



Le futur quartier de la gare de Lorient  
© ANMA - 1PLAN

3<sup>e</sup> Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville attractive  
Débat du 1<sup>er</sup> juillet – Maison de l'Agglomération de Lorient

## **DEBAT : LA MOBILITE AU CŒUR DU PROJET URBAIN DU QUARTIER GARE DE LORIENT**

*Sous la Présidence d'honneur et en présence de*

**Norbert METAIRIE**, Maire de Lorient, Président de Lorient Agglomération

*Et de*

**Michel DELPLACE**, Architecte, Urbaniste, Agence Nicolas Michelin Associés -ANMA

**Bertrand HESNARD**, Directeur général groupe 2C, porteur du projet d'hôtel-brasserie

**Louis MOUTARD**, Responsable du pôle aménagement urbain - AREP Villes

**Geoffroy PETIT**, Directeur du développement ADIM Ouest

*Animé par*

**Hedwige de PENFENTENYO**, Directeur - Fondateur Fimbacte

## LE PROJET GARE

Ville port fondée au XVII<sup>e</sup> siècle, Lorient a été détruite en grande partie pendant la dernière guerre. Ville de la Reconstruction, située au cœur de l'axe sud Bretagne, Lorient a su développer de nombreux atouts en lien notamment avec sa maritimité.

Afin de répondre aux enjeux induits par la concrétisation du projet Bretagne Grande Vitesse en 2011, cette ville se dote d'un nouveau projet structurant pour le développement de son territoire : la construction d'une nouvelle gare au sud des voies, plus proche du centre-ville dans la dynamique du projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et l'aménagement d'un nouveau quartier recomposé sur des friches ferroviaires (ZAC du Quartier de la Gare).

### Norbert METAIRIE

En quelques mots, je voudrais dire que ce projet s'inscrit dans un contexte global de l'évolution de la ville et que son rôle est donc d'animer le territoire, car l'identité et l'originalité du territoire sont importantes pour son développement.

C'est une ville qui n'a pas de Moyen-âge, la naissance s'est faite en 1666, grâce au commerce maritime dans une époque où elle a été choisie parce qu'elle était bien protégée par la rade et par la citadelle au moment du blocus anglais. Au cours de la seconde Guerre mondiale, la ville qui était une ville jeune, fut presque intégralement détruite. A nouveau reconstruite, la ville de Lorient a, dans les années 90, perdu de sa patine. Après cette phase de deuil de la Reconstruction, avec quand même des architectures et des typologies extrêmement riches et variées, un regard différent était nécessaire, et celui-ci est venu petit à petit grâce à la mise en valeur d'éléments remarquables. Cette Histoire est une chance car elle ouvre peut-être des perspectives d'évolutions plus aisées, et lui confère une agilité lui permettant de saisir les opportunités, facteur d'attractivité, dans un territoire fortement marqué par le maritime. Cette force maritime lui permet aujourd'hui de résister à des phénomènes de crise et de mutations fortes. Dans un territoire qui a également un hinterland extrêmement riche et beau, au travers des vallées, les paysages sont un atout touristique important, et ont été mis en valeur relativement récemment. Le tourisme représente aujourd'hui 3000 emplois permanents sur notre territoire, c'est important.

Cette ville, que l'on a voulue en mouvement, nécessite des adaptations. Dans un contexte spatial dans lequel on considérait qu'il n'y avait plus de foncier disponible, on se retrouve tout à coup avec du foncier disponible de façon importante. En quelque sorte, tout cela a permis de retrouver la mer, puisque la ville a longtemps été reconstruite en tournant le dos à la mer. En effet ses activités dominantes étaient l'Arsenal, la Défense et tout le secteur de la base des sous-marins qui est maintenant en reconversion. Aujourd'hui, bien que la Défense se soit renforcée sur la base aéronavale, l'évolution de son format a permis de reconquérir une façade maritime pour de nouvelles activités. Nous avons, par exemple, la reconversion de l'ancienne base des Sous-marins, le secteur du Péristyle ainsi que la construction de l'hôpital du Scorff sur le site de l'Arsenal, aujourd'hui DCNS qui, là aussi, s'est réorganisé dans l'espace en fonction de ses évolutions technologiques et industrielles.

Dans ce cadre-là, se posent les questions de mobilité, d'intermodalités, de déplacement et donc de l'accessibilité, c'est-à-dire le bus, le train, la voiture, l'avion mais aussi le vélo ou la marche à pied qu'il faut mailler. Dans le passé, une gare était toujours un petit peu à l'écart de la ville, c'était un lieu qui n'était pas considéré comme une centralité en soi. Aujourd'hui une gare c'est une porte d'entrée sur un territoire, c'est la première vision que l'on a lorsque l'on est étranger et que l'on arrive dans la ville. La première préoccupation est donc de savoir comment on en sort et comment on y va. La localisation, la visibilité et l'accès doivent être évidents et efficaces. Cependant, la particularité de Lorient est que la gare a été construite en tournant le dos à

la ville, avec un no-mans-land, pour des raisons militaires. Lorsque le chemin de fer est arrivé dans les années 1860, la gare était très loin de la partie urbaine de Lorient. Elle est ensuite restée comme cela, malgré toutes les tentatives qu'il y a eu après. Il existait aussi une deuxième gare au sud, la gare du Morbihan, dans laquelle arrivait le train qui venait de Gourin et qui desservait l'hinterland, mais elle a été supprimée.

Il y a 9 ans maintenant, nous nous sommes donc demandés quels étaient les enjeux de la mobilité sur notre territoire, comment se connecter à un réseau à la fois national et régional, et comment associer les différents modes de déplacement de façon cohérente et efficace. La baisse des temps de parcours permise par le projet Bretagne Grande Vitesse en 2017, bénéficiera au transport ferroviaire, ce qui est un atout en matière de déplacement. Il faudra donc le concilier avec des modes de déplacement tels que les bus à haut niveau de service en créant des axes privilégiés au travers d'un projet que l'on appelle le Triskell.

Une première phase du Triskell a déjà été réalisée entre Lorient et Lanester, avec des aménagements de sites propres, et une deuxième est en cours vers Quéven ainsi que vers Ploemeur, il y a un enjeu de sécurité, de priorité aux bus et de confort pour avoir un réseau plus attractif. Il faut donc réfléchir à une restructuration du réseau à l'échelle de tout le territoire, pour apporter les bonnes réponses en termes d'accès à toutes les communes. Le réseau a été conçu à l'époque comme un réseau extrêmement dense et bien ramifié, à tel point qu'aujourd'hui, quand on le compare avec des agglomérations de même importance, nous effectuons à peu près 2 fois plus de kilomètres parcourus. Nous devons donc nous interroger sur les marges de manœuvre qu'il faut trouver pour améliorer la qualité du service pour tout le monde, et sur la façon de penser le réseau. Avec des parkings relais et des zones de rabattement par exemple, on permet à l'utilisateur de simplifier ses déplacements et de gagner du temps.

Pour répondre à cet enjeu de mobilité et dans la réflexion que nous avons menée avec la SNCF et l'AREP, nous nous sommes donc dit que nous allions positionner, pour la première fois de l'histoire, la gare au sud, de façon à ce que l'on puisse y accéder dans de bonnes conditions depuis le sud mais toujours également depuis le nord. En effet, il existe aujourd'hui une passerelle pour accéder à la gare depuis le sud, mais elle n'est pas simple, sinon il faut faire le tour, avec un franchissement de passage à niveau, et qui rend la question d'une restructuration complexe et difficile. A l'avenir, une nouvelle passerelle, prenant place au sein même de la gare et permettra d'avoir un dispositif beaucoup plus évident et confortable. Au nord, des dispositions pour accueillir des parkings, etc. seront prises ; il en sera de même au sud. Nous allons donc multiplier les possibilités.

Au sujet du nouveau quartier, dans les discussions préalables qui ont été menées, nous avons constaté que finalement il y avait du foncier qui se rendait disponible du fait d'emprises ferroviaires qui ne servaient plus. Par conséquent, tout l'espace qui est là et qui est très important, nous a permis de réfléchir sur un modèle de reconstruction d'un quartier ou de construction d'un quartier nouveau, autour de la gare, car la gare est un point d'entrée, mais aussi un lieu de vie. C'est de là qu'est né ce projet. Il s'agit d'un projet complexe car cela supposait que l'on puisse se mettre d'accord avec l'ensemble des partenaires (Réseau Ferré de France, SNCF Gares et Connexions, la Région Bretagne, le Département, l'Agglomération et la Ville de Lorient). Il a donc fallu discuter, harmoniser nos positions, ce qui n'a pas été simple mais on y est arrivés, car il y avait la volonté, la conviction et l'ambition. Aujourd'hui, le pôle d'échange multimodal est un projet qui, dans les 10 projets identifiés en Bretagne, est le deuxième plus important après celui de Rennes. Autour de ça, les disponibilités foncières pouvaient nous permettre aussi d'engager une réflexion sur l'urbanisation de tout un secteur, accompagnant le développement du pôle d'échange multimodal. Pour pleinement intégrer ce que sont les fonctions d'une gare aujourd'hui, nous sommes allés visiter d'autres gares pour voir comment ça se passait.

Sur la forme de ce nouveau quartier, nous avons d'abord décidé de passer un accord cadre comprenant trois groupements spécialisés dans le cadre de la réglementation européenne. Un premier groupement porte sur les

questions de mobilité et de déplacement, un autre sur la partie urbaine, pour lequel le cabinet Michelin a été retenu, et un troisième sur les aménagements paysagers. Un projet comme celui-ci nécessite en effet de s'inscrire dans une politique paysagère, compte tenu des continuités qu'il peut y avoir de chaque côté, afin de garantir une certaine qualité du projet dans les espaces publics. Ce sont ces sujets qui nous amènent ensuite à passer des marchés subséquents avec chacun des trois groupements en fonction des missions, ce qui ne nous interdit pas d'en passer avec d'autres également.

Nous sommes donc partis à la fois sur un projet de gare, un projet de passerelle et d'aménagement sur la partie nord, il faut aménager un parvis et couper une partie d'un bâtiment que l'on appelle L'Orientis. Tout cela signifie négocier avec les propriétaires (services fiscaux et la Poste), donc les discussions nous ont amenés à envisager un positionnement de la Poste pour sa partie banque et guichet dans la gare elle-même. Les choses sont aujourd'hui engagées, mais cela veut dire que l'on démolit un espace qui est aujourd'hui urbanisé, pour créer une esplanade et une entrée de gare. A côté de ça il faut imaginer un projet de développement, d'urbanisation, comportant à la fois parkings, activités tertiaires, commerces et logements. C'est dans ce cadre-là que l'on va négocier pour la construction de deux premiers îlots avec un groupement d'opérateurs-promoteurs-ensemblers rassemblant plusieurs partenaires, pour sélectionner parmi plusieurs candidatures l'opérateur qui va réaliser un parking public et privé, un hôtel, une brasserie, du tertiaire mais également de l'habitat, ce qui a nécessité d'engager un travail fin avec des bailleurs sociaux. Tout cette première phase va se faire jusqu'en 2020, la gare jusqu'en 2017.

Pour nous l'enjeu est double. Le premier enjeu est l'intermodalité avec la gare, ces îlots ainsi que la connexion avec le réseau de transport collectif. Le deuxième enjeu est de permettre une meilleure accessibilité et de faire de la gare une vraie porte d'entrée du territoire ainsi qu'un élément lui permettant de rayonner, d'être accessible, et de se développer. Derrière, on sait bien que les liens doivent se faire à travers des connexions TER par exemple, puisque le TER est aujourd'hui le moyen de transport où la progression est la plus rapide en termes de fréquentation, et le TER pour nous, si on se projette un peu, ça reste un petit rêve, ce serait notre RER Bretagne sud. Parce que d'une part il va y avoir une augmentation du nombre de rames, et d'autre part parce que le trafic augmentera significativement. La nouvelle gare répond donc aussi à un enjeu capacitaire, étant donné que la gare actuelle ne sera plus en capacité d'absorber le trafic dans de bonnes conditions.

## **UN PROJET DE MOBILITE, UN PROJET DE QUARTIER**

**Louis MOUTARD**

Aujourd'hui, c'est assez unique en France de construire une gare neuve en centre-ville, dans le cœur de l'agglomération. C'est donc un événement extraordinaire pour nous qui, avec Jean-Marie DUTILLEUL, avons créé il y a une vingtaine d'années cet outil, pour essayer d'accompagner les villes dans la complexité du ferroviaire et de ses exploitants divers. On a eu à débattre ensemble sur l'intérêt de retourner cette gare, qui, comme M. le maire l'a évoqué tout à l'heure, était, pour des raisons historiques, positionnées au nord des voies. Ça a été très compliqué de retourner cette situation, sur les plans techniques, fonctionnels, financiers... Donc ce qui se passe à Lorient aujourd'hui, retourner une situation comme ça, c'est assez unique. A l'origine les gares étaient aussi beaucoup situées en dehors des villes pour des raisons industrielles. En effet, aujourd'hui on s'occupe beaucoup des voyageurs, mais à l'origine c'était surtout pour transporter des matériels pour l'industrie. D'ailleurs les travaux sur le fret ne sont, de façon générale, pas suffisamment développés, en témoignent tous les travaux que nous avons engagés sur le Grand Paris, où le côté fret n'est pas suffisamment développé.

La gare était donc loin de la ville, pas du tout à l'emplacement d'aujourd'hui. La gare a été démolie, puis reconstruite une première fois, avec cette architecture typée des années 50. Ce qui avait été construit avait aussi une architecture extrêmement typée, très liée aux compagnies privées qui avaient financé ces gares.

Quand on a commencé à travailler ensemble, on s'est aperçu qu'il y avait le bâtiment voyageur SNCF d'un côté, et l'Orientis de l'autre. Le bâtiment voyageur SNCF était situé au nord des voies, et l'agglomération qui s'était extrêmement développée avait du mal à accéder à ce service. L'Orientis, avait été construit aussi en limite des voies et était lui orienté extrêmement au sud avec cette façade nord que l'on connaît aujourd'hui, qui est d'ailleurs un des sujets dans la transformation du quartier.

Ce qui était considérable, c'est tout le développement de la gare routière. En effet M. le maire a évoqué toute la mobilité qui s'est considérablement transformée, tous les transports urbains, notamment sur Chazelles, et cette gare routière qui s'est développée avec le temps, avec tout ce que ça implique en termes de rabattement vers la gare et de connexion avec l'agglomération. Tout cela a créé encore une autre orientation : au nord, la gare, au sud, l'Orientis, Chazelles en nord-sud. Toutes ces orientations nous ont donc amenés à repenser ensemble ce cœur d'agglomération, c'est-à-dire, comment la gare allait-elle pouvoir, en se déplaçant, donner l'accès à ce service à l'ensemble de l'agglomération. Il fallait donc réfléchir au territoire au sens large et pas seulement au territoire de la gare, et cela nous a amenés à aller chercher des réflexions sur les quartiers nord, sur le sud, sur le centre-ville de Lorient, et donc petit à petit s'est posée la question d'élargir la réflexion du quartier de la gare à ses franchissements.

Lorsque nous avons travaillé sur ce projet, nous nous sommes posé plusieurs questions. Tout d'abord sur l'identité du cœur d'Agglomération et sur la place du piéton. Comment allait-on pouvoir rendre accessible ce territoire qui avait monté au niveau service et fréquentation ? On s'est également posé la question de ce que signifiaient l'intermodalité et l'éco-mobilité, afin de déterminer les espaces pour passer d'un mode à l'autre, mais aussi la question de la nature dans la ville, c'est une ville reconstruite, fortement minérale, donc que veut dire cette nature en ville ? Nous avons également réfléchi au sujet de patrimoine et de mémoire, puisque comme M. le maire l'a dit, c'est une ville qui n'a pas de moyen-âge mais c'est une ville qui a plein de mémoire industrielle, et d'architecture. Nous avons dû penser à l'intensité et aux hauteurs, puisque ce quartier autour de la gare a une échelle extrêmement importante dont on a du mal à apprécier les hauteurs, les largeurs etc. Enfin, nous avons eu à penser l'art dans la ville, car la culture, c'est extrêmement important dans la création de ces nouveaux quartiers.

C'est suite à ces questions que le plan guide est né, avec l'agence ANMA qui développera également ce projet dans quelques minutes. Sur ce plan apparait la notion de place, les places urbaines et les places de ville, ce qui donnera lieu au débat tout à l'heure.

Petit à petit nous avons trouvé une solution pour pouvoir toujours avoir un débat sur la manière de procéder et non pas de considérer que l'on allait chercher le demiurge qui allait décider la ville comme nous avons pu le faire à une époque. Derrière ces procédures, l'idée était aussi de faire autrement, puisque je pense que tous les professionnels ont des interrogations sur l'évolution des usages et de la ville.

Nous allons donc, ensemble, commencer à mettre petit à petit le socle de ce quartier.

## REDONNER UNE ECRITURE URBAINE

### Michel DELPLACE

Ce que je vais essayer de vous présenter c'est la réflexion que l'on a eu pour arriver au plan guide. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'un plan guide ça n'est pas figé, il y a donc eu une première réflexion pour y arriver, mais il faut ensuite le faire évoluer en fonction des opportunités qui apparaissent. En effet un projet comme celui-là ne se fait pas en 2 ans, il se fait pendant de longues années durant lesquelles le plan guide doit pouvoir évoluer.

Lorsque l'on regarde une photo aérienne de Lorient, on voit la présence du fleuve qui est importante, le Scorff, l'Atlantique au sud, et ce que l'on constate c'est que maintenant les voies ferrées sont vraiment au centre de la ville. Elles ne sont plus éloignées comme auparavant, donc la ville s'est étendue. Elle est venue se bloquer autour de ces enceintes que sont les voies ferrées, qui étaient tenues par la SNCF jusqu'à il n'y a pas si longtemps, et c'est vrai que la libération de ce foncier était une opportunité intéressante pour la ville de Lorient qu'il fallait saisir.

On y voit également que si Lorient est une ville assez dense, elle reste une ville assez verte. Il y a un gros poumon vert en partie centrale, le parc Jules Ferry, qui part du port et qui s'étire jusqu'à l'hôtel de ville, le grand théâtre et le stade, qui est en partie centrale. Donc avec cette analyse du site, qui est assez logique après tout, on se dit qu'il faut trouver des liens entre tous ces éléments, or lorsque l'on arrive en ville aujourd'hui, on y arrive essentiellement par le train. Lorsque l'on sort de la gare, on est en centre-ville et donc il était important de relier cette arrivée de la gare au centre-ville qui est un peu plus au sud. Nous avons donc proposé de créer un axe citoyen. L'axe citoyen partira du port, parce que quand on vient à Lorient on a souvent envie d'aller jusqu'à la jetée pour voir la mer, mais il ne fallait pas oublier le nord et le quartier de Kerentrech qui est important. C'est pourquoi nous allons créer cet axe citoyen en liaisonnant tous ces boulevards qui mènent jusqu'à la gare, en proposant plutôt de grands mailles piétons, commerciaux, et en les ponctuant avec des places.

Aux places existantes, la place de l'hôtel de ville, la place Joffre, et la place de la légion d'honneur, s'ajouteront le futur parvis de la gare place François Mitterrand, mais aussi des placettes sur le tissu nord. Par exemple, l'espace au droit de l'ancienne gare deviendra naturellement un espace libre pour être le second parvis de la gare.

L'idée est de créer une communication. Nous allons privilégier les modes doux en termes de déplacement et proposer de densifier la structure végétale qui existe, il faut la continuer, la prolonger.

Un second thème de réflexion a été ce que l'on appelle les rues vertes. Aujourd'hui, on veut créer un quartier vert sur la partie au sud des voies ferrées, ancien terrain SNCF. Pourquoi vert ? Parce qu'au sud de cette emprise urbaine, on a le quartier de l'eau courante, quartier de la reconstruction, avec un tissu urbain très distendu, des bâtiments placés ponctuellement et des grands espaces verts généreux. Par conséquent, plutôt que de faire un éco-quartier, autant faire un quartier vert qui va prolonger le quartier de l'eau courante et qui va le qualifier. Notre proposition, c'est donc d'étirer les voies de circulations existantes jusqu'aux voies de chemin de fer, et c'est ce que l'on a appelé les rues vertes. Certaines vont partir du centre-ville et vont s'étirer jusqu'au chemin de fer pour repousser le vert encore plus loin. On va même le prolonger au nord dans une réflexion, parce que ces rues vertes vont être prolongées en perspective visuelle sur la partie nord.

Ces voies vertes sont des voies piétonnes, à l'exception d'une, celle réalisée entre nos deux premiers îlots et qui va permettre la liaison avec le Triskell, et vont définir une dizaine d'îlots de l'ordre de 3000m<sup>2</sup>. Ces îlots vont être ponctués par des phares, c'est-à-dire des volumes qui viennent successivement en retrait, et auront

la particularité d'une mixité verticale, donc d'une superposition entre des bureaux et du logement. Ce sont des immeubles assez haut, qui vont de R+11 à R+12, et ces éléments dont la surface se réduit (400m<sup>2</sup> dans les niveaux inférieurs et 200m<sup>2</sup> dans les niveaux supérieurs) vont s'intégrer dans le skyline de Lorient. En effet Lorient est constitué de points hauts comme l'immeuble des échasses qui est au bout du pont d'Oradour et qui est un élément exceptionnel de Lorient en termes d'architecture de la reconstruction, ou encore comme l'immeuble à l'angle du cours Chazelles et du boulevard Cosmao Dumanoir. Ces phares qui vont donc venir ponctuer le quartier de la gare vont lui donner une nouvelle identité à l'échelle du territoire.

Les traversées végétales sont quelque chose d'important dans une ville, et souvent on n'a que des éléments ponctuels. Ici on veut donc densifier l'axe citoyen au niveau végétal en faisant des voies vertes jusqu'au quartier de la gare. On souhaiterait également créer un corridor vert sur les voies de chemin de fer, qui serait accompagné au nord par tout ce qui part du quartier du Manio et que l'on pourrait étirer jusqu'au Scorff. Il s'agit de compléter la structure végétale déjà présente. Elle sera aussi ponctuée par des places vertes, qui seront situées sur des îlots, au nord, à la place de l'ancienne gare, et au sud, sur le boulevard Cosmao Dumanoir. On va ensuite continuer de densifier pour aller chercher la boucle verte que l'on trouve au sud, qui est la boucle qui nous emmène aujourd'hui vers le port.

Le projet ne se fait pas qu'au sud, le projet urbain c'est aussi au nord des voies ferrées. L'idée c'est donc de venir dialoguer avec les îlots dont je vous ai parlés et surtout de garder les perspectives visuelles que l'on a créées au niveau des rues vertes donc en ne bâtissant pas en face, mais plutôt en créant des ouvertures, des places vertes entre lesquelles on va bâtir du logement en terrasse, orientés sud et dont les ouvertures seront côté voie de chemin de fer.

Tous ces éléments nous ont donné ce plan guide qui a déjà évolué par rapport à l'îlot C1 et C2 comparé à sa première monture. Ce dont je n'ai pas parlé, c'est le parvis de la gare qui s'est créé naturellement, qui a plutôt une belle dimension et qui nécessite la requalification de l'immeuble L'Orientis. Aujourd'hui la partie de la poste qui est sur le futur parvis va venir s'installer dans la gare, ce qui va remettre au premier plan la médiathèque qui est aujourd'hui un peu difficile à trouver. On va retrouver sur cette place ce grand parvis, qui ne sera pas qu'un parvis minéral, il y a une réflexion qui est menée par l'AREP, et il y aura une maîtrise d'œuvre des espaces publics qui va être définie et il y aura certainement des zones qui vont venir égayer cette espace et lui donner un côté très agréable.

Sur le boulevard Cosmao Dumanoir, nous allons avoir plutôt des activités qui vont prendre naissance au niveau de la sortie de la gare, par l'hôtel, par son restaurant, par des activités que l'on va ensuite trouver et qui vont se prolonger jusqu'à l'extrémité ouest du boulevard. Deux des éléments forts du projet, ce sont ces deux immeubles phares qui vont servir de nouveaux repères dans la ville. Il y a une superposition entre, bureau dans la partie socle, et un étage de deux tailles de logements. Ce sont des logements avec essentiellement 3 orientations, ce qui est plutôt exceptionnel car c'est déjà très rare quand vous avez 2 orientations, et avec une vue au lointain sur la ville, puisque l'on oscille entre 30 et 36m de haut pour le dernier niveau.

Il y a donc une mixité verticale mais aussi une mixité des îlots, où on juxtapose différents programmes avec le partage d'un grand espace vert central. On n'est plus dans l'idée d'une dalle étanchée, ce sont véritablement des jardins partagés visuellement et aussi fonctionnellement.

## CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### Geoffroy PETIT

ADIM OUEST a rejoint ce projet, en décembre 2013, lors de l'appel à candidature de Lorient Agglomération pour des opérateurs en ensemblier sur l'îlot C1 et C2. Puis, en novembre 2014, après quelques mois de travail et de compétition, notre groupement ADIM OUEST ESPACIL a été désigné lauréat.

Pour vous situer quelques chiffres sur la programmation, qui a bien sûr évolué tout au long de la consultation et qui a été retenue au final, on a 3950 m<sup>2</sup> pour les logements en accession libre qui sont donc réalisés par notre partenaire Espacil, ce qui fait à peu près une grosse soixantaine de logements, 1840m<sup>2</sup> de logements en accession aidée, 1400m<sup>2</sup> de logements locatifs sociaux, 2800m<sup>2</sup> de bureaux, 2000m<sup>2</sup> de commerces et 2500m<sup>2</sup> pour l'hôtel et sa brasserie. A cela s'ajoutent 230 places pour le parking public du lieu d'échange multimodal et environ 120 stationnements pour les besoins de stationnement privé, majoritairement logements et bureaux.

Un certain nombre d'opérateurs, notamment des partenaires (le Logis Breton, Lorient habitat, le groupe 2C etc...) avaient été préalablement sélectionnés par Lorient Agglomération, et donc tout ce travail préalable avant le lancement du concours et notre arrivée dans le projet, a fait qu'au moment où on a été désignés lauréats et où on a pu se mettre à travailler, tout le monde était déjà opérationnel et connaissait déjà très bien le sujet autour de la table. ADIM OUEST a donc ce rôle d'ensemblé que souhaitait Lorient Agglomération, ainsi qu'un rôle de moteur global du projet et de coordinateur entre les différents maîtres d'ouvrage. Notre partenaire Espacil assure la promotion pour l'accession libre et nous assurons la promotion pour tous les autres produits. Il était bien sûr essentiel sur un projet aussi complexe d'avoir une maîtrise d'œuvre unique et accessoirement aussi, un constructeur unique, notre volonté étant bien sûr de limiter les interfaces.

Beaucoup de fonctions s'empilent dans ces bâtiments, je vais vous expliquer leur structure en commençant par le bas pour essayer de vous donner la perception de ces deux îlots.

En R – 1, nous avons une nappe de parking dédiée uniquement au stationnement public, par laquelle on entrera par ce que l'on appelle la voie V1, la première des voies créées entre les îlots, et on sortira par la seconde voie, la voie V2 pour éviter de cumuler des flux.

En ce qui concerne le rez-de-chaussée, vous savez certainement que le boulevard Cosmao monte de de l'ouest vers l'est et les rues médianes montent du sud vers le nord. On a donc des niveaux qui sont tantôt à rez-de-chaussée tantôt un peu enterrés.

Sur le boulevard Cosmao Dumanoir on retrouve tout un linéaire de commerce, avec les accès des différents logements et des bureaux qui sont répartis sur les îlots C1 et C2. On trouve ici du stationnement également, qui est le stationnement privé, donc avec un fonctionnement hermétique avec le stationnement public, qui lui aussi aura ses entrées par la voie V1 et on mettra sûrement ses sorties sur la voie V2 également. L'objectif au niveau commerces, c'était vraiment de créer un linéaire en continuité sur le boulevard Cosmao puisqu'il se poursuit sur le parvis de la gare avec la brasserie qui sera affrétée par le groupe 2C. Enfin la transition se fait depuis le pôle d'échange multimodal vers la ville avec notamment les loueurs de voitures et de vélos (à proximité de la sortie piétonne du parking public qui se fait en vis-à-vis du bâtiment gare).

L'idée de nos architectes est de créer un restaurant qui puisse avoir une certaine transparence et un positionnement central sur le parvis, via une terrasse et via un patio côté gauche pour avoir un fonctionnement fluide et qualitatif au sein de ce restaurant.



Quand on monte dans les étages, on trouve des bâtiments très fonctionnels : l'hôtel sur C1 et les bureaux répartis à la fois sur l'îlot C1 et sur C2. Sur l'îlot C1 on est plutôt sur une nappe à R+1, qui permettra de poser les différents programmes de logement et du coup de leur donner un peu de hauteur, et sur l'îlot C2 là on constitue vraiment le socle du phare sur 3 niveaux. On peut voir que la mixité qui a été voulue sur cette opération engendre forcément certaines contraintes, puisque l'on doit scinder les flux entre bureau, logement etc. C'est aujourd'hui tout le challenge de notre conception, de réussir à faire des produits qui sont performants, qui s'adaptent bien au marché, que ce soit sur le logement, le commerce ou le bureau, tout en essayant de rationaliser la structure et les descentes de charges puisque l'on cumule souvent 2, voire 3 ou 4 fonctions superposées les unes aux autres.

Si l'on continue un peu à monter dans les niveaux, on arrive sur les strates des 2 phares dédiés aux logements libres, réalisés par Espacil, où l'idée est vraiment de profiter des vues que l'on offre, de profiter de très larges espaces extérieurs également, qui vont surplomber la ville jusqu'en R+12 avec un minima des doubles orientations en fonction des typologies.

Les logements en accession aidée, qui sont réalisés pour le Logis Breton, prennent part plutôt sur l'axe Cosmao Dumanoir, là aussi pour bénéficier d'une orientation sud et d'espaces extérieurs très agréables, tout en ayant des épaisseurs qui sont calées sur notre trame structurelle. On essaie d'ailleurs de jouer avec toutes ces contraintes là pour permettre d'avoir une bonne mixité.

Je termine au niveau logement par les logements locatifs sociaux qui occupent toute la frange ouest de l'îlot C2. On a un logement très qualitatif puisque l'on donne d'un côté sur le cœur d'îlot végétalisé, et de l'autre côté, sur la partie supérieure de la rue V2, qui est circulée en partie basse, et piétonne en partie haute. On a donc des logements quasiment tous traversants qui donnent sur deux espaces piétons, ce qui, en centre-ville et à proximité d'une gare est quand même assez rare.

On peut voir également sur tout le linéaire de Cosmao, les activités qui s'amorcent également sur les voies médianes V1 et V2, pour dynamiser ces rues ainsi que les pieds de façades, et faire des appels commerciaux. Ensuite, d'ouest en est, on a le volume dédié à Lorient Habitat pour le logement locatif social, le premier plot sur le boulevard Cosmao pour le logis Breton, le socle phare sur 3 niveaux qui constitue des bureaux et au-dessus enfin, le logement libre. En traversant la rue médiane, on arrive sur un niveau de bureau, un nouveau bâtiment de logements pour Logis Breton, plus dans un gradinage pour s'adapter un peu au cœur d'îlot et puis on tombe sur le second phare de logement, et l'hôtel qui donne sur la gare. En surplombant le futur bâtiment d'échange, on voit au rez-de-chaussée la continuité du lien commercial et le lien que l'on a cherché à trouver avec le pôle d'échange multimodal et les commerces plus associés à la gare qui viendront faire face.

## **DYNAMISER L'OFFRE HOTELIERE**

### **Bertrand HESNARD**

Avant de vous parler du projet à proprement parler, je vais vous présenter rapidement ce qu'est le groupe 2C. Le groupe 2C travaille essentiellement sur deux métiers : l'hôtellerie, avec 8 unités hôtelières, et la restauration avec 3 unités de restauration. Le groupe fait également quelques activités périphériques dans l'immobilier et les services. Le groupe génère un CA d'environ 7.5 millions d'€ et rassemble 90 collaborateurs. Il est principalement basé sur le pays de Lorient et également sur Brest. Aujourd'hui, avec ces activités hôtelières, on traite environ 100 000 unités par an et les 3 unités de restauration permettent également de traiter 120 000 repas par an.

Le projet comprend bien deux projets distincts, un hôtel 3 étoiles d'un côté et un restaurant type brasserie de l'autre.

L'hôtel comprendra 60 chambres et bénéficiera d'une enseigne nationale et internationale. Ce sera un produit non standardisé qui sera réalisé dans une ambiance contemporaine et conviviale. Il sera évidemment ouvert 24h/24.

Le restaurant sera un restaurant concept type brasserie d'environ 120 couverts, qui sera ouvert sur une terrasse, elle-même ouverte sur le parvis de la gare. Ce restaurant sera ouvert à tous 7j/7.

Ce projet fait suite à une étude qui avait été réalisée fin 2011 par l'agence de développement économique Audelor. A l'époque l'étude portait sur la capacité hôtelière dans le pays de Lorient et effectivement cette étude précisait qu'il y avait des besoins de développer l'hôtellerie, et notamment en centre-ville. Elle identifiait ainsi un certain nombre de places, dont celui du quartier de la gare. Nous avons donc pris en main cette étude et avons-nous-mêmes réalisé des études de marché qui nous ont permis de valider le projet d'un point de vue économique et de voir quelle capacité était possible sur ce type d'emplacement, ce qui nous a permis de calibrer le projet de manière précise.

Ensuite nous avons sollicité l'Agglomération pour différents endroits et c'est le site de la gare qui a été retenu. Ce qui est intéressant de noter, c'est effectivement la démarche partenariale qui a été mise en place, où chacun des acteurs du projet a pu donner son cahier des charges, ce qui a permis à chacun de pouvoir trouver des solutions adaptées à ses besoins. Il faut aussi noter que c'est un atout important que d'être au cœur d'un pôle d'échange multimodal, puisque dans l'activité hôtelière ou de restauration, c'est vraiment l'emplacement qui est fondamental pour la réussite économique de ce type de projet. On se retrouve du coup au centre des convergences des différents moyens de transport, ce qui est un atout majeur. Il est vrai que l'on bénéficie de toutes ces infrastructures de déplacement, mais on a nous-mêmes des atouts qui vont permettre de dynamiser ce quartier. Ainsi, pouvoir avoir un hôtel et un restaurant dans ce quartier va aussi bénéficier à l'attractivité de tout le pôle qui va arriver.

Au-delà des atouts du restaurant et de l'hôtel sur ce site, ce projet a aussi vocation à accompagner le développement du territoire dans sa généralité. Il est vrai que Lorient a plutôt une vocation, notamment sur l'hôtellerie, à se développer sur le marché de la clientèle affaire, donc des gens qui se déplacent pour des raisons professionnelles du lundi au vendredi, mais c'est vrai que le travail engagé par l'office de tourisme depuis quelques années va permettre de développer aussi une clientèle loisir. En effet quand on reprend les choses il y a une dizaine d'années, on pensait que Lorient était une non destination touristique, mais les choses aujourd'hui ont commencé vraiment à évoluer. On peut aussi se féliciter de tous les événements et du positionnement qu'a pris le pays de Lorient sur les événements type « course au large ». Il suffit de constater l'impact qu'a eu la Volvo Ocean Race sur le mois de juin de cette année, c'est vraiment un impact considérable sur les activités touristiques et d'hôtellerie en particulier. C'est donc un projet qui a du sens et qui s'inscrit dans une démarche de développement économique global.

## Questions

### ***Hedwige de PENFENTENYO***

Il a été rappelé à plusieurs reprises, et à juste titre, que Lorient avait une ADN très nautique. Comment la réalisation "Gare" s'est-elle inspirée de cette empreinte ?

## **Norbert METAIRIE**

Lorsque l'on a réfléchi ensemble avec Etienne TRICOT pour concevoir cette grande gare, le lien avec le caractère maritime de notre territoire nous est apparu comme une évidence. Vous avez vu que la fonctionnalité de cette grande halle, qui va se trouver en face de la rue Franchet d'Esperey, va permettre une meilleure accessibilité par l'est du bâtiment, près des transports. Nous allons donc pouvoir voir facilement ce qu'il se passe, et ça je pense que c'est important. On voit les trains qui arrivent, il y a une espèce de transparence dans cette architecture qui va témoigner du trafic, des flux, de ce qui se passe sur les voies ferrées, on voit comment on va franchir ces voies grâce à cette nouvelle passerelle qui permettra non seulement d'accéder aux quais mais en même temps de franchir les voies, pour aller de part et d'autre du quartier. Cet imaginaire de la mer, cette porte dans la ville commence par cette expression de l'architecture avec une coque en bois. L'aménagement prévoit un recours en partie au matériau bois, et dans ce grand bateau, il y aura également différentes fonctions, notamment la Poste.

## **Raphaëlle BOSCHAT**

Je souhaiterais m'intéresser plus particulièrement à la mixité des îlots C1 et C2. Cette mixité d'usage est quelque chose que l'on cherche tous parce qu'on sent tous l'intérêt d'avoir de la vie à la fois la journée et à la fois le soir, mais on s'aperçoit aussi qu'il y a certains projets qui abordaient cette thématique là et qui ont avorté parce qu'après, quand on rentre dans les démarches de commercialisation notamment, on sent qu'il n'y a pas toujours le répondant vis-à-vis des preneurs. Donc je voulais adresser ma question à M. PETIT, je ne sais pas où en est l'avancement du projet, comme il y a plusieurs îlots, qui normalement devraient sortir ensuite sur le même schéma, est-ce que c'est un schéma duplicable, est-ce que les premiers retours que vous avez sont positifs, quant à cette mixité bureaux/logements/commerces sur un même bâtiment ?

## **Geoffroy PETIT**

Il est vrai que la mixité engendre forcément quelques contraintes, qu'aujourd'hui on sent plus en termes de conception et de mise au point, mais on s'attache énormément, que ce soit nous ou Espacil à justement se préserver des « nuisances » qu'engendrent toujours des projets mixtes. En termes de retour commercial pour le moment, les surfaces que l'on propose sont tout à fait conformes aux produits que nous avons l'habitude de développer, sur des fonciers distincts. Pour les bureaux on est sur des profondeurs habituelles, une trame de façades habituelles, évidemment on s'est pénalisé en termes de rentabilité sur un niveau de bureau pour permettre la circulation des logements, mais ce sont des choses dont on a l'habitude et que l'on avait appréhendées dès la phase concours puisqu'il n'était pas « négociable » que ces fonctions soient dissociées. Il y avait de toute façon un empilement voulu, traduit par les plans guides de l'agence Michelin et également par le PLU. Par conséquent, aujourd'hui on est plutôt satisfaits des surfaces que l'on a dégagées et on n'est pas dans les clichés habituels d'avoir des bâtiments de bureau inadaptés ou d'avoir des flux croisés logement/bureaux à l'intérieur des îlots. Aujourd'hui en tout cas ce n'est pas ressenti comme une contrainte, on est plutôt contents et on soutient le fait d'avoir une mixité près du pôle gare puisque sur les expériences que l'on a eu dans d'autres villes sur ce type d'opérations nous ont plutôt bien réussi.

## CONCLUSION

### Norbert METAIRIE

Nous sommes maintenant dans la phase opérationnelle. Les aménagements commencent par la réalisation de cette voie qui va permettre de rejoindre la gare et le pont d'Oradour, sur le passage du Triskell. D'ailleurs, cet aménagement et le fait que l'on pénètre beaucoup sur cette partie-là, qui jusque-là était dévolue à la fonction gare, va donner une autre perspective du pont d'Oradour, qui va se retrouver d'une certaine manière un peu rétréci visuellement puisque l'on va mordre sur cette masse.

D'ailleurs du pont, on aura une autre perspective intéressante, c'est la meilleure perspective que l'on puisse avoir sur les travaux de la gare aujourd'hui. Ce qui va être le plus spectaculaire à mon avis, c'est la passerelle. Elle va arriver des deux côtés, et c'est un assemblage un peu complexe, les deux bouts vont se rejoindre en quelque sorte. Cela pourra apparaître un peu étrange dans un premier temps parce que l'on aura une passerelle mais on n'aura pas encore la nouvelle gare. Ce qui est important c'est que l'on puisse, à chaque étape opérationnelle, apporter au public tous les éléments de compréhension, et de trouver des temps d'échanges et d'explication sur un projet qui se construit et qui n'est pas terminé. Sur l'îlot C1/C2 le permis n'est pas encore déposé, on attend de voir les propositions qui vont être faites, donc tout ça va s'assembler progressivement et pas forcément à la même échelle de temps. La gare est prévue pour 2017 et l'îlot C1/C2 est un petit peu décalé dans le temps, au moins une année je pense. L'important, c'est d'avoir un ensemble constitué à cet endroit-là mais pour les autres îlots, il faudra attendre à l'échelle du temps, celle de la commercialisation aujourd'hui possible dans un panorama global d'une offre de logement ou de tertiaire qui corresponde aux besoins du moment. Même si l'effet gare commence déjà, les mutations commerciales qu'il y a dans ce secteur sont annonciatrices à ce niveau-là. On se dit qu'il y a des endroits que l'on aurait peut-être dû surveiller de plus près parce que l'on voit bien qu'il y en a qui ont anticipé là-dessus, et ça n'exclut pas demain l'arrivée de fonctions tertiaires par exemple, fonctions qui sont intéressantes d'avoir près d'une gare et qui viennent s'y greffer là. Ces arrivées vont être déterminantes pour les premiers îlots.

Un projet se construit dans le temps, ce n'est pas un immeuble construit en deux ans. C'est pourquoi il est important que l'on ait cette façon de donner à voir, à échanger, à expliquer, c'est pour ça que l'on a tout un schéma qui est à l'œuvre aujourd'hui, d'un plan global de communication, qui va se mettre en place très bientôt. Pour le faire, il fallait déjà avoir les éléments constitutifs du projet, qu'ils soient suffisamment élaborés, ce qui est le cas maintenant puisque l'on rentre dans la phase opérationnelle. Les prochains rendez-vous vont être à la fin de cette année, la passerelle et le Triskell, puis la gare pour 2017. Il va falloir construire la gare d'abord, pour que la Poste puisse déménager et s'installer dans la gare, avant d'enlever le côté pour dévoiler le parvis qui va être aménagé dans la foulée. Tout ça va s'ouvrir progressivement dans le temps, ce jeu de construction va se développer au fil des années. Il faut bien imaginer le projet à cette échelle-là.

Donc c'est aussi important de bâtir un récit qui soit compris, qui permette l'échange et qui ne s'arrête pas à l'espace gare parce qu'il raconte des choses pour l'ensemble du territoire, pour l'accessibilité, la mobilité, l'attractivité globale et le développement. Tout ça doit donc être mis en cohérence pour que ce soit bien compris à chaque étape.