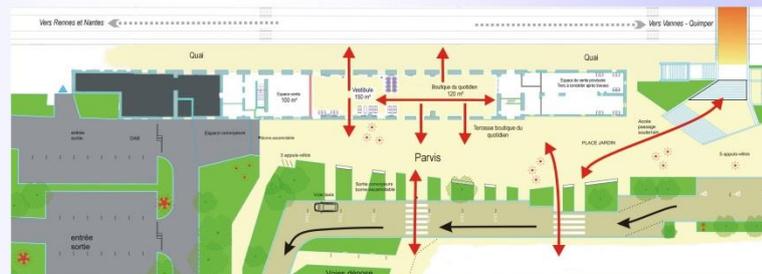
- Façade vitrée unique pour les services trains,
- Remplacement du mobilier, des menuiseries, peinture, éclairage.

MISE EN ACCESSIBILITÉ aux personnes à mobilité réduite : rehaussement du sol, sanitaire, bande de guidage...



COMMERCES

- Implantation d'une boutique du quotidien,
- Implantation d'un distributeur bancaire.



VOTRE AVIS NOUS INTERESSE !

CONCERTATION PREALABLE DU 14 OCTOBRE AU 14 NOVEMBRE 2014

Vous souhaitez en savoir plus, apporter vos remarques, nous poser vos questions :

- Panneaux d'exposition et urne pour recueillir les avis à la gare, dossier et registre d'observations à la mairie de Redon.
- Dossier en ligne sur www.redon.fr et adresse mail : concertation.pemredon@mairie-redon.fr
- Réunion publique d'information : jeudi 30 octobre à 19h, salle des mariages au 2^{ème} étage de l'Hôtel de Ville.



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE REDON LES PROJETS D'AMENAGEMENT



AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS



P **PLACE-JARDIN NORD**, espace confortable pour les piétons avec un lien piéton continu de la gare vers le centre-ville,

P **PARVIS SUD**, espace ouvert desservant le passage souterrain et accessible PMR, parcours vers le centre-ville et le canal,

G **GARE SCOLAIRE**, mieux organisée avec un grand mail piétons sur la rue Joseph Lamour de Caslou et un espace polyvalent (accueil de manifestations et évènements...),

S **STATIONNEMENTS ADAPTES**, avec vidéo-protection, voie de dépose-minute, zone taxis, places PMR, parkings de courte à longue durée, locaux deux-roues sécurisés,

L **IAISONS DOUCES**, des parcours piétons et vélos continus sur la longueur du site, d'Est en Ouest et des parkings vers le centre-ville,

C **IRCULATION ROUTIERE** apaisée entre les différents espaces.



REAMENAGEMENT URBAIN DES ILOTS STEF ET CECAB

LOT STEF : transformer une friche industrielle en un espace urbain,

- Construction d'immeubles à usage de commerces, bureaux, tertiaires et habitations,
- Aménagement d'une résidence services,
- Création des stationnements et espaces verts associés,
- Voie Nord-Sud à partir du pont de la Guichardais.

Un projet à définir : un exemple possible d'aménagement



BÂTIMENT CECAB : il sera remplacé par un immeuble mixte habitat, bureaux et tertiaires avec commerces en rez-de-chaussée.



VOTRE AVIS NOUS INTERESSE !

CONCERTATION PREALABLE DU 14 OCTOBRE AU 14 NOVEMBRE 2014

Vous souhaitez en savoir plus, apporter vos remarques, nous poser vos questions :

- Panneaux d'exposition et urne pour recueillir les avis à la gare, dossier et registre d'observations à la mairie de Redon.
- Dossier en ligne sur www.redon.fr et adresse mail : concertation.pemredon@mairie-redon.fr
- Réunion publique d'information : jeudi 30 octobre à 19h, salle des mariages au 2^{ème} étage de l'Hôtel de Ville.



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE REDON LES PROJETS D'AMENAGEMENT



LES ETAPES

Calendrier indicatif	2014	2015		2016		Non défini
	Fin	1 ^{er} semestre	2 ^{ème} semestre	1 ^{er} semestre	2 ^{ème} semestre	
○ Concertation préalable et enquête publique	■	■				
○ Démolition de la Halle des Marchandises	■					
○ Réaménagement du bâtiment voyageurs		■	■			
○ Aménagement des voies sur l'îlot STEF		■	■			
○ Construction du passage souterrain et mise en accessibilité des quais		■	■			
○ Réaménagement partiel des espaces publics Nord devant le bâtiment voyageurs			■	■		
○ Aménagement des espaces publics Nord et Sud, aménagement de la gare routière				■	■	
○ Projets immobiliers rue Victor Hugo et sur l'îlot STEF.						✕



LE FINANCEMENT PREVISIONNEL

- Maîtrises d'ouvrage : Ville de Redon, Réseau Ferré de France, SNCF Gares et Connexions.
- Partenaires financiers : Etat, Région Bretagne, Région Pays de La Loire, Département d'Ille-et-Vilaine, Département de Loire-Atlantique, Département du Morbihan, Communauté de Communes du Pays de Redon.

COÛT	MONTANT €	FINANCEMENT	MONTANT €	POURCENTAGE
ETUDES PREALABLES	190 779	ETAT	3 140 864	13,06%
ACQUISITIONS FONCIERES	300 000	REGION BRETAGNE	5 791 690	24,08%
TRAVAUX SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE SNCF GARES ET CONNEXIONS	2 402 000	REGION PAYS DE LA LOIRE	2 617 637	10,88%
TRAVAUX SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE RESEAU FERRE DE FRANCE	13 237 159	DEPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE	506 388	2,11%
TRAVAUX SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE VILLE DE REDON	7 923 335	DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE	403 191	1,68%
		DEPARTEMENT DU MORBIHAN	403 191	1,68%
		SNCF GARES ET CONNEXIONS	651 678	2,71%
		RESEAU FERRE DE FRANCE	2 089 528	8,69%
		COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE REDON	3 237 424	13,46%
		VILLE DE REDON	5 211 682	21,67%
MONTANT TOTAL	24 053 273	MONTANT TOTAL	24 053 273	



VOTRE AVIS NOUS INTERESSE !

CONCERTATION PREALABLE DU 14 OCTOBRE AU 14 NOVEMBRE 2014

Vous souhaitez en savoir plus, apporter vos remarques, nous poser vos questions :

- Panneaux d'exposition et urne pour recueillir les avis à la gare, dossier et registre d'observations à la mairie de Redon.
- Dossier en ligne sur www.redon.fr et adresse mail : concertation.pemredon@mairie-redon.fr
- Réunion publique d'information : jeudi 30 octobre à 19h, salle des mariages au 2^{ème} étage de l'Hôtel de Ville.