

PROJET DE TERRITOIRE

2023-2024

# INZINZAC-LOCHRIST, ENTRE MOBILITÉS DURABLES ET NOUVELLES OPPORTUNITÉS



Amélie LE PORS • Léo BOUVARD-MULLIGAN  
Pierre MAGDELENNE • Tyfenn MESCAM

Bureau d'études : [Ecomob56](#)

*Master 1 Aménagement et Urbanisme des Territoires Littoraux*



INZINZAC  
LOCHRIST

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

*“La mobilité peut être qualifiée de durable lorsque sa réalisation respecte l’intégrité de l’environnement, permet d’assurer les besoins matériels de la vie et garantit l’équité entre les individus.”*

Patrick BOILLAT



---

# REMERCIEMENTS



Ces propositions d'action font suite au diagnostic que nous avons eu le plaisir de mener sur l'agréable commune d'Inzinzac-Lochrist de septembre 2023 à janvier 2024. Nous souhaitons encore remercier toutes les personnes qui ont contribué, de près comme de loin, à l'élaboration du diagnostic et des propositions d'action qui en ont découlé sur le thème de la mobilité.

Tout d'abord, nous adressons nos plus sincères remerciements à **Madame Alice LELOUP**, architecte-paysagiste, pour son accompagnement inestimable tout au long de notre atelier de projets. 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 nos rendus oraux. 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 Soazig 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.5-7
Préambule .....	p.8-11
<b>I - Favoriser le recours aux mobilités durables sur le territoire communal</b> .....	p.12-54
<b>1.1. Encourager l'usage de modes actifs</b> .....	p.13-37
1.1.1. Accroître la présence des liaisons douces au sein de chaque centralité .....	p.13-21
1.1.2. Équiper la commune de mobiliers urbains en faveur des mobilités douces .....	p.22-31
1.1.3. Proposer des vélos en libre-service .....	p.32-36
<b>1.2. Renforcer la présence des transports en commun</b> .....	p.37-63
1.2.1. Prolonger une ligne de bus existante pour désenclaver Penquesten .....	p.37-40
1.2.2. Exploiter le fleuve du Blavet .....	p.41-48
1.2.3. Créer des aires de covoiturage .....	p.49-54
<b>II - Développer des interconnexions entre les différents types de mobilité existants à l'échelle des 3 centralités</b> .....	p.55-64
<b>2.1. Créer des espaces intermodaux</b> .....	p.56-64
2.1.1. Planter un pôle d'échanges multimodal spécialisé en mobilités durables en l'associant au projet des Forges 2030 .....	p.56-64
<b>III - Améliorer la cohérence et la lisibilité de la signalétique dans la commune</b> .....	p.65-82
<b>3.1. Valoriser le territoire en rendant l'information plus claire</b> .....	p.66-82
3.1.1. Rendre lisible les entrées et sorties des bourgs de la commune .....	p.66-69
3.1.2. Déployer des panneaux d'indication infracommunaux innovants .....	p.70-74
3.1.3. Harmoniser les passages-piétons .....	p.75-78
3.1.4. Améliorer les indications de direction de la nationale .....	p.79-82
<b>IV - Rétroplanning et budgétisation de nos hypothèses de projet</b> .....	p.83-88
<b>V - De la fiction à la réalité : proposition de scénarios</b> .....	p.89-96
<b>5.1. Scénario n°1 : Un trajet domicile-travail</b> .....	p.89-91
<b>5.2. Scénario n°2 : Une mobilité intra-communale</b> .....	p.92-94
<b>5.3. Scénario n°3 : Se rendre à Inzinzac-Lochrist depuis Lorient</b> .....	p.95-96
<b>Conclusion</b> .....	p.97
Sources bibliographiques .....	p.98-99



# GLOSSAIRE



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

**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. Elle nécessite donc la mise en complémentarité sur les plans technique, organisationnel et informationnel, de réseaux différenciés, à plusieurs échelles et par une pluralité d'acteurs.

**Ecomobilité** : L'écomobilité, le plus souvent appelée mobilité durable, est une politique d'aménagement et de gestion du territoire, qui prône le développement d'une mobilité qui se veut pratique, afin d'améliorer le cadre de vie des personnes l'utilisant, tout en étant le plus respectueux possible de l'environnement. L'utilisation de moyens de transports moins polluants est donc privilégiée, impliquant donc la réduction de nos impacts sur l'environnement à long terme.

**Comodalité** : La comodalité est une notion introduite depuis 2006 par la Commission européenne, dans le domaine de la politique en faveur de modes de transport plus durables et plus responsables. La comodalité se définit donc par la nécessité de favoriser l'utilisation d'alternatives aux mobilités carbonées classiques non durables, au profit de modes de transport plus responsables de l'environnement. La connexion de ces modes de transport est privilégiée, afin de rendre ces moyens de déplacement plus efficaces. Au travers de cette notion, on ne cherche plus à opposer les différents modes de transports entre eux, mais plutôt à les relier dans une politique commune. La sectorisation des politiques en matière de transport évolue au profit d'une vision pluridisciplinaire et transversale.

**Multimodalité** : La multimodalité peut se définir comme étant l'utilisation de différentes mobilités selon nos motifs variés de déplacement. Contrairement à l'intermodalité, la multimodalité incite les individus à adapter leur mobilité en fonction de leurs motifs de déplacement. Cela peut conduire, en fonction des motifs, à l'utilisation d'un seul moyen de transport, ou de plusieurs, laissant place ainsi à l'utilisation de l'intermodalité pour le motif de déplacement en question.

**Maître d'ouvrage (MOA)** : Le maître d'ouvrage est le commanditaire d'une opération. Il dispose d'un rôle de coordinateur du projet, de planification et prend les décisions. En tant que financeur du projet, il s'assure du bon déroulement du projet, et doit fournir au maître d'œuvre et prestataire l'ensemble des informations nécessaires à leur mission, qu'elle soit d'ordre administratif ou financier. Le maître d'ouvrage est le seul acteur à pouvoir décider de la bonne conformité des opérations menées, avec la livraison de fin de chantier, et du procès-verbal qui s'accompagne, prouvant que les aménagements menés sont conformes aux attentes du commanditaire.



**Maître d'œuvre (MOE) :** Le maître d'œuvre est un acteur ayant pour vocation à conseiller et guider le maître d'ouvrage dans le projet réalisé. Il joue un rôle de conseiller, autant d'un point de vue technique qu'administratif. Il aide à la prise de décision, mais n'est pas le décisionnaire. Il peut servir d'entremetteur entre les prestataires et le maître d'ouvrage. Il assure également le suivi de l'avancée du projet, avec la structure du prestataire. Le maître d'œuvre est donc un acteur d'appui, qui oriente le maître d'ouvrage sur des champs de compétences qu'il ne possède pas forcément. Il peut donc intervenir suite à un appel à assistance à maîtrise d'ouvrage. Il peut également réaliser des études préalables ou des diagnostics. Enfin, selon les projets, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre peuvent être un seul et même acteur. Dans un projet, il peut y avoir un ou plusieurs maîtres d'œuvre. En règle générale, ce sont des acteurs extérieurs au territoire, hormis si le MOA et MOE sont un seul et même acteur, afin de pouvoir apporter un regard neuf sur le projet mené, et éviter tout conflit d'intérêt.

**Prestataire :** Un prestataire est une structure, publique ou privée, sélectionnée par le maître d'ouvrage pour réaliser l'opération voulue. Le prestataire répond généralement à un appel d'offres, au travers d'un Dossier de Consultation des Entreprises (DCE), qu'il transmet au maître d'ouvrage pour expliquer la manière dont s'organise la réalisation des travaux et le montant estimé de l'opération que cela va coûter. La structure sélectionnée va donc réaliser les actions, en respectant le cahier des charges fixé, dans le respect du budget et de la durée déterminés.

**Marché public avec appel d'offres :** Selon le site [service-public.fr](http://service-public.fr), "les marchés publics sont des contrats passés par une personne publique (appelée « acheteur public ») avec une personne publique ou privée (appelée « opérateur économique ») pour répondre à ses besoins de travaux, fournitures ou services." Ces appels d'offres, aussi nommés procédures de passation des marchés publics, c'est-à-dire des appels lancés à des structures publiques ou privées pour répondre à une commande, doivent respecter un certain nombre de règles, et sont soumis à une obligation de rémunération. Il existe différentes procédures d'appel d'offres et différents types de marchés, dépendant du montant et de la nature de l'opération demandée. Le maître d'ouvrage définit alors des critères précis, et devra fournir aux structures l'ensemble des informations nécessaires, pour qu'elles puissent candidater à l'appel d'offres.

**Assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) :** L'assistance à maîtrise d'ouvrage est une aide permise par la loi, permettant au maître d'ouvrage, qu'il soit du secteur public ou du secteur privé, d'être accompagné dans le projet qu'il mène. Il peut déléguer certaines actions à l'acteur réalisant l'assistance à maîtrise d'ouvrage, mais ne peut pas prendre de décision à la place du maître d'ouvrage. L'assistant à maîtrise d'ouvrage peut être le maître d'œuvre, ou alors un autre acteur faisant la liaison entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre.

**Liaison douce :** L'on peut définir une liaison douce comme une liaison permettant aux modes doux (non motorisés) de relier différents points d'un territoire. Dans les dénominations possibles d'une liaison douce, l'on peut inclure les trottoirs, une rue piétonne, bandes et pistes cyclables...



Ces liaisons peuvent être accompagnées par d'autres aménagements complémentaires, comme des « zones 30 », où les voitures circulent au maximum à 30 km/h, renforçant la légitimité et la sécurité de la pratique des mobilités douces.

**Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)** : Le Fonds Européen de Développement Régional, plus communément appelé FEDER, est l'un des principaux programmes de financement de l'Union Européenne visant à promouvoir la cohésion économique, sociale et territoriale entre les régions. Depuis sa création en 1975, le FEDER a joué un rôle crucial dans la réduction des disparités économiques et sociales entre les différentes régions européennes. Ce fonds européen est distribué à chaque État membre de l'Union Européenne. La France a décidé de laisser les régions gérer la gestion de ce fonds structurel, la région Bretagne est donc l'acteur à consulter pour obtenir ce fonds européen.



# PRÉAMBULE



## ♦ Rappel de contexte du diagnostic

Dans le cadre de notre formation universitaire, nous avons mené, sur la période de septembre 2023 - janvier 2024, un diagnostic sur le territoire d'Inzinac-Lochrist, avec la participation des élus de la commune. Au travers de 4 groupes, notre promotion du master 1 AUTELI a étudié et analysé le site d'étude, sur 4 thématiques, afin de comprendre les logiques et le fonctionnement de l'espace communal. Les thématiques, qui portaient respectivement sur les mobilités, l'urbanisme, le bâti et l'attractivité, ont eu pour but d'apporter une analyse globale de l'environnement communal. De ces 4 diagnostics thématiques ont été tirés des enjeux représentant les points forts et les points faibles recensés sur le territoire. Les enjeux définis et retenus, pour chacun des groupes, serviront de base de départ pour le document qui va suivre. En effet, les principaux enjeux déterminés et retenus représentent des problématiques, que nous avons relevées, de nature et d'intensité variées. Malgré la diversité des enjeux déterminés par chacun des groupes, certains reviennent de manière récurrente, montrant les liens qui existent entre chaque diagnostic thématique. Il faut prendre en considération chaque diagnostic dans une complémentarité, permettant d'apporter une vision d'ensemble du site d'étude, et des problématiques pluridisciplinaires présentes. Ainsi, au travers de 4 rapports, chaque groupe va proposer, dans la continuité de la méthodologie de projet commencée par un diagnostic, des propositions d'actions réalistes sur les enjeux retenus, afin d'améliorer les éléments identifiés comme les plus problématiques. Ces propositions d'actions ne sont que des suggestions, mais permettent néanmoins d'ouvrir un débat sur ce qu'il est possible de réaliser, en fonction de la réalité de la situation et des ressources disponibles ou pouvant être libérées.

## ♦ Les enjeux retenus

Au cours de l'élaboration du diagnostic concernant la mobilité du quotidien à Inzinac-Lochrist, différents enjeux ont pu être identifiés. Ce que l'on relève avant tout, c'est une nécessité d'adapter continuellement les mobilités aux divers besoins humains, en perpétuels changements. La mobilité représente un de ses principaux outils permettant à la population d'exercer à la fois pratiques et usages. Aussi, la commune d'Inzinac-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. En effet, la commune dispose d'une situation géographique qui offre à ce territoire de nouvelles possibilités d'innovations et de projets à réaliser en termes de mobilité. 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 Inzinac-Lochrist comme partout ailleurs.



Bien que la commune d’Inzinzac-Lochrist possède un réseau de mobilités conséquent, on observe toutefois un manque de centralité et de facilité des flux. On lie ainsi les enjeux de **continuité territoriale** aux enjeux d’**accessibilité interne**, tout en veillant à améliorer et inciter à l’**intermodalité** et à utiliser un maximum de **mobilités durables** pour les déplacements du quotidien. En vue des préoccupations futures, notamment dans l’optique d’aller vers des modes de transport moins carbonés, l’intermodalité est un sujet qu’il faut explorer. Par la suite, la prise d’information réalisée sur les différents horaires de bus ou encore le pourcentage de population exerçant une profession en dehors d’Inzinzac-Lochrist, nous a fait prendre conscience que la possibilité d’emprunter des transports en dehors du territoire, autre que la voiture, restait encore trop contraignante et limitée.

De plus, l’enjeu de **la signalétique** englobe les enjeux d’accessibilité interne, en facilitant la compréhension de circulation dans la commune. Celle-ci ayant pour principale fonction d’informer, réguler et de sécuriser, elle représente un enjeu important quant à la mobilité du territoire. Selon le diagnostic réalisé, les usagers font face à des problèmes de lisibilité et de compréhension des différents outils de spatialisation de l’espace communal. On constate un enjeu principalement affirmé par le manque de concision et de clarté de la signalétique existante. C’est pourquoi s’impose une nécessité d’instaurer une meilleure visibilité des indications pour s’adapter aux besoins de tous. Un autre enjeu à prendre en compte est le développement et l’élargissement des variétés de mobilités durables ainsi que leur mise en pratique. Il se voit renforcé par des éléments de circulation tels que l’étroitesse des trottoirs par exemple. Ce dernier a notamment été accentué 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 compétences potentielles qu’il pourrait représenter et apporter à Inzinzac-Lochrist.

Aussi, nous avons décidé de nous concentrer avant tout sur le sujet que représente l’intermodalité, puisque l’on retrouve la nécessité de fluidifier et faciliter les différentes interconnexions entre les centralités. En effet, on reconnaît au travers de celui-ci les enjeux développés, que sont à la fois : améliorer la cohérence et la lisibilité de la signalétique sur le territoire communal et favoriser le développement des mobilités durables. Nous avons choisi d’interpréter l’intermodalité par l’établissement d’un projet conciliant l’établissement d’une signalétique claire et concise ainsi qu’une favorisation des différentes mobilités durables.

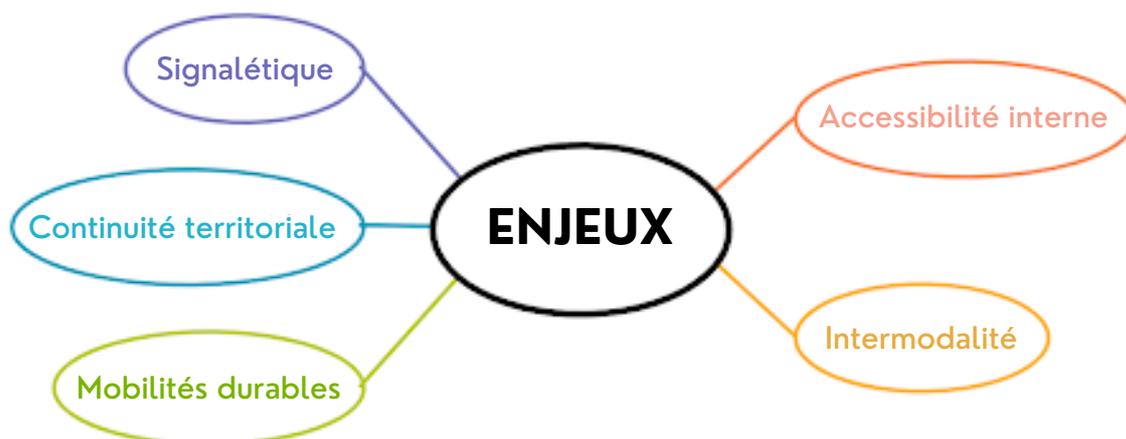


Figure 1 : Carte mentale des enjeux du diagnostic sur les mobilités (Ecomob56)



## • Problématique

Suite à la mise en évidence des différents enjeux au cours de l'élaboration du diagnostic, nous nous sommes interrogés sur les façons d'améliorer l'intermodalité sur le territoire communal d'Inzinac-Lochrist. Nous souhaitons nous poser la question suivante :

**Comment intégrer les principes d'écomobilité et de comodalité sur le territoire communal d'Inzinac-Lochrist ?**

## • Axes stratégiques

Dans notre projet de territoire pour Inzinac-Lochrist, nous avons identifié des axes stratégiques majeurs qui seront le fil rouge de toute notre démarche pour proposer un projet favorisant l'intermodalité sur le territoire communal. Cette intermodalité ne peut se construire que par l'intermédiaire d'un développement des mobilités durables, à l'échelle de l'ensemble des centralités que compte la commune. Mais cet encouragement à la pratique d'autres mobilités doit être couplé à une amélioration de la signalétique existante. Effectivement, le développement de la mobilité à Inzinac-Lochrist doit passer par un ensemble d'objectifs et d'actions, qui n'ont pour seule logique d'améliorer l'intermodalité. Les axes représentent donc nos grandes orientations choisies pour répondre aux défis identifiés et aux besoins de la population locale que nous avons déterminés dans notre diagnostic.

### → Encourager le recours aux mobilités durables sur le territoire communal

Dans l'étude des mobilités du quotidien, notre analyse nous a permis d'appréhender les différentes mobilités existantes et les logiques qui accompagnent chacune d'entre elles. Pour des raisons qui sont propres à chaque individu, la voiture est le mode de déplacement le plus privilégié par la population, au détriment des mobilités durables existantes. À partir de ce constat, dans une société contemporaine où les politiques en matière de développement durable évoluent, l'engagement des acteurs du territoire implique dorénavant un développement de politiques tournées vers des moyens de transport plus responsables. Dans ce contexte de métamorphose des politiques publiques et services apportés, proposer et améliorer des mobilités plus durables, déjà existantes sur la commune, prend tout son sens. Ainsi, favoriser les mobilités durables (vélo, covoiturage, bus, bateaux ...) sur l'ensemble de la commune est nécessaire pour pouvoir s'adapter aux changements de demain.

### → Développer des interconnexions entre les différents types de mobilité existants à l'échelle des 3 centralités

Le développement de la mobilité durable, amorcé depuis quelques années maintenant sur Inzinac-Lochrist, reste relativement vain, dans l'ouverture à l'intermodalité du territoire communal.



Le passage compliqué d'une mobilité à une autre, parfois même d'une centralité à une autre, est un élément freinant le plein potentiel du développement d'alternatives à la voiture. La création de lieux d'échange entre les différentes mobilités permettrait de créer de meilleures interconnexions entre les différentes centralités du territoire que sont les bourgs de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten. Ces interconnexions ont donc pour but de faciliter, mais également de rendre plus accessible la pratique de mobilités douces, sur le court, moyen et long terme.

## → Améliorer la cohérence et la lisibilité de la signalétique dans la commune

L'amélioration de la cohérence et de la lisibilité de la signalétique sur le territoire communal d'Inzinzac-Lochrist constitue un axe stratégique fondamental. Pour garantir cette initiative, nous avons identifié plusieurs grandes intentions qui guideront nos actions. Nous souhaitons harmoniser la signalétique existante (en termes de panneaux et de marquages au sol) afin de créer un langage visuel cohérent et uniforme à travers la commune. Cela implique la révision et la standardisation des panneaux d'orientation, des indications routières et des marquages de signalisation, garantissant ainsi une compréhension claire et rapide pour tous les usagers. En parallèle, nous voulons simplifier les informations fournies, en privilégiant les messages concis et pertinents pour faciliter la lecture et la prise de décisions, notamment pour discerner les services disponibles et les rôles des trois centralités.

## • Arborescence

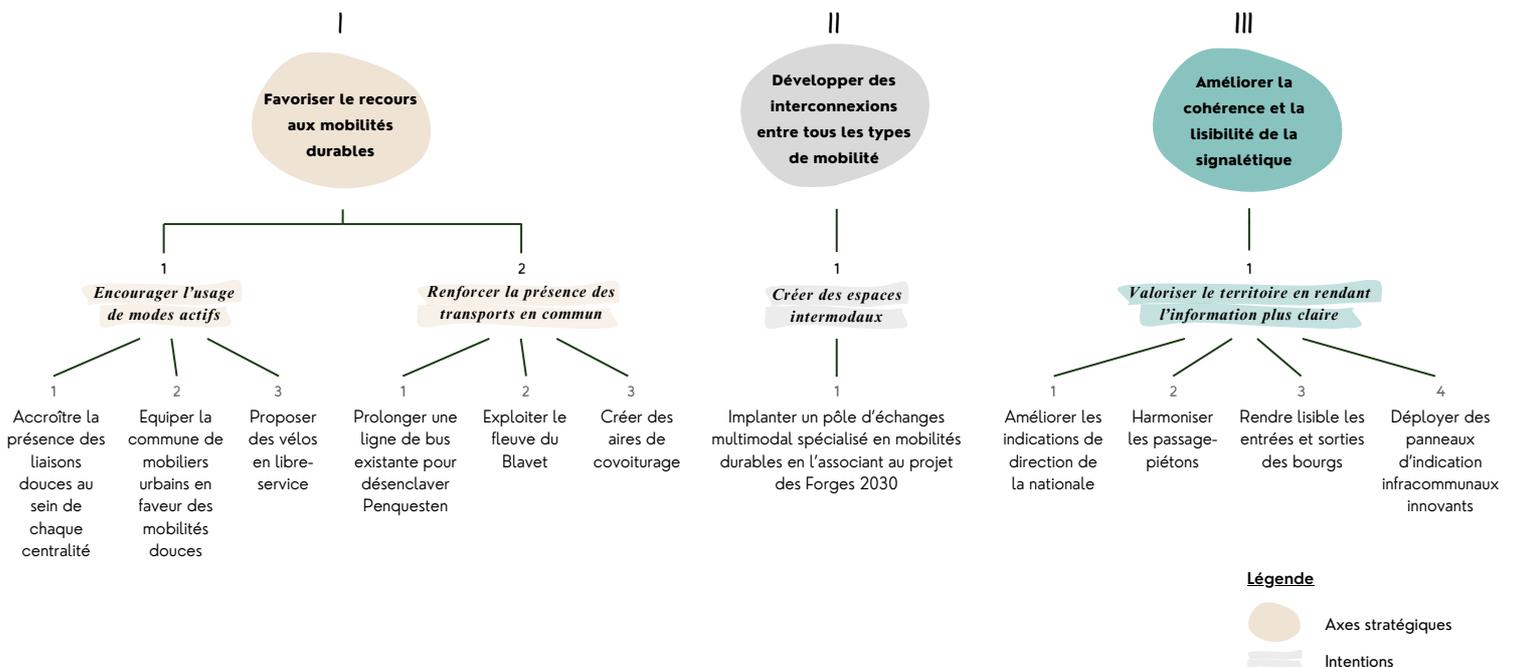


Figure 2 : Arborescence de la phase projet sur la thématique des mobilités (Ecomob56)



# I - Favoriser le recours aux mobilités durables sur le territoire communal

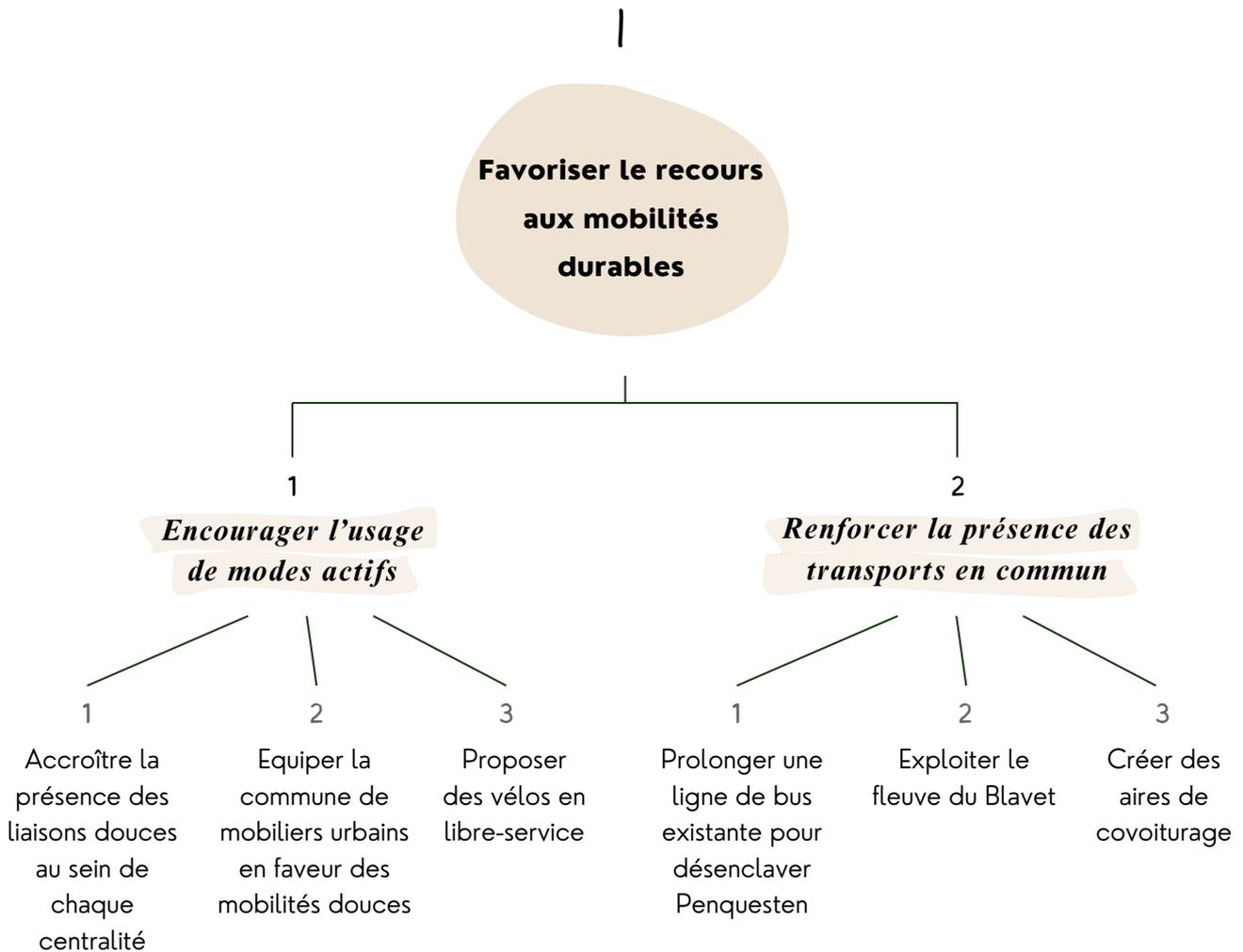
L'adaptation des mobilités durables est propre à chaque territoire. En partant de cette logique territoriale propre, les actions qui seront proposées seront adaptées aux particularités de la commune. Lors du diagnostic précédemment mené, nous nous sommes rendu compte de l'importance de rendre accessible pour la population, dans la mesure du possible et des moyens dont la commune peut disposer, l'accès à différents types de mobilités. Mais dans un monde qui change, les politiques publiques, y compris la commune d'Inzinzac-Lochrist, que ce soit par ses actions propres ou par sa participation dans l'assemblée constituante de Lorient Agglomération dont elle fait partie intégrante, se doivent de proposer des alternatives aux mobilités étant considérées comme non durables. Notre discours ne s'articule pas sur l'interdiction de l'utilisation de la voiture, car il est essentiel de rappeler que l'utilisation de véhicules automobiles est, dans bien des situations, nécessaire à la vie de tous les jours. Nous souhaitons tourner notre réflexion sur les alternatives possibles à la voiture, au travers des mobilités durables déjà existantes sur Inzinzac-Lochrist et des projets déjà en cours de développement. Pour favoriser les mobilités durables sur le territoire communal, nous avons défini deux objectifs principaux qui, pour chacun d'entre eux, découlent des propositions d'actions qui se superposent et se complètent.

Le premier des objectifs concernant le développement des mobilités durables est d'**encourager les modes actifs** que sont l'usage du vélo et de la marche à pied. Symbole d'une mobilité qui se veut durable et plus respectueuse de l'environnement, favoriser ces pratiques passe par de multiples actions qui se complètent. Dans les doléances de la population, le Plan de Mobilité Durable, réalisé en concertation avec les citoyens de la commune, pointe un véritable enjeu d'améliorer la cohabitation entre les usagers de la route et de développer les mobilités douces. Encourager l'usage des mobilités douces, en particulier le vélo et la marche à pied, passe donc par une sécurisation des voies utilisées pour ces mobilités. L'accès à ces mobilités passe également par des aménagements, autant de la voirie que par la proposition d'installation de mobilier urbain dans l'espace public. Bien que les mobilités durables, en particulier les transports en commun interurbains, soient développées à l'échelle des 3 centralités de la commune, **le renforcement de la présence des transports en commun** peut être amélioré, en particulier sur le bourg de Penquesten. Cette centralité, certes dotée de moyens de transports, mais qui ne passent pas de manière régulière dans une même journée, complique l'organisation et la connexion de ce bourg avec le reste de la commune, et même au-delà. Son raccordement est alors compliqué en transports en commun, couplé à un relief particulièrement marqué, ne facilitant pas son accession avec le reste de la commune. Ce renforcement apparaît donc comme une priorité pour cette centralité. De plus, sur la commune est présent un potentiel encore peu exploité : l'utilisation du fleuve du Blavet. En effet, le développement du transport fluvial urbain apparaît comme une idée à explorer. La liaison du Blavet à la rade de Lorient permettrait de relier plus rapidement Lorient, en utilisant une voie de circulation historique, utilisée au temps des forges.



Cet axe stratégique n°1 comprend 2 objectifs principaux, qui se déclinent en 6 actions, dans le but de répondre au mieux à l'encouragement de la mobilité durable sur la commune.

Figure 3 : Arborescence de l'axe 1 (Ecomob56)



## 1.1. Encourager l'usage de modes actifs

### 1.1.1. Accroître la présence des liaisons douces au sein de chaque centralité

Dans les mobilités durables, l'usage du vélo devient, selon les territoires, de plus en plus prégnant sur les routes. Bien qu'il ne soit pas le moyen de déplacement plébiscité par la population, puisque selon les données de l'INSEE, le vélo ne représenterait que 0,6% des déplacements quotidiens en 2020, inciter son développement est pertinent à étudier. Même si le vélo relève d'une forte notoriété ces dernières années, la mobilité piétonne reste la plus pratiquée, avec 1,7 % des trajets domicile-travail, mais représente une proportion plus importante pour d'autres motifs de déplacements. Que ce soit pour encourager l'usage de modes actifs tels que le vélo ou la marche, la création de liaisons douces s'avère nécessaire.

## Objectif

Cette hypothèse d'action a pour but de promouvoir la sécurité des déplacements en proposant des espaces dédiés à l'usage du vélo et en améliorant la sécurisation des routes pour les cyclistes et des trottoirs pour les piétons. En rendant les trajets à vélo plus sûrs et plus pratiques, on espère encourager un plus grand nombre de personnes à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens, ce qui contribuera à réduire la dépendance à l'égard de la voiture et à diminuer la congestion routière dans les centralités. De plus, en proposant des infrastructures adaptées et sécurisées pour les déplacements à pied et à vélo, la commune favorise des modes de transport respectueux de l'environnement et bénéfiques pour la santé des habitants. En effet, en offrant des alternatives de déplacement plus agréables, moins polluantes et moins stressantes que la voiture, la commune visera à améliorer la qualité de vie de ses habitants et l'attractivité du territoire.

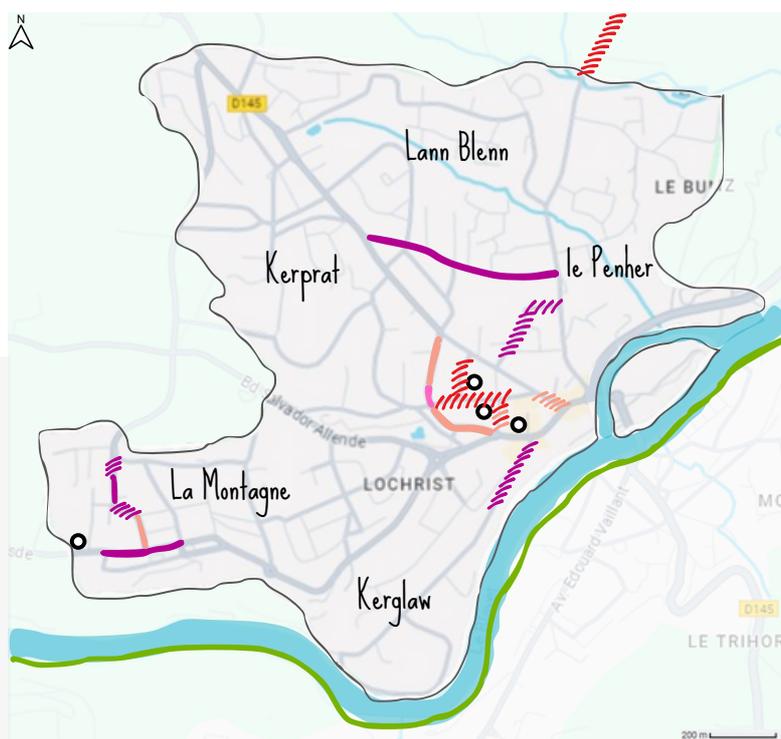
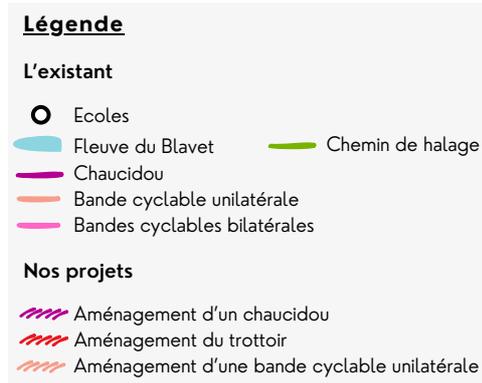
## Descriptif de l'action envisagée

Pour encourager l'usage des modes actifs dans les trois centralités d'Inzinzac-Lochrist (Lochrist, Inzinzac et Penquesten), l'action envisagée consiste à relever et cartographier l'existant en matière de liaisons douces. Cette démarche permettra d'identifier les zones nécessitant des améliorations prioritaires, en mettant particulièrement l'accent sur les liaisons entre les quartiers résidentiels et les écoles. En se concentrant sur ces espaces à fort enjeu, des pistes d'action seront proposées, telles que la création de bandes cyclables ou de chaucidou (chaussées pour les circulations douces), ainsi que la requalification ou la sécurisation des trottoirs. L'objectif est d'améliorer le réseau viaire existant afin de rendre les déplacements à pied et à vélo plus sûrs, plus pratiques et plus attractifs pour les habitants d'Inzinzac-Lochrist, favorisant ainsi l'adoption de modes actifs de déplacement.

## Localisation et description technique des aménagements

### Centralité de Lochrist

Figure 4 : Carte de l'existant et des projets de liaisons douces au bourg de Lochrist (Google Maps et Canva dessin | Ecomob56)





• Ecole de Kerglaw

Figure 5 : Photographie d'un chaucidou - rue Jules Guesde.



Figure 6 : Photographie de la bande cyclable unilatérale - rue Ambroise Croizat.



Au cours de notre observation des infrastructures de liaisons douces dans la commune, nous avons constaté des discontinuités dans le marquage des itinéraires reliant un quartier situé au Nord à l'école de Kerglaw. Dans le but de remédier à cette situation, nous avons évalué qu'il serait pertinent de prolonger le chaucidou existant afin de créer un continuum permettant aux écoliers de se rendre à vélo en toute sécurité jusqu'à l'école. Cette extension garantirait une continuité dans le parcours des cyclistes, éliminant ainsi les obstacles potentiels et les risques pour les usagers. Nous avons également noté que les marquages au sol actuels nécessitent d'être repeints pour assurer une meilleure visibilité et sécurité des trajets empruntés par les cyclistes.

• Cœur de bourg (Ecole Notre-Dame de Lochrist)



Figure 7 : Photographie de la rue Léo Lagrange qui dessert 2 écoles.

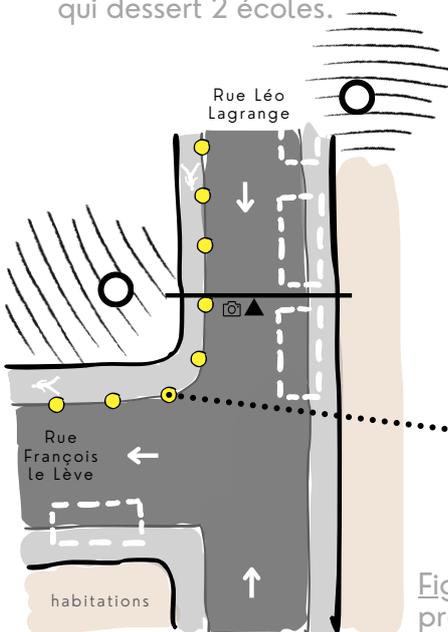


Figure 8 : Photographie de potelets en bois à Inzinzac. (Ecomob56)



Figure 9 : Croquis en vue aérienne du projet. (Canva dessin - Ecomob56)

Au cœur du bourg de Lochrist, se concentrent trois écoles dans un même périmètre, dont deux sont situées dans la même rue.



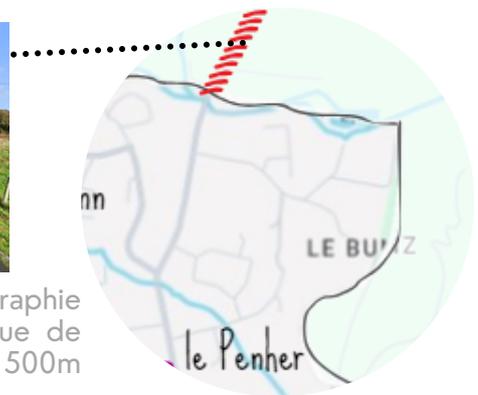
Dans le but de remédier à la problématique du stationnement anarchique aux abords de l'école Notre-Dame de Lochrist et de garantir la sécurité des écoliers, il a été envisagé de requalifier et sécuriser le trottoir le long de l'établissement. Une solution proposée consiste à installer des potelets en bois le long du trottoir, une mesure déjà mise en place avec succès aux abords de la mairie à Inzinzac. Ces potelets serviraient à empêcher le stationnement sauvage des véhicules sur les espaces destinés aux piétons, assurant ainsi un espace de circulation sécurisé pour les élèves. Parallèlement, le stationnement des véhicules pourrait être organisé de manière réglementée en matérialisant des places à cheval sur le trottoir d'en face, devant les habitations riveraines. Cette configuration permettrait de libérer l'espace piéton tout en offrant des emplacements dédiés aux véhicules, contribuant ainsi à améliorer la fluidité et la sécurité aux abords de l'école.

## • Rue de Ty-Henri

Lors de notre exploration de la commune, un détail singulier a attiré notre attention sur la rue de Ty-Henri : un espace dédié aux piétons sur une route à double sens, similaire à une bande cyclable. Cette configuration nous a semblé problématique, car elle ne sécurise pas adéquatement les piétons.



Figure 10 : Photographie de la chaussée - rue de Ty-Henri (sur 500m jusqu'à Kermadec).



Nous avons jugé pertinent de souligner ce type de marquage qui ne répond pas efficacement aux besoins de sécurité des usagers à pied. Si cette portion de route est fréquentée par des piétons souhaitant se rendre au hameau de Kermadec, il nous semble essentiel de revoir l'aménagement actuel en créant un véritable trottoir, ce qui nécessiterait probablement d'empiéter sur la végétation des bas-côtés. En revanche, si peu de personnes empruntent cette voie à pied, il serait plus sûr de supprimer ce marquage inadapté.

## • Centralité d'Inzinzac

Figure 11 : Carte de l'existant et des projets de liaisons douces au bourg d'Inzinzac (Google Maps et Canva dessin | Ecomob56)

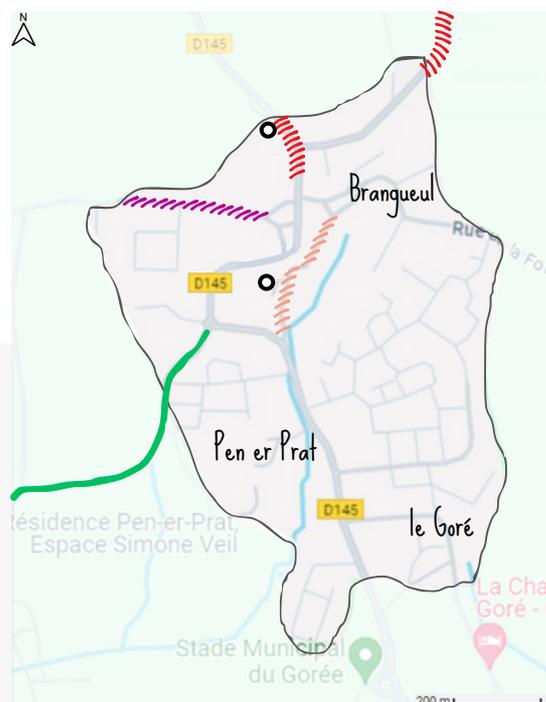
**Légende**

**L'existant**

- Ecoles
- Chaucidou
- Bande cyclable unilatérale
- Bandes cyclables bilatérales
- Voie verte

**Nos projets**

- Aménagement d'un chaucidou
- Aménagement du trottoir
- Aménagement d'une bande cyclable unilatérale





## • Route du Kerguer

Figure 12 : Croquis en vue aérienne de l'état actuel de la route du Kerguer. (Canva dessin | Ecomob56)

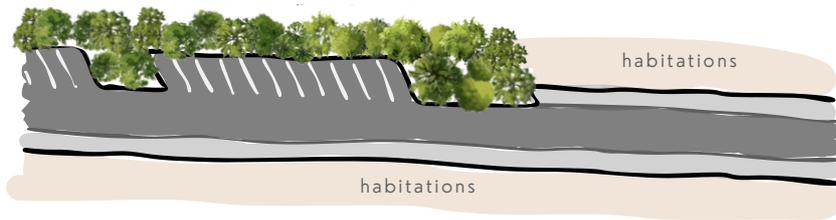
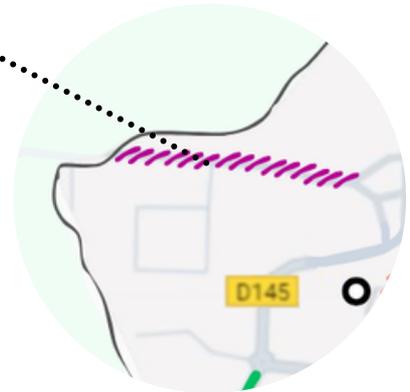
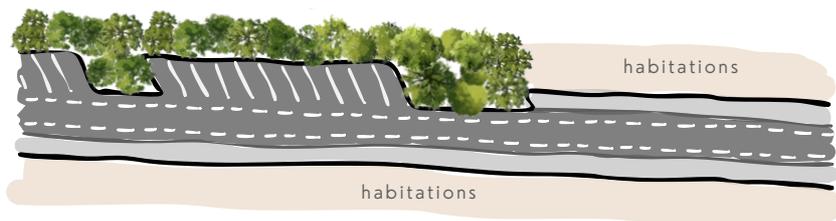


Figure 13 : Croquis en vue aérienne de l'état projet de la route du Kerguer. (Canva dessin | Ecomob56)



Nous avons identifié une opportunité significative de renforcer la connectivité entre le quartier du Nord-Ouest d'Inzinzac et la mairie en instaurant un chaucidou. Ce dispositif cyclable offrirait une liaison sûre et pratique pour les résidents de ce quartier vers le centre administratif de la commune. De plus, l'implémentation d'un chaucidou aurait l'avantage de réduire la vitesse du trafic sur cet axe d'entrée du bourg, favorisant ainsi la sécurité des usagers.

## • Ecole primaire Jules Ferry

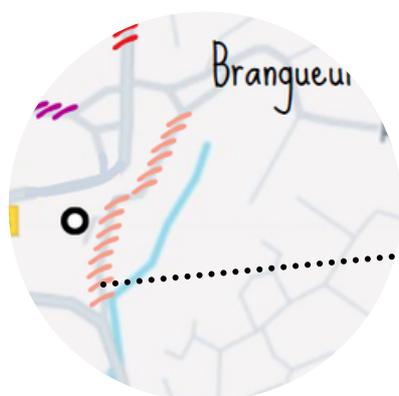


Figure 14 : Photographie de l'état actuel - rue des Anciens Combattants.



Figure 15 : Etat projet - rue des Anciens Combattants. (Canva dessin | Ecomob 56)



Après avoir examiné les besoins en mobilité autour de l'école primaire Jules Ferry depuis le quartier de Brangueul, nous avons conclu qu'il serait judicieux de créer une bande cyclable dédiée à cet itinéraire. Cette bande cyclable viserait à faciliter et à sécuriser le trajet des écoliers se rendant à vélo à l'école ainsi qu'à promouvoir un mode de vie plus actif et respectueux de l'environnement parmi les jeunes générations.



• Ecole Notre-Dame de Lourdes et route de Trémelin

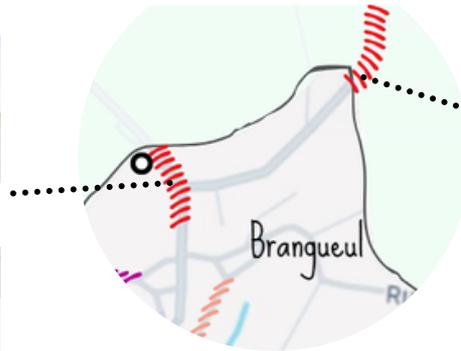


Figure 17 : Photographie de la route de Trémelin.

Figure 16 : Photographies de l'état actuel et de la phase projet - rue Joseph Jegousse. (Ecomob56)

Lors de notre observation du réseau viaire autour de l'école Notre Dame de Lourdes, nous avons remarqué sa proximité avec la départementale 145, un axe fréquenté d'entrée de bourg. Bien que l'unique trottoir le long des maisons pour desservir l'école soit relativement large, nous avons estimé qu'il pourrait être rendu plus sécurisant pour les piétons. Dans cette optique, nous suggérons la création

d'une bordure végétale qui permettrait de véritablement séparer les piétons de cette route départementale, renforçant ainsi la sécurité des déplacements à pied des élèves et des riverains.

Par ailleurs, nous avons constaté qu'un dispositif similaire de bande piétonne sur la chaussée avait été mis en place le long de la route de Trémelin, menant au refuge d'Inzinzac-Lochrist, tout comme dans la rue de Ty-Henri. Cette configuration ne semble pas garantir une sécurité optimale pour les piétons, et il pourrait être nécessaire de repenser l'aménagement de ces voies pour assurer la sécurité des déplacements à pied dans la commune.

• Centralité de Penquesten

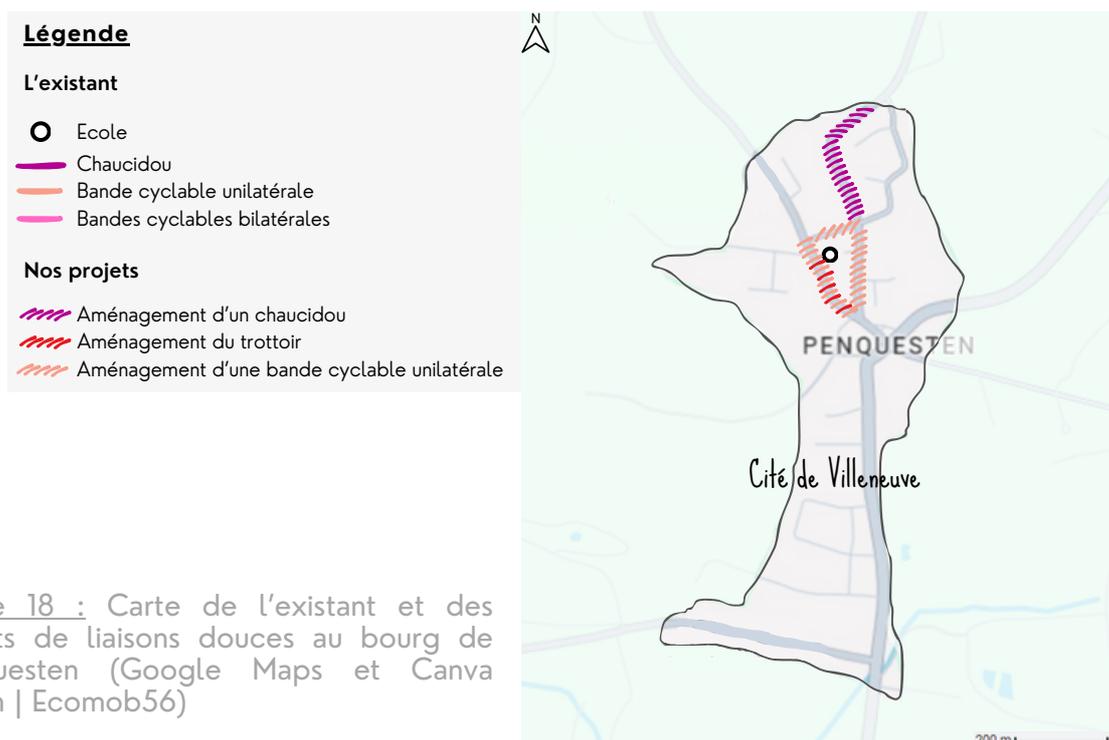


Figure 18 : Carte de l'existant et des projets de liaisons douces au bourg de Penquesten (Google Maps et Canva dessin | Ecomob56)



## • Ecole primaire la Châtaigneraie

Figure 19 : Photographie de l'état actuel - rue Gustave Flaubert.



Figure 20 : Etat futur du projet - rue Gustave Flaubert. (Canva dessin - Ecomob56)

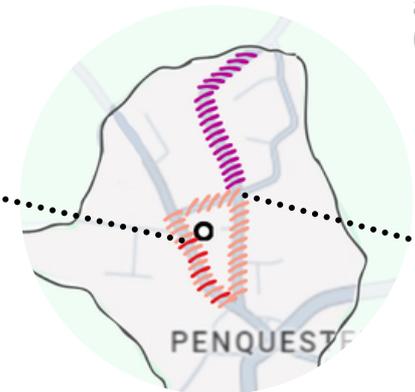


Figure 21 : Esquisse du projet. (Canva dessin - Ecomob56)

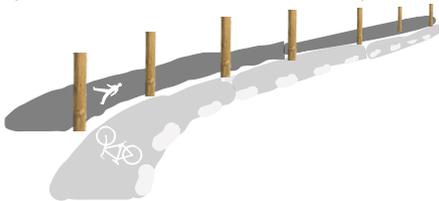
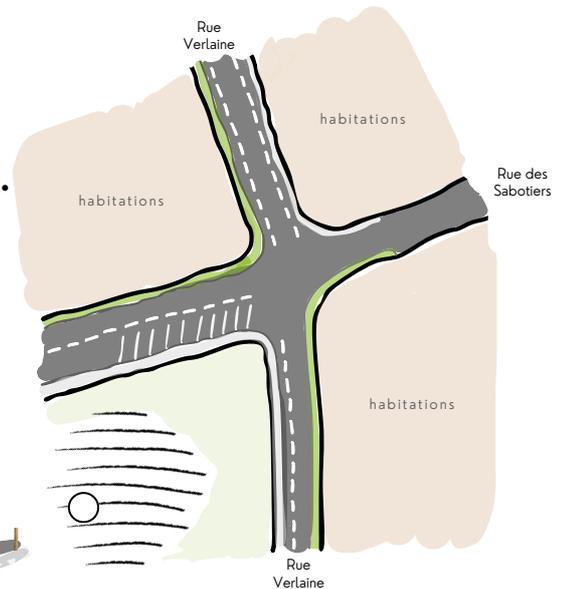


Figure 22 : Croquis en vue aérienne du projet. (Canva dessin - Ecomob56)



Après avoir constaté l'absence de liaisons douces dans la centralité de Penquesten, nous avons estimé nécessaire de proposer des aménagements adaptés pour encourager les déplacements actifs, notamment des solutions favorisant l'accès à l'école de la Châtaigneraie pour les écoliers. Dans cette optique, nous recommandons la création d'une bande cyclable qui encercle l'îlot où est située l'école, offrant ainsi un itinéraire sécurisé pour les trajets à vélo des élèves. De plus, afin de connecter le quartier Nord du bourg à ce nouvel aménagement, nous proposons la mise en place d'un chaudiou. Ce dispositif permettrait de ralentir la vitesse des véhicules sur cette entrée de bourg, contribuant ainsi à renforcer la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes.

Ainsi, face à l'espace disponible, et en corrélation avec les autres usagers de la route, nous proposons la mise en place de chaudiou et la pose de bandes cyclables. Les pistes cyclables, bien que privilégiées, sont compliquées en ville à réaliser, du fait d'un manque d'espace. Néanmoins, sur les périphéries des zones urbaines, ainsi que dans les espaces de campagne, des pistes cyclables et voies vertes peuvent être aménagées, constituant une continuité des actions déjà entreprises par la commune.

Figure 23 : Photographie d'une voie verte sur le bourg d'Inzinac. (Ecomob56)



Figure 24 : Cheminements dont la mobilité douce doit être aménagée selon la volonté du PMD pour chaque bourg. (PMD d'Inzinac-Lochrist)



### Les acteurs impliqués et leurs rôles

Maître d'ouvrage : La mairie d'Inzinzac-Lochrist étant la propriétaire du réseau urbain interne, elle en est donc la gestionnaire. Cependant, si des aménagements seraient menés sur des départementales situées hors des espaces urbains, l'intervention du département du Morbihan est nécessaire.

Maître d'œuvre : Les services techniques de la commune possèdent les compétences pour étudier, superviser et mener à bien la création des espaces pour les mobilités douces.

Financeurs : Dans le cadre d'un projet interne au territoire, dépendant des compétences appartenant à la commune, l'aménagement des liaisons douces à l'intérieur des bourgs peut être effectué par la commune, sur son budget d'investissement.

### Phasage du projet

Après une période de réflexion, nous prévoyons le début de création des liaisons douces intra-urbaines à partir de 2025, pour une durée de 3 mois, jusqu'à fin Mars 2025, avec la répartition suivante :

- 1 mois et demi sur le bourg de Lochrist
- 1 mois sur Inzinzac
- 15 jours sur Penquesten

### Budgétisation

Nous ne pouvons aujourd'hui donner une estimation précise du coût de la création des liaisons douces intra-bourgs. Néanmoins, le coût resterait supporter par les dépenses de fonctionnement de la commune, avec la possibilité de faire réaliser les travaux par les services techniques de la commune.

Figure 25 : Rétroplanning de la création des liaisons douces (Ecomob56)



## Fiche action

<b><i>Fiche action 1 :</i></b> <b><i>Accroître la présence des liaisons douces au sein de chaque centralité</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Encourager la pratique du vélo et la mobilité piétonne.
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Dans la continuité des actions engagées par la commune, dans la création de voies douces sur son territoire, nous souhaitons proposer le renforcement d'espaces dédiés aux mobilités douces, ou de renforcer la sécurité de ces espaces, sur la voie publique, dans les espaces urbains.
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Les périmètres d'actions se concentrent sur chacun des bourgs principaux de la commune, c'est-à-dire sur les bourgs de Lochrist, Inzinzac et Penquesten.
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons créer des bandes cyclables sur certaines routes, ainsi qu'aménager certaines voies de communications en chaudiou. L'élargissement des trottoirs sur certains endroits de la commune est également étudié. Ces actions de sécurisation des mobilités douces, notamment vers les écoles, visent également à mieux connecter les espaces dédiés aux mobilités douces, déjà existantes.
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<u><i>Maître d'ouvrage et maître d'oeuvre : Mairie d'Inzinzac-Lochrist</i></u>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	Après la phase de réflexion, nous prévoyons que la durée des travaux pourrait durer 3 mois, avec 1,5 mois sur Lochrist, 1 mois sur Inzinzac et 15 jours sur Penquesten
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	



## 1.1.2. Équiper la commune de mobiliers urbains en faveur des mobilités douces

### Objectif

Les espaces dédiés aux mobilités durables restent très inégaux selon les territoires, tant en matière de voirie que de mobiliers urbains. Dans l'objectif **d'encourager l'usage des mobilités durables** à l'échelle du territoire communal, nous souhaitons renforcer le mobilier urbain déjà présent, afin d'encourager la pratique du vélo et de la marche à pied au quotidien.

### Descriptif de l'action envisagée

Le développement des mobilités durables, en particulier le vélo, passe également par l'aménagement du territoire. L'aménagement d'espaces dédiés à la pratique du vélo sur la voie publique doit être corrélé à des emplacements pouvant accueillir l'entreposage du moyen de locomotion en question. La commune d'Inzinzac-Lochrist dispose déjà, à certains endroits, d'aménagements permettant d'attacher son vélo afin de sécuriser ses moyens de locomotion dans des espaces dédiés. Bien que ces aménagements existent déjà, nous souhaitons proposer un renforcement de la présence de ce type d'aménagement, dans des secteurs stratégiques, en lien avec d'autres mobilités, afin de proposer plus de possibilités de stockage de son vélo dans la voie publique, en plus grande quantité, et tout en facilitant l'accès aux autres mobilités durables, notamment le bus ou le covoiturage. Cette action suit donc de très près l'évolution des autres actions proposées, car elles s'inscrivent mutuellement dans un objectif proposant des alternatives accessibles et pratiques à la voiture individuelle (hors covoiturage). Nous souhaitons proposer des espaces où il est possible d'entreposer son monocycle près des lieux suivants :

- **Près des pôles multimodaux** (principal et secondaire) : Pour l'installation d'espaces de stockage près des pôles multimodaux, nous jugeons que la mise en place ou l'ajout de nouveaux mobiliers urbains est une priorité, car ces pôles ont pour vocation à faire la liaison entre les différentes mobilités durables. Le transport du vélo pouvant s'avérer compliqué selon le mode de déplacement entrepris par chaque individu, son entreposage, dans l'espace public en nombre conséquent selon la fréquentation, est nécessaire si nous voulons inciter la population à utiliser le vélo, dans une logique de mobilité plus durable ou d'intermodalité.
- **Parkings de covoiturage** : La commune d'Inzinzac-Lochrist compte 1 parking recensé pour le covoiturage. Bien que des alternatives existent pour le covoiturage, nous souhaitons proposer la création d'autres espaces pouvant être utilisés pour le covoiturage, afin de répartir de manière plus simple la possibilité de covoiturer sur le territoire. Pour rejoindre ces fameux espaces dédiés, ou non, exclusivement au covoiturage, nous souhaitons installer des aménagements urbains pouvant permettre l'entreposage de vélos. Permettre aux gens se situant non loin de ces parkings de se déplacer en vélo, serait un véritable atout et permettrait de ne pas surcharger ces parkings, n'ayant pas forcément un usage exclusif au covoiturage.



- **Centre de chaque bourg** : Puisque les centralités disposent de commerces ou de services publics, les usagers peuvent nécessiter l'entreposage de manière temporaire de leur vélo. Pour faciliter l'accès à ces services de proximité et éviter le stockage pouvant gêner la circulation dans l'espace, nous souhaitons également proposer l'installation de mobiliers urbains permettant d'entreposer des vélos, dans l'espace public, et donc près de ces services. Cela peut venir en complément des installations déjà existantes.
- **Des arrêts de bus** ayant une fréquentation jugée "forte" en termes de population par rapport à la moyenne communale ou de l'agglomération : Bien que les espaces multimodaux aient pour but de centraliser les liens entre les différentes mobilités durables, ces espaces ne seront pas les seuls à avoir des fréquentations qui se veulent plus importantes. Les arrêts de bus, considérés comme les premiers espaces accessibles pour la mobilité durable, ne doivent pas être négligés. Nous souhaitons proposer la mise en place de quelques installations, près de certains arrêts de car, afin de renforcer l'offre d'entreposage des espaces de vélo sur la commune.

Le vélo n'est pas la seule mobilité ancienne pratiquée à l'échelle des territoires. La marche à pied constitue le mode de déplacement le plus ancien, et l'un des plus utilisés dans les mobilités durables. L'aménagement du territoire ne doit pas être organisé au détriment des piétons, bien plus nombreux que les cyclistes en règle générale, tous motifs de déplacement confondus à l'échelle uniquement communale. Dans l'objectif d'inciter et de sécuriser la pratique de la marche, nous souhaitons renforcer l'installation de mobiliers urbains pouvant être utilisés par les piétons, et par conséquent inciter plus de personnes à pratiquer la marche à pied, à l'échelle communale. Ainsi, l'installation de bancs pourrait être envisagée sur de nouveaux lieux dans la commune.

### Description technique du mobilier

Au sein même de l'agglomération de Lorient existe une multitude de mobiliers urbains différents, permettant de stationner ou d'entreposer son vélo, sur des durées plus ou moins longues. Ce mobilier urbain doit être pensé non seulement en fonction de l'usage qui va en être fait, mais également de l'intensité d'usage, de la temporalité d'utilisation, ou encore de l'espace présent pour son installation. Nous souhaitons également prendre en compte l'aspect paysager, jouant beaucoup sur l'image que peut renvoyer la commune. Au travers de tous ces critères, nous aimerions proposer l'installation de différents types d'infrastructures :

#### • Des appuis vélos

La commune abrite déjà des appuis vélos, notamment vers les arrêts de car. Notre souhait serait de renforcer la présence de ce mobilier, sur d'autres arrêts de bus, mais également dans les centres bourgs, et éventuellement près des infrastructures publiques et sportives, ainsi que les entrées de parcs. Ce mobilier reste assez discret dans le paysage urbain, et ne prend que peu d'espace, à contrario d'autres mobiliers, comme les abris vélos couverts par exemple. Vous pouvez apercevoir ci-dessous des images des infrastructures que l'on propose d'installer, venant simplement renforcer un mobilier déjà existant. Nous voudrions les mettre en place par paires de 2 ou 3, permettant de poser 4 à 6 vélos à la fois.



Figure 26 : Exemple d'appuis vélos à un arrêt de bus sur Penquesten (Ecomob56)



Figure 27 : Exemple d'appuis vélos dans l'espace public près du théâtre du Blavet (Ecomob56)

## Des abris vélos

Les abris vélos existent en de multiples formats, ayant des capacités d'accueil très différentes. Ce mobilier urbain peut exister de manière ouverte, avec la présence d'un support protégeant les appuis vélos. Il existe également d'autres abris, de type fermé, permettant de mieux protéger et sécuriser les vélos stationnés. Nous proposons l'installation d'abris vélos sur les espaces multimodaux, ayant vocation à accueillir plus de personnes, mais également près des parkings de covoiturage. Occupant un espace plus important, leur implantation dans les centres-villes ou près des arrêts de bus situés hors des espaces multimodaux ne nous semble pas pertinent. Le choix reviendra à la commune quant au modèle et à la quantité de vélos que peut accueillir ces abris dont la capacité moyenne tourne généralement entre 3 et 6 places. Vous pouvez apercevoir ci-dessous différents modèles d'abris, de tailles très différentes.



Figure 28 : Abri vélos ouvert (citynox mobilité)



Figure 29 : Abri vélos fermé d'une capacité de 6 places (citynox mobilité)



Figure 30 : Abri vélos fermé d'une capacité de 3 places (citynox mobilité)



Figure 31 : Abri vélos fermé dans l'espace public (aloesred.com)



Figure 32 : Abri vélos fermé dans l'espace public sur la commune de Séné (Ecomob56)

La sécurité des vélos est un véritable enjeu. En effet, assurer la sécurité de biens appartenant aux particuliers renforce la confiance que ceux-ci ont envers les élus et incite davantage de personnes à pratiquer le vélo dans le cadre d'une mobilité du quotidien.

### · Des bancs

Proposer des espaces de pause et de repos pour les piétons est quelque chose que nous souhaitons intensifier sur la commune, notamment sur les lieux où l'attente dans l'espace public peut s'avérer longue, vers les écoles par exemple. L'installation de bancs près de ces infrastructures, mais également le long du Blavet et dans certains endroits du bourg, permet d'inciter à la pratique de la marche, pour des distances courtes. Effectivement, l'installation de bancs le long du Blavet est également privilégiée afin d'encourager les individus à aller se balader sans forcément utiliser leur voiture.



Figure 33 : Banc dans l'espace public sur la commune de Pontivy (Ecomob56)



Figure 34 : Banc dans l'espace public sur la commune le bourg de Lochrist, rue Emile Zola (Google street view)

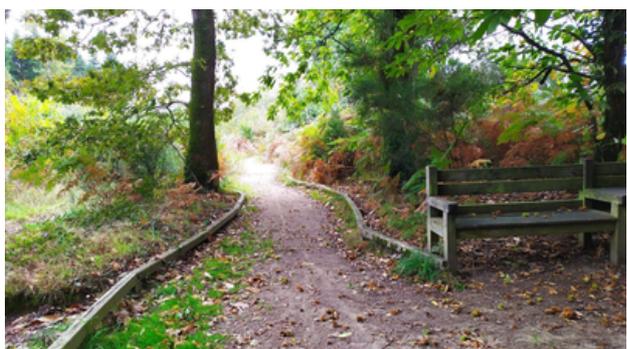


Figure 35 : Banc installé dans la forêt de Trémelin, sur le parcours sensoriel, un modèle à suivre le long du Blavet (Ecomob56)



Figure 36 : Abris-bus vers l'école de Kerglaw, servant de modèle pour les abris que l'on souhaite installer vers les parkings de covoiturage (Ecomob56)

## Localisation des aménagements souhaités

Face aux aménagements déjà présents ainsi qu'aux positions des espaces multimodaux et parkings de covoiturage, nous proposons les emplacements suivants :

- **Sur Lochrist** : Concernant les abris vélos fermés, nous souhaitons en implanter au pôle multimodal nouvellement créé, au parking de covoiturage présent dans le bourg (2 à 3). Pour les abris vélos ouverts (protégés par un préau), nous aimerions en positionner aux écoles de Kerglaw et l'école Notre Dame de Lochrist (2). Quant aux appuis vélos, nous tenons à les répartir devant l'écomusée des forges (2), à l'entrée de la bibliothèque Diderot (2), à l'entrée du parc du Bunz (2), sur l'île de Locastel (2), près du gymnase municipal (2), du cinéma le Vulcain (2), sur la petite place rue Emile Zola (1) et vers l'école de la forgerine (2). Cela fait un total de 2 à 3 abris vélos fermés, 2 abris vélos ouverts et 15 appuis vélos permettant de mettre 30 vélos.
- **Sur Inzinzac** : Concernant les abris vélos fermés, nous souhaitons en positionner au parking de covoiturage (1). Pour les abris vélos ouverts, nous aimerions les implanter à l'école Jules Ferry (1), vers l'école de Notre-Dame de Lourdes (1) et vers le stade du Gorée (2). Quant aux appuis vélos, nous tenons à en installer devant la mairie près du parking vers l'église Saint Pierre (2), mais également vers la pharmacie de Trémelin (2), près de l'abribus du Gorée (1). Cela fait un total de 1 abri vélos fermé, 4 abris vélos ouverts et 5 appuis vélos permettant de mettre 10 vélos.
- *Sur Penquesten* : Concernant les abris vélos fermés, nous aimerions en placer sur le parking de covoiturage situé en face de l'église Notre-Dame des Victoires (1). Pour les abris vélos ouverts, nous souhaitons en installer à l'école de Penquesten (1).
- *En dehors des bourgs* : Nous souhaitons installer sur le parking du parcours sensoriel des appuis vélos dans la forêt de Trémelin (2).

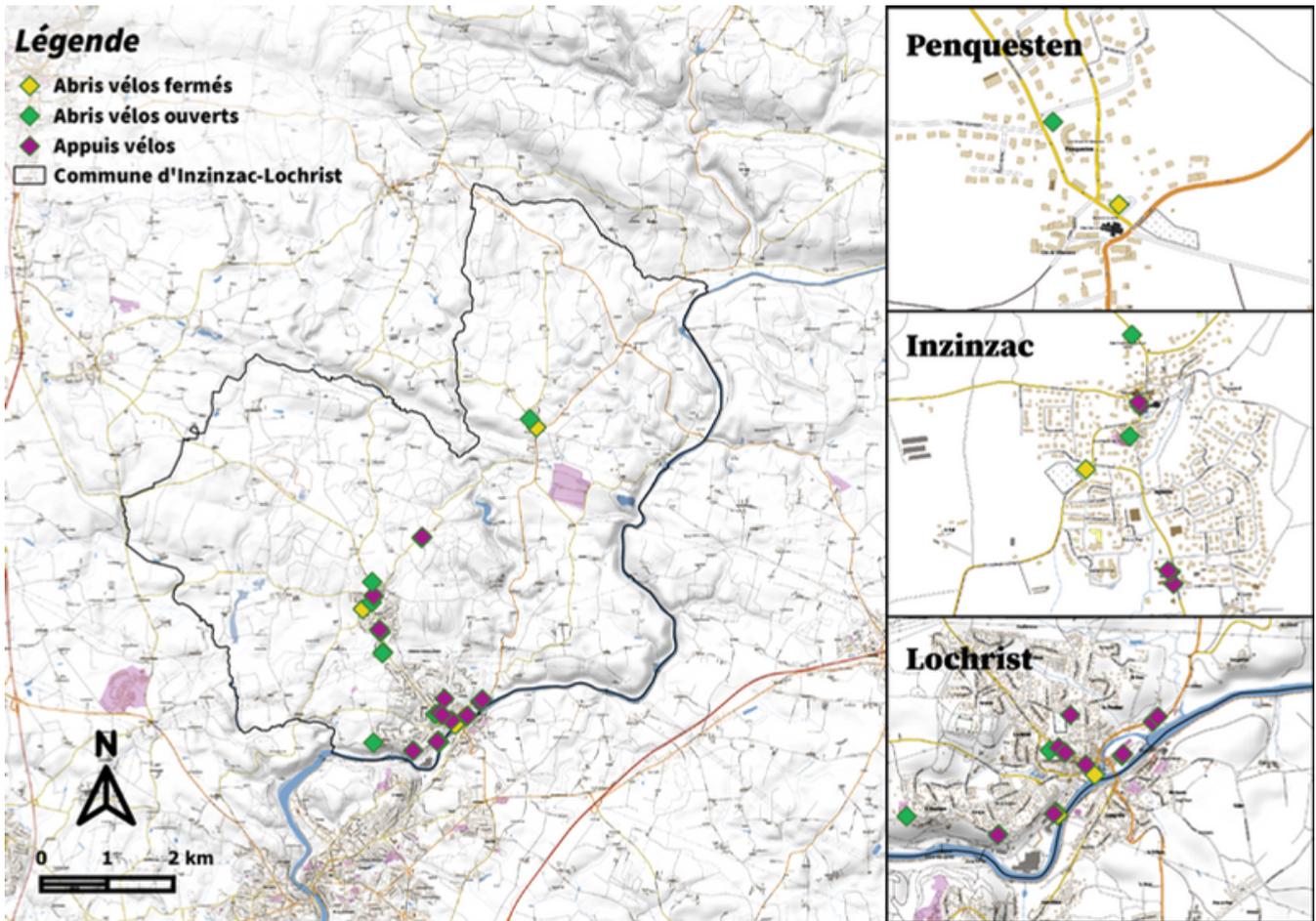


Figure 37 : Localisation des abris vélos et appuis vélos sur la commune d'Inzinzac-Lochrist (QGIS/Ecomob56)

Nous souhaitons donc installer un total de 4 à 5 abris vélos fermés, 7 abris vélos ouverts et 22 appuis vélos pouvant accueillir 44 vélos au total, sachant qu'un appui vélo peut accueillir 2 vélos. La quantité de vélos pouvant être accueillis dans les abris vélos ouverts et fermés dépendra des besoins, ainsi que des choix que fera la commune.

À propos des bancs, nous aimerions en positionner sur les espaces suivants :

- **Sur Lochrist** : Nous souhaiterions en installer sur près des écoles, notamment près de l'école de Kerglaw (2), vers l'église Sainte-Croix (1), le long du Blavet, notamment vers la partie située vers l'écomusée des forges et le projet des forges 2030 (7). Le projet des forges 2030 est une réappropriation de l'importance qu'a le Blavet à l'échelle communale. La valorisation du site doit conduire à l'installation de mobilier urbain adapté aux usages et capacités que pourrait accueillir ce site à l'avenir, sans nuire à l'environnement qui l'entoure. L'installation en plus de tables de pique-nique vers les forges restaurées est intéressante à penser. Plus de bancs pourraient être installés, tout dépendra de l'attractivité du site. Pour finir, nous souhaitons installer des abris avec des bancs sur le parking de covoiturage, ainsi que vers le pôle multimodal (2).
- **Sur Inzinzac** : Nous souhaitons installer des bancs près de la mairie (1), près de l'école Jules-Ferry (1), près de l'école catholique de Lourdes (2). Enfin, nous souhaitons installer un banc avec un abri sur le parking de covoiturage (1).

- Sur Penquesten : Nous souhaitons installer des bancs vers l'école de Penquesten (2), ainsi qu'un abri avec un banc à côté du parking de covoiturage (1).
- En dehors des bourgs : Selon les sollicitations de la population, il peut être envisagé d'installer des bancs vers les abris bus servant pour les ramassages scolaires, si ceux-ci n'existent pas encore.

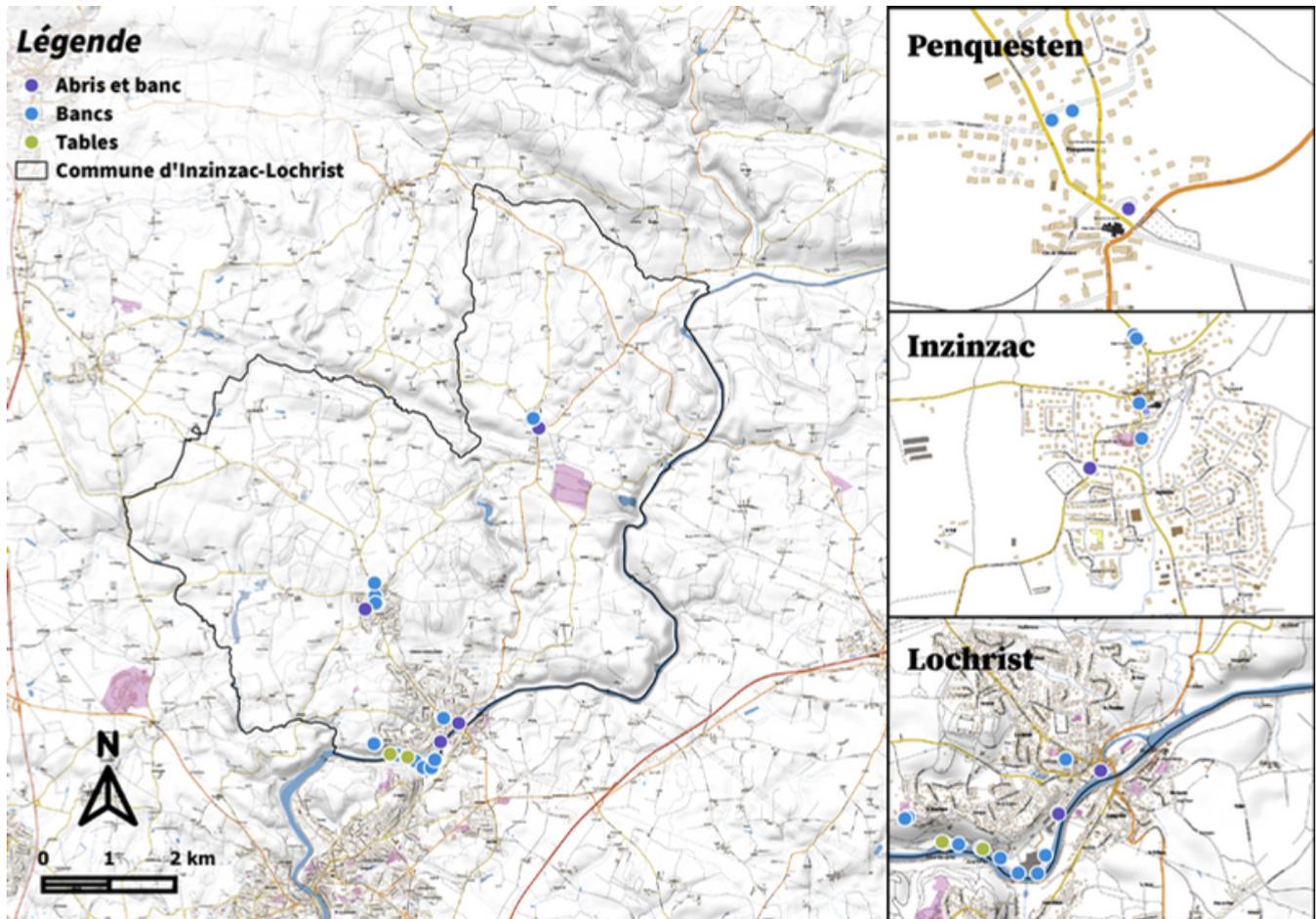


Figure 38 : Localisation des bancs sur la commune d'Inzinac-Lochrist (QGIS/Ecomob56)

Cela fait donc un total de 16 bancs et 4 abris avec bancs sur l'ensemble de la commune.

### Les acteurs impliqués et leurs rôles

*Maître d'ouvrage* : Étant située sur la commune d'Inzinac-Lochrist, la mairie se positionne en tant que maître d'ouvrage décidant de l'aménagement de l'espace public de sa commune.

*Maître d'œuvre* : La commune peut être assistée par le pôle Transformation Responsable du Territoire de Lorient Agglomération, ayant la charge d'assister ou de mener l'aménagement du territoire sur Lorient avec les différents acteurs qui le composent. Par ailleurs, un service spécialisé dans la mobilité existe au sein de ce pôle. Lorient Agglomération peut donc être un appui sérieux.

*Prestataire* : L'intervention d'une entreprise prestataire s'avère nécessaire quant à la création du mobilier urbain sélectionné. La mise en place d'un marché public, au travers d'un appel



d’offres pour sélectionner l’entreprise qui va fournir le mobilier urbain défini par la mairie, doit être réalisée. Les conditions d’accès et critères d’attribution reviennent au maître d’ouvrage de l’opération.

*Financiers* : La commune d’Inzinzac-Lochrist se positionne comme étant le financeur majoritaire de l’opération. Néanmoins, dans le cadre d’un financement d’investissement, la commune peut demander l’assistance de Lorient Agglomération au titre de de l’article L. 5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour l’aide à la transition de mobilités sur des politiques menées à l’échelle de l’intercommunalité. L’État peut également être sollicité, au travers du décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l’État pour des projets d’investissement, puisque l’acquisition de nouveaux mobiliers urbains s’inscrit dans une transformation du territoire sur le moyen et long terme.

### Phasage du projet

Après une phase de réflexion, nous prévoyons l’installation du mobilier urbain en 2025 , entre les mois de mars et de septembre. Pour chaque mobilier, les étapes sont les suivantes :

- **Les appuis vélos** feront l’objet d’un appel d’offre de 2 mois, soit de mars à avril 2025, puis l’entreprise choisie aura 3 à 4 mois, pour fournir le mobilier, selon les conditions fixées dans l’appel d’offre pour fournir le mobilier en question, et ainsi espérer l’installation des appuis vélos, au plus tard le 15 septembre 2025.
- Les abris vélos fermés et ouverts feront l’objet d’un appel d’offre de 2 mois, soit de mars à avril 2025, puis le ou les entreprises choisies auront 3 à 4 mois pour fournir le mobilier sélectionné, selon les conditions fixées dans l’appel d’offre, et ainsi espérer l’installation des abris vélos, au plus tard le 15 septembre 2025. Les types d’abris vélos pouvant être différés selon les lieux d’implantation, les structures sélectionnées peuvent être différentes, en fonction des caractéristiques du mobilier. Enfin, les mobiliers présents vers le pôle multimodal pourront soit être stockés sur la commune, en attendant sa construction, soit faire l’objet d’un nouvel appel d’offre pour équiper spécifiquement le pôle multimodal.
- Les bancs feront l’objet d’un appel d’offre de 1 mois, puis pourront être livrés et installés au mois de Mai 2025.

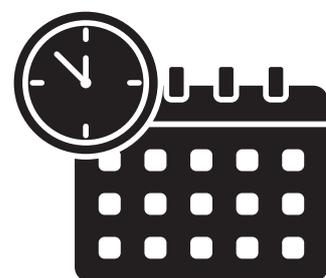


Figure 39 : Rétroplanning de l’installation du mobilier urbain (Ecomob56)

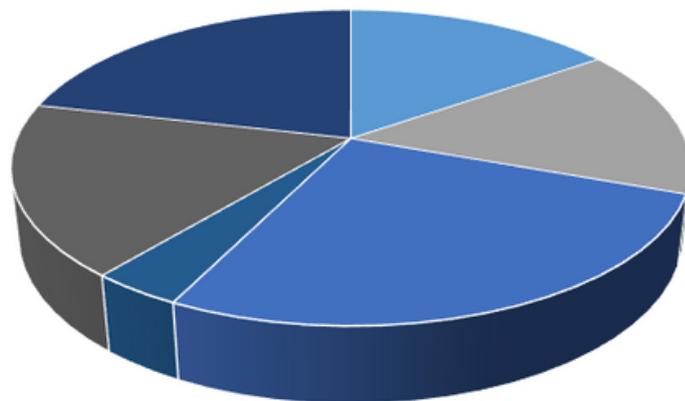


## Budgétisation

Le coût total du mobilier urbain est estimé à 65 440 euros.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Abris vélos fermés petits formats</i>	4	2500	10000
<i>Abris vélos fermés grand format</i>	1	10000	10000
<i>Abris vélos ouverts</i>	7	2500	17500
<i>Appuis vélos</i>	22	110	2420
<i>Bancs</i>	16	720	11520
<i>Abris avec bancs</i>	4	3500	14000
<b>Total</b>			<b>65440</b>

Figure 40 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'installation du mobilier urbain (Ecomob56)



- Abris vélos fermés petits formats
- Abris vélos fermés grand format
- Abris vélos ouverts
- Appuis vélos
- Bancs
- Abris avec bancs

**Fiche action**

<b><i>Fiche action 2 :</i></b> <b><i>Équiper la commune de mobiliers urbains en faveur des mobilités douces</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Encourager l'usage des mobilités durables
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Le développement des mobilités durables passe également par l'installation de mobiliers urbains, permettant d'inciter au mieux à la pratique de modes doux, en association avec les services et moyens de transports présents
<b><i>Secteur géographique</i></b>	L'installation du mobilier urbain se concentre principalement sur les bourgs de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten. Seul 1 mobilier urbain se situe hors des zones urbaines
<b><i>Description de l'action</i></b>	Installation d'abris vélos fermés et ouverts, d'appuis vélos, d'abris et de bancs sur l'ensemble de la commune, principalement sur des zones stratégiques
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'oeuvre</i></u> : Services techniques de la commune, pôle Transformation Responsable du Territoire de Lorient Agglomération</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Prestataire</i></u> : Organismes choisies après appel d'offre</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Financeurs</i></u> : Subventions de l'Etat, de l'agglomération de Lorient et budget d'investissement de la commune d'Inzinzac-Lochrist</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	Prévue pour début Mars 2025 et jusqu'en septembre 2025 pour l'installation de l'ensemble des mobiliers urbains, hors espace multimodal
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total du mobilier urbain est estimé à 65 440 euros.



### 1.1.3. Proposer des vélos en libre-service

#### Objectif

Dans l'objectif d'**encourager la pratique du vélo** sur la commune, nous souhaitons proposer l'installation de vélos en libre-service à certains endroits stratégiques d'Inzinzac-Lochrist.

#### Descriptif de l'action envisagée

Dans le cadre du PDM communal établi en 2019, mais également dans le cadre du Plan vélo mené par Lorient Agglomération en 2019, le vélo est une pratique qui tend de plus en plus à se développer à l'échelle de l'agglomération. Pour accentuer la pratique, la ville de Lorient propose 5 vélos en libre-service, et près de 600 pouvant être loués auprès d'une boutique gérée par l'agglomération. Bien que peu répandu sur le reste de l'agglomération, nous souhaitons proposer l'installation de 20 vélos en libre-service, avec assistance électrique, sur l'ensemble de la commune. Proposer l'accès à des vélos électriques permettrait d'améliorer l'accès à la pratique du vélo, pour les personnes ne pratiquant pas forcément le vélo dans un relief particulièrement marqué. Ces vélos à assistance électrique fonctionnent à partir d'une application qui permettrait, avec son téléphone, de déverrouiller l'accès aux vélos. Chaque vélo sera ainsi accompagné d'une station de recharge. Les 20 vélos proposés seraient répartis entre les 3 bourgs principaux que sont Lochrist, Inzinzac et Penquesten. Cette action vise à proposer un accès plus libre au vélo par rapport au modèle adopté par la commune de Lorient. Ces vélos pourront autant servir à la circulation du quotidien, pour relier principalement les bourgs entre eux, afin d'améliorer l'accessibilité interne du territoire, mais ils pourront également permettre aux personnes de circuler le long du Blavet ou sur les espaces de circulation aménagés dans la commune. Cet aménagement rentre dans le cadre d'une extension du projet des forges 2030, qui vise à offrir toujours plus de services de loisirs et de possibilités de se déplacer durablement.



Figure 41 : Vélos en libre service sur la commune de Lorient (Mairie de Lorient)

## Localisation des aménagements souhaités

La répartition précise de ces vélos et de leurs stations de recharge est la suivante :

- 3 vélos sur Penquesten, près de la place de l'Église,
- 4 vélos sur le bourg d'Inzinzac, à proximité de la mairie,
- 13 vélos sur le bourg de Lochrist, avec 6 vélos proposés vers le pôle multimodal des forges et 7 autres vélos répartis près du centre bourg de Lochrist.

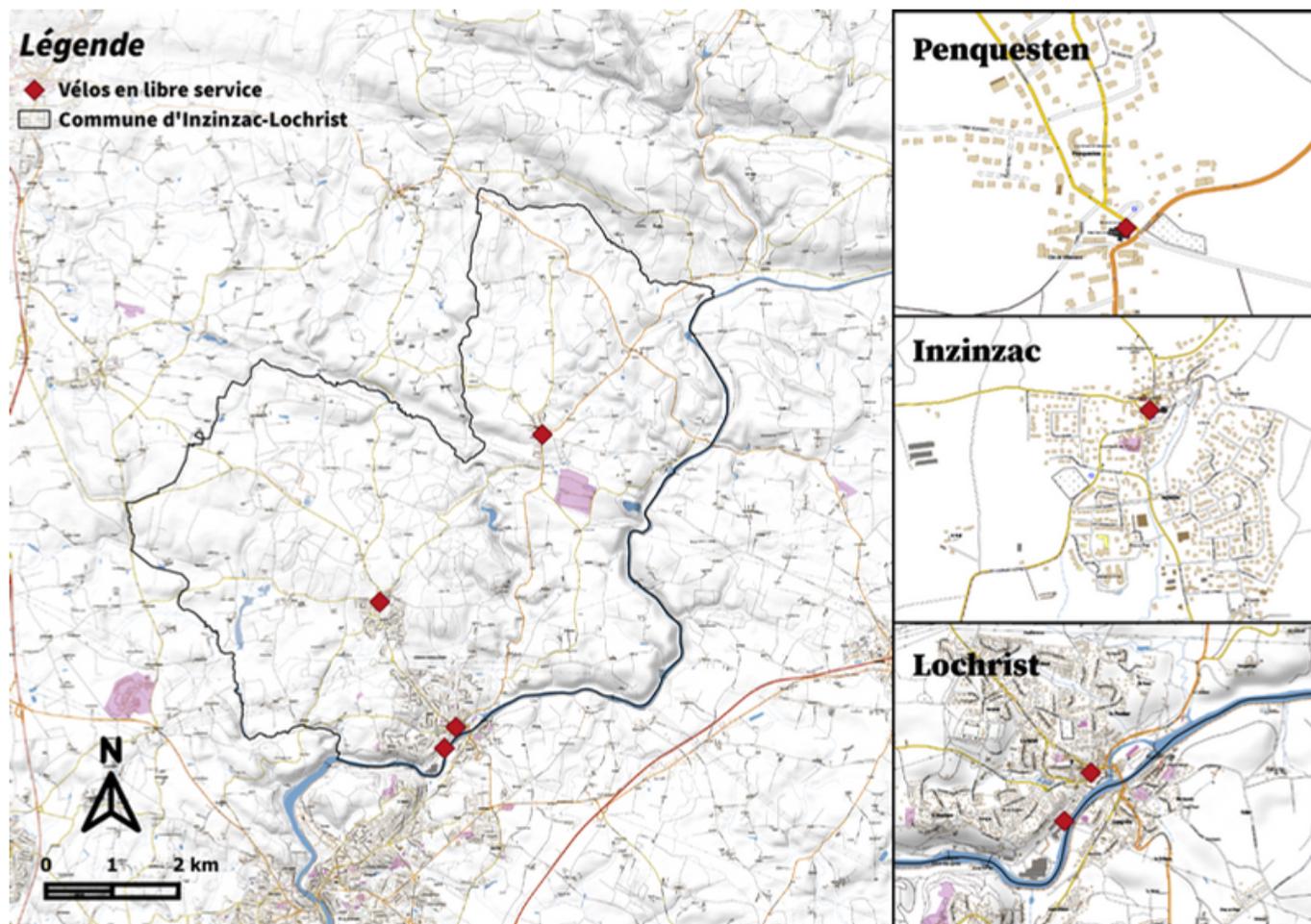


Figure 42 : Localisation des vélos en libre service sur la commune d'Inzinzac-Lochrist (Qgis/Ecomob56)

Nous souhaitons donc installer 20 vélos à assistance électrique sur l'ensemble de la commune, avec leurs stations de recharge.

## Les acteurs impliqués et leurs rôles

**Maître d'ouvrage :** Étant situé sur la commune d'Inzinzac-Lochrist, la mairie se positionne en tant que maître d'ouvrage, décidant de l'aménagement de l'espace public de sa commune.

**Maître d'oeuvre :** La commune peut elle-même superviser l'achat et l'installation de ses vélos en libre-service. Mais elle peut également demander l'appui technique et/ou de conseil du pôle Transformation Responsable du Territoire de Lorient Agglomération, ainsi que de la commune de Lorient, disposant déjà d'aménagements de ce type sur sa commune



**Prestataire** : L'intervention d'une entreprise prestataire s'avère nécessaire quant à la création et l'installation des bornes de recharge des vélos. La mise en place d'un marché public, au travers d'un appel d'offres pour sélectionner l'entreprise qui va fournir l'installation des vélos devra être définie par la mairie. La gestion de ces infrastructures peut également être régie soit par la collectivité communale, comme le fait la commune de Lorient, soit elle peut faire appel à une société prestataire, et donc à un nouvel appel d'offres.

**Financeurs** : L'achat de vélos électriques en libre-service, ainsi que les infrastructures qui s'accompagnent, peut s'avérer coûteux, en plus du financement annuel de l'entretien et la gestion de celles-ci. La commune, étant compétente dans la réalisation de cette action, devra financer une bonne partie de ces investissements. Néanmoins, l'appui de l'Agglomération de Lorient, au titre de de l'article L. 5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales, qui souhaite promouvoir le vélo sur son territoire, tout comme celui de l'État avec le décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, sont nécessaires puisque l'acquisition de vélos électriques en libre-service s'inscrit dans une transformation du territoire sur le court et moyen terme.

### Phasage du projet

L'installation des vélos en libre-service est prévue pour 2025, avec le phasage suivant :

- de Mars à Avril 2025, sur 2 mois, réalisation d'un appel d'offre pour sélectionner les structures qui fourniront les vélos à assistance électrique, mais également les stations de recharge et de qui s'occupera de l'entretien des vélos.
- De Mai à Septembre 2025, les vélos seront livrés et installés, avec les stations de recharge dans les lieux sélectionnés, hors pôle multimodal.

### Vélos en libre service

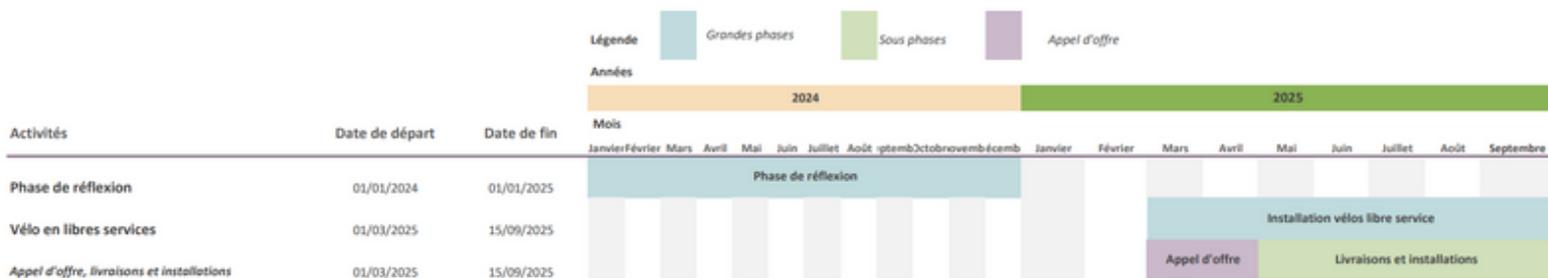
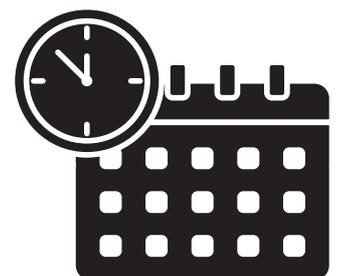


Figure 43 : Rétroplanning de l'installation des vélos en libre-service (Ecomob56)

### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **39 000 euros**.





Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Vélos à assistances électriques</i>	20	800	16000
<i>Stations de recharges avec capacité de 5 vélos</i>	4	4500	18000
<i>Installations</i>		5000	5000
<b>Total</b>			<b>39000</b>

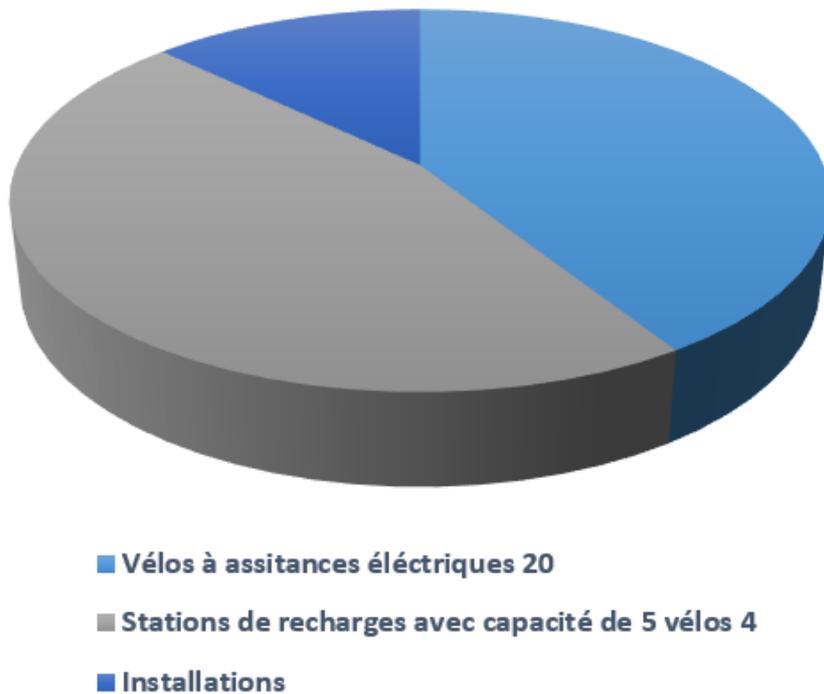


Figure 44 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'installation des vélos en libre-service (Ecomob56)

**Fiche action**

<b><i>Fiche action 3 : Installation de vélos en libre service</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Encourager la pratique du vélo
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Pour inciter à la pratique du vélo, disposer d'un vélo est l'un des premiers éléments à prendre en compte. Le relief de la commune étant particulièrement accentué, proposer l'accès libre à des véhicules à assistance électrique permettrait de pallier les difficultés causées par le relief pour circuler, mais permet également à plus de monde de disposer, pour ces déplacements internes à la commune, d'un moyen de locomotion coutant chère à l'achat.
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Les vélos en libre-service seraient répartis entre les bourgs de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten (voir carte)
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons installer 20 vélos à assistance électrique, avec les bornes de recharge permettant de les stationner et de les recharger. Nous souhaitons en installer 3 sur Penquesten, 4 sur Inzinzac et 13 sur Lochrist, entre le centre bourg et le pôle multimodal.
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist  <u><i>Maître d'œuvre</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, Pôle Transformation Responsable du Territoire de Lorient Agglomération  <u><i>Prestataires</i></u> : Structures choisies par un appel d'offre  <u><i>Financeurs</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, Lorient Agglomération et subventions de l'Etat</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	Prévue entre les mois de Mars et Septembre 2025, avec un appel d'offre, pour une livraison estimée au 15 septembre 2025
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à 39 000 euros.



## 1.2. Renforcer la présence des transports en commun

### 1.2.1. Prolonger une ligne de bus existante pour désenclaver Penquesten

#### Objectif

Bien que le bourg de Penquesten puisse être rallié en vélo ou en voiture, le bus est également un service existant, mais ne passant en général qu'une à deux fois par jour et ne desservant pas forcément les lieux souhaités. Nous aimerions alors proposer un moyen d'améliorer l'inclusion du bourg de Penquesten dans le maillage territorial, grâce à la mobilité, en **renforçant la présence des transports en commun**.

#### Descriptif de l'action envisagée

La commune n'est pas reliée tous les jours par des lignes dites régulières, et certaines ne sont que sur demande. La liaison avec le reste de la commune, voire au-delà, est alors plus compliquée pour les personnes ne disposant pas de véhicules personnels. Nous savons que la ligne régulière principale de la commune, la ligne 14, qui la relie jusqu'au centre-ville de Lorient, passe par les bourgs de Lochrist et d'Inzinzac, où se situe son terminus. La prolongation de cette ligne jusqu'au bourg de Penquesten peut être étudiée, car cela permettrait au bourg d'être relié de manière plus simple et plus rapide au reste de la commune, mais cela permettrait aussi d'accéder plus facilement à l'espace attractif que constitue Lorient. Le prolongement de cette ligne provoquerait cependant un allongement de la durée du trajet, de 10 minutes environ. Mais l'intérêt et la faisabilité de cette extension de ligne ont été soulignés dans le Plan de Mobilité Durable mené en 2019 auprès de la population communale, qui souhaitait notamment améliorer les liaisons entre le bourg de Penquesten et Inzinzac, voire même au-delà.



Figure 45 : Photographie du terminus de la ligne 14 , suite à son extension jusqu'à Penquesten (Ecomob56)

## Localisation des aménagements souhaités

Les infrastructures existent déjà, il n'est donc pas utile de proposer la création de nouveaux aménagements. Néanmoins, il faudrait proposer sur chacun des arrêts de bus accueillant la ligne 14 l'extension de la ligne jusqu'à Penquesten, ainsi que sur le site Internet d'IZILO. L'extension de la ligne 14 se réaliserait donc du bourg d'Inzinzac au Bourg de Penquesten.

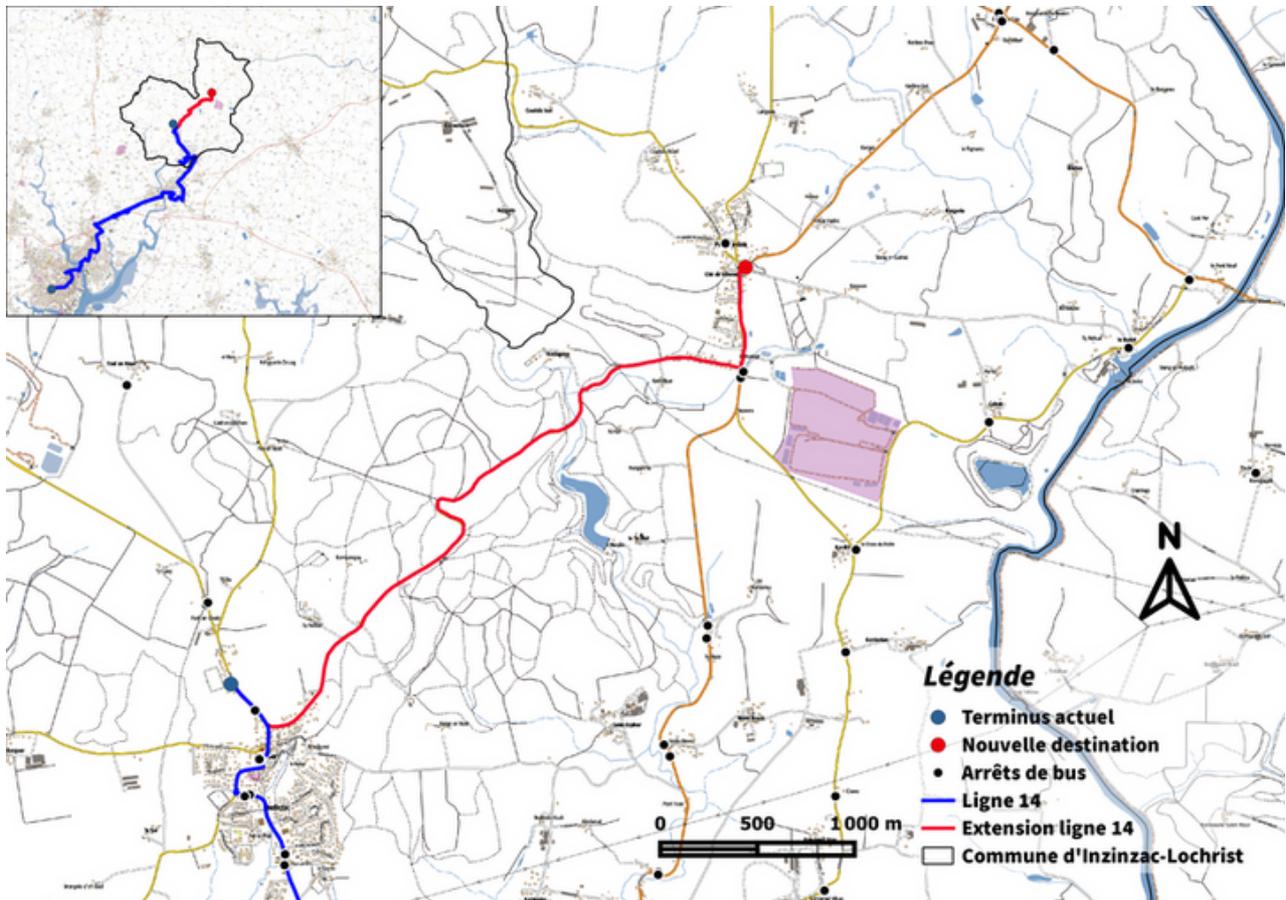


Figure 46 : Itinéraire de l'extension proposée de la ligne 14 jusqu'à Penquesten (Qgis/Ecomob56)

## Les acteurs impliqués et leurs rôles

Maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage de l'opération serait Lorient Agglomération car l'intercommunalité est gestionnaire du réseau de bus intercommunal.

Maître d'oeuvre : En tant que décideur et gestionnaire du réseau interurbain de l'agglomération, Lorient Agglomération est donc l'acteur pouvant piloter cette extension d'une ligne déjà existante.

Le prestataire : Le prestataire du service serait la société IZILO, en continuité de la ligne n°14 déjà existante sur le réseau interurbain de Lorient Agglomération.



**Financeurs :** Cette extension de ligne rentre dans le cadre d'un financement global du service de transport interurbain, mené par l'agglomération de Lorient. Le financement est donc à inclure dans le budget de fonctionnement de la compétence du transport interurbain, selon le principe de spécialité de l'agglomération.

## Phasage du projet

Après consultation des acteurs compétents, l'entrée en service de l'extension de la ligne 14 pourrait être réalisée en septembre 2024, période annuelle où les horaires et itinéraires de bus peuvent être modifiés pour l'année à venir.

## Extension ligne 14



Figure 47 : Rétroplanning de l'extension de la ligne 14 (Ecomob56)

## Budgétisation

Nous n'avons pas réussi à estimé le coût du service, mais les installations existant déjà, le prix du service de la ligne 14 restera sensiblement le même.

**Fiche action**

<b><i>Fiche action 4 :</i></b> <b><i>Prolonger une ligne existante pour désenclaver le bourg de Penquesten</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Renforcer la présence des transports en commun
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Relier depuis le bourg de Penquesten, d'autres lieux de la commune d'Inzinzac-Lochrist, peut devenir un véritable casse-tête, si l'on n'est pas véhiculé. Bien que des lignes de bus existent déjà, notamment la ligne 104, les amplitudes horaires proposées et la destination finale n'incite pas à prendre le bus depuis Penquesten, jugée trop restrictive dans les conditions de déplacement.
<b><i>Secteur géographique</i></b>	L'extension de la ligne 14 se ferait du bourg d'Inzinzac à Penquesten, par la route de Trémelin (Voire carte)
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons créer une extension de la ligne n°14 partant d'Inzinzac pour relier le bourg de Penquesten. Face à la volonté d'inciter à la pratique de mobilités plus durables, l'extension de la ligne 14 est donc proposée, permettant de mieux relier ce bourg au reste de la commune, avec une meilleure connexion jusqu'à Lorient, avec des amplitudes horaires élargies. Penquesten deviendrait alors le terminus de la ligne 14.
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<u><i>Maître d'ouvrage :</i></u> Mairie d'Inzinzac-Lochrist et Lorient Agglomération <u><i>Maître d'œuvre :</i></u> Lorient Agglomération <u><i>Prestataires :</i></u> Société IZILO <u><i>Financeurs :</i></u> Lorient Agglomération
<b><i>Phasage du projet</i></b>	Prévue pour septembre 2024, après validation des acteurs compétents
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Nous n'avons pas réussi à estimer le coût du service, mais les installations existants déjà, le prix du service de la ligne 14 restera sensiblement le même.



## 1.2.2. Exploiter le fleuve du Blavet

### Objectif

Nous estimons essentiel que la commune d'Inzinzac-Lochrist retrouve son caractère fluvial, historiquement présent et dès lors oubliée. À cette fin, nous aimerions que le territoire se réapproprie le fleuve du Blavet par des aménagements et une transformation de ce cours d'eau. À l'instar de territoires voisins, nous souhaitons qu'à l'avenir des flux humains, voire de marchandises, paraissent à nouveau sur le fleuve pour rythmer et dynamiser ce cours d'eau. Notre volonté serait de relier Inzinzac-Lochrist aux autres communes bordières du Blavet tout en **favorisant ces interconnexions territoriales**. De plus, réapproprier le Blavet serait un bon moyen de **renforcer la présence nécessaire du pôle multimodal** près des forges et du fleuve, haut lieu stratégique.

### Descriptif de l'action envisagée

Nous souhaitons proposer l'installation d'un quai à Inzinzac-Lochrist, stratégiquement positionné sur le futur pôle multimodal, permettant donc la pleine intégration des transports fluviaux. L'ouverture d'une nouvelle voie de communication doit être étudiée, car la faisabilité et l'utilité du projet doivent être analysées de manière plus détaillée. Néanmoins, la possibilité d'ouvrir cette nouvelle voie jusqu'à Lorient peut être associée au pôle multimodal installé près des forges, mais également au projet des forges 2030. Cette association de multiples moyens de transport, localisée dans un même espace ou située à proximité les uns des autres, augmenterait significativement les chances d'inciter la population à emprunter ces navettes, et permettrait de relier les villes le long du Blavet, jusqu'à la Rade de Lorient, de manière plus simple. Par un aspect pratique et stratégique, cela conduirait les usagers à diversifier leurs moyens de transport. Suivant l'efficacité du projet, une installation future d'un second quai à Hennebont peut être envisageable, située plus au Nord de celle-ci. De cette façon, il se retrouverait suffisamment éloigné du port existant de la commune et plus proche d'Inzinzac-Lochrist. À partir de cartes, dans le cadre de projets, il convient d'appréhender le territoire environnant, à la fois pour identifier quelles communes desservir, les différents points stratégiques pouvant recevoir l'arrivée de bateaux et les éventuelles contraintes émises.



Figure 48 : Photographie du Blavet (Ecomod56)

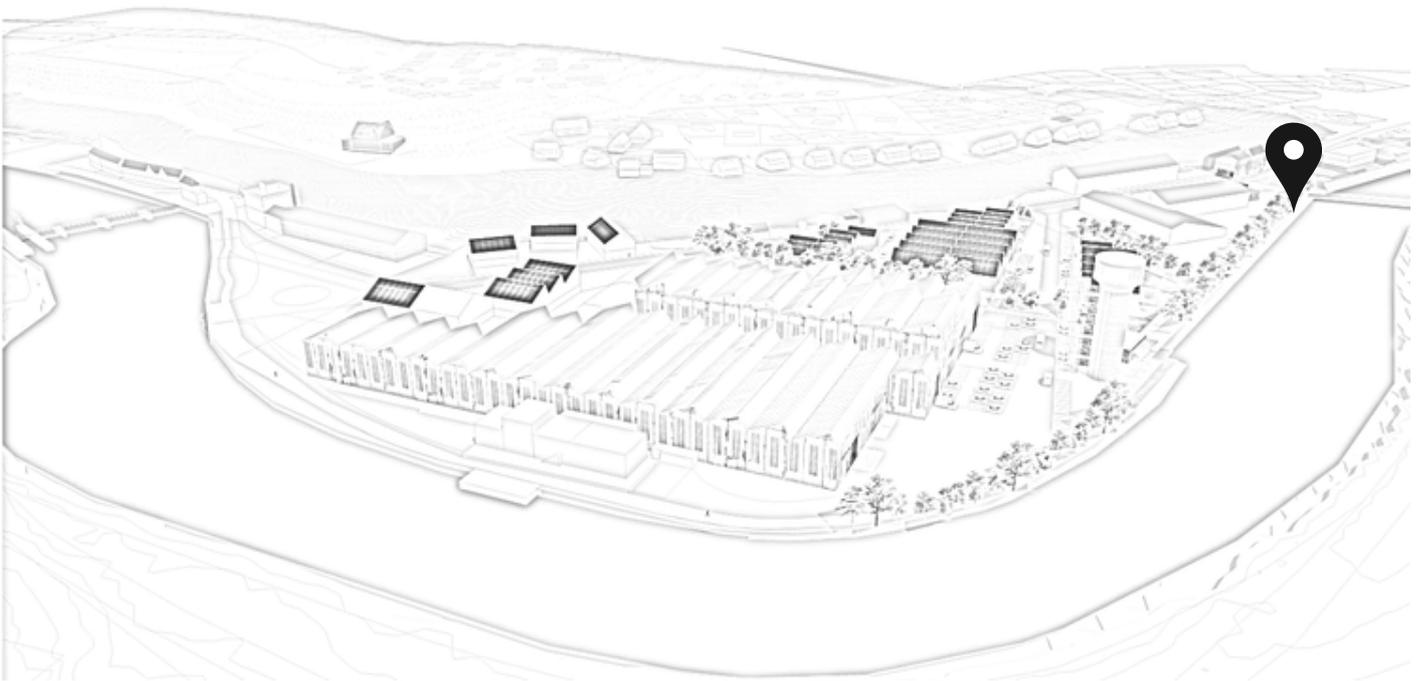


Figure 49 : Dessin du projet des forges 2030, avec la localisation du quai de bateau bus (sketch my Pic/Mairie d'Inzinzac-Lochrist)

## Localisation des aménagements souhaités

L'exploitation actuelle du Blavet reste peu développée sur l'amont du Blavet, par rapport aux activités liées à la navigation fluviale. Le Blavet reste pourtant un axe majeur, qui par le passé, était utilisé pour le transport de marchandises notamment. Sa liaison et son étalement jusqu'au Centre Bretagne permettent des opportunités encore aujourd'hui inexploitées, hors utilisation de sa ressource pour l'alimentation du réseau d'eau potable des différents bassins versants traversés. En zoomant sur la situation du Blavet, au niveau de son embouchure dans la rade de Lorient, l'on remarque que de nombreuses communes voient le Blavet passer sur le territoire. La remontée du Blavet relève sur certains territoires de Lorient Agglomération du classement en loi littorale, une exception réglementaire dont échappe la commune d'Inzinzac-Lochrist. Le Blavet représente donc une opportunité pour les territoires qui le borde, malgré les contraintes réglementaires qui l'ont composée. De nombreux ports, notamment de plaisance, sont présents le long du Blavet, mais seulement vers l'embouchure du Blavet. La continuité de navigation reste possible, mais fortement contrainte par la présence d'écluses, freinant le développement de la navigation, plus à l'intérieur des terres.

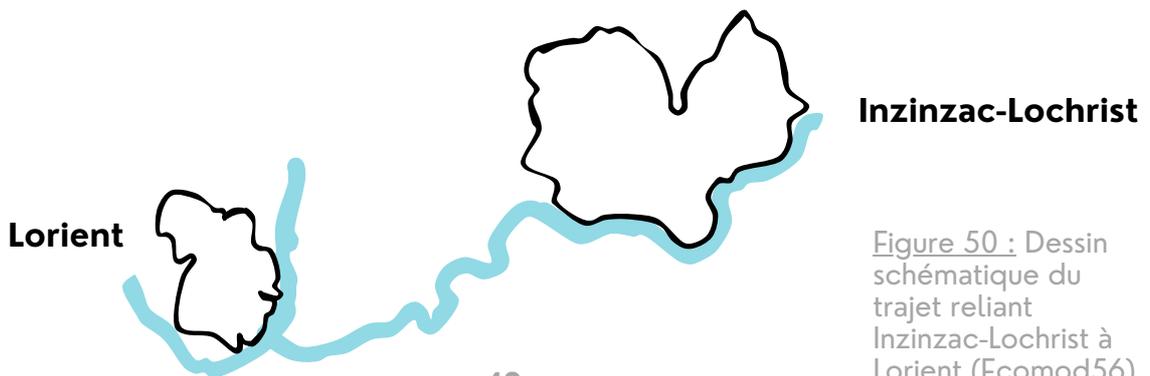


Figure 50 : Dessin schématique du trajet reliant Inzinzac-Lochrist à Lorient (Ecomod56)

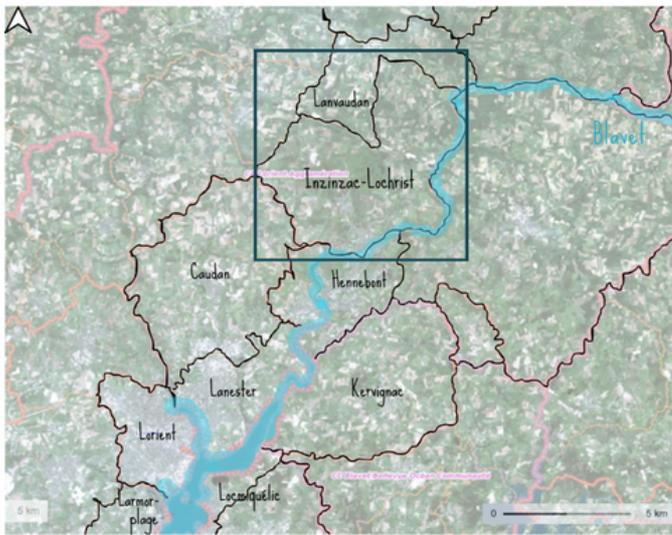


Figure 51 : Carte des communes limitrophes au fleuve du Blavet, près de son embouchure (Ecomod56)

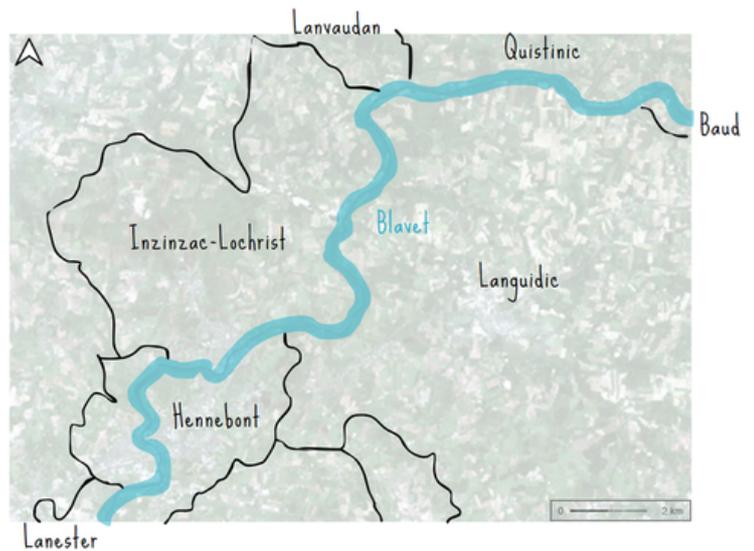


Figure 52 : Carte des communes limitrophes au fleuve du Blavet, à proximité d’Inzinzac-Lochrist (Ecomod56)

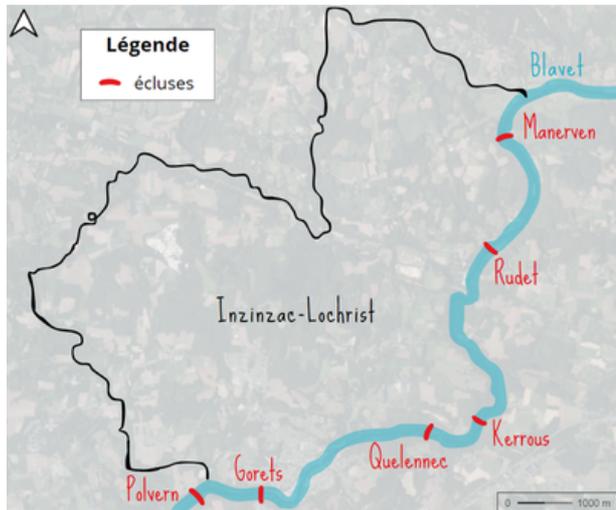


Figure 53 : Carte de l’emplacement des écluses sur Inzinzac-Lochrist (Ecomod56)

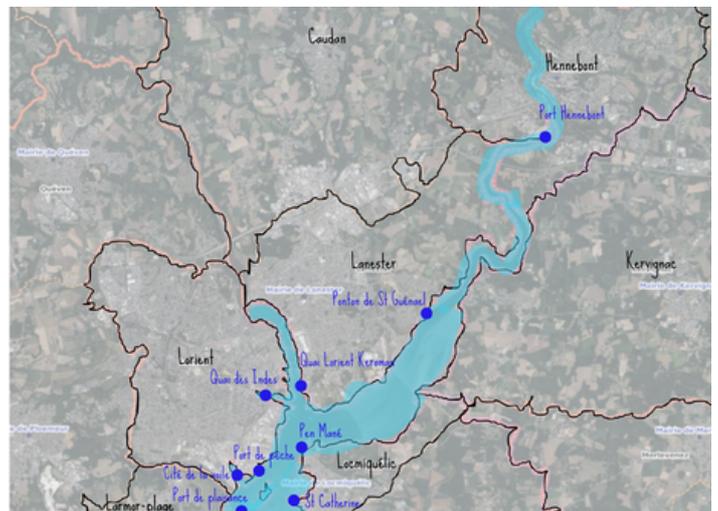


Figure 54 : Carte des emplacements des différents ports de la rade et ses alentours (Ecomod56)

## Localisation de la phase projet

En cohérence avec les autres actions proposées dans ce document, nous souhaitons proposer l’installation du quai de Bateau-Bus sur le bourg de Lochrist, près du pôle multimodal. Le choix de la rive reste encore à déterminer, mais est possible autant du côté d’Hennebont que celui d’Inzinzac-Lochrist, grâce à la rénovation prochaine de la passerelle de style Eiffel, qui permettra de relier les deux rives, dans le cadre du projet des forges 2030. Grâce à ce quai, nous souhaitons proposer la création d’une liaison entre Inzinzac-Lochrist et Lorient. Cet itinéraire permet d’ouvrir de nouvelles liaisons, et de lier avec des liaisons déjà existantes.

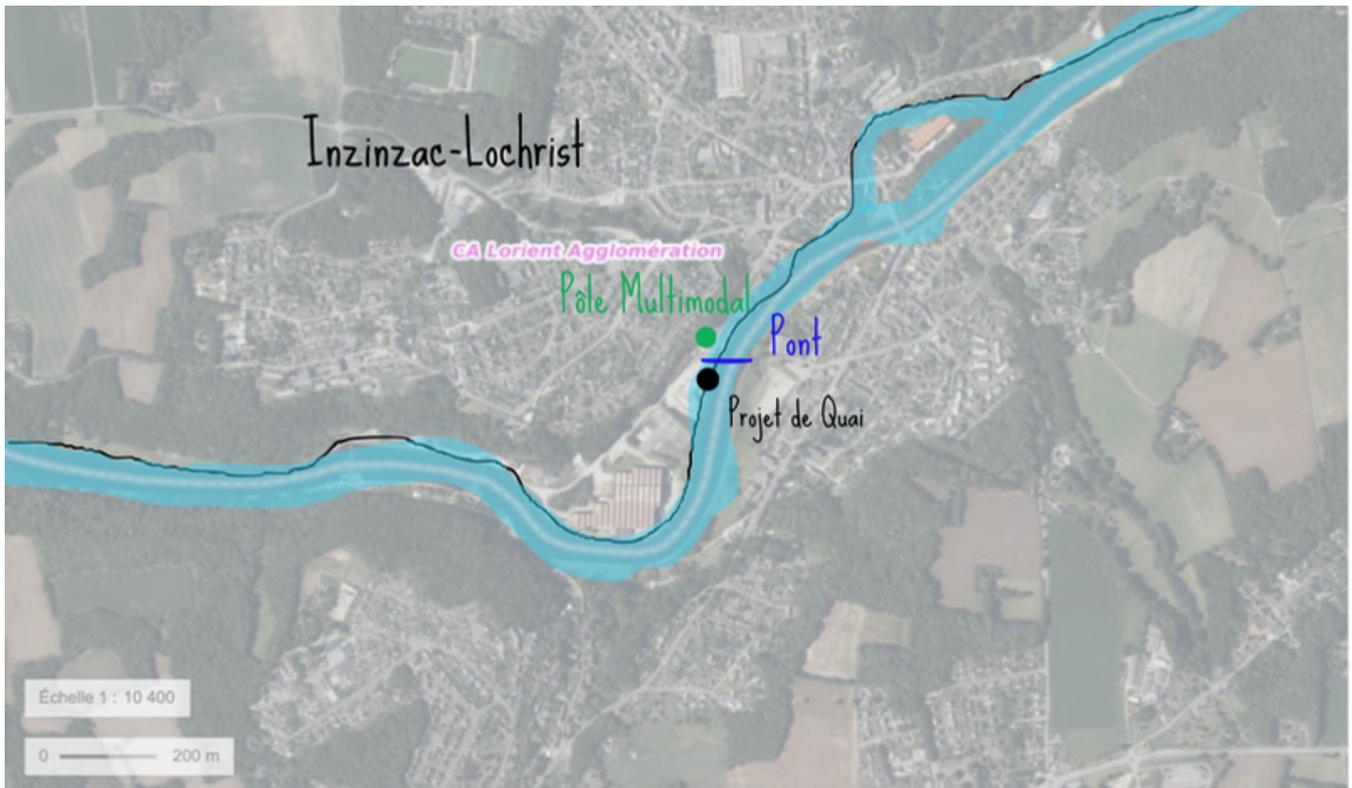


Figure 55 : Carte de l'emplacement du projet du port à Inzinzac-Lochrist (Ecomod56)

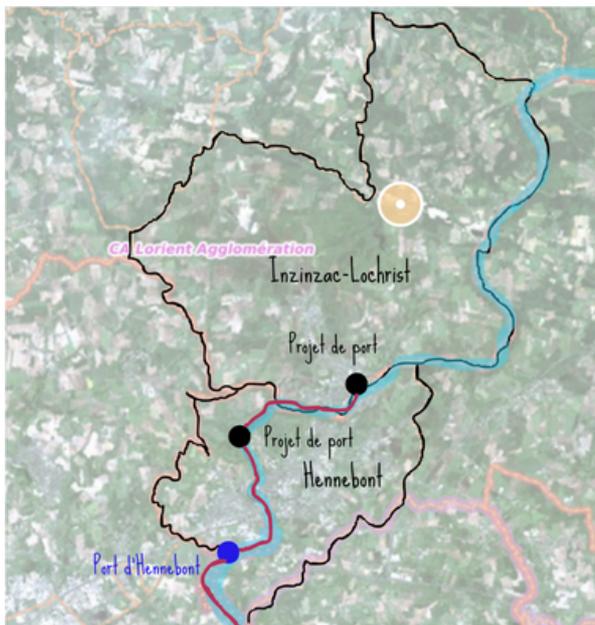


Figure 56 : Carte de localisation et d'organisation de la phase projet du bateau-bus (Ecomod56)

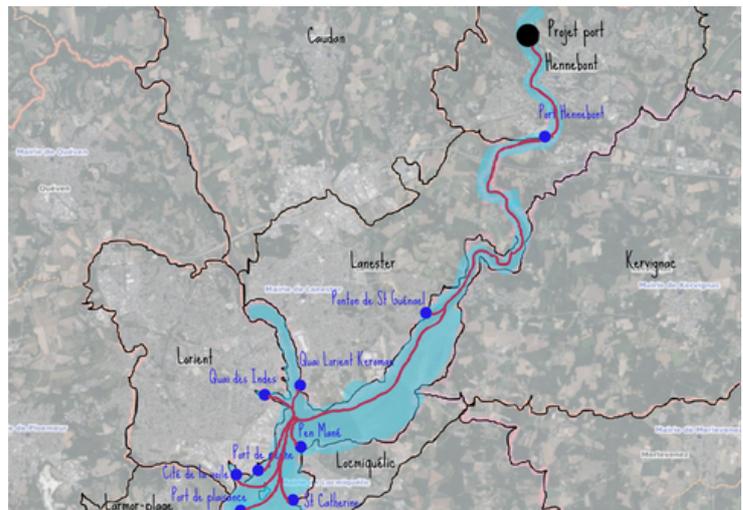


Figure 57 : Carte des différents trajets proposés entre Inzinzac-Lochrist et Lorient, ainsi que les possibilités permises grâce aux liaisons déjà existantes (Ecomod56)

### Descriptif technique des infrastructures

La création d'un quai est donc indispensable pour accueillir autant les passagers, que pour assurer le débarquement des bateaux-bus. Nous proposons la création d'un seul quai, d'une longueur de 6 mètres de longueur, par 3 mètres de largeur, permettant d'accueillir le public, mais également permettant aux bateaux de pouvoir accoster.



Voici un exemple de bateau pouvant être accueilli, autant des bateaux-bus que d'autres bateaux pouvant naviguer sur le Blavet.



Figure 58 : Exemple de bateau bus, déjà utilisé par Lorient Agglomération (RATP)



Figure 59 : Bateaux sans permis, pouvant être accueillis sur le quai (loca boat)

Voici maintenant à quoi pourrait ressembler le quai, une fois les travaux réalisées :

Nous proposons l'installation d'un quai unique, avec un espace dédiée pour l'attente dans le pôle multimodal présent à l'arrière. Les bateaux ne doivent pas dépasser une certaine taille, permettant de faciliter les manœuvres pour faire demi-tour, mais également pour passer les écluses présentes en aval.

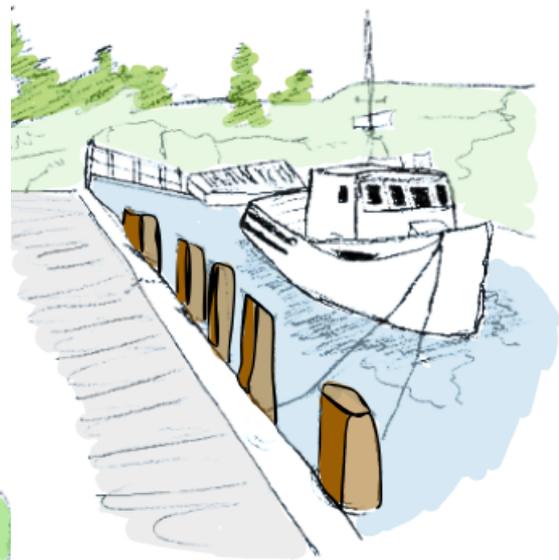


Figure 60 : Croquis d'un bateau bus à quai sur Inzinzac-Lochrist (ecomod56)

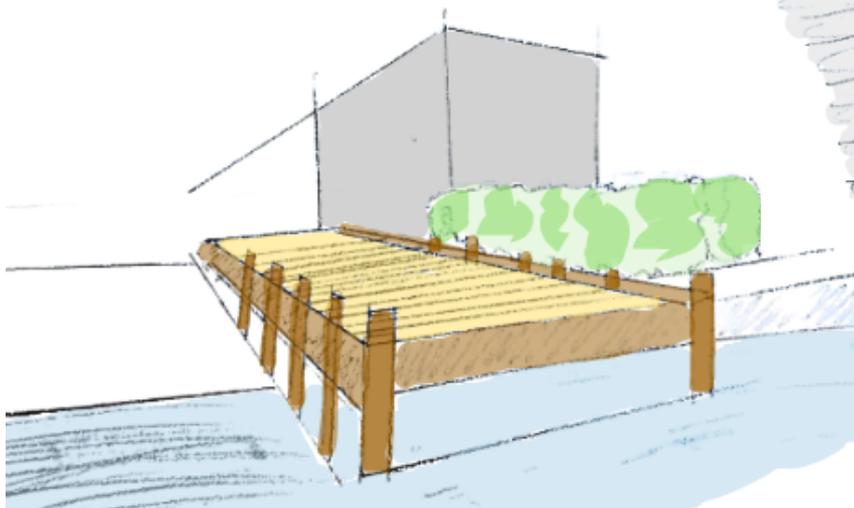


Figure 61 : Croquis du quai pour les bateaux bus, avec en arrière plan une partie du pôle multimodal (ecomod56)





## Les acteurs impliqués et leurs rôles

Maître d'ouvrage : À l'image de Pontivy et Inzinzac-Lochrist étant une commune intégrée à Lorient Agglomération, le maître d'ouvrage pourrait être l'office de tourisme responsable du territoire, en d'autres termes, Lorient Bretagne sud Tourisme. Si nous estimons que la liaison peut être utilisée comme mobilité du quotidien, Lorient Agglomération peut se positionner comme maître d'ouvrage. Quant à l'exploitation du service, la Région étant gestionnaire de la circulation fluviale, l'autorisation et la participation de la région Bretagne est vital pour la mise en place du projet.

Maître d'œuvre : Les services ingénieurs ou des architectes mandataires indépendants peuvent être pour assurer l'installation d'infrastructures, comme celle des quais. Par exemple, l'Atelier du Lieu situé à Nantes, organisation à laquelle Pontivy a déjà fait appel pour la réhabilitation d'un quai. Le service peut être géré par Lorient Agglomération, soit par Lorient Bretagne sud Tourisme, selon la destination de l'usage qui aura été défini.

Prestataire : L'intervention d'une entreprise prestataire s'avère nécessaire quant à la création des quais. Un appel d'offre devra être lancé, la procédure dépendra du montant de l'appel d'offre.

Financeur : Accompagnée d'aides extérieures, notamment l'Agglomération de Lorient, la commune pourrait financer elle-même une partie de la création et l'installation de son quai sur le territoire communal. Le service de bateaux-bus sera soit financé par Lorient Agglomération, soit la région Bretagne. Des financements de l'État pourraient être sollicités, voire du fonds FEDER, dans le cadre de la politique menée en facteurs du développement économique et sociaux des territoires, prônée par l'Union Européenne, et dont la mobilité constitue un élément stratégique.

## Phasage du projet

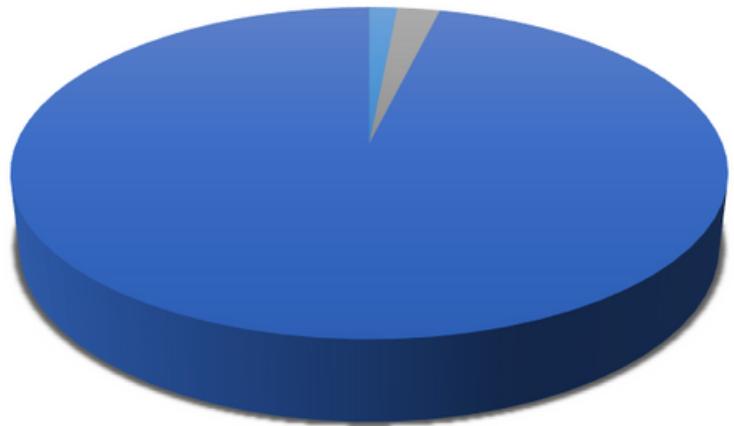
La création d'une gare fluviale sur Inzinzac-Lochrist est pleinement liée par la création du pôle multimodal. Sa création prévue à côté du pôle multimodal, s'il est possible de l'installer sur Inzinzac-Lochrist, s'étalera sur l'ensemble de l'année 2025, avec pour commencer des études préalables et d'impact, puis un appel d'offre sera lancé pour construire le quai, avec une division en lots des travaux selon les spécialités nécessaires pour mener à bien ses travaux. Le début des travaux ne pourra cependant pas commercer avec ceux du pôle multimodal. Il faut donc adapter et planifier les travaux entre le pôle multimodal et la gare fluviale pour essayer de les terminer dans la même temporalité. Si la gare fluviale ne peut se faire depuis Inzinzac, une autre possibilité serait de le faire depuis Hennebont, avec une liaison possible depuis le pôle multimodal, utilisant la nouvelle passerelle qui enjambe le Blavet. Enfin, même si le quai est construit, la mise en place du service sera plus longue, avec l'achat d'un ou de plusieurs bateaux, selon les choix faits, et de la mise en place d'un prestataire pour assurer le service. L'entrée en service pourrait se faire entre 2026 et 2028.



### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **831 500 euros**.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Quai</i>	1	12500	12500
<i>Travaux quais</i>	/	7500	19000
<i>Prix du service</i>	/	/	/
<i>Prix des bateaux</i>	2	400000	800000
<b>Total</b>			<b>831500</b>



■ Quai ■ Travaux quais ■ Prix des bateaux

Figure 62 : Rétroplanning de la gare fluviale (Ecomob56)

Figure 63 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour la création de la gare fluviale (Ecomob56)



## Fiche action

<b><i>Fiche action 5 :</i></b> <b><i>Exploiter le fleuve du Blavet avec la création de bateaux-bus</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Favoriser les interconnexions territoriales Renforcer la présence nécessaire du pôle multimodal
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Le Blavet représente un potentiel aujourd'hui presque inexploité aujourd'hui. Cette richesse naturelle représente un atout que l'on souhaite exploiter, en ouvrant sur le territoire communal, un nouvel axe de communication, renforçant la desserte de la commune, avec une variété de modes de déplacements possibles
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Le quai de débarquement sera situé près du pôle multimodal, sur l'une des rives du Blavet, soit côté Hennebont, soit côté Lochrist, la piste que nous privilégions pour l'instant
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons donc installer un quai, pouvant accueillir un bateau-bus et le public, vers le pôle multimodal, sur le bourg de Lochrist. La liaison se faisant jusqu'au quartier du Péristyle, à Lorient, des aménagements seront également à mener, surtout à titre informatif, sur Lorient
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<b><i>Maître d'ouvrage :</i></b> Mairie d'Inzinzac-Lochrist, Lorient Agglomération ou la région Bretagne <b><i>Maître d'œuvre :</i></b> Lorient Agglomération ou Région Bretagne <b><i>Prestataires :</i></b> Structures par appel d'offre <b><i>Financeurs :</i></b> Lorient Agglomération, mairie d'Inzinzac-Lochrist, subventions de l'Etat, de la région Bretagne et du département du Morbihan
<b><i>Phasage du projet</i></b>	La conception technique de la gare fluviale pourrait se faire à l'horizon de décembre 2025. Mais la mise en service est estimée entre 2026 et 2028
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>831 500 euros</b>



### 1.2.3. Créer des espaces pour le covoiturage

#### Objectif

Le covoiturage apparaît comme étant l'une des mobilités durables la moins développée sur la commune d'Inzinzac-Lochrist. Malgré la présence d'un parking pouvant être utilisé pour le covoiturage, cette pratique ne parvient pas à se développer, outre les dispositifs mis en place par Lorient Agglomération. Ainsi, nous souhaitons **renforcer la présence de cette mobilité durable sur le territoire communal**, en lien avec les autres aménagements proposés.

#### Descriptif de l'action envisagée

Nous souhaitons installer, sur chaque centralité, c'est-à-dire les bourgs de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten, des espaces dédiés au covoiturage, ou en tout cas pouvant servir en partie au covoiturage. Nous proposons donc de détourner l'usage de certains parkings déjà existants, avec l'utilisation de certaines places de parking seulement, en indiquant qu'ils peuvent dorénavant être utilisés pour le covoiturage, permettant aux personnes venant en voiture de garer leurs véhicules pour la journée. Nous ne souhaitons pas entièrement privatiser ces parkings pour la pratique du covoiturage, afin de ne pas réduire le nombre de places déjà existantes. À cet effet, des panneaux seront installés pour indiquer que l'espace est un parking de covoiturage, et des places précises seront déterminées sur chacun des parkings, afin de signaler que cette place est destinée aux personnes pratiquant le covoiturage. Pour inciter ceux qui le peuvent, à venir à pied ou à vélo, nous souhaitons installer des abris vélos fermés, pour que les personnes pratiquant le vélo puissent l'entreposer. Nous aimerions également implanter de petits préaux et un banc afin de permettre d'attendre à l'abri en cas de pluie ou à l'ombre lors des fortes chaleurs. Nous désirons proposer 1 parking de covoiturage par centralité, afin de ne pas les multiplier en trop grand nombre ni de perdre la lisibilité de leur point de rassemblement. Ces espaces seront conçus comme étant des lieux de connexion, permettant aux personnes venant de la commune de pouvoir se rendre ensuite en covoiturage où ils le souhaitent. Cela permettra également aux personnes n'étant pas du territoire de pouvoir repérer plus facilement la personne covoiturant (enjeu de sécurisation, avec la délimitation d'un espace clair pour l'usage du covoiturage).

#### Descriptif de l'action envisagée

Pour indiquer les espaces de covoiturage, nous souhaitons installer les panneaux suivants sur les parkings. Une mention spéciale sera faite pour l'espace situé dans le bourg de Penquesten, avec une interdiction d'utiliser le parking le jeudi en raison du marché. L'espace sera alors déplacé sur un parking à proximité le jeudi uniquement. Concernant le marquage des places, voici un exemple de balisage pouvant être installé. Nous pensons qu'il peut être intéressant de réserver un minimum de 3 à 5 places, par parking, dédiées au covoiturage, permettant aux personnes de stationner leur véhicule ou d'attendre avec leur véhicule la personne qui va covoiturer.



Ce nombre doit être ajusté avec les besoins et la demande émise, il peut donc augmenter ou diminuer en fonction de ces critères.



Figure 64 : Balisage au sol servant pour le covoiturage (seton.fr)

Figure 65 : Visuel du parking de covoiturage d'Inzinzac avec les balisages au sol (Ecomod56)



## Localisation des aménagements souhaités

Afin d'encourager le covoiturage sur le territoire communal, nous proposons la mise en place d'espaces dédiés sur les secteurs suivants :

- **Sur le bourg de Lochrist** : Rue Emile Zola. L'emplacement étant proche du centre-bourg de Lochrist et du Blavet, mais également de taille importante, nous jugeons sa localisation pertinente. La proximité avec l'axe principal de la commune est un facteur important que nous avons pris en compte. L'installation d'un panneau de covoiturage en amont, visible depuis les départementales D145 et D23 est à envisager.
- **Sur le bourg d'Inzinzac** : Comptant déjà un parking pour le covoiturage au niveau du cimetière, nous ne voyons pas l'intérêt d'en créer un nouveau ni de modifier sa localisation.



Figure 66 : Parking de covoiturage nouvellement créé sur le bourg de Lochrist (Ecomod56)



Figure 67 : Installation du panneau de covoiturage (Google street view)



Figure 68 : Parking de covoiturage déjà existant sur le bourg d'Inzinzac (Google street view)



- **Sur le bourg de Penquesten** : nous souhaitons installer le parking de covoiturage entre l'angle de la rue de Verlaine et la route de Bubry, en face de l'église Notre-Dame des Victoires. Nous avons cependant eu connaissance de la présence d'un marché hebdomadaire le jeudi. C'est pourquoi nous proposons la fermeture de ce parking de covoiturage les jeudis afin de privilégier le parking de l'école comme alternative durant les jours de marché. Un panneau devra être installé, mentionnant l'exception de l'utiliser le jeudi, et indiquer le parking alternatif pour ce jour-ci.



Figure 69 : Parking de covoiturage nouvellement créé sur le bourg de Penquesten (Google street view)



Figure 70 : Parking de substitution le jeudi sur le bourg de Penquesten (Google street view)

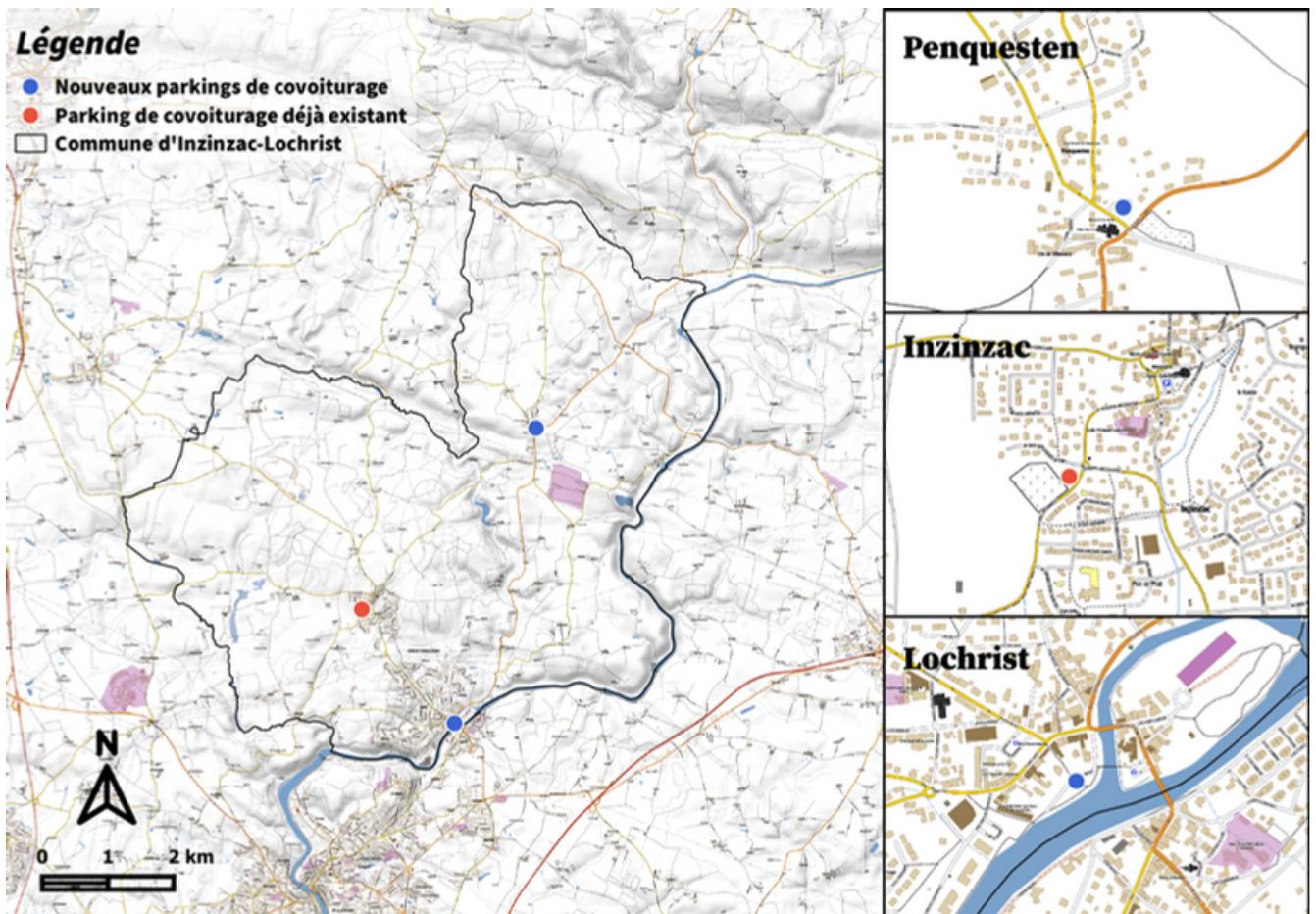


Figure 71 : Carte des parkings de covoiturage sur chacun des bourgs principaux (Ecomod56)



## Les acteurs impliqués et leurs rôles

**Maître d'ouvrage :** Les parkings étant situés sur le domaine public, la commune se positionne comme maître d'ouvrage. Elle est compétente en matière de gestion de cet espace sur son territoire et garante de l'ouverture de cet espace au nom de la puissance publique.

**Maître d'œuvre :** Les services techniques de la commune peuvent réaliser l'installation des panneaux, et assurer l'entretien de ces espaces.

**Prestataire :** L'intervention d'une entreprise prestataire s'avère nécessaire quant à la création des panneaux. La mise en place d'un marché public, au travers d'un appel d'offres pour sélectionner l'entreprise qui va fournir le mobilier urbain défini par la mairie, doit être réalisée. Le marché public en question étant d'un faible montant (- de 40 000 euros), la procédure à adopter est de gré à gré, ne nécessitant pas de concurrence préalable, ni de publicité.

**Financier :** La commune peut tout à fait financer elle-même la création et l'installation de panneaux sur son territoire communal.

## Phasage du projet

La création et l'aménagement des aires de covoiturage s'étalera de Mars à Septembre 2025, et se ferait en plusieurs étapes :

- La première étape serait l'achat et l'installation de panneaux, permettant de signaler la présence dans l'espace de ces espaces de covoiturage, mais également de marquer les places de parking pouvant être utilisées pour le covoiturage.
- Une deuxième phase consiste à attendre l'achat et la livraison du mobilier urbain qui sera installé dans ces espaces, pour une ouverture opérationnelle de ces espaces au plus tard le 15 septembre 2025.

Figure 72 : Rétroplanning des parkings de covoiturage (Ecomob56)



Figure 73 : Parking de covoiturage opérationnel sur Penquesten (Ecomob56)



## Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **404 euros**.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Panneaux</i>	2	80	160
<i>Poteaux en acier (3m)</i>	2	90	180
<i>Peintures</i>	/	/	/
<i>Pochoir</i>	1	64	64
<b>Total</b>			<b>404</b>

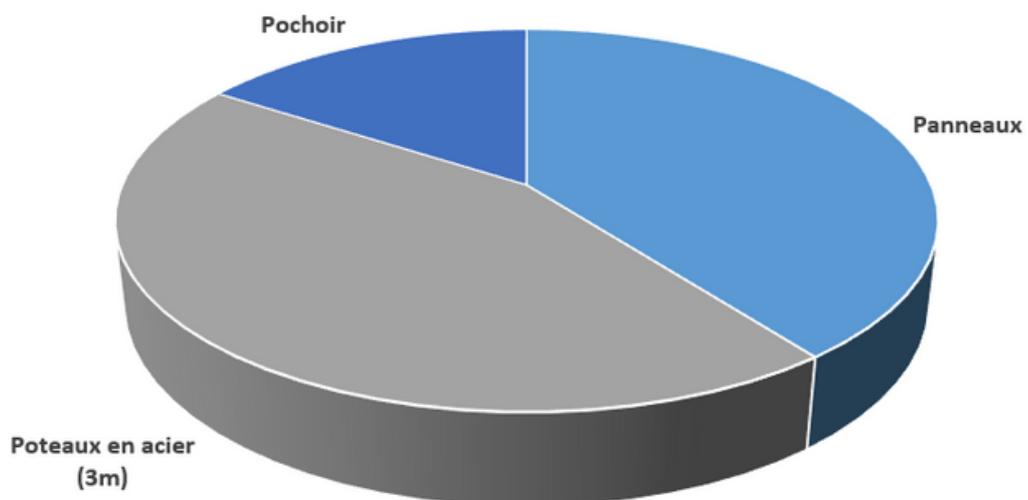


Figure 74 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour la création des aires de covoiturages (Ecomob56)

**Fiche action**

<b><i>Fiche action 6 : Créer et aménager des aires de covoiturages</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Renforcer la présence de cette mobilité durable sur le territoire communal
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Le covoiturage est une pratique qui se répand de plus en plus à l'échelle de chaque territoire. Néanmoins, la commune pratique peu le covoiturage au quotidien. Nous souhaitons inciter le plus possible à la pratique du covoiturage, en adéquation avec d'autres mobilités durables
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Nous souhaitons installer un parking de covoiturage sur chaque bourg, donc ceux de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons donc installer 3 aires de covoiturage, sur chacun des bourgs. Les parkings sélectionnés ne seraient pas entièrement utilisés, seules quelques places serviraient. Cette action est à mettre en parallèle avec l'installation de nouveaux mobiliers urbains. L'installation de panneaux indiquant la localisation des parkings est également à prévoir
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'œuvre</i></u> : Services techniques de la commune</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Prestataires</i></u> : Structures par appel d'offre pour le mobilier urbain</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Financeurs</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, sur son budget d'investissement. Possible subventions de la part de Lorient Agglomération</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	Création et aménagements prévus entre les mois de Mars et Septembre 2025
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>404 euros</b>

## II - Développer des interconnexions entre les différents types de mobilité existants à l'échelle des 3 centralités

L'ensemble du territoire communal d'Inzinzac-Lochrist n'est pas fourni de la même manière, en termes de services de mobilité ou de possibilités de rejoindre les espaces urbains abritant les services de proximité. La triple centralité dont est constituée la commune, sans compter les 120 hameaux qui la composent, demande une organisation interne structurée de ce territoire complexe, tant en matière de mobilité que d'organisation des services publics ou de commerces. Bien qu'il soit évident que chaque centralité ne dispose pas des mêmes atouts ni des mêmes difficultés, nous nous sommes interrogés sur la possibilité d'améliorer les interconnexions entre les différentes centralités, mais également entre les divers types de mobilité. Pour pallier ces difficultés, la création d'un espace multimodal peut avoir un intérêt intéressant à étudier. Faciliter la connexion entre les différentes mobilités, sur un même espace, permettrait de faciliter leurs liaisons, et rendrait plus attractif ces mobilités durables car elles seraient plus rapides. Cet espace multimodal doit être pensé à l'échelle communale et non à la simple échelle d'un seul bourg. Les 3 centralités que compte Inzinzac-Lochrist rendent complexe une connexion efficace en plusieurs points, mais un espace unique, relié avec l'ensemble des autres bourgs par au minimum une ligne de bus régulière, donnerait à ce lieu la légitimité et l'importance nécessaire pour sa réalisation. Lier les différentes mobilités durables aux centralités ne suffit pas car, dans l'important projet de mise en valeur d'un patrimoine, qu'est le Blavet, l'inclusion de ses potentiels dans l'intermodalité et la multimodalité du territoire communal est alors à intégrer, afin de rendre ce projet pleinement incorporé dans l'avenir que souhaite construire la commune. L'utilisation des ressources terrestres, par la création de pistes cyclables le long du Blavet, l'usage de la voie fluviale pour des liaisons durables avec le bassin de vie ou encore une connexion plus simple au quartier des forges sont autant d'exemples qui placent cet espace au coeur d'un projet unique. Cet axe stratégique n°2 comprend 1 objectif principal, qui se décline en 1 action, dans le but de d'améliorer les interconnexions entre les différentes mobilités existantes sur la commune.

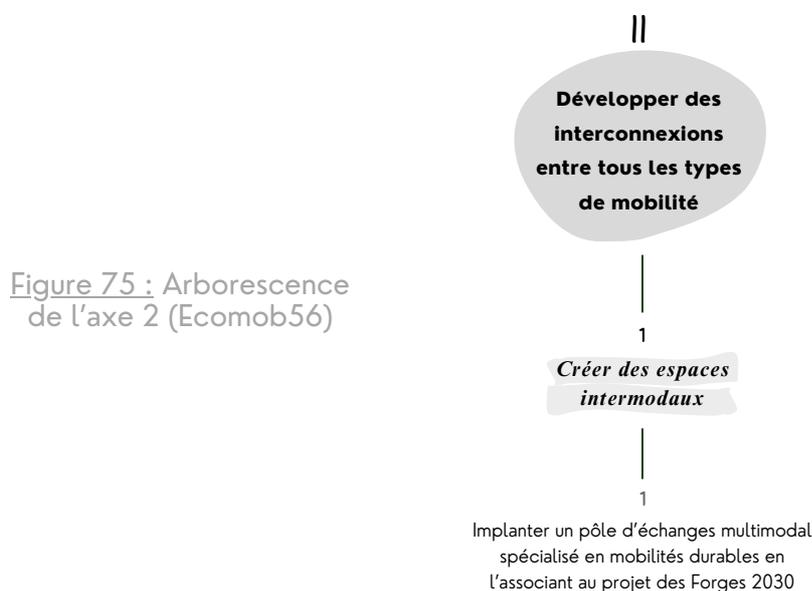


Figure 75 : Arborescence de l'axe 2 (Ecomob56)

## 2.1. Créer des espaces intermodaux

### 2.1.1. Implanter un pôle d'échanges multimodal spécialisé en mobilités durables en l'associant au projet des Forges 2030

#### Objectif

La connexion entre les différents types de mobilités est un élément crucial dans le développement des mobilités durables. La **création d'une plateforme multimodale**, pour faciliter l'accès et l'emploi des mobilités douces dans une commune où la voiture est très majoritairement utilisée pour les trajets du quotidien est donc intéressante.

#### Descriptif de l'action envisagée

Le projet des "Forges 2030" est le projet phare des prochaines années sur la commune d'Inzinzac-Lochrist. Associée à cette ambition, nous souhaitons proposer l'installation d'un pôle multimodal près du musée des forges, à proximité du cœur du bourg de Lochrist, mais également près du Blavet. L'implantation de cette plateforme multimodale sur ce lieu s'inscrit dans une cohérence d'urbanisation avec l'espace des forges, notamment dans l'idée de paysage urbain. Cette plateforme permettrait de relier différentes mobilités durables du territoire, avec la présence de nouvelles infrastructures et mobiliers urbains permettant de faire la jonction entre ces mobilités, et faciliter la transition de celles-ci. La création de ce pôle permettrait également de faciliter l'accès à l'espace des forges et le long du Blavet, en face de l'écomusée, sur l'étendue sud du Mail François Giovannelli, dans un espace actuellement en friche. Dans un objectif d'exploiter le potentiel du Blavet, la localisation du pôle multimodal est idéale, pouvant à la fois servir d'espace de transition pour les déplacements du quotidien, mais également pour les loisirs. Sur cet espace d'échanges, nous souhaitons proposer la présence de différents services et infrastructures, permettant d'être accessible au plus grand nombre, dans un lieu qui va subir une métamorphose profonde. Certaines lignes de bus seront déviées, en particulier les lignes régulières, dont la ligne 14, 41 E et éventuellement une extension de la ligne 104 vers le pôle multimodal, afin d'en faire son terminus. Nous pensons également faire dévier une ligne estivale, la ligne 51, passant uniquement l'été, et allant du bourg d'Inzinzac à Port Louis. La déviation de cette ligne permettrait à plus de personnes de venir sur le site des forges, sur une période propice au développement touristique.

#### Description technique des infrastructures

La mise en place d'un pôle multimodal doit s'inscrire dans le paysage urbain de la commune qui la compose. Le choix des matériaux et infrastructures présents dans cet espace ne doit pas être négligé, encore moins sous-estimé. La durabilité de ceux-ci est également un critère important, dans un espace qui se veut tourné vers le développement durable, et la proposition d'alternatives à la voiture individuelle.

Ainsi, nous souhaitons proposer la présence des infrastructures ci-après, dont certaines font l'objet de fiches actions indépendantes, mais qui sont liées à cet espace.

- La présence d'un abri bus, avec les informations nécessaires telles que les horaires, la carte des lignes que l'arrêt permet de desservir ainsi que le plan global de transport de l'agglomération.
- La présence d'abris à vélo, permettant d'entreposer les vélos des personnes, tout en sécurisant leur stationnement. (fiche action)
- La présence de places de stationnement à proximité permet de ne pas installer de places de stationnement sur l'espace multimodal. Nous souhaitons profiter de la présence d'un maximum d'aménagements déjà existants pour favoriser la diversité d'usage possible de ce pôle multimodal.
- La présence de vélos en libre service est également proposée, permettant de relier facilement les bourgs de Lochrist et d'Inzinzac, ou tout simplement pour pouvoir circuler le long du Blavet, avec l'aménagement de voies douces du côté communal. (fiche action)
- La présence du Blavet est un atout que nous souhaitons exploiter. L'installation, à proximité du pôle multimodal, de bateaux-bus permettant de naviguer sur le Blavet jusqu'à Lorient, ouvrirait la voie à l'émancipation d'une nouvelle route de circulation sur le territoire de l'agglomération. L'installation de quais non loin du pôle doit être étudiée, pour voir s'il est possible d'accueillir des bateaux bus. (fiche action)

- La présence d'un pont de type eiffel, juste à côté est aussi un véritable atout. Sa rénovation espérée avec le projet "des forges 2030" permettrait de relier les deux rives du Blavet beaucoup plus facilement, et par conséquent faciliterait les échanges. Sa restauration apporterait également une valorisation d'un patrimoine reconnu.



Figure 76 : Photographie du pont Eiffel (Ecomob56)

- L'aménagement des trottoirs et leur revêtement pour une voie piétonne accessible à tous, même pour les personnes à mobilité réduite (PMR) doit être réalisé, afin d'inscrire cet espace dans un projet collectif et inclusif.
- L'aménagement de la voirie, permettant d'accueillir au moins 2 bus, et permettant à ceux-ci de pouvoir faire demi-tour facilement, doit être pensé.
- La végétalisation de cet espace s'inscrit dans la transformation du paysage urbain, et dans la réduction des impacts du changement climatique à l'échelle locale, en permettant de proposer des espaces ombragés et frais.

### Localisation du pôle multimodal

L'emplacement choisi pour le développement du pôle multimodal à Inzinzac-Lochrist est stratégique à plusieurs égards. Tout d'abord, le site des Forges, qui est envisagé pour accueillir ce projet à proximité dans le cadre de l'initiative "Forges 2030" visant à créer un pôle culturel et de loisirs, représente une opportunité unique. Le pôle sera positionné à l'extérieur de la zone des forges afin d'éviter de gêner les activités industrielles. Situé à proximité du Blavet, le site choisi offre également la possibilité d'exploiter le potentiel du

transport fluvial pour le développement des activités de transport et de loisirs. De plus, la présence du Pont Eiffel, qui relie Inzinzac-Lochrist à Hennebont et offre un accès direct au chemin de halage sur l'autre rive, renforce la connectivité et l'accessibilité du pôle multimodal. L'emplacement disponible qui nous intéresse, d'une surface de 660 m<sup>2</sup>, est compris dans la parcelle 0273 sur le Mail François Giovannelli. Cette parcelle offre également des possibilités intéressantes pour le développement de ce projet puisqu'elle est classée à la fois en Uis, ce qui permet d'accueillir des activités professionnelles, industrielles ou artisanales, et en Uaa, ce qui en fait un secteur aggloméré adapté à l'habitat et aux activités compatibles avec celui-ci.

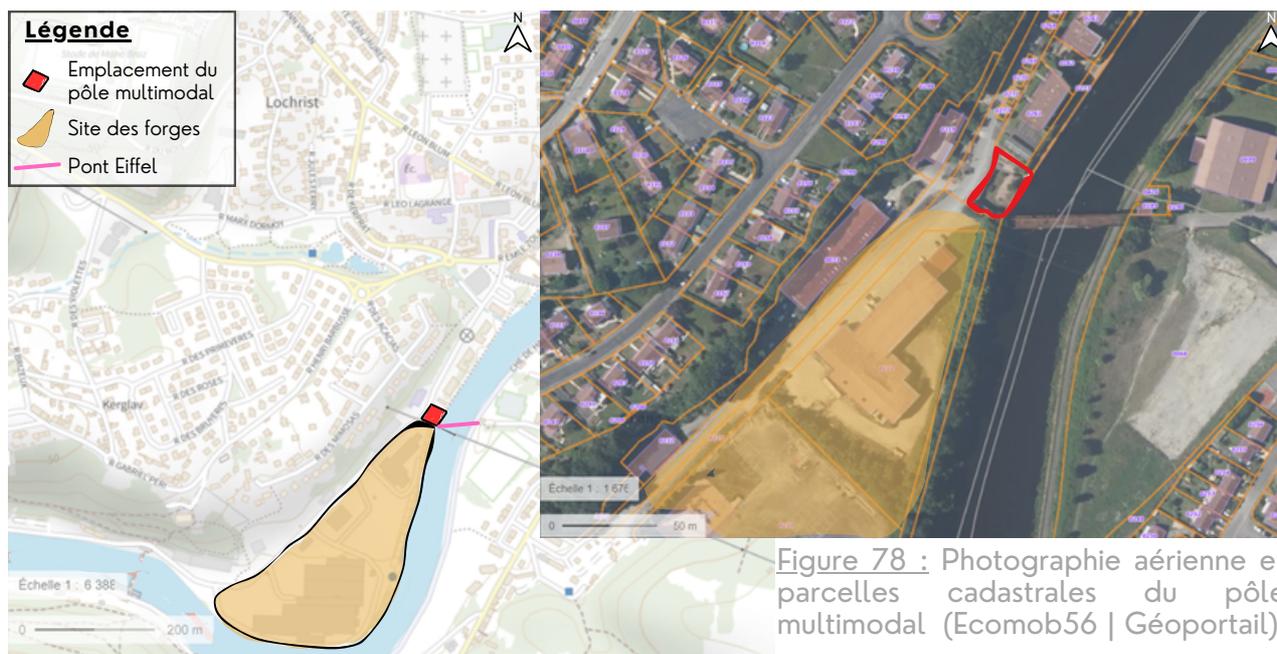


Figure 77 : Carte de l'emplacement du pôle multimodal (Ecomob56 | Géoportail, plan IGN)

Figure 79 : Carte du zonage de la parcelle du pôle multimodal couverte par le PLU (Géoportail de l'urbanisme)



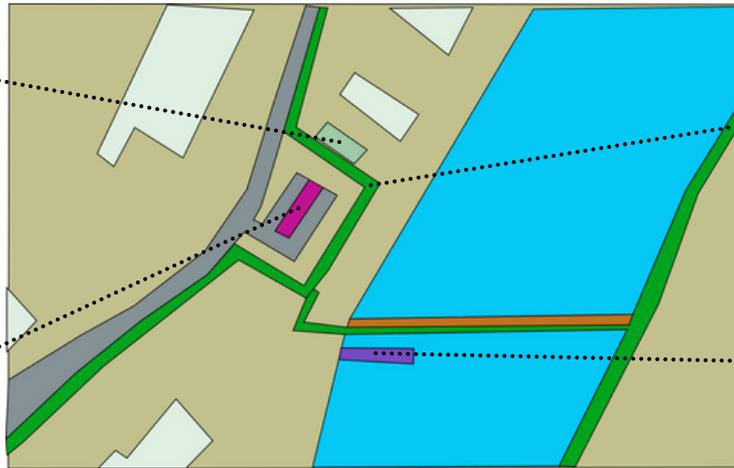
Concernant l'aire d'influence du pôle multimodal, il s'agit d'un projet à l'échelle communale et plus particulièrement à celle du bourg de Lochrist. Néanmoins, il aura tout de même un rayonnement et une portée sur l'ensemble de la commune d'Inzinzac-Lochrist ainsi que sur la communauté de communes de Lorient.

### Visuel de l'espace après aménagement

Garage à vélo sécurisé.



Implantation d'arrêts de bus en barres.



Pistes cyclables.



Quai bateau-navette.



Figure 80 : Schéma du projet du pôle multimodal des forges. (Inkscape | Ecomob56)

Figure 81 : Plan de surface du projet du pôle multimodal. (Ecomob56)

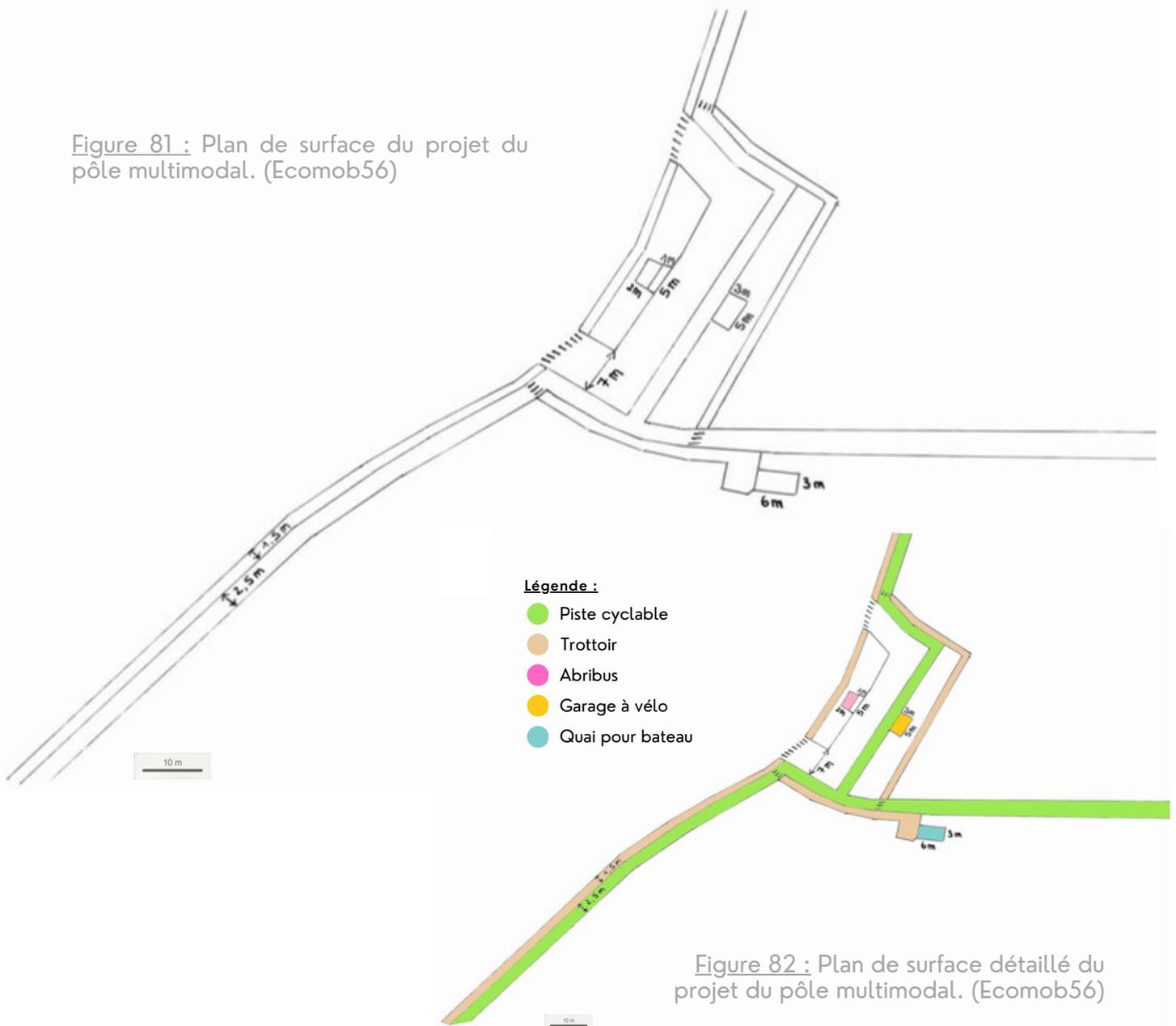


Figure 82 : Plan de surface détaillé du projet du pôle multimodal. (Ecomob56)



Figure 83 : Plan de surfaces du projet du pôle multimodal. (Ecomob56)

### Les acteurs impliqués et leurs rôles

**Le maître d'ouvrage :** La maîtrise d'ouvrage revient à la commune d'Inzinzac-Lochrist, étant donné que le projet se situe sur son territoire. Mais les usages multiples de cet espace, couplés aux services et intérêts de différents acteurs qui y seront présents, étendent le réseau d'acteurs nécessaire à mettre en place pour mener à bien ce projet. Nous conseillons la nomination d'un comité de pilotage (COFIL), dont les membres pourraient être : la commune d'Inzinzac-Lochrist, l'agglomération de Lorient, la commune de Hennebont, le département du Morbihan, et éventuellement à une échelle plus large la région Bretagne, les services de l'Etat et associations (riverains, environnementales...). Ce comité de pilotage, créé sur la base du projet des forges 2030, pourrait inclure ce pôle multimodal comme une composante de la réhabilitation de l'espace des forges.

**Le maître d'œuvre :** L'appel d'un bureau d'études, complété par l'appui des services de Lorient Agglomération, est quelque-chose à envisager.

**Prestataire :** L'appel de différents intervenants extérieurs s'avère nécessaire. L'appel d'un paysagiste, architecte des espaces verts, interviendrait pour fournir des analyses paysagères, des plans et des diagnostics environnementaux à l'occasion de la conception de l'aménagement extérieur. L'appel d'entreprises de Travaux Publics est également à envisager. Tous les prestataires devront être sélectionnés par appel d'offres.

**Financeurs :** Plusieurs acteurs peuvent financer ce pôle multimodal, à commencer par la commune d'Inzinzac-Lochrist, ainsi que Lorient Agglomération. Des acteurs comme le



département du Morbihan, la région Bretagne peuvent participer aux travers de subventions, dans le cadre de l'aide au développement économique et social, ainsi que de l'aménagement durable du territoire. Des subventions de l'Etat peuvent être sollicitées, ainsi que des aides de l'Europe, au travers du fonds FEDER. Le fonds FEDER pourrait être sollicité pour le projet global des forges, qui inclurait le pôle multimodal.

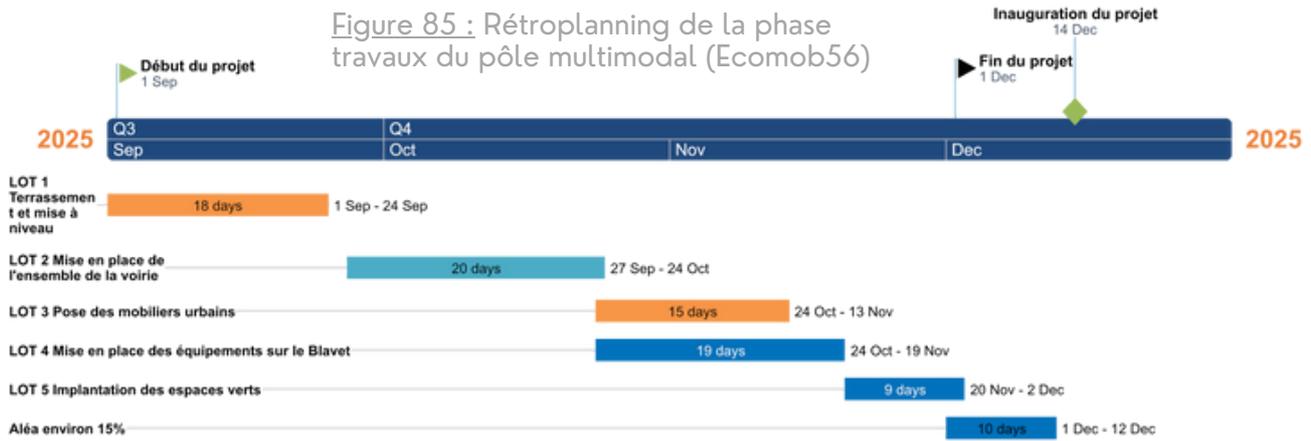
**Destinataire :** Les habitants de la commune ainsi que les usagers venant de l'extérieur pour pouvoir se rendre efficacement et facilement dans divers endroits/directions.

### Phasage du projet

Le pôle multimodal regroupe un grand ensemble d'actions, se regroupant entre eux. Le découpage de sa planification est donc plus complexe que les autres actions proposées. La première étape de sa création est la réalisation d'études préalables et d'impacts, sur une durée de 4 mois, à partir de Janvier 2025. Suite à ces études, la commune lance un appel d'offres, divisé en plusieurs lots. Chaque lot représente une partie spécifique des travaux. Pour un lot, un ou plusieurs entreprises peuvent être sélectionnées. Suite à cet appel d'offre de 4 mois, allant de Mai à Août 2025, les entreprises sont sélectionnées, et une organisation précise des travaux est alors réalisée. Enfin, de septembre à fin décembre 2025, les travaux sont réalisés, en parallèle avec le quai de bateau-bus, selon l'organisation prévue par le maître d'ouvrage. Le mobilier urbain équipant le pôle pourra être installé ultérieurement. L'ensemble des travaux pourraient durer 4 mois, selon l'organisation définie dans le rétroplanning des travaux ci-dessous. Le phasage du projet, explicité ci-dessous, pourrait être reporté, si le projet était globalement intégré au projet des forges 2030.

Figure 84 : Rétroplanning du pôle multimodal (Ecomob56)

Figure 85 : Rétroplanning de la phase travaux du pôle multimodal (Ecomob56)



### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **300 200 euros**.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Pôle multimodal</i>			
<i>Abris bus</i>	1	25000	25000
<i>Création d'un remblais</i>	/	50000	50000
<i>Terrassement</i>	/	100000	100000
<i>Revetement perméable (90 m2)</i>	/	50 euros/m2	4500
<i>Asphalte (110 m2)</i>	/	60 euros/m2	6600
<i>Pelouse (200 m2)</i>	/	10 euros/m2	2000
<i>Arbres</i>	7	300	2100
<i>Coûts de la main d'œuvre</i>	/	/	110000
<b>Total</b>			<b>300200</b>

Figure 86 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour construire le pôle multimodal (Ecomob56)



**Fiche action**

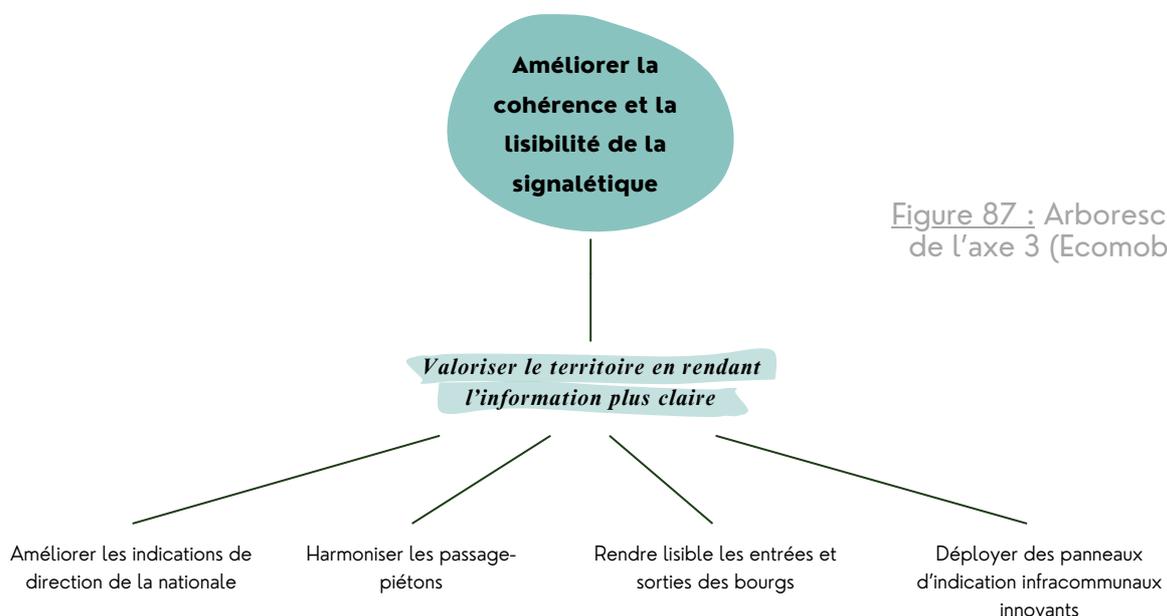
<b><i>Fiche action 7 :</i></b> <b><i>Créer un pôle multimodal spécialisé en mobilités durables en l'associant au projet des forges 2030</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Favoriser les interconnexions entre différentes mobilités Améliorer la liaison du territoire et de son dynamisme
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	La commune d'Inzinac-Lochrist s'est lancée dans de nombreux projets d'envergure, dont celui de la réhabilitation des forges. Dans ce contexte de métamorphose de l'espace public, nous souhaitons accompagner cette transformation avec la création d'un espace permettant aux différentes mobilités du territoire communal d'être reliées entre elles, et ainsi accentuer le développement, mais aussi l'accès à ces transformations pour le public.
<b><i>Secteur géographique</i></b>	La création de cet espace d'échanges se réaliserait sur le bourg de Lochrist, en face de l'écomusée des forges
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons créer un pôle multimodal, permettant d'accueillir de multiples mobilités, telles que : des bus (lignes 14, 51, 104) <ul style="list-style-type: none"> <li>• les vélos</li> <li>• mobilité piétonne</li> <li>• mobilité fluviale</li> </ul> Cet espace doit servir de zone d'échange, de transition entre les mobilités, afin de fluidifier les échanges, et par conséquent améliorer les connexions entre les différents lieux desservis. Mais au-delà de cet espace de connexion, ce lieu reste un espace de vie, associé au projet des forges 2030, qui vise à réhabiliter un espace chargé d'histoire.
<b><i>Phasage du projet</i></b>	La conception globale du pôle multimodal est prévue sur l'ensemble de l'année 2025, avec de possibles extensions sur l'année 2026, voire 2027 si le projet est intégré au projet des forges 2030

<p><i>Acteurs impliqués</i></p>	<p><u><i>Maître d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist  <u><i>Maître d'oeuvre</i></u> : Services techniques de la commune, Lorient Agglomération  <u><i>Prestataires</i></u> : Structures par appel d'offre pour le mobilier urbain et aménagements  <u><i>Financeurs</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, sur son budget d'investissement. Possible subventions de la part de Lorient Agglomération, de l'État, de la région Bretagne et du département du Morbihan</p>
<p><i>Coûts et financements de l'opération</i></p>	<p>Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>300 200 euros</b></p>



### III - Améliorer la cohérence et la lisibilité de la signalétique dans la commune

La signalétique est un élément indispensable au territoire, tant par les informations qu'elle apporte pour permettre aux usagers de se guider jusqu'à leur destination, que par l'aspect sécuritaire des voies que l'on fréquente et partage, et qui nous permet de circuler en toute quiétude, avec la cohabitation des autres usagers du territoire. Mais elle permet également plus que cela, car elle joue un véritable rôle dans la valorisation du patrimoine existant et permet de rendre visible l'identité même du territoire. Combiner ces multiples usages peut devenir un véritable casse-tête, tant les éléments à indiquer dans la commune sont nombreux et doivent respecter des normes diverses. Les trois centralités de la commune, à savoir Inzinzac, Lochrist et Penquesten, compliquent l'organisation de la signalétique interne. Dans le diagnostic précédemment mené, nous pointons du doigt la surcharge d'informations causée par les nombreux panneaux existants et la pluralité des marquages au sol, pas toujours bien compréhensibles pour tous, en particulier pour les néophytes. Ce manque de lisibilité et de compréhension de certaines signalétiques peut causer de véritables problèmes, tant dans la sécurité que pour se repérer dans la commune. Face à ces interrogations, dont les élus y portent une attention toute particulière, nous nous sommes fixé l'objectif suivant : **valoriser le territoire en rendant l'information plus claire**. Disposer d'une signalétique harmonisée, comprise de tous les usagers, qu'ils soient internes ou externes au territoire, permettrait à tous de pouvoir se repérer et d'être en sécurité. Ainsi, face aux situations endogènes entre chaque bourg, une clarification de la signalétique existante doit être menée, afin que chacun puisse comprendre et se guider sur la commune. Cette clarification, qui touche autant les panneaux (routiers, d'indication de lieux...) que les marquages au sol (pistes cyclables, passages piétons...), doit être harmonisée afin de rendre la circulation interne plus compréhensible, plus simple, et permettre de valoriser des aspects du territoire parfois mal mis en avant. Cet axe stratégique n° 3 comprend 1 objectif principal, qui se décline en 4 actions, dans le but de rendre la signalétique du territoire plus compréhensible.



## 3.1. Valoriser le territoire en rendant l'information plus claire

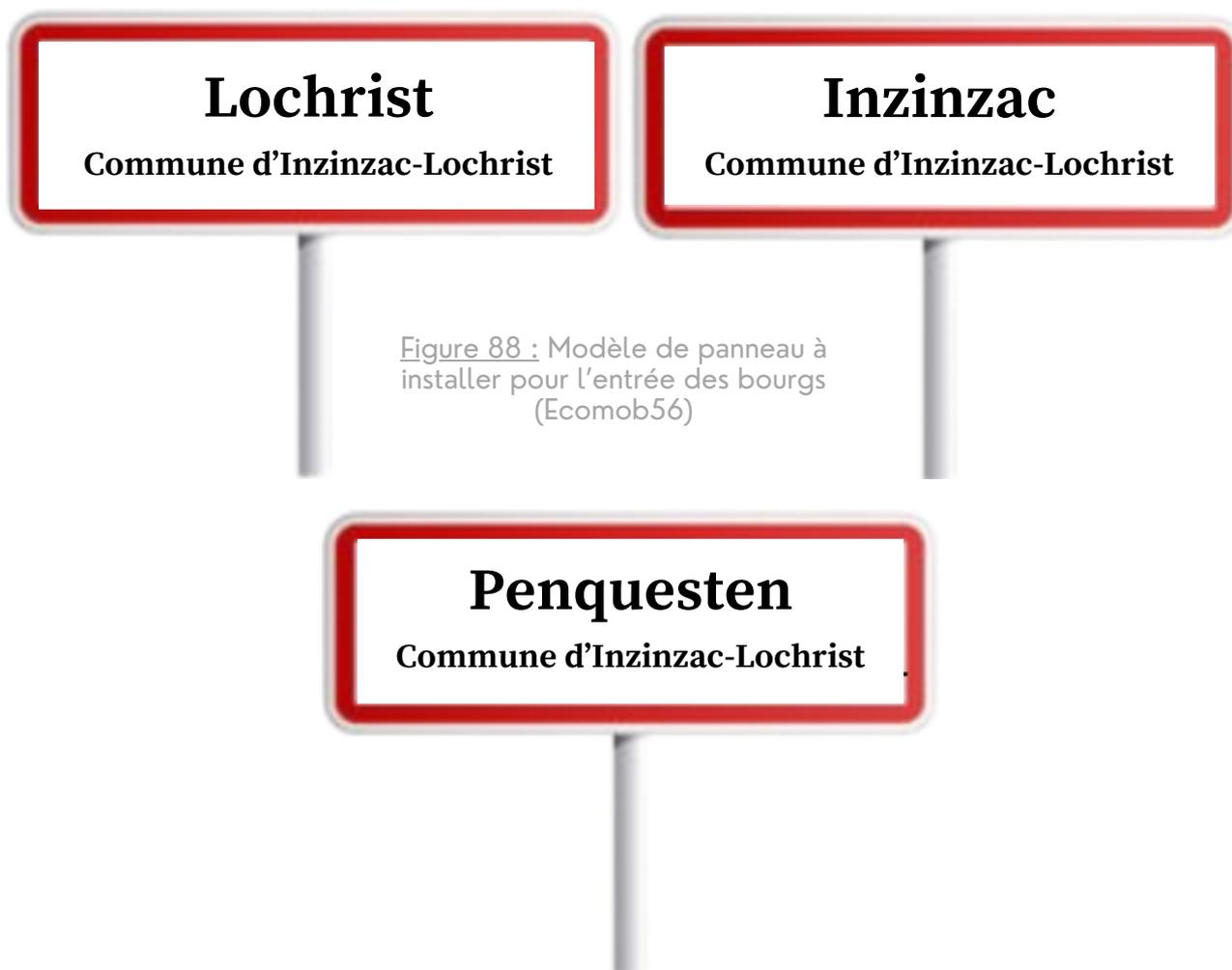
### 3.1.1. Rendre lisible les entrées et sorties des bourgs de la commune

#### Objectif

L'objectif principal de cette action est de **rendre l'information claire** sur la localisation des entrées de chaque bourg.

#### Descriptif de l'action envisagée

L'entrée sur chaque centralité est indiquée de manière très différente entre chaque bourg, compliquant la compréhension d'où l'on est sur le territoire communal. Ces trois bourgs font partie de la même commune, certes disposant de services et centralités différentes, mais ils restent néanmoins rattachés administrativement. Nous proposons donc d'uniformiser les panneaux, aux entrées et sorties de chaque bourg, en indiquant le nom du bourg, ainsi que la mention "commune d'Inzinzac-Lochrist" pour éviter toute confusion.



### Localisation des aménagements souhaités

L'installation devrait concerner les 3 bourgs, c'est-à-dire chaque entrée et sortie des bourgs de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten, en remplaçant les panneaux non conformes. Le nombre de panneaux à installer serait alors de 21.

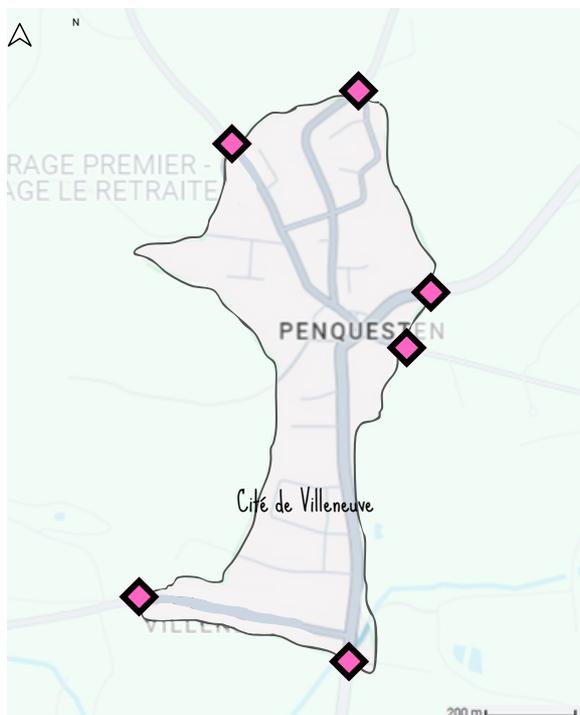


Figure 89 : Carte indiquant les emplacements des panneaux d'entrée et de sortie du bourg de Lochrist (Ecomob56)

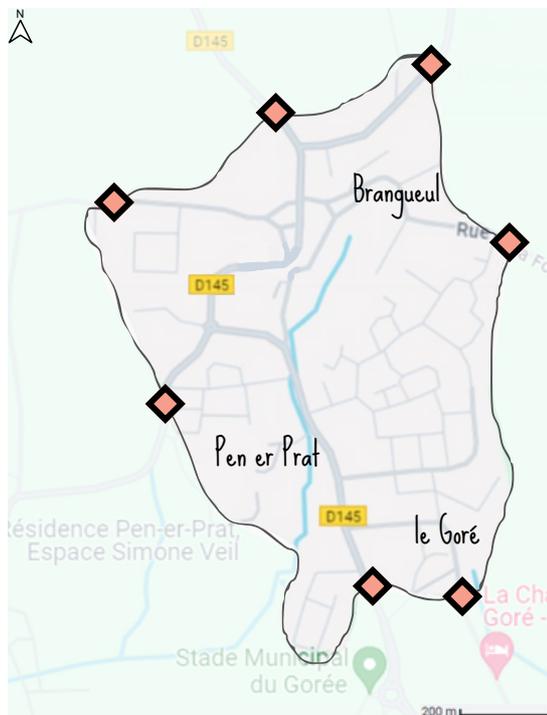


Figure 90 : Carte indiquant les emplacements des panneaux d'entrée et de sortie du bourg de d'Inzinzac (Ecomob56)

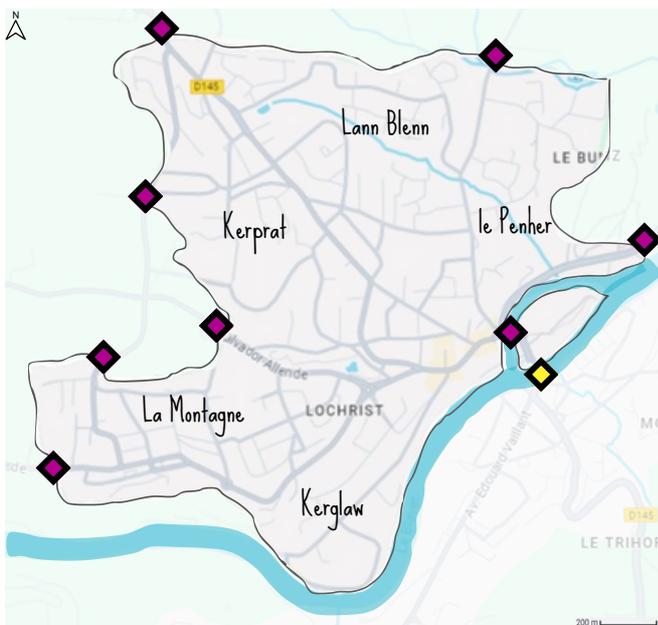


Figure 91 : Carte indiquant les emplacements des panneaux d'entrée et de sortie du bourg de d'Inzinzac (Ecomob56)



Figure 92 : Modèle panneau sorties de bourg (Ecomob56)



#### Les acteurs impliqués et leurs rôles

Le maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage de l'opération serait la mairie d'Inzinzac-Lochrist, puisqu'elle se situe sur la zone d'intervention.

Le maître d'œuvre : Pour le maître d'œuvre, l'intervention des services techniques de la commune peut suffire, avec l'entretien et l'installation des panneaux.

Prestataire : L'appel à une entreprise extérieure sera fondamental pour la création des panneaux. Le lancement d'un appel d'offres sera nécessaire, mais le marché peut être passé sans publicité ni mise en concurrence préalable, car l'appel public sera considéré d'un montant faible, c'est-à-dire moins de 40 000 euros.

Financier : La commune peut financer l'ensemble de cette action, au travers de son budget d'investissement, dans le cadre d'une uniformisation de l'aménagement de son territoire communal.

#### Phasage du projet

L'installation des panneaux de sorties et entrées de bourgs sont prévues sur une durée de 2 mois, entre les mois de Janvier et Février 2025, avec un appel d'offre d'une durée de 1 mois, ainsi qu'une durée estimée à 1 mois pour les recevoir et les installer.

#### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **13 650 euros**.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Panneaux</i>	42	275	11550
<i>Armature en acier</i>	21	100	2100
<b>Total</b>			<b>13650</b>

Figure 93 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'installation des panneaux d'entrées et sorties de bourgs (Ecomob56)

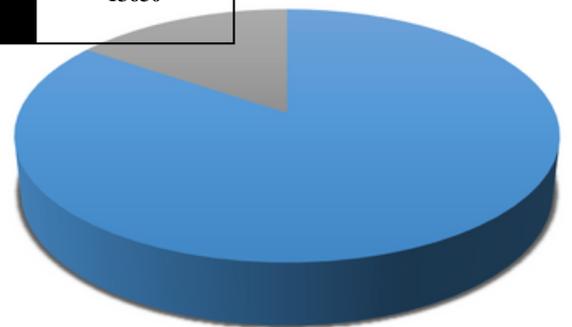


Figure 94 : Rétroplanning des panneaux d'entrées et sorties de bourgs (Ecomob56)





**Fiche action**

<p><b><i>Fiche action 8 :</i></b>  <b><i>Rendre lisible les entrées et sorties des bourgs de la commune</i></b></p>	
<b><i>Objectif</i></b>	Rendre l'information claire et compréhensible
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	L'ensemble des bourgs de la commune constitue une entité administrative unique. Malgré cela, l'indication des entrées et des sorties de chacun des bourgs tend à indiquer le contraire, tant les panneaux peuvent indiquer des éléments différents. Ce manque de clarté peut être un élément pouvant causer de la confusion sur la localisation de l'endroit où l'on peut se trouver. Rétablir une certaine cohérence, tout en préservant les particularités des noms des bourgs, est une nécessité que l'on souhaite améliorer
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Les modifications à apporter sont à réaliser sur l'ensemble de la commune, et en particulier sur les entrées et sorties des bourgs de Penquesten, de Lochrist et d'Inzinzac
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons installer ou remplacer les panneaux d'entrées et de sorties, avec le nom de la commune et le nom du bourg. Nous souhaitons donc harmoniser l'organisation des panneaux
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'ouvrage :</i></u> Mairie d'Inzinzac-Lochrist  <u><i>Maître d'œuvre :</i></u> Services techniques de la commune  <u><i>Prestataires :</i></u> Structures par appel d'offre pour le remplacement ou la création de panneaux  <u><i>Financeurs :</i></u> Mairie d'Inzinzac-Lochrist, sur son budget d'investissement</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	La commande et l'installation des panneaux est estimée pour une durée de 2 mois, après appel d'offre, entre Janvier et Février 2025
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>13 650 euros</b>



### 3.1.2. Déployer des panneaux d'indication infracommunaux innovants

#### Objectif

La fluidité du territoire passe par une indication des lieux stratégiques et importants de la commune, en cohérence avec le paysage urbain. La commune est très attentive et intéressée à superviser un travail de fond sur la lisibilité de son territoire. La multiplication des projets d'aménagement conduit à une métamorphose profonde d'Inzinzac-Lochrist, ce qui change mécaniquement l'organisation interne et la répartition de certains lieux sur la commune. Afin de suivre l'évolution amorcée du territoire, il est nécessaire de mener un travail pour rendre la signalisation interne plus claire et plus compréhensible, afin de valoriser les lieux clés de la commune.

#### Descriptif de l'action envisagée

Suite à notre diagnostic révélant des difficultés d'orientation pour les usagers d'Inzinzac-Lochrist en raison de l'absence de signalétique lisible, nous proposons une action innovante visant à améliorer la lisibilité de la commune. Nous envisageons ainsi le déploiement de panneaux infracommunaux, regroupant de manière cohérente tous les services publics, lieux privés accueillant du public et espaces naturels au sein de chaque bourg. Chaque panneau serait dédié à une catégorie spécifique, facilitant ainsi l'orientation des habitants et des visiteurs. L'originalité de cette proposition réside dans l'utilisation d'un code couleur distinctif pour chaque type de lieu, avec du vert pour les espaces naturels, du bleu pour les lieux privés et du beige pour les services publics. Cette approche permettra une identification rapide et intuitive des différentes destinations, contribuant ainsi à améliorer significativement la lisibilité de la signalétique sur le territoire communal.

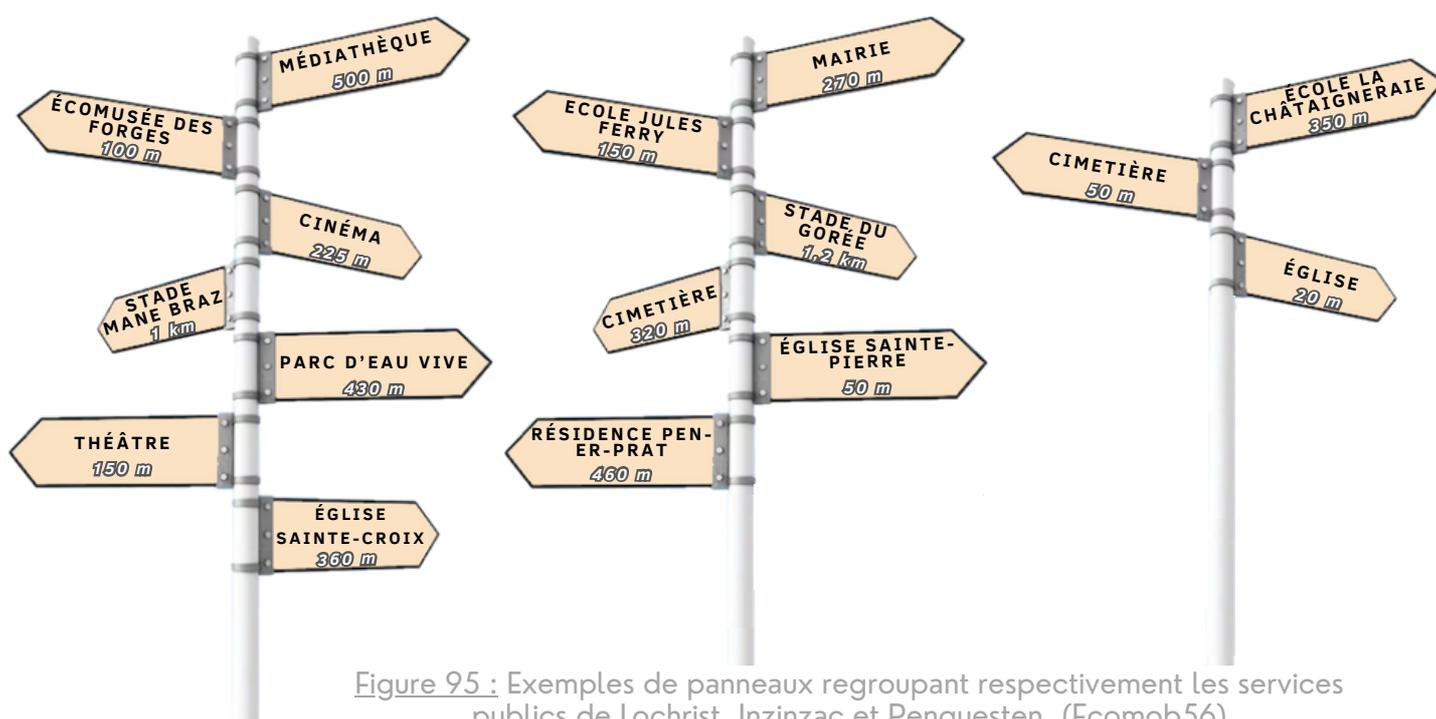


Figure 95 : Exemples de panneaux regroupant respectivement les services publics de Lochrist, Inzinzac et Penquesten. (Ecomob56)

Figure 96 : Exemple de panneau multidirectionnel indiquant l'orientation et la distance des lieux privés accueillant du public. (Ecomob56)

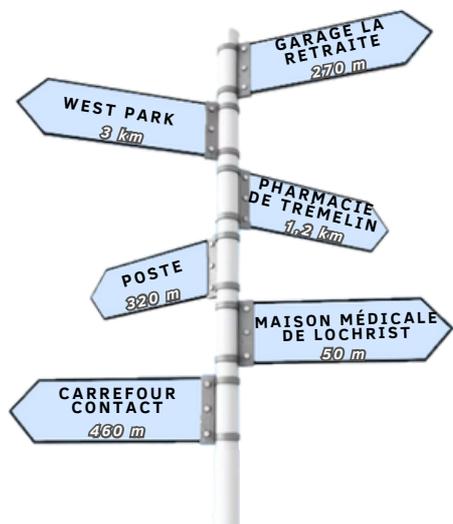


Figure 97 : Exemple d'un panneau multidirectionnel indiquant l'orientation et la distance des espaces naturels implanté dans le bourg de Lochrist. (Ecomob56)



Suite à notre constat concernant la complexité de s'orienter et de trouver le chemin de la mairie d'Inzinzac-Lochrist en venant de Hennebont, où seulement deux panneaux d'indication sont visibles à Lochrist, nous proposons une action visant à faciliter la localisation de cet important service public. Nous recommandons ainsi de multiplier par quatre le nombre de panneaux d'indication menant à la mairie, en les installant à des emplacements stratégiques le long du trajet depuis Hennebont. De plus, chaque panneau devrait désormais indiquer la distance restante jusqu'à la mairie et préciser la nécessité de suivre la direction du bourg d'Inzinzac pour y parvenir. Cette initiative vise à améliorer la visibilité et la clarté des indications routières, garantissant ainsi une navigation plus fluide et une accessibilité accrue aux services municipaux pour les habitants et les visiteurs de la commune.



Figure 98 : Panneau actuel indiquant la direction de la mairie.



(signaletique.biz)

(direct-signaletique.com)



Figure 99 : Exemples de panneaux indiquant la direction de la mairie.. (Ecomob56)

## Localisation des aménagements souhaités

Figure 100 : Carte indiquant les emplacements des panneaux de direction de la mairie dans le bourg de Lochrist. (Google Maps et Canva dessin | Ecomob56)

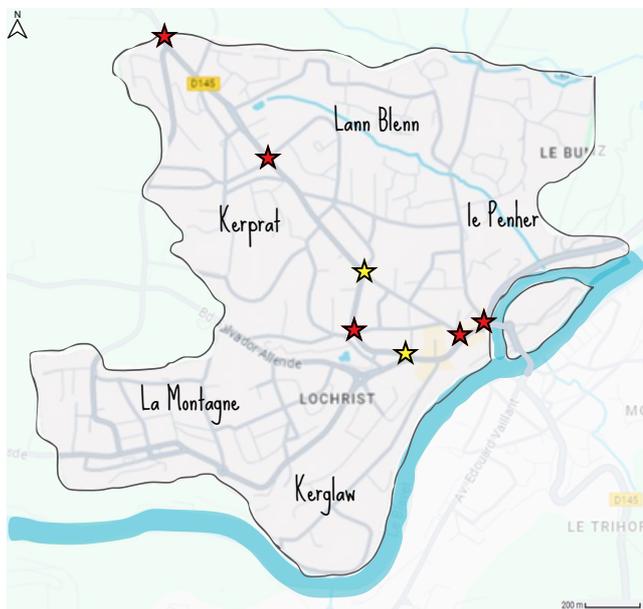


Figure 101 : Carte indiquant les futurs emplacements des panneaux de direction de la mairie dans le bourg d'Inzinzac. (Google Maps et Canva dessin | Ecomob56)



## Les acteurs impliqués et leurs rôles

**Maître d'ouvrage** : Le maître d'ouvrage de l'opération est la commune d'Inzinzac-Lochrist, puisque les aménagements qui vont être menés se situent sur son territoire de référence et de gestion.

**Maître d'œuvre** : Les services techniques de la commune peuvent assurer la qualité de maître d'œuvre.

**Prestataire** : La création de nouveaux panneaux va nécessiter l'intervention d'une entreprise extérieure. L'ouverture d'un marché public avec appel d'offres s'avère nécessaire. Selon le montant, la commune devra procéder à une procédure spécifique, conduisant à des règles différentes et plus ou moins strictes.

**Financeurs** : Le financement de ces aménagements peut se faire sur le budget d'investissement de la commune, car ces panneaux rentrent dans le cadre d'une modification de l'organisation du territoire, sur du moyen et long terme.

## Phasage du projet

L'installation de la signalétique infra-communale est prévue à partir du mois de Juin 2025, avec le lancement d'un appel d'offre d'une durée d'un mois, pour fournir les panneaux. Puis la livraison et l'installation de l'ensemble des panneaux est prévue pour septembre 2025.



### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **10 000 euros**.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Panneaux</i>	25	400	10000
<b>Total</b>			<b>10000</b>

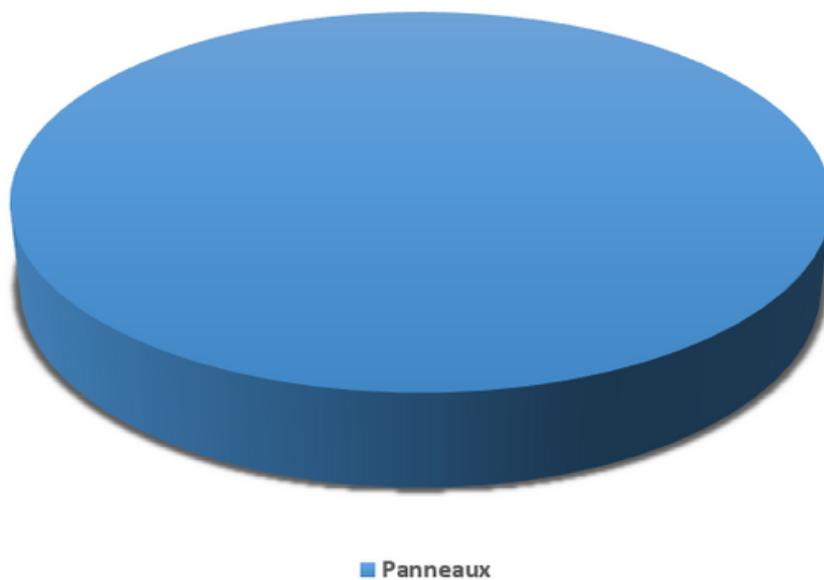


Figure 102 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'installation des panneaux intra-communaux (Ecomob56)

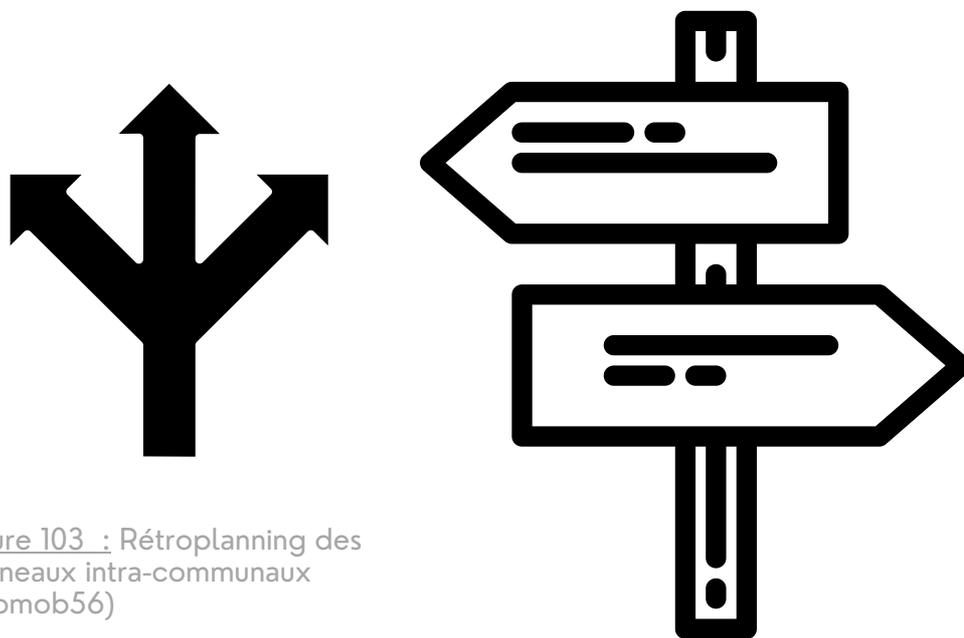


Figure 103 : Rétroplanning des panneaux intra-communaux (Ecomob56)

Fiche action

<b><i>Fiche action 9 :</i></b> <b><i>Déployer des panneaux d'indication infra-communaux innovants</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Rendre l'information claire et lisible
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	La commune souhaite, depuis quelque temps, mener un travail sur l'amélioration de la signalétique présente à l'intérieur de la commune. Cette volonté de faire évoluer la signalétique infra-communale tient compte d'un manque de clarté de retrouver dans la commune les lieux que l'on cherche
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Le travail à mener est à réaliser sur l'ensemble de la commune, et en particulier à l'intérieur des bourgs principaux, tels que ceux de Lochrist, d'Inzinzac et Penquesten. Mais le travail est également à mener sur l'ensemble de la commune, notamment le long des axes de communication importants.
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons donc installer et remplacer certains panneaux, afin d'harmoniser l'ensemble des panneaux d'indications, précisant : <ul style="list-style-type: none"> <li>• le nom du lieu indiqué</li> <li>• La distance du lieu, à partir du panneau.</li> </ul> Ces panneaux serviront à indiquer autant des services, publics ou non, mais également des lieux naturels et lieux patrimoniaux sur la commune
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p style="text-align: center;"><u><i>Maitre d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Maitre d'œuvre</i></u> : Services techniques de la commune</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Prestataires</i></u> : Structures par appel d'offre pour le remplacement ou la création de panneaux</p> <p style="text-align: center;"><u><i>Financeurs</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, sur son budget d'investissement.</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	La livraison et l'installation de la signalétique infra-communale est prévue sur une durée de 4 mois, entre les mois de Juin et Septembre 2025
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>10 000 euros</b>



### 3.1.3. Harmoniser les passage-piétons

#### Objectif

En constatant l'existence de multiples manières de matérialiser les passages piétons, l'information donnée n'est pas compréhensible par tous les usagers, encore moins pour les personnes étant extérieures au territoire. L'objectif est de **rendre claire et compréhensible l'information** souhaitée pour tous.

#### Descriptif de l'action envisagée

Partant d'une idée originale et intéressante, les passages piétons représentés à travers de petits cercles ont été, à plusieurs endroits de la commune, installés à la place des traditionnels passages piétons avec leur forme rectangulaire. Nous avons néanmoins été surpris, en tant que personnes extérieures au territoire, par ce marquage. Dans l'espace public, rien n'indique la signification de ces marquages, rendant ainsi compliquée la compréhension de celui-ci, voire impossible. Le fait que tous les usagers, piétons comme cyclistes ou automobilistes, ne connaissent pas forcément l'initiative lancée par la commune et, par conséquent, la signification de ce marquage, pose certes des problèmes de compréhension, mais également des problèmes de sécurité, ne sachant pas quel comportement adopter lorsqu'un piéton souhaite traverser. La sécurité de la voie publique étant une priorité pour la commune, nous proposons l'installation de panneaux, en amont de ces passages piétons circulaires, indiquant que ce marquage est un passage piéton.

#### Description technique des aménagements

Nous souhaitons installer des panneaux indiquant la signification du marquage. Ces panneaux sont à installer prioritairement vers les écoles et les lieux les plus fréquentés, comme les centres bourgs.



Figure 104 : Photographie de passages piétons avec un balisage en cercle présents à l'école de Kerglaw (Google street view)



Figure 105 : Panneau d'indication d'un passage-piéton à installer en amont du passage piéton en question (internet)

Figure 106 : Photographie de passages piétons avec un balisage en cercle présents au centre bourg de Lochrist, où l'on souhaiterait indiquée avec des panneaux (Ecomob56)





### Localisation des aménagements souhaités

Ces modifications peuvent être réalisées sur l'ensemble des 3 centralités, c'est-à-dire Penquesten, Inzinzac et Lochrist, sauf pour les passages piétons situés vers les écoles. Un panneau peut néanmoins être installé pour signaler la signification de ce marquage.

### Les acteurs impliqués et leurs rôles

Le maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage de l'opération serait la mairie d'Inzinzac-Lochrist.

Le maître d'œuvre : Le maître d'œuvre de l'opération serait les services techniques de la commune.

Prestataire : Si la commune souhaite installer des panneaux indiquant la signification des passages piétons en forme de cercle, l'appel à une entreprise extérieure peut s'avérer nécessaire. Étant donné que le marché public à passer serait d'un faible montant (- de 40 000 euros), la procédure à adopter est de gré à gré, ne nécessitant pas de concurrence préalable, ni de publicité.

Financiers : Le financement de ces opérations de changement de marquage peut être réalisé sur le budget de fonctionnement de la commune, et les dépenses d'installation des panneaux sur le budget d'investissement de la commune.

### Phasage du projet

La livraison et l'installation des panneaux pour les passages piétons sont estimés à une durée de 2 mois, soit de Janvier à Février 2025, suite à un appel d'offre pour commander les panneaux.

### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **3 400 euros**.

Figure 107 : Rétroplanning des panneaux pour passages piétons (Ecomob56)



Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Panneaux</i>	20	80	1600
<i>Poteaux en acier (3m)</i>	20	90	1800
<b>Total</b>			<b>3400</b>

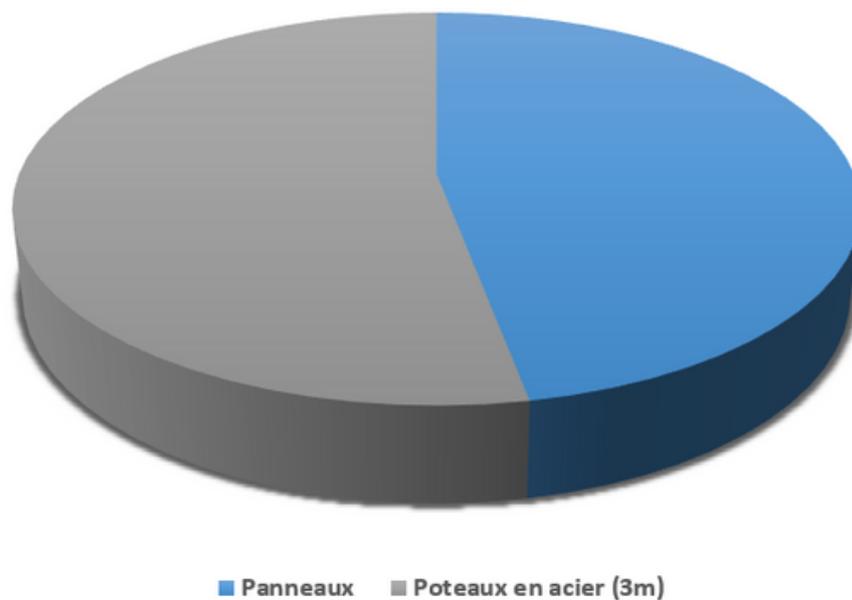


Figure 108 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'installation des panneaux pour informer de la présence des passages piétons (Ecomob56)



## Fiche action

<b><i>Fiche action 10 : Harmoniser l'information des passages piétons</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Rendre claire et compréhensible l'information
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	La commune abrite différents passages piétons. Dans le but d'harmoniser la compréhension de l'ensemble des types de passages piétons présents, nous souhaitons clarifier l'information, pour créer des conditions de sécurité optimales sur l'ensemble de la commune, autant pour les piétons que pour les automobilistes.
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Les actions à mener se concentrent sur les zones urbaines, principalement sur les bourgs de Lochrist, d'Inzinzac et de Penquesten
<b><i>Description de l'action</i></b>	Devant chaque passage piéton en cercle, nous souhaitons installer un panneau indiquant que le marquage au sol est bien un passage piéton.
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p><u><i>Maître d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist</p> <p><u><i>Maître d'œuvre</i></u> : Services techniques de la commune</p> <p><u><i>Prestataires</i></u> : Structures par appel d'offre pour le remplacement ou la création de panneaux</p> <p><u><i>Financeurs</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, sur son budget d'investissement</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	La livraison et l'installation des panneaux pour les passages piétons est prévue sur une durée de 2 mois, entre les mois de Janvier et Février 2025
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>3 400 euros</b>



### 3.1.4. Améliorer les indications de direction de la nationale

#### Objectif

La commune d’Inzinzac-Lochrist se situe non loin de deux axes de communication majeurs en Bretagne, avec la nationale N24 permettant de rejoindre Rennes, et la nationale N165 permettant de rejoindre les villes situées sur la façade Atlantique (Brest, Quimper, Lorient, Vannes, Nantes...). Ces axes très fréquentés sont également utilisés par la population communale où par les personnes passant sur la commune pour rejoindre les nationales. Dans le but de **rendre claire et compréhensible l’information**, indiquer ces axes devient une nécessité.

#### Descriptif de l’action envisagée

Bien que les nationales N24 et N165 soient connues sur le territoire communal, aucune indication ne spécifie les directions à prendre pour les rejoindre. Face à ce constat, les élus de la commune souhaitent mieux indiquer les entrées et directions, permettant de relier les axes majeurs du sud Bretagne. La commune compte 3 échangeurs routiers à proximité de son territoire, dont 2 seulement permettent de rejoindre les deux nationales, et d’aller dans les deux sens. Nous proposons donc d’installer des panneaux indiquant les nationales et les directions de ces axes, le long des départementales D145, D113 et D23, seulement sur les sections présentes sur le territoire communal, mais également dans les bourgs principaux, sur les routes faisant office de continuité aux départementales.

#### Descriptif technique des aménagements

Nous souhaitons installer des panneaux mentionnant le nom de la nationale en question et la direction de celle-ci. Il y aurait deux modèles :

Figure 109 : Panneaux d’indications nationales (wikipédia)



Figure 110 : Panneaux avec indication des directions (google street view)



## Localisation des aménagements souhaités

Nous souhaitons installer 10 panneaux sur les lieux suivants :

- Le long de la D23, 4 panneaux seraient à installer : 3 indiqueraient la direction Nationale N24, direction de Lorient et ou Pontivy/Rennes.
- Le long de la D113, un total de 2 panneaux, sur les extrémités de la commune, indiquant la nationale N24 et N165 en direction de Pontivy/Rennes et Lorient.
- Le long de la D145, 4 panneaux seront installés, indiquant la nationale N24 et N165 en direction de Pontivy/Rennes et Lorient.

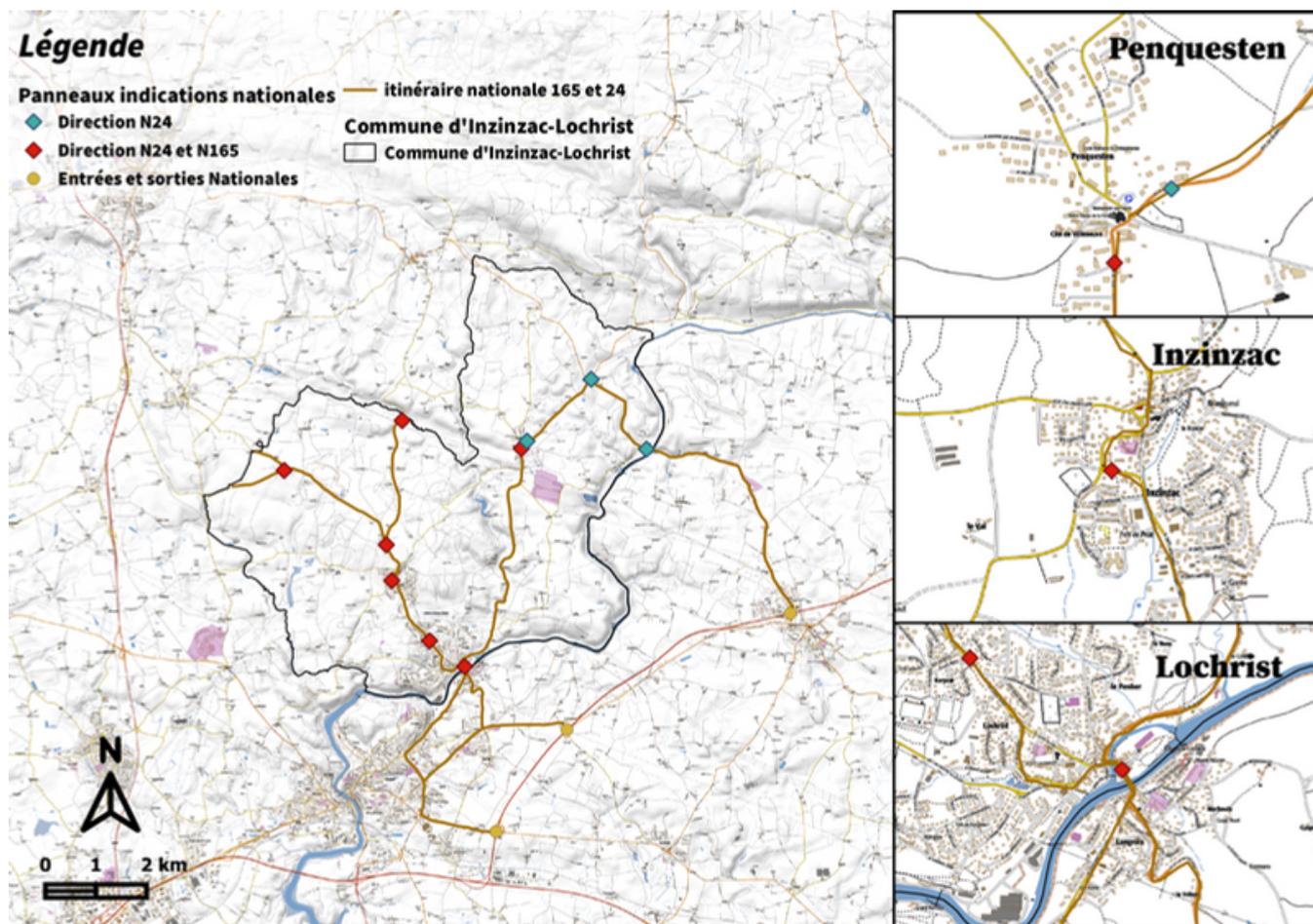
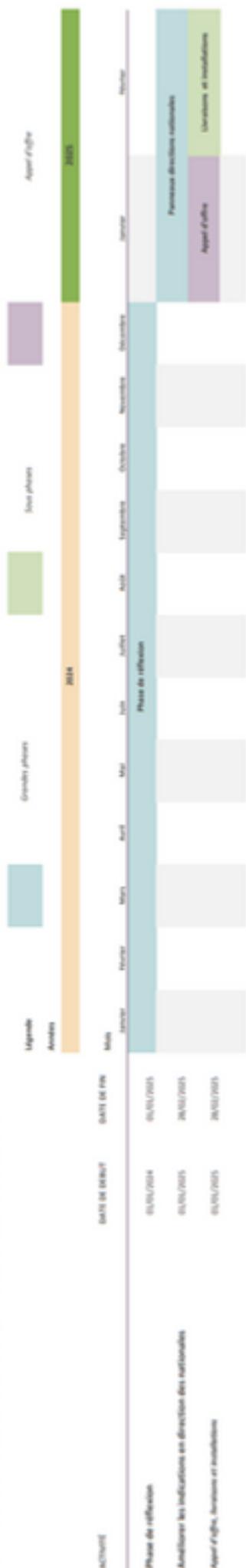


Figure III : Carte des emplacements des panneaux d'indications des nationales (Qgis/Ecomod56)

## Les acteurs impliqués et leurs rôles

Le maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage de l'opération serait la mairie d'Inzinzac-Lochrist

Le maître d'œuvre : Le maître d'œuvre de l'opération serait les services techniques de la commune. Il faudrait néanmoins inclure le département du Morbihan, gestionnaire et propriétaire du réseau des départementales présentes hors des zones urbaines.



**Prestataire :** La création des panneaux demandent l'intervention d'une entreprise extérieure. Etant donné que le marché public à passer serait d'un faible montant (- de 40 000 euros), la procédure à adopter est de gré à gré, ne nécessitant pas de concurrence préalable, ni de publicité.

**Financeurs :** Le financement de ces opérations d'installation de panneaux peut être réalisé sur le budget d'investissement de la commune. Néanmoins, pour les panneaux à installer situés à l'extérieur des zones urbaines, une subvention peut être sollicitée auprès du département du Morbihan.

### Phasage du projet

La livraison et l'installation des panneaux pour indiquer les directions des nationales sont estimées à une durée de 2 mois, soit de Janvier à Février 2025, suite à un appel d'offre pour commander les panneaux.

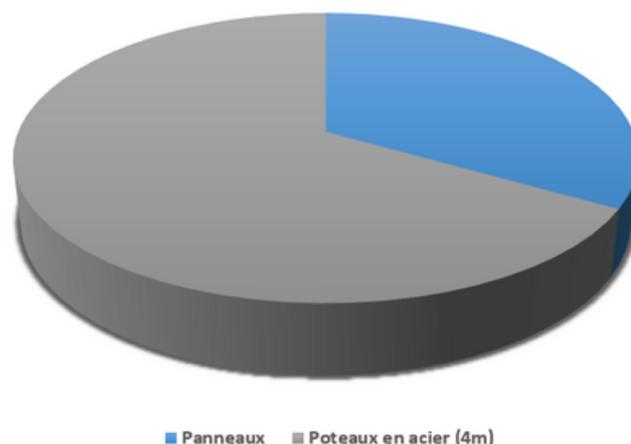
### Budgétisation

Le coût total des vélos en libre-service est estimé à **1 800 euros**.

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Panneaux</i>	10	60	600
<i>Poteaux en acier (4m)</i>	10	120	1200
<b>Total</b>			<b>1800</b>

Figure 112 : Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'installation des panneaux directions nationales (Ecomob56)

Figure 113 : Rétroplanning de l'installation des panneaux indiquant les nationales (Ecomob56)





**Fiche action**

<b><i>Fiche action 11 : Améliorer les indications de directions de la nationales</i></b>	
<b><i>Objectif</i></b>	Rendre claire et compréhensible l'information
<b><i>Contexte/motif de l'action</i></b>	Les nationales présentes à proximité de la commune constituent des axes de communication majeurs. Leurs indications relèvent donc d'une importance stratégique, afin d'éviter d'engorger certaines voies de communication, et de fluidifier la circulation interne à la commune
<b><i>Secteur géographique</i></b>	Les panneaux à installer se concentrent le long des départementales D113, D23 et D145, ainsi que sur les bourgs de Lochrist, Inzinzac et Penquesten
<b><i>Description de l'action</i></b>	Nous souhaitons installer un total de 10 panneaux, 3 indiquant uniquement la nationale N24 et 7 autres panneaux indiquant les nationales N24 et N165.
<b><i>Acteurs impliqués</i></b>	<p style="text-align: center;"><u><i>Maître d'ouvrage</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist  <u><i>Maître d'œuvre</i></u> : Services techniques de la commune  <u><i>Prestataires</i></u> : Structures par appel d'offre pour la création de panneaux  <u><i>Financeurs</i></u> : Mairie d'Inzinzac-Lochrist, sur son budget d'investissement.</p>
<b><i>Phasage du projet</i></b>	La livraison et l'installation des panneaux pour les passages piétons est prévue sur une durée de 2 mois, entre les mois de Janvier et Février 2025
<b><i>Coûts et financements de l'opération</i></b>	Le coût total des vélos en libre-service est estimé à <b>1 800 euros</b>





## 4.2. Budgétisation des actions

L'ensemble des actions proposées vont coûter 1 255 394 euros. Les actions les plus chères sont respectivement la création et mise en service de la gare fluviale, le pôle multimodal et le mobilier urbain. Les financements possibles sont nombreux, mais restent principalement possibles grâce au budget d'investissement de la commune d'Inzinzac-Lochrist, des subventions de la part de Lorient Agglomération, voire même un financement plus important sur des espaces pouvant relever de sa compétence. D'autres subventions, comme auprès de l'État, de la Région Bretagne, du département du Morbihan, ainsi que de l'Union européenne avec le FEDER, sont possibles. Pour les grands projets, solliciter des structures privées ou des organismes déconcentrés peut également être réalisé.

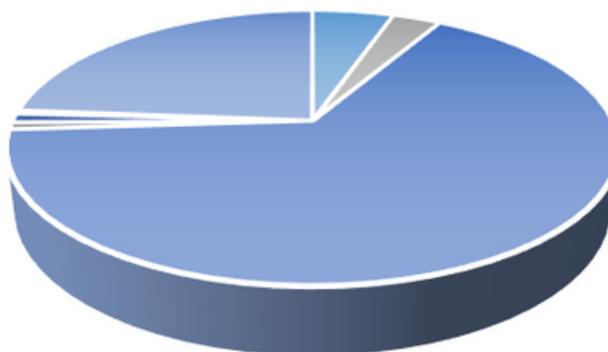
Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Mobilier urbain</i>			
<i>Abris vélos fermés petits formats</i>	4	2500	10000
<i>Abris vélos fermés grand format</i>	1	10000	10000
<i>Abris vélos ouverts</i>	7	2500	17500
<i>Appuis vélos</i>	22	110	2420
<i>Bancs</i>	16	720	11520
<i>Abris avec bancs</i>	4	3500	14000
<b>Total</b>			<b>65440</b>
<b>Vélos en libre service</b>			
<i>Vélos à assistances électriques</i>	20	800	16000

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Stations de recharges avec capacité de 5 vélos</i>	4	4500	18000
<i>Installations</i>	/	5000	5000
<b>Total</b>			<b>39000</b>
<b>Bateaux-bus</b>			
<i>Quai</i>	1	12500	12500
<i>Travaux quais</i>	/	7500	19000
<i>Prix du service</i>	/	/	/
<i>Prix des bateaux</i>	2	400000	800000
<b>Total</b>			<b>831500</b>
<b>Extension ligne 14</b>			
<i>Service</i>	/	/	/
<b>Total</b>			<b>/</b>
<b>Aire de covoiturage</b>			
<i>Panneaux</i>	2	80	160
<i>Poteaux en acier (3m)</i>	2	90	180
<i>Peintures</i>	/	/	/
<i>Pochoir</i>	1	64	64

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<b>Total</b>			<b>404</b>
<i>Signalétique infra-communale</i>			
<i>Panneaux</i>	25	400	10000
<b>Total</b>			<b>10000</b>
<i>Panneaux d'entrées et sorties de bourgs</i>			
<i>Panneaux</i>	42	275	11550
<i>Armature en acier</i>	21	100	2100
<b>Total</b>			<b>13650</b>
<b>Homogénéiser l'information des passage piétons</b>			
<i>Panneaux</i>	20	80	1600
<i>Poteaux en acier (3m)</i>	20	90	1800
<b>Total</b>			<b>3400</b>
<b>Indication des directions des nationales</b>			
<i>Panneaux</i>	10	60	600
<i>Poteaux en acier (4m)</i>	10	120	1200
<b>Total</b>			<b>1800</b>

Elements	Quantité	Prix unitaire en euros	Prix final TTC en euros
<i>Pôle multimodal</i>			
<i>Abris bus</i>	1	25000	25000
<i>Création d'un remblais</i>	/	50000	50000
<i>Terrassement</i>	/	100000	100000
<i>Revetement perméable (90 m2)</i>	/	50 euros/m2	4500
<i>Asphalte (110 m2)</i>	/	60 euros/m2	6600
<i>Pelouse (200 m2)</i>	/	10 euros/m2	2000
<i>Arbres</i>	7	300	2100
<i>Coûts de la main d'œuvre</i>	/	/	110000
<b>Total</b>			<b>300200</b>
<b>Coût total de l'ensemble des actions</b>			<b>1255394</b>

Figure 116 :  
Diagramme du budget estimé nécessaire pour l'ensemble des actions (Ecomob56)



- Mobilier urbain
- Vélos en libre service
- Bateaux-bus
- Aire de covoiturage
- Signalétique intra-communale
- Panneaux d'entrées et sorties de bourgs
- Homogénéiser l'information des passage piétons



## V - De la fiction à la réalité : proposition de scénarios

L'ensemble des actions proposées se veut une continuité des actions déjà amorcée par la commune, en partenariat avec d'autres acteurs du territoire. Nous souhaitons, au travers de l'ensemble de nos propositions, proposer l'amélioration de la mobilité à l'échelle de la commune, pour sa population, mais également pour les personnes se rendant sur la commune. Ces multiples actions sont intimement reliées entre elles, qui de fil en aiguille se complètent et s'articulent, pour donner une des propositions applicables à l'échelle du territoire. Nous tenons compte des projets déjà amorcés à l'échelle de la commune, afin que les propositions faites s'imbriquent dans ces projets plus vastes. Pour montrer la réalité des choses, du réel intérêt de la faisabilité de ces propositions d'action, et de leur application à l'échelle de la commune, nous souhaitons vous proposer 3 scénarios, décrivant 3 trajets pouvant être réalisés, avec les améliorations en termes de mobilité. Ces scénarios n'ont pas pour objectif de décrire les multiples types de mobilité possibles, mais de montrer qu'à travers une multitude d'actions, il est possible de pouvoir, localement, proposer des alternatives simples à la voiture individuelle, fortement présentes à l'échelle de la commune.

### 5.1. Scénario n°1 : Un trajet domicile-travail

La rédaction de ce scénario vise à prouver qu'il est possible, au travers du développement de certaines mobilités sur le territoire communal, de se déplacer au quotidien sans forcément utiliser sa voiture personnelle. Nous souhaitons prendre le cas d'une personne travaillant sur Quéven, mais habitant sur l'un des petits hameaux que compte la commune d'Inzinzac-Lochrist.

La connexion des principales mobilités, hors des 3 bourgs principaux que sont Penquesten, Inzinzac et Lochrist, est beaucoup moins forte sur les petits hameaux que compte la commune. Hormis les bus destinés aux scolaires, peu d'alternatives proposent aux personnes désirant se déplacer, que ce soit à l'intérieur de la commune ou en dehors, de pouvoir sortir facilement sans utiliser leur voiture personnelle. Qu'en est-il si les actions proposées voient le jour ? Pour répondre à cette hypothèse, nous allons prendre l'exemple d'une personne habitant le hameau de Kerguer, localisé non loin du bourg d'Inzinzac, et travaillant sur Quéven. Situé au nord-ouest de Lorient, Quéven reste relié par des transports en commun depuis Lorient, mais le lieu d'habitation de la personne en question ne rend pas pertinent l'utilisation des transports en commun. La première des raisons est surtout d'ordre pratique. En effet, pour se rendre sur Quéven, l'utilisation des transports en commun relève d'un défi logistique fort. Il faudrait que la personne se rende sur le bourg d'Inzinzac, puis prennent la ligne n° 14, à destination de la gare d'échanges de Lorient. Puis de la gare d'échange, attendre le bus T4 reliant Lorient à Quéven. Pour effectuer ce trajet, il faudrait 1h30, sans compter le ralentissement du trafic, pour une distance plus longue, car un détour obligatoire est nécessaire jusqu'à Lorient pour prendre une correspondance.

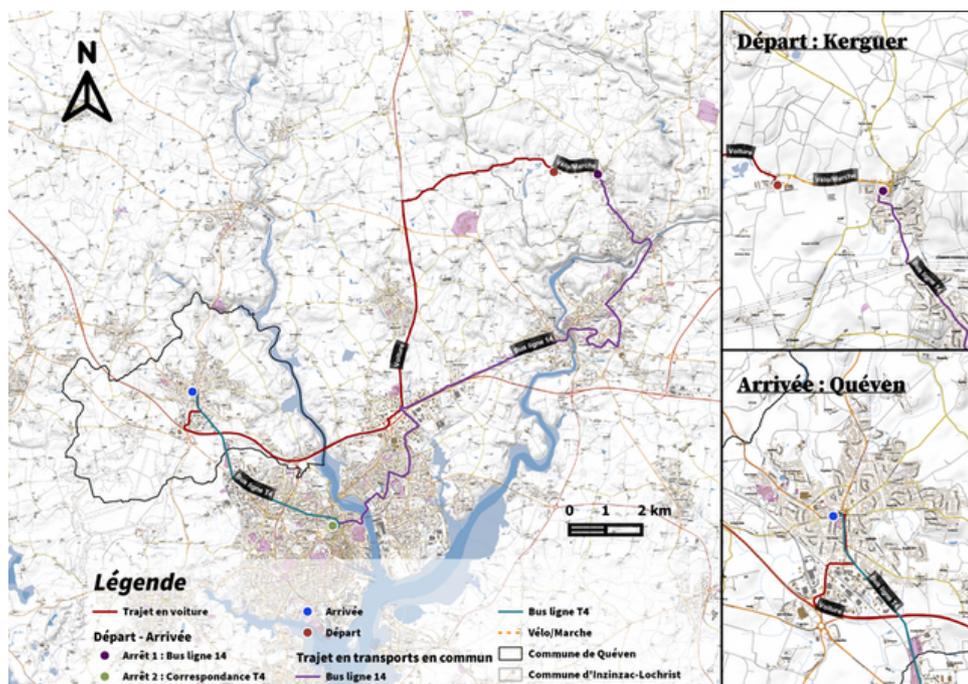


Figure 117 : Carte des possibilités actuels pour rejoindre Quéven depuis Kerguer (Ecomob56)

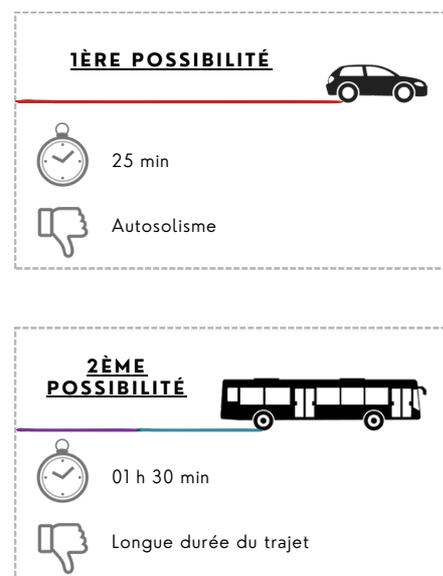


Figure 118 : Temps de trajet actuel du scénario 1 (Ecomob56)

Si l'on compare par rapport à l'utilisation de la voiture personnelle, le temps de déplacement aller-retour est divisé par 4, soit une heure au total, pour une distance également réduite. L'efficacité des modes de déplacement plus durables est aujourd'hui, dans ce cas-là, plus compliquée. Malgré un coût plus élevé, l'utilisation de la voiture pour cette personne est nécessaire, car utiliser sa propre voiture permet d'être plus flexible, et ne pas dépendre de services extérieurs pour être mobile. La situation actuelle n'est donc pas propice à l'utilisation des services existants. C'est dans cette logique d'améliorer les services et aménagements existants que nos actions sont ancrées. Concrètement, avec les actions proposées, la personne pourrait circuler, à pied ou en vélo, par les voies douces sécurisées, se rendre sur le bourg d'Inzinzac, sur le parking de covoiturage.

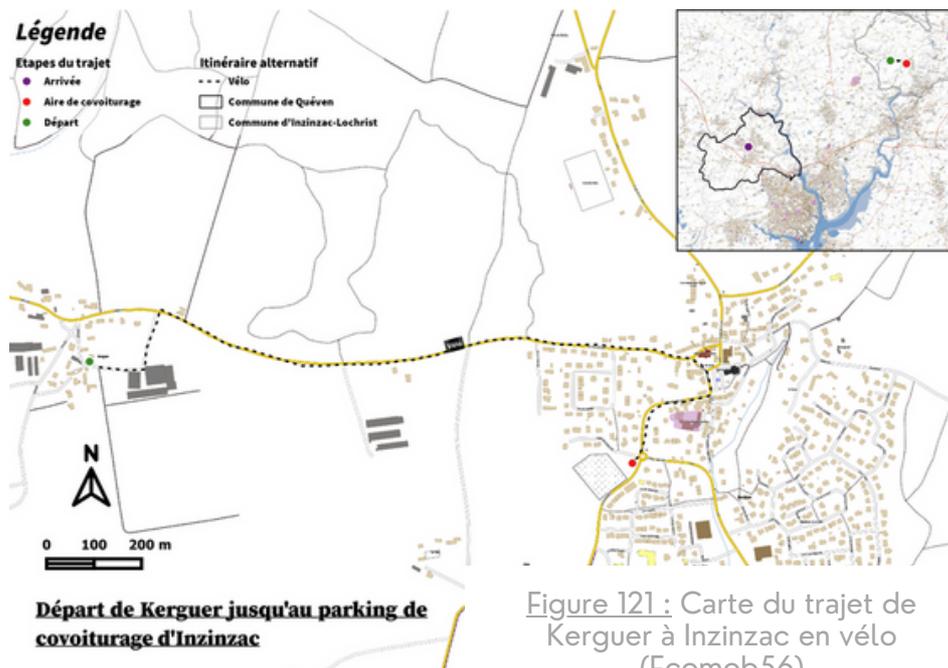
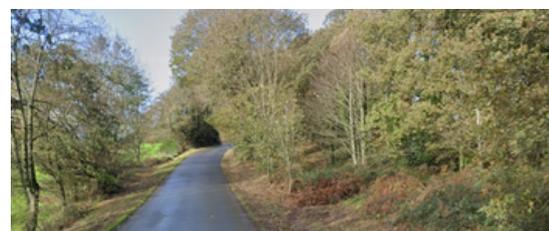


Figure 121 : Carte du trajet de Kerguer à Inzinzac en vélo (Ecomob56)



Figure 119 : Parking de covoiturage existant sur Inzinzac (Google street view)

Figure 120 : Route de Kerguer à Inzinzac (Google street view)





Sur ces aires de covoiturage, est proposé le stationnement sécurisé des vélos, et est présent un espace d'attente pour covoiturer. En utilisant l'application Karos ou autres applications destinées à faciliter l'échange pour les pratiques du covoiturage, la personne en question peut covoiturer jusqu'à son lieu de travail. La même logique s'applique pour le retour. Si l'on observe cette carte ci-dessous, le temps de trajet est réduit par rapport à la prise des transports en commun, avec une distance équivalente, tout en incitant la personne à utiliser des modes de déplacement plus durables. Bien que les situations soient toutes différentes, nous souhaitons proposer des actions pouvant inciter la pratique de nouveaux comportements, en utilisant ou développant des services et aménagements parfois déjà existants, et non utilisés à leur plein potentiel.

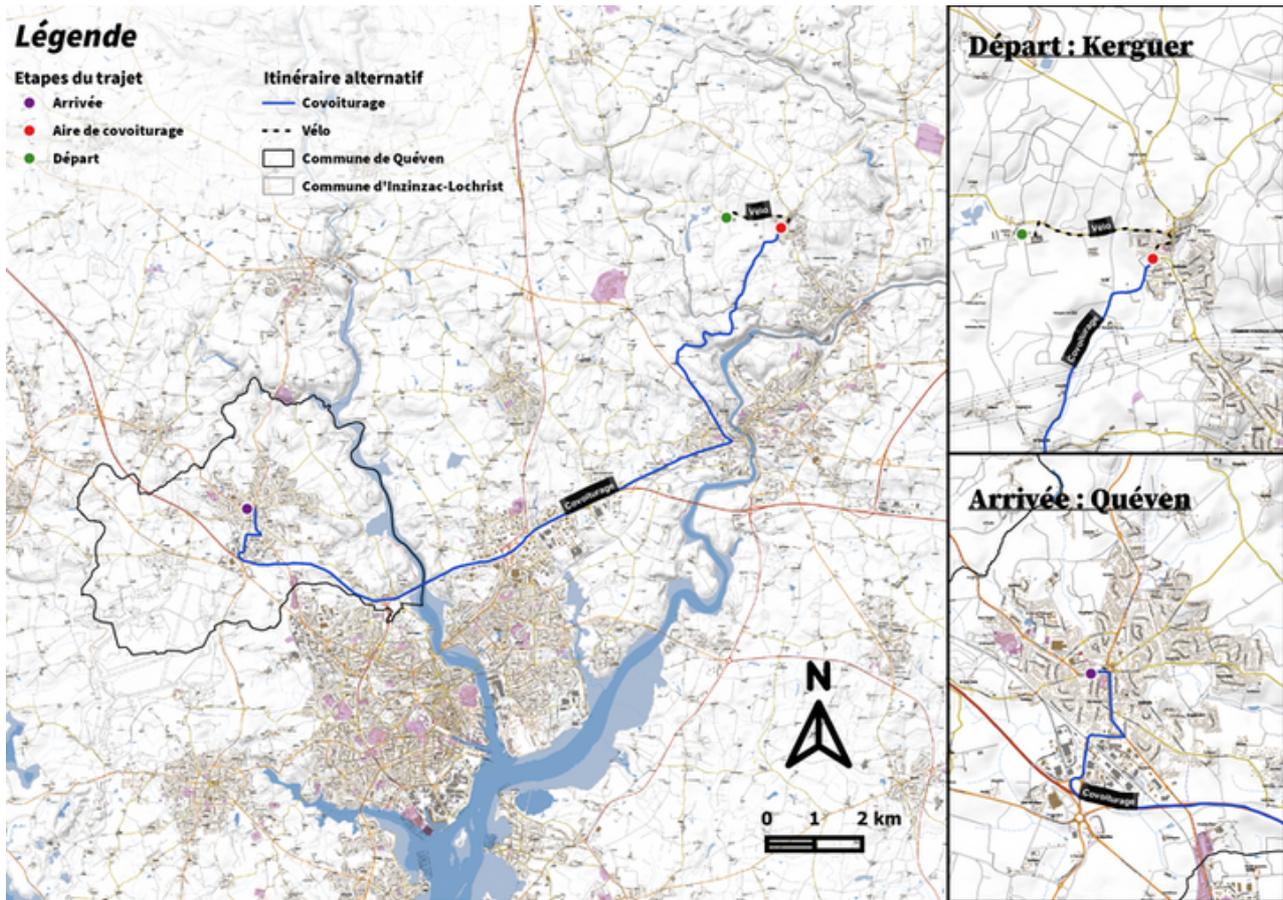


Figure 122 : Carte des alternatives proposées pour rejoindre Quéven depuis Kerguer (Ecomob56)

Au final, le temps de trajet n'est pas raccourci, mais nous souhaitons montrer que des alternatives sont possibles, au travers de report modales, n'incluant pas nécessairement des rallongements de temps de trajet long.

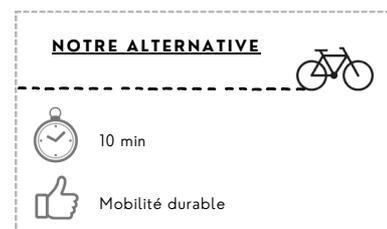
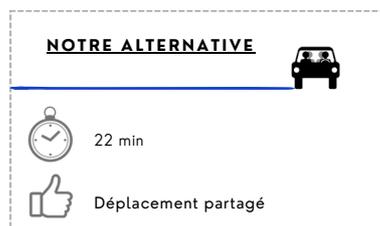


Figure 123 : Temps de trajet avec les alternatives proposées du scénario 1 (Ecomob56)



## 5.2. Scénario n°2 : Une mobilité intra-communale

Ce deuxième scénario propose la situation d'une personne habitant sur Penquesten, mais désirant se déplacer sur le reste de la commune, notamment vers les bourgs d'Inzinzac et de Lochrist. La possibilité de se déplacer à l'intérieur de la commune, entre les principales centralités, est un atout fort dans la préservation des dynamiques entre les bourgs. Bien qu'aujourd'hui, il est possible de se déplacer entre les différentes centralités, la fluidité dans les déplacements et l'articulation entre les différentes mobilités reste difficile, que ce soit pour rester simplement à l'intérieur de la commune, mais également pour se rendre à l'extérieur. Concrètement, pour la personne, habitant à Penquesten, souhaitant se rendre sur le bourg de Lochrist par exemple, le trajet le plus court est de prendre la ligne 104, proposant une liaison directe jusqu'à Lochrist, passant que 10 fois dans la journée, et dont seulement 1 heure doit faire l'objet d'une réservation. Néanmoins, la personne n'aura accès qu'au bourg de Lochrist en prenant ce bus, et devra utiliser d'autres moyens de locomotion si la personne souhaite accéder au bourg d'Inzinzac par exemple. La corrélation entre les autres lignes de bus, permettant notamment de passer entre les lignes 104 et 14, est plutôt simple et fluide.

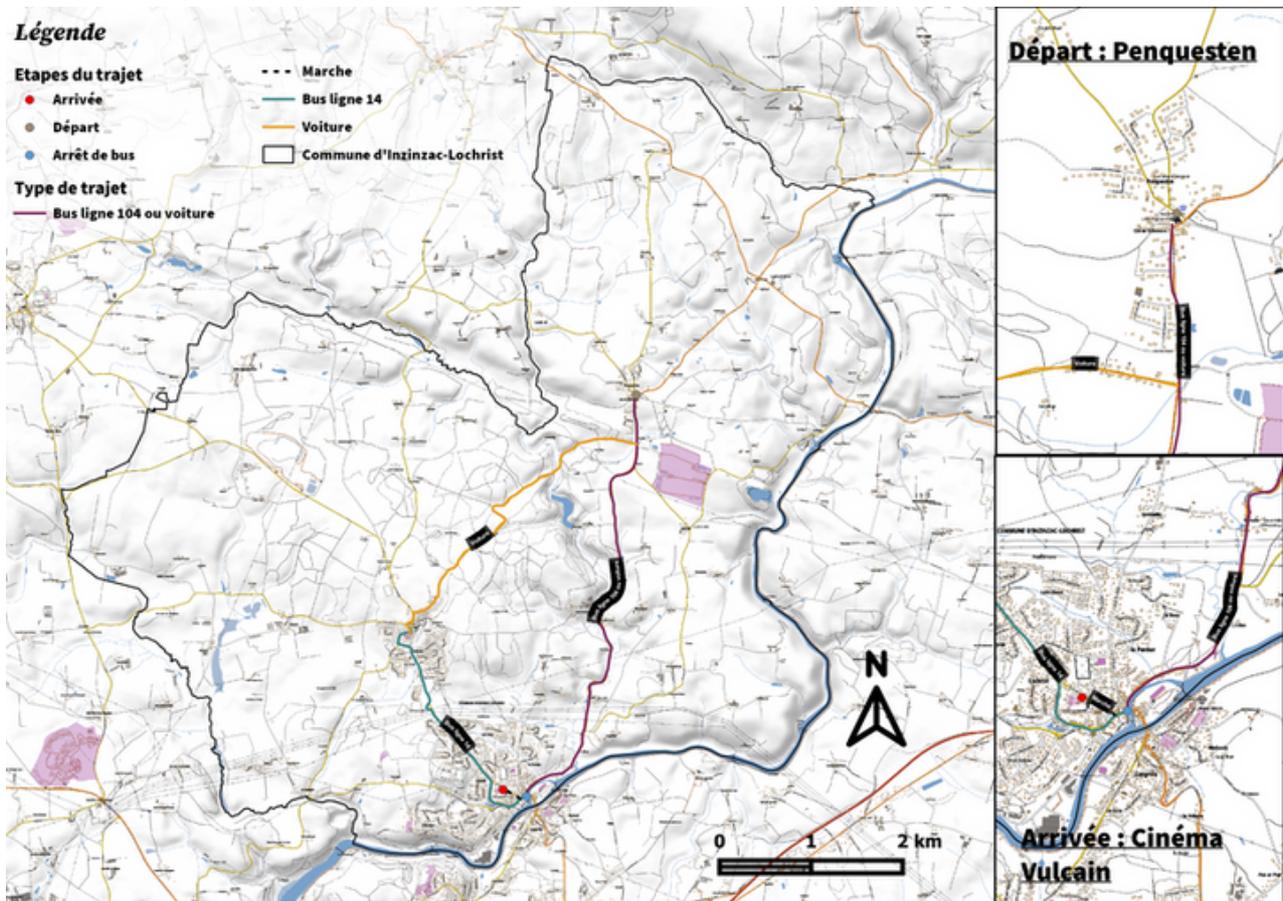


Figure 124 : Carte du trajet actuel pour rejoindre Lochrist depuis Penquesten (Ecomob56)

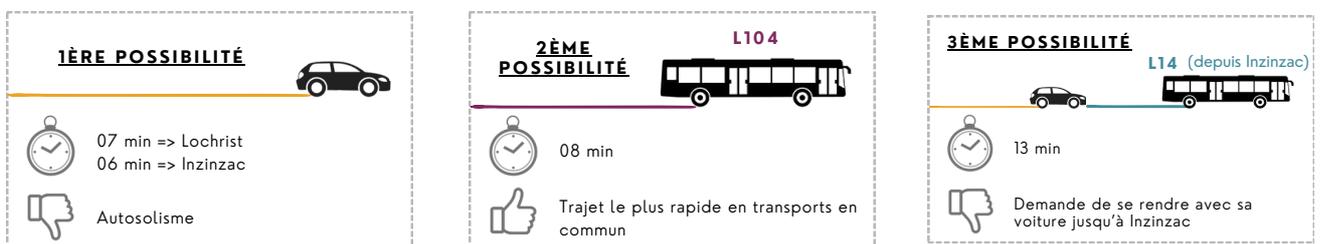


Figure 125 : Temps de trajet actuel du scénario 2 (Ecomob56)



Mais nous estimons que les liaisons peuvent encore être améliorées, et mieux centralisées. Avec les actions proposées, nous souhaitons étendre les possibilités d'accès au reste de la commune, que ce soit par la diversité des modes de déplacement, mais également par l'extension de services et des amplitudes horaires déjà existantes. En complément de la ligne 104, en proposant l'extension de la ligne n° 14 jusqu'au bourg de Penquesten, nous souhaitons proposer à cette personne, un accès non pas seulement au bourg de Lochrist, mais également à celui d'Inzinzac avec plus de simplicité. La rapidité n'est pas le seul critère que nous prenons en compte dans les mobilités. Rejoindre Lochrist est plus rapide par la ligne 104, mais les horaires de passage proposés peuvent poser problèmes pour certaines personnes. L'extension de la ligne 14, bien que moins rapide, permet de proposer des amplitudes horaires et des passages plus réguliers sur Penquesten. Les services de transports en commun ne sont pas les seules possibilités pour rejoindre d'autres parties de la commune. Que ce soit par la marche à pied ou le vélo, des alternatives existent. Pour encourager ces alternatives, nous souhaitons proposer à cette personne la possibilité de se déplacer à vélo. Dans les actions proposées, l'installation de vélos en libre service, avec assistance électrique, est une alternative que nous jugeons pertinente. En utilisant les liaisons douces que la commune a déjà aménagées, et les projets de voies douces en cours d'élaboration, la personne pourrait rejoindre les bourgs d'Inzinzac et de Lochrist avec plus de simplicité, malgré le dénivelé. L'usage du vélo, en particulier sur Penquesten, est un enjeu qui est ressorti de manière récurrente lors du Plan de Mobilité Durable communal. Rejoindre le bourg de Lochrist ou celui d'Inzinzac serait plus long que de prendre le bus, mais proposer plusieurs alternatives est indispensable à l'évolution des pratiques.

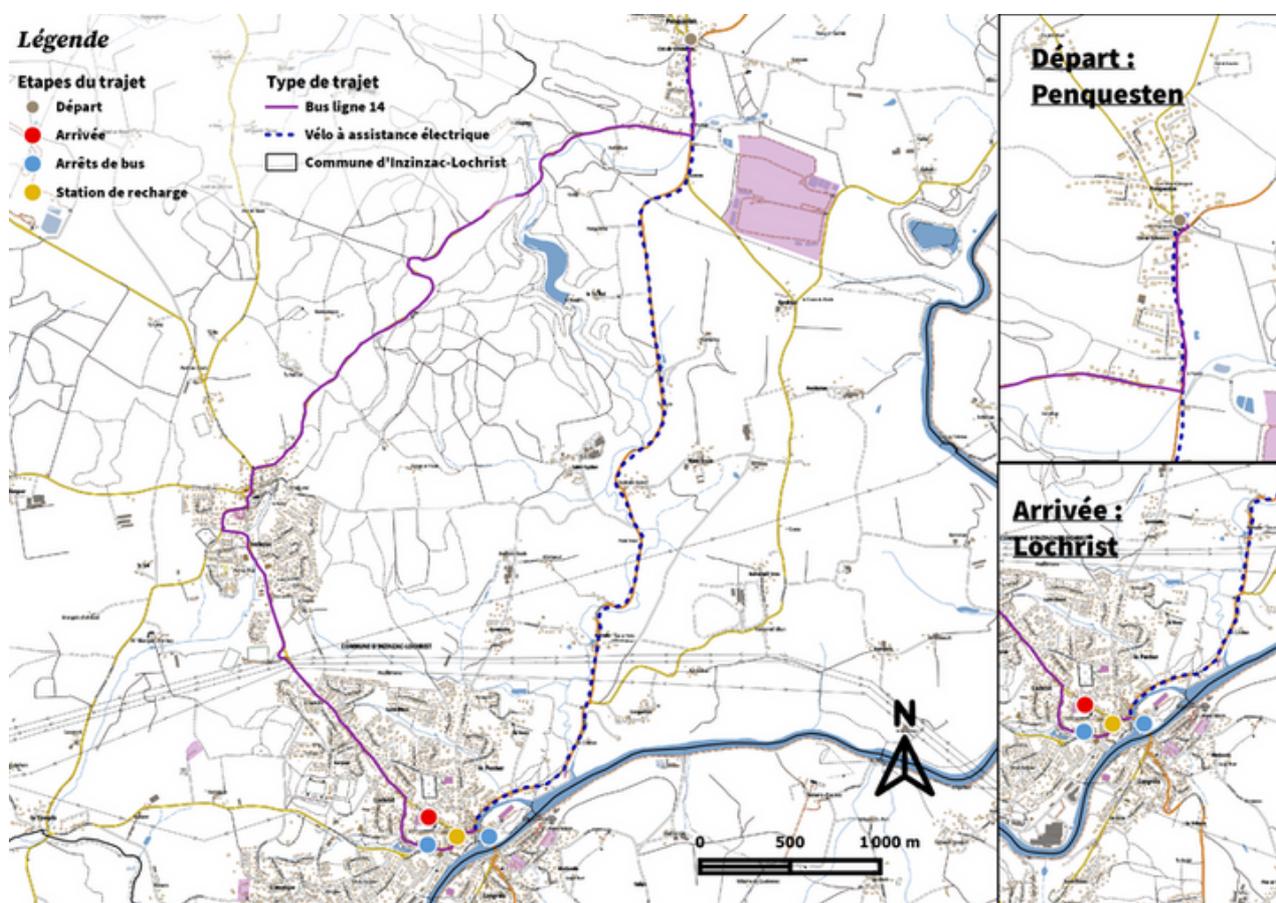


Figure 126 : Carte du trajet de Penquesten à Lochrist, en vélo ou en bus (Ecomob56)



Les actions proposées ont pour principal objectif d'améliorer, de rendre plus pratique et plus simple la circulation interne à la commune. Mais la mobilité n'ayant pas de frontières, les répercussions des actions proposées ont aussi des effets externes au territoire communal. Pour les personnes venant de Penquesten, la continuité du réseau de transport en commun permet de faciliter l'accès à une partie de l'agglomération de Lorient, via la ligne 14. En dehors du bus, d'autres alternatives sont proposées, utilisant un espace autrefois utilisé celui du Blavet. Le projet des forges 2030 combine une réhabilitation, tant architecturale que culturelle, sociale ou encore économique. La dynamique qu'offre ce projet d'ampleur n'est pas à sous-estimer. La création d'un pôle multimodal, associé à ce projet, mais également l'installation de bateaux bus, sur un quai le long du Blavet, sont autant de propositions qui conduisent à une réappropriation des possibilités qu'offre le Blavet. Depuis Penquesten, nous offrons la possibilité à toute personne d'accéder plus facilement à une grande partie de la commune et même au-delà, avec des moyens de transports diversifiés et plus durables. Faire carte liaison de Penquesten au pôle multimodal.

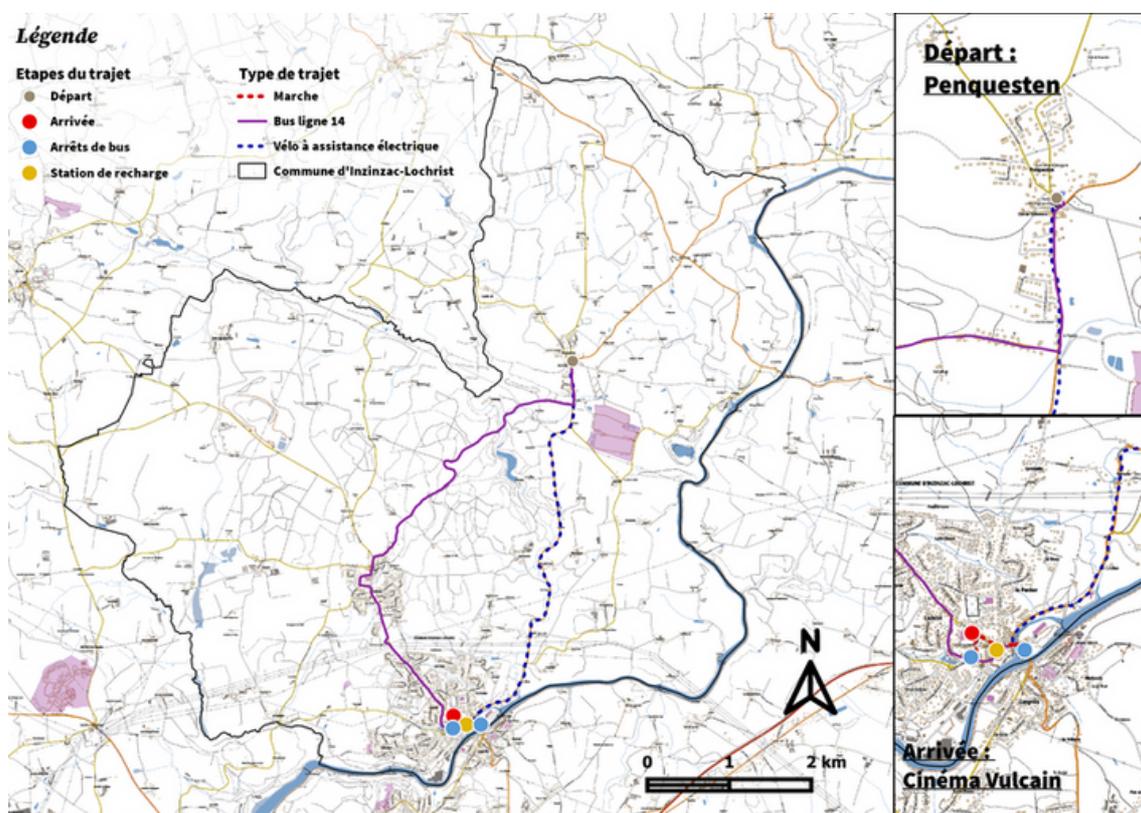
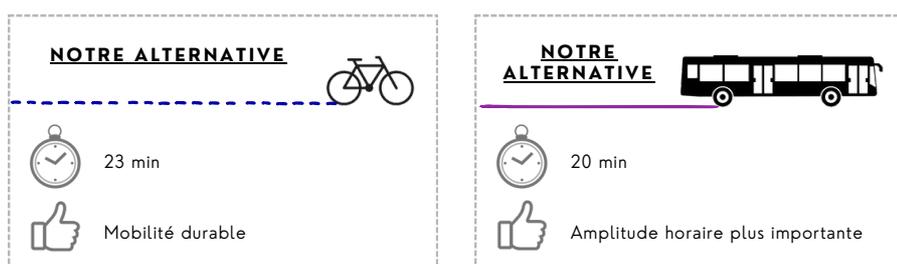


Figure 127 : Carte des alternatives proposées pour rejoindre Lochrist depuis Penquesten (Ecomob56)



Les trajets alternatifs proposés permettent de proposer un report modal multiple et diversifié, avec des amplitudes horaires élargies

Figure 128 : Temps de trajet avec les alternatives proposées du scénario 2 (Ecomob56)



### 5.3. Scénario n°3 : Se rendre à Inzinzac-Lochrist depuis Lorient

Un territoire se doit d'être accessible autant de l'intérieur que de l'extérieur. La connexion entre les différentes mobilités et services associés relève donc d'une importance forte, qui est primordiale dans l'ouverture et le développement du territoire, à l'échelle de son bassin de vie. Le cas relevant d'Inzinzac-Lochrist, quant à la restauration et la réhabilitation des forges présents sur la commune, offre des perspectives avantageuses, que celle-ci souhaite tirer parti. Nous souhaitons donc montrer que les actions proposées sont bénéfiques à des projets déjà en cours de réflexion ou en cours d'élaboration, et accessibles à des personnes ne venant pas forcément de la commune, mais pouvant venir d'ailleurs. Nous souhaitons prendre le cas d'une famille de 4 personnes, venant depuis Lorient et souhaitant se balader le long du Blavet, à Inzinzac-Lochrist. Se rendre en voiture à Inzinzac-Lochrist depuis Lorient est plus facile, avec un temps de trajet estimé depuis le centre de Lorient à moins de 30 minutes, en fonction du trafic.

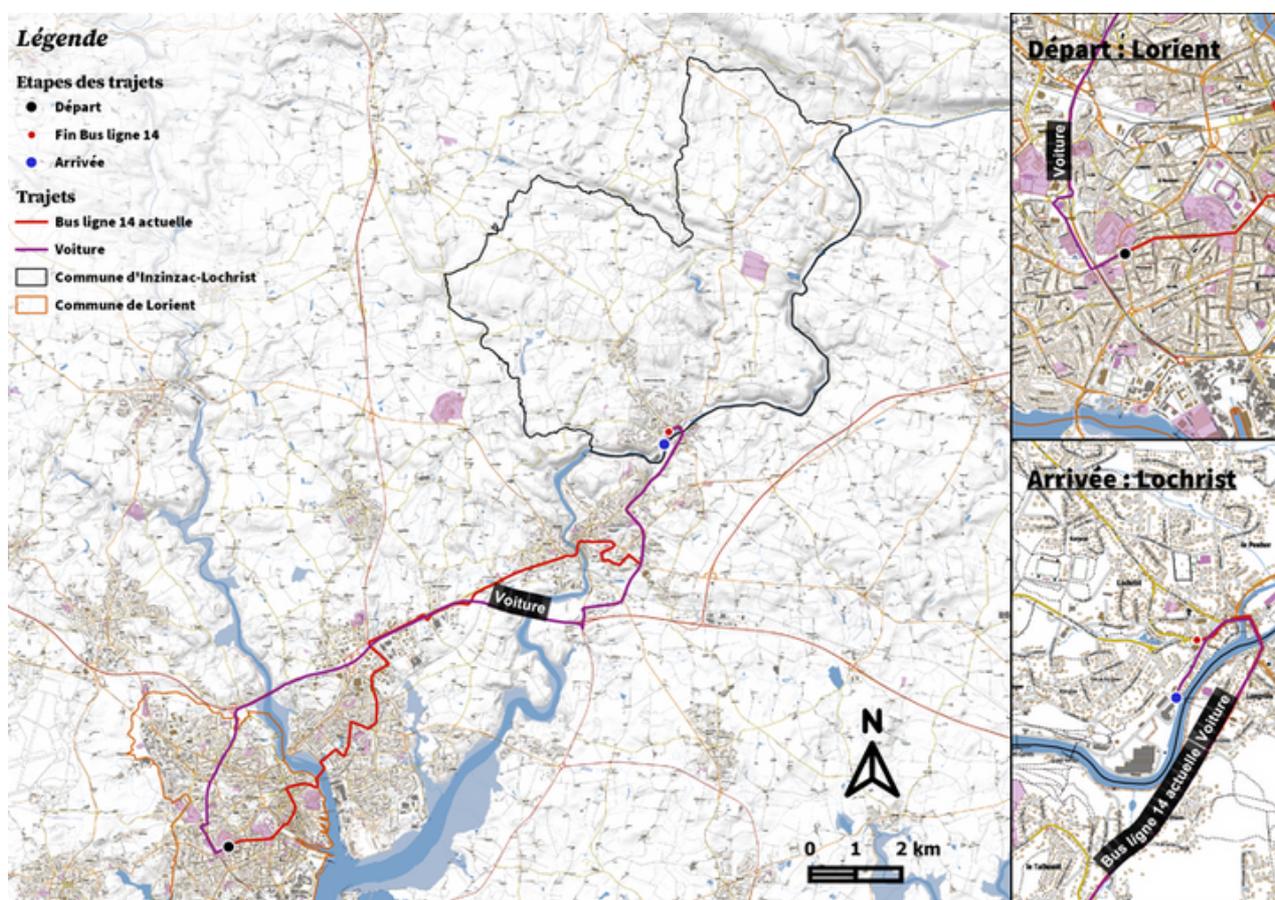


Figure 129 : Carte du trajet actuel pour rejoindre Inzinzac-Lochrist depuis Lorient (Ecomob56)

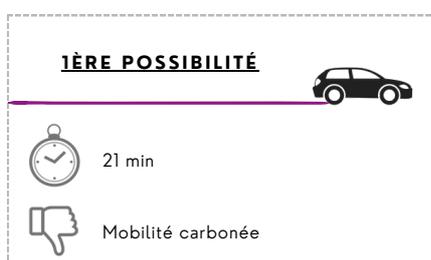
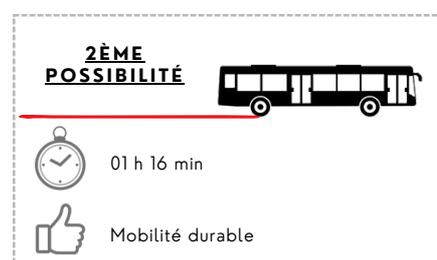


Figure 130 : Temps de trajet actuel du scénario 3 (Ecomob56)





Néanmoins, bien que le temps de trajet soit beaucoup plus long, prendre les transports en commun peut comporter des avantages. Avec la création du pôle multimodal et des quais pour les bateaux-bus, nous souhaitons rendre l'accès au Blavet plus simple, autant par la voie terrestre que fluviale. Commençons par la voie terrestre : prendre le bus depuis Lorient est relativement simple, avec la ligne 14, qui permet de rejoindre le bourg de Lochrist en 1 h 00. La création du pôle multimodal, proposé dans nos actions, permet de relier la ligne 14 aux lieux où se trouvent les forges, mais propose sur place, d'utiliser d'autres modes de déplacement, comme le vélo ou encore la marche à pied. Bien que le temps pour s'y rendre soit plus long, l'encombrement que peut causer la voiture disparaît. Par la voie fluviale, il est possible, depuis Lorient, de rejoindre Inzinzac-Lochrist en utilisant directement le Blavet. Le temps de trajet est néanmoins beaucoup plus long, d'une durée estimée à 1 H 30. Malgré ce temps long, prendre le bateau-bus permet de prendre son propre vélo personnel et de profiter de la richesse qu'offre ce cours d'eau. L'utilisation du Blavet est surtout pensée pour les loisirs, en tout cas sur la liaison jusqu'à Lorient. Situé non loin du pôle multimodal, une fois arrivé, cette famille peut avoir accès facilement au Blavet, autant sur les rives d'Hennebont que de celle d'Inzinzac-Lochrist.

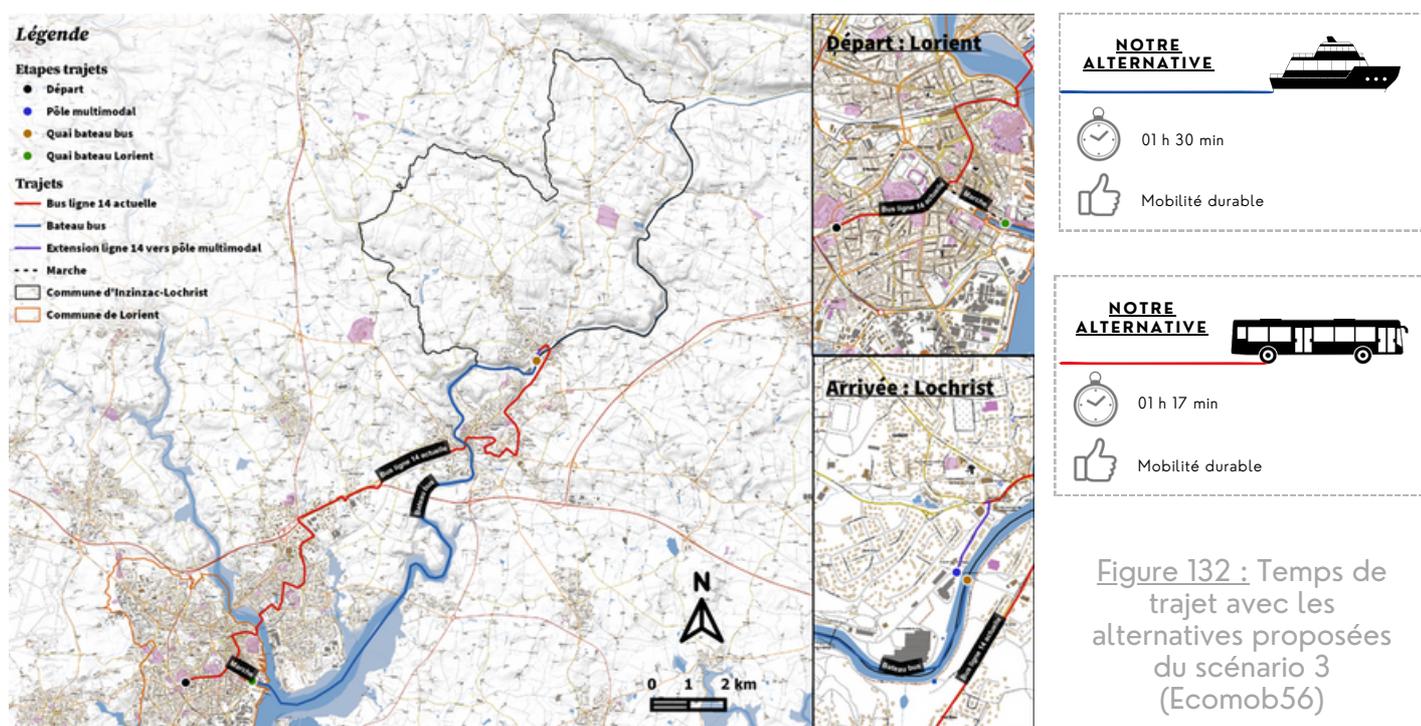


Figure 131 : Carte des alternatives proposées pour rejoindre Inzinzac-Lochrist depuis Lorient (Ecomob56)

La proximité qu'offre le pôle multimodal, que ce soit avec le Blavet, mais également la réhabilitation des forges ou encore le quai avec les bateaux-bus, est un atout fort que ces actions proposées pourront mobiliser. La dimension de loisirs est surtout privilégiée dans ce scénario, mais la dynamique économique qui peut être créée n'est pas à négliger. La saisonnalité aura un fort enjeu sur la dynamique des forges, avec une attractivité jugée plus forte lorsque le printemps arrive, et jusqu'à la fin septembre. La centralisation des mobilités sur le pôle multimodal reste néanmoins utilisable toute l'année, autant par les locaux que par d'autres personnes.



# CONCLUSION



Suite à l'élaboration de notre diagnostic, nous avons voulu accentuer l'intermodalité et l'éco-modalité en centrant et rassemblant les différents types de mobilités en un point stratégique. C'est dans une optique d'efficacité, de durabilité, responsable et stratégique que nous avons opté pour une logique de renforcement des mobilités durables et de création de mobilier urbain. Pour que les habitants puissent se repérer et se situer en toute sécurité, nous souhaitons également travailler la clarté, la lisibilité et la cohérence de la signalétique. Par ailleurs, notre système de présentation a permis de mettre en avant les croisements entre les différentes actions, entre elles, elles s'influencent et se complètent. Par ces projets, nous souhaitons résoudre des problématiques auxquelles la commune fait face. Ces derniers ne seront pas forcément réalisables dans l'immédiat, mais le but serait de l'inscrire dans la temporalité du projet des forges 2030.

En vue de l'ensemble des contraintes d'ensemble de la commune que nous avons mis en lumière lors du diagnostic de territoire, notre bureau d'études a mis l'accent sur la facilité d'usage de l'ensemble des mobilités et des transports plutôt que par une amélioration de la vitesse des trajets qui sont impossibles à concurrencer avec la voiture. L'ensemble de nos suggestions vise à un report modal des usagers.

Figure 133 : Photographie du bourg d'Inzinzac depuis le ciel (UP Production)





# BIBLIOGRAPHIE



- Qu'est-ce que l'écomobilité, site de futura science, [en ligne], [Définition | Écomobilité - Mobilité durable \(futura-sciences.com\)](#)
- La mise en place des politiques de l'écomobilité, site de trustmyscience, [en ligne], [L'écomobilité, qu'est-ce que c'est ? Quels en sont les avantages ? \(trustmyscience.com\)](#)
- Qu'est-ce que la comodalité, wikipédia, [en ligne], [Comodalité — Wikipédia \(wikipedia.org\)](#)
- Des exemples d'abris vélos, site de Citynox mobilité, [en ligne], [Citynox Mobilité - Les abris vélos et arceaux \(mobilite-citynox.fr\)](#)
- Organigramme des services de Lorient Agglomération, site de Lorient Agglomération, [en ligne], [Organigramme Lorient Agglomeration.pdf \(lorient-agglo.bzh\)](#)
- Appel d'offre des marchés publics, site de francemarches.com, [en ligne], [Appel d'offre Mobilier urbain - 284 appels d'offres publics en cours \(francemarches.com\)](#)
- Obtenir des subventions publiques, site des collectivités-locales.fr, [en ligne], [Obtenir des subventions | collectivites-locales.gouv.fr](#)
- Plan vélo de Lorient Agglomération, site de Lorient Agglomération, [en ligne], [plan-velo-lorientagglo-A5-WEB.pdf \(lorient-agglo.bzh\)](#)
- Vélos en libre service, l'exemple de la commune de Lorient, site de la mairie de Lorient, [en ligne], [Site officiel de la Ville de Lorient: Vélos en libre-service 24/24](#)
- Les différentes procédures de marchés publics, site de service-public.fr, [en ligne], [Quelles sont les différentes procédures de marchés publics ? | Entreprendre.Service-Public.fr](#)
- Différence entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre, site de legalife.fr, [en ligne], <https://www.legalife.fr/guides-juridiques/maitre-d-oeuvre-maitre-d-ouvrage-quelle-difference/>
- Définition de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, site de l'Anco, [en ligne], [Assistance à maîtrise d'ouvrage - AMO - Le Guide - Anco](#)
- Définition d'un marché public, site de entreprendre.service-public.fr, [en ligne], [Qu'est-ce qu'un marché public ? | Entreprendre.Service-Public.fr](#)
- Fonds FEDER, site de la France s'engage pour l'Europe, [en ligne], [Fonds européen de développement régional | L'Europe s'engage en France, le portail des Fonds européens \(europe-en-france.gouv.fr\)](#)
- Législation des passages piétons, site de blog-directe-signalétique, [en ligne], [Réglementation Passage Piéton - Le blog Direct Signalétique \(blog-direct-signalétique.com\)](#)



- Marquage au sol covoiturage, site de seton.fr, [en ligne], [Marquage au sol covoiturage, marquage propre et durable | Seton FR](#)
- Calculs d'itinéraires sur l'agglomération de Lorient, site d'IZILO, [en ligne], [Calcul d'itinéraire | IZILO](#)
- PLU d'Inzinzac-Lochrist, site de la mairie d'Inzinzac-Lochrist, [en ligne], <https://inzinzac-lochrist.fr/mon-quotidien/habitat-urbanisme/plan-local-durbanisme/>
- Documents sur le projet des forges 2030, mairie d'Inzinzac-Lochrist