

NOTICE DE PROJET DE LA COMMUNE D'INZINZAC-LOCHRIST

ATELIER IN SITU
STEPHANE CHEVRIER
NADIA PERROTEAU
NADIA SBITI



SOMMAIRE

PROJET

PARTICIPATION EVOLUTIVE

- P.4. I.TITRE DU PROJET
 - P.4. II.SITUATION ET CONTEXTE
 - P.5. III.DIAGNOSTIC
 - FORMES URBAINES ET ESPACES PUBLICS
 - FLUX
 - MOBILITES
 - P.8. IV. ENJEUX
 - P.9. V. SCENARIO
 - SCENARIO
 - ESPACES PUBLICS ET PARTAGES
 - L'HABITER ET L'HABITAT
 - ECONOMIE
 - PROFILS SOCIOLOGIQUES
 - P.19 VI. STRATEGIE
 - A L'ECHELLE INTERCOMMUNALE
 - A L'ECHELLE D'INZINZAC-LOCHRIST
 - P.23 VII. PROGRAMMATION POUR LE PROJET ARCHITECTURAL
-

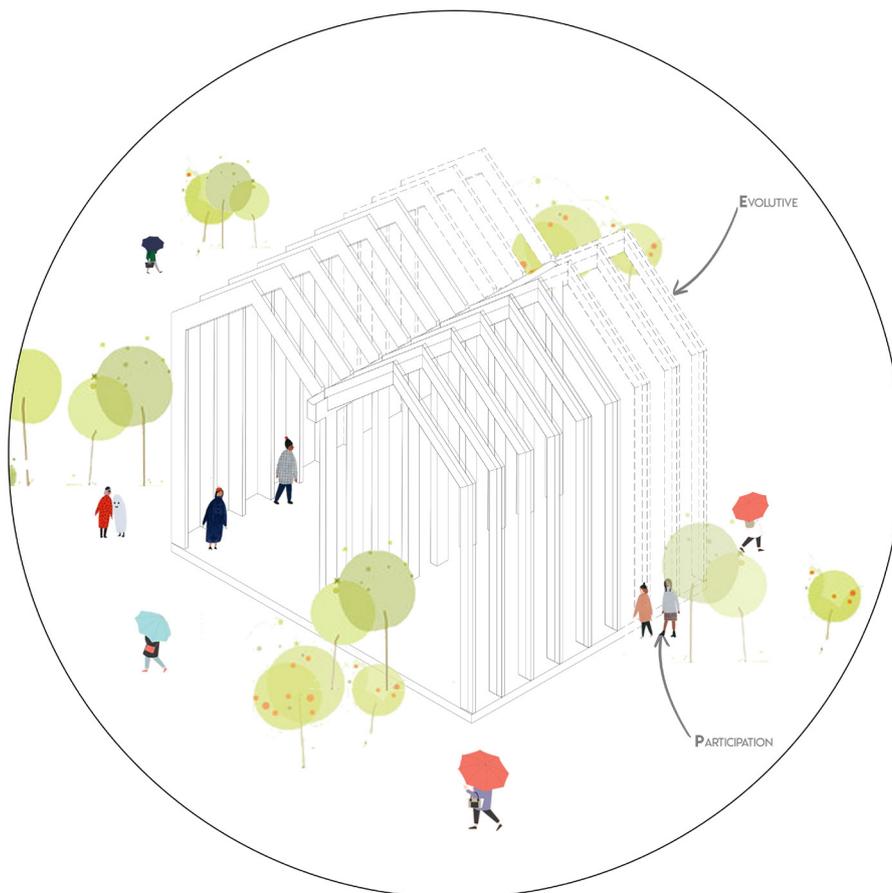


PROJET
PARTICIPATION EVOLUTIVE

TITRE DU PROJET

Nous avons fait le choix d'appeler notre projet participation évolutive car dans notre projet tout émerge et rien ne serait possible sans la participation des habitants, d'où le nom « participation évolutive ». Les équipements mis en place sont évolutifs aussi mais tout évolue en fonction des besoins et de la participation des habitants. Nous nous sommes appuyés sur les enjeux que nous avons mis en place suite au diagnostic pour déterminer le projet que nous avons appelé « participation évolutive ».

D'une part, « participation » car pour nous en 2080 l'habitant sera au coeur de toutes les préoccupations, et « évolutive », car nous souhaitons un projet qui saura s'adapter à tous les profils sociaux et leurs évolutions à court, moyen et long terme. Et cela va de la conception de l'habitat aux espaces publics.



SITUATION ET CONTEXTE

Le projet se situe dans la commune d'Inzinzac-Lochrist, une des communes membres de l'EPCI Lorient Agglomération. Dans cette commune, la configuration des voiries laisse peu de place aux piétons et la voiture est prioritaire sur tous les axes de circulation. Les quartiers sont majoritairement pavillonnaires, composés de maisons isolées au centre de grandes parcelles. Cela rend les interactions sociales rares et difficiles. Enfin le manque d'espaces publics ainsi que d'équipements renforcent l'absence d'interactions sociales.

DIAGNOSTIC

FORMES URBAINES

Le logement individuel est prédominant sur l'ensemble des formes urbaines d'Inzinzac-Lochrist avec un taux de propriétaire atteint 78 %. L'émancipation financière des ouvriers s'est traduite par un besoin d'acquisition de maisons individuelles répondant à des préoccupations statutaires. Ainsi, dès les années 1970 les lotissements pavillonnaires se sont développés. Il représente aujourd'hui environ 88 % des logements sur Inzinzac-Lochrist. Ces lotissements, et notamment celui sur lequel porte notre étude (Kerglaw), sont constitués de maisons implantées au milieu de grandes parcelles et conçues pour la vie de famille. On note la présence de grands espaces vides imperméabilisés désignés comme parkings. De plus, le système de claustras/murets en béton favorise une perte de dialogue entre les logements et l'espace public qui reste affecté aux voiries et à la circulation des automobiles.

78% des résidences principales à Inzinzac-Lochrist possèdent au moins 4 pièces ou plus. De fait, ils ne répondent plus au contexte actuel. Autrefois, les choix résidentiels des ménages étaient souvent dictés par les évolutions des marchés immobiliers et fonciers, mais aussi par les facilités de déplacement. Par ailleurs les familles étaient plus grandes et plus soudées (3,3 personnes par ménage en 1968), ce qui est important dans la mesure où un ménage représente une unité de logement indépendante. Aujourd'hui, la tendance est au desserrement des ménages (2,3 en 2015), ce qui implique qu'il faut davantage de logements sur un espace foncier de plus en plus réduit. Plusieurs facteurs ont influencé la baisse de la taille des ménages : vers la cinquantaine, s'amorce le départ des enfants. Les ménages âgés sont de taille réduite et leur part dans la population s'accroît avec l'allongement de l'espérance de vie. Une fois quitté le domicile familial, les jeunes attendent plus longtemps pour former un couple. Des couples qui, par la suite, se défont plus souvent qu'autrefois. Enfin, la taille moyenne des familles diminue.

La démarche prospective concernant ces lotissements pavillonnaires sera donc d'imaginer comment les réinventer de manière à répondre à cette problématique.

Concernant le marché immobilier, le prix au m² pour une maison est de 1596 euros contre 1771 euros à Lorient (chiffres de 2017).

Le quartier pavillonnaire de Kerglaw est situé en zone Uba, ce qui correspond aux secteurs d'habitat pavillonnaire plus dense.

Sur cette carte, nous pouvons noter l'existence d'une trame verte relativement importante à l'échelle de la commune, qu'il conviendra de valoriser dans la phase projet, certains espaces sont déjà bien appropriés par les habitants tels que la forêt de Tremelin et son chemin sensoriel, le parc du Bunz ou la promenade du Blavet à Locastel.

FLUX

La disproportion en faveur de l'habitat entraîne des déplacements pendulaires entre Inzinzac-Lochrist et les autres bassins d'emplois, soit environ 2000 personnes, dont 600 vers Lorient qui est le bassin d'emploi principal, et 368 vers des communes hors communauté d'agglomération. Concernant les flux alimentaires, ils se font principalement vers la commune d'Hennebont (Intermarché) qui se situe à seulement 8 minutes en voiture.

Les flux internes à Inzinzac sont générés principalement par trois axes :

La rue du Blavet (liaison entre Lochrist et Penquesten) représente une entrée de ville d'intérêt pour

la mobilité avec l'aménagement d'une zone de rencontre limitée à 20 km/h. Dans le cadre des enjeux du PDU 2012, l'aménagement favorise la mobilité douce par l'installation d'une borne de recharge pour véhicules électriques.

La route du temple, permet d'opérer une liaison directe entre l'entrée d'Inzinzac et de Lochrist et l'entrée d'Hennebont, puis directement avec l'échangeur de la N165. On enregistre 2229 passage de véhicules en direction Hennebont et 2049 direction Inzinzac Lochrist.

L'échangeur est une porte d'entrée vers un large bassin d'emploi, avec dans un premier temps la ZI de Kerpont, de Caudan et Lanester. Dans un deuxième temps, il se place sur l'axe Vannes - Lorient - Quimper et toutes les villes secondaires que la N165 dessert.

Le troisième axe principal est la RD145 qui assure la fonction d'entrée de ville et de sortie de ville tout en opérant une liaison directe entre les bourgs d'Inzinzac et de Lochrist. Il capte la majeure partie des flux de déplacements enregistrés sur la commune.

MOBILITE

Les habitants de la commune sont particulièrement soumis à l'utilisation de la voiture comme le montrent les derniers chiffres du rapport de l'INSEE (2014) : 90,3% d'entre eux utilisent une voiture ou un autre véhicule motorisé, seulement 3,5% utilisent les transports en commun et 2,5% la marche à pied.

Situation de l'offre intercommunale :

L'offre de mobilité et d'intermodalité est assurée par la région Bretagne, la communauté d'agglomération « Lorient agglomération » en partenariat avec la Compagnie de Transport de la Région Lorientaise CTRL et la société Keolis.

Ce regroupement a permis la mise en place du réseau de transports collectifs « Triskell » qui assure un service de bus, de cars, de bateaux et de vélos.

Ce réseau bénéficie d'une connexion avec la Ligne Grande Vitesse (LGV) et les réseaux TER Bretagne depuis le pôle intermodal de la gare d'échange de Lorient.

Les PMR font l'objet d'une attention accrue avec la mise en place du service TIM, qui permet aux individus d'accéder à l'offre de déplacement depuis leur domicile grâce à des navettes.

Bourg d'Inzinzac :

Encore une fois la majeure partie des déplacements se font en voiture qui occupe une place prépondérante tant dans le maillage que dans les usages et les pistes cyclables ne sont pas marquées. Néanmoins des aménagements notables sur le réseau viaire du lotissement du Gorée permettent de recadrer l'usage de la voiture en zone résidentielle en limitant la vitesse, et en renforçant la sécurité des piétons et des cyclistes.

Les lignes 40 et 41 de la CTRL permettent sans correspondance, une liaison directe avec le pôle de centralité de Lorient agglomération, mais également un lien direct avec le réseau TER depuis la gare de Hennebont.

L'arrêt principal « Mairie d'Inzinzac » est situé dans le centre bourg et permet de desservir la centralité et les quartiers résidentiels du nord-ouest et du nord-est.

L'axe de la RD145 est structuré par le réseau CTRL du sud au nord avec les arrêts :

- Le Gorée à proximité de la ZA ayant pour fonction de desservir les deux lotissements

principaux Gorée 1 et Gorée 2.

- J. Jégouse situé à l'entrée de ville de la route du temple qui dessert la partie basse de la ville.
- ManéeBihan qui se situe en dehors de la centralité du bourg plus au nord et dont la fonction est d'assurer le terminus des lignes de bus.

La fréquence de passage des bus suit un rythme d'environ 1 bus par heure en service continu à partir de 6H00 jusqu'à 19H30.

Bourg de Lochrist :

L'usage de la voiture est dominant par rapport à tous les autres moyens de transports. Des éléments d'aménagement peuvent en témoigner :

- Voiries très larges.
- Stationnements complètement intégrés dans la conception de l'espace public, qui deviennent des parkings en plein cœur du centre bourg.
- Les pistes cyclables inexistantes.

Cependant quelques initiatives en faveur d'une mobilité plus douce sont à noter :

- La construction en bois de parking à de parking à vélo ;
- L'aménagement de la rue du blavet qui prend en charge la mobilité du cycliste ;
- Le marquage au sol rue de kerplat signifiant l'entrée en centre bourg ;
- La mise en place de zones de rencontres limitées à 20km/h destinées à faire cohabiter différents modes de déplacement (centre-bourg et rue du Blavet) ;
- L'installation d'une borne de recharge express pour véhicules électriques rue du Blavet ;

Les transports publics collectifs desservent correctement le territoire de Lochrist, avec les lignes 44 et 45 sur l'axe de la RD23 direction Penquesten et les lignes 40 et 41 qui assurent d'une part la liaison avec le bourg d'Inzinzac et d'autre part la maison avec les quartiers ouest (La montage, lotissement Kerglaw, et le secteur des forges).

L'amplitude horaires des arrêts s'étend toute la journée de 6h00 à 19h30 :

- « Foyers Personnes âgées », « Lann Blen », « Cité Jaures » qui structurent l'axe principal Nord-Sud en direction d'Inzinzac ;
- « S.Allende », « Les bruyères », « La montage » pour les quartiers ouest résidentielle ;
- « Les forges » pour la centralité du bourg de Lochrist ;

Kerglaw :

Le lotissement de « Kerglaw » est situé à l'ouest du bourg de Lochrist et à l'est du quartier de « La montage ». En cela, il occupe une position centrale mais représente également un espace de transition résidentiel entre deux centralités.

Le quartier de Kerglaw représente également un espace de transition selon un axe Nord-Sud entre les éléments de la trame verte jouxtant le nord et le nord-ouest du lotissement, et l'ancienne zone historique des forges avec en contrebas la trame bleue du blavet.

Le réseau viaire principal encercle le lotissement au nord avec le Boulevard Salvadore Allende et au

Sud avec la rue Jules Guesdes qui suit le tracé de l'ancien mur d'enceinte des Forges et confère encore une fois un caractère de central au lotissement.

Ces deux axes représentent également deux entrées (non-identifiées) qui prennent source depuis la route Sainte Marie du Temple précédant la route du Temple véritable raccourcis vers la périphérie d'Hennebont, l'échangeur de la N165 et les zones de bassin d'emploi.

Le réseau viaire secondaire quadrille le parcellaire du lotissement de manière à ce que toutes les habitations bénéficient d'un accès immédiat au réseau routier.

La mobilité est encore une fois dominée par la voiture, les aménagements en faveur d'une mobilité douce sont inexistants.

Le quartier bénéficie cependant des arrêts de bus « Salvador Allende » et « les Bruyères » qui desservent la centralité du lotissement et également le Nord-Est de ce dernier.

Les lignes 40 et 41 assurent le service de transport collectif du quartier qui bénéficie dès lors d'une liaison directe avec la centralité de Lorient, son pôle d'échange multimodal, sa ligne grande vitesse et le réseau TER de la gare de Hennebont.

ENJEUX

Requestionner la mixité sociale par les formes urbaines :

- Loger des populations futures autrement en questionnant les limites de l'espace privée ;
- Aborder la question des logements temporaires accessible par tous ;
- Offrir une certaine sécurité aux personnes n'accédant pas à la propriété ;

Les habitants comme acteurs du changement :

- Comprendre l'état d'esprit des habitants pour mieux cerner les évolutions possibles ;
- Instaurer un climat de confiance en donnant la parole à tous, en impliquant les habitants dans la transformation de leur quartier en tant qu'acteur du changement ;
- Construire une vision partagée du territoire par le biais d'ateliers de co-construction réunissant associations, habitants, écoles de Lochrist ;

Rééquilibrer les mobilités en favorisant les déplacements doux :

- Requalifier les accès aux villages de la commune et leur traversée ;
- Hiérarchiser les voiries en fonction de leur utilisation première ;
- Créer du lien entre les quartiers pavillonnaires et le centre bourg de Lochrist, notamment par le biais de cheminements doux ;
- Favoriser la participation citoyenne en positionnant les habitants du quartier ;

Amorcer une requalification des espaces publics :

- Redéfinir le découpage et le positionnement des espaces publics pour les rendre plus attractifs et vecteurs de liens humains et géographiques entre les quartiers et leurs habitants.
- Prendre en compte les traces du passé industriel des forges bordant le quartier afin de redonner vie à certains espaces laissés à l'abandon ayant une histoire forte pour les habitants de la commune.
- S'interroger sur une éventuelle continuité des aménagements qui ont été effectués le long du blavet afin de prolonger cette balade urbaine jusqu'à la médiathèque ;

SCENARIO

ANNA



AGE ET PROFESSION

30 ANS, INGENIEURE

ENFANTS

SANS

REVENUS

CLASSE MOYENNE

HABITAT

MAISON MOLECULE

DEPLACEMENTS COURTE DISTANCE

VELO ET AERIENS

DEPLACEMENTS LONGUE DISTANCE

COVOITURAGE ELECTRIQUE ET SUBMARINE

ALIMENTATION

FLEXITARIENNE

Originaires du sud de la France, Anna et son mari sont arrivés dans la commune d'Inzinzac-Lochrist, il y a peu de temps.

En effet le réchauffement climatique rendant les littoraux de moins en moins propice au développement de l'habitat, on voit apparaitre une vague importante de flux migratoires, venant aussi bien de pays du sud de L'Europe que des villes portuaires Française.

Cela fait maintenant 4 ans que le couple vit dans le quartier de Kerglaw, ces années ont considérablement changé leur vision du « quartier d'habitation » c'est pour cela qu'Anna revient sur leur arrivée dans la commune d'Inzinzac-Lochrist.

« Commençons par le commencement, je suis arrivée avec mon mari en l'année 2076, grâce à ma formation d'ingénieur j'ai rapidement trouvé un emploi stimulant pour ma carrière dans une entreprise implantée à Hennebont. Les bureaux de cette dernière s'organisent dans un co-working mêlant des travailleurs de tous horizons. La boîte pour laquelle je travaille développe un concept innovant de bitume capable de recharger un ou plusieurs vélos électriques en même temps. Le projet étant au stade de commercialisation, je suis en charge de vérifier le bon fonctionnement des pistes cyclable profitant de ce revêtement déjà installées dans la commune d'Inzinzac-Lochrist.

C'est notamment grâce à cet emploi que mon mari et moi découvrons le village de Lochrist, et plus précisément un quartier appelé Kerglaw. Celui ci a retenu rapidement notre attention, de part sa proximité avec le bourg, le Blavet et Hennebont. En effet je me suis rapidement posée la question de comment aller travailler le matin sans perdre un temps fou dans les transports ? Puis j'ai découvert le Flyboat, bateau

Légèrement surélevé par rapport au niveau de l'eau me permet d'aller à Hennebont en 2 minutes, mais aussi à Lorient en a peine 10 minutes. Un des arrêts de ce Flyboat se trouvant au pied du quartier nous sommes donc aller le visiter. Il nous fallut peu de temps pour comprendre que c'est ici que nous voulions construire une future vie de famille.

En effet en nous promenant nous avons rencontré de nombreuses personnes à pied ou à vélo mais aucune voiture. Nous avons traversé des espaces publics vivants et propices à l'échange, marqués par un rapport à l'eau important de part le développement de nombreuses activités en bordure du Blavet. Mais c'est sûrement la mixité sociale qui nous a le plus attiré, étant nous même considérés comme migrants, nous avons apprécié croiser des personnes venant de tous horizons mais aussi de tout âges.

De plus les habitants nous ont expliqué que certains logements temporaires étaient présents au sein du quartier, permettant d'assurer une sécurité d'habitat pour tous. Ces derniers étant évolutifs ils peuvent s'adapter à la demande plus ou moins forte en fonction des périodes. Mon mari et moi avons définitivement adhéré à l'état d'esprit de Kerglaw à ce moment là.

Quelques semaines après nous avons rendez-vous avec la coopérative en charge du quartier, afin de voir avec l'équipe de conception quel terrain nous pourrions occuper et quel type d'habitation nous correspondrait à l'heure actuelle. En effet l'équipe de professionnels s'attache à comprendre le profil sociologique de chaque ménages afin qu'ils puissent profiter d'un habitat qui leur correspond pleinement. Durant cet entretien nous nous sommes sentis écoutés et privilégiés de pouvoir non pas devenir acquéreur de foncier mais adhérant d'une coopérative et acteur de la vie de notre future quartier. »

« Si je dois faire un point sur notre façon de vivre en cette année 2080 je peux affirmer que nous avons totalement abandonné la voiture.

Les transports fluviaux et aériens nous satisfont pleinement. De plus, les pistes cyclable développées par l'entreprise pour laquelle je travaille fonctionnent à merveille. Les habitants utilisent presque uniquement les vélos électriques pour les trajets courte distance. Ceci développe certes une bonne condition physique mais surtout la bonne humeur au sein du village.

D'ailleurs j'ai une bonne nouvelle à vous annoncer, je suis enceinte de notre premier enfant. Alors vous allez sûrement me demander où est la chambre du futur bébé ? Eh bien grâce à l'habitat évolutif développé au sein du quartier notre maison de jeune couple deviendra une maison de famille d'ici peu. Les architectes de la coopérative nous ont proposé une solution pour développer notre habitation, grâce à des techniques d'assemblages innovantes.

D'autant plus les structures évolutives développées dans les espaces partagés nous permettent de rencontrer des personnes de tout âges et tout horizons. Par exemple hier nous sommes aller manger à la cantine bio qui était il y a encore quelques mois une école primaire.

Cette dernière connaissant une forte baisse de fréquentation, une partie a rapidement été transformé en un restaurant bio vecteur d'échange et de dynamisme pour le quartier. Cette modification a été rendue possible grâce à la structure en bois simple facilement modulable qui abrite les services dissimulés dans les espaces partagés.

Ces équipements en bois créent une continuité allant du cœur du quartier jusqu'au bord de l'eau et tout le long du Blavet. Les anciens bâtiments des forges sont aujourd'hui réhabilités et forment un pôle de recherche basé sur le développement de technologies visant à améliorer les problèmes environnementaux. Ce pôle propose des ateliers pour les personnes de tout âges, permettant de faire évoluer la technologie avec une réelle transparence.

Les abords du Blavet deviennent des lieux de rencontres important pour les villages de Lochirst et Hennebont.

C'est d'ailleurs pour cette raison que je travaille aujourd'hui sur l'implantation de pistes cyclables qui permettraient une balade continue, tout le long du Blavet pour les plus courageux. »

D'autant plus les structures évolutives développées dans les espaces partagés nous permettent de rencontrer des personnes de tout âges et tout horizons. Par exemple hier nous sommes aller manger à la cantine bio qui était il y a encore quelques mois une école primaire.

Cette dernière connaissant une forte baisse de fréquentation, une partie a rapidement été transformé en un restaurant bio vecteur d'échange et de dynamisme pour le quartier. Cette modification a été rendue possible grâce à la structure en bois simple facilement modulable qui abrite les services dissimulés dans les espaces partagés.

Ces équipements en bois créent une continuité allant du cœur du quartier jusqu'au bord de l'eau et tout le long du Blavet. Les anciens bâtiments des forges sont aujourd'hui réhabilités et forment un pôle de recherche basé sur le développement de technologies visant à améliorer les problèmes environnementaux. Ce pôle propose des ateliers pour les personnes de tout âges, permettant de faire évoluer la technologie avec une réelle transparence.

Les abords du Blavet deviennent des lieux de rencontres important pour les villages de Lochirst et Hennebont.

C'est d'ailleurs pour cette raison que je travaille aujourd'hui sur l'implantation de pistes cyclables qui permettraient une balade continue, tout le long du Blavet pour les plus courageux. »

PLAN D'AMENAGEMENT

Inzinzac-Lochrist est aujourd'hui une commune sous l'influence de l'aire urbaine des villes d'Hennebont et Lorient. Par définition, elle représente une zone qualifiée de péri-urbaine offrant une qualité de vie certaines pour ces habitants.

L'objectif de notre scénario est d'envisager la situation de cette commune à horizon 2080, et plus spécifiquement sur le quartier pavillonnaire de Kerglaw.

Nous structurerons notre stratégie d'aménagement selon quatre approches, à savoir l'évolution de la population, les modes de déplacements, les espaces publics, le logement mais aussi l'organisation administrative des quartiers à horizon 2080.

POPULATION

Les années 2070 seront marquées par un flux migratoire très important. Le réchauffement climatique de +4°C transforme considérablement les paysages côtiers et rend certains pays d'Europe du sud peu propices à l'habitat sur le long terme. Les terres deviennent des territoires attractifs connaissant une hausse démographique considérable, et une certaine mixité sociale.

Cette vague migratoire stabilise la moyenne d'âge de la société qui reste constante. Les liens intergénérationnels se développent, et le vivre ensemble est de mise.

A l'horizon 2080 nous sommes en présence d'une mixité sociale importante mêlant des individus de tout horions et de tout âge.

Concernant la sphère familiale, la notion de couple est importante, le taux de divorce n'a pas augmenté au contraire il connaît une légère baisse. Ce phénomène est sûrement due à la solidarité forte qui c'est créée au sein des ménages suite aux migrations qu'ils ont dû effectuer.

Cependant le schéma de la femme au foyer a disparu, la carrière professionnelle prend une place très importante dans les jeunes couples. Les femmes deviennent mères plus tard qu'auparavant, laissant le temps à leur carrière de se développer avant de construire une famille.

La population étant d'avantage investie dans leur vie professionnelle les 35 heures ne sont plus d'actualités. En effet, les horaires ne sont plus imposés mais choisis par les travailleurs, il en va de même pour les congés payés. Ce phénomène se développe dans un climat de conscience professionnelle forte, ce qui génère une ambiance agréable au sein des différents co-working se développant fortement.

LES MODES DE TRANSPORTS,

A l'horizon 2080, il nous semble évident que les liaisons entre les différents quartiers pavillonnaires et le bourg se feront par le biais de transport doux. De nombreuses pistes cyclables au revêtement innovant permettront le développement de vélos électriques qui seront capable de se recharger en roulant sur celle-ci.

Ces accès cycliste se mêleront à des cheminements piétons qui feront liens entre les quartiers.

Rendre visite à son voisin ne se fera plus à l'aide de la voiture familiale mais par une balade en famille traversant espaces publics et ceinture verte.

Concernant les déplacements à plus grande distance ils seront principalement pris en charge par des transports fluviaux et aériens partagés.

La commune sera, par le biais de ces derniers, reconnectée à la ville d'Hennebont offrant une attractivité certaine.

Les transports fluviaux permettront de remettre en avant le Blavet et de valoriser l'apparition d'entreprises navales. Ils prendront formes par le biais d'un bateau légèrement surélevé par rapport aux niveaux de l'eau appelé le Flyboat, ce dernier permettra de se rendre à Lorient en 10 minutes mais aussi au lac de Guerlédan en 20 minutes. A l'instar d'une ligne de bus flottante il desservira des points stratégiques le long du Blavet.

Concernant les transports aériens ils faciliteront les déplacements entre les villes alentours. Ces ballons dirigeables électriques fonctionneront à l'énergie solaire et seront donc silencieux. Evoluant à une vitesse moyenne de 60 km/h ils ne sont certes pas aussi rapides que la voiture mais sans engorgements des routes, les trajets seront plus agréables, offrant une vue imprenable et des temps de vol équivalent à toute heure de la journée.

Le développement de ces modes de transports va reléguer la voiture au second plan, les véhicules motorisés vont petit à petit disparaître du paysage périurbain, de ce fait les piétons seront prioritaires et se sentiront en sécurité.

Sur les bordures des quartiers pavillonnaires se trouveront des bornes de voiture électrique en libre service, celle ci valorisent l'échange par le covoiturage et permettent aux habitants de ne pas être sédentarisés.

Rechargées par le soleil, le vent ou la force des océans, les voitures permettront aussi de stocker l'énergie renouvelable et de la redistribuer. L'idée est de placer la voiture électrique au centre d'un dispositif connecté intégrant des systèmes de récupération des énergies renouvelables. Un cercle vertueux où les pertes d'énergies seront bannies.

Même si les voiture électrique ne seront que peut utilisées elles formeront un réel réseaux énergétique avec les vélos électrique mais aussi certains camions utilisés pour les transports de marchandises à longue distance, mais aussi avec les transports aériens et fluviaux.

Au cœur du quartier pavillonnaires seuls les modes de transport doux sont autorisés.

ESPACES PUBLICS ET PARTAGÉS,

Au sein du quartier pavillonnaire les espaces partagés peuvent être caractérisés comme des forums composés d'une structure en bois brut, simple, démontable rapidement et évoluant à la guise des habitants.

Sous ces structures se développent différentes activités et services pouvant durer plus ou moins dans le temps, s'adaptant aux besoins des habitants et étant sources d'emplois.

Certaines de ces structures pourront évoluer sur un temps court, par exemple, être une journée une composante du mobilier urbain et dès le lendemain devenir une scène pour différentes représentations.

D'autres pourront offrir des services plus longs dans le temps, qui évolueront en fonction de la demande. Prenons par exemple une école de quartier qui deviendrait quelques années plus tard un restaurant bio.

Le principe est de créer des services qui feront vivre les espaces partagés et sauront s'adapter à une demande en constante évolution.

Afin de développer ces activités la participation citoyenne sera de mise, à l'instar de certains collectifs d'architectes, les espaces publics, étant pour l'heure que peu attractifs au sein des quartiers pavillonnaires, pourrait être re questionné par les habitants eux-même.

Des ateliers seraient mis en place, accompagnés par une démarche de Co-construction poussant la population à s'investir et devenir actrice du changement au sein de leur quartier.

Cependant ces activités ne feront pas d'ombre aux bourgs de Lochrist devenant de plus en plus attractif car entièrement dédié au piéton et au vélo électrique.

A l'horizon 2080 nous assistons à une valorisation des espaces publics par le développement d'activités orientées vers le Blavet, afin de tourner la ville vers ce dernier en s'ouvrant vers Hennebont.

En effet le réchauffement climatique rend le climat propice aux activités aquatiques. La base nautique de Locastel fonctionnant très bien et la commune devenant le plus en plus attractive, on voit les berges se développer considérablement, notamment en contrebas du quartier de Kerglaw. Les entreprises dédiées aux technologies et à la recherche pour l'environnement implantées dans les anciens locaux des forges sont un atout supplémentaire pour le développement des berges.

L'HABITER ET L'HABITAT

La valorisation des espaces partagés sera accentuée par une mixité sociale certaine. L'apparition de habitat temporaire permettra d'assurer une sécurité d'hébergement. Ces derniers se mêleront aux habitations existante et leur traduction architecturale ne sera pas en contradiction totale avec les habitats permanent. La mixité sociale sera admise et aucune inégalité ne sera faite dans la composition architecturale.

Les logements temporaires pourraient aussi répondre, pour certains, à des besoins d'hébergements touristiques. Si les activités et évènements développés sont aussi attractifs qu'attendu les modules d'habitat temporaire pourraient se développer. Ces derniers serait donc évolutifs afin d'augmenter leur capacité d'accueil lors d'évènements proposé par la commune.

A l'instar des logements temporaires l'habitat en soit deviendra de plus en plus modulable, devant répondre aux besoins en constante évolution des ménages. Une base simple, qui pourra évoluer afin d'augmenter la surface habitable en fonction de l'évolution des ménages.

La notion d'intimité et de famille reste importante mais les espaces privées seront rationalisé. Par exemple, les jardins privatifs laisseront place à des terrasses en hauteurs offrant un espace certes plus restreint, mais de qualité.

Les logements mitoyens se développent autour des maisons existantes, les parcelles seront donc optimisées et l'évolution des habitats modulables se fera de façon verticale afin de densifier sans perdre les espaces partagés.

Ces nouvelles construction se développeront comme des maisons bioclimatiques adaptant les matériaux, les structures et les espaces, afin d'en faire des logements responsable et offrant une qualité de vie certaine.

STRATEGIE ECONOMIQUE

EMPLOI



Les Kioskes mis en place créent de l'emploi que l'on peut qualifier de saisonnier pour les jeunes et les retraités majoritairement. Ces emplois sont rémunérés par la coopérative.



En 2017, dans la zone industrielle une entreprise fait des pièces pour les bateaux. En 2080, des transports fluviaux seront mis en oeuvre et permettront à ces entreprises de ce développer et de créer beaucoup d'emplois.



Nous souhaitons des transports aériens construits par des entreprises régionales, qui feront ainsi fonctionner l'économie locale.

TOURISME



Se développe et offre un gain économique à la commune grâce aux services, logements...

COOPERATIVE



Fonctionnement : quand un groupe d'habitants s'inscrit à la mairie comme coopérative ils fournissent une stratégie financière (tourisme, services, Kioskes, emplois, habitats...) lui prouvant que l'argent avancé par la mairie sera amorti et remboursé sur x années.



Les nouveaux habitants discutent avec l'équipe de professionnels faisant partie de la coopérative qui conçoivent leur maison «molécule» et la placent sur une parcelle dans le quartier. Ils choisiront en collaboration sa forme, la parcelle et la mensualité que les habitants paieront dépendra de celles-ci.

PROFILS SOCIOLOGIQUES

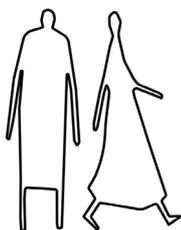
Nous ne pensons pas qu'il y aura une seule famille type en 2080, il y aura, autant de type de famille que de couples, nous sommes convaincus que les maisons typologies n'existeront plus et qu'il sera nécessaire de s'entretenir avec chaque famille afin de créer la maison qui correspondra au mieux à leurs attentes. Néanmoins, pour le projet il est nécessaire de déterminer quelques familles et situations « types ».



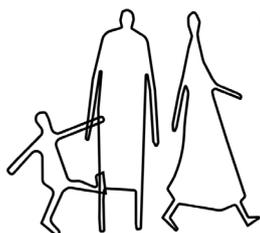
ADULTES CELIBATAIRE SANS ENFANTS / demandent à la coopérative une maison plutôt petite, ils n'ont pas besoin de beaucoup d'espace car ils vivent souvent à l'extérieur, profitent de nombreuses activités proposées par la commune.



PERSONNES AGEES / demandent de l'attention, il y a des maisons « Babayagas » gérées par les coopératives (il suffit de remplir un dossier d'adhésion - ceux ci sont eux aussi évolutifs en fonction du nombre d'inscrits) pour celles et ceux qui souhaitent vieillir dignement et qui le peuvent, sinon certains reviennent vivre chez leurs enfants.



COUPLE SANS ENFANTS (HETEROSEXUELS OU HOMOSEXUELS) / demandent à la coopérative une maison plutôt petite mais où ils peuvent continuer de travailler à distance, le travail étant très important pour eux.

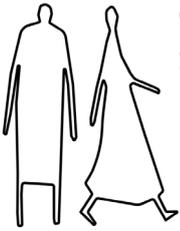


COUPLE AVEC 1 OU PLUSIEURS ENFANTS (HETEROSEXUELS OU HOMOSEXUELS) / à chaque nouvel enfant, on a besoin de plus d'espace, ces couples prennent rendez-vous avec la coopérative afin d'agrandir leur maison.



LE COUPLE (HOMOSEXUEL OU HÉTÉROSEXUEL) AVEC OU SANS ENFANTS ET DONT LES PARENTS SONT REVENUS HABITER À LA MAISON/

Demanded une intimité dans leur couple, les chambres sont éloignées de la chambre parentale. Leurs parents disposent d'une maison implantée sur le même terrain mais ces maisons sont communicantes. nombreuses activités proposées par la commune.



COUPLE DONT LES ENFANTS SONT PARTIS DE LA MAISON (HÉTÉROSEXUELS OU HOMOSEXUELS)

/ Ils ont prit un rendez-vous à la coopérative dès le départ de leurs enfants, ils souhaitent une maison plus petite, adaptée à leur nouvelle vie à deux.



ADULTES DIVORCE SANS ENFANT / a repris RDV avec la coopérative pour pouvoir réduire la taille de sa maison.



ADULTES DIVORCE AVEC ENFANT(S)

/ a repris RDV avec la coopérative pour pouvoir réduire la taille de sa maison, la chambre pour leur enfant est conservée (mais encore une fois cela dépend des familles, on peut imaginer qu'un parent ayant un enfant ne rentrant jamais chez lui ne conservera pas la chambre).



FAMILLES RECOMPOSEES

/ si ces familles habitaient le même quartier les deux maisons instaurées par la coopérative peuvent fusionner sur une même parcelle, si celles-ci n'étaient pas du même quartier, elles en choisissent un qu'elles préfèrent et prennent rendez-vous avec la coopérative qui la gère afin de l'agrandir.

A L'ECHELLE DE LORIENT AGGLOMERATION

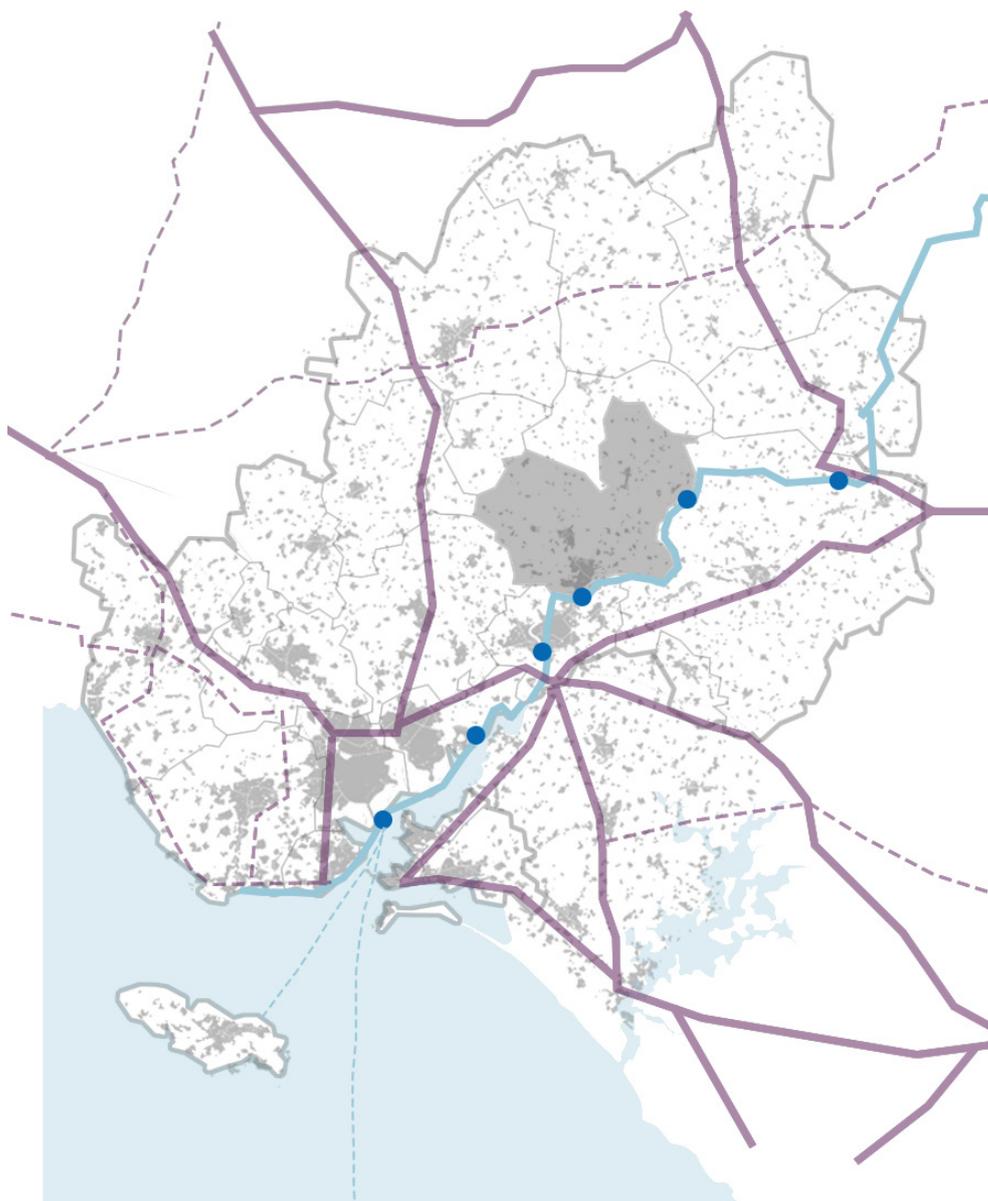
A l'échelle de Lorient Agglomération,

La stratégie d'aménagement à l'échelle de l'agglomération consiste à inclure une nouvelle mobilité fluviale qui connectera le lac de Guerledan au port de plaisance de Lorient. L'objectif étant de faciliter l'accès aux navettes touristiques qui permettent de relier les îles alentours, mais également de desservir les communes qui présentent un intérêt en termes d'attractivité, qu'elle soit économique ou touristique.

Le « Flyboat » dessert :

- Le club nautique de Baud qui permet la desserte de villages touristiques alentours ;
- Le West Wake Park, attraction touristique majeure reconnue sur « Lorient agglomération » ;
- Le pôle de recherche d'Inzinzac-Lochrist, vecteur d'emploi ;
- Le pont de Jehanne la Flamme qui assure une offre intermodale avec la Gare d'Hennebont, et permet la desserte du centre-ville ;
- La zone portuaire du Rohu qui dessert le bassin d'emploi de Lanester ;
- Le port de plaisance de Lorient qui dessert le bassin d'emploi de Lorient, et une intermodalité avec les services de transports maritimes déjà existants.

Ce nouveau transport fluvial permettra de désengorger la voie express de Lorient et la N165 au niveau de la ZI de Kerpont, situé à cheval entre Caudan et Lanester, notamment aux horaires de travail.



ner de l'argent pour investir dans chaque coopérative. Les actionnaires misent alors sur ces pôles, pour Kerglaw par exemple les actionnaires misent sur le pôle de recherche technologique ou si une innovation majeure est mise en place cela leur rapportera de l'argent. Celles-ci sont ensuite régies par une équipe d'habitants et une équipe de professionnels. Cet argent permet aux coopératives de racheter les parcelles d'habitants afin de les partager en échange d'une rénovation de leurs maisons.

En même temps des pôles de vélos électriques en libre-service sont mis en place par la mairie d'Inzinzac, ceux-ci encouragent les habitants à utiliser les vélos pour des courtes et moyennes distances et réduisent l'utilisation de la voiture. Les kiosques deviennent des kiosques évolutifs à temps court, leur programmation varie en fonction des besoins des habitants, il y en a de plus en plus au sein de la commune.

2040/

Les habitants utilisent de moins en moins les voitures grâce aux vélos électriques et les voiries sont réduites libérant de la place au sol pour implanter de nouvelles maisons sur les parcelles partagées. Ces maisons évolutives permettent d'accueillir de nouveaux habitants qui prennent rdv avec une équipe de professionnel qui construira la maison répondant à leur besoin actuel et si ils ont besoin de plus ou moins de pièces/place feront à nouveau appel à cette équipe qui fera évoluer leur maison. Ils paient pour ça un forfait mensuel qui sera réévalué en fonction de la taille et des évolutions de la maison ainsi que des services rendus à la coopérative.

En 2040 de nouveaux kiosques sont créés. Ceux-ci sont les kiosques évolutifs à temps longs, par exemple dans le quartier de Kerglaw une cantine bio est implantée.

2050/

Les habitats temporaires sont implantés à proximités de ces kiosques à temps long. Ceux-ci sont dédiés aux personnes en difficulté qui ne paient pas de forfait mensuel en échange de service rendu à la coopérative tel le travail dans les kiosques.

Les habitants n'utilisent plus la voiture pour les déplacements courts et moyens ce qui permet d'interdire les voitures au sein des quartiers en les remplaçant par des navettes, les voiries sont redessinées par des modes de déplacements doux libérant une nouvelle fois de la place au sol pour densifier les habitats évolutifs et temporaires. De ce fait, afin de joindre Hennebont à Lochrist, Inzinzac et Penquesten un ballon dirigeable à énergie solaire est mis en place. De même, des transports fluviaux rejoignant Lochrist, Hennebont à Lorient sont installés.

2060/

Suite à la réduction de l'utilisation de la voiture, des rénovations des maisons etc. Les eaux du Blavet sont propres et permettent à la mairie de créer un pôle de baignade en contrebas du quartier de Kerglaw. Le pôle technologique du quartier de Kerglaw planche sur un projet de voiries par induction permettant de recharger les vélos qui roulent dessus.

2070/

Les voiries par induction sont installées au sein de tous les quartiers sur les voiries douces.

En parallèle, le pôle de recherche effectue des expérimentations afin de mettre en place un flyboat permettant de relier Lorient au lac de Guerledan par le Blavet pour une durée de 45 minutes.

2080/

Le flyboat est mis en place.

Pour répondre à l'enjeu de développement des mobilités douces identifié suite au diagnostic, la commune est à présent découpée dans son axe Nord-Sud par un seul axe majeur partagé, les autres voiries sont dédiées uniquement aux navettes et aux vélos.

Le revêtement innovant permet aux véhicules et vélos électriques de se recharger en roulant.

Trois zones d'auto partage sont mises en place, implantées stratégiquement le long de l'axe majeur partagé et à l'entrée du quartier de Kerglaw, ce qui permet de ne pas rentrer dans le quartier avec les voitures puisque la navette ou les vélos prennent le relai.

Les routes sont paysagères, une grande place est laissée aux cyclistes et aux piétons puisque les anciennes voiries qui étaient dédiées aux véhicules thermiques sont désormais réduites pour maximiser les espaces libres et les cheminements doux

PROGRAMMATION POUR LE PROJET URBAIN ET PAYSAGE

Concernant le quartier de Kerglaw, nous avons mis en place un axe fort qui sera partagé entre les navettes permettant de relier l'ensemble de la commune ainsi que les vélos et piétons. Celui-ci permet de relier le bourg historique au quartier avoisinant le quartier. Le second axe permet de relier le pôle de mobilité au pôle de recherche et à l'arrêt du flyboard situé aux abords du Blavet.

De part la politique de la coopérative qui suite à l'apport d'argent d'actionnaires propose une réhabilitation des maisons existantes en échange d'un don de leur parcelle on remarque un regroupement parcellaire au sein du quartier qui change la morphologie de celui-ci et nous permet ainsi d'implanter de nouvelles voiries. Un axe principal partagé ainsi que des venelles de mobilités douces.

Nous imaginons que la participation au sein du quartier fera naître les premiers kiosques à temps court issus d'ateliers de discussions et de co-construction. En 2050 les premiers kiosques à temps longs sont implantés premièrement le kiosque abritant la coopérative qui auparavant était niché dans un kiosque temps court au même emplacement. Dans un second temps le pôle de coworking répondant à ceux du centre bourg et d'Hennebont.

Nous avons mis en place un rayon d'influence de 75 m autour des premiers kiosques dans lesquelles les habitats sont densifiés.

Nous remarquons plusieurs types d'habitat : les habitats temporaires nichés à proximité des kiosques ainsi que les habitats évolutifs implantés sur les pignons des maisons existantes qui seront rénovées par la même occasion.

Concernant les chiffres de densification, nous avons relevé lors du diagnostic qu'il y avait 550 personnes au sein du quartier, les habitats mis en place permettent de faire venir dans un premier temps 100 nouveaux habitants.

Concernant le plan de masse final, on remarque que certains bâtiments ne bénéficient pas d'extension en 2080, mais ont regroupés leurs parcelles avec leurs voisins. Pour que, par la suite, les logements évolutifs puissent y être implantés.

Sur toutes les parcelles est implanté un pôle de compost et de tris des déchets permettant à tous les habitants de jeter à proximité leurs déchets. Chaque maison existante sera rénovée et bénéficiera d'un muret délimitant son entrée qui permettra d'implanter leurs boîtes aux lettres, un nouveau système de stockage d'énergie.

Les vélos seront connectés aux murets, ceux-ci roulant tout le temps sur des pistes cyclables à induction, ils stockent de l'énergie et la distribuent aux murets qui la distribuent aux maisons.

En effet, les murets sont connectés entre eux sur une parcelle partagée et permettent un échange d'énergie entre les maisons. Si une maison sur un îlot n'a pas besoin de toute l'énergie qu'elle produit notamment via les panneaux solaires implantés sur le toit celle-ci est stockée dans le muret et redistribuée à une autre maison à proximité. Ces murets sont ensuite connectés au réseau de la commune qui se charge de les redistribuer aux autres coopératives si besoin.

Ces murets permettent à la fois de donner un apport énergétique à toute l'échelle du quartier

mais aussi de la ville mais permettent aussi de venir structurer les entrées des maisons ainsi que les abords des espaces publics. Ceux-ci permettront aux habitants de poser leurs vélos ainsi que de s'asseoir etc...

PROGRAMMATION POUR LE PROJET ARCHITECTURAL



Nous avons zoomé sur un îlot sur lequel sont implantés : des logements temporaires, un kiosque à temps long abritant une cantine bio et ses jardins ainsi qu'une maison existante réhabilitée et les maisons évolutives.

Nous remarquons ici trois types de voiries, la première est partagée entre piétons, vélos et navettes et est plus large et les autres réservées aux vélos et piétons permettent de libérer de la place au sol.

Nous mettons en place au sein de notre projet trois sortes d'habitat :

Les habitats temporaires sont des logements d'urgence pour les personnes dans le besoin qui ne paient pas leur loyer en échange des services rendus à la coopérative comme par exemple le travail dans les kiosques.

Nous les souhaitons vecteur d'échange donc nous avons fait le choix de :

- Articuler deux logements ensemble autour d'une terrasse commune
- Tous les penser comme des studios pouvant s'imbriquer via la paroi amovible
- Leur donner une légère inclinaison en toiture permettant de donner un effet d'ouverture sur la terrasse commune.

Les réhabilitations qui sont possibles grâce aux actionnaires et aux échanges entre la coopérative et les habitants.

Tout l'intérieur des maisons est repensé afin de créer des espaces plus généreux et traversant. La réhabilitation permet d'implanter en toiture des panneaux solaires translucides, cela existe déjà aujourd'hui mais nous imaginons que cela sera très répandue 2080, pour leurs qualités écologiques comme esthétiques. Ces espaces repensés permettent à l'équipe de concepteur de libérer de l'espace afin de créer un espace partagé entre la maison existante ainsi que la maison évolutive qui sera accolée.

La fonction de cet espace partagé varie en fonction des besoins des habitants. Ici, le cas présenté est celui d'une personne âgée vivant dans une maison évolutive accolée à celle d'une famille.

L'espace partagé est une chambre d'amis ainsi qu'un bureau leur permettant de recevoir famille et amis.

Les maisons évolutives

En premier lieu, un mur « fondateur » permet d'ancrer la maison sur le site et de connecter son vélo ce qui permet une diffusion de l'énergie par induction.

Tout le reste de la structure est en bois et permet une évolution rapide de la maison. Ici on remarque que le petit fils de la personne âgée vient habiter avec son grand père pour faire ses études à Lorient car les nouvelles mobilités lui permettent d'y aller rapidement. Un espace dédié à l'étudiant est pensé par l'équipe de professionnel. Nous avons deux typologies de maisons évolutives extérieures mais une multitude à l'intérieur, comme vous avez pu le voir plus haut avec les profils sociologiques des habitants.

Mais au niveau de l'enveloppe extérieure nous proposons deux solutions. Soit, si la famille souhaite avoir une grande hauteur sous plafond nous mettons en place une maison à double pentes s'intégrant parfaitement dans le quartier et dans laquelle on pourra (ou non) aménager les combles. Ainsi qu'une maison à toiture terrasse sur laquelle on vient soit intégrer un module de serre dans laquelle ils pourront faire des jardins partagés avec les habitants de la maison rénovée soit une terrasse qui pourra être intimisée par un module de panneau de bois.

Ensuite, concernant les espaces publics nous avons mis en place deux sortes de kiosques, les temporaires à temps courts ainsi que les temporaires à temps longs.

Les temporaires à temps court au sein du quartier sont en 2080 consacré à une bibliothèque, des équipements pour descendre au pôle nautique en bas du Blavet ou encore un kiosque pour réparer son vélo. Ceux-ci évoluent en fonction des besoins des habitants et sont « à temps court » car on imagine que d'un jour sur l'autre celui proposant des équipements nautiques pourra proposer des tables et des chaises le lendemain grâce à un système de stockage au sein des anciens garage des habitants qui sont inoccupés.

Concernant le Kiosque au sein de l'ilot : c'est une cantine bio pensée comme un food court (il y a plusieurs pôles dont un de dessert et de bar) autour desquels s'organisent des espaces de restauration commun ainsi que des jardins partagés entre tous les food court qui permettent aux restaurants de cultiver leurs légumes et fruits bio.

- Concernant la structure se sont deux arches statiques en lamellé collé reliées par une poutre en lamellé collé. Les contreventements se font grâce aux panneaux de bois et de verre qui sont alternés permettant de créer un jeu en façade.
- Des aérations s'ouvrant automatiquement afin de réguler la température intérieure sont mises en place sur le toit ainsi que des panneaux solaires vitrés transparent.
- La partie la plus vitrée se trouve là où il y a les jardins.

Concernant les aménagements extérieurs, le muret permet de délimiter un espace d'entrée qui permet de mettre en place une entrée indépendante à chaque maison. Si les habitants le souhaitent parfois, derrière se trouve une terrasse partagée entre plusieurs maisons.

Grâce à tous ces systèmes mis en place nous imaginons un quartier vecteur d'échange et de dynamisme.

SOURCES

Mobilité et Flux :

Services de transports :

Le bus :

Lorient Agglomération
CTRL

www.lorient-agglo.fr
www.ctrl.fr

Le car :

Conseil Régional de Bretagne
Conseil Général du Morbihan
Le réseau TIM
Compagnie de Transport du Morbihan

www.bretagne.fr
www.morbihan.fr
www.tim56.com
www.lactm.com

Le bateau :

Lorient Agglomération
Conseil Général du Morbihan
Compagnie Océane (Ile de Groix)

www.lorient-agglo.fr
www.morbihan.fr
www.compagnie-oceane.fr

Le train :

SNCF

www.ter-sncf.com/bretagne
www.voyages-sncf.fr
www.tgv.com
www.bretagne.fr

Conseil Régional de Bretagne

Le vélo :

Agence commerciale An Orient

www.lorient-velo.fr

Documents d'urbanisme :

SCOT
PLU Inzinzac-Lochrist
PMD
PDU

www.scot-lorient.fr
www.inzinzac-lochrist.fr
www.lorient-agglo.bzh
www.lorient-agglo.bzh

Satellite :

Google maps

www.google.fr/maps