Aménagement urbain et sur pont sur le SCORFF

Programme : Cheminement d'un plan global de circulation pour 15 stations de bus et construction d'un nouveau pont sur le SCORFF
Maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération du Pays de Lorient
Maîtrise d'œuvre : TVKA SL
Architectes : Mars Fauqi & Frédéric Zirk (Atelier méditerrané Jodi Nicaus), Pierre Deseuze
Mission : Conception architecturale
Surface : 1 ha
Coût travaux : 15 000 000 € HT
Calendrier : Livraison 2007
Localisation : Lorient (56)

LORIENT

PARTICULARITÉS & LABÉLISATION

UN PARCOURS URBAIN ENTRE LORIENT ET LANESTER

La Communauté d'agglomération souhaitait la mise en place d'un service de bus en site prioritaire, pouvant éventuellement évoluer sur le plan technologique, dans le plus grand respect de l'environnement et du cadre de vie.

C'est à l'infrastructure proposée de « s'insinuer, s'infiltrer » dans des paysages urbains existants au milieu de gens vivant leurs occupations habituelles.
La proposition visait donc à la prise en compte de ces contraintes, tout en simplifiant pour des raisons de sécurité, d'efficacité et de confort le passage des bus de manière détnuée de toute agressivité.

- Améliorer significativement sans remettre en cause la vie des habitants de Lanester et Lorient.
- Imaginer et proposer un vocabulaire lisible et adaptable au milieu urbain que ce soit sur le sol ou dans l'espace.
- Traiter les stations comme des entités à part entière donnant ainsi à l'ensemble pelton-bus une cohérence évidente.

Sur le plan technique, le site propre renforce pour le transport public une meilleure lisibilité des stations. Le but de l'objectif était de garantir pour les bus une bonne vitesse commerciale ainsi qu'une excellente régularité.
De plus, la sécurité et la qualité des cheminements piétons et des circulations des deux-roues devaient aller de pair avec la priorité bus.
Le nouveau pont devait intégrer l'idée qu'il deviennne pas un nouvel « aspirateur à voitures » puis un « entonnoir à voitures ».
Le projet prend en compte les besoins strictement nécessaires des des automobiles qui devront emprunter ou traverser cet ouvrage.

Le parti pris était que des aménagements « modestes » devaient assurer une parfaite lisibilité des stations et des itinéraires empruntés par le bus : traitement au sol, signalisation verticale et horizontale, mobilier urbain (répétitivité d'éléments reconnaissables) et organisation des circulations et des priorités données aux bus.

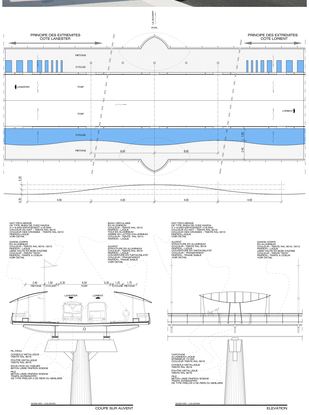
Tracé de l'aménagement urbain

SEQUENCE 1 : LE PONT DES INDES

UNE TRAVERSÉE

Le passage se caractérise par un vaste espace naturel, l'estuaire du Scorff, encadré de zones urbaines. Il se dédouble des estuaires bretons par une quasi-planéité des abords. L'objectif était de créer une liaison affirmant une origine, une « porte » entre deux villes, deux « pays » ayant chacun leurs spécificités, deux agglomérations de Lorient et Lanester, mais il devait constituer une véritable arrêtes dans le cadre d'un projet urbain. La conception du pont si ainsi été guidée par les préoccupations suivantes.

- Faire un pont urbain, l'est-à-dire accessible à tous (piétons, deux-roues, voitures et transports en commun).
- Faire un point prioritaire aux transports en commun. Les accès à l'ouvrage sont facilités pour les bus par une voie spécifique, mais aussi par la prise de la plate forme routière de cadenté pour leur longueur.
- Faire un point promenade permettant la mise en valeur du site par de larges trottoirs et des belvédères, points d'arrêt invitant à la contemplation du site.



SEQUENCE 2 : L'ORIENTIS - ARTICULATION MULTIMODALE

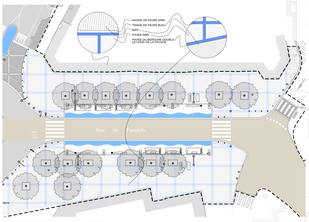
Axonométrie Aménagement L'Orientis

A la fois station et pôle d'échange, à la frontière des voies ferroviaires, l'Orientis est plus qu'une station : c'est un plateau traversé par un axe majeur : le cours de Chazelles.
Le traitement du cheminement du Cours de Chazelles deux niveaux de circulation :
- un axe majeur traversant, le cours de Chazelles ;
- deux axes de desserte locale, les contre-allées.

Plateau continu créé gare, interrompu par le cours et repris de l'autre côté. Il est clairement limité par les façades, les voies ferrées et le Boulevard E. Cosmao Dumanoir.
Le traitement du flux des usagers venant des stations opposées nécessite une organisation de la circulation piétonne. Le parti choisi a été de créer deux ponches en aller-retour et deux traits d'union reliant les rives de ce carrefour multimodal en prolongement de la gare de Lorient.

Le traitement des aciers thermoluqués en blanc confère legèreté et finesse à cette arche dans l'horizon urbain. La couverture en cabletotts offre un jeu de transparence, complétant l'écriture de cette structure.

SEQUENCE 3 : AVENUES ANATOLE FRANCE ET FAOUEDIC



Extrait plan avenues Anatole France - Faouedic

Bordés à l'Ouest par des bâtiments isolés successifs abritant des services publics (dont l'Hôtel de Ville) et à l'Est, par une succession continue d'immeubles à deux ou trois étages avec des commerces, interrompus par le jardin Jules Ferry, barré vers le port par le Palais des Congrès, cette transversale verte marque un axe majeur de Lorient.
L'intervention c'est traduit par la mise en oeuvre d'un plateau général piétonnier axé sur la circulation des transports publics, fortement cadenné, organisé, exprimé par un axe lisible et ressenti traversant et répondant à celui des bassins du Port. Les stations viennent s'inscrire dans cette composition
- fondues dans le plateau et à niveau, parfaitement reconnaissable grâce aux éléments qui les définissent dans l'espace : abris, quais, éclairage.

Cette volonté est accompagnée, scénographiée et mise en scène par un traitement urbain de rive à rive, sur une zone parfaitement délimitée dont le traitement des sols, les cadences, les rythmes, les éclairages donnent une lecture ordonnée, paisible, compréhensible de l'espace urbain.
Les stations sont intégrées à l'espace public et participent à l'ordonnancement et à l'identité du lieu. Elles ne sont pas « posées ».
Les niveaux de sol sont continus par le jeu discret du nivellement. Le piéton est toujours de plain-pied. Il passe en continu des trottoirs de la ville au plateau. Ce sont les véhicules qui « montent » légèrement depuis les rues.
Une trame générale (base 5 m x 5 m) permet de fixer physiquement et de donner psychologiquement des limites, d'animer les sols, de situer les éclairages primaires et secondaires, les bornes éclairantes et de délimiter les zones de circulation. L'ensemble coordonné des traitements de sol rend l'organisation lisible dans son ordonnancement et et sa perméabilité.