



LORIENT
ODYSSEE



© AREP - LaCellule 3D



BRETAGNE
à *GRANDE VITESSE*



DOSSIER DE PRESSE

Télécharger l'application 3D



Accueillir une nouvelle gare en cœur de ville et d'agglomération n'est pas chose courante et c'est pourtant ce qui se réalisera à Lorient en 2017. Ce nouvel équipement, au travers de son architecture ambitieuse, sera le symbole de la volonté de la ville et de l'agglomération d'être toujours plus attractives, innovantes et durables. Mais le projet Lorient Odyssée dépasse largement ce seul équipement : cette nouvelle gare est le fait générateur d'un projet bien plus large, centré autour de la question des mobilités. Lorient Odyssée est en effet à la confluence de trois projets majeurs et structurants pour le territoire, qui rayonneront sur toute l'agglomération : une nouvelle gare donc, mais aussi un pôle d'échanges multimodal - centre névralgique des transports de l'agglomération et lieu de convergence des 3 branches du bus à haut niveau de service « Triskell » -, et enfin un nouveau quartier qui mêlera sur plus de 15 ha logements, activités commerciales et tertiaires. Le mouvement : voilà bien ce qui caractérise notre territoire ! Alors, rendez-vous en mai 2017 !

Norbert MÉTAIRIE
Président de Lorient Agglomération
Maire de Lorient

En 2017, Lorient sera à moins de 3h de Paris. Près de 3/4 d'heure gagnés... C'est le résultat de la force collective déployée depuis toutes ces années pour l'arrivée de la LGV en Bretagne. Et, si à elle seule, la ligne à grande vitesse constitue déjà un atout majeur pour notre péninsule, nous n'en sommes pas restés là !

Ensemble, nous avons fait en sorte que la diffusion de la grande vitesse soit une réalité pour tous les territoires, à l'Est et à l'Ouest, sur le littoral et au cœur du Centre Bretagne. Dès 2017, la nouvelle offre TGV et TER sera augmentée de 20 %. Des trains en plus grand nombre, planifiés avec un niveau de complémentarité encore jamais atteint !

Mais le train ne va pas partout... et pour ne pas perdre en gare le temps gagné sur les rails, nous avons voulu faire des gares de véritables pôles d'échanges multimodal. A peine sortis du train, les Bretonnes et les Bretons pourront immédiatement attraper un car, un bus, un vélo, une voiture partagée... et, au quotidien, profiter des effets de la grande vitesse.

C'est, là encore, une belle illustration de notre détermination et de notre capacité à travailler ensemble autour d'une vision commune pour le développement de la Bretagne !

Jean-Yves LE DRIAN
Président de la Région Bretagne

En complément du financement de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire, auquel il participe à hauteur d'un tiers, l'Etat s'est également fortement engagé, au titre du CPER, dans le programme d'investissement considérable nécessaire pour moderniser les 10 principales gares de Bretagne dont celle de Lorient.

Cet engagement vise à répondre à l'augmentation du trafic attendu dans les années à venir, mais également à assurer la diffusion de la grande vitesse sur l'ensemble de la Bretagne, en aménageant ces gares en véritables pôles d'échanges multimodaux pour en faciliter l'accessibilité par les autres modes, en particulier les transports en commun, tout en offrant aux usagers l'ensemble des services pouvant faciliter les échanges. Le projet de Lorient s'inscrit pleinement dans ce cadre.

L'Etat est également attaché à ce que ces projets répondent aux priorités des politiques qu'il porte, notamment en étant vigilant au respect des règles liées à la sécurité et à la sûreté mais également à la prise en compte des règles d'accessibilité pour tous les publics et en particulier les personnes à mobilité réduite.

Christophe MIRMAND
Préfet de la Région Bretagne

Le Département du Morbihan s'est résolument engagé dans l'opération Bretagne à Grande Vitesse pour favoriser au mieux la diffusion sur son territoire des effets positifs des diminutions des temps de parcours en TGV vers Paris.

Cet engagement s'est traduit par une contribution financière de près de 33 M€ pour la construction de la ligne nouvelle du Mans à Rennes, de près de 9 M€ pour les suppressions de passage à niveau permettant des vitesses de trains supérieures et enfin de 4,5 M€ pour les pôles d'échanges multimodaux (PEM) intéressant les Morbihannais.

À ce titre, il apporte 1,5 M€ à celui de Lorient auxquels s'ajoute 0,3 M€ de participation pour le déplacement de la gare routière.

François GOULARD
Président du Conseil Départemental du Morbihan

SNCF Réseau mène des études et des travaux d'adaptation de nos infrastructures en gare, afin de répondre aux objectifs du pôle d'échanges multimodal, ainsi qu'à la nouvelle implantation de la gare. L'exploitation ferroviaire sera ainsi facilitée et optimisée. L'accessibilité des quais sera assurée en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

Sandrine CHINZI

Directrice territoriale SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire

Chaque jour 10 millions de personnes passent en gare. SNCF Gares & Connexions a pour ambition de faire des gares des lieux de services, des lieux de commerce et des lieux de vie à part entière. La nouvelle gare de Lorient est tournée vers le centre-ville qu'elle irrigue. Par sa modernité, cette gare du 21^{ème} siècle symbolise l'arrivée à Lorient d'un transport ferroviaire encore plus performant, et participe au développement économique de la ville. Cette gare, par son architecture, est en résonance avec l'histoire maritime d'une ville construite autour du voyage et des échanges à travers le monde.

La gare de Lorient va devenir un nouveau phare de la ville. Symbole d'un village urbain articulé autour de la gare, d'espace d'accueil et de services aux voyageurs.

Patrick ROPERT

Directeur Général de SNCF Gares & Connexions





© AREP - LaCellule 3D

SOMMAIRE

INTRODUCTION

p. 7

PARTIE 1 : TRANSPORT

A // Lorient express ! Lorient-Paris en moins de 3h

p. 10

B // Un pôle d'échanges multimodal

p. 15

PARTIE 2 : URBANISME - ARCHITECTURE

A // Une nouvelle gare en centre-ville

p. 22

B // La métamorphose d'un quartier

p. 26

PARTIE 3 : ÉCONOMIE

A // Un enjeu pour tout le territoire

p. 34

B // Infos clés

p. 36

// INTRODUCTION

Lorient – Paris en moins de 3 heures, c'est le point de départ d'un grand chantier de renouvellement de la gare, d'une entrée de ville et du cœur de l'agglomération. Lorient devient plus accessible et s'offre un nouveau visage. Une gare tournée vers le centre-ville, une interconnexion optimisée avec tous les transports du territoire, un meilleur maillage de la région, un nouveau quartier respectueux de l'environnement où il fait bon vivre, une image plus moderne et plus proche pour accompagner l'attractivité économique et touristique de Lorient et de son agglomération.

Lorient à moins de 3 heures de Paris, c'est, selon les prévisions, une augmentation importante du flux de voyageurs prévue d'ici 2020. Soit 2,5 millions de personnes qui fréquenteront chaque année la gare de Lorient et ses nombreux services. Et autant de possibles développements pour le territoire qui accueille cette population : augmentation de la fréquentation touristique et professionnelle, développement de nouveaux besoins, de nouvelles pratiques, d'usages à anticiper.

Lancé sous le nom de **Lorient Odyssee**, ce chantier comprend la nouvelle gare ferroviaire, la création d'un pôle d'échanges multimodal et la transformation d'un quartier autour de la nouvelle gare TGV. Un projet ambitieux qui préfigure l'avenir du territoire et qui fédère de nombreux partenaires : Etat, Région Bretagne, Département du Morbihan, Lorient Agglomération, Ville de Lorient, SNCF et SNCF Réseau.

// AU COEUR DU RENOUVEAU D'UN TERRITOIRE

Le projet de Lorient Odysée est né d'une volonté de faciliter les déplacements, renforcer l'accessibilité et l'attractivité du territoire et relier la gare au centre-ville. Lorient Odysée rappelle l'histoire de Lorient et son acronyme, LO, les matricules des bateaux de la ville aux cinq ports. Lorient Odysée s'implante au cœur du territoire et des grands projets d'aménagement comme le Centre Hospitalier de Bretagne Sud, Lorient la Base, l'Université de Bretagne Sud et son école d'ingénieurs. Lorient Odysée prolonge la dynamique du centre-ville de Lorient et concrétise la création d'un véritable cœur d'agglomération.



DESTINATION LORIENT BRETAGNE SUD

Lorient, la ville aux cinq ports, son agglomération de 25 communes, entre rade, mer et vallées, ses 120 km de littoral : le territoire gagne à être connu. Avec l'installation d'une nouvelle gare TGV et grâce à la ligne à grande vitesse, la destination Lorient Bretagne Sud attirera de nouveaux voyageurs, de nouveaux habitants, de nouveaux professionnels. Un cadre de vie exceptionnel, la mer à portée de rame, les rivières au cœur d'un paysage vert et vallonné, des infrastructures modernes et compétitives, le tout à moins de 3 heures de Paris !

PARTIE 1 : TRANSPORT



© AREP - LaCellule 3D

LORIENT EXPRESS ! LORIENT – PARIS EN MOINS DE 3H

La Bretagne se rapproche...

Si la diaspora bretonne est très présente à Paris, elle va intensifier ses voyages grâce à BGV ! Avec la mise en place de 182 km d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes et son prolongement à travers la région, les côtes et les vallées bretonnes, Lorient sera à moins de 3 heures de Paris à partir de juillet 2017.

① // PROJET BGV : RAPPROCHER LA BRETAGNE

Bretagne Grande Vitesse (BGV) est le grand projet d'aménagement régional pour les transports qui vise à rendre la région Bretagne plus accessible : plus proche de Paris et de toute la France, mieux desservie dans son maillage interne.

• Profiter de la LGV grand ouest

Le projet BGV est construit autour du déploiement de la Ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire. La LGV Bretagne-Pays de la Loire doit permettre d'améliorer la desserte des deux régions, en renforçant leur accessibilité vers les autres régions françaises (Paris et grandes métropoles régionales avec des liaisons directes « province-province ») et européennes. La Ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire entre Le Mans (Conneré) et Rennes prolongera la LGV actuelle entre Paris et le Mans de **182 km** pour un gain de temps de **37 minutes entre Paris et Rennes** (et un trajet passant à moins de 1h30) mais aussi au-delà, vers l'ensemble de la Bretagne. Sur cette nouvelle LGV, les TGV circuleront à une vitesse comprise entre 300 et 320 km/heure. **Grâce à ces choix, le gain de temps moyen est de 49 minutes sur Paris-Lorient.**

• Moderniser les lignes intérieures

Le projet BGV s'appuie également sur la modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. L'objectif est bien de prolonger l'effet LGV pour raccourcir les temps de parcours en Bretagne, permettre à plus de trains de circuler, et améliorer la sécurité. Le projet s'appuie également sur deux principes forts : les TGV poursuivant vers la pointe bretonne ne s'arrêteront pas entre Paris et Rennes, et deux aller-retour TGV quotidiens supplémentaires circuleront sur les lignes Paris-Brest et Paris-Quimper (soit 8 TGV supplémentaires chaque jour) pour desservir la pointe de la Bretagne.

Concrètement, le projet BGV, c'est **Lorient à 2h56 de Paris pour les trains les plus rapides (contre 3h38 aujourd'hui)**.

• Se rapprocher des grandes métropoles françaises

Ces gains de temps bénéficieront également aux liaisons avec les principales métropoles régionales Lyon, Strasbourg, etc. **Il s'agit ainsi de faciliter l'accès au réseau national à grande vitesse.** Ces gains de temps seront d'autant plus importants que d'autres LGV seront mises en service à cette échéance. Ainsi, en 2017, 4 nouvelles Lignes à Grande Vitesse (700 km au total) seront en service en France : Est-Européenne phase 2, Bretagne - Pays de la Loire (Le Mans - Rennes), Sud Europe Atlantique (Tours - Bordeaux) et contournement Nîmes-Montpellier. Il s'agit d'un fait sans précédent et une prouesse tant au niveau technique qu'au niveau de l'exploitation. Les LGV Bretagne - Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique permettront la diffusion de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire atlantique. Leur mise en service s'accompagnera de la refonte de l'ensemble des horaires sur toute la façade Ouest (cadencement des trains).



② // ETOFFER L'OFFRE DE TRANSPORT RÉGIONAL

Avec la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse entre le Mans et Rennes, c'est tout un projet de territoire qui prend forme. C'est aussi une offre régionale plus performante, pour une meilleure desserte de toute la région, grâce à une offre TGV et TER globalement augmentée de **20 %**.

Les **TGV et les TER** circuleront en **complémentarité**; les correspondances seront améliorées, notamment en termes d'horaires (dès 2017), afin d'optimiser la desserte intra Bretagne et diffuser les effets de la grande vitesse à tous les territoires. Pour les voyageurs bretons, cela signifie plus de trains, et donc plus de choix pour se déplacer en Bretagne ou hors de la région.

• Plus de TER

Ainsi, Lorient bénéficiera de **41 arrêts TER par jour en 2017**, soit 6 de plus qu'actuellement. Les grilles horaires ont été organisées pour répondre aux besoins de l'ensemble des usagers. Un travail important a été mené afin de mieux répartir les horaires des liaisons domicile / travail sur la pointe du matin et du soir.

• Développer les connexions entre les transports

Pour prolonger l'effet LGV partout en Bretagne et jusqu'à la pointe du Finistère, BGV mise sur la multimodalité des transports. Outre la modernisation des voies SNCF régionales pour accroître le gain de temps, BGV implique aussi la complémentarité avec un réseau routier modernisé : l'axe central Est-Ouest avec la RN 164 et la liaison Nord-Sud avec les axes Saint-Brieuc-Lorient et Saint-Brieuc-Vannes via Loudéac et Pontivy. L'aménagement des dix gares TGV en pôles d'échanges multimodaux (PEM) facilitera les **liaisons TGV-TER** dans les principales gares bretonnes et le passage du train à d'autres modes de transport comme les réseaux collectifs urbains et interurbains, les axes piéton, le vélo, l'avion, la voiture,...

3 // UN ÉLAN COMMUN DE TOUTE LA RÉGION

La réalisation de la Ligne à grande vitesse (LGV) jusqu'à Rennes s'inscrit dans un vaste **plan ferroviaire breton**. L'objectif est de développer le maillage et la compétitivité des transports sur la région, mais aussi d'accompagner le **développement des agglomérations** bretonnes. La Région et toutes les collectivités se mobilisent ensemble pour que les gains de temps de la future LGV bénéficient à toute la Bretagne dès 2017. Le financement de la LGV (3.4 milliards d'euros) est assuré par SNCF Réseau, l'État, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les 4 départements bretons, Rennes Métropole et le Pays de St Malo. L'ensemble des collectivités bretonnes apportent au projet une part équivalente à celle de l'Etat, soit 858 millions d'euros, dont 655 millions de la Région Bretagne.

+ D'INFOS :

- 7 sections de travaux de génie civil de 25 à 30 km
- 26 millions de m³ terrassés
- 239 ouvrages d'art construits (ponts routes, ponts rails, viaducs et tranchées couvertes)
- Retrouvez le dossier Bretagne Grande Vitesse sur le site de la Région www.transports.bretagne.bzh et inscrivez-vous à la newsletter pour suivre l'actualité du projet.



• La ligne Lorient – Paris Montparnasse

Le train le plus rapide dans le sens Lorient-Paris sera à 2h56, amélioré de 42 minutes par rapport à la situation actuelle, et en moyenne Lorient sera à 3h03 de Paris (gain de 45 minutes par rapport à aujourd'hui).

En semaine hors été, 9 allers/retours TGV sont proposés, répartis régulièrement sur toute la journée (soit 1,5 aller/retour supplémentaire).

Pour les usagers de la gare de Lorient :

- > *Le premier train le matin permet d'arriver à Paris vers 9h (TGV direct)*
- > *Un dernier train le soir permet de quitter Paris vers 20h (TGV direct)*

Pour les Parisiens :

- > *Le premier train du matin permet d'arriver à Lorient avant 10h (TGV direct)*
- > *Un dernier train le soir permet de quitter Lorient vers 20h (TGV direct)*
- > *Le vendredi, un TGV bolide mettra Lorient à 2h43 de Paris.*

La fréquence de desserte des TGV est augmentée (+1 dans le sens Lorient-Paris et +2 dans le sens inverse).

En complément, 2 aller-retours quotidiens supplémentaires Paris-Lorient seront proposés avec une correspondance TER à Rennes.

Les voyageurs bénéficieront à Rennes de correspondances optimisées avec les TGV intersecteurs vers Lille, Strasbourg et Lyon mais aussi Massy TGV et Roissy.



UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

C'est ici que se croiseront tous les transports collectifs publics de l'agglomération, du Morbihan et de la Bretagne. Les bus urbains, les cars interurbains et régionaux transiteront par la gare routière, qui formera avec la gare SNCF le nouveau **Pôle d'échanges multimodal**.

① // LA GARE AU CŒUR DE TOUS LES DÉPLACEMENTS

Avec le déploiement du projet BGV, la gare de Lorient devrait accueillir un nombre croissant de passagers : selon les prévisions, jusqu'à 2,5 millions à l'horizon 2020, et 3 millions d'ici 2030 (contre 1,4 million en 2016). Un flux cadencé par l'augmentation du trafic des TGV et de celui des TER. C'est pour mieux accompagner ces nouveaux voyageurs qu'a été prévue la construction d'une nouvelle gare et d'un nouveau quartier, Lorient Odyssee. Il ne s'agit pas seulement d'un pari architectural original, mais aussi de la création d'un point de convergence des multiples modes de transport qui maillent le territoire. Une nouvelle gare TGV, une nouvelle passerelle, un nouveau quai TER, des nouveaux parvis, des parkings à vélo sécurisés, des parkings pour les voitures à proximité, une gare routière interurbaine : la nouvelle gare rassemble tous les transports au sein d'un pôle d'échanges multimodal (PEM).

Véritable interface entre le cœur d'agglomération et le réseau de transport, la nouvelle gare TGV vise à faciliter **l'interconnexion** entre tous les modes de déplacement et à les rendre plus **fluides**. L'enjeu est important au regard des nouveaux voyageurs attendus, mais aussi pour le confort de tous les Lorientais et des usagers qui y gagneront au quotidien dans leurs déplacements.

Le nombre de voyageurs devrait passer à 2,5 millions à l'horizon 2020. Une forte progression est notamment attendue du côté des voyageurs pendulaires, c'est-à-dire ceux qui effectuent des trajets domicile-travail ou domicile-école. La transformation de l'ancienne gare en pôle d'échanges multimodal était indispensable.

Gérard BELOEIL

Directeur de projets SNCF Gares & Connexions

• **Le pôle d'échanges multimodal de la nouvelle gare améliore l'accueil et l'accès à tous les transports : bus, taxi, vélo, avion, bateau, et même piétons !**

- > *L'accès aux bus urbains, départementaux et régionaux (voir page suivante)*
- > *Des correspondances régulières vers les 5 lignes maritimes de la CTRL qui permettent de traverser la rade (+ de 100 A/R par jour en semaine)*
- > *Une liaison directe vers l'embarcadère et ses 10 liaisons quotidiennes pour l'île de Groix en saison*
- > *Une gare de taxi pour relier directement l'aéroport de Lorient et ses vols réguliers pour Paris et Porto*
- > *500 places de parking pour les voitures : dépose-minute, stationnement de longue et courte durée en surface et en sous-sol*
- > *La location de vélos urbains et l'accès aux 200 km de pistes cyclables qui sillonnent le territoire, plus de 250 places de stationnement abrité et sécurisé, 100 places de stationnement de courte durée*
- > *Un cheminement doux et paysagé pour les piétons vers le centre-ville de Lorient*

Faciliter l'accès à une information complète sur l'ensemble de l'offre de transport public d'un territoire est bien évidemment au cœur de l'engagement de l'ensemble des partenaires de ce nouveau pôle d'échanges multimodal. C'est, avec les aménagements majeurs qui sont opérés, un levier capital pour relever l'enjeu du report modal pour une mobilité durable. Depuis 2010, le Conseil régional, Lorient Agglomération et 18 autres collectivités bretonnes responsables des transports ont développé le site d'information multimodale BreizhGo.com. Il concentre l'information de 25 réseaux en Bretagne soit la quasi-totalité du territoire. Ce site permet de calculer son itinéraire en transport public de porte à porte. Il prend en compte tous les modes de transports publics et propose des itinéraires combinant les transports publics avec marche à pied et vélo.

• **SNCF Réseau adapte les infrastructures ferroviaires en gare**

Des travaux ferroviaires conséquents menés par SNCF Réseau sont à l'étude ou en cours, afin d'adapter les infrastructures ferroviaires aux objectifs du pôle d'échanges multimodal ainsi qu'à la nouvelle implantation de la gare :

- > *Libération des emprises ferroviaires pour permettre la construction du nouveau bâtiment voyageurs au Sud ;*
- > *Construction d'un nouveau quai et d'une nouvelle voie électrifiée ;*
- > *Mise en accessibilité pour personnes à mobilité réduite des quais existants ;*
- > *Etude d'électrification du faisceau de voies 31-35, permettant le remisage des trains TER ;*
- > *Etude de remaniement général du plan de voies et de création d'un nouveau poste d'aiguillages.*

② // PRIVILÉGIER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Soucieuse d'offrir une alternative à la voiture, Lorient Agglomération développe depuis plusieurs années un réseau dense de transport collectif à travers les 25 communes de son territoire. A l'échelle du Morbihan, des lignes de car sillonnent le département pour relier les principales agglomérations, tandis que les lignes régionales complètent l'offre. Dans le prolongement de cette démarche, la gare de Lorient et son PEM sont appelés à devenir **le centre névralgique de tous les transports en commun** : bus urbains, cars départementaux et régionaux, TER et TGV.

Ainsi, la nouvelle gare routière interurbaine comptera 8 quais interconnectés pour les cars départementaux et régionaux. De même, un nouveau quai TER en lien direct avec les lignes routières permettra d'optimiser la montée en puissance du flux TER et d'assurer la sécurité des voyageurs. Enfin, l'accès direct aux lignes de bus collectif interurbain de la CTRL dont le Triskell, bus à haut niveau de service, est assuré et facilité par la nouvelle organisation de la gare et du PEM.

Offrir des solutions simples et pratiques pour passer du train au taxi, au vélo ou au bus comme le Triskell, c'est aussi lutter pour réduire l'usage de la voiture. On y gagne tous en rapidité de déplacement, en économies d'énergies et en qualité de vie.

Olivier LE LAMER

Vice-Président de Lorient Agglomération en charge des mobilités,
adjoint au maire de Lorient

EN BREF

- L'accès immédiat au Triskell et ses 17 lignes qui empruntent le tracé prioritaire de cette desserte, entre Lorient, Plœmeur, Quéven et Lanester.
- La connexion au réseau des 34 lignes de bus collectif de la CTRL qui relie les 25 communes de Lorient Agglomération.
- L'accès au réseau départemental de cars TIM (Transports Interurbains du Morbihan) et ses lignes directes vers Gourin, Carhaix, Etel et Pontivy.
- Le passage quotidien en gare des cars régionaux vers Vannes, Pontivy, Loudéac et Saint-Brieuc.
- Tous les TER vers Quimper, Brest, Rennes et Nantes feront un arrêt en gare de Lorient, soit 41 arrêts quotidiens en semaine.

3 // ZOOM SUR LE TRISKELL

C'est une nouvelle rue qui s'élanche de la gare vers le pont d'Oradour pour enjamber les voies ferrées et créer un lien plus rapide et sécurisé entre le nord et le sud des voies. Cette rue est réservée aux cars interurbains, aux bus urbains, aux cyclistes, aux piétons et au Triskell, bus à haut niveau de service (BHNS) circulant sur des voies prioritaires et mis en service pour sa première phase en 2007 entre Lorient et Lanester. La seconde phase, baptisée Triskell 2017, rallie les communes de Plœmeur (à l'ouest) et de Quéven (au nord), avec un arrêt devant le pôle d'échanges multimodal, cœur des trois branches du Triskell.

À terme, les aménagements de Triskell 2017 desserviront des secteurs de l'agglomération concentrant plus de 50 000 habitants, 12 500 emplois et 12 000 scolaires. Les cars interurbains, les bus urbains, les vélos et piétons pourront également emprunter cette nouvelle voie qui évite le passage à niveau. Elle permet au bus d'enjamber les voies ferrées et de retrouver un passage prioritaire pour rejoindre le nord de la ville et les communes avoisinantes.

EN CHIFFRES :

Le Triskell 2017, c'est :

- 14 km d'aménagements
- 17 lignes de bus concernées
- 41 stations accessibles

À RETENIR

• La gare au cœur du pôle d'échanges multimodal

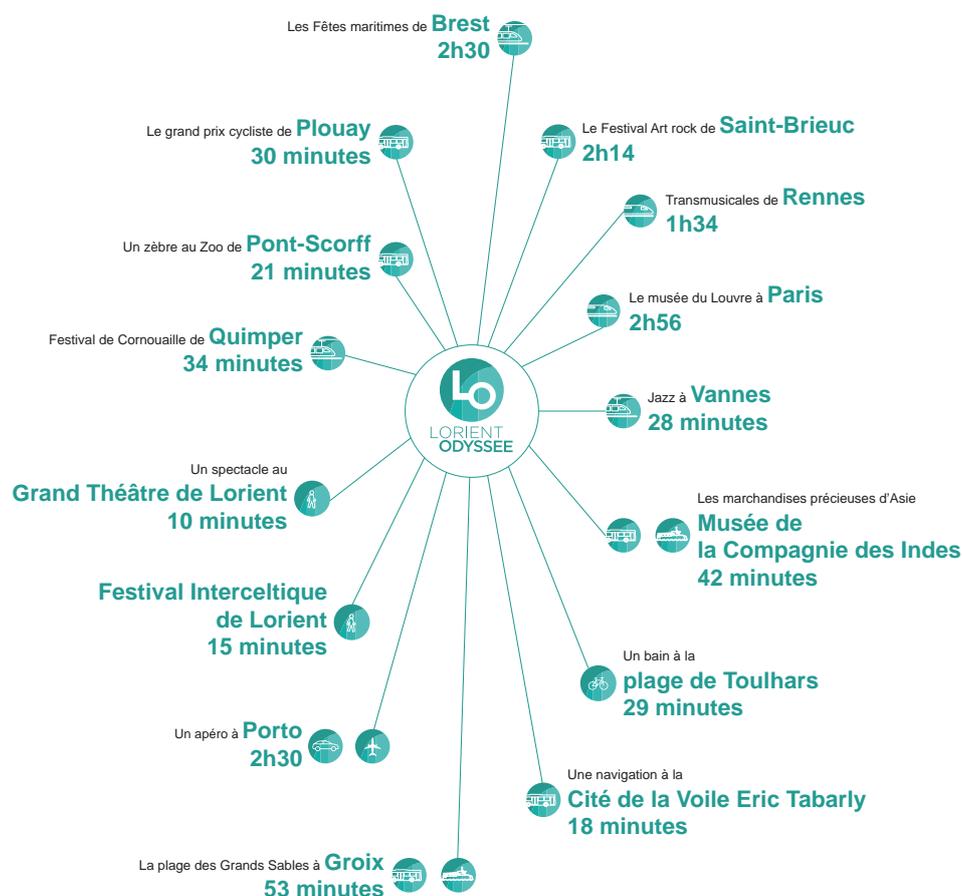
- > Construction d'un grand parvis devant la gare qui permettra de réunir tous les modes de transport.
- > Réalisation d'une station Triskell (voie priorité bus) permettant de relier rapidement le centre-ville de Lorient, Plœmeur, Quéven, Lanester, l'Université, les quartiers de Kervéanec et de Keryado....
- > Intégration des transports départementaux et régionaux avec la nouvelle gare interurbaine.
- > Aménagement d'arceaux et d'une station de location de vélos et de parkings vélos couverts sécurisés au sud et au nord des voies.
- > Matérialisation d'un dépose minute pour les taxis et les voitures et création de parkings en sous-sol de courte et longue durée au sud et au nord des voies.
- > Pour les piétons, réalisation de larges trottoirs et création d'une nouvelle passerelle pour relier le quartier de Kerentrech au centre-ville et accéder aux quais.
- > Restructuration de la gare actuelle en un accès secondaire au nord et réaménagement du parvis nord.

Si le nom de Lorient évoque encore l'exotisme des Indes, la ville a su garder une ouverture vers la mer, vers la France et vers le monde. Ainsi, au départ de la gare et de son pôle d'échanges multimodal, de nombreuses connexions permettent de rejoindre l'aéroport de Lorient et ses vols quotidiens pour Paris et Porto, la gare maritime et ses 5 allers-retours quotidiens en été pour l'île de Groix, les bateaux-bus et les 5 lignes qui traversent la rade de Lorient, mais aussi les 200 km de voies cyclables, et les parcours piétonniers qui ramènent vers le cœur de la ville.



• Avec la LGV et sa nouvelle gare, Lorient se place au cœur de la Bretagne !

- > Admire les marchandises précieuses d'Asie au Musée de la Compagnie des Indes : 42 minutes en bus et en bateau
- > Comprendre la navigation à la Cité de la Voile : 18 minutes en bus
- > Voir un zèbre au Zoo de Pont-Scorff : 21 minutes en bus
- > Aller à la plage à Toulhars (Larmor-Plage) : 29 minutes à vélo
- > Prendre l'apéro en terrasse à Porto : 2 heures en taxi et en avion
- > Visiter le musée du Louvre : 2h56 en TGV
- > Danser au festival Art Rock à Saint-Brieuc : 2h14 en car région
- > Vivre les Fêtes Maritimes de Brest : 2h30 en TER
- > Voir un spectacle au Théâtre de Lorient : 10 minutes à pied
- > Pique-niquer sur la plage des Grands Sables à Groix : 53 minutes en bus et en bateau
- > Suivre le grand prix cycliste de Plouay : 30 minutes en bus
- > Découvrir les stars de la musique de demain aux Transmusicales de Rennes : 1h34 en train
- > Danser au Festival Interceltique de Lorient : 15 minutes à pied



PARTIE 2 : URBANISME

ARCHITECTURE



① // TOURNER LA GARE VERS LE CENTRE-VILLE

L'arrivée de la LGV en Bretagne et son prolongement à Lorient sont l'occasion de repenser la place et l'organisation de la gare dans la ville et le territoire. L'augmentation du nombre de voyageurs issus du train accompagne cette indispensable reconfiguration, qui vise aussi à rapprocher les modes de transport.

Dans le cadre du projet Lorient Odyssée, la nouvelle gare TGV de Lorient a donc été conçue comme une **porte d'entrée** sur le territoire, en plein cœur des réseaux de déplacement et de la cité. Réimplantée au **sud des voies**, elle reliera directement le centre-ville, le port et ses commerces, remplaçant la gare dans la vie de la cité. Tournée vers la ville, enjambant les voies grâce à une nouvelle passerelle, intégrée dans un quartier en plein renouveau et reliée au centre commerçant, la nouvelle gare est une des marques visibles de la modernisation de Lorient et de son agglomération, territoire en perpétuelle mutation.

LE SAVIEZ-VOUS?

Lorient Agglomération aime les défis. Elle a déjà transformé le site militaire de la Base de sous-marins en haut lieu du nautisme et de la course au large, une reconversion exemplaire labellisée destination touristique d'excellence dans le cadre du concours européen EDEN en 2011. Avec des entreprises très spécialisées, une infrastructure dédiée, une position idéale de la rade, Lorient la Base accueille aujourd'hui un pôle course au large, devenu incontournable pour les grandes teams de la voile : Alain Gautier, Franck Cammas, Jean-Pierre Dick, Jérémy Beyou, Yann Eliès et de nombreux espoirs de la course au large ont choisi Lorient ! La Volvo Ocean Race, la solitaire du Figaro, le Tour de France à la voile sont aussi passés par Lorient... Et maintenant, Lorient Agglomération poursuit son travail de modernisation du territoire avec ce nouveau chantier d'envergure autour de la nouvelle gare TGV et d'un nouveau quartier.

② // UN BÂTIMENT EMBLÉMATIQUE

La nouvelle gare de Lorient Odyssée s'installe dans un bâtiment neuf et innovant, inspiré de l'histoire maritime de la ville, mais aussi un symbole de son ouverture, tournée vers l'avenir.

C'est une architecture unique qui a été créée par **Etienne Tricaud** du groupe AREP pour le nouveau bâtiment : **une forme aérienne et ouverte en coque de bateau**, longue de 115 mètres, habillée de bois, de béton fibré et de verre. Le bois renvoie ici à celui des navires de pêche et de la marine marchande de la Compagnie des Indes qui sont à l'origine de la création de Lorient, et qui font écho aux nombreux chantiers navals du territoire. L'accent a été mis sur **la transparence** avec de grandes façades de verre. Coté quais (au nord), cette façade de verre laisse voir les voies ferrées, la passerelle vers le quartier de Kerentrech et son église.

La nouvelle gare, située au sud des voies, s'accompagne de la construction d'un **nouveau quai** et d'**une voie dédiée au TER**. Une **passerelle** en bois enjambe les voies pour relier les quartiers nord au centre-ville. Elle distribue également les accès aux différents quais, via des escaliers, des escalators et des ascenseurs.

Au sud, le vaste **parvis** du bâtiment ouvre sur la gare routière et la voie prioritaire du bus à haut niveau de service Triskell, également accessible aux taxis, vélos et piétons. La nouvelle gare TGV s'inscrit donc au cœur du réseau de transports public (réseau ferré, cars interurbains et bus de l'agglomération, liaison vers les lignes maritimes...). Orientée vers la ville, elle s'ouvre dans l'axe du boulevard Franchet d'Esperey et sur le centre-ville de Lorient.

Le nouveau bâtiment voyageur sera inauguré en **mai 2017**. Il devrait accueillir, selon les prévisions, 2,5 millions de voyageurs d'ici 2020 et 3 millions de voyageurs en 2030.

Le projet répond à deux préoccupations : à la fois de mobilité et de développement urbain. La volonté est ici d'établir un espace d'accueil du public, qui prend totalement sa place dans le paysage urbain. La gare, lieu le plus fréquenté de la ville, doit s'inscrire dans la chaîne des espaces publics. Par son identité forte et parce que son architecture puise ses racines dans les traditions lorientaises, la gare de Lorient devrait prendre rapidement sa place dans la ville.

Etienne TRICAUD
Président du groupe AREP

③ // REPENSER L'USAGE DE LA GARE

La nouvelle gare du projet Lorient Odyssée a été pensée pour répondre aux besoins des voyageurs actuels et à venir. Dans sa structure et dans son organisation, elle est conçue pour faciliter l'orientation et le quotidien des usagers.

Le principe adopté pour l'organisation de la gare est celui d'une compréhension immédiate et intuitive des lieux par les usagers. Savoir où sont les départs et arrivées des trains, les horaires, les services : la gare se découvre en transparence pour mieux laisser voir ses espaces, offrir une vision en profondeur. Fonctionnalité et esthétisme s'allient pour faire de la gare, de son parvis et de ses abords, un lieu à l'identité forte.

• Les services

Au rez-de-chaussée, la nouvelle gare s'ouvrira aux voyageurs sur un **vaste hall** et sur les espaces **d'accueil** et de **vente des billets** de train et d'intermodalité urbaine (guichets et mobilier connecté). Les usagers, dès leur descente de train, trouveront ainsi les informations sur tous les transports urbains (horaires, tarifs, lignes...) mais aussi des informations touristiques sur le territoire. S'y intégreront également **un loueur de voitures et un commerce**. Cette « boutique du quotidien » proposera sur 200 m² de l'alimentation et de la restauration rapide, de la presse et des distributeurs avec une terrasse au sud. A noter que le nouveau bureau de poste sera intégré dans la partie ouest du rez-de-chaussée. Au premier étage, un plateau accueillera les bureaux de SNCF, au niveau deux, un deuxième plateau de bureaux et des services dédiés à la police ferroviaire. Pour relier les niveaux et l'accès à la passerelle au-dessus des voies, des escaliers mécaniques et des escaliers fixes, des ascenseurs. Les zones d'attente, au rez-de-chaussée et aux étages, permettront de voir les trains à quais ou à l'arrivée. Depuis le deuxième étage, la vaste **mezzanine** offrira un beau panorama sur la ville, côté sud.

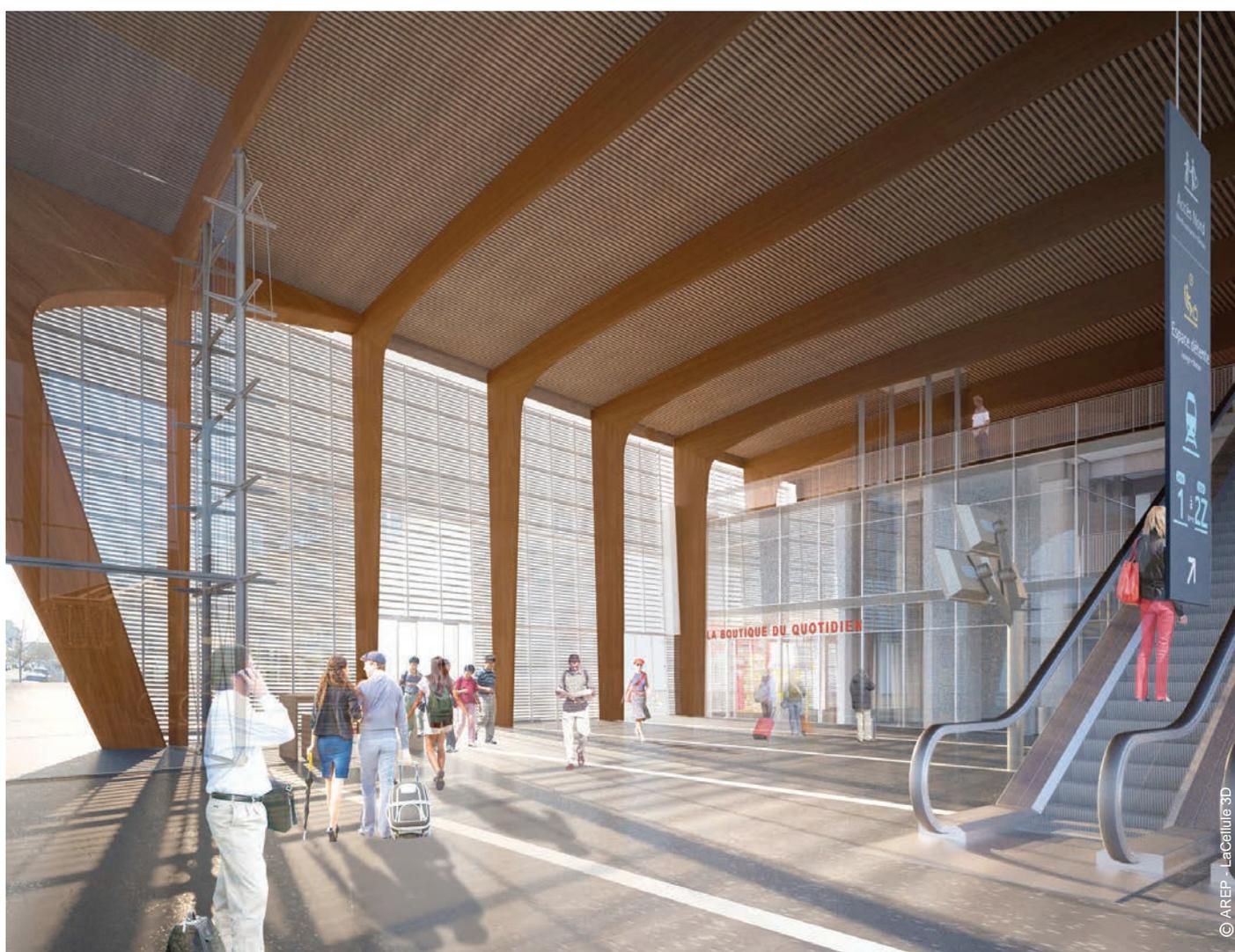
• La circulation

Outre les services aux voyageurs, la nouvelle gare s'organise pour faciliter les déplacements de tous les usagers. La passerelle, qui enjambe les voies ferrées, distribue l'accès aux quais depuis les deux accès nord et sud. C'est aussi le lien ouvert à tous entre le quartier de Kerentrech (au nord) et le centre-ville (au sud). Pour faciliter la circulation des trains TGV et TER, un nouveau quai dédié au TER est créé. D'ailleurs, côté gare routière, 8 quais pour les cars départementaux et régionaux sont positionnés dans la continuité de la nouvelle gare TGV. Enfin, l'accessibilité des quais et des liaisons a été optimisée : trottoirs aménagés et élargis, rampes d'escaliers mécaniques et ascenseurs, bandes d'éveil à la vigilance.

• La passerelle : relier la ville

Érigée dès septembre 2015, la passerelle de la nouvelle gare de Lorient symbolise à elle seule le projet Lorient Odysée : un chantier titanesque et le renouveau du quartier de la gare, comme une entrée de ville chaleureuse et vivante.

Elle pèse 90 tonnes, mesure 60 mètres de long et a nécessité 207 m³ de bois : la nouvelle passerelle qui relie les deux accès nord et sud de la gare est la première structure érigée sur le chantier. Une étape symbolique qui réoriente la future gare vers le centre-ville de Lorient et le boulevard Franchet d'Esperey, au cœur de la vie de la cité. La passerelle est entièrement habillée de verre et de bois, elle a été construite sur place et en deux parties, entre août et septembre 2015.



© AREP - LaCellule 3D

LA MÉTAMORPHOSE D'UN QUARTIER

Le projet Lorient Odyssée s'inscrit dans une vision globale et ambitieuse : celle d'un nouvel espace de voyages et de transports, celle aussi d'un renouveau urbain. Plus qu'un nouveau bâtiment voyageur, c'est tout un quartier qui est repensé et qui amorce sa métamorphose. Nouvelle gare, nouvelles résidences d'habitation, nouvelles activités : c'est une nouvelle image de Lorient et du territoire qui se dessine.

① // LE QUARTIER DE LA GARE : UN NOUVEAU QUARTIER À PROXIMITÉ DU CENTRE

S'élevant côté ouest du parvis, le nouveau quartier de la gare accueillera un ensemble immobilier innovant de 10 îlots ponctués de 7 émergences comme autant de phares sur la ville, quadrillé de voies vertes et d'espaces communs. C'est l'architecte Nicolas Michelin qui signe ce projet pour Lorient Odyssée.

Le nouveau quartier de la gare de Lorient est l'occasion de concevoir la ville autrement et de proposer la réalisation d'îlots mixtes. Étendu sur plus de 15 hectares, le nouveau quartier de la gare fait le pari de la modernité, de la mixité et du bien vivre ensemble. Proposant habitations, commerces et bureaux, il s'ouvre sur la nouvelle gare et son vaste parvis dans l'axe du centre-ville. Nouvel espace de vie, c'est aussi le visage moderne de Lorient et de son agglomération qui s'offre aux voyageurs.

Le nouveau quartier de la gare, délimité par une zone d'aménagement concertée (ZAC), s'inscrit entre le cours de Chazelles à l'Est, le boulevard Cosmao-Dumanoir au Sud, la rue Mancel à l'Ouest et la rue Braille au Nord. Il s'organise en 10 îlots au sud des voies, surmontés de 7 émergences évoquant des phares, et de quatre autres îlots-terrasses au nord. Entre les bâtiments, des liaisons douces réservées aux piétons et aux vélos, des espaces verts distribués en jardins, en terrasses et en cheminements arborés.

Véritable espace de vie, ce nouveau quartier accueillera d'ici une dizaine d'année 500 logements, dont 20% de logements sociaux, permettant d'héberger 1 200 habitants supplémentaires. Pour les commerces et les activités économiques, 28 000 m² de surfaces sont programmés à terme, et les bureaux trouveront 32 000 m² dédiés, ces surfaces respectives étant prévues pour être livrées au fur et à mesure de l'avancée du programme de ZAC. Une offre de stationnements en noyaux est enfin prévue au pied des îlots, tenant compte de l'activité générée par ce nouveau quartier et par la nouvelle gare TGV. En face du parvis, aux pieds du Triskell et de la gare, un grand hôtel-restaurant de 2500 m² accueillera les voyageurs et les gourmets sur 4 niveaux. La mixité ainsi proposée entre habitat, activité professionnelle et commerces de proximité, le tout en lien avec l'hyper-centre de Lorient, devrait assurer une vie de quartier et une animation quotidienne dans cette zone nouvelle.

• Un nouveau centre

Le quartier de la gare devrait être un lieu particulièrement fréquenté participant au dynamisme du territoire :

- > un carrefour pour les utilisateurs du réseau ferré, des bus, cars et automobiles en raison de la proximité d'axes de circulation très empruntés,
- > un espace marchand avec le centre commercial l'Orientis, des hôtels, bars, restaurants ou commerces de proximité,
- > un espace de vie où cohabitent écoles, bureau de poste et le centre hospitalier de Bretagne Sud...
- > des espaces culturels situés à proximité immédiate : médiathèque et cinéma.

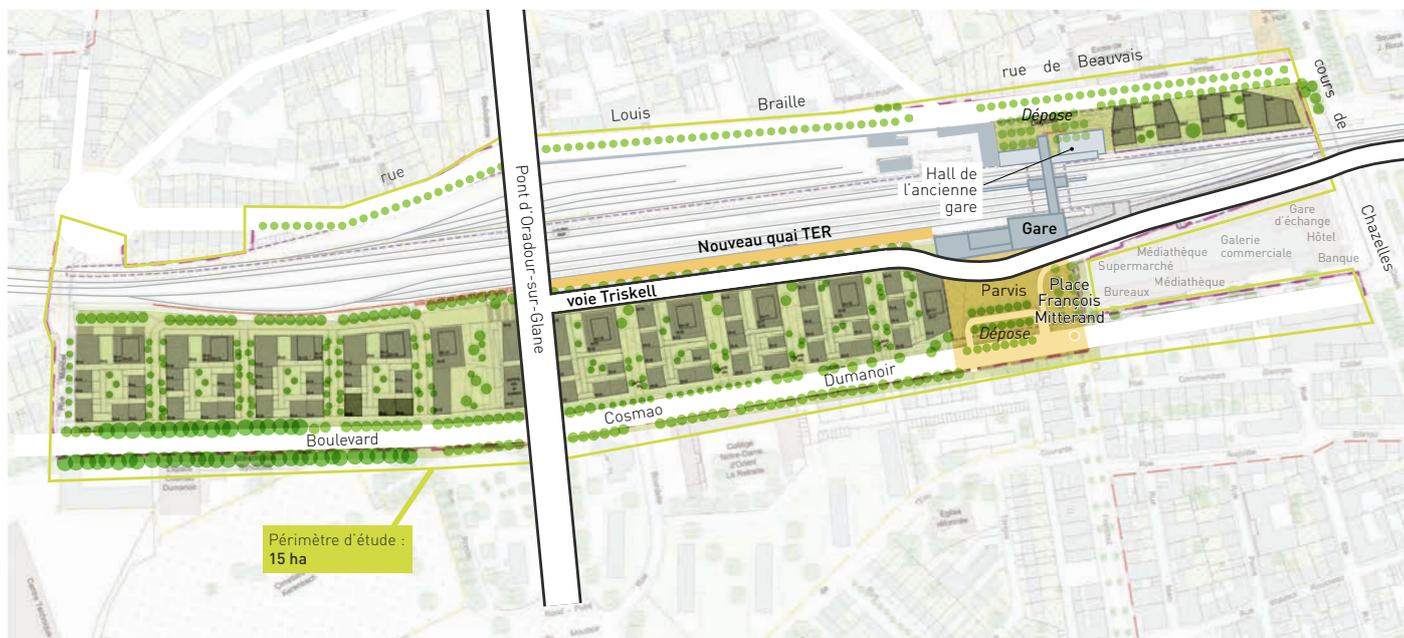
EN CHIFFRES :

Sur 15 hectares, le nouveau quartier de la gare pourrait accueillir à terme 100 000 m² de constructions neuves : 32 000 m² de bureaux, 28 000 m² de commerces, 42 000 m² de logements, dont 20% de logements sociaux. Soit 2 500 emplois et 1 200 habitants supplémentaires.



2 // RELIER KERENTRECH ET LE CENTRE

Le quartier de la gare de Lorient Odysée englobe des constructions neuves et un renouvellement urbain aussi bien au sud qu'au nord des voies. La rupture organisée par le faisceau des voies ferrées sera en partie gommée par cette nouvelle organisation qui prolongera le centre-ville jusqu'au nord de la ville.



• Le quartier Braille

Au nord des voies et de la gare, le nouveau quartier accueillera des constructions appelées îlots terrasses. Des immeubles regroupant des logements, des bureaux et des commerces, un parking intégré côté voies ferrées, et de grandes terrasses ombragées donneront sur la rue Braille et la rue Beauvais. Les îlots seront ouverts vers le sud et protégés des nuisances sonores issues des voies ferrées par des espaces tampon. L'espace construit se prolongera à l'ouest par le jardin Braille qui passe sous le pont d'Oradour. A l'est, il rejoindra le parvis nord de la gare. Cette partie nord du nouveau quartier instaurera un nouveau lien naturel entre l'hyper-centre, la gare et Kerentrech.

• La place François Mitterrand

Au cœur de cette nouvelle organisation, la gare assure la liaison avec le centre-ville de Lorient. Face à son vaste parvis sud, un grand espace de 90 mètres de large et 80 mètres de profondeur agrandira l'actuelle place François Mitterrand. C'est ici le point de jonction des différents éléments du quartier : il permet de rejoindre le boulevard Franchet d'Esperey qui conduit au centre-ville, d'accéder à la gare routière et son réseau de bus, de rejoindre le parking longue durée, la station de taxis et celle des vélos.

• Un axe citoyen

La médiathèque de Lorient, la station de bus du Triskell 2017 vers Quéven et Plœmeur, les allées ombragées du nouveau quartier de la gare dessiné par l'Agence Nicolas Michelin et Associés seront à proximité immédiate. Le parvis ouvre la perspective sur la ville depuis le boulevard Franchet d'Esperey, un axe citoyen dessiné naturellement depuis les bassins à flot du centre-ville. Lieu de promenade, de rencontre et d'activité, cet axe relie le port, l'hôtel de ville et le quartier de Kerentrech grâce à de larges mails piétons ombragés. L'axe passera donc par la nouvelle gare et son parvis, extension de la place François Mitterrand, jusqu'à la nouvelle passerelle élevée au-dessus des voies SNCF.

③ // UNE ARCHITECTURE AUDACIEUSE AU SERVICE DES HABITANTS

De nouvelles constructions qui offrent un nouveau panorama sur la ville, des voies vertes, une valorisation du paysage naturel et urbain environnant, une écriture architecturale de l'histoire de la ville : le nouveau quartier de la gare imaginé par Nicolas Michelin allie architecture audacieuse et confort de vie.

• Le premier îlot pour 2018

Dès fin 2018 et la fin de la première phase de construction, le nouveau quartier de Lorient Odyssée proposera déjà 111 logements, des bureaux, des commerces en rez-de-chaussée et un hôtel restaurant en face de la gare.

Ce premier îlot sera doté de deux phares dessinés sur mesure, en façade étagée et plantée. Ces deux immeubles mixtes (comme les prochains), bureaux – logements - commerces, et tous les deux différents, donneront un caractère « maritime » à ce nouveau quartier, une diversité d'écriture dans un horizon et un ensoleillement maîtrisés, en offrant aux nouveaux habitants une vue exceptionnelle sur la rade. Le premier phare sera situé à l'angle du boulevard Cosmao et du parvis, c'est le signal du projet, l'appel depuis le boulevard Franchet d'Esperey. Le deuxième phare sera lui implanté entre le boulevard Cosmao et la rue Yequel connectée au pont d'Oradour, sa position amorce la suite du projet urbain.

Les deux phares seront le support d'un éclairage spécifique, installant une scénographie lumineuse. Les deux îlots abriteront des parkings en sous-sol, des jardins en terrasse et en rez-de-chaussée, et de nombreux commerces de proximité, dont l'hôtel-restaurant. Au sous-sol, un grand parking public de longue et courte durée est aménagé pour plus de 200 voitures, en plus d'un niveau de stationnement privé dédié aux besoins des bureaux et des logements,. En rez-de-chaussée, on trouvera des commerces, une boutique de location de vélos ainsi qu'un parking à vélo sécurisé.

LE PREMIER ÎLOT EN CHIFFRES :

- 1 600 m² de commerces
- 2 500 m² d'hôtellerie et de brasserie
- 3 100 m² de bureaux
- Plus de 200 places de parking en sous-sol
- 7 240 m² de logements en locatif social, en accession aidée et en accession libre

• Vue sur la ville

S'élevant jusqu'à 12 étages au-dessus du sol, les deux bâtiments phares offrent une vue plongeante sur la ville, jusqu'à la rade de Lorient. Dans ses hauteurs, chaque phare accueille deux logements par niveau, bénéficiant d'une triple orientation et d'une terrasse. Seules exceptions à la règle, les deux derniers niveaux intègrent deux vastes duplex de 115 m². On peut y admirer à l'ouest le nouveau quartier de la gare et ses jardins, ses voies vertes et ses espaces de vie. On se projette au nord des voies vers le quartier historique de Kerentrech. On embrasse au sud le quartier du Moustoir, le stade de foot, le cinéma, l'hôtel de ville. On surplombe la nouvelle gare aux formes aériennes et maritimes, véritable cœur de ville, où se croisent les voies, les activités et les transports.

• Des espaces verts en cœur d'îlot

Conçu comme un poumon vert, le quartier de Lorient Odysée s'installe au cœur de la ville, structuré à partir de sept voies vertes qui desservent tous les immeubles. Le long du boulevard Cosmao Dumanoir, les nouveaux îlots sont plus denses, et s'appuient sur la voie montante du Triskell, devenue rue paysagée.

Le nouveau quartier de la gare s'inscrit dans une démarche éco-responsable et durable. Entre les bâtiments, les cœurs d'îlots sont plantés et paysagés. Les terrasses et les allées ombragées des voies vertes leur font écho. Dès sa conception, sont prises en compte la préservation et la valorisation du paysage naturel environnant, et envisagé des liaisons douces pour les déplacements quotidiens, les promenades à pied ou à vélo, un axe citoyen reliant le quartier à l'hyper-centre et au port de Lorient.





ZOOM

• Des phares dans la ville

S'inspirant de l'architecture locale et de la culture maritime de la ville, l'architecture des deux phares s'intègre parfaitement dans l'environnement urbain tout en affirmant sa modernité. Chaque phare dispose d'une forme et d'une architecture différente, mais ils ont en commun l'habillage et les couleurs. Chaque phare est ainsi recouvert d'une peau blanche, changeante selon la lumière. Le rythme horizontal est créé par une alternance de panneaux lisses métalliques blancs et de bandeaux en métal blanc doré ondulé et irisé, aux reflets bleutés. Cette alternance rappelle l'effet marinière propre à beaucoup de phares maritimes. Les deux derniers niveaux, habités par deux logements en duplex, sont largement vitrés ; une transparence généreuse à l'image de la lentille d'un phare. Enfin, la toiture s'élance vers le sud, donnant une direction au phare qui regarde vers la ville.

• **Nicolas Michelin, un architecte visionnaire**

C'est l'architecte urbaniste Nicolas Michelin qui signe la réalisation de ce projet, c'est lui qui pilote le chantier. Nominé à trois reprises pour le Grand prix d'urbanisme pour ses projets concernant le quartier du Grand large à Dunkerque et la place du Général de Gaulle à Rennes, il est aussi lauréat du ministère de la Défense sur le site de Balard à Paris. Nicolas Michelin prône une architecture soucieuse du développement durable. A Lorient, il a conçu la récente Ecole nationale supérieure d'ingénieurs de Bretagne-Sud (ENSIBS). Pour Lorient Odysée, il a imaginé des immeubles aux performances énergétiques exemplaires : ils suivent la norme RT 2012 majorée de 10%, et composent une opération par ailleurs certifiée NF Logement.

L'idée est d'animer les rues en créant des immeubles vivant toute la journée. L'architecture des bâtiments est en filiation avec celle de la belle période de la Reconstruction de Lorient. Ce sont des immeubles hauts, fins, élancés comme des phares, qui marquent l'entrée du quartier. C'est une architecture à facettes combinant plusieurs matériaux et couronnée par des volumes arrondis et lumineux, qui font signal dans la ville.

Nicolas MICHELIN
Architecte

PARTIE 3 : ÉCONOMIE



© AREP - LaCellule 3D

Le renouveau de la gare, l'arrivée de la LGV, la construction d'un nouveau quartier font de Lorient Odyssée un projet phare pour le territoire. C'est un élément fort de l'attractivité de Lorient et de son agglomération, un accélérateur de développement qui devrait influencer aussi bien sur l'économie locale que sur le tourisme.

① // DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Lorient Agglomération est la troisième agglomération de Bretagne. Elle est fortement représentée dans les secteurs de l'administration, de la santé, du commerce, des services et des loisirs. Elle se distingue par son caractère maritime : Lorient, la ville aux cinq ports, le pôle course au large base d'entraînement des plus grands skippers mondiaux, les activités économiques liées au nautisme et à la construction-réparation navale, le port de commerce et le port de pêche de Keroman, premier port de pêche français en valeur avec 84,6 M€ affichés en 2015. Le territoire compte une université et une école d'ingénieurs ainsi qu'une forte présence industrielle, dans les secteurs de l'agroalimentaire, de la fonderie et de l'innovation, et développe activement son économie liée au tourisme.

L'arrivée de la LGV placera Lorient et son territoire à moins de 3 heures de Paris en 2017 : un véritable accélérateur pour l'économie locale qui devrait bénéficier de ce rapprochement. Faciliter les déplacements professionnels, attirer de nouvelles entreprises, développer les échanges et les partenariats : la modernisation des lignes ferroviaires est un facilitateur de l'économie bretonne.

« L'arrivée prochaine de la ligne à grande vitesse à Lorient va accroître les déplacements d'affaires et les déplacements touristiques, notamment les personnes faisant escale à Lorient à l'occasion d'un city-break. Les déplacements des étudiants et des universitaires vont aussi progresser. C'est également une bonne nouvelle pour l'emploi. Pour les entreprises qui cherchent à s'implanter en région, l'agglomération de Lorient deviendra une région d'un intérêt toujours croissant » estime Tristan Douard vice-président de Lorient Agglomération, chargé de l'économie, des zones d'activité économiques et de l'urbanisme commercial.

LE TERRITOIRE EN CHIFFRES :

- 207 000 habitants
- 25 communes
- 9 000 entreprises
- 83 000 salariés
- 7 000 étudiants

② // DÉVELOPPER LE TOURISME

Plages de sable fin, équipements sportifs, espaces muséographiques et de loisirs, festivals emblématiques et vallées verdoyantes : le Pays de Lorient s'impose comme destination touristique. Avec une fréquentation en constante progression, le tourisme représente aujourd'hui une part importante de l'économie locale, et devrait connaître une nouvelle croissance avec l'arrivée de la LGV.

Ils sont plus de 500 000 à visiter les équipements et les musées du territoire, 45 000 à sillonner simultanément l'agglomération en saison, ils génèrent plus de 3 000 emplois salariés directs et 7% du PIB : les touristes constituent une population à choyer sur le territoire de Lorient Agglomération. Et avec l'arrivée de la LGV, ils devraient être de plus en plus nombreux à profiter des atouts du Pays de Lorient. Le Festival Interceltique de Lorient attire déjà 700 000 visiteurs chaque année. Le Grand Prix de Plouay, les grands événements nautiques comme la Volvo Ocean Race, le festival Polignac : nombreux sont les événements marquants du territoire.

Territoire qui affirme d'ailleurs une forte identité maritime, avec un tourisme lié au nautisme qui impose sa marque. La Cité de la Voile Eric Tabarly, le pôle course au large et le musée du sous-marin Flore à Lorient la Base, mais aussi 2 000 places dans les ports du territoire, les nombreuses courses et événements liés à la voile professionnelle et amateur, la première école française de voile sur le site de Kerguelen, la proximité de l'île de Groix et de Belle-Ile-en-Mer, des sites de plongée sous-marine, la pratique de tous les sports nautiques, du kayak au stand-up paddle... Lorient aime la mer et sait valoriser tous ses atouts !

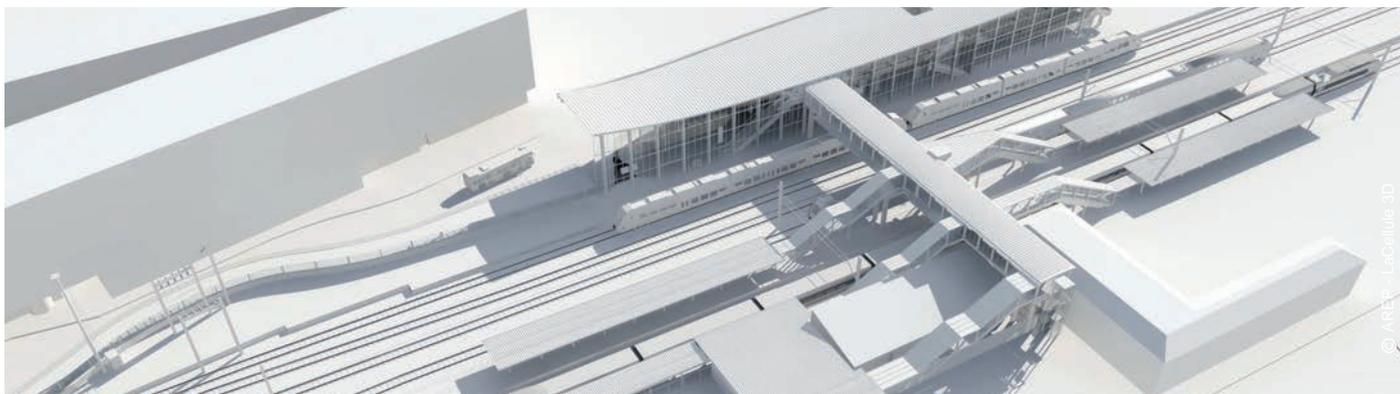
Misant sur le rapprochement de Lorient, qui sera à moins de 3 heures de Paris dès 2017, les professionnels du tourisme envisagent plusieurs pistes de développement : un tourisme de quatre saisons, les voyages d'affaires, la combinaison de l'urbain, du littoral et du rural, les offres de courts-séjours comme les city-breaks... « On sera bientôt à moins de 3 heures de Paris par le train, on passe sous un seuil psychologique qui va booster les courts-séjours le week-end et l'implantation de résidences secondaires » analyse Nathalie Le Magueresse, vice-présidente de Lorient Agglomération, chargée du tourisme, des ports, du nautisme et maire de Locmiquélic.

// LE FINANCEMENT DU PROJET DE LA NOUVELLE GARE

Les maîtres d'ouvrage de ce projet sont SNCF/Gares & Connexions, Lorient Agglomération et SNCF Réseau. Le contrat de pôle signé le 26 juin 2013 a défini les modalités de financement suivantes :

Lorient Agglomération :	30,53 M€
Région :	11 M€
Ville de Lorient :	10 M€
Etat :	2,6 M€
SNCF :	2,53 M€
Département :	1,5 M€
SNCF Réseau:	0,22 M€

Total : 58,38 M€



// LE CALENDRIER DES TRAVAUX

> 2017 : Mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire et inauguration de la nouvelle gare, de la passerelle et de la gare interurbaine

> 2018 : Achèvement de l'aménagement du parvis sud

Fin 2018 : Livraison du premier îlot du quartier Lorient Odyssée avec 111 logements et un hôtel-restaurant

> 2019 : Achèvement du pôle d'échanges multimodal sud (nouveau quai TER et parkings sud)

> 2020 : Fin des travaux du pôle d'échanges multimodal avec la mise en service du côté nord (accès secondaire, parvis et parkings nord)

> 2030 : Livraison globale du quartier de la gare, Lorient Odyssée.



© AREP - LaCellule 3D

// LE TRISKELL

Triskell est un système de déplacements rapides, fréquents et confortables, qui favorise la circulation des bus. Il constitue en cela une offre de transports alternative, efficace et économe en énergie.

Depuis la première phase du Triskell en 2007, les bus à haut niveau de service circulent sur des voies prioritaires entre Lorient et Lanester. La seconde phase, baptisée Triskell 2017, ralliera les communes de Plœmeur (à l'ouest) et de Quéven (au nord) avec un arrêt devant la nouvelle gare, véritable cœur des trois branches du Triskell.

Dès l'automne 2017, les aménagements de la nouvelle phase du Triskell desserviront des secteurs de l'agglomération concentrant plus de 50 000 habitants, 12 500 emplois et 12 000 scolaires. Le Triskell permettra de relier plus rapidement le centre-ville et la gare de Lorient avec Plœmeur, Quéven, Lanester, l'Université, les quartiers lorientais de Kervéanec et de Keryado.

• Financement du Triskell

<i>Triskell 2017 :</i>	<i>44 M€</i>
<i>Lorient Agglomération :</i>	<i>23.5 M€</i>
<i>Etat :</i>	<i>5.6 M€</i>
<i>FEDER :</i>	<i>11 M€</i>
<i>Région :</i>	<i>2.8 M€</i>
<i>Villes (Lorient, Quéven, Plœmeur) :</i>	<i>1.2 M€</i>



• Le nouveau quartier de la gare

Dépenses estimées (acquisition, démolitions, réaménagement des voies et réseaux, études) : 19 M€

Recettes attendues (vente de terrains pour la construction de nouveaux ilots) : 19 M€

• Temps de trajet prévu avec la mise en service de la ligne TGV

Le cumul des travaux BGV et de modernisation des voies entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper permettront un gain de 45 minutes sur le temps de trajet actuel.

> Paris-Rennes : 1h25

> Paris-Lorient : 2h56

> Paris-Quimper : 3h31

> Paris-Brest : 3h25

• www.lorient-agglo.fr

• www.bretagne.bzh

• www.sncf-reseau.fr

• www.lorient.fr

• www.morbihan.fr

• www.prefectures-regions.gouv.fr/bretagne





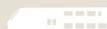
LORIENT
ODYSSEE



Conception : Le Cité Jaure Communication GROUPEBAC © AREP - LaCellule 3D



BRETAGNE
à GRANDE VITESSE



Contact presse :
Myriam Breton-Robin
02 90 74 73 68
mbretonrobin@agglo-orient.fr

Maison de l'Agglomération
Direction de la communication
Esplanade du Péristyle - CS 20001
56314 LORIENT Cedex
www.orient-agglo.fr

