

— DIAGNOSTIC DE TERRITOIRE —

2023-2024

LES MOBILITÉS SUR LA COMMUNE D'INZINZAC- LOCHRIST



Amélie LE PORS • Léo BOUVARD-MULLIGAN

Pierre MAGDELENNE • Tyfenn MESCAM

Master 1 Aménagement et Urbanisme des Territoires Littoraux



**INZINZAC
LOCHRIST**

Faculté lettres,
langues, sciences
humaines &
sociales
ubs:
Université Bretagne Sud

“La mobilité est indissociable de l’urbanisme : la ville est par essence l’endroit où se concentrent individus et activités, les flux et les échanges sont inhérents au monde urbain. C’est une évidence, mais en pratique, urbanisme et mobilité restent encore très segmentés.”

Gilles Bentayou



REMERCIEMENTS



Ce rapport est le fruit de trois mois de recherches et d'analyses que nous avons eu le plaisir de mener sur la commune d'Inzinzac-Lochrist. Nous profitons de ces quelques lignes pour remercier toutes les personnes qui ont contribué, de près comme de loin, à l'élaboration de ce diagnostic de territoire centré sur les mobilités.

Tout d'abord, nous adressons nos plus sincères remerciements à **Madame Alice LELOUP**, architecte-paysagiste, pour son accompagnement inestimable tout au long de la rédaction de notre diagnostic. Ses conseils éclairés, son aide précieuse, et sa disponibilité ont grandement enrichi notre travail.

Nous tenons à remercier tout particulièrement les élus d'Inzinzac-Lochrist qui ont généreusement partagé leur temps et leur expertise lors de notre rencontre. Nous sommes reconnaissants envers **Madame Christine GUILLO**, chargée de l'urbanisme et de l'aménagement, **Monsieur Mickaël NIVANEN**, Directeur Général des Services, et **Monsieur Christophe BENOIT**, 1er adjoint, pour leurs présentations enrichissantes sur l'aménagement de la commune.

Nous remercions également **Madame Florence GOURLAY**, responsable du Master Aménagement et Urbanisme des Territoires Littoraux, pour sa présence attentive lors de notre oral de rendu intermédiaire de diagnostic. Ses conseils avisés ont été d'une grande valeur ajoutée.

Nos remerciements vont aussi à **Monsieur Ronan LE DELEZIR**, enseignant-chercheur en aménagement du territoire et urbanisme, dont les conseils, son soutien rassurant, et son aide à l'élaboration du plan de notre diagnostic, ont grandement contribué à notre démarche. Sa préoccupation sincère pour notre travail a été une source de motivation.

Nous exprimons notre reconnaissance à **Madame Sozig LE HENANFF**, consultante et médiatrice en histoire et patrimoine, pour sa perspective historique et son éclairage sur les enjeux patrimoniaux de la commune. Son expertise a enrichi notre compréhension des éléments historiques influençant la mobilité à Inzinzac-Lochrist.

Enfin, nous tenons à remercier **Madame Marine BARON**, qui a rendu la visite de l'écomusée aussi captivante qu'instructive.



SOMMAIRE



Glossaire	p.5
Préambule	p.8
I - La mobilité : une stratégie territoriale impliquant divers acteurs	p.14
A) Le développement du réseau à différentes échelles	p.14
A.1. Les dynamiques d'un réseau varié	p.14
A.2. Des axes de communication multiples déployés aux échelles régionale et départementale	p.15
A.3. Une extension du réseau viaire de l'agglomération vers la commune	p.17
B) Les grands acteurs de la mobilité et les documents de planification associés	p.21
B.1. Une mobilité décentralisée vers les acteurs du territoire	p.21
B.2. Une mobilité structurante à différentes échelles	p.22
B.2.1. L'Etat : un rôle prépondérant	p.23
B.2.2. Région et département : des acteurs intermédiaires	p.23
B.2.3. Des acteurs de proximité engagés dans le tissu local	p.25
II - Les usages et les pratiques de la mobilité sur un territoire à l'accessibilité limitée	p.28
A) Un maillage de flux diversifiés, de différentes mobilités et pratiques	p.28
A.1. Un maillage complexe de flux humains	p.28
A.2. Les types de mobilités et les services associés	p.29
A.2.1. Les moyens et les services de la mobilité carbonée	p.30
A.2.2. Les moyens et les services de la mobilité durable	p.31
A.3. L'analyse des pratiques des usagers de la mobilité	p.39
B) L'accessibilité délicate du territoire	p.46
B.1. Une accessibilité intra et extra communale complexe	p.46
B.2. L'accessibilité des services et lieux internes à la commune	p.48
B.3. Le Blavet : un moyen d'accès à la commune délaissé mais à fort potentiel	p.56
III - La mobilité à Inzinzac-Lochrist : conciliation entre limites d'un territoire et politiques d'aménagement actuelles	p.58
A) La présence de contraintes territoriales impactant la mobilité	p.58
A.1. Des complexités juridiques non négligeables	p.58
A.2. Des obstacles financiers décisifs	p.59
A.3. Des contraintes politiques significatives	p.59
A.4. Des pressions environnementales sérieuses	p.59
B) Une signalétique qui interroge	p.60
B.1. Un manque de clarté des panneaux renforçant la confusion des usagers	p.60
B.2. La lisibilité des marquages au sol : un défi à surmonter	p.62
C) Les politiques d'aménagement actuelles tournées vers un modèle durable	p.64
Conclusion	p.66
Sources bibliographiques	p.68



GLOSSAIRE



Accessibilité : Ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement ou pour accéder à un service (accessibilités à l'Internet "haut débit", à la téléphonie mobile par exemple). L'accessibilité est une composante essentielle de la mobilité : elle représente l'offre de mobilité. Quatre grandes composantes de l'accessibilité peuvent être identifiées :

- la performance technique (réseaux) exprimée en temps, coût, effort
- la nature de la ressource à atteindre
- les contraintes temporelles liées au fonctionnement social (horaires de fermeture et ouverture)
- les caractéristiques physiques et mentales des individus qui se déplacent : âge, santé, revenu, compétences linguistiques, par exemple. La réflexion en termes d'accessibilité se pose tout particulièrement pour le cas des personnes dites à "mobilité réduite".

Il faut distinguer l'accessibilité d'un lieu et l'accessibilité d'une fonction. Dans l'accessibilité d'un lieu intervient la performance des réseaux de transport ; dans l'accessibilité d'une fonction s'ajoute la répartition spatiale de la fonction. La question de l'accessibilité est devenue la condition de l'attractivité des territoires et l'objet d'une exigence sociale croissante. Les inégalités dans l'accessibilité sont génératrices de ségrégations spatiales, d'où la question fondamentale pour les acteurs de l'aménagement du droit au transport, autrement dit un droit à accéder.

Espace : À ne pas confondre avec le mot « territoire » qui, au-delà de son emploi en géographie, bénéficie d'un large usage en sciences humaines. En premier lieu, le terme d'« espace », une métrique (quantité/surface mesurable), une surface, un agencement physique. Il peut à la fois rendre compte des combinaisons physiques, économiques et sociales s'exerçant sur un espace donné. Autrement dit l'organisation de l'espace. Cela peut également désigner des espaces présentant des caractères particuliers quel que soit leur localisation (espaces montagnards, espaces ruraux, espaces industriels...). L'espace dit géographique est aussi un espace social produit des groupes humains qui l'organisent et le mettent en valeur pour répondre à des objectifs fondamentaux : appropriation, habitat, échanges et communication, production, récréation... Il est, dès lors, perçu comme une des dimensions de notre vie sociale (cours en salle de classe, rendez-vous en café...). Les choses y sont protéiformes, hybrides... Par ailleurs, la production de l'espace par les sociétés et le résultat d'une confrontation entre les différents acteurs. Dans ce diagnostic, le terme espace sera surtout utilisé pour désigner une localisation géographique étendue, à l'échelle d'un bassin de vie par exemple.

Flux : C'est l'écoulement, le transfert, d'une certaine quantité de personnes, de véhicules, d'informations, de marchandises, transportés par un moyen de communication, par le biais d'un réseau.

Intermodalité : L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement. Un mode de



transport peut désigner soit un type d'axe (le fer, la route, la voie d'eau), soit plus précisément un moyen de transport : le ferroutage, le camion, le bus, la voiture individuelle, le vélo... sont des modes de transport différents. L'intermodalité se distingue de la plurimodalité, définie par l'existence d'un choix entre au moins deux modes de transport pour effectuer un déplacement. Elle diffère également de la multimodalité où le cheminement du voyageur n'est ni organisé ni balisé par les opérateurs, et où l'interconnexion n'est alors pas garantie. L'intermodalité doit donc être orchestrée. Elle nécessite la mise en complémentarité sur les plans technique, organisationnelle et informationnelle, de réseaux différenciés, à plusieurs échelles et par une pluralité d'acteurs. Cela suppose des lieux d'interconnexion, ponctuels ou parfois linéaires. Le pôle d'échanges est par excellence le lieu de concentration, de dispersion des flux et de gestion de leur complexité. La valeur d'un pôle tient à la qualité, à la diversité et à l'organisation de ses connexions entre différents types de réseaux. Un aéroport sera un bon hub s'il est aussi desservi par l'autoroute, par une LGV, par un transport en site propre (métro, tramway, BHNS...). La pénibilité et la durée des ruptures de charge doivent être limitées au mieux. Les plateformes multimodales, de leur côté, assurent la fluidité et la flexibilité recherchées dans le transport des marchandises. L'intermodalité constitue l'une des réponses des acteurs du système de transports au double mouvement des mobilités multiscalaires contemporaines : la massification et l'individualisation, dans un contexte de limitation des externalités négatives.

Mobilité : La mobilité désigne un changement de lieu accompli par une ou des personnes.

Mobilités domicile-travail (pendulaires, triangulaires) : La mobilité pendulaire désigne les navettes quotidiennes domicile-travail. Elle concerne une grande partie de la population active de tous les pays, développés ou en développement. L'usage du pluriel permet d'insister sur la grande variété des modes de transports, des distances, et des durées de ces mobilités pendulaires. L'exemple des navetteurs du TGV, qui parcourent une ou plusieurs centaines de kilomètres chaque jour, est devenu emblématique en France. À Nairobi, une enquête portant sur deux mille foyers a montré qu'un mode de transport différent peut être utilisé à l'aller et au retour, en fonction d'un arbitrage temps/coût financier : la marche est plus utilisée au retour, et le matatu, minibus collectif privé, à l'aller (Lanne, 2017). Les études de l'Insee ont montré que les Français font en moyenne 3 trajets par jour (en 2019, source : SDES, 2021), et certains auteurs ont proposé pour souligner cette évolution l'expression « mobilités triangulaires » (Bouron et Georges, 2015). Ce troisième déplacement quotidien renvoie aux tiers-lieux, ces environnements sociaux qui ne sont ni la maison ni le travail. Outre les déplacements liés aux loisirs, il ne faut pas négliger les déplacements liés au travail domestique, avec des trajets du type : travail—école des enfants—domicile ou travail—commerce—domicile.

Mobilités douces : Les mobilités douces, ou modes de transport doux, peuvent désigner soit les déplacements non carbonés, soit les déplacements très faiblement carbonés, et dans tous les cas ceux qui émettent moins de Gaz à Effet de Serre (GES) que l'usage de véhicules motorisés individuels. La marche, le vélo sans assistance électrique, la trottinette non-électrique, sont des exemples de modes de transport complètement décarbonés. L'habitude a



été prise d'y ajouter tous les modes de transport responsables de faibles ou très faibles émissions par voyageur y compris les vélos et trottinettes électriques et l'ensemble des moyens de transport collectif (métro, bus, tramway, téléphériques urbains), même lorsque si leur fonctionnement est émetteur de GES (bus diesel ou moyens de transport électriques dans des réseaux alimentés par des centrales thermiques) de même que leur fabrication. Les mobilités domicile-travail (pendulaires ou triangulaires) ainsi que les mobilités urbaines sont les plus concernées. Dans la ville néolibérale, la transition vers des mobilités douces est confiée en grande partie à l'initiative du secteur privé, notamment à des start-ups.

Réseau : Un réseau est un ensemble de lignes, d'axes ou de relations aux connexions plus ou moins complexes. L'adjectif est réticulaire. Les réseaux sont les supports des flux d'échanges. La géographie s'intéresse depuis fort longtemps aux réseaux (théorie des lieux centraux dès 1933, analyses de réseau urbain dès les années 1950...). Toutefois, leur rôle a été renforcé avec la mondialisation. Celle-ci est définie par l'augmentation des échanges de flux de toute nature à l'échelle mondiale et donc de l'importance des réseaux qui les supportent. Si ces flux sont de plus en plus souvent immatériels (données, capitaux, informations, messages...), les axes qui les supportent restent toujours matériels (câbles, serveurs, centres de données...).

Réseau Viaire : C'est un réseau formé par toutes les voies de circulation qui la desservent, des plus importantes (autoroutes urbaines, boulevards...) aux plus modestes (venelles, rues privées, impasses) en passant par tous les types de rues. On parle aussi de voirie pour désigner l'ensemble des voies de circulation et l'administration publique qui les a en charge.

Territoire : Au sens large, le territoire est une portion d'espace désignée, appropriée. Couramment utilisé comme synonyme d'« espace », le terme de « territoire » possède une sphère polysémique. Si l'on reprend l'étude menée par la géographe française Maryvonne Le Berre de 1995 ; on distingue trois éléments de définition qui remonte aux premiers usages du mot territoire à l'époque moderne : ce sont la domination (un pouvoir qui s'exerce sur elle), l'aire (dominée par ce contrôle territorial) et les limites qui la ceignent, qui font d'une portion d'espace un territoire (Le Berre, 1995). Le territoire est plus que l'espace géographique, c'est la matérialité physique de l'environnement. Une construction, dans la mesure où il ne peut y avoir « territoire », que parce qu'il y a appropriation (propre à soi ou à un usage) de l'espace géographique par un groupe/individu. Dans ce terme, on a à la fois la notion d'aménagement et la notion d'identité. Aménager un territoire, c'est aussi définir un territoire. Selon le géographe Hervé Gumuchian : « le territoire est matériel et idéal ». On peut également y ajouter la définition de Guy Di Méo, « le territoire une construction éthologique et politique dans l'espace ».



PRÉAMBULE



L'apprentissage se fait par la pratique et les compétences que l'on acquière. C'est dans cette instruction constante, qu'au travers de notre formation universitaire, nous réalisons un diagnostic thématique sur la commune d'Inzinzac-Lochrist.

Le Master Aménagement et Urbanisme des Territoires Littoraux (AUTELI), auquel nous appartenons, est une formation intégrant l'étude des territoires, incluant une approche pluridisciplinaire forte, et permettant de définir des enjeux et stratégies cohérents pour le développement et la sauvegarde des identités des territoires. Le diagnostic que nous vous présentons, rentre donc dans la formation que nous réalisons, au travers d'une approche complexe et globale.

C'est dans cette démarche pédagogique que la commune d'Inzinzac-Lochrist, au travers de son équipe municipale, nous permet de participer à une étude constructive d'un territoire et de ses particularités. Face aux nombreuses problématiques qui touchent de multiples communes en France, le choix des axes de recherches des différents diagnostics qui ont été réalisés n'a pas été évident. Mais après mûre réflexion, l'étude de la mobilité s'est positionnée comme étant un principe fort des politiques publiques, qui nous a poussé à nous intéresser à ce sujet particulièrement intrigant.

Ce diagnostic est à mettre en corrélation avec d'autres états des lieux thématiques, réalisés par d'autres étudiants du Master AUTELI, permettant d'avoir une approche plus étendue de la commune d'études, mais également d'introduire la mobilité sous différents axes.

Aborder la mobilité est quelque chose d'intense, signifiant de nombreuses choses. Le large spectre de cette thématique nous a poussé à étudier la mobilité sous un angle bien particulier, celui de la mobilité du quotidien. Cette mobilité de tous les jours est sans doute l'une des mobilités incluant des mouvements de flux humains les plus importants, pour bon nombre de communes en France.

Le diagnostic que nous entreprenons vise ainsi à présenter un état des lieux général de la mobilité du quotidien sur la commune d'Inzinzac-Lochrist. Cette étude s'ouvre sur une description de la commune, mettant en lumière ses caractéristiques singulières. S'en suivra une première section où nous analyserons la mobilité en tant que stratégie territoriale, impliquant une diversité d'acteurs aux rôles cruciaux. En transition vers la deuxième partie, nous nous pencherons sur les usages et les pratiques de la mobilité dans un territoire caractérisé par des défis d'accessibilité. Enfin, la troisième section s'attardera sur la mobilité à Inzinzac-Lochrist, examinant la délicate conciliation entre les limites inhérentes à un territoire et les politiques d'aménagement actuelles. Cette structure permettra une compréhension holistique des enjeux de mobilité, des acteurs impliqués et des perspectives d'amélioration au sein de cette commune.



• La mobilité : de quoi parlons-nous ?

La mobilité est un terme complexe, ayant de nombreuses significations. Selon les géographes Jacques Lévy et Michel Lussault, on peut définir la mobilité de la manière suivante : “Dans son acception la plus générale, la mobilité désigne un changement de lieu accompli par une ou des personnes. Les individus et les groupes humains sont confrontés à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité (Lévy et Lussault, 2003). Celle-ci ne se limite pas au déplacement physique effectif et aux techniques de transport, à l'accessibilité, mais elle embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société. Elle rassemble donc à la fois : un ensemble de valeurs sociales ; une série de conditions géographiques ; un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs. Chaque acteur (individu, groupe social) dispose, du fait de ses compétences et de son insertion spatiale, d'un capital de mobilité, qui est un exemple de capital spatial et qui structure et régule son propre « système de mobilité ». La circulation des personnes est à la source de processus d'échange et de diffusion (de valeurs, d'idées, de technologies, etc.), moteurs essentiels du développement de l'humanité.” Dans leur ouvrage “Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés”, paru en 2013, les deux géographes cherchent à analyser l'organisation des espaces, à différentes échelles, sur le territoire français, ainsi que le rôle des acteurs dans ceux-ci.

Dans cette notion d'espace, les deux géographes mettent en avant le rôle de la mobilité, dans la structuration de ces espaces, et les critères jouant sur l'interaction de ceux-ci, notamment entre ces différentes échelles. Parmi les grands critères intéressants à connaître, les notions de distance, de circulation, d'accessibilité, d'acteur ou encore de capital spatial sont les dénominateurs d'un processus ancien. Il est évident que la mobilité n'a pas commencé à notre seule période contemporaine. Ce passé de la mobilité nous pousse à la réflexion : il n'existe pas une mobilité, mais des mobilités. Parmi les grands types de mobilités, on distingue les mobilités définitives ou de longue durée, appelées migrations (internationales si une frontière est franchie, intérieures sinon), des mobilités plus temporaires comme le tourisme ou l'excursionnisme. Un troisième grand champ de l'étude des mobilités concerne les mobilités quotidiennes, qui sont liées aux deux précédentes, soit parce qu'elles relèvent des loisirs, soit parce qu'elles relient le domicile et le travail et qu'elles dépendent du choix du lieu de résidence, donc d'une migration (ou mobilité résidentielle) accomplie dans le passé. C'est cette mobilité du quotidien qui va particulièrement nous intéresser.



Figure 1 : Photographie du bourg de Lochrist (Amélie LE PORS)



• Présentation générale de la commune

La commune d'Inzinzac-Lochrist est une commune française de 45 km² située en région Bretagne, dans le département du Morbihan. Fort de ses 6 535 habitants en 2020, selon l'INSEE, le territoire Inzinzacois ou Lochristois est intégré au sein de l'Agglomération de Lorient, cœur attractif du bassin de vie du pays de Lorient. Sa présence, non loin de l'agglomération lorientaise, joue grandement sur la mobilité de sa population, mais également des migrations allant jusqu'à son territoire, comme nous le verrons dans ce diagnostic.



Figure 2 : Localisation géographique de la commune d'Inzinzac-Lochrist aux échelles nationale, régionale, départementale et intercommunale (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

De manière générale, la population communale semble assez hétérogène, avec un équilibre dans la répartition des différentes tranches d'âge, les plus représentées étant les populations 0-14 ans et 45-59 ans. Outre cet équilibre générationnel, on remarque un accroissement continu de la population communale depuis 1999.

Cette pérennité démographique n'a pas toujours été ainsi. La commune, telle que nous la connaissons aujourd'hui, s'est en grande partie construite lors de la révolution industrielle, au début du XIXe siècle. Le pôle industriel, avec la présence des forges qui servaient à fabriquer notamment des tôles d'acier pour les conserveries bretonnes, mais pas uniquement, a été le cœur économique du territoire communal jusqu'en 1966, année de la fermeture des forges.

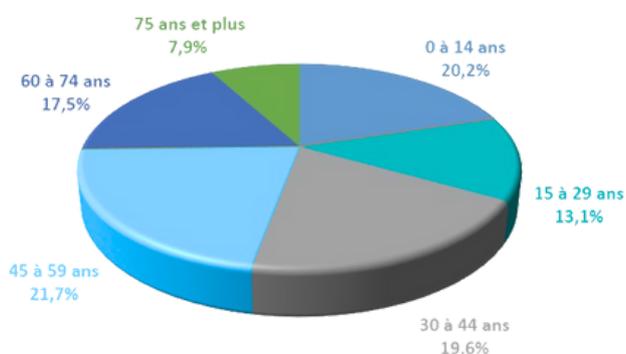


Figure 3 : Camembert de la répartition des tranches d'âge de la population communale en 2020 (INSEE)

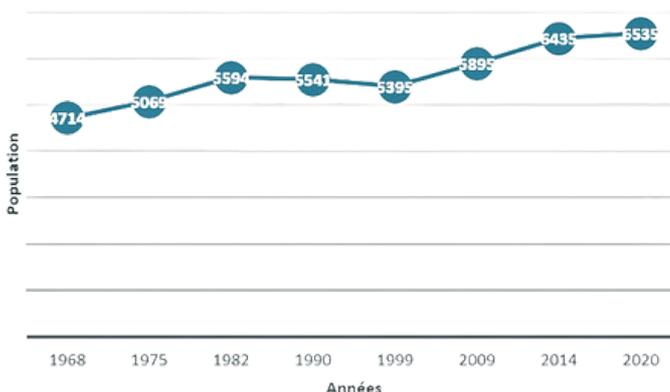


Figure 4 : Courbe de l'évolution de la population communale depuis 1968 (INSEE)



En 1936, on pouvait compter jusqu'à 3 000 ouvriers, venant de toute la France. Cet âge d'or a forgé l'histoire de ce territoire qui a su conserver les vestiges d'une époque industrielle riche, malgré son déclin économique fracassant par le passé dû à une baisse spectaculaire de la production et du chiffre d'affaires. Bien que la commune ne soit pas aussi attractive aujourd'hui d'un point de vue économique, son territoire reste attrayant à bien des égards. Cette attractivité met en avant la nécessité de préserver un territoire communal accessible, permettant à tous de partir à sa découverte.



Figure 5 : Photographie d'ouvriers travaillant dans les forges en 1903 (Pierre MAGDELENNE - écomusée des forges)



Figure 6 : Photographie des forges (Amélie LE PORS)

► Un relief et une topographie spécifiques

La commune d'Inzinzac-Lochrist se caractérise par une topographie complexe et diversifiée, représentant le relief environnant.

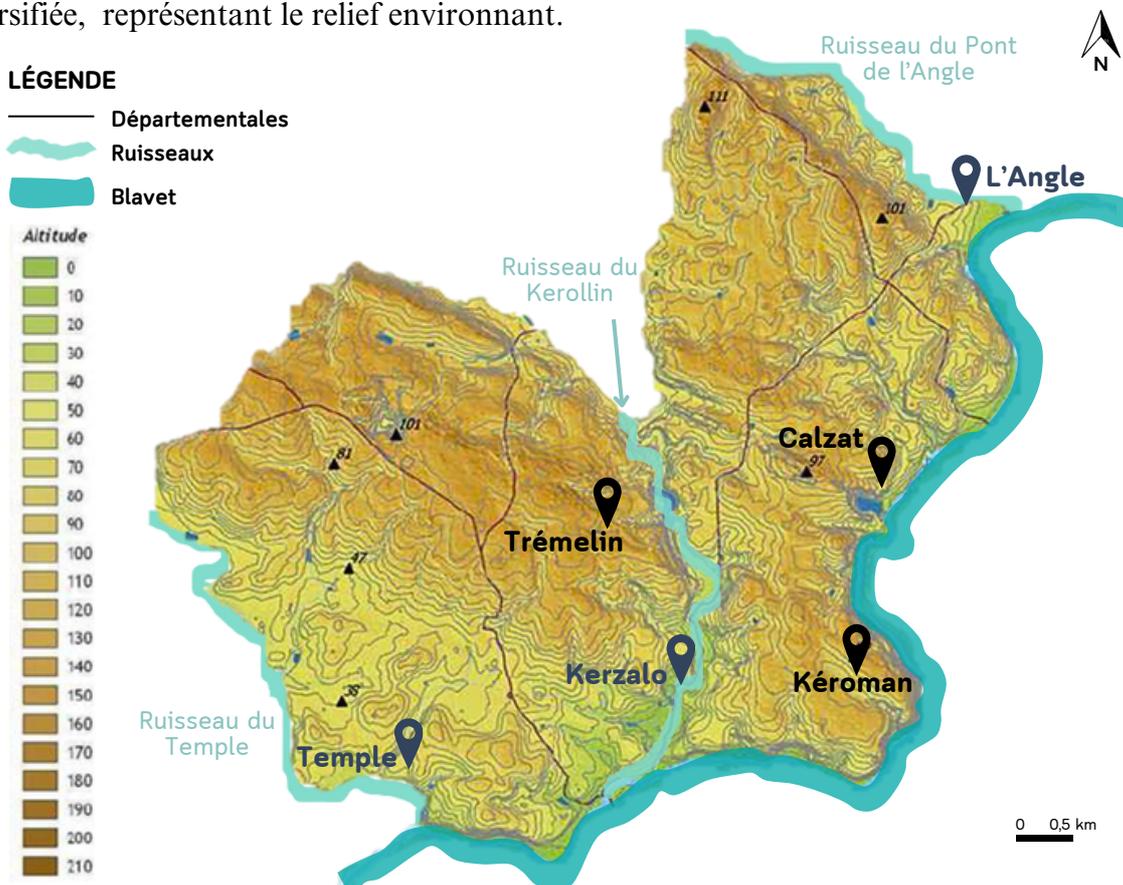


Figure 7 : Relief et hydrographie à Inzinzac-Lochrist (modifié par Amélie LE PORS - rapport de présentation du PLU 2019)



Bordée à l'est et au sud par la vallée du Blavet, le territoire présente un axe nord-ouest / sud-est, aligné sur le plissement des landes du massif armoricain. Au centre, le sous-sol leucogranitique des bois de Trémelin crée une transition nette entre les plateaux de la dépression lorientaise et les contreforts plus élevés du nord. Les points culminants se situent au centre et au nord de la commune, formant les principales lignes de crêtes.

Les vallées encaissées, éléments majeurs du paysage, influencent le développement du territoire et créent des ruptures dans le relief selon un axe sud – nord.

La vallée du Blavet, en particulier, présente un cours encaissé et des reliefs boisés, définissant les limites sud et est de la commune. Le réseau hydrographique, connecté au Blavet, intègre des vallées secondaires telles que celles du Temple, de Kerollin, et du ruisseau du Pont de l'Angle, marquant différentes zones de la commune. Des vallons encaissés, résultant de petits ruisseaux, modèlent les espaces naturels et les paysages sur l'ensemble du territoire.

Les plissements géologiques créent également des reliefs complexes et variés, formant une succession de paysages vallonnés.

Le relief de Lochrist, observable depuis le Blavet, présente une augmentation de la pente vers le nord-ouest et le stade de Mané Braz, ainsi que vers le nord-est et le domaine du Bünz. Dans le secteur de la Montagne, la pente s'élève depuis le bourg jusqu'à son point culminant à l'entrée de l'école publique de Kerglaw.

Le relief d'Inzinzac est tout aussi marqué que celui de Lochrist, avec une topographie ascendante depuis Pen er Prat jusqu'à Trémelin. Une cluse, vallée perpendiculaire à la pente et creusée par un cours d'eau, caractérise ce relief, imposant des défis spécifiques en termes de mobilité.

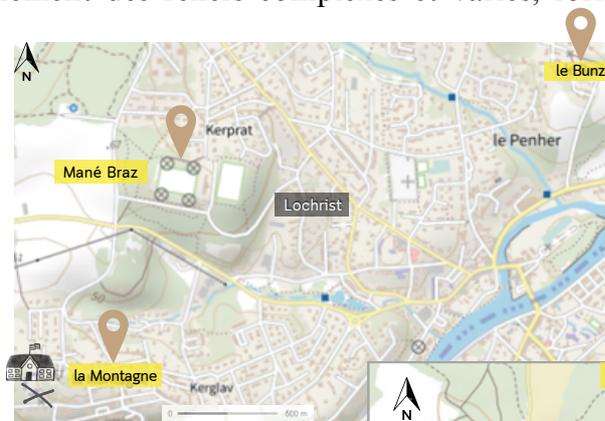


Figure 8 : Relief de Lochrist (modifié par Amélie LE PORS - Géoportail plan IGN)



Figure 9 : Relief d'Inzinzac (modifié par Amélie LE PORS - Géoportail plan IGN)

L'adaptation des mobilités à ce relief prononcé constitue un enjeu crucial pour garantir des déplacements efficaces, sécurisés et durables au sein de la commune. Les solutions de mobilité devront prendre en compte la topographie variée, favorisant ainsi des modes de transport adaptés à ce cadre géographique spécifique.

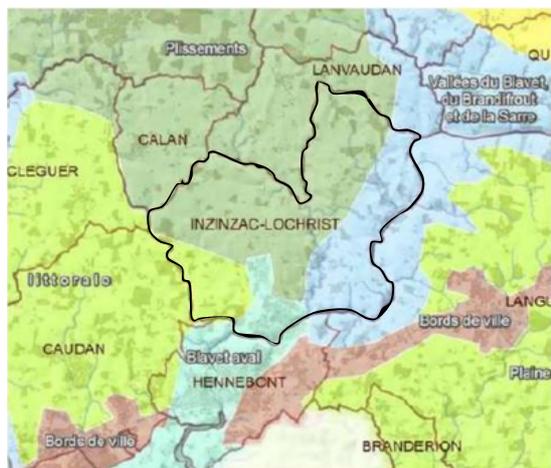
► Une composition territoriale complexe

Inzinzac-Lochrist se distingue par une composition territoriale complexe, étant le point de convergence de quatre unités paysagères distinctes, visibles sur la figure 10 ci-après : le Blavet Aval, la Vallée du Blavet (du Brandifrou et de la Sarre), les Plissements, et la Plaine Littorale.



Cette diversité engendre une richesse variée d'ambiances et de paysages à travers l'étendue de la commune composée d'1/3 de bâti, 1/3 de culture et 1/3 d'espaces naturels.

Les plaines littorales, percevables sur la figure 11, offrent notamment un mélange unique entre les atmosphères de campagne remembrées et celles des zones péri-urbaines, caractérisées par des horizons de franges urbaines et un réseau dense de grandes routes. Ce mariage de ruralité et d'urbanité crée des dynamiques spécifiques liées à la variabilité des cadres de vie sur le territoire communal.



LÉGENDE

- Plissements
- Plaine littorale
- Vallée du Blavet
- Blavet aval

Figure 10 : Communes et unités de paysages (PLU 2019 - rapport de présentation)



Figure 11 : Bloc diagramme des plaines littorales (PLU 2019 - rapport de présentation)

Figure 12 : Schéma d'Inzinzac-Lochrist et de ses 3 bourgs (Amélie LE PORS)

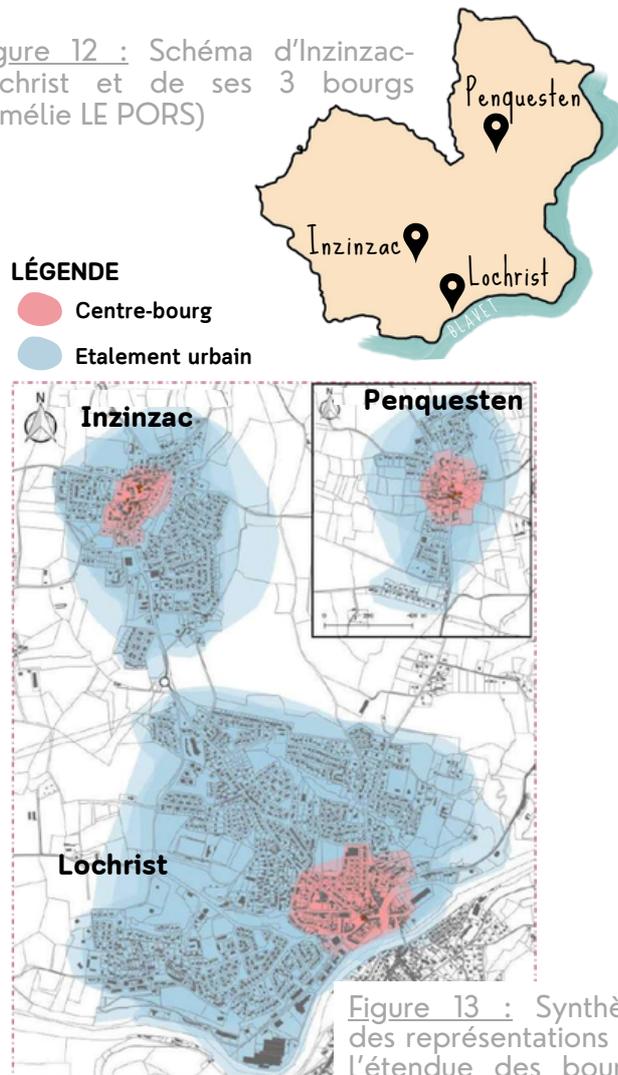


Figure 13 : Synthèse des représentations de l'étendue des bourgs (PLU 2019 - rapport de présentation)

Occupé par trois bourgs distincts – Lochrist, Penquesten, et Inzinzac – le territoire d'Inzinzac-Lochrist se trouve structuré en trois entités agglomérées, comme reconnu par le SCoT 2018. Ces bourgs présentent des particularités notables en termes de taille, de formes urbaines, d'équipements, et constituent ainsi trois cadres de vie singuliers (figure 13).

De plus, il est essentiel de souligner l'impact significatif du fleuve du Blavet, délimitant les frontières sud et ouest de la commune. Cela concentre les flux de déplacements, en particulier depuis ou vers Hennebont, autour du pont de Lochrist/Langroix. Par ailleurs, la commune doit répondre à la nécessité d'irriguer la centaine de hameaux présente sur son territoire, impliquant ainsi la mise en place d'un maillage de routes communales adapté.

Cette réalité territoriale complexe souligne l'importance cruciale de concevoir des solutions de mobilité qui répondent aux spécificités de chaque cadre de vie, favorisant ainsi une circulation fluide et efficace au sein de la commune.



I - La mobilité : une stratégie territoriale impliquant divers acteurs

La mobilité est une notion complexe, impliquant l'utilisation de nombreux concepts. Dans sa définition écrite dans le préambule de ce document, nous souhaitons nous intéresser à la mobilité du quotidien, celle impliquant des déplacements et l'utilisation de moyens de transport dans la vie quotidienne. Dans le cadre du diagnostic mené sur la commune d'Inzinzac-Lochrist, les recherches qui vont être présentées ont fait l'objet d'une délimitation en termes d'échelle de la mobilité, en vue de focaliser votre attention sur la situation des mobilités à l'espace et aux territoires qui nous intéressent. Cette première partie traite donc de mobilités à différentes échelles, nous permettant de voir les interactions, les acteurs et les caractéristiques influençant la situation de la mobilité sur le territoire communal d'Inzinzac-Lochrist.

A) Le développement du réseau à différentes échelles

La commune d'Inzinzac-Lochrist est influencée par de multiples interactions, de par son appartenance à l'Agglomération de Lorient, abritant 211 053 habitants en 2023 selon l'INSEE, mais également par sa présence dans le département du Morbihan ou plus largement dans la région Bretagne, qui lui offrent de multiples échanges et de possibles liens avec les grands pôles dynamiques existants. Ces échanges sont matérialisés par des flux, c'est-à-dire par "l'écoulement, le transfert, d'une certaine quantité de personnes, de véhicules, d'informations, de marchandises, transportés par un moyen de communication, par le biais d'un réseau". L'espace dont la commune fait partie constitue un réseau qui communique avec d'autres territoires, permettant la création d'un lieu d'échanges de différentes natures. Les différents flux existant dans l'espace lorientais constituent de nombreuses opportunités de développement et d'attractivité pour les territoires qui constituent l'agglomération. Mais comment se matérialisent ces flux ?

A.1. Les dynamiques d'un réseau varié

On peut définir le réseau viaire comme étant "un réseau formé par toutes les voies de circulation qui la desservent, des plus importantes (autoroutes urbaines, boulevards...) aux plus modestes (venelles, rues privées, impasses) en passant par tous les types de rues. On parle aussi de voirie pour désigner l'ensemble des voies de circulation et l'administration publique qui les a en charge." Ce réseau est la clé de voûte permettant la circulation de ces différents flux, toutes échelles confondues. Ce réseau viaire est constitué de multiples infrastructures, ayant des objectifs et des usages parfois différents. Ce réseau, aux caractéristiques plurielles, participe à maintenir le lien entre la commune d'Inzinzac-Lochrist et les différents espaces auxquels elle appartient.

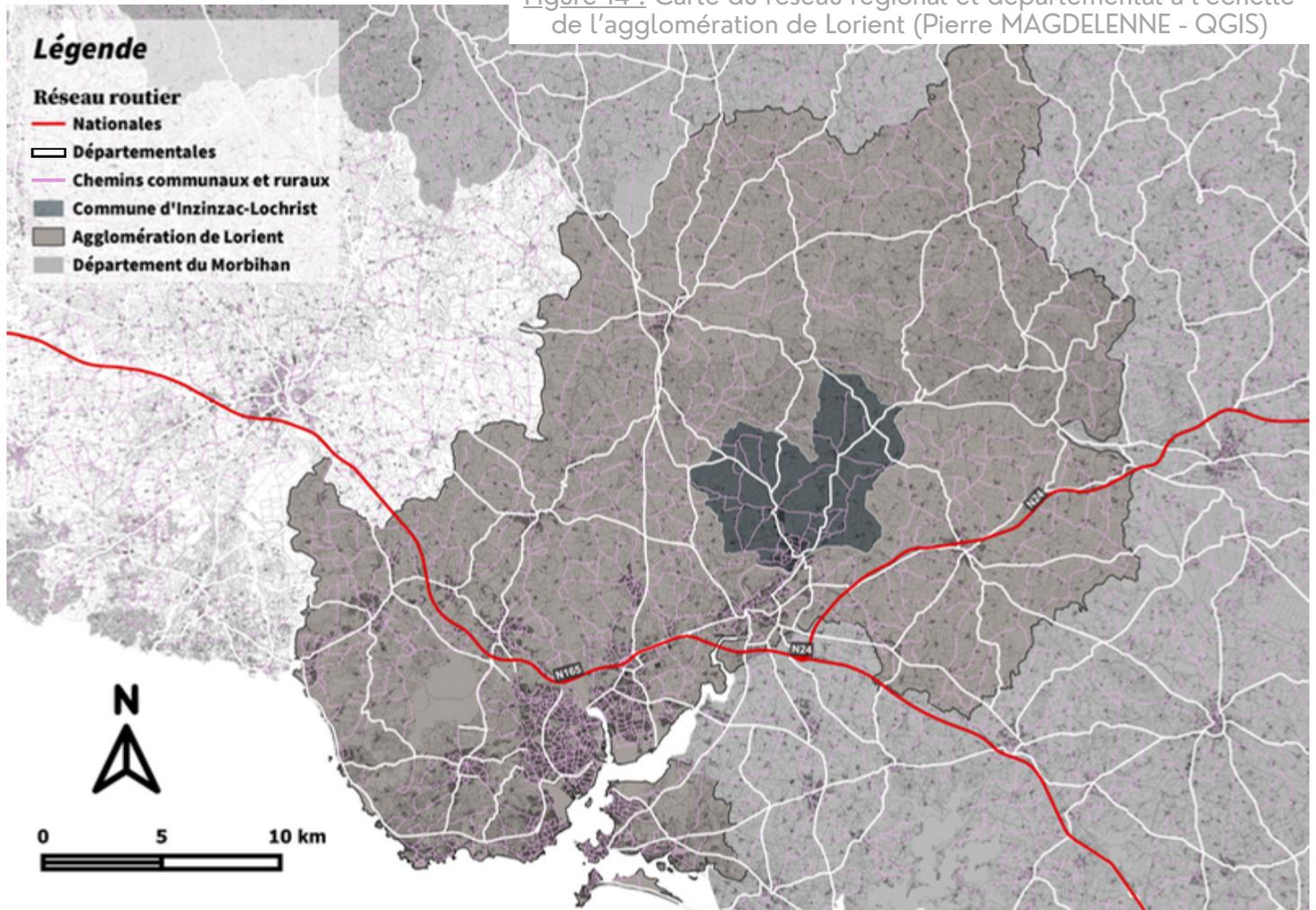


A.2. Des axes de communication multiples déployés aux échelles régionales et départementale

Le premier grand espace auquel la commune appartient, sans compter sa présence sur l'espace national, est celui à l'échelle régionale, celui de la région Bretagne. Le réseau régional breton est constitué de nombreuses voies de communication, autant routières avec de nombreuses nationales, que ferroviaires avec des lignes de chemins de fer, ou encore maritimes. Couplé à ces grandes liaisons régionales, mieux connecté avec les autres régions qui bordent la Bretagne, l'espace départemental du Morbihan est un réseau très important. Les routes départementales, reliant les différentes communes du département, permettent de créer une continuité dans la circulation du réseau, et par conséquent de faciliter l'accès aux territoires parfois éloignés des grands pôles urbains.

Parmi ces grands axes, la commune d'Inzinzac-Lochrist est proche de plusieurs grandes liaisons régionales, avec tout d'abord une proximité avec l'axe Lorient→Rennes (N24) qui passe notamment par Ploërmel, ainsi que de l'axe Quimperlé→Vannes (N165) . Ce sont 2 axes conséquents de la Bretagne Sud qui quadrillent la zone et dont la commune d'Inzinzac-Lochrist jouit d'une forte proximité. On peut donc facilement se déplacer depuis Inzinzac-Lochrist, vers les différents points de Bretagne. La proximité avec Hennebont et Lorient, permet de rejoindre rapidement ces grands axes. Ces axes régionaux sont à compléter avec un réseau départemental bien présent, permettant de desservir les différentes collectivités locales.

Figure 14 : Carte du réseau régional et départemental à l'échelle de l'agglomération de Lorient (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Certaines départementales, faisant partie d'un réseau prioritaire, permettent de relier des axes plus éloignés, comme l'axe Lorient→Carhaix (D769), dépassant la simple connexion départementale du Morbihan, pour rejoindre le Finistère ou les Côtes-d'Armor par exemple. Ce désenclavement des territoires littoraux et ruraux est une priorité du département du Morbihan, au travers de son schéma départemental des mobilités. D'autres routes départementales, considérées comme faisant partie du réseau secondaire et tertiaire, permettent de circuler sur des échelles plus réduites, afin de faciliter les mobilités de proximité. On peut citer les départementales D145, D23, l'axe Inzinzac→Plouay (D113) qui joint les deux bourgs, ainsi que la D102 qui va venir lier Penquesten et Languidic. On retrouve également la D145 qui va venir traverser Inzinzac et Lochrist pour relier Hennebont et Lanvaudan.

Les routes ne sont pas le seul réseau permettant une circulation de différents flux. Le réseau ferroviaire, et notamment la ligne Quimper→Rennes, dessert uniquement le sud morbihannais mais joue un rôle essentiel au quotidien pour relier les grands pôles de mobilité que sont les bassins de vie de Lorient, Auray et Vannes. La continuité vers Brest est également à prendre en compte, même si cette partie du réseau reste peu attractive. Enfin, le département continue à contribuer au financement des grands projets de liaisons ferroviaires (Ligne à Grande Vitesse Bretagne) d'intérêts régional et national, profitant directement au Morbihan. Un autre réseau est à prendre en compte, celui du RER métropolitain Sud Bretagne, desservant les villes de Vannes, Auray et Lorient, et susceptible de s'étendre jusqu'à Redon et Quimperlé.

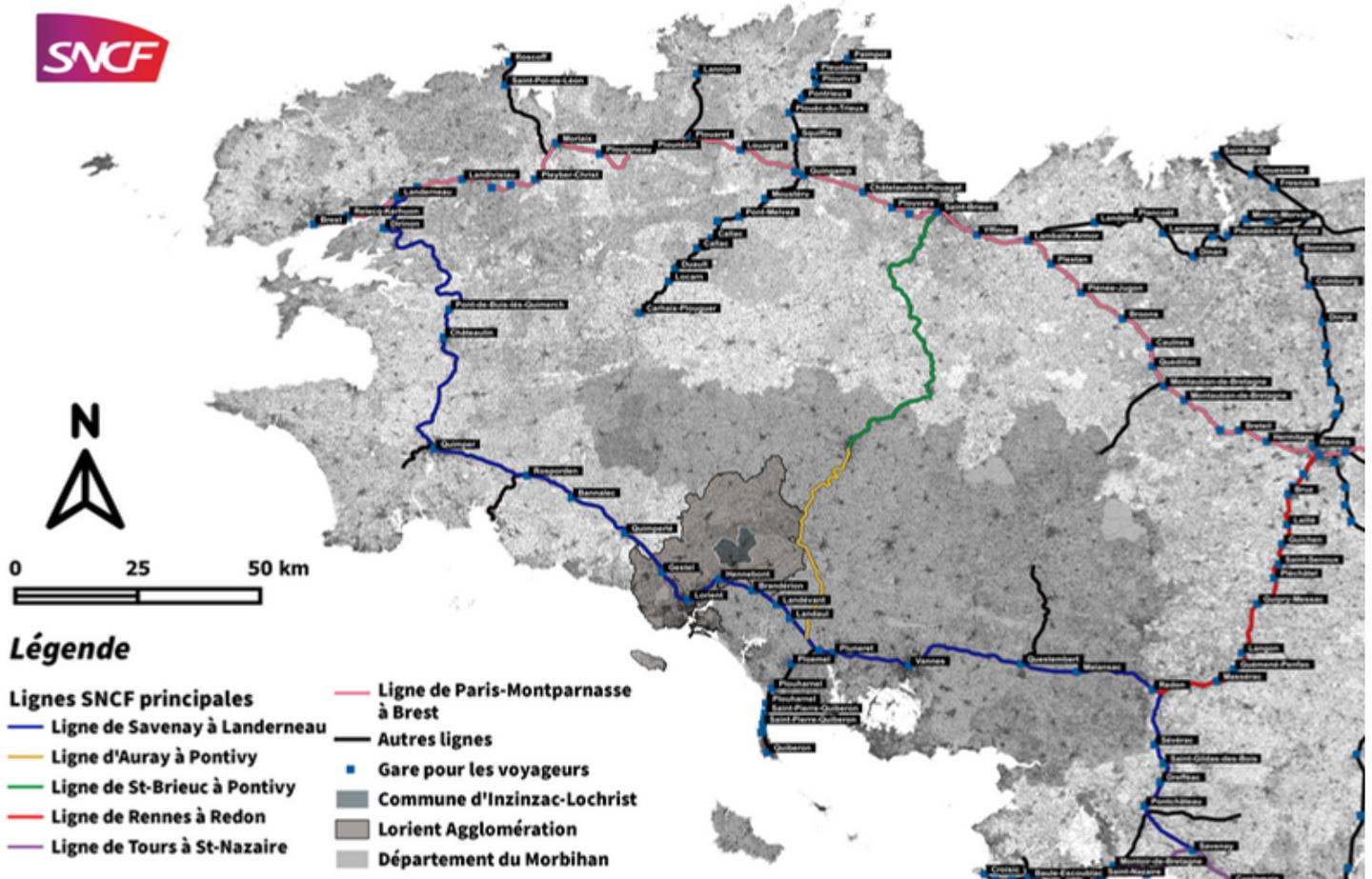


Figure 15 : Carte du réseau ferroviaire régional (Pierre MAGDELENNE - QGIS, SNCF)



Ce RER constituerait une alternative à l'utilisation de la voiture (axe RN 165), s'il venait à voir le jour, et permettrait d'améliorer les offres de transport du territoire, face à une population qui devrait augmenter dans le département ces prochaines années. La proximité avec Hennebont pourrait être une opportunité à prendre en compte.



Figure 16 : Carte du futur RER métropolitain au sud Bretagne (Département du Morbihan)

A.3. Une extension du réseau viaire de l'agglomération vers la commune

Le réseau à l'échelle de l'agglomération de Lorient, et plus généralement du pays de Lorient, n'est qu'une continuité des autres principaux réseaux de communication, subissant une impulsion forte des sphères économiques d'influence de Brest, de Quimper, de Vannes ou encore Pontivy ou Rennes. L'agglomération va surtout apporter un dynamisme dans ce réseau, au travers de ses différents flux, qui vont fortement influencer les axes passant sur le territoire communal d'Inzinzac-Lochrist. Au vu de cet immense maillage que constitue le réseau de communication entre les différentes échelles de la région Bretagne, il est légitime de nous demander s'il existe une voirie différente, spécifique aux communes ? Bien que les communes soient équipées d'un réseau viaire identique, certaines voies sont de leur ressort, et elles sont spécifiques à bien des points. La commune d'Inzinzac-Lochrist est située sur un espace à forte circulation au niveau des flux. Malgré qu'elle soit excentrée du réseau principal, soit de la nationale et du réseau Lorientais, la commune reste tout de même intégrée dans un réseau important pour le déplacement de flux quotidiens.

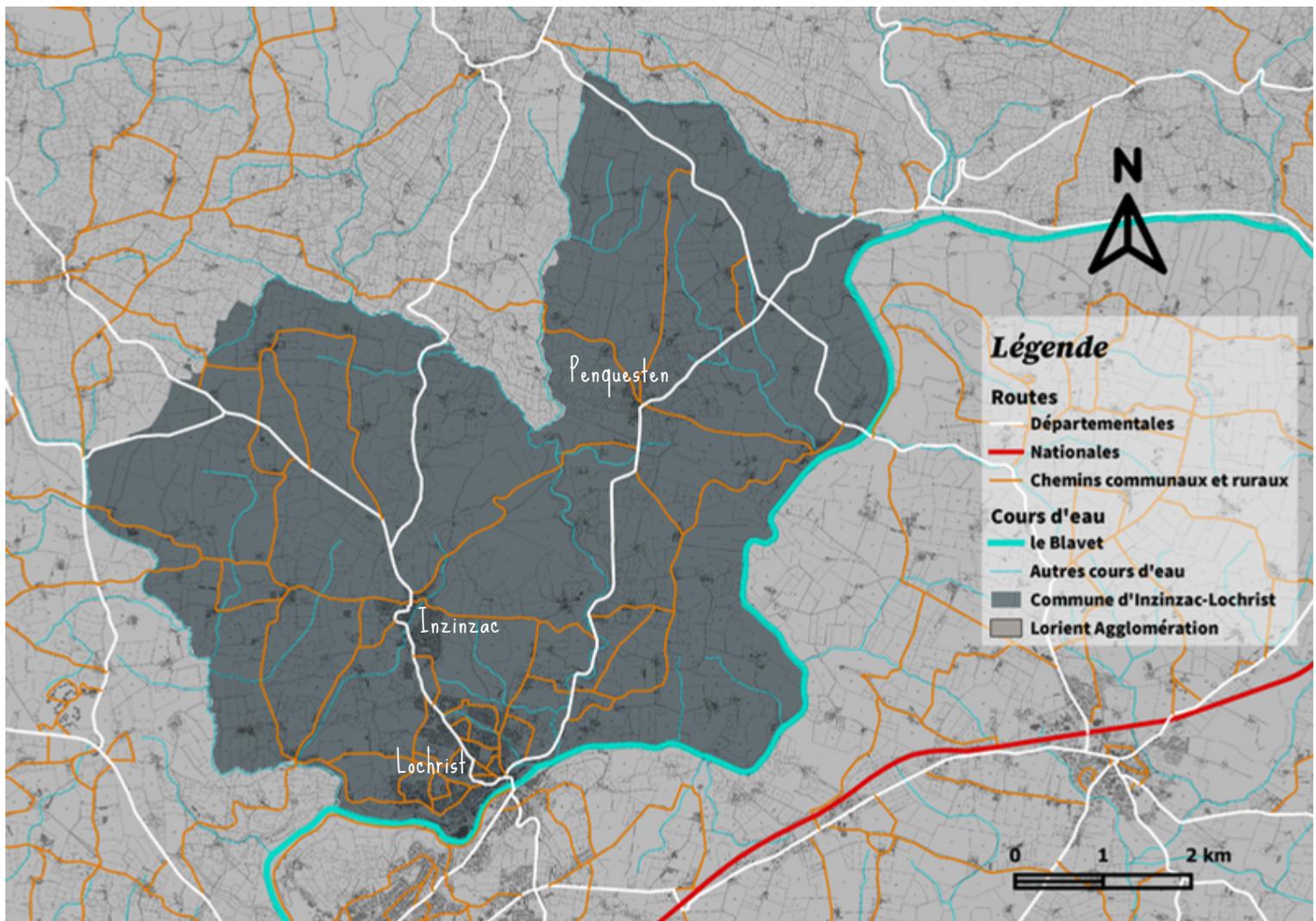


Figure 17 : Carte du réseau viaire au niveau communal (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Le réseau communal, influencé par le réseau départemental, subit néanmoins une dynamique venant de l'agglomération de Lorient, cœur attractif de l'espace de proximité qu'elle occupe.

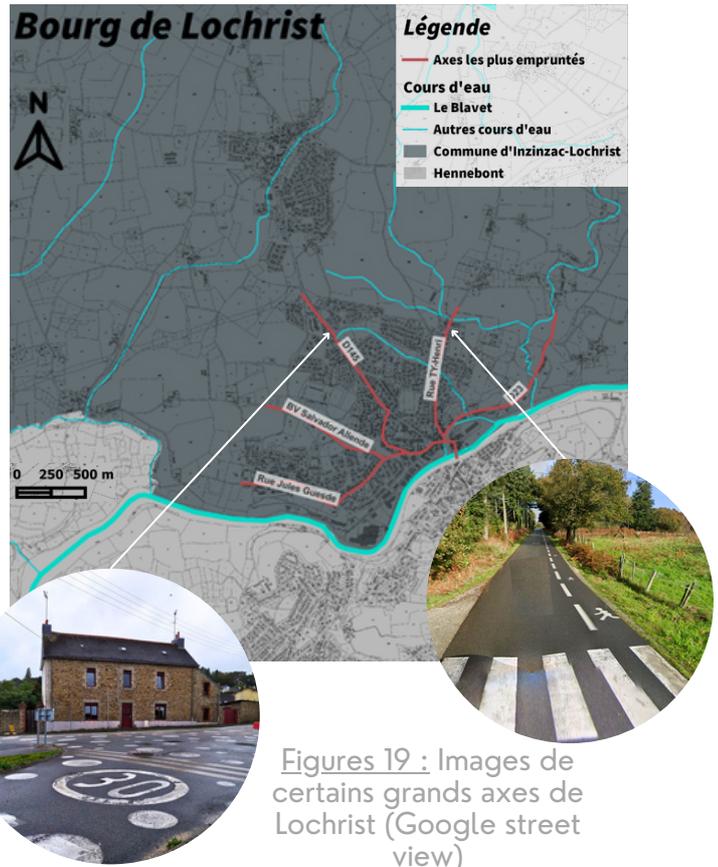
Les flux internes à Inzinzac sont générés principalement par trois axes :

- **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 les entrées d'Inzinzac, de Lochrist et de Hennebont, puis directement avec l'échangeur de la N165. On enregistre 2229 passages de véhicules en direction de Hennebont et 2049 en direction d'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.
- **La D145** qui assure la fonction d'entrée et de sortie de ville tout en opérant une liaison directe entre les bourgs d'Inzinzac et de Lochrist. Elle capte la majeure partie des flux de déplacements enregistrés sur la commune.

Outre les 3 axes reliant les bourgs, il existe des routes plus fréquentées que d'autres au sein des centralités de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten.

Figure 18 : Carte des principaux axes utilisés sur Lochrist (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

À Lochrist, on recense l'axe partant du bourg et allant jusqu'aux forges et de la médiathèque allant jusqu'à l'école publique de Kerlaw ; l'axe qui relie le lieu dit Le Temple, qui est un pôle d'habitations conséquent pour la ville, ainsi que la rue de TY-henri parallèle de la D23 qui vient traverser Le Bunz, Kermadec pour aller jusqu'à Saint-Sypher ; on retrouve le long de cet axe bon nombre d'habitations ainsi que le gymnase municipal.

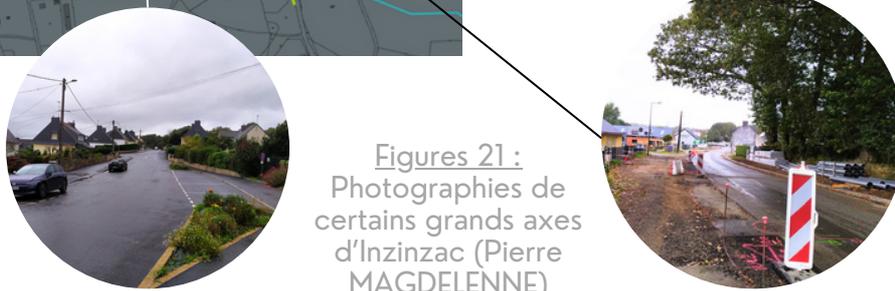


Figures 19 : Images de certains grands axes de Lochrist (Google street view)

Figure 20 : Carte des principaux axes utilisés sur Inzinzac (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Sur le Bourg d'Inzinzac, outre la D145 qui est l'axe principal, on retrouve la route du Temple, la rue du Trémelin et la route du Kerguer qui vont desservir le bourg et relier respectivement le Temple, qui comme nous l'avons vu est un lieu-dit conséquent de la commune dont l'église, le cimetière et l'école maternelle et primaire Jules Ferry font partie de l'axe. Sur la route de Kerguer, c'est la mairie qui vient desservir le lieu-dit Kerguer et pour finir la route du Tremelin qui va jusqu'à Penquesten en passant par le lieu-dit cité villeneuve.



Figures 21 : Photographies de certains grands axes d'Inzinzac (Pierre MAGDELENNE)

À Penquesten, étant un plus petit bourg que les deux autres, on retrouve une centralité organisée autour de deux rues, la rue Gustave Flaubert et la rue Verlaine où vont s'organiser les quelques habitations, commerces ainsi que l'école.

Figures 23 : Photographies de certains grands axes de Penquesten (Pierre MAGDELENNE)

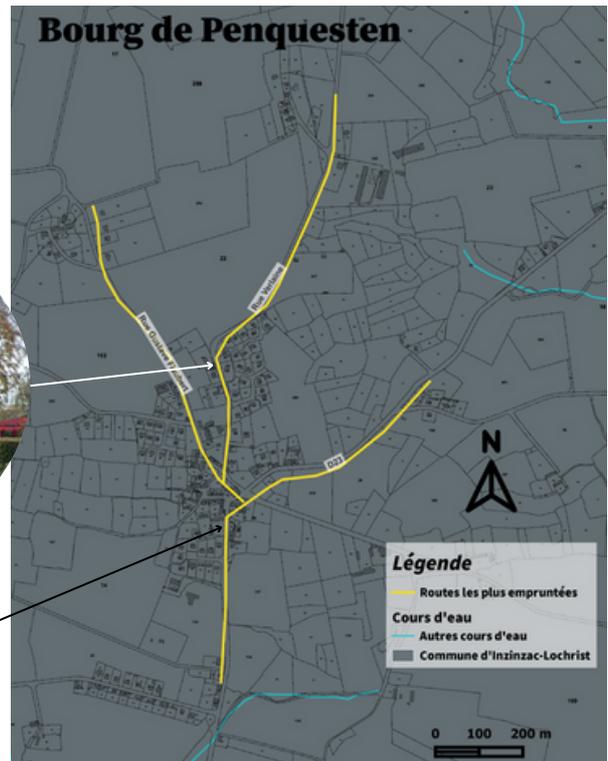


Figure 22 : Carte des principaux axes utilisés sur Penquesten (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Cette dynamique intérieure n'est pas anodine. Le découpage complexe du réseau couplé aux dynamiques des différents flux doit nous pousser à nous interroger sur la réglementation particulière de ces voies de communication. Ayant une importance au niveau communal ou de l'agglomération selon les cas, cette réglementation peut avoir un impact très fort sur les usages et moyens de déplacement. Cette voirie, gérée en grande partie par la commune et le département en fonction du statut, joue sur les mobilités. Les 3 principaux statuts juridiques sont les suivants :

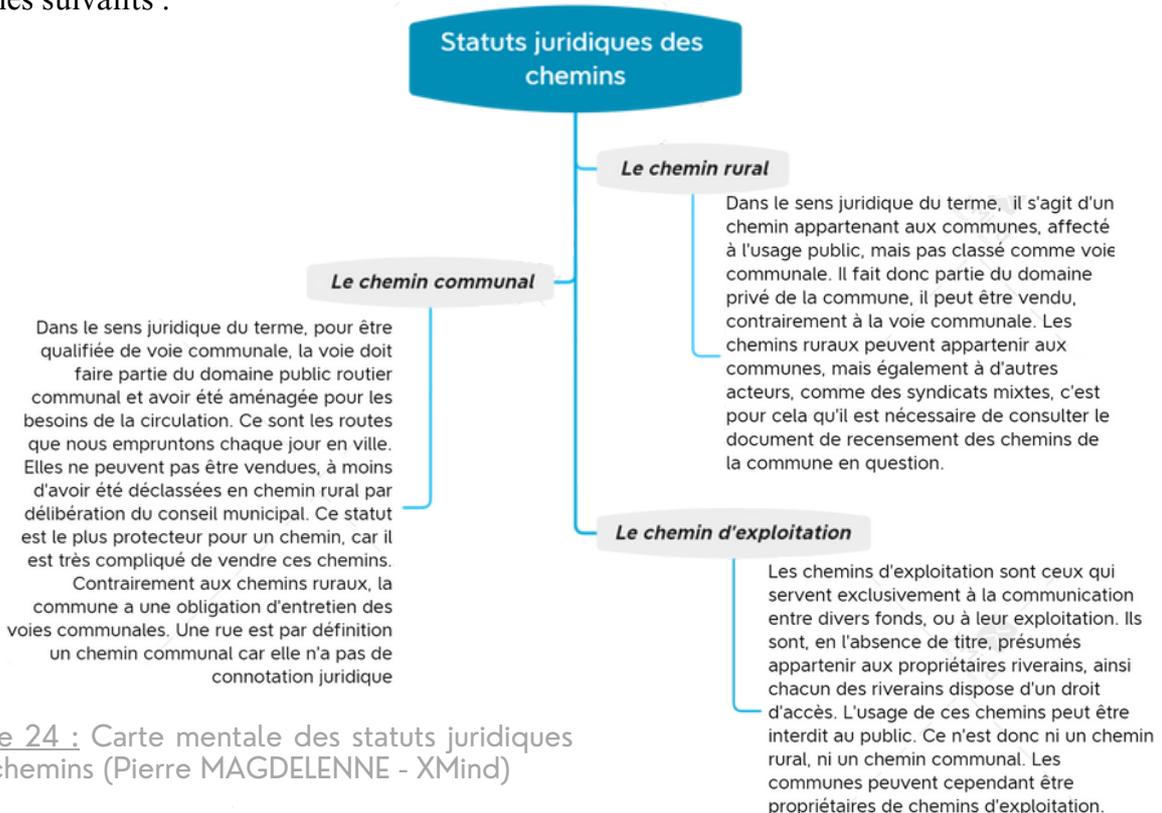


Figure 24 : Carte mentale des statuts juridiques des chemins (Pierre MAGDELENNE - XMind)



En fonction de son statut et de son appartenance, la mobilité peut être impactée, et demande un dialogue avec différents acteurs. Chaque commune est encouragée à disposer d'un recensement de ses chemins, afin de connaître et prévenir tout conflit lié à ceux-ci. Sans une connaissance minimale des propriétaires et gestionnaires de la voirie, la mobilité ne peut tout simplement pas se faire.

B) Les grands acteurs de la mobilité et les documents de planification associés

Au vu du nombre important de flux, de mobilités existantes et des usages qui ont lieu, la structuration de ce système complexe devient une nécessité afin de réduire les conflits d'usages que cela peut engendrer. Cette configuration du système, tant par l'organisation du réseau lui-même que des services publics proposés, est gérée par des acteurs du territoire, ayant pour chacun des rôles bien particuliers. Ces rôles, que l'on matérialise par des compétences propres à chaque acteur, vont influencer la manière dont la mobilité est structurée.

B.1. Une mobilité décentralisée vers les acteurs du territoire

La mobilité a connu de nombreuses évolutions réglementaires au fil des lois promulguées depuis 1982, date de la première loi d'orientation fixant le premier vrai cadre législatif en matière de transport et de mobilité. Retracer cette histoire a un réel intérêt pour ce diagnostic, puisque cela nous permet de mieux comprendre l'évolution des stratégies en matière de transport et de mobilité, d'aujourd'hui et d'hier.

Au travers du schéma ci-après, nous voyons que la mobilité a longuement évolué jusqu'à aujourd'hui. Ces nombreuses lois, qui s'inscrivent pour beaucoup d'entre elles dans un processus de décentralisation, c'est-à-dire d'une délégation de certaines compétences dans la planification et la gestion du territoire, adaptée aux échelles locales et à leurs diversités. La mobilité s'inscrit donc comme une compétence locale importante, dont les acteurs locaux et territoriaux vont occuper une place centrale. Ces lois s'inscrivent également dans une logique de durabilité des déplacements, plus respectueux de l'environnement.



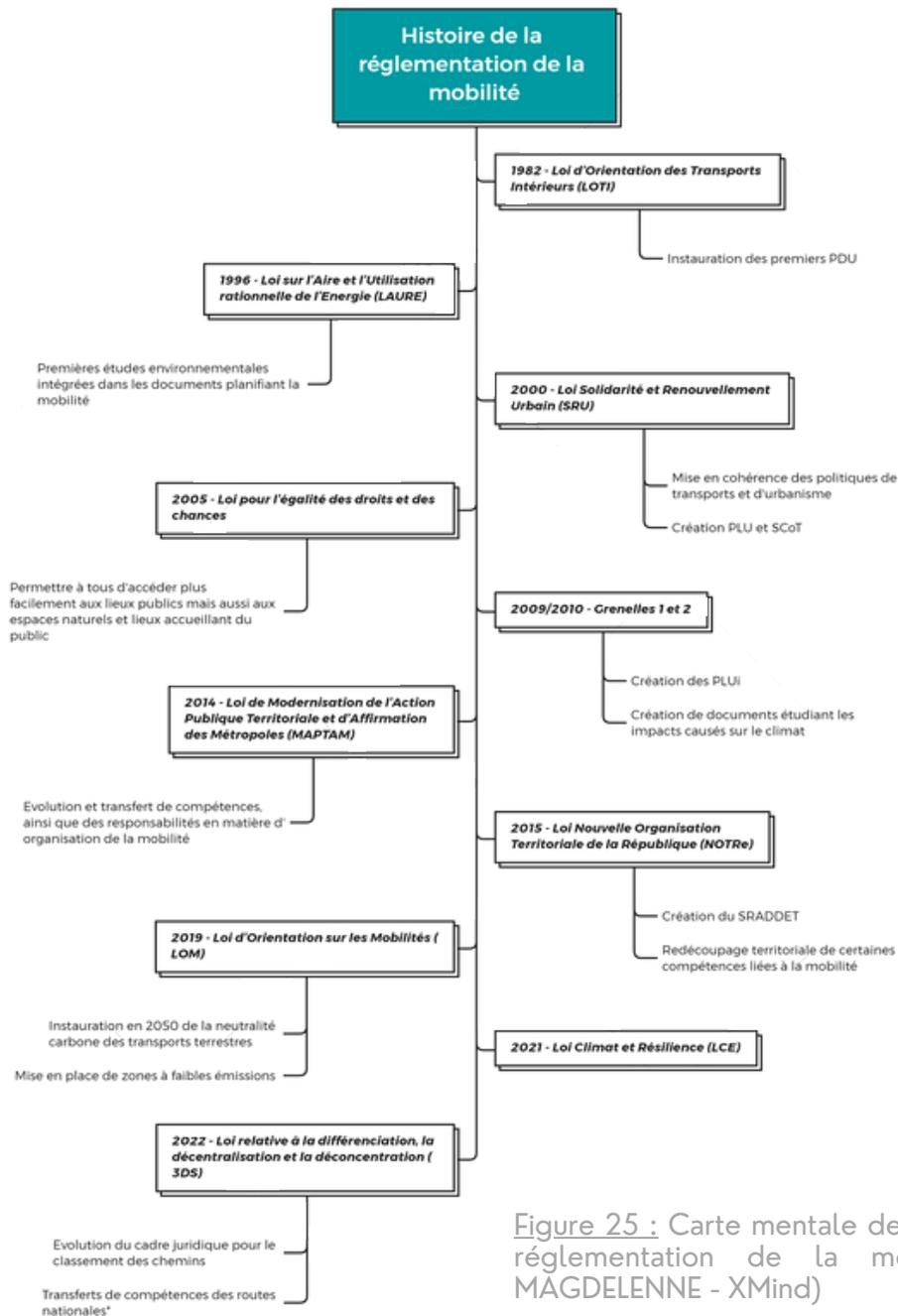


Figure 25 : Carte mentale de l’histoire de la réglementation de la mobilité (Pierre MAGDELENNE - XMind)

B.2. Une mobilité structurante à différentes échelles

On peut définir les acteurs de la mobilité comme étant ceux qui produisent des solutions de transport, des composants essentiels au développement, à l'exploitation des systèmes de transport. Ces organisateurs de la mobilité, à leur échelle, se rassemblent au sein d’Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). On peut définir les AOM comme étant des structures organisatrices, capables d’organiser « des services (services de location de vélos, plateformes de mise en relation pour le covoiturage) » mais aussi « contribuer au développement de ces modes (subvention aux opérateurs voire aux particuliers participant aux activités de covoiturage, création d’un signe distinctif, financement d’aires de covoiturage, financement d’aménagements cyclables ou de stationnements vélo, etc.) ». Ces AOM sont représentées à différents échelons.



B.2.1. L'Etat : un rôle prépondérant

En France, le droit à la mobilité pour tout citoyen venant de toutes origines et classes sociales confondues, est un droit reconnu par la législation française (articles L. 1111-1 à L. 1111-6 du Code des transports). Ce droit à la mobilité doit permettre à toute personne de pouvoir se déplacer librement, tout en permettant d'en choisir ces moyens de déplacement. Ce principe de liberté est régi par de nombreux codes, ayant une portée juridique forte, comme le code des transports, celui de la route ou encore celui de l'environnement par exemple. Cette diversité nous montre que la mobilité est une composante devant être abordée de manière transversale et pluridisciplinaire. L'Etat français se positionne alors comme un acteur fort de la planification de la mobilité, partout sur son territoire, autant métropolitain que dans les territoires d'outre-mer.

Son rôle principal, en tant que garant des institutions et du fonctionnement correct des services publics, est de veiller à la préservation de ces services, tout en protégeant et améliorant les politiques en la matière, afin de faire perdurer une continuité de ces services pour la population. En tant que garant de la nation, l'Etat français, au travers du Gouvernement, du Parlement et des différentes institutions et administrations dépendant du Gouvernement, se positionne en tant que pilier et réformateur de la mobilité. En effet, des textes législatifs sont votés, afin de permettre aux autres acteurs de la mobilité de pouvoir engager des changements profonds dans l'administration des moyens de transport à l'échelle du territoire.

L'Etat impose donc ses orientations aux autres acteurs, et oblige ceux-ci à adapter non seulement leurs politiques, mais également leurs documents de planification de la mobilité. L'Etat apporte également un appui logistique, technique, grâce à ces différents services déconcentrés. Il est également un acteur financier de premier plan, finançant en partie certains services locaux par exemple. Cet acteur multi-rôle veille donc au bon fonctionnement de la mobilité en général, et intervient dans la planification actuelle et future de la mobilité, ainsi que les transitions à apporter.

L'Etat s'impose donc comme un premier acteur fort de la mobilité. Ayant été garant par le passé de nombreuses compétences en matière de mobilité, l'Etat reste encore aujourd'hui un acteur important, avec l'appui de ces nombreux services déconcentrés.

B.2.2. Région et Département : des acteurs intermédiaires

Les régions et départements disposent d'un champ élargi de compétences à l'ensemble des outils et solutions de mobilité comme les AOM issues du bloc communal (EPCI à fiscalité propre, syndicats mixtes et PETR). Sur notre site d'étude, le bloc régional est représenté par la région Bretagne, et le bloc départemental est représenté par le département du Morbihan. Ces deux acteurs disposent de compétences différentes en matière de mobilité, mais peuvent se compléter, afin de proposer des services et aménagements servant l'intérêt collectif.

Voici une liste des compétences qui leur sont confiées :

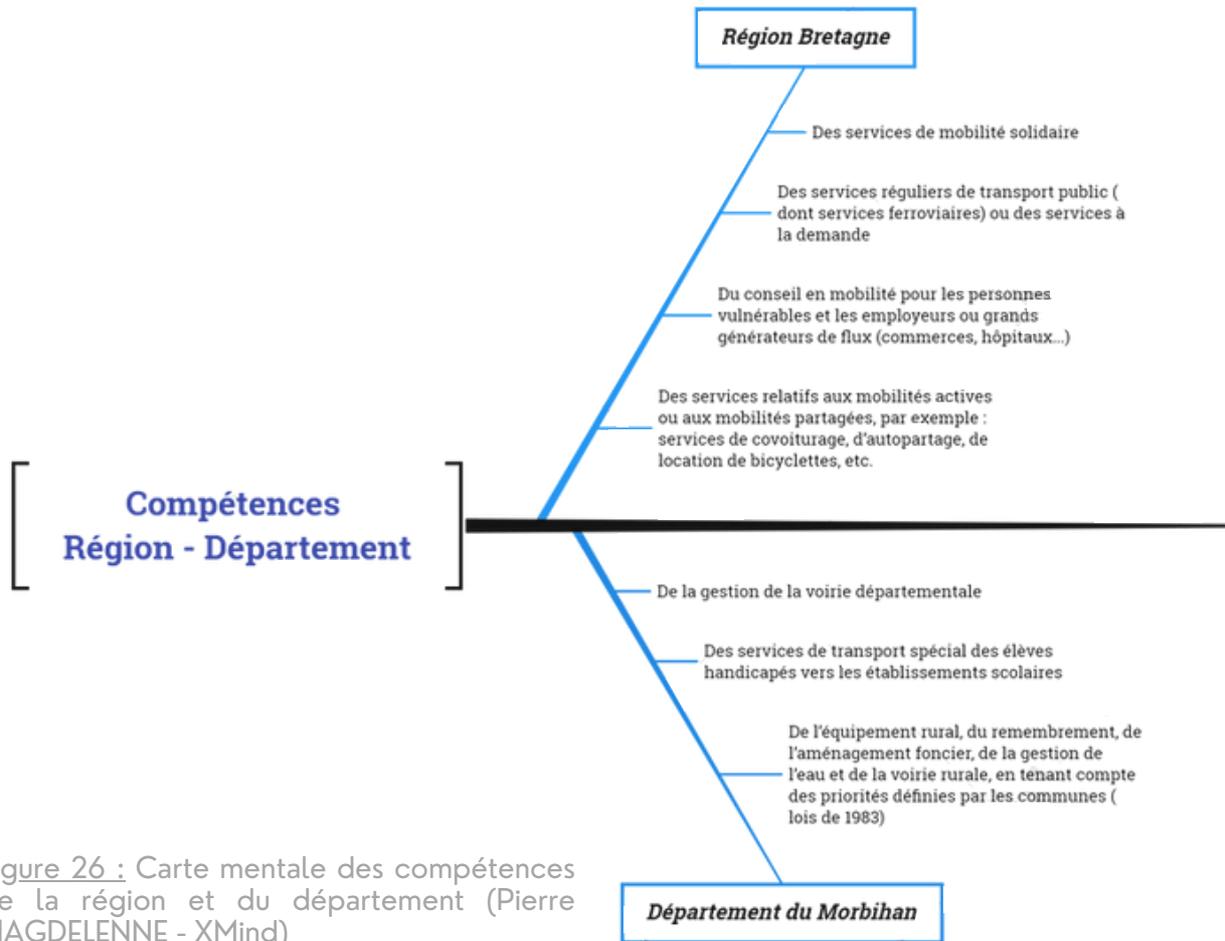


Figure 26 : Carte mentale des compétences de la région et du département (Pierre MAGDELENNE - XMind)

Depuis la loi NOTRe, le rôle du département dans la promotion des solidarités et de la cohésion territoriale est essentiel. Ses plus grandes compétences touchent principalement sur l’action sociale, mais il dispose de compétences en matière d’aménagement du territoire et des transports, pouvant toucher notre territoire d’étude. Une autre des compétences pouvant lui être affiliée serait la gestion des ports maritimes et intérieurs, ou de certains aérodromes. Cette compétence peut être transférée par l’État, aux départements et aux autres collectivités territoriales. La présence du Blavet sur le territoire communal nous pousse à nous interroger sur les compétences potentielles du département en matière de transport maritime, spécialisé sur le transport de passagers.

Figure 27 : Photographie du quai des indes à Lorient, un exemple de petit port en ville capable d’être utilisé pour le transport de passager (Source : Google street view)



Dans l’administration de leurs compétences respectives, les Autorités Organisatrices de la Mobilité sont dans l’obligation de mettre en place un certain nombre de documents planifiant la mobilité à leur échelle propre et en l’intégrant avec les autres composantes du territoire.

Les documents importants à connaître sont les suivants :

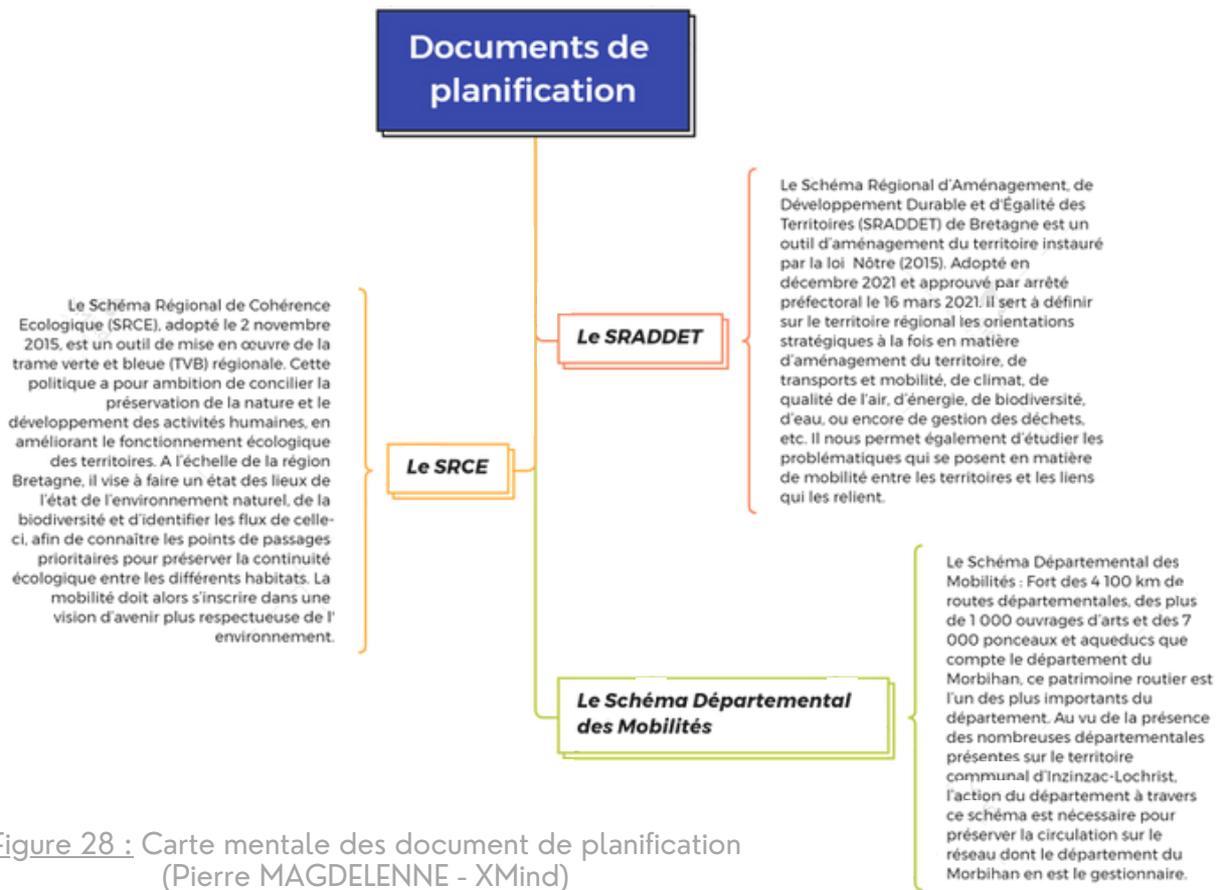


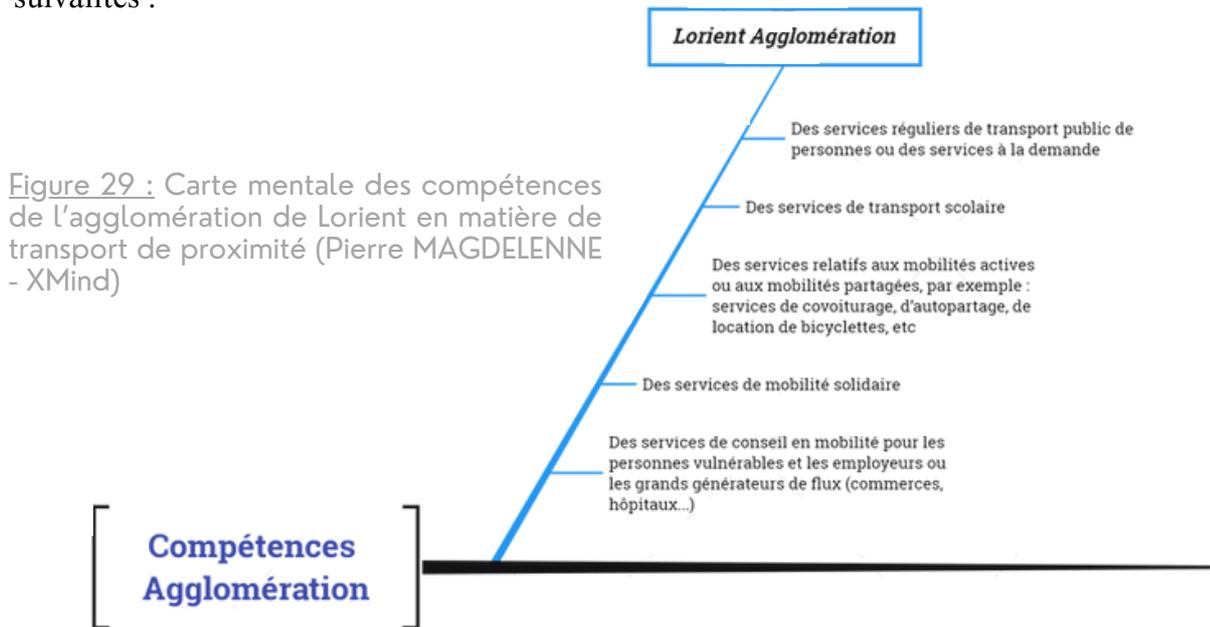
Figure 28 : Carte mentale des documents de planification (Pierre MAGDELENNE - XMind)

La région Bretagne et le département du Morbihan doivent donc, de par leurs obligations, mettre leurs compétences à leurs échelles respectives, et les organiser au travers de documents complexes. Il est tout à fait possible que ces deux acteurs aident, de manière technique, financière ou encore par apport de conseils, les autres acteurs du territoire en matière de mobilité. Hormis leurs compétences propres, ils ne possèdent pas de pouvoir décisionnel, mais seulement consultatif. Cet aspect d'entraide entre les différents acteurs est très important à montrer car, dans une structuration aussi complexe que celle des différentes mobilités, la communication et l'entraide des différents acteurs permettent un développement plus structuré et plus efficace de l'espace commun.

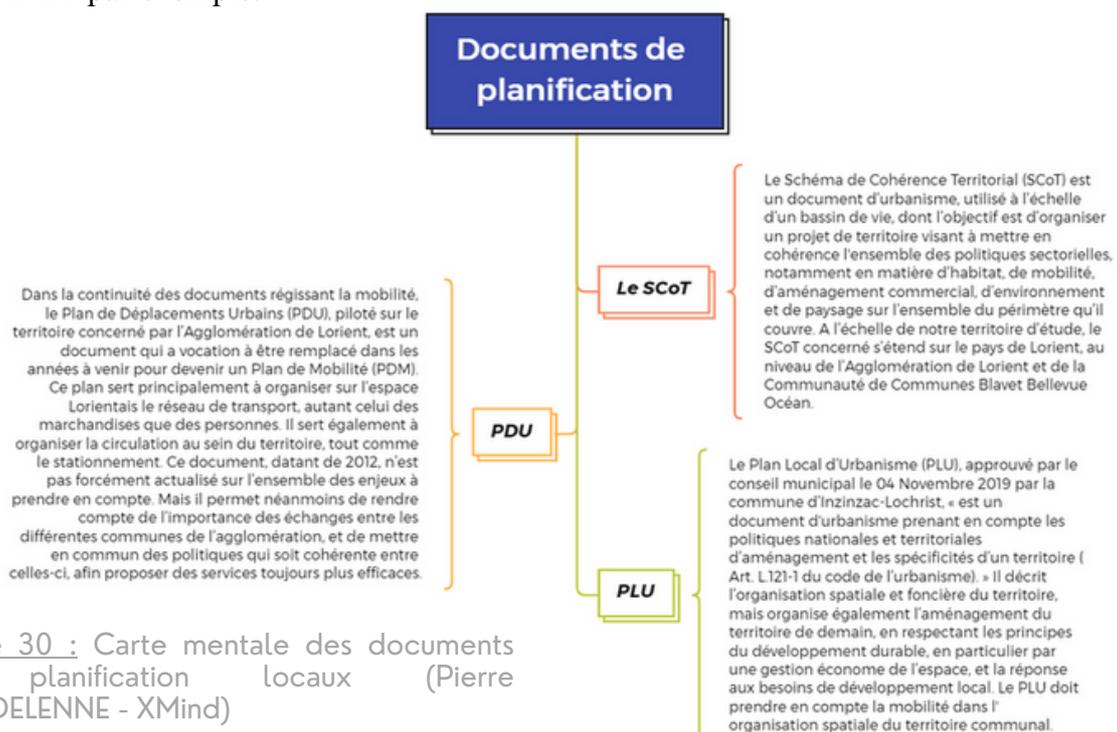
B.2.3. Des acteurs de proximité

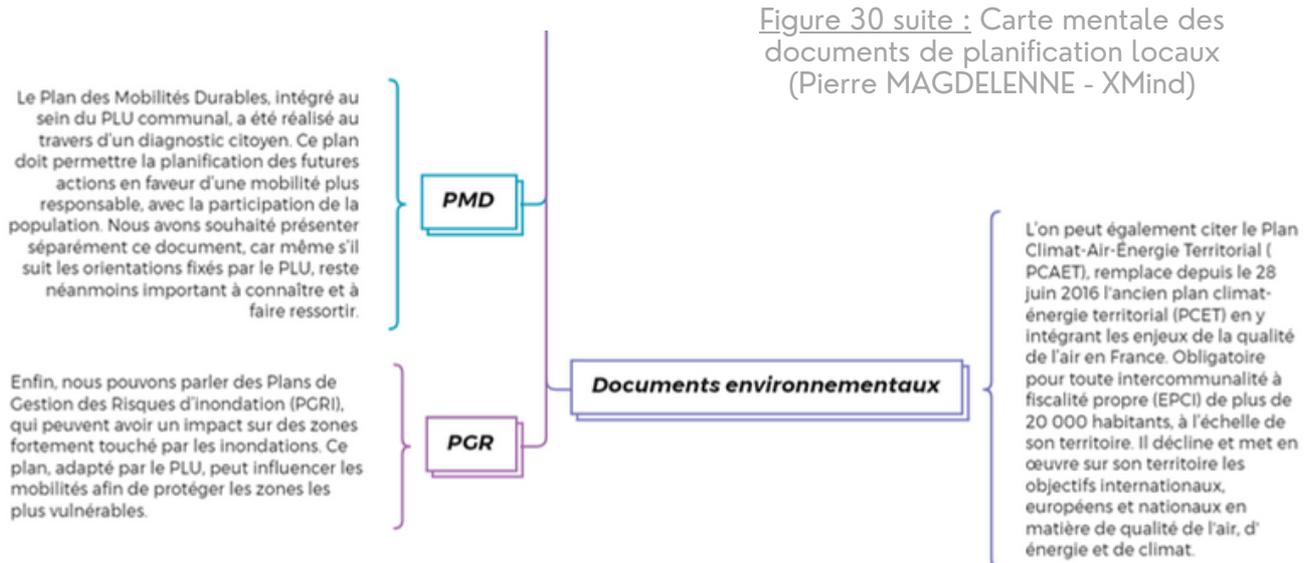
La mobilité à l'échelle intercommunale et communale est tout aussi importante. L'agglomération de Lorient et la commune d'Inzinzac-Lochrist sont également gestionnaires de compétences en matière de mobilité. Ces deux acteurs sont très liés l'un à l'autre, puisqu'avec l'ensemble des élus et acteurs des 25 communes que comporte l'agglomération, l'équipe municipale d'Inzinzac-Lochrist et ses élus travaillent avec l'agglomération et ses membres. Les compétences de l'agglomération demandent donc la participation obligatoire des élus communaux, sans qui les missions que l'agglomération propose ne pourraient voir le jour. Nous assistons donc à une dépendance de l'agglomération à ses communes membres. La coopération entre l'agglomération et les communes est donc indispensable.

C'est ainsi que les compétences en matière de transport de proximité, associées à l'agglomération sur son espace fort de ces 211 083 habitants en 2023 selon l'INSEE, sont les suivantes :



Bien que faisant partie du processus décisionnel du fonctionnement de l'agglomération de Lorient et des services proposés, la commune d'Inzinzac-Lochrist reste aussi une structure administrative indépendante, gérant elle-même ses propres compétences. Ses compétences tournent surtout autour de la gestion de la voirie municipale, ainsi que l'accès au territoire et les obligations sécuritaires à mettre en place. Pour mettre en ordre leurs différentes compétences, les deux acteurs dépendant l'un et l'autre de leurs services et infrastructures respectifs, ont mis en place des documents de planification régissant leurs compétences en matière de mobilité. Ces documents ont l'obligation de se conformer aux modalités et aux grandes orientations fixées par les documents de planification supérieurs, comme le SRADDET par exemple.





Au travers de tous ces documents, il faut garder à l'esprit que tous s'influencent d'une manière ou d'une autre. À chaque échelle, sous différentes formes et organisée par différents acteurs, la mobilité est un facteur structurel d'un territoire, d'un espace, qui est toujours plus interconnecté avec les autres. L'administration de la mobilité à l'échelle locale doit forcément passer par une coopération des acteurs qui, comme nous venons de le voir, sont interdépendants les uns des autres. Cette interdépendance influence la mobilité de bien des manières puisque la mobilité ne s'arrête pas uniquement aux moyens de déplacements, bien au contraire. L'accessibilité des lieux publics et de la commune en général, l'entretien de la voirie municipale ou encore les pouvoirs de police pour garantir la sécurité des usagers sont des éléments qui jouent sur les mobilités du territoire, et interviennent en association avec les services de transport proposés par d'autres acteurs, en coordination avec la commune. Preuve à l'appui, dans le cadre d'un Plan de Mobilités Durables réalisé avec les habitants de la commune, celle dernière souhaite proposer une politique cohérente, proche de sa population et respectant l'environnement. Tout comme le département du Morbihan et la région Bretagne, la commune d'Inzinzac-Lochrist et l'agglomération de Lorient n'ont pas de pouvoir décisionnel sur les compétences qui ne dépendent pas de leur ressort. Mais la consultation des autres acteurs est possible, afin de toujours renforcer les liens de coopération qui les unissent.

La réorganisation de ces compétences, à des échelles plus locales, a été réalisée pour métamorphoser la politique de la mobilité en France, en adaptant les mobilités aux besoins existants. Face à la complexité des jeux d'acteurs territoriaux et de leurs relations, cette répartition des compétences oblige les acteurs, parfois en concurrence dans certains domaines, comme économiques, à discuter et coopérer entre eux. Cela insiste inévitablement sur une coopération des différents partenaires, à différents échelons, afin de bâtir une politique cohérente et adaptée au territoire. Ces nombreuses coopérations ont aussi pour but de développer l'intermodalité des territoires, en proposant une association de différents moyens de transport, permettant d'accéder à un espace vaste en toute simplicité et à moindre coût. Ces politiques peuvent être différentes d'un espace ou d'un territoire à un autre mais, sur le territoire Lorientais, dont la commune d'Inzinzac-Lochrist fait partie, cette politique est adaptée à son bassin de vie, favorisant le développement de celui-ci.

II - Les usages et les pratiques de la mobilité sur un territoire à l'accessibilité limitée

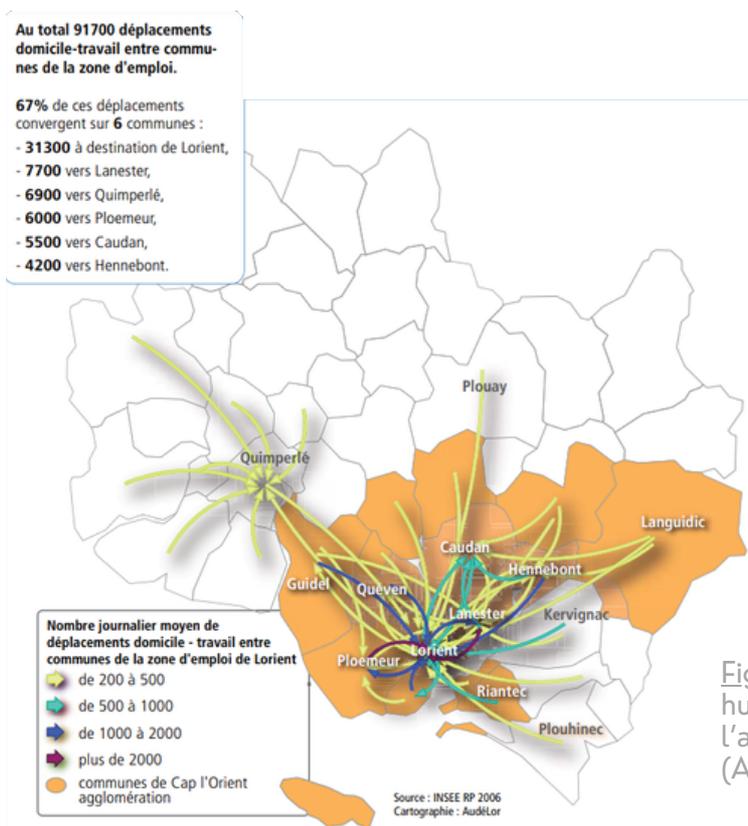
L'immense espace que constitue la région Bretagne est un réseau complexe, constitué de multiples réseaux connectés, autant virtuels que matériels. Il est important de distinguer les flux des usages et des différents types de mobilités. Les flux sont des mouvements de différentes natures, autant humains que d'informations, ainsi que de marchandises ou encore de capitaux. Dans un rapport datant de 2014, venant de l'Observatoire des Territoires, il est fait état de la forte interdépendance des territoires. Cette forte interdépendance se traduit par la nécessité pour les multiples acteurs du territoire à échanger et coopérer pour survivre et rester attractif. Ces relations, fonctionnant dans un système global, sont le fruit de multiples interactions entre les différents types de flux. Ces échanges de différentes natures constituent toute une mobilité singulière, nécessitant le déplacement d'un point de départ à un point d'arrivée de l'élément en question. Mais l'étude que nous menons ne s'intéresse pas à l'ensemble des flux, bien au contraire. Nous étudions tout particulièrement les flux humains sur le territoire communal d'Inzinzac-Lochrist et ses environs. De ces flux, nous souhaitons en déterminer les différentes mobilités existantes et les pratiques réalisées pour assurer ces mobilités.

A) Un maillage de flux diversifiés, de différentes mobilités et pratiques

Bien que nous étudions en très grande majorité les flux humains, il est tout de même intéressant de repérer les mouvements de ce flux et ces interactions sur l'espace qui nous intéresse, afin d'en comprendre ses particularités et l'importance du flux humain pour les acteurs du territoire. Nous l'avons dit précédemment, les multiples territoires et espaces sont interdépendants les uns des autres. Les flux se caractérisent donc comme quelque chose de vital pour maintenir la vie de ces lieux, ils matérialisent les liens entre ces différents territoires. Mais quels sont-ils ? Les principaux grands flux formés sont des flux matériels et immatériels. Les flux matériels se caractérisent par une constitution matérielle, nécessitant la création d'un réseau physique pour pouvoir circuler. Les flux immatériels, quant à eux, se distinguent par une absence de matérialisation physique, mais nécessitent l'existence de supports physiques pour pouvoir se déplacer. Ces deux types de flux coexistent, et peuvent souvent s'influencer mutuellement. Dans notre étude, seul le flux humain nous intéresse.

A.1. Un maillage complexe de flux humains

Dans les nombreux flux matériels qui peuvent exister, notre étude se base en priorité sur les flux humains, et notamment les flux de proximité. Ce flux humain se matérialise dans la réalité par des déplacements quotidiens pour aller à l'école, au travail, et nécessite la création d'infrastructures et de services adaptés pour ce type de flux bien spécifique. Sur l'espace Lorientais, le flux humain est considérable car comptant près de 211 000 habitants, les déplacements sont nombreux.



Sur cette carte de l'Audélor, nous remarquons que les déplacements quotidiens du flux humain, à l'échelle de l'agglomération, sont conséquents, tous types de transport confondus. Ce flux est en majorité concentré sur Lorient et ses villes périphériques proches, dans les déplacements pour aller au travail.

Figure 31 : Carte des principaux flux humains domicile-travail à l'échelle de l'agglomération de Lorient sur 1 journée (AudéLor)

A.2. Les types de mobilités et les services associés

Avec cette pluralité de flux humains, diverses mobilités, c'est-à-dire différents moyens de se déplacer, se sont développées pour pallier les besoins exprimés. Il existe ainsi plusieurs types de mobilité qui se regroupent en 2 grandes catégories :

Les mobilités définitives et de longues durées (migrations)

Les mobilités quotidiennes qui prennent en compte les déplacements usuels (loisirs, domicile, travail...)

Ce qu'il faut prendre en compte, c'est que les mobilités évoluent sous l'effet conjugué de l'évolution des modes de vie, des enjeux écologiques, énergétiques et climatiques, des contraintes budgétaires et de la révolution numérique qui offre de nouveaux usages.

On retrouve divers types de mobilité :

• Mobilité douce

Elle désigne l'ensemble des déplacements non-motorisés (vélo, trottinette, covoiturage, marche à pied...) intrinsèquement liés avec la mobilité active. Par ailleurs, les scooters et motos électriques bénéficieraient aussi d'une prime écologique au même titre que les vélos électriques.

• Mobilité active

Elle désigne l'ensemble des déplacements qui demandent une énergie/un effort humain comme le vélo.

· Mobilité carbonée

Comme son nom l'indique, elle laisse une certaine empreinte environnementale, le plus commun est l'usage de la voiture mais aussi les bus, les cars, les services maritimes ou encore le train.

· Mobilité durable

Elle comprend une réflexion sur l'environnement et les problématiques de développement durable en repensant l'aménagement du territoire et de l'espace urbain (marche, vélo, trottinette, le train, le bus).

Pour chacune des mobilités présentées ci-dessus, toutes sont présentes à différentes échelles du territoire, que ce soit à l'échelle régionale, départementale, de l'agglomération de Lorient ou encore à l'échelle communale. De multiples services ou moyens existent pour pratiquer ces mobilités, afin de combler nos besoins de déplacements. Les moyens de déplacements peuvent être intégrés à plusieurs mobilités, ce qui fait de la mobilité, en règle générale, un élément de grande diversité. Bien que chacune a ses particularités, nous avons décidé de rassembler les mobilités en 2 grandes catégories :

LES MOBILITÉS CARBONÉES

Bien que bon nombre de mobilités sont carbonées, et émettent des gaz à effet de serre, les pratiques qui en sont faites influencent grandement l'empreinte carbone qui est laissée. Nous aborderons dans cette catégorie les mobilités carbonées n'étant pas très respectueuses de l'environnement.

LES MOBILITÉS DURABLES

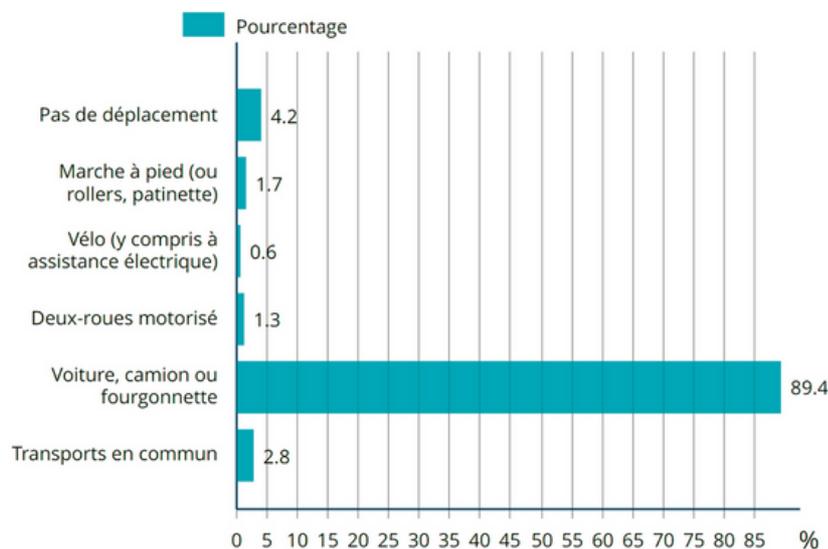
Dans les mobilités durables, plusieurs moyens de déplacements existent, autant des moyens impliquant une mobilité douce que des mobilités carbonées. Mais ce sont les pratiques, c'est-à-dire la manière dont nous utilisons ces moyens de déplacement, qui influencent la durabilité de nos déplacements, d'un point de vue environnemental.

Bien qu'il y ait, dans chacune de ces deux grandes catégories, des moyens de se déplacer similaires, nous souhaitons les distinguer par rapport à leur utilisation et empreinte carbone. Les pratiques jouent donc un rôle important dans la manière d'utiliser les moyens de locomotions.

A.2.1. Les moyens et les services de la mobilité carbonée

Le principal moyen carboné ne respectant pas l'environnement reste la voiture, utilisée individuellement. La mobilité carbonée individuelle reste le type de mobilité majoritairement utilisé que l'on peut voir en premier lieu avec ce graphique où l'on constate que l'acquisition d'une voiture pour les ménages reste sur une pente ascendante entre 2009 et 2020. Il n'existe pas de services à proprement parler proposant des déplacements en voitures, à part les taxis, qui ne relèvent pas d'un service public. À fortiori, la circulation est particulièrement dense dans l'hypercentre de Lorient, et les modes de transport alternatifs sont marginalisés.

Comme le montrent les derniers chiffres du rapport de l'INSEE (2020) : 89,4% de la population communale utilisent une voiture ou un autre véhicule motorisé, seulement 2,8% utilisent les transports en commun et 1,7% la marche à pied.



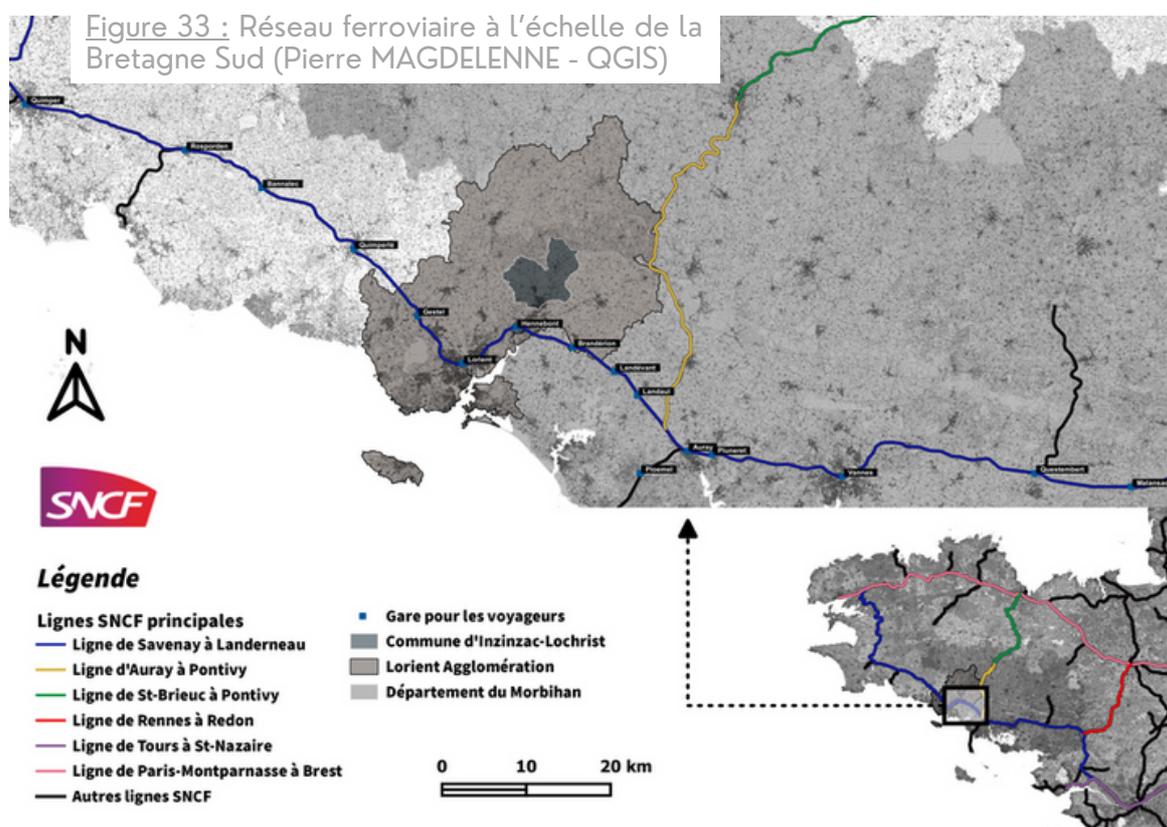
Des chiffres qui ne tranchent encore que trop peu avec ceux de 2014 (malgré plusieurs projets destinés à modifier cela) où 90,3% d'entre eux utilisaient une voiture ou un autre véhicule motorisé, seulement 3,5% utilisaient les transports en commun et 2,5% la marche à pied.

Figure 32 : Graphique de la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail par la population d'Inzinac Lochrist en 2020 (INSEE)

A.2.2. Les moyens et les services de la mobilité durable

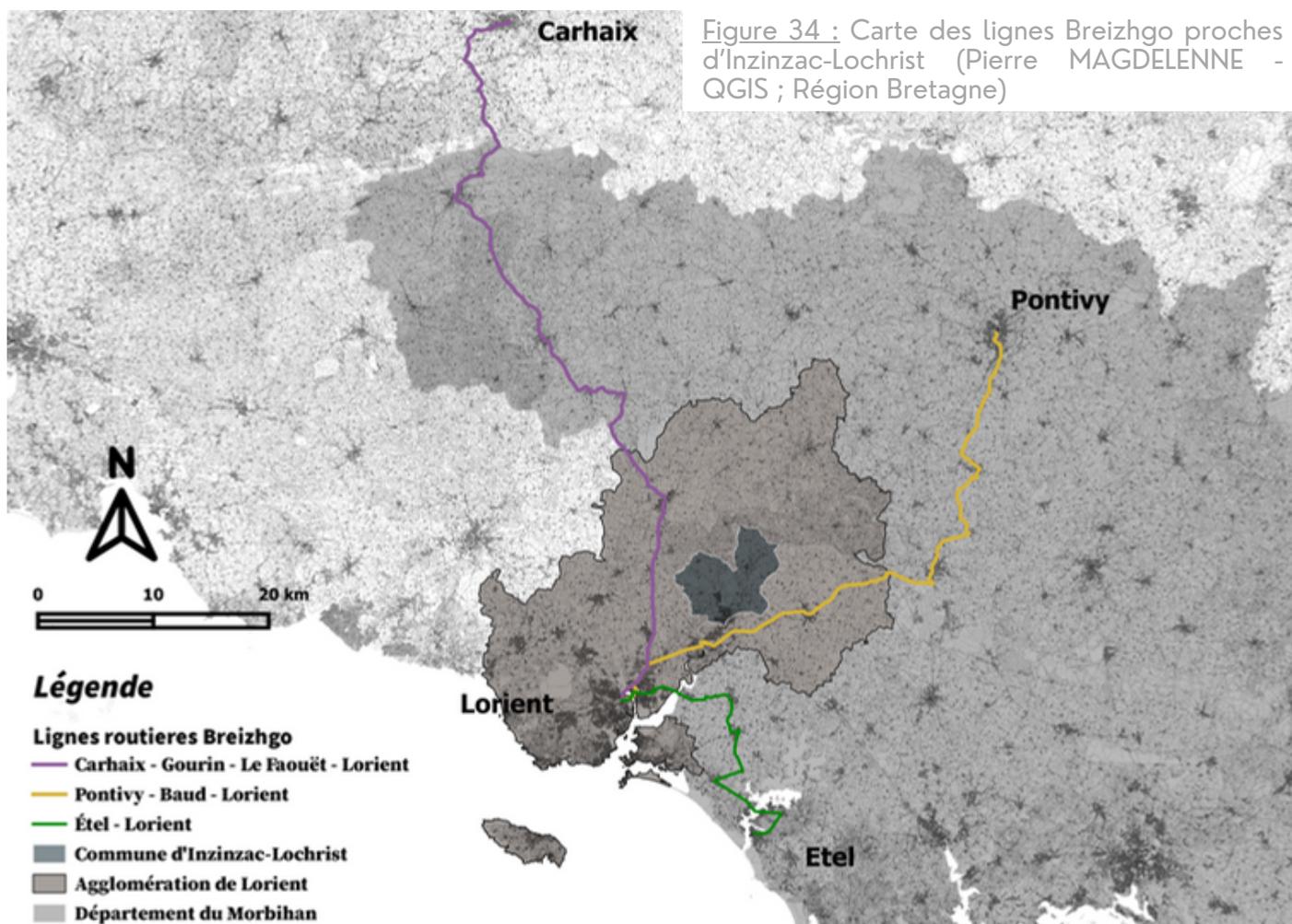
Le réseau ferroviaire

Le réseau bénéficie d'une connexion avec la Ligne Grande Vitesse (LGV) et le réseau TER Bretagne depuis le pôle intermodal de la gare d'échanges 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 déplacements depuis leur domicile grâce à des navettes. La commune d'Inzinzac-Lochrist n'abrite pas sur son territoire de gares SNCF ni d'arrêts de bus affiliés à la Société Nationale des Chemins de Fer et la région Bretagne, organisatrice de la mobilité ferroviaire sur son espace. Cependant, la gare de Hennebont, à 6 km d'Inzinzac-Lochrist, permet une desserte vers la ville de Lorient en seulement 7 minutes. Elle relie également, par des arrêts de proximité, les communes de Brandérion, Landévant, Landaul, Auray... Les grandes villes reliées par le train sont accessibles au départ de Hennebont comme Vannes, Quimper, Rennes, Nantes...

Pour les autres communes ne possédant pas de gare, des lignes de bus sont mises en place par la Région Bretagne, passant à proximité de la commune d'Inzinzac-Lochrist. Nous pouvons notamment citer la ligne 17 reliant Lorient à Pontivy, en passant par Hennebont, ou encore la ligne reliant Lorient à Carhaix Plouguer, passant par Plouay. Le réseau de bus, traversant les départements, montre que depuis la commune d'Inzinzac-Lochrist, il est possible d'accéder à d'autres communes hors de l'agglomération de Lorient, notamment vers des grandes villes situées vers le centre Bretagne ou encore le long des villes du littoral. Cependant, l'intermodalité est nécessaire entre différents moyens de transport, et les plages horaires peuvent varier en fonction des lignes et du type de réseau utilisé. Selon la destination, il est fortement conseillé de se renseigner avant chaque voyage, mais il est tout à fait possible, avec plus ou moins de difficultés, de se rendre sur d'autres territoires hors de l'agglomération.

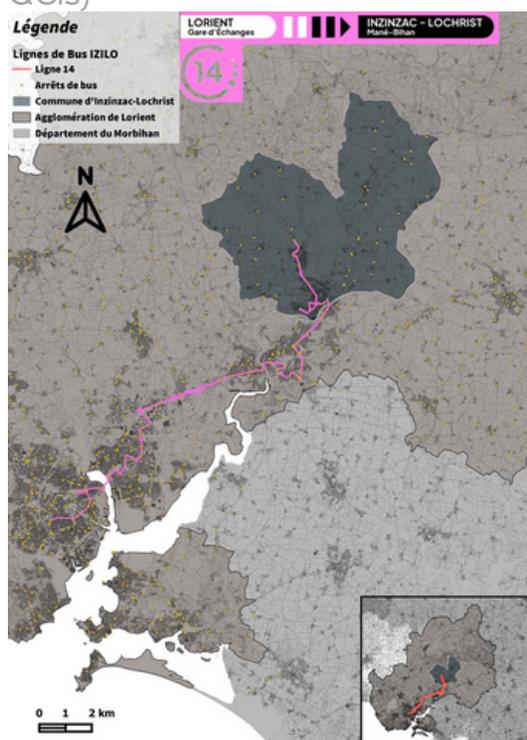


. Le réseau de bus interurbain

Le réseau interurbain de l'agglomération de Lorient est géré par la société IZILO Mobilités de Lorient Agglo, une marque exploitée par le groupe RATP Dev. Desservant l'intégralité des communes de Lorient Agglomération, ce réseau de transport en commun est le plus développé à l'échelle du territoire Lorientais. Parmi ce réseau vaste, 9 lignes nous intéressent particulièrement. Le type d'usage des lignes varie en fonction des usagers concernés. Ainsi, sur Inzinzac-Lochrist, 3 lignes sont considérées comme régulières, c'est-à-dire celles ont une fréquence de passage suffisamment importante pour permettre des dessertes élargies au sein d'une même journée. Ces lignes régulières peuvent être empruntées par tout le monde. Nous pouvons compter 1 ligne d'entreprise, qui sert uniquement pour des salariés ce déplacement depuis leur domicile, jusqu'au travail et inversement. Nous avons également 2 lignes sur demande permettant de rejoindre la partie nord-est de l'agglomération et 3 lignes réservées pour les scolaires.

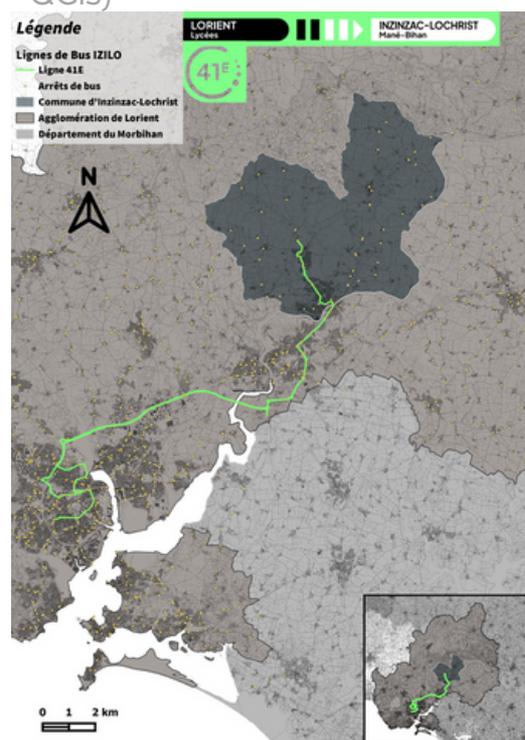
Voici les trajets des différentes lignes de bus IZILO :

Figure 35 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 14 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Ligne 14 : une ligne régulière desservant la commune jusqu'à Lorient, avec des plages horaires très larges.

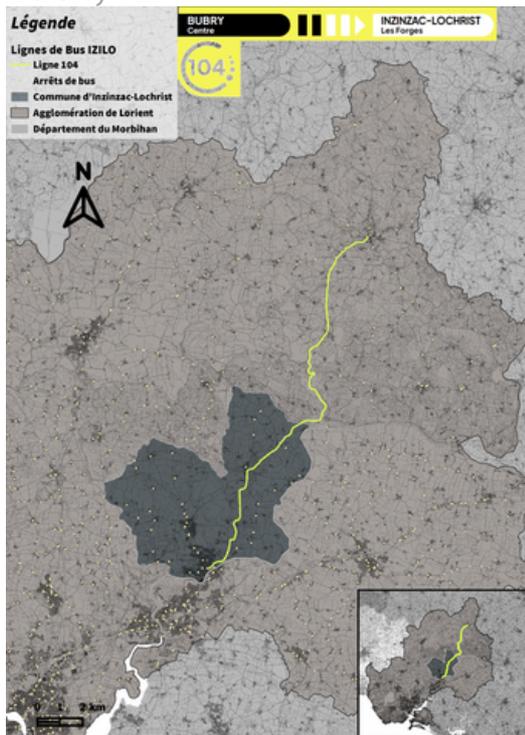
Figure 36 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 41E (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Ligne 41E : cette ligne, considérée comme une ligne régulière, desservant avec 4 bus dans chaque sens chaque jours les lycées jusqu'à Lorient, n'est pas réservée qu'aux scolaires.

Au niveau des lignes régulières présentes du lundi au samedi, on retrouve la ligne 14 et 41E qui passent beaucoup plus fréquemment, avec en moyenne un bus toutes les demi-heures de 6h à 20h.

Figure 37 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 104 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

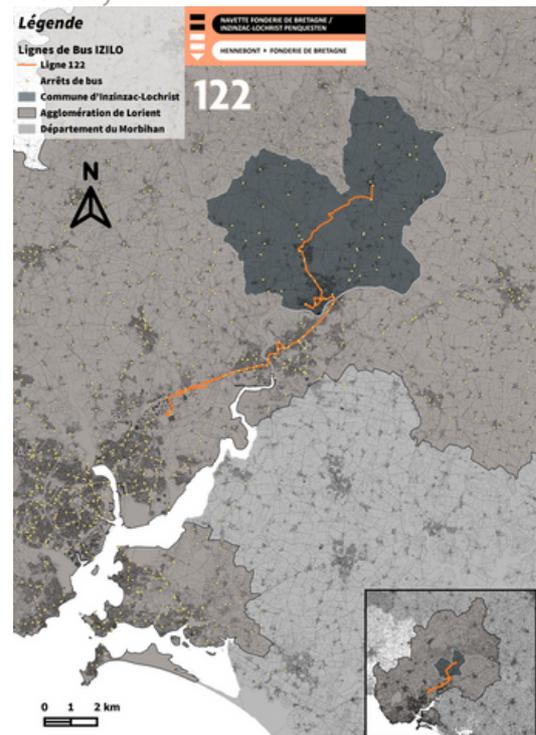


Ligne 104 : ligne avec quelques bus dans la journée, considérée comme une ligne régulière, accessible à tous, mais dont certains horaires doivent faire l'objet d'une réservation. Elle dessert Bury à Inzinzac-Lochrist. On constate cependant une fréquence de passage moindre pour la ligne 104, avec un bus toutes les heures en heures de pointe, et toutes les 2 à 3 heures en heures creuses. Ces lignes (14, 41E, 104) restent concentrées sur les 3 bourgs principaux.

Figure 39 : Carte du trajet des lignes de bus IZILO 137 et 138 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Les lignes 137 et 138 : deux lignes desservant Lanvaudan à Lochrist, le mercredi et le samedi pour la ligne 137 et le jeudi pour la ligne 138, sur demande uniquement. C'est donc une ligne de proximité mais sur réservation.

Figure 38 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 122 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Ligne 122 : cette ligne d'entreprises, desservant Penquesten à Caudan, est considérée comme une ligne de proximité, utilisée pour les travailleurs dans le dispositif de transport d'accès aux entreprises, avec 3 bus par jour en semaine dans les 2 sens.

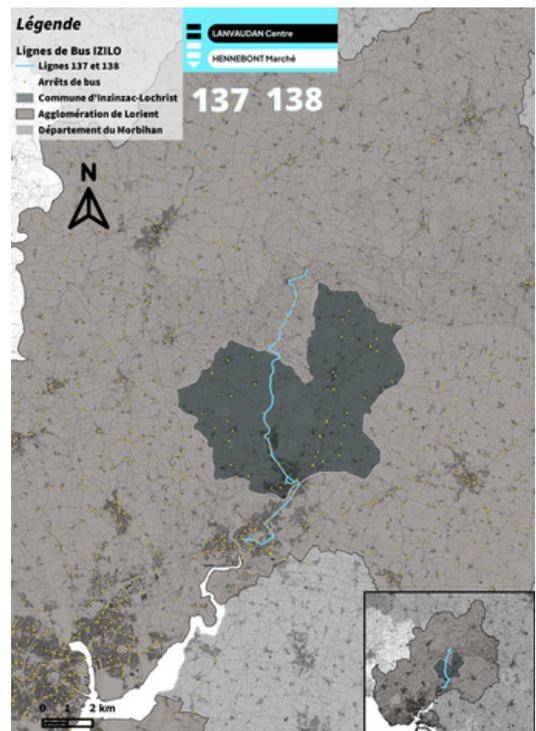
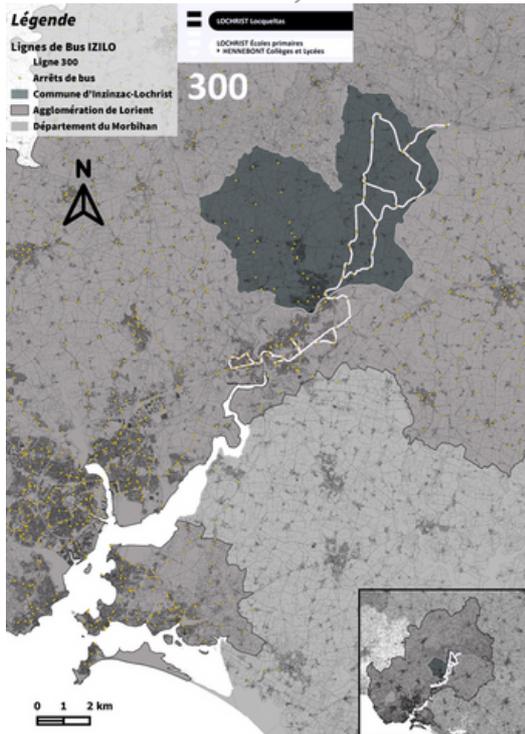


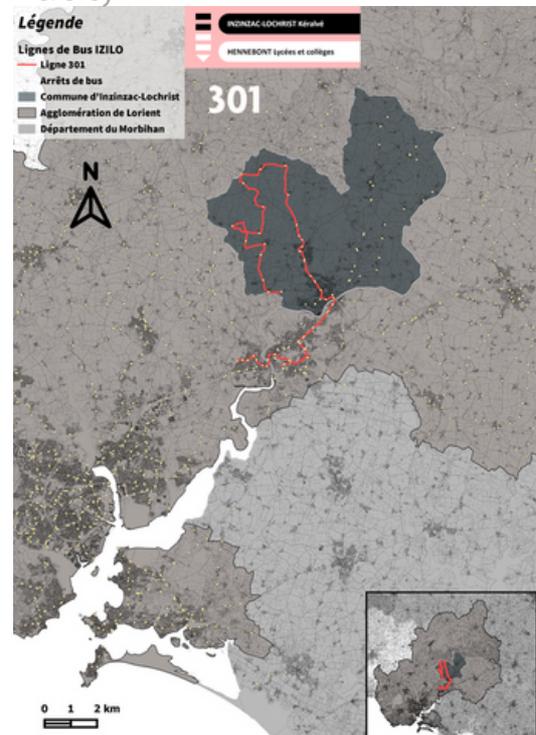
Figure 40 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 300 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Ligne 300 : ligne scolaire, réservée pour les élèves, desservant un nombre important de bourgs d'Inzinzac-Lochrist de la partie est, aux écoles primaires et surtout collèges et lycées de Hennebont.

Il est à noter la présence d'une ligne d'entreprise et de deux lignes sur réservation, ayant des amplitudes de passages très restreintes (3 allées et 3 retours répartis sur toute la journée). Les autres lignes sont des lignes scolaires, passant du lundi au vendredi, réservées pour rejoindre les lycées et collèges de Hennebont et ceux de Lorient. Elles sont indispensables face à la non-présence de ces infrastructures dans la commune d'Inzinzac-Lochrist

Figure 41 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 301 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Ligne 301 : ligne scolaire, réservée pour les élèves, desservant un nombre important de bourgs d'Inzinzac-Lochrist de la partie ouest, aux écoles primaires et surtout collèges et lycées d'Hennebont.

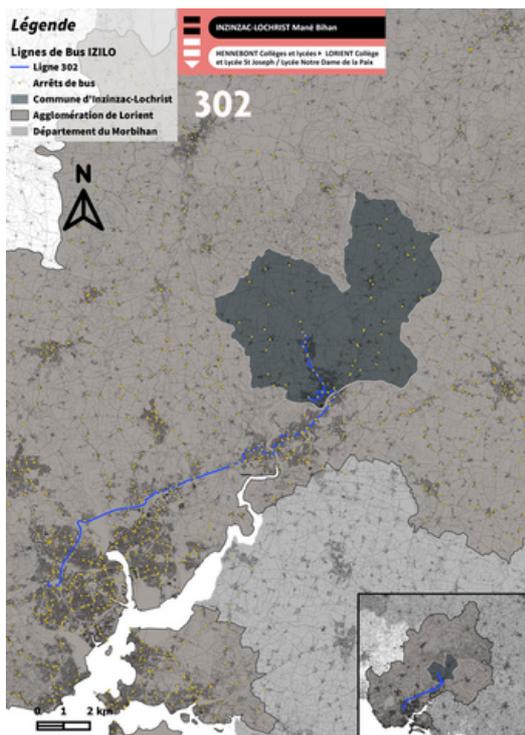


Figure 42 : Carte du trajet de la ligne de bus IZILO 302 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Ligne 302 : ligne scolaire, reliant Inzinzac-Lochrist aux collèges et lycées de Lorient.

Pour les scolaires, on retrouve entre 1 et 3 passages de bus entre 7h et 9h du matin et 1 à 3 passages en fin d'après-midi entre 16h et 18h. On a l'exemple ici de la ligne 302, passant par Inzinzac, qui dessert les différents collèges de Hennebont et de Lorient. Cette dernière ne passe qu'une seule fois à 7h pour l'aller, tous les jours de la semaine. Selon une simulation que nous avons effectuée, si une personne partait d'Inzinzac-Lochrist pour aller jusqu'au Lycée Notre-Dame de la paix, situé à Lorient, pour un départ à 7h un lundi matin, le temps de trajet serait d'environ 1h à 1h30. Ce qui reste assez conséquent pour aller dans une commune limitrophe. Malgré le temps long pour rejoindre le cœur névralgique de l'agglomération de Lorient, soit près de 50 minutes en fonction des lignes, les bourgs principaux d'Inzinzac et de Lochrist restent relativement bien desservis. Cependant, dans les autres petits bourgs y compris Penquesten, pour les trajets de tous les jours, sauf pour les scolaires, l'accessibilité peut être rendue compliquée, avec des services demandant la prise de plusieurs bus pour arriver là où les personnes souhaitent. Une intermodalité peut alors s'avérer nécessaire.

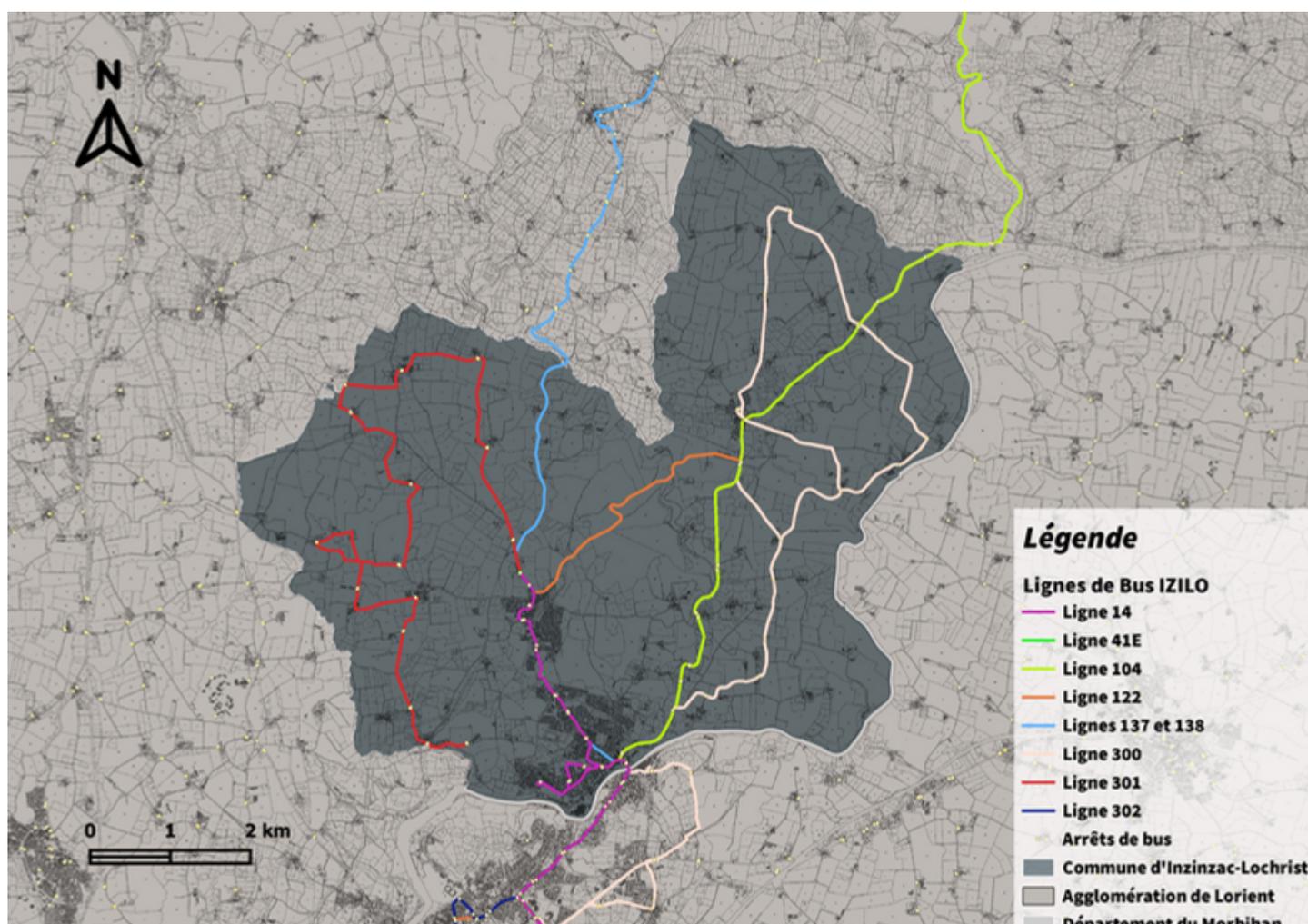


Figure 43 : Carte regroupant l'ensemble des lignes de bus IZILO passant sur la commune d'Inzinzac-Lochrist (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Le covoiturage

Dans l'une de ses priorités, Lorient Agglomération, au travers de son Plan de Mobilités, mais également la commune d'Inzinzac-Lochrist, au travers de son Plan de Mobilités Durables, souhaite développer, en plus des transports urbains déjà existants, le covoiturage entre particuliers sur les déplacements du quotidien.

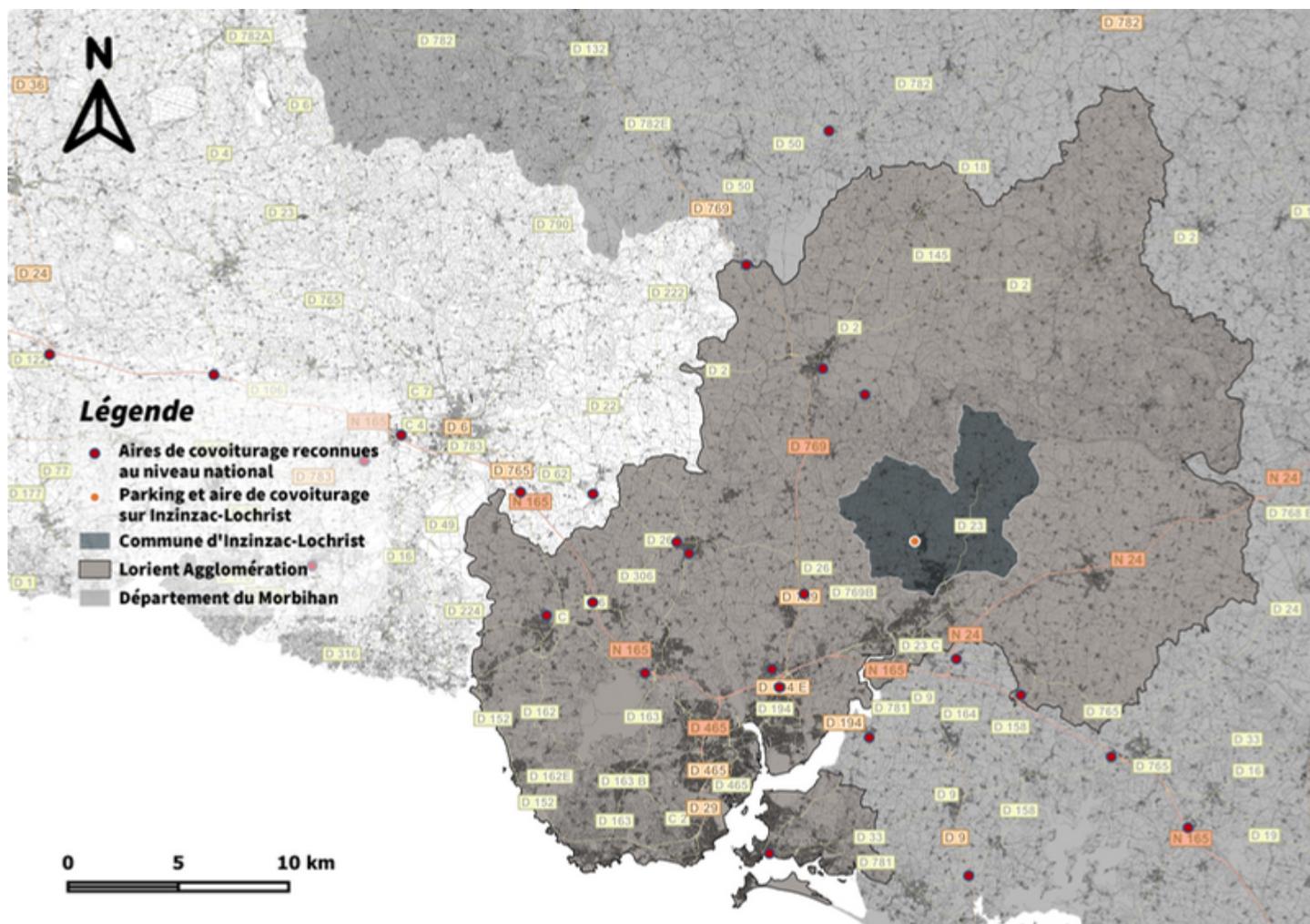


Figure 44 : Carte des aires de covoiturage à l'échelle de l'agglomération de Lorient (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Pour le développement de cette pratique, différentes applications existent, comme l'application Karos, créée par l'agglomération de Lorient. Cette application permet, à l'échelle des 25 communes de l'Agglomération, de faciliter l'échange entre particuliers pour les trajets de covoiturage domicile-travail. En plus de cette facilité de mise en relation entre particuliers, l'agglomération de Lorient, avec le soutien financier de l'Etat Français, participe au travers d'un effort financier pour alléger les coûts des déplacements quotidiens. L'application Karos prend en charge les déplacements jusqu'à 50 kilomètres. L'aide de l'Agglomération est quant à elle plafonnée à 2 €, versés à partir de 30 kilomètres parcourus. Pour les passagers, des économies sont réalisées sur les frais d'essence et l'entretien des véhicules. Et pour les conducteurs, le gain est cumulable par nombre de passagers (2 trajets maximum réalisés par jour accueillant 3 passagers maximum à chaque fois). En 2023, les conducteurs primo-covoitureurs pourront en plus bénéficier de la prime de l'Etat : 50 € versés

au premier voyage réalisé à la suite de l'inscription sur la plateforme. Il existe bien entendu d'autres plateformes de covoiturage, comme Blablacar, proposant d'autres types de trajets, autant sur le territoire de l'agglomération de Lorient que sur d'autres communes extérieures. Dans la continuité logique de ce diagnostic, l'utilisation de Karos est à garder à l'esprit, car cette application est destinée aux trajets du quotidien, mais cette diversité de plateformes et d'offres de covoiturage est tout de même très intéressante à observer. Au travers du développement de cette politique, il est intéressant de nous demander s'il existe, sur le territoire de l'agglomération, des espaces dédiés pour les services de covoiturage, comme il existe des arrêts pour les transports en commun. Sur le territoire, il en existe plusieurs, notamment sur des parkings déjà existants, mais ayant fait l'objet d'aménagements pour mieux indiquer la possibilité de les utiliser comme parkings de covoiturage. D'autres ont potentiellement été créés spécialement pour cet usage.

· Le vélo

Les pistes cyclables sont restreintes voire inexistantes, ce qui soulève un manque d'incitation à les utiliser. La question du relief prononcé associée au climat serait un frein à la pratique de la mobilité active et durable. Les vélos circulent alors majoritairement sur les routes, et doivent donc cohabiter avec les autres usagers. Il faut noter la présence d'une voie de halage le long du Blavet, étant labellisée et permettant de lier Lorient à Pontivy, ainsi que l'ensemble des communes se situant le long du Blavet et du tracé.



Figure 45 : Photographie d'une rue du bourg de Lochrist (Tyfenn MESCAM)

· La marche à pied

Au-delà de la pratique sportive, 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 trottoirs, notamment, sont réduits à portion congrue quand ils ne sont pas tout simplement bloqués par des stationnements gênants. Les déplacements piétons peuvent donc être difficiles, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et pour les enfants. On remarque aussi que la marche est souvent reléguée au dernier plan des priorités dans les politiques de mobilité malgré ses bénéfices. Dans le pays de Lorient, elle représente 1 déplacement sur 3 et passe de 24% en 2004 à 31% en 2018.



Figure 46 : Photographies d'aménagements urbains servant à différentes mobilités dans l'espace (Amélie LE PORS)

Le relief prononcé, ainsi que le climat, seraient un frein à la pratique de la mobilité active et durable.

- Des inégalités sont ainsi observées entre le bourg principal de Lochrist et les bourgs d'Inzinzac et de Penquesten : leur éloignement accentue le recours à la voiture individuelle, en l'absence d'alternative crédible.
- Le quartier de Kerglaw présente un nombre insuffisant de connexions piétonnes au reste de la ville, le rendant relativement enclavé. Excepté sur les bords du Blavet, qui ont fait l'objet d'aménagements nombreux et attractifs.
- L'absence de lieux de rencontres sur l'espace public fait de celui-ci une simple zone de transit. Cet effet est accentué par les déplacements pendulaires des actifs, qui créent des temporalités.

· L'intermodalité

L'intermodalité n'est pas un simple moyen de transport. Cette association de moyens de se déplacer, et souvent d'utilisations de mobilités différentes, est quelque chose de privilégié par les acteurs publics, afin de réduire notamment la dépendance à la voiture. Cette intermodalité existe, et peut prendre des formes diverses et variées. Celle-ci n'est donc pas un service à part entière, mais reste plutôt une manière ingénieuse de se déplacer en utilisant différents moyens de locomotion, ceux listés ci-dessus.

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

- La construction en bois de parking à vélo
- L'aménagement de la rue du Blavet qui prend en charge la mobilité du cycliste
- La mise en place de zones de rencontre limitées à 20km/h destinées à faire cohabiter les différents modes de déplacement
- L'installation d'une borne de recharge express pour véhicules électriques rue du Blavet.

A.3. L'analyse des pratiques des usagers de la mobilité

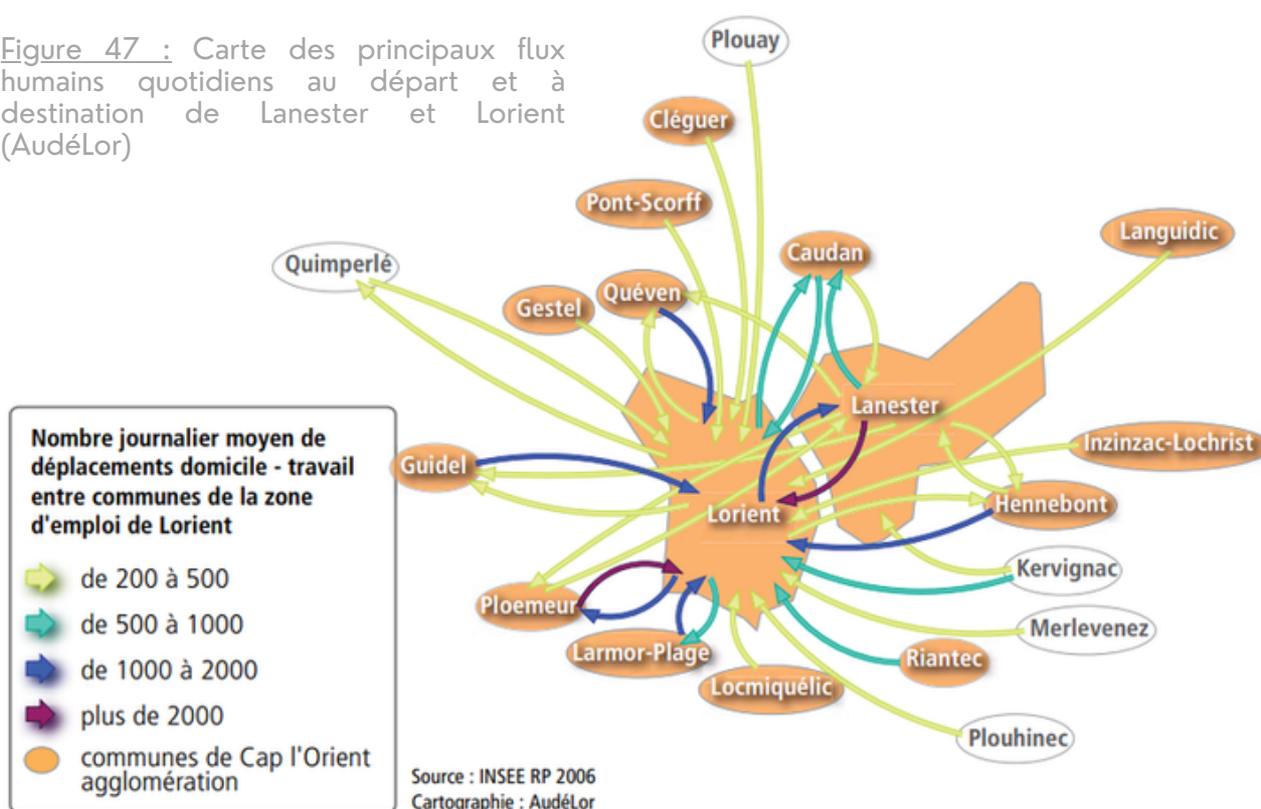
Vient avec la notion de l'espace, la question de son occupation. Les usages et l'appropriation des espaces publics par les habitants, dont un certain nombre de points sont à relever, peuvent nous aiguiller sur l'étude d'un lieu. Nous avons constaté qu'une multitude d'usages existe sur la commune d'Inzinzac-Lochrist. Ces usages vont fortement influencer l'utilisation des moyens de transport et pratiques réalisés pour se déplacer. L'un des premiers usages qui existe de la mobilité, c'est-à-dire le motif de notre déplacement, est souvent d'ordre quotidien, voire occasionnel (le travail, l'école, les loisirs sportifs et créatifs, les activités associatives). De part sa population variée, ce sont autant de modes de vie et de capacités à se déplacer différents, qui constituent un réel enjeu pour les élus. Il s'agit à la fois d'offrir à tous les citoyens le confort et la liberté de se déplacer, mais aussi de rendre les services publics et les commerces accessibles à tous et d'éviter le cloisonnement social. Chaque individu va alors adapter en conséquence sa manière de se déplacer, en fonction de ses contraintes personnelles, ses besoins propres et la manière la plus pratique pour lui. Cette adaptation va induire des comportements différents, mais quelles sont les tendances générales sur les différentes échelles de nos territoires ? La plupart des données récoltées touche les

déplacements quotidiens comme ceux servant à aller au travail. Mais nous pouvons faire un parallèle avec les déplacements n'incluant pas un motif professionnel.

· Les comportements aux échelles de l'agglomération de Lorient et de la commune

Si l'on regarde attentivement la carte ci-dessous des principaux flux humains quotidiens, sur l'agglomération de Lorient, une très grande majorité des personnes se dirige soit sur Lorient, soit sur les communes périphériques. Ce flux important de personnes est source d'enjeux forts, tels que de nombreux documents de planification de la mobilité mettent en évidence le besoin d'améliorer les mobilités douces, afin de désengorger les axes de circulation principaux, souvent saturés aux heures de pointe.

Figure 47 : Carte des principaux flux humains quotidiens au départ et à destination de Lanester et Lorient (AudéLor)



En 2020, l'agglomération de Lorient concentrait une population active de 62,8%, soit 88 395 personnes sur une population âgée entre 15 et 64 ans. Sur ces personnes actives, ce sont près de 78 033 personnes qui ont un emploi sur l'agglomération de Lorient, sur les 82 513 emplois recensés en 2020 sur l'espace de l'agglomération.

	2009	2014	2020
Nombre d'emplois dans la zone	80 530	81 104	82 513
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	77 038	75 869	78 033
Indicateur de concentration d'emploi	104,5	106,9	105,7
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	52,9	52,6	51,5

Figure 48 : Tableau sur l'emploi et l'activité au sein de l'agglomération de Lorient (INSEE)

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	77 012	100	75 845	100	78 016	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	27 869	36,2	27 199	35,9	26 738	34,3
dans une commune autre que la commune de résidence	49 143	63,8	48 646	64,1	51 277	65,7

Figure 49 : Tableau du lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone (INSEE)

La nécessité de se déplacer, que ce soit à l'extérieur du territoire communal ou en interne, est nécessaire, tant pour des raisons professionnelles ou non. L'utilisation de la voiture individuelle, à l'échelle communale, est très importante. La circulation est particulièrement dense dans l'hypercentre de Lochrist, et les modes de transport alternatifs sont marginalisés. Comme le montrent les derniers chiffres du rapport de l'INSEE de 2020 : 89,4% d'entre eux utilisent une voiture ou un autre véhicule motorisé, contre seulement 2,8% qui utilisent les transports en commun et 1,7% la marche à pied. Si l'on compare les moyens de déplacements avec ceux privilégiés à l'échelle de l'agglomération, la voiture est moins plébiscitée, avec 81% de personnes l'utilisant quotidiennement. L'utilisation des transports en commun, du vélo ou encore de la marche à pied est davantage marquée et favorisée à l'échelle de l'agglomération. Ce constat nous montre que l'éloignement des territoires des zones les plus dynamiques entraîne en moyenne une dépendance à la voiture plus importante.

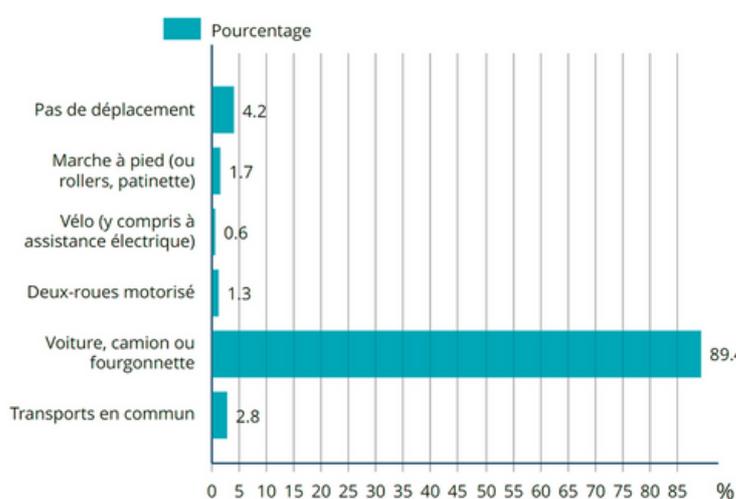


Figure 53 : Graphique de la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail par la population d'Inzinac Lochrist en 2020 (INSEE)

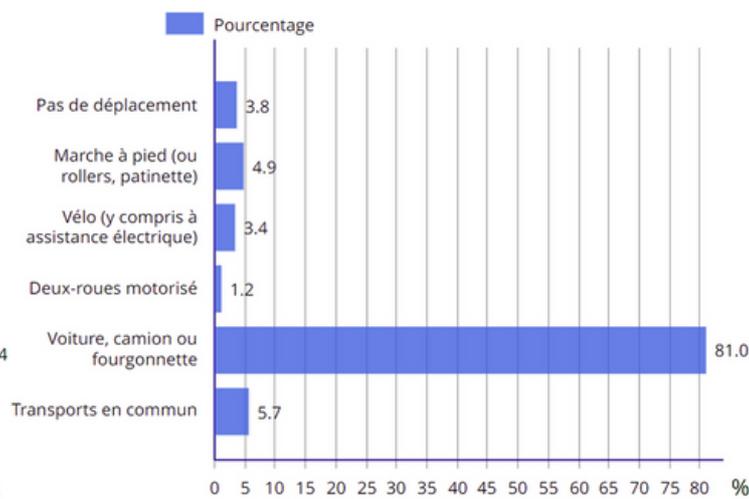


Figure 54 : Graphique de la part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail par la population de l'agglomération de Lorient en 2020 (INSEE)

Cette dépendance se traduit par le nombre significatif de voitures par ménage, soit sur le territoire communal près de 90,5 % des ménages ont au minimum un véhicule, contre 84,6% des ménages ayant au minimum un véhicule à l'échelle de l'agglomération en 2020.

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	2 467	100,0	2 682	100,0	2 774	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	1 831	74,2	2 062	76,9	2 216	79,9
Au moins une voiture	2 154	87,3	2 425	90,4	2 511	90,5
1 voiture	1 061	43,0	1 152	43,0	1 224	44,1
2 voitures ou plus	1 093	44,3	1 273	47,5	1 287	46,4

Figure 55 : Tableau de l'équipement automobile des ménages d'Inzinac-Lochrist (INSEE)

	2009	%	2014	%	2020	%
Ensemble	91 644	100,0	95 409	100,0	100 668	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	60 425	65,9	64 376	67,5	69 111	68,7
Au moins une voiture	75 946	82,9	79 352	83,2	85 129	84,6
1 voiture	45 514	49,7	47 581	49,9	50 730	50,4
2 voitures ou plus	30 432	33,2	31 771	33,3	34 399	34,2

Figure 56 : Tableau de l'équipement automobile des ménages de l'agglomération de Lorient (INSEE)

D'après ces statistiques, une grande partie des lochristois reste sur le territoire de l'agglomération pour travailler. Si l'on reprend par exemple la répartition des zones d'activités sur le territoire, sur les 28 ZAC recensées, la commune d'Inzinac-Lochrist en compte 1 : La ZA de Pen er Prat. Les plus proches se trouvent sinon sur la commune de Hennebont, avec la ZC de La Gardeloupe, ZC du Quimpéro, ZC de Kergroix. L'accessibilité des lieux peut se faire en transport en commun depuis Inzinac-Lochrist, à travers les lignes régulières principalement. Pour les zones d'activités les plus proches, les transports doux comme la marche à pied ou le vélo sont possibles, mais pour les plus éloignées, la voiture reste de mise, avec des possibilités de covoiturage. De tous les moyens de transport, la voiture est actuellement le choix le plus efficace pour se déplacer hors de la commune.

• Des aménagements qui favorisent certains comportements

La population d'Inzinac travaillant hors de la commune se déplace donc en grande partie pour les motifs suivants : soit pour aller travailler, soit pour avoir accès à des services que l'on ne trouve pas sur la commune. Il existe cependant des déplacements internes à la commune qui, avec les aménagements existants, vont influencer les pratiques et les comportements. Voici un descriptif rapide des situations sur les 2 bourgs principaux :

Bourg d'Inzinac

La majeure partie des déplacements se fait en voiture qui occupe une place prépondérante, tant dans le maillage que dans les usages. 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. 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 reste aussi dominant par rapport à tous les autres moyens de transport. Des éléments d'aménagement peuvent en témoigner :

- Trottoirs en centre-ville plutôt étroits, mais ils s'élargissent sur les zones résidentielles notamment.
- 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 sont restreintes, voire inexistantes.

Les tendances sont à peu près les mêmes, on se déplace surtout pour aller au travail, en utilisant le moyen de transport le plus pratique, en soit la voiture. Les transports doux, comme le vélo ou la marche à pied, sont pratiques pour des trajets courts, mais non adaptés sur de longues distances. Les transports en commun sont moins plébiscités car ils ne correspondent pas forcément aux habitudes des individus ou ne permettent tout simplement pas de se rendre sur son lieu de destination. Les raisons sont diverses et éparpillées, mais connaître les logiques conduisant à ces comportements nous éclaire sur les motivations qui poussent les individus à se comporter de la sorte. Les aménagements influencent également

les pratiques et comportements, nous incitant, de manière intentionnelle ou non, à favoriser certaines pratiques plutôt que d'autres.

· Des statistiques aux cas pratiques

Afin d'étayer les analyses faites précédemment et pour illustrer plus concrètement nos propos, nous avons imaginé deux scénarios, impliquant les logiques de comportements et les pratiques réalisées sur le territoire, auxquelles peuvent être confrontés un bon nombre de personnes.

Scénario n°1

Élève en première au lycée Colbert de Lorient, seul lycée qui fait l'option qu'il souhaite, il possède un besoin de transport en partant de son lieu d'habitation qui est Kerglaw situé à l'ouest de Lochrist. Étant donné que ses cours au lycée débutent à 8h, plusieurs solutions s'offrent à lui :

- Tout d'abord, il peut prendre la ligne de bus spécifique scolaire 302 à l'arrêt de bus La Montagne à 7h08 et arrivera à l'arrêt lycée à 7h46. Il devra ensuite marcher pendant 10 minutes pour aller jusqu'à sa destination. Il s'agit donc d'un trajet long d'une cinquantaine de minutes.
- Il peut également prendre le bus 14 qui fait la liaison Inzinzac-Lochrist → Lorient gare d'échange, mais cette ligne 14 dessert l'arrêt lycée à 7h37 et 8h45 pour un départ de La Montagne à 6h37 et 8h25 ce qui fait des trajets plus longs.
- Le trajet en train est également envisageable. Pour ce faire, l'élève doit prendre la ligne 14 qui possède une plage horaire plus grande, ou bien la ligne 302 jusqu'à l'arrêt Maison Rouge à Hennebont, pour ensuite prendre un TER qui relie Hennebont à Lorient gare d'échange en moins de 10 minutes. Il y a un TER toutes les 30 minutes environ.

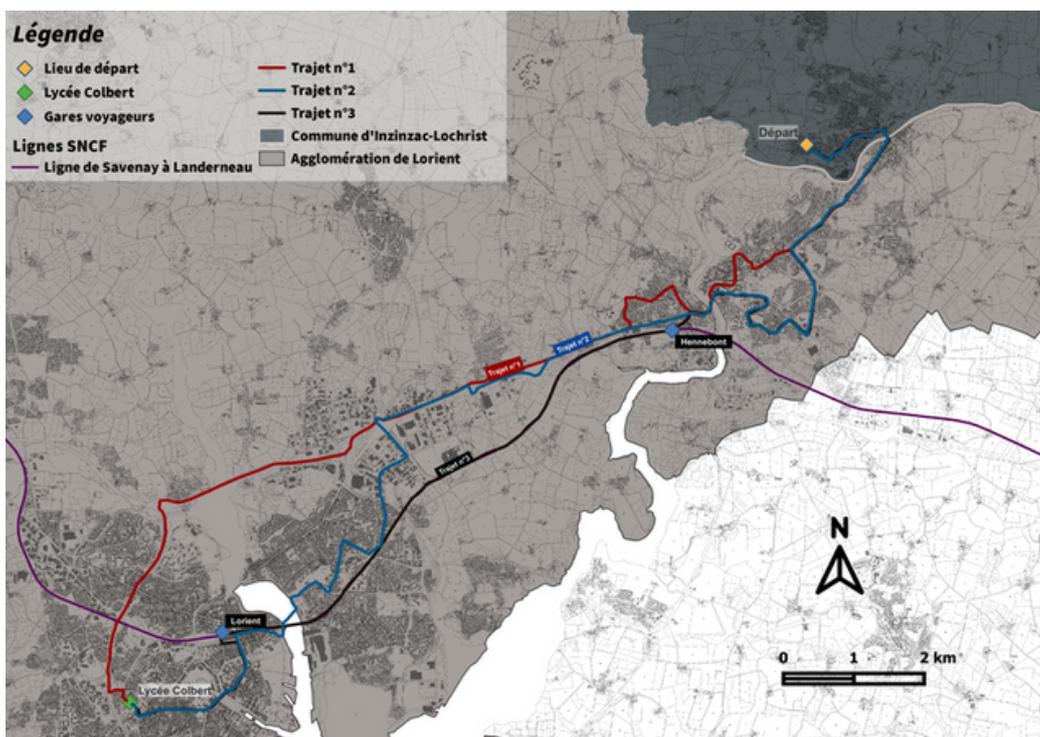
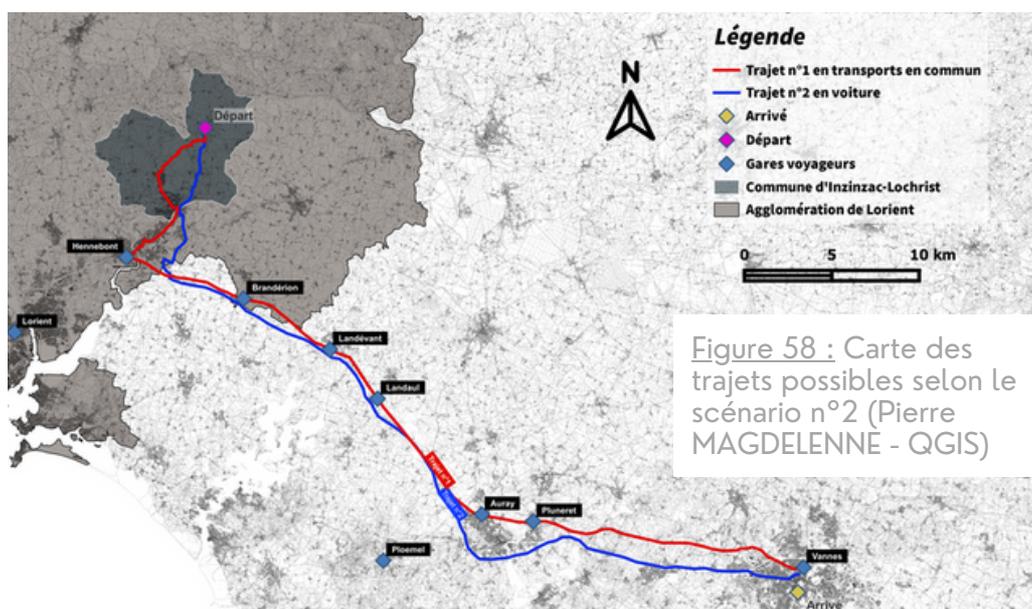


Figure 57 : Carte des trajets possibles selon le scénario n°1 (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Scénario n°2

Une personne habitant à Penquesten dans la commune d'Inzinzac-Lochrist doit se rendre à Vannes pour travailler. Nous allons tout d'abord voir son trajet étant donné qu'elle se déplace uniquement en transport en commun. Cette personne quitte son domicile afin de rejoindre l'arrêt Penquesten avant 5h06 pour prendre le bus de la ligne 122 en direction de l'arrêt Maison Rouge à Hennebont qui mène à la gare à 5h32. Il faut ensuite qu'elle attende 6h20 pour avoir un train qui l'emmène à Vannes en 24 minutes, pour une arrivée à 6h44. En revanche, si la personne possède une voiture, il faut qu'elle emprunte la D23 en direction de Lorient puis qu'elle prenne la N165 en direction de Vannes, le trajet dure habituellement le matin entre 40 et 50 minutes. On remarque qu'il y a environ 1 train toutes les heures sur la ligne Hennebont → Vannes pour une moyenne de prix de 11€.



Bien que ces situations soient différentes, nous voyons que les services de transport et les infrastructures proposées ne s'adaptent pas forcément à tout le monde. La commune d'Inzinzac-Lochrist reste une commune très bien desservie, que ce soit en termes des mobilités carbonées ou douces. En revanche, bien qu'il y ait de multiples modalités, l'éloignement géographique de la commune impacte les pratiques. La voiture reste le moyen le plus pratique et rapide pour se déplacer à l'extérieur ou à l'intérieur d'Inzinzac-Lochrist. Le facteur temporel apparaît donc comme un élément prépondérant dans les comportements des individus.

Nous voyons que les logiques de déplacements et de comportements sont très différents selon la nature des déplacements et des contraintes de chaque individu. Il est à noter que la voiture reste un élément central dans la mobilité quotidienne de la population communale, et inversement, c'est-à-dire pour les personnes se rendant sur Inzinzac-Lochrist. Cette nécessité d'utiliser la voiture peut s'expliquer par l'importance de rester connecté au pôle attractif de l'espace lorientais, regroupant un nombre important de services et activités essentiels à la vie courante. Préserver cette connexion avec les communes plus éloignées est donc une question vitale pour garantir une attractivité et un cadre de vie qui attire ou qui maintient la population sur la commune.

B) L'accessibilité délicate du territoire

Dans cet espace connecté, quel est l'état concret de cette connexion ? On peut se poser la question suivante : est-ce simple de rejoindre la commune d'Inzinzac-Lochrist depuis les territoires extérieurs à la commune ? Et inversement, est-il possible, depuis la commune d'Inzinzac-Lochrist, de rejoindre facilement les territoires qui l'entourent ? Ces questions sont complexes et nécessitent de prendre des précautions dans l'analyse que nous allons en tirer. Les besoins de déplacements ainsi que les contraintes de chaque individu étant tellement différents, il n'y a pas de réponse unique à ces questions. Cependant, dans un cadre général, nous allons essayer d'avoir un visuel global sur l'accessibilité du territoire, tant sur les personnes externes venant pour différentes raisons, que sur les personnes internes à la commune souhaitant se rendre à l'extérieur. Dans cette même logique, nous essaierons par la suite d'étudier l'accessibilité même du territoire communal pour sa propre population.

B.1. Une accessibilité intra et extra communale complexe

Au sein du réseau interne à l'espace du Pays de Lorient, la commune d'Inzinzac-Lochrist, qui en fait partie, se trouve excentrée des principaux axes et flux importants, en matière de circulation de ces flux de masse. La commune n'est donc pas considérée comme un endroit à forts enjeux de circulation et où la préservation de la continuité des flux est majeure. Néanmoins, la présence d'une population en majorité active, habitant sur le territoire communal, de quelques entreprises internes, ainsi que d'axes départementaux passant par la commune, et servant à desservir d'autres lieux, font d'Inzinzac-Lochrist et de son territoire un lieu de vie et d'échanges. Dans cette logique de réseau connecté, est-il si facile de rejoindre la commune depuis des communes extérieures à celle d'Inzinzac-Lochrist, peu importe la raison ?

Dans la logique des offres de transports et d'infrastructures permettant les différentes mobilités humaines sur le territoire communal d'Inzinzac-Lochrist, les offres proposées suivent un raisonnement de continuité périurbaine, dont la commune, bien qu'excentrée du pôle urbain majeur de l'espace qu'est Lorient, fait tout de même partie. Le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération de Lorient démontre bien l'importance de ce lien entre les deux communes, car elle considère la commune d'Inzinzac-Lochrist comme un pôle structurant, c'est-à-dire un territoire étant influent sur son propre territoire communal, mais ayant aussi une influence sur les communes qui lui sont voisines. L'agglomération de Lorient ayant la compétence de gérer les transports urbains sur son territoire, la commune d'Inzinzac-Lochrist est, dans la continuité de cette logique, une commune dont son attractivité est dirigée vers Lorient, tout comme son flux humain. Il est donc en théorie plus simple de rejoindre le territoire communal depuis l'une des 24 autres communes de l'agglomération et inversement, de partir d'Inzinzac-Lochrist pour rejoindre une autre commune de l'agglomération. De nombreux facteurs sont à prendre en compte, notamment la localisation précise des populations, de leurs moyens de déplacement ou encore des besoins les amenant sur le territoire.

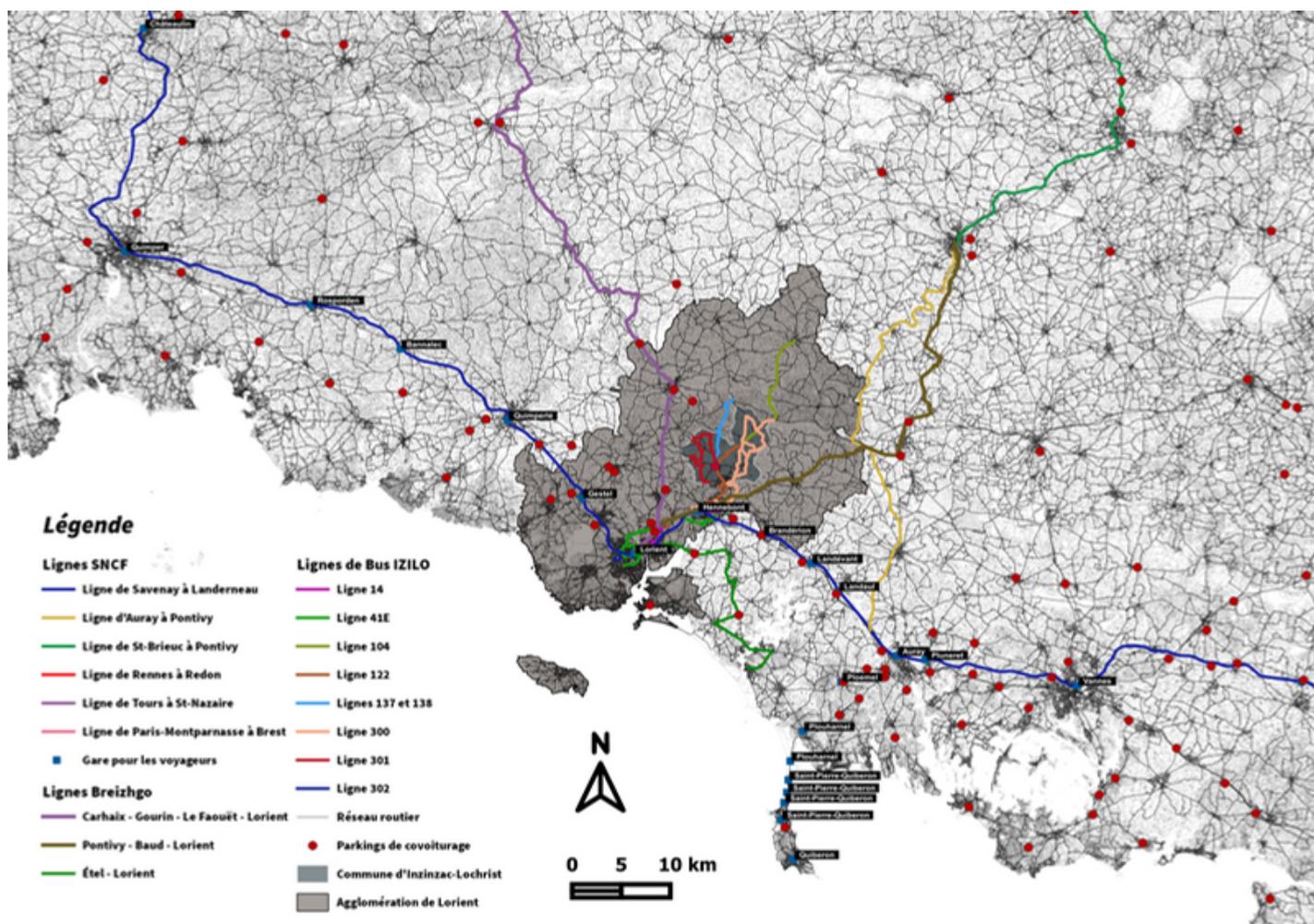


Figure 59 : Carte représentant l'ensemble des services permettant de partir ou rejoindre la commune (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Les problématiques ne sont pas les mêmes pour une personne vivant sur une commune proche d'Inzinzac-Lochrist, par rapport à une personne pouvant vivre beaucoup plus loin. Le fait de rejoindre ou quitter la commune peut être réalisé simplement, avec les services déjà présents. En prenant en compte les éléments énumérés précédemment, chaque trajet va alors être différent. Rejoindre Inzinzac-Lochrist depuis les communes voisines et inversement reste relativement facile. La marche à pied ou le vélo est possible avec l'utilisation des routes départementales ou en se servant, pour les personnes n'habitant pas trop loin du Blavet, du chemin de halage qui longe celui-ci. L'utilisation par exemple des lignes régulières est également faisable, car elles sont bien reliées avec Lorient, qui fait l'objet d'un lieu de connexion avec les autres moyens de transport. Mais pour des communes plus éloignées, voire exclues de l'agglomération de Lorient, cela peut être plus compliqué, et peut demander un temps de trajet assez long si les personnes prennent les services de transports collectifs ou adoptent l'intermodalité. Sur le deuxième scénario proposé précédemment, nous avons pu voir qu'il était difficile de quitter Lorient par les moyens de transports collectifs ou durables, tant les distances et le temps de déplacement peuvent être importants. Les lignes de train ou les lignes Breizhgo peuvent être utilisées, mais elles ne sont pas adaptées à tout le monde.

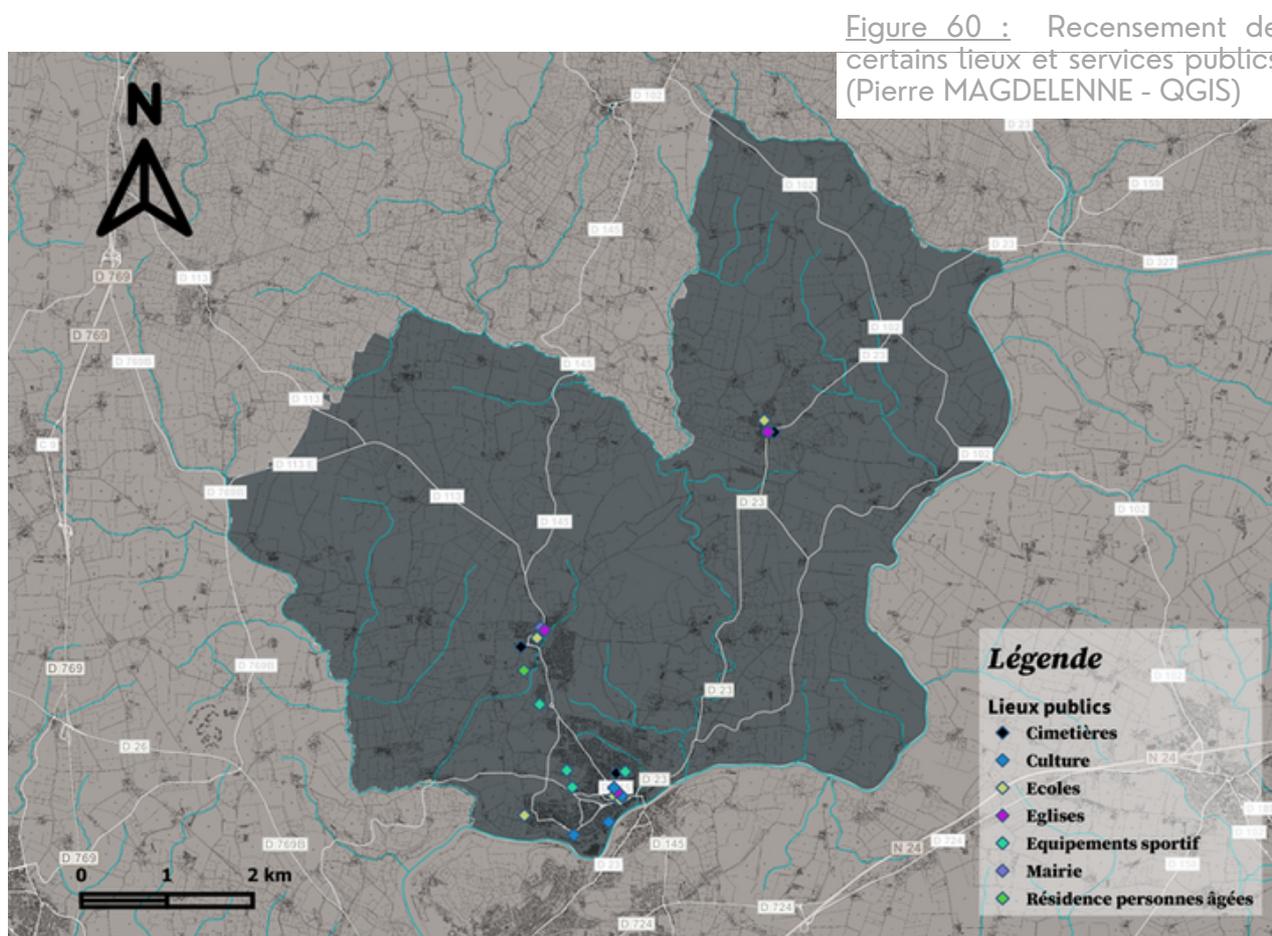
Que ce soit pour sortir d'Inzinzac-Lochrist ou pour y entrer, il existe différents moyens de déplacement. Mais les conditions de déplacement et les contraintes de chaque personne nous montre que chaque individu va privilégier le mode de transport qui lui correspond le mieux. L'utilisation de la voiture reste le plus simple, avec la présence de nombreux parkings sur les 3 bourgs principaux que sont Lochrist, Inzinzac et Penquesten.

B.2. L'accessibilité des services et lieux internes à la commune

Dans l'analyse de la mobilité du territoire communal, nous nous interrogeons sur l'étude de l'accessibilité de la commune, pour sa population qui y réside, mais pas uniquement. Mettre en place différentes mobilités sur le territoire communal est une chose mais, pour que cette mobilité soit efficace, il est nécessaire de la rendre accessible et inversement : que les lieux desservis soient accessibles à toutes et tous.

· Accessibilité des services et lieux publics

Sur la commune d'Inzinzac-Lochrist, les lieux devant faire l'objet d'une accessibilité prioritaire sont avant tout les équipements et les services publics. Voici un petit recensement des services accueillant du public. Cet inventaire n'a pas vocation à lister l'ensemble des services recevant du public, mais de montrer que leur accessibilité est un enjeu crucial, et qu'avec les nombreux services présents, il est impératif que nous les connaissions ainsi que leur nature, leur localisation et leur capacité à accueillir tout type de public.



D'après la carte précédente, nous constatons que les services et lieux publics accessibles sur la commune sont répartis sur les 3 bourgs principaux, à savoir Lochrist, Inzinzac et Penquesten. Ces services, de différentes natures, sont cependant concentrés de manière différente sur les zones urbaines. En observant chacun des 3 bourgs, nous remarquons à travers la carte ci-dessous qu'une partie importante des services se trouve sur Lochrist. Seuls les cimetières, les églises et au moins une école se trouvent sur chacun des 3 bourgs. D'autres petits hameaux existent sur le territoire communal, mais ne forment que de petits ensembles de maisons éparpillées.

Les services publics à Lochrist

Sur Lochrist, on peut notamment compter un nombre important d'écoles publiques (élémentaires et maternelles), ainsi que des services liés à la culture comme le cinéma, le théâtre, la médiathèque, le musée, ou encore des lieux servant à la pratique du sport. La proximité avec la commune de Hennebont, située au-delà de la rive sud du Blavet, fait office de continuité de l'étalement urbain, facilitant le regroupement de services de proximité entre les deux communes.

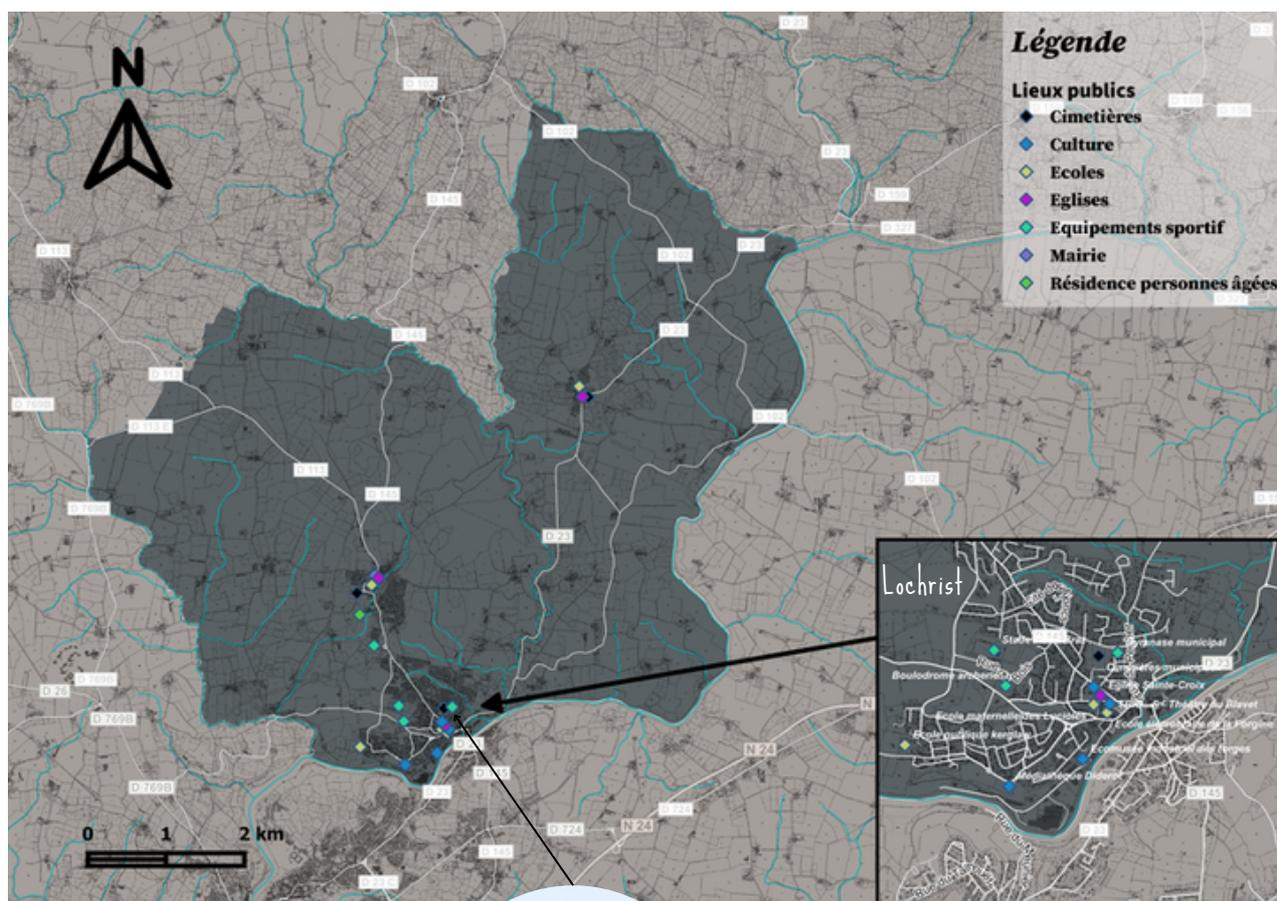
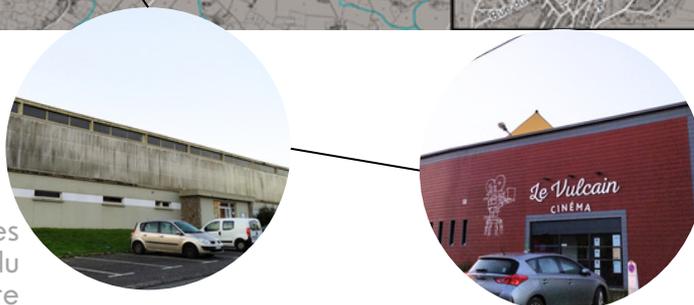


Figure 61 : Recensement des lieux et services publics sur Lochrist (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

Figure 62 : Photographies du cinéma Vulcain et du gymnase municipal (Pierre MAGDELENNE)



Les services publics à Inzinzac et Penquesten

Malgré une séparation matérialisée par une départementale, le bourg d'Inzinzac dispose de nombreux services publics, notamment une école (élémentaire), la mairie et le stade municipal principal de la commune. Des services publics de proximité sont tout de même assurés. Mais la présence de la mairie sur le bourg d'Inzinzac, et non sur celui de Lochrist qui est le plus peuplé, peut entraîner des problématiques pour la population désirant se rendre à la mairie. Penquesten, en revanche, ne dispose que de très peu de lieux ou de services publics, avec seulement une école élémentaire. Son éloignement de 4 km par rapport à Inzinzac est plus problématique pour les personnes ne disposant pas forcément de moyens de locomotion ou n'ayant pas une condition physique nécessaire pour aller jusqu'à ceux-ci.

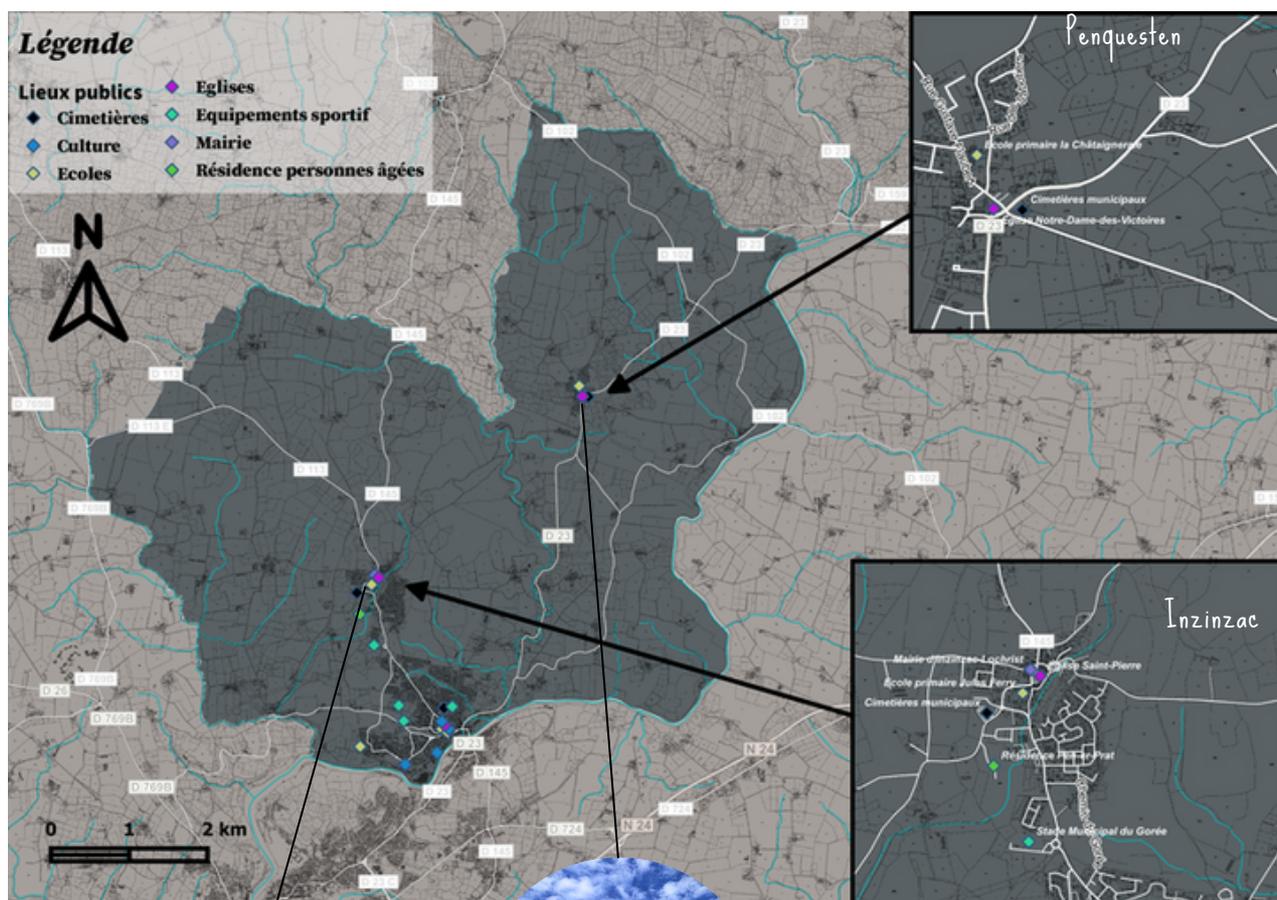


Figure 63 : Recensement des lieux et services publics sur Inzinzac et Penquesten (Pierre MAGDELENNE - QGIS)



Figure 64 : Photographies de l'Eglise Notre Dame des Victoires à Penquesten à droite et de la mairie à Inzinzac à gauche (Pierre MAGDELENNE et Amélie LE PORS)

L'espace public en général

De manière générale, l'espace public reste accessible, mais la voirie piétonne n'est pas toujours adaptée. Nous avons remarqué, notamment sur le centre bourg de Lochrist, des trottoirs assez étroits. Malgré ces observations, sur les zones résidentielles et ailleurs sur la commune, la dimension des trottoirs reste convenable, et les routes sont suffisamment larges pour le trafic automobile. Les places et les abris de bus sont accessibles aux PMR.



Figure 65 : Photographie d'un abri de bus avec un aménagement pour PMR à Lochrist (Pierre MAGDELENNE)



Figure 67 : Photographie d'une zone résidentielle à Inzinzac (Pierre MAGDELENNE)



Figure 66 : Photographie d'une rue vers le centre-ville de Lochrist (Google street view)

Concernant l'accessibilité des lieux publics et des services, la commune a l'obligation de les rendre accessible à toute personne, détentrice ou non d'un handicap. La question se pose surtout pour l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dont la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixe le cadre juridique à respecter pour tous les acteurs du territoire accueillant du public, services publics y compris. (Lien renvoyant à la réglementation sur Legifrance : LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (1) - Légifrance (legifrance.gouv.fr)). De ce fait, des aménagements doivent alors être réalisés, afin de rendre les services publics accessibles.

Sur la commune d'Inzinzac-Lochrist, certains établissements publics sont accessibles avec une rampe pour les PMR, comme la mairie ou les stades municipaux. Dans l'accessibilité de ces services, l'amplitude horaire compte également. En effet, l'amplitude des horaires d'ouverture compte sur l'accessibilité d'un lieu, permettant à différentes catégories de personnes de venir aux horaires lui correspondant le mieux, tous services publics confondus. Cependant, s'adapter à de multiples heures n'est pas chose aisée pour les acteurs publics, dont les moyens humains, techniques et financiers ne permettent pas toujours des lieux accessibles tous les jours de la semaine. Sur les services publics de la commune, en moyenne, l'accessibilité reste très acceptable, malgré un éloignement de certains services par rapport à la concentration de la population.

· Accessibilité des lieux privés accueillant du public

Dans la même lignée, voici un inventaire des établissements privés accueillant du public. Appartenant à des personnes ou à des structures privées, la réglementation peut différer, poussant à une étude plus approfondie de l'accessibilité de ces lieux pour la population, qui ne dépendent pas forcément des acteurs publics. Afin d'éviter toute discrimination du droit d'accès, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'applique également aux structures privées accueillant du public. Des infrastructures doivent alors permettre d'accueillir les personnes à mobilité réduite, mais pas seulement. Tout comme les services publics, les lieux privés accueillant du public sont nombreux sur le territoire communal, et possèdent des capacités d'accueil et des taux de fréquentation très différents. Il est utile d'en repérer quelques-uns, afin de se rendre compte de leur étalement sur le territoire communal.

Concernant l'offre médicale, de multiples praticiens sont présents sur le territoire communal, et peuvent représenter un motif de déplacement de la part de ces praticiens, mais également de la part de leur patientèle. Il est donc nécessaire de prendre en compte les conditions d'accessibilité de la commune et de son espace public, ainsi que des lieux accueillant des patients pour des raisons médicales. Sur la commune, de nombreux lieux privés peuvent accueillir du public. En témoigne cette diversité de services et de lieux présents sur la carte ci-après. Mais comme pour les services publics, la répartition de ces lieux est très disparate sur le territoire communal.

Figures 68 et 69 :
Photographies de
Carrefour contact à
Lochrist et du garage Le
Retraite à Penquesten
(Google street view)



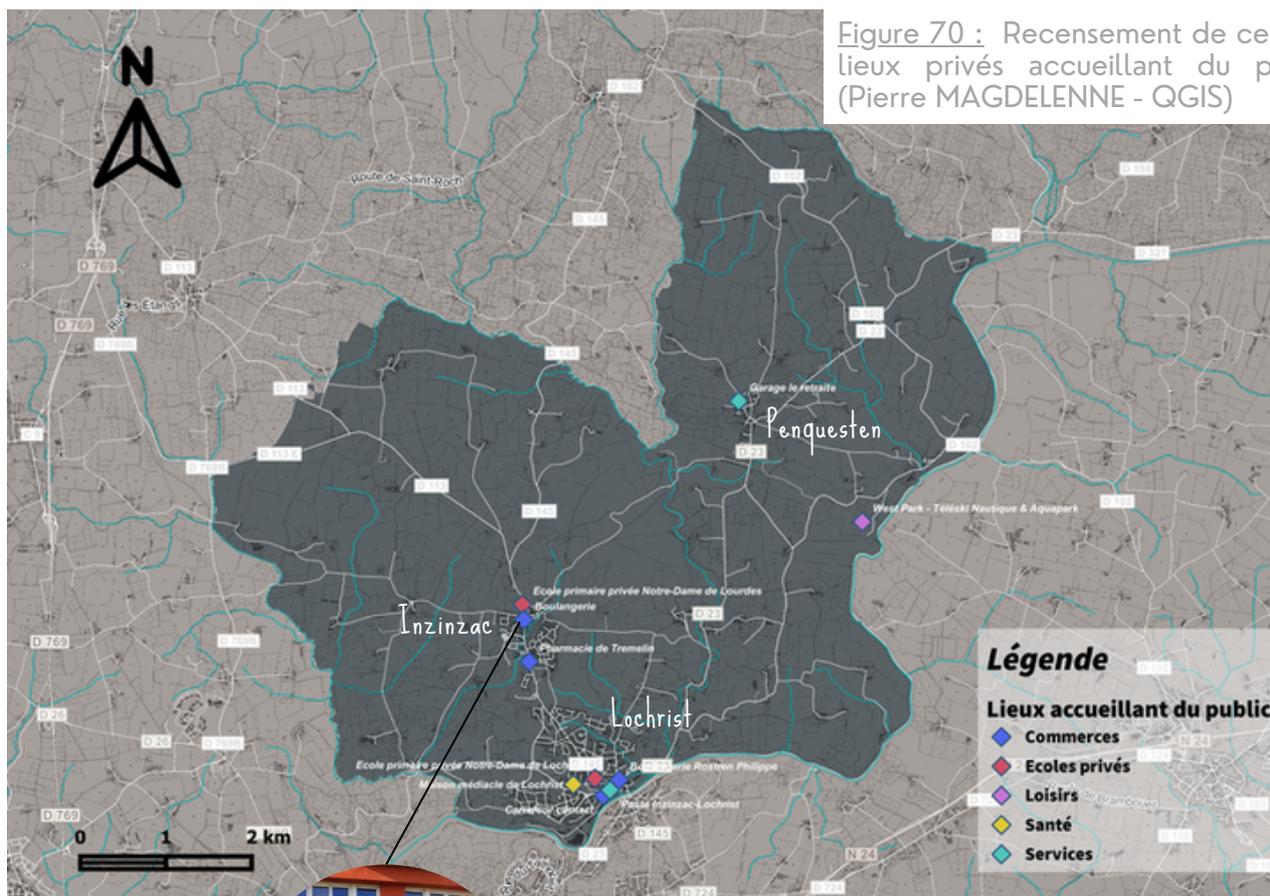


Figure 70 : Recensement de certains lieux privés accueillant du public (Pierre MAGDELENNE - QGIS)

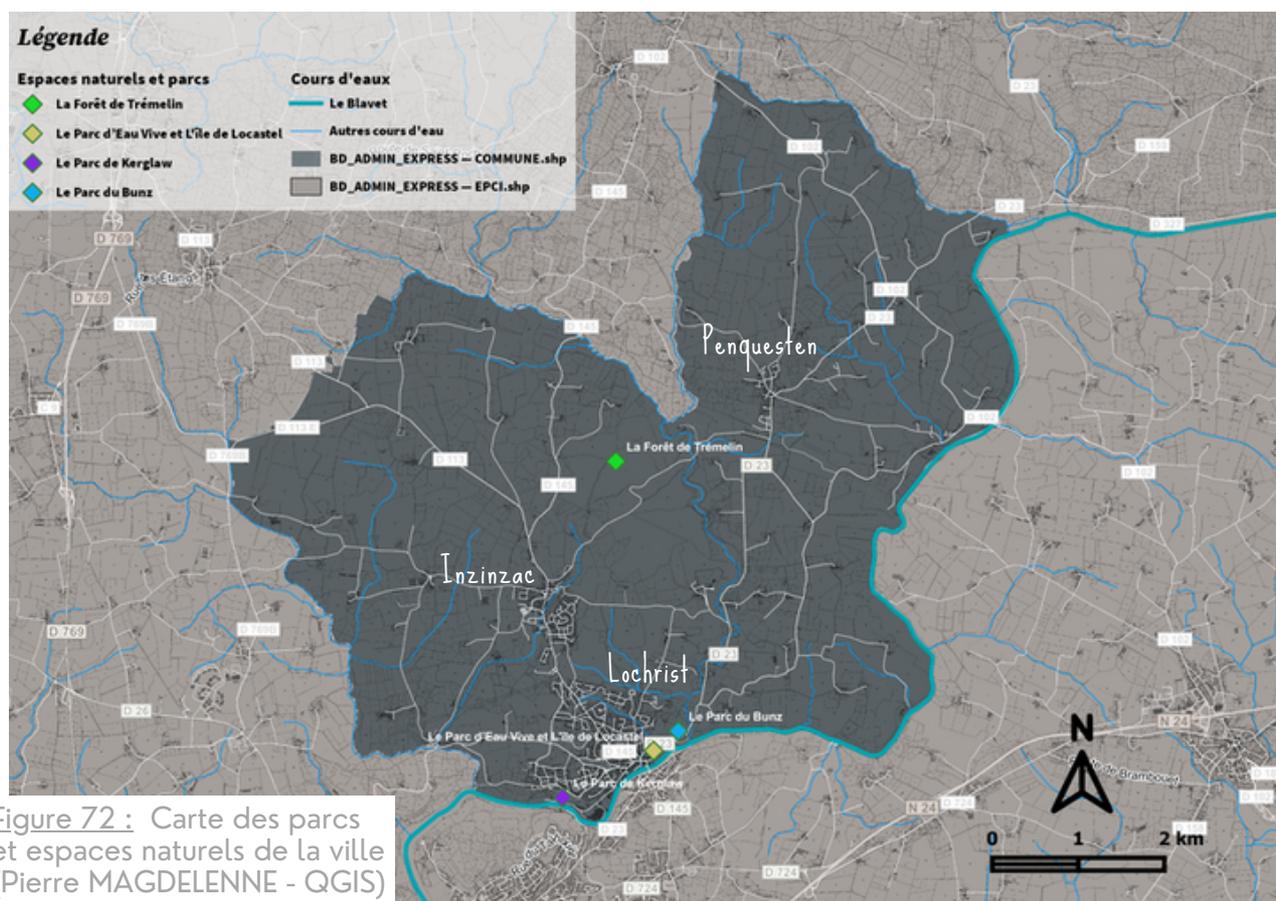


Figure 71 : Photographies du bar tabac et de la pharmacie le Trémelin à Inzinzac (Google street view)

Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessus, les lieux et services de proximité privés se situent surtout sur le bourg de Lochrist, avec les commerces, services de santé et de loisirs. Cette répartition hétérogène cause de véritables inégalités entre les différents bourgs de la commune. Bien que ces espaces soient accessibles en majorité pour toute la population en termes d'infrastructures, avec la présence d'aménagements ; l'accessibilité en termes géographiques n'est pas forcément simple, selon si l'on a des problèmes de locomotion ou physique limitant nos déplacements. Cette répartition inégale sur le territoire isole Inzinzac, mais surtout Penquesten. Concernant l'accessibilité même de ces services, une bonne partie d'entre eux est équipée de parkings à proximité ou d'accès pour les personnes à mobilité réduite. En témoignent ces quelques photos de services privés présents sur le territoire communal.

· Accessibilité des espaces naturels

L'accessibilité des sites naturels est un enjeu important des pouvoirs publics. Face à la prise de conscience du dérèglement climatique global que notre planète connaît, mais aussi de la considération que la population peut avoir des espaces naturels d'un territoire, la nature devient un lieu où l'on aime se promener. Une augmentation des fréquentations de ces espaces touche de nombreux territoires, et s'est accentuée depuis la crise sanitaire, notamment après le premier confinement de mars à mai 2020. Cet enjeu d'accessibilité de la nature pour tous s'inscrit dans une stratégie globale des acteurs publics, des gestionnaires de ces espaces, ainsi que des acteurs du tourisme proposant des activités de loisirs. Dans l'étude des mobilités du territoire, il est intéressant d'identifier sur le territoire communal si des parcours ou aménagements existent, permettant au public d'accéder aux espaces naturels. Par le terme d'espaces naturels, nous parlerons dans cette petite partie du diagnostic également des parcs et jardins communaux, étant accessibles depuis les milieux urbains de la commune. Étant aménagés par l'homme, ces espaces offrent tout de même des « lieux de nature », permettant à la population de sortir du milieu urbain « classique ».



Bon nombre de parcs sont situés sur la partie sud de la commune. Seule exception, la forêt de Trémelin, couvrant une grande partie centrale de la commune, et abritant à elle seule une grande partie des espaces naturels ouverts au public. Ces espaces proposent diverses activités, sur différentes saisons. Chaque bourg peut accéder à au moins un des espaces naturels ouverts au public, dont les accès sont facilités depuis quelques années par la réalisation de nombreux aménagements par la commune.

La Forêt de Trémelin

L'un des poumons verts du territoire communal est la Forêt de Trémelin, d'une surface de plus de 700 hectares. Selon l'office de tourisme de Lorient Agglomération, cet espace est géré par un plan de gestion communal, dont "l'objectif aujourd'hui est d'accueillir du public, et de protéger la forêt où les arbres poussent sans empêchement, naturellement." Une partie de la forêt est ouverte pour accueillir du public, soit 42 hectares de la surface totale de la forêt. Cette ouverture a été validée par le Conseil municipal d'Inzinzac-Lochrist, et l'Office national des forêts, et cela pour une période de 20 ans. De nombreux sentiers balisés arpentent le domaine, dont un parcours sensoriel, adapté aux personnes à mobilité réduite, le circuit PMR de la Charbonnière.

Figures 73 et 74 :
Photographies de la
forêt de Trémelin
(Pierre MAGDELENNE)



Le Parc d'Eau Vive, l'île de Locastel et le parc du Bunz

Se distinguant des parcs et espaces naturels classiques, le Parc d'Eau Vive propose un parcours aménagé qui permet à toutes et tous de découvrir en toute sécurité la glisse sportive et ludique en kayak grâce aux courants, avec des remous et des obstacles à éviter. Des randonnées sur le Blavet sont également possibles, ainsi que la location de bateaux. Cet espace, unique dans le département du Morbihan, n'est pas forcément accessible à tout le monde, notamment pour les PMR. Le Parc du Bunz, lieu symbolique lié au passé industriel des Forges, est un parc arboré de 10 hectares appartenant à l'agglomération de Lorient depuis 1990. Ce parc, permettant de relier la base nautique, est un lieu où de nombreuses balades sont possibles, depuis Hennebont et Lochrist.



Figures 75 et 76 :
Photographies de l'île
de Locastel et du parc
d'eau vive (Pierre
MAGDELENNE et mairie)



Figure 77 : Photographie
du parc du Bunz (Mairie
Inzinzac-Lochrist)



Le parc de Kerglaw

Le Parc de Kerglaw, aussi appelé parc de la médiathèque, est l'ancien domaine du directeur des Forges. La maison de maître, qu'il occupait jadis, accueille aujourd'hui la médiathèque Diderot, qui surplombe le Blavet. Le parc s'étend sur six hectares, de la zone des Forges au quartier de la Montagne. De nombreux parcours pour se balader existent, adaptés à divers publics, et dont les thématiques incitent les promeneurs à utiliser les sens pour découvrir ou redécouvrir le patrimoine local.

Figure 78 : Photographie de la Bibliothèque Diderot, point d'entrée du parc (Pierre MAGDELENNE)



B.3. Le Blavet : un moyen d'accès à la commune délaissé mais à fort potentiel

Le Blavet est un fleuve côtier français de la Région Bretagne, passant par les départements du Morbihan et des côtes d'Armor et venant se jeter dans l'Océan Atlantique aux abords de Lorient. Ce fleuve longe différentes communes dont Inzinzac-Lochrist sur 14 kilomètres et offre donc une voie toute tracée à l'accès de diverses villes telles que Hennebont ou encore Pontivy à plus grande échelle. Il représente également un marqueur du passé fort pour ce territoire communal, très attaché à son histoire, et plus particulièrement aux Forges de Hennebont. En effet, l'implantation de la première usine en 1860 était principalement motivée par la présence du Blavet sur le territoire, notamment pour son rôle de connexion avec les différents ports. Avec le temps, au-delà d'un simple cours d'eau, le fleuve est devenu un véritable outil industriel permettant le transport de marchandises et la production d'électricité. Les forges étaient une grande partie de la reconnaissance de la commune : le Blavet représentait un outil non-négligeable, il permettait de maintenir à flot et élargir géographiquement son activité. Il permettait également de favoriser l'essor industriel local et était considéré principalement comme un axe de circulation des flux et, par conséquent, était utile à l'homme au quotidien.

Figures 79 et 80 : Photographies des forges et du Blavet (Pierre MAGDELENNE)



Après la fermeture des forges jusqu'à aujourd'hui, l'aspect d'axe de circulation du Blavet ne fait plus partie des préoccupations. En approfondissant les recherches, on constate que le fleuve est majoritairement vendu comme étant un site historique ou comme un espace de loisirs consacré à la pêche, au kayak ou encore aux balades le long du chemin de halage. Sa capacité de reconnexion à la nature prend le pas sur son potentiel d'axe de circulation et de voie de communication. Par ailleurs, un évènement vient renforcer cette idée de délaisement, qui est la fermeture de la Maison de l'eau qui couvre les écosystèmes et les transports fluviaux. Les quelques aménagements restants sont l'installation de barrages pour éviter les crues. On cherche à limiter et à prévenir des contraintes qu'il pourrait représenter au détriment d'user, se servir des ressources qu'il pourrait apporter.

Figure 81 : Photographie d'un barrage sur le Blavet (Pierre MAGDELENNE)



Doté de richesses inexploitées, on observe un véritable décalage des différentes utilisations du fleuve selon les communes pouvant en bénéficier. À l'image d'autres villes, comme Pontivy où le Blavet est sans cesse habité par des bateaux de tourisme, l'axe de circulation est délaissé à Inzinzac-Lochrist. D'autres communes connaissent également l'instauration de bateaux électriques. C'est pourquoi, au-delà de l'espace de loisirs, il serait intéressant de repenser à son utilité et son potentiel au niveau des mobilités quotidiennes.



Figures 82 et 83 : Photographies du Blavet et des activités pouvant être réalisées (Pierre MAGDELENNE et Office de tourisme de Lorient Agglomération)



Figure 84 : Photographie du Blavet (Pierre MAGDELENNE)





III - La mobilité à Inzinzac-Lochrist : conciliation entre limites d'un territoire et politiques d'aménagement actuelles

La mobilité à Inzinzac-Lochrist constitue une réalité complexe, mêlant habilement les limites territoriales inhérentes à la commune et les politiques d'aménagement actuelles. Dans cette partie section, nous plongerons au cœur des défis engendrés par ces interactions délicates. Dans le cadre de ce diagnostic, nous examinerons la manière dont les contraintes territoriales, qu'elles soient d'ordre juridique, financier, politique ou environnemental, influencent le tissu de la mobilité locale. Face à des complexités juridiques non négligeables, à des obstacles financiers décisifs et à des pressions environnementales sérieuses, les décideurs locaux font face à des équations délicates à résoudre. Tout en explorant ces contraintes, nous observerons également comment la commune d'Inzinzac-Lochrist cherche à s'adapter, à travers des initiatives telles que l'aménagement de la RD145, la promotion du covoiturage et l'adoption de bus décarbonés. Cette section mettra en lumière les enjeux, les opportunités et les tensions inhérents à la recherche d'un équilibre entre les spécificités territoriales et les impératifs de politiques d'aménagement durables, soulignant ainsi l'importance cruciale de comprendre ces dynamiques pour le façonnement futur de la mobilité communale.

A) La présence de contraintes territoriales impactant la mobilité

Nous explorerons les divers défis qui façonnent la gestion des déplacements au sein de la commune. Les complexités juridiques, les obstacles financiers, les contraintes politiques et les pressions environnementales seront examinés en détail, révélant la complexité des interactions entre le cadre réglementaire, les ressources disponibles, les orientations politiques, et les impératifs environnementaux. Ces facteurs cruciaux jouent un rôle essentiel dans la définition des politiques de mobilité, offrant un aperçu complet des dynamiques territoriales qui influencent la planification et la mise en œuvre des solutions de déplacement dans la commune.

A.1. Des complexités juridiques non négligeables

Face à la complexité de la réglementation en vigueur et la superposition des documents régissant la mobilité à l'échelle territoriale, les contraintes peuvent être nombreuses. Face aux évolutions constantes de la législation en matière de mobilité et le transfert incessant des compétences, il est compliqué pour les acteurs ayant ces compétences de planifier les politiques voulues. En plus de ces évolutions, les compétences peuvent se chevaucher, en fonction de l'échelle d'action. Ces superpositions demandent aux acteurs une coopération selon les projets menés, mais cette dépendance vis-à-vis des autres acteurs peut autant être bénéfique que nuisible. Les compétences que chaque acteur dispose engagent sa responsabilité propre en cas d'accidents et de problèmes. Dans notre cas, nous n'avons pas constaté de problèmes juridiques.



A.2. Des obstacles financiers décisifs

La mairie a mis en place une aide pour les associations depuis la crise de la Covid. A titre d'exemple, lors du premier conseil municipal post adoption de l'aide aux associations, ce sont 116 835 € qui ont été apportés à différentes associations en fonction de leurs projets. L'argent a été injecté au fur et à mesure de l'avancée des ébauches. La commune peut se confronter à des protestations, comme par exemple pour le stade de Mané Braz, dont le projet est la construction d'un complexe sportif contesté par l'association "Les Montagnards sont là" qui proteste sur le fait que le projet mettrait à mal les finances municipales.

En termes de pouvoirs décisionnaires, c'est la mairie qui décide que ce soit dans les transports ou autres, toujours évidemment dans le cadre instauré par le préfet. En revanche, les routes nationales présentent sur le territoire entrent sous les contraintes de l'Etat. Il est donc beaucoup plus compliqué de réaliser des modifications sur la voirie qui est nationale que sur les autres voies, puisque c'est l'Etat qui les finance. Néanmoins, les routes communales et départementales (seulement dans les zones urbaines pour les départementales) sont gérées par la commune. Les décisions quant à sa gestion sont donc sous la responsabilité de la Mairie.

A.3. Des contraintes politiques significatives

La vision de la mobilité est quelque chose d'évolutif, en fonction des coutumes et mœurs, des choix faits par la société à un instant donné, des personnes ... Face à la nécessité de répondre à des besoins multiples, sur des territoires aussi vastes que complexes, il est compliqué de satisfaire les besoins de chaque individu. Les politiques en matière de mobilités sont très malléables, et sont très variables d'un territoire à l'autre. Il ne faut pas oublier que face à la multiplicité des types de mobilités et du nombre d'acteurs importants, régissant et planifiant pour chacun une ou plusieurs mobilités, organiser la mobilité à l'échelle du territoire peut devenir un véritable casse-tête.

Après ce constat très mouvant, peut-on se dire qu'il est impossible d'organiser la mobilité ? La réponse est plus complexe que cela. L'organisation de la mobilité est tout à fait faisable, mais il est nécessaire de construire correctement cette mobilité. Les intérêts politiques peuvent être de vrais atouts pour obtenir une évolution de la mobilité, peu importe l'échelle. Cet élan peut être possible, mais peut aussi se heurter avec les autres acteurs du territoire disposant de compétences en matière de mobilités. Cette dépendance peut entraîner de véritables problèmes de discussions si les partis politiques ne sont pas les mêmes ou s'il y a des divergences. Malgré cette analyse qui ne reste que théorique, nous n'avons pas constaté de problèmes politiques, en tout avec sur la commune.

A.4. Des pressions environnementales sérieuses

Inzinzac-Lochrist reste une commune axée sur sa politique environnementale, qui la préoccupe et dont elle est active, y compris les liens avec les liens qu'il peut y avoir avec la mobilité. Cependant de nombreuses contraintes sont à prendre en compte. L'environnement



naturel peut apparaître comme une contrainte pour la mobilité :

- Chutes d'arbres : la ville propose un affouage exceptionnel, uniquement pour les parcs communaux et la forêt communale, gratuitement.
- Des inondations
- Des restrictions d'accès et de circulation dans les espaces boisés du Morbihan, par des arrêtés préfectoraux

Ces contraintes peuvent causer l'encombrement, voire une incapacité de passage sur certaines voies de circulation. D'après une enquête menée en 2022 par la société IZILO, gestionnaire du réseau de transport urbain de Lorient Agglomération : « 96 % des usagers d'IZILO affirment qu'en utilisant le réseau de bus et bateaux, ils avaient le sentiment de contribuer à la préservation de la planète ».

Ce qui permet de revenir sur le plan de mobilité durable qu'on mentionnait précédemment. Comme le spécifie le site dédié à ce programme d'actions, « les mobilités sont devenues un enjeu central des territoires pour leur développement durable, leur qualité de vie, leur économie... ». Par le biais de ce processus, la commune souhaite optimiser les différentes formes de mobilités de son territoire. Elle choisit une vision prospective à long terme lui permettant de faire des choix cohérents. Il s'agit d'interroger collectivement le devenir des déplacements et des usages comme dit précédemment. Le but étant ici d'élaborer des actions adaptées aux attentes de tous, aux qualités et aux singularités du territoire (trois bourgs, le Blavet, des hameaux, des rivières, des bois, du relief, l'agglomération lorientaise...). Cette démarche intègre naturellement les réflexions liées au développement durable : déplacements doux, préoccupations d'usage et de confort, partage de l'espace, connexion avec les espaces adjacents, accessibilité, entretien sur le long terme, intégration écologique du projet...

B) Une signalétique qui interroge

La signalétique communale joue un rôle crucial dans l'orientation des habitants et des visiteurs tout en contribuant à la sécurité routière. Cependant, à Inzinzac, plusieurs problématiques ont été identifiées concernant les panneaux et marquages au sol.

B.1. Un manque de clarté des panneaux renforçant la confusion des usagers

La signalétique communale joue un rôle fondamental dans l'organisation et la sécurité des déplacements au sein de la commune d'Inzinzac-Lochrist. Ses principaux objectifs sont les suivants :

- Orientation : Faciliter la navigation des habitants et visiteurs en fournissant des indications claires sur les différents quartiers et destinations.
- Information : Fournir des renseignements pertinents sur les services publics, attractions locales et itinéraires recommandés.
- Sécurité : Contribuer à la sécurité routière en guidant les usagers de la route de manière cohérente.



Panneaux aux entrées et sorties de bourgs

Lochrist

En venant de Hennebont, on entre dans la commune d'Inzinzac-Lochrist par Lochrist, centralité principale, via un pont qui traverse le Blavet. Or nous remarquons qu'un seul panneau, écrit en breton, signale notre entrée dans la commune d'Inzinzac-Lochrist. En revanche, aucun n'indique notre présence dans Lochrist. Il s'agit pourtant d'une voie d'accès à la commune qui est très fréquentée, notamment par les personnes venant de l'extérieur et de l'autre côté de la rive du Blavet. Ainsi, l'absence de panneaux signalant la présence dans Lochrist peut induire en erreur les visiteurs. Une signalisation claire à cet endroit stratégique est nécessaire pour guider efficacement les usagers, en particulier ceux venant de l'extérieur.



Figure 85 : Photographie du panneau à l'entrée du bourg de Lochrist, venant du pont de Hennebont (Amélie LE PORS)



Figure 86 : Photographie du panneau à l'entrée du bourg de Lochrist, venant de Penquesten (Amélie LE PORS)



Figure 87 : Photographie du panneau à la sortie du bourg de Lochrist, en direction d'Inzinzac (Amélie LE PORS)

Inzinzac

Un panneau directionnel présent à Lochrist porte la mention "Inzinzac-centre", ce qui peut prêter à confusion, étant donné qu'il y a 3 centralités sur la commune et que seule Lochrist est considérée comme la centralité principale. Une clarification de la signalisation est recommandée pour éviter toute ambiguïté.



Figure 88 : Photographies d'un panneau directionnel à Lochrist et des panneaux d'entrée et de sortie du bourg d'Inzinzac (Amélie LE PORS)

Penquesten

Les panneaux indiquant l'entrée et la sortie de la centralité rurale sont opérationnels.

Figure 89 : Photographies des panneaux d'entrée et de sortie de Penquesten (Amélie LE PORS)





· Panneaux désignant les parcours aménagés

Différents panneaux signalent les circuits de petites randonnées et de VTT, avec les arbres servant également de supports pour les marquages de sentiers. Cette signalisation, bien que présente, doit être régulièrement entretenue pour garantir sa lisibilité.



Figure 90 : Photographies des panneaux indiquant les sentiers de petites randonnées (Amélie LE PORS)



Figure 91 : Photographie d'un panneau indiquant le sentier VTT (Amélie LE PORS)

B.2. La lisibilité des marquages au sol : un défi à surmonter

Les marquages au sol se révèlent être les partitions silencieuses qui guident le flux incessant des usagers. Bien plus que de simples traits sur le bitume, ces indications visuelles forment une toile complexe d'informations cruciales, dictant les règles de la route et assurant la sécurité des piétons, des cyclistes, et des conducteurs. Leur lisibilité devient ainsi le pivot central, déterminant la clarté et l'efficacité des voies de circulation. Dans ce paysage mouvant, la visibilité et la compréhension instantanée de ces repères au sol se transforment en élément essentiel de la vie urbaine, garantissant une cohabitation fluide et sécurisée entre les divers acteurs de la mobilité.

· Arrêts de bus

Les marquages au sol jaunes en zigzag devant les arrêts de bus sont pertinents pour assurer la sécurité des piétons. Cependant, il est crucial de maintenir leur clarté et leur visibilité, ils ne sont pas présents partout.



Figure 92 : Photographie des marquages d'un arrêt de bus à Penquesten (Amélie LE PORS)



· Pistes cyclables

Le constat actuel révèle l'absence de pistes cyclables dans la commune d'Inzinzac-Lochrist, malgré le relevé d'un chaussidou aux abords de l'école de Kerglaw. Cette absence contraste avec la volonté affirmée des élus de créer des pistes cyclables. Ces aménagements sont essentiels pour établir des liaisons sécurisées entre les quartiers résidentiels et les écoles, facilitant ainsi les déplacements des écoliers à vélo. La mise en place de pistes cyclables s'inscrit dans une démarche visant à encourager les mobilités douces et à promouvoir un environnement propice à des déplacements durables au sein de la commune. Il est impératif de concrétiser ces ambitions pour renforcer la sécurité des trajets à vélo et favoriser une transition vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.



Figure 93 : Photographie d'un chaussidou près de l'école de Kerglaw à Lochrist (Amélie LE PORS)

· Diversité des passages piétons

On observe d'une part des passages piétons "classiques", soit ceux que nous connaissons tous, ce sont les bandes blanches rectangulaires. On observe une déclinaison de ces passages piétons devant le carrefour contact avec plusieurs bandes blanches rectangulaires disposées en quinconce sur plusieurs mètres.



Figure 94 : Photographies de passages piétons (Amélie LE PORS)

On remarque d'autre part des passages piétons circulaires, dont l'idée originale et créative est issue du conseil municipal des jeunes. On a eu connaissance des difficultés des équipes afin d'obtenir des ronds blancs opaques de qualité et pérenne (nécessité de changer les techniques et peintures habituelles). Ce sont des cercles de tailles variables disposés de manière un peu aléatoire sur la voie.



Figure 95 : Photographie de passages piétons circulaires (Amélie LE PORS)

· Combinaison de plusieurs marquages au sol

Ont été relevés :

- Un mix de passages piétons circulaires et de marquages jaunes en zigzag pour signaler les arrêts de bus.
- Un mix de passages piétons circulaires sur d'anciens passages piétons classiques rectangulaires (le tout délavé et pas net)



Figure 96 : Photographies de combinaison de marquages au sol (Amélie LE PORS)



La diversité des passages piétons, notamment avec des motifs circulaires, reflète la créativité locale. Cependant, des problèmes d'entretien, de qualité et de lisibilité peuvent survenir, surtout lors de combinaisons complexes. Il est recommandé de simplifier la signalisation en évitant des mélanges qui pourraient perturber les conducteurs.

En conclusion, la signalétique à Inzinzac-Lochrist nécessite une révision attentive pour garantir la clarté, la cohérence et la sécurité des déplacements dans la commune. Un accent particulier devrait être mis sur l'entretien régulier de la signalisation existante et sur la mise en œuvre des projets de pistes cyclables pour répondre aux besoins de mobilité durable.

C) Les politiques d'aménagement actuelles tournées vers un modèle durable

Au sein de Lorient Agglomération, les comportements et pratiques en matière de mobilités évolue avec :

- le fort développement du TER
- la construction du pôle d'échanges multimodal dans le quartier de la gare de Lorient
- le développement des aires de covoiturage aux abords des grands nœuds routiers
- le développement du trafic batobus sur la rade

C'est tout naturellement que la commune d'Inzinzac-Lochrist tente d'emboîter le pas à ces nouvelles mesures. En effet, malgré plusieurs projets, avec pour principale volonté d'augmenter l'utilisation de mobilité douces, beaucoup d'usagers utilisent encore la voiture. Comme démontré précédemment, les habitants de la commune sont particulièrement soumis à l'utilisation de la voiture. C'est pourquoi on retrouve plusieurs changements destinés à contrecarrer cette pratique.

• L'aménagement de la RD145

C'est la création d'un nouveau cheminement doux pour relier différents secteurs (achevés en décembre 2022). Avec plusieurs objectifs :

- Sécuriser les déplacements : aménagement de plateaux surélevées (limités à 30 km/h), création de trottoirs sécurisées et aménagement d'une voie verte
- Améliorer le cadre de vie (paysages tout au long de la voie)

Ce cheminement va permettre la liaison douce entre plusieurs espaces de vie du territoire :

- Le quartier intergénérationnel de Pen Er Prat (avec l'EHPAD, la Maison de l'Enfance, les lotissements et bientôt l'ALSH)
- La plaine de sports du Gorée
- Le Mané Braz
- La RD 145 et la rue des Anciens Combattants

Ce cheminement de trois mètres de large, retranscrit en tant que « voie verte », sera accessible par les Personnes à Mobilité Réduite et prévoit un platelage pour circuler sur les zones humides et le ruisseau. Le projet est un aménagement concerté autour de plusieurs



réunions citoyennes (riverains), pour optimiser les aménagements afin de répondre au mieux aux attentes. Il a également bénéficié de la subvention React-EU Fonds européens. Les cheminements doux sont au cœur du développement d'Inzinzac-Lochrist.

· Le covoiturage

Actuellement, Inzinzac-Lochrist compte une aire de covoiturage située à proximité du cimetière, offrant dix places dédiées au partage de trajets. Dans le cadre de l'engagement en faveur de solutions de mobilité durable, la commune explore de nouvelles initiatives dans ce domaine. Une démarche notable consiste en la projection d'ouvrir une seconde aire de covoiturage à Lochrist, près du stade de Mané. Cette expansion vise à étendre les possibilités de covoiturage, encourageant ainsi davantage d'habitants à adopter cette pratique écologique tout en favorisant une utilisation optimale des ressources de transport disponibles.

· L'innovation de bus décarbonés

Le 16 septembre 2023, ont été présentés, sur le parvis de l'Hôtel de Ville de Lorient avec l'ensemble des acteurs de la mobilité douce, les derniers bus décarbonés. Étant une commune très axée sur la préservation de l'environnement, on remarque que la majorité des aménagements et actions déjà prévues sont principalement axés sur l'utilisation des mobilités douces.



CONCLUSION



Au sein même d'un territoire, les mobilités urbaines se dessinent comme un élément essentiel du quotidien. Elles représentent un atout essentiel au processus de dynamisation d'un espace. Au cours de l'élaboration de ce diagnostic de territoire sur la commune d'Inzinzac-Lochrist, nous avons pu constater que les divers types de mobilités effectuées au sein d'une commune ne se résument pas à des déplacements agissant d'un point A à un point B. En effet, celles-ci sont régies par des logiques d'usages et sont le reflet des mouvances sociales, économiques et environnementales qui animent la collectivité. La collaboration entre les autorités locales, les citoyens et les acteurs concernés s'avère cruciale pour élaborer des solutions innovantes et durables qui répondent aux besoins diversifiés de la population, tout en préservant l'identité et le caractère unique de la commune. En somme, ce diagnostic territorial offre une base solide pour orienter les initiatives futures en matière de mobilité à Inzinzac-Lochrist.

Aussi, il convient de revenir sur les différents enjeux ayant pu être identifiés durant cette construction de diagnostic sur la commune d'Inzinzac-Lochrist. Ce que l'on relève avant tout, c'est une nécessité d'adapter continuellement les mobilités aux divers besoins humains, en perpétuel changement. La mobilité représente un de ces principaux outils permettant à la population d'exercer à la fois pratiques et usages. Aussi, la commune d'Inzinzac-Lochrist bénéficie d'un territoire offrant un vaste potentiel favorable à l'établissement de multiples échanges, ainsi que de possibles liens avec les grands pôles dynamiques existants. Malgré qu'elle soit excentrée du réseau principal, la commune reste tout de même intégrée dans un réseau important pour le déplacement de flux quotidiens, sans compter qu'elle reste proche des grandes liaisons régionales. Un emplacement géographique qui offre à ce territoire de nouvelles possibilités d'innovations et de projets à réaliser en termes de mobilités. En outre, la question du temps n'est pas un facteur à négliger quant au sujet traité. Elle joue à la fois un enjeu et un rôle capital dans l'établissement et l'adaptation des diverses mobilités sur un territoire, à Inzinzac-Lochrist comme partout ailleurs. Par la suite, la prise d'informations réalisée sur les différents horaires de bus ou encore le pourcentage de la population exerçant une profession en dehors d'Inzinzac-Lochrist, nous a fait relever que la possibilité d'emprunter des transports autres que la voiture en dehors du territoire restait encore trop contraignante et limitée. Aussi, après analyse et exploration de la commune, nous avons également pu observer la nécessité d'un renforcement de la sécurité directement lié aux déplacements. Un enjeu principalement identifié par le manque de sobriété et de clarté de la signalétique existante. Celle-ci ayant pour principales fonctions d'informer, réguler et de sécuriser, cela représente un enjeu important quant à la mobilité du territoire. Un autre enjeu également instauré par des éléments de circulation concerne l'étroitesse des trottoirs par exemple. Ce qui peut être également considéré comme un enjeu à prendre en compte est le développement et l'élargissement des variétés de mobilités douces ainsi que leur mise en pratique. Ce dernier a notamment été relevé par le manque de pistes cyclables ou encore l'occupation trop restreinte du Blavet sur le territoire communal, qui nous pousse à nous interroger sur les opportunités potentielles qu'il pourrait représenter et apporter au territoire.



Carte des enjeux

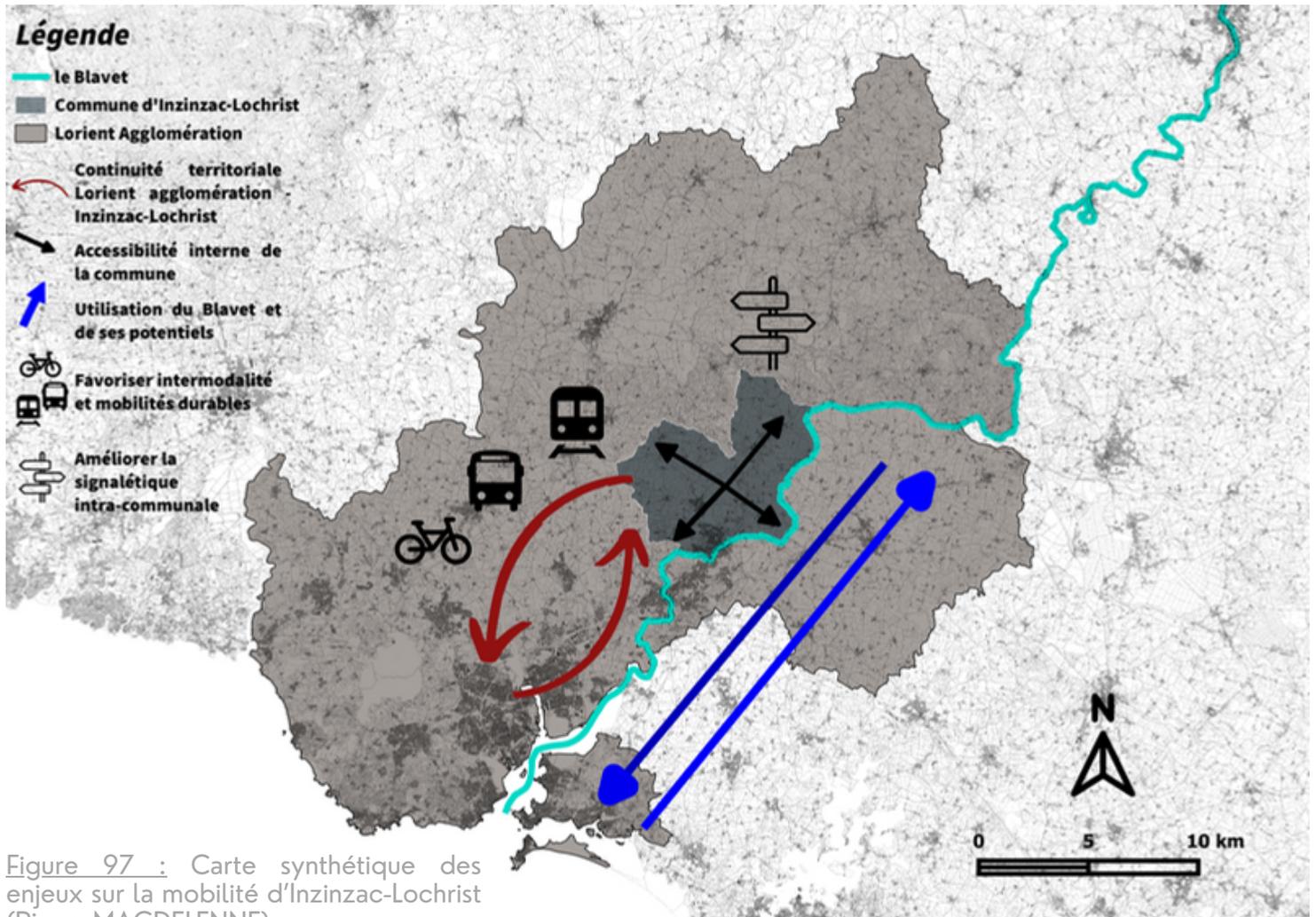
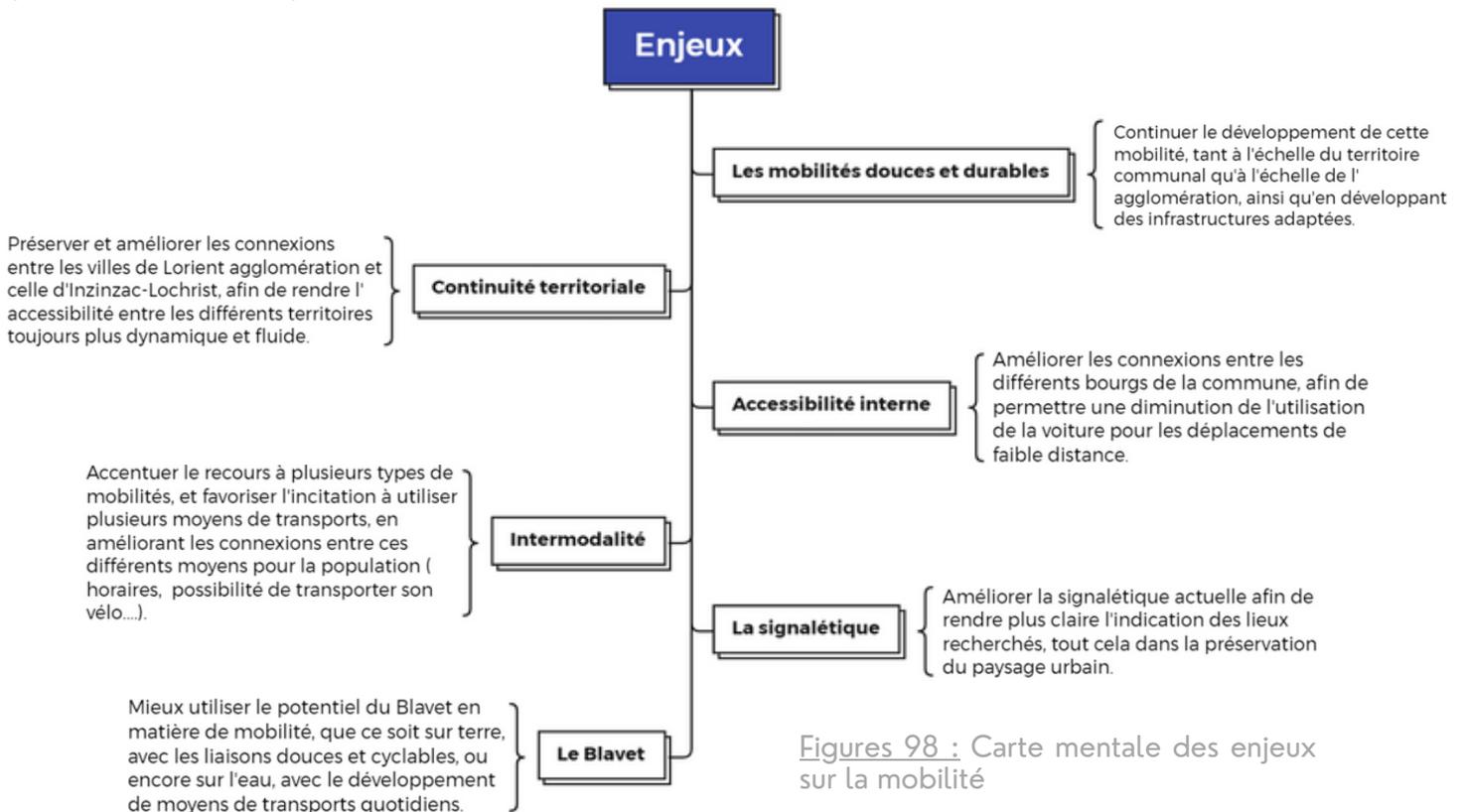


Figure 97 : Carte synthétique des enjeux sur la mobilité d'Inzinzac-Lochrist (Pierre MAGDELENNE)



Figures 98 : Carte mentale des enjeux sur la mobilité



BIBLIOGRAPHIE



- Définition de l'accessibilité selon le dictionnaire Larousse, [en ligne], [Définitions : accessibilité - Dictionnaire de français Larousse](#)
- Orientation de la Loi de 2005 sur l'accessibilité des espaces aux PMR, [en ligne], [Accès PMR obligatoire : que dit la loi ? - CNFCE](#)
- Article Wikipédia sur l'évolution du code de la route et de la législation routière en France et en Europe, [en ligne], [Code de la route — Wikipédia \(wikipedia.org\)](#)
- La réglementation liée à la route, site de la sécurité routière, [en ligne], [Réglementation liée à la route | Sécurité Routière \(securite-routiere.gouv.fr\)](#)
- Article wikipédia de l'Histoire du code de l'environnement, [en ligne], [Code de l'environnement \(France\) — Wikipédia \(wikipedia.org\)](#)
- Le cadre légal des transports et de la mobilité en France, [en ligne], [Cadre réglementaire - Mobilité - Transport, mobilité, sécurité routière et fluviale - Actions de l'État - Les services de l'État dans le Rhône \(rhone.gouv.fr\)](#)
- La loi d'orientation des mobilités, [en ligne], [La loi d'orientation des mobilités | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)
- La chaîne du déplacement : du concept à l'application, Cerema, [en ligne], [La chaîne du déplacement : du concept à l'application. Enseignements du programme Inovaccess à Grenoble. | Cerema](#)
- Définition de la chaîne du déplacement , CEREMA, [en ligne], [La chaîne du déplacement : du concept à l'application. Enseignements du programme Inovaccess à Grenoble. | Cerema](#)
- Organisation des mobilités en France, [en ligne], [L'organisation de la mobilité en France | Ministères Écologie Énergie Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](#)
- Les enjeux de la mobilité à l'échelle de Lorient Agglomération, site de Lorient Agglomération, [en ligne], [Lorient Agglomération : les enjeux de la mobilité dans la ville et l'agglomération | HUB Institute - Digital Think Tank](#)
- Les rôles et compétences des autorités organisatrices de la mobilité, Site du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, [en ligne], [Rôle et compétences des autorités organisatrices de la mobilité \(AOM\) | FRANCE MOBILITÉS \(francemobilites.fr\)](#)
- Les compétences du département, Site de la Vie Publique, [en ligne], [Quelles sont les compétences exercées par les départements ? | vie-publique.fr](#)
- Prochaines aires de covoiturages, [Le télégramme](#), [en ligne], [Aires de covoiturage et parkings relais en pays de Lorient, l'agglomération accélère | Le Télégramme \(letelegramme.fr\)](#)



- Les différents statuts des communautés de communes et EPCI, Site de géoconfluence de Lyon, [en ligne], [Communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine \(France\) — Géoconfluences \(ens-lyon.fr\)](#)
- Les espaces naturels de la commune d'Inzinzac-Lochrist, Office de tourisme de Lorient, [en ligne], [La forêt de Trémelin Inzinzac Lochrist - Lorient Bretagne Sud \(lorientbretagnesudtourisme.fr\)](#)
- Le parc de Kerglaw, un parc à intérêt culturel, site de Ouest France, [en ligne], [Inzinzac-Lochrist. Trois parcours à découvrir au parc de Kerglaw \(ouest-france.fr\)](#)
- Le parc de Bunz, Ouest France, [en ligne], [Inzinzac-Lochrist. Parc du Bunz : le mur d'enceinte restauré après plus d'un an de travaux \(ouest-france.fr\)](#)
- Les ZAC sur le pays de Lorient, site de Audélor, [en ligne], [Observatoire des zones et parcs d'activités du pays de Lorient \(audelor.com\)](#)
- Les transports en commun urbains de l'agglomération de Lorient, site d'IZILO, [en ligne], [Plan interactif | IZILO](#)
- Plan interactif du réseau de transport de l'agglomération de Lorient, [en ligne], [Plan du réseau - Lorient - MyBus](#)
- Transport en commun Breizhgo, [en ligne], [SNCF TER Bretagne - Horaires, info trafic, achat de billets et abonnements](#)
- Les aires de covoiturages, article du Télégramme, [en ligne], [Notre carte des aires de covoiturage dans le pays de Lorient | Le Télégramme \(letelegramme.fr\)](#)
- Dossier INSEE de Lorient Agglomération, [en ligne], [Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de CA Lorient Agglomération \(200042174\)| Insee](#)
- Développement des zones d'activités sur le pays de Lorient, Lorient Agglomération, [en ligne], [Schéma ZA 2019 v8 \(lorient-agglo.bzh\)](#)
- Définition termes géographies, Géoconfluence, [en ligne], [Flux — Géoconfluences \(ens-lyon.fr\)](#)
- Interdépendance des territoires, Observatoire des territoires, [en ligne], [interdependances.pdf \(observatoire-des-territoires.gouv.fr\)](#)
- Données cartographiques du réseau ferré français, SNCF, [en ligne], [Accueil — SNCF Open Data](#)
- Données cartographiques Breizhgo, [en ligne], [Lignes routières du réseau BreizhGo - udata.megalis \(bretagne.bzh\)](#)
- Rapport de présentation, PLU, [en ligne], [Plan Local d'Urbanisme d'Inzinzac-Lochrist - Rapport de présentation](#)
- AUDELOR, [enquête sur les déplacements et mobilités](#), [en ligne]