

Relance de la mobilité durable à Hennebont (56) grâce à la nouvelle passerelle sur le Blavet



**Projet suivi par :
M. Serge Thibault**

**Félix Bougé
Ingénieur 1
Polytech'Tours
DA/CESA**

Sommaire

Remerciements	4
Avant-propos	5
Introduction	6
I. Diagnostic territorial.....	9
A. Un court d'eau structurant : le Blavet	10
1. Le deuxième fleuve de Bretagne	10
2. Une frontière entre le pays Bigouden et Morbihan	11
3. Un formidable corridor écologique menacé en aval par l'étalement urbain	12
4. Des risques de pollutions et d'inondations	13
B. Rive gauche : centre de gravité de la ville d'Hennebont dynamique mais menacé	14
1. Un patrimoine qui témoigne d'une histoire riche et mouvementée	14
2. Un centre bourg riche de ses nombreux petits commerces dans un quartier dont les activités séculaires forment l'identité	17
3. Le centre ville est irrigué par des grands axes qui renforcent son accessibilité mais provoquent des nuisances	18
4. La municipalité souhaite renforcer son centre bourg pour que la ville conserve son indépendance et son dynamisme	19
5. La conservation de nombreux espaces naturels proches du centre-ville d'Hennebont est un atout non négligeable.....	21
C. La rive droite reste en marge malgré les orientations du SCOT et la mobilisation des associations de quartiers	21
1. Le premier lieu d'implantation de la ville a souffert du développement rapide de la rive gauche et de la proximité de Lorient	22
2. Quelques activités sont dispersées dans un quartier qui reste peu dynamique.....	23
3. La rive droite est mieux reliée à l'extérieur qu'au centre ville d'Hennebont lui-même	23
4. Plusieurs projets vont dans le sens d'une reconquête de la rive droite malgré quelques réticences ...	24
5. Pour l'instant, les quartiers de la rive droite bénéficient d'une proximité rare avec les espaces naturels et ruraux	24
D. Liens rive gauche – rive droite : les franchissements du Blavet	25
1. Les ponts et franchissements actuels.....	25
2. Le projet de remplacement du Pont de Fer horizon 2008	27
II. Le parti d'aménagement.....	32
A. Les enjeux soulevés par la problématique.....	32
1. Mettre en place un lien fort et tangible rive gauche - rive droite: encourager les déplacements centre – centre	32
2. Permettre à tout le monde de pouvoir se déplacer librement, franchir le Blavet et reprendre ses habitudes.....	32
3. Améliorer la mise en valeur du Blavet, du patrimoine proche et des nombreux espaces naturels.....	33

4. Passer du local au global en intégrant l'équipement dans les schémas de déplacements à toutes les échelles	33
B. Les grandes orientations d'aménagement	34
1. En faveur de la mobilité quotidienne	34
2. En faveur de la mobilité de loisir et touristique	34
III. Les propositions techniques du projet.....	37
A. Les propositions d'aménagements	37
1. Amélioration de la voirie	37
2. Installation de panneaux d'information.....	43
B. Des propositions de mobilité.....	45
1. Le parcours sport et nature.....	45
2. Le parcours en calèche.....	47
Conclusion.....	51
Bibliographie.....	52
Tables des Illustrations	53
Tables des matières	56
Annexes	58

Remerciements

La réalisation de ce rapport fut l'occasion de rencontres avec des acteurs de l'aménagement du territoire. Je tiens à remercier :

- M. Serge Thibault, mon tuteur, pour son aide et ses conseils,
 - M. Bernard Perronno, directeur des services techniques de la ville d'Hennebont, pour m'avoir fournis une grande partie des documents, pour son écoute et ses précieuses informations,
 - M. Pierre Laurent Constantini, médiateur du patrimoine de la ville d'Hennebont, pour m'avoir accordé de son temps et m'avoir renseigné sur l'histoire passionnante de la ville d'Hennebont,
 - M. Tanneguy de Sainte Marie, responsable du pôle hippique du Haras National d'Hennebont, pour m'avoir transmis sa passion pour le cheval et expliqué le fonctionnement de l'institution complexe qu'est le pôle hippique d'Hennebont,
 - M. Guy Renard, directeur de la société Territoire, pour sa disponibilité et son enthousiasme pour mon projet,
 - Et enfin les employés du Pays Touristique de la Vallée du Blavet et du service technique de la Mairie d'Hennebont qui ont su être disponibles et serviables aux moments où j'en avais besoin.
- Je tiens également à remercier les personnes de mon entourage pour les relectures, pour leur soutien tout au long de cette étude. Un grand merci en particulier à ma famille.

Avant-propos

Après avoir obtenu un DUT en Statistiques et Traitement Informatique des Données en 2005, j'ai choisi de faire une L3 l'année dernière à l'IUP Aménagement et Développement Territorial de Lorient avec la spécialité Territoires Maritimes et Côtiers. C'est pour valider cette année de licence que j'ai fait un stage de 6 semaines à la Compagnie de Transport du Pays de Lorient. Pour ce stage, mes commanditaires professionnels m'ont chargé de traiter de la pertinence d'une solution intermodale de transport à la gare SNCF d'Hennebont. Au cours de ce stage, j'ai pu aller sur le terrain plusieurs fois.

C'est à l'occasion d'une de ces visites que j'ai découvert le pont de fer déjà fermé et dégradé. Plusieurs affiches, placardées sur les grillages empêchant l'accès à l'équipement, m'ont interpellé sur la problématique de l'isolement des personnes non motorisés du fait de cette fermeture.

C'est donc tout naturellement que j'ai repris cette problématique cette année pour mon projet individuel. Dès le mois de février, j'ai pu rencontrer M. Perronno, directeur des services techniques de la ville d'Hennebont. J'ai pu ainsi me mettre au courant de l'avancée du projet de remplacement du pont de fer et de son remplacement prévu pour l'année 2008.

Malgré l'avancée du projet, j'ai choisi de continuer de travailler sur cette passerelle. J'ai donc opté pour une réflexion plus globale : comment mettre en valeur ce nouvel équipement ? C'est par ce cheminement que j'ai pu arriver au sujet et à la problématique dont je vous fais part dans cette étude.

Introduction

La ville d'Hennebont se situe au nord est de l'agglomération lorientaise. Elle s'est développée dès l'époque gauloise. A l'aube du moyen âge, les habitants se sont installés dans ce qu'on appelle la « Vieille Ville » sur la rive droite en suivant le cours du Blavet. Cela a vite évolué avec l'installation de la « Ville close » dès le XIIIème siècle de l'autre côté du fleuve. La ville est historiquement implantée sur le premier guet possible sur le Blavet en partant de la mer. Elle s'est développée le long de l'axe historique qui reliait les villes de missions catholiques que sont Auray et Quimper.

Le pont de fer fermé en 2003 est le témoin du passé industriel de la région. Sa fermeture forcée a été mal vécue par la population. Sa destruction prochaine est un arrachement pour de nombreux habitants qui le considère comme un précieux élément du patrimoine industriel.

Aujourd'hui et depuis la naissance de Lorient au XVIIème siècle, la ville d'Hennebont est en situation de concurrence directe avec sa proche voisine. Les villes se sont affrontées pour accueillir les administrations et les entreprises venant s'installer dans la région. La ville d'Hennebont a su se différencier par la mise valeur de son riche patrimoine et la préservation de ses nombreux espaces naturels.

Pourtant, hors de l'hyper-centre avec ses principaux monuments symboliques, les quartiers proches de l'autre côté du Blavet semblent délaissés, sans vie. La forte présence de l'automobile a supprimé toute animation et les petits commerces ferment. La circulation douce (piétons, vélos, cavaliers) est limitée aux promenades dominicales et au chemin de halage ou à l'hyper-centre. Pourtant c'est la mobilité douce ou durable qui permet souvent à un quartier de retrouver sa vie de proximité propre à un centre bourg ou centre-ville dynamique. En plus celle-ci permet de préserver l'environnement et d'améliorer le cadre de vie.

Pour remplacer le pont de fer une passerelle sera construite au cours de l'année 2008. Cette construction a déjà pris beaucoup de retard et l'attente de la population est forte. Alors pourquoi ne pas se servir de cette attente et du temps disponible après la construction du nouvel équipement pour mettre en place des initiatives en faveur de la mobilité piétonne, du cycliste et des chevaux ? Est-ce que cette passerelle ne pourrait pas être un moyen de dynamiser la rive droite pour qu'elle assume pleinement son rôle de centre-ville inscrit dans le PLU (périmètre Uaa) ?

Alors finalement, que faire pour que cette nouvelle passerelle sur le Blavet, par l'intermédiaire de la relance de la mobilité durable, participe pleinement à la construction d'une nouvelle centralité à Hennebont ?

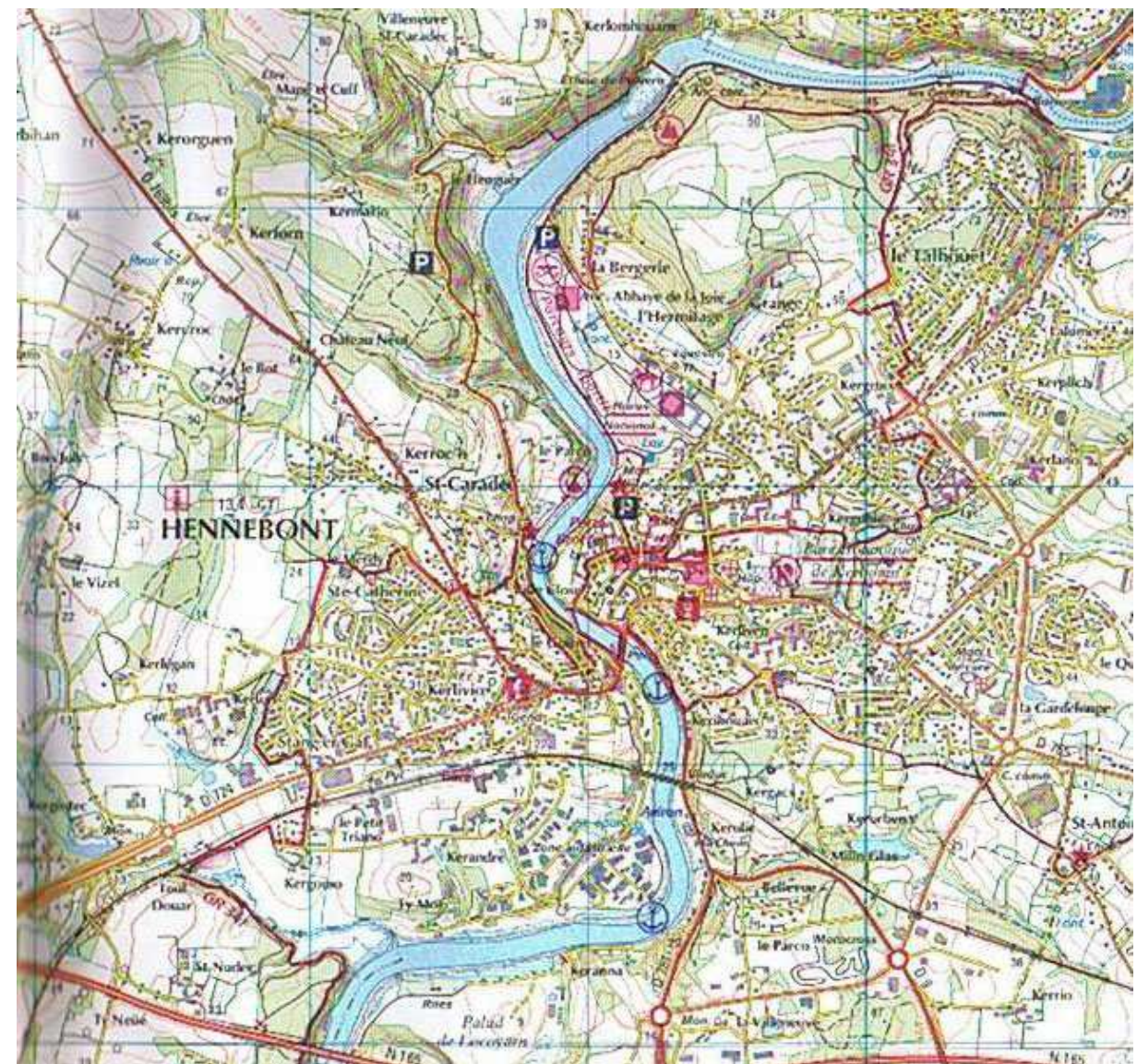
Pour répondre à cette problématique, il conviendra d'étudier et mettre en relation plusieurs éléments : le problème du franchissement d'un cours d'eau, le problème de l'existence de deux zones très proches mais différentes et le problème des conditions du remplacement du pont de fer par une passerelle.

Puis suite à la mise en exergue des atouts et des faiblesses du territoire, une proposition d'aménagement sera faite afin de répondre au mieux aux enjeux soulevés par la problématique.

Enfin des propositions d'aménagements et de transports mûries au contact de tous les acteurs de ce territoire seront proposées dans but de concrétiser le parti d'aménagement.

Première Partie

Diagnostic Territorial



I. Diagnostic territorial

Ce diagnostic est fait à Hennebont ville située en Bretagne dans le département du Morbihan. Cette ville fait partie de la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient (CAP l'Orient) et est dans le périmètre du SCOT du pays de Lorient.



Carte 1 : Plan des pays de Bretagne prévus par la loi Voynet de 1999



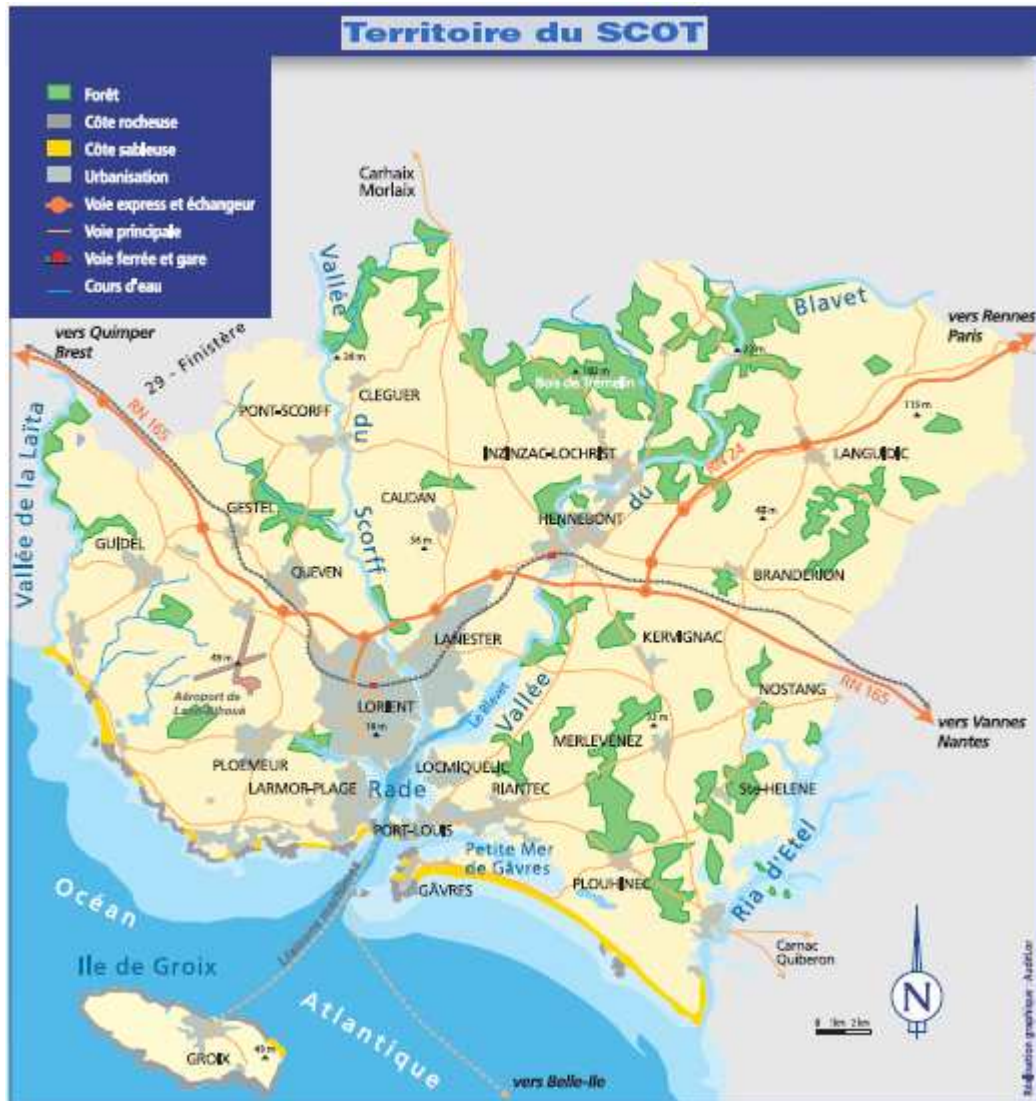
Carte 2 : Schéma du pays de Lorient avec la situation d'Hennebont

Deux entités distinctes sont séparées par le Blavet et seront reliées par la passerelle. Les aspects pris en considération pour la phase diagnostic sont ceux qui pourront constituer des forces, des faiblesses, des menaces ou des opportunités pour le projet.

A. Un court d'eau structurant : le Blavet

1. Le deuxième fleuve de Bretagne

Avec ses 150 km, le Blavet est le plus long fleuve de Bretagne après la Vilaine. Né dans les Côtes-d'Armor près de Bourbriac, au sud de Guingamp, il traverse le Morbihan pour se jeter dans la rade de Lorient où il rejoint le Scorff. Ses principaux affluents sont le Sulon, la Sarre et l'Evel. Canalisé de Gouarec à Pontivy (canal de Nantes à Brest) et à la mer, le Blavet est barré depuis 1929 par le barrage de Guerlédan.



Carte 3 : Périmètre du SCOT du Pays de Lorient
Source : SCOT du Pays de Lorient

2. Une frontière entre le pays Bigouden et Morbihan

Hennebont se situe historiquement au niveau du guet le plus au sud possible sur le Blavet. Ce guet constitue le passage obligé depuis plusieurs siècles voir millénaires entre la sphère d'influence de Vannes et celle de Quimper. Ce fleuve et ses affluents constituent un grand bassin versant qui constitue une entité géographique propre. De ce sentiment d'appartenance et de cet intérêt touristique, est né une entité administrative, un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui réunit 14 communes dont la commune d'Hennebont basé à Baud. Cet EPCI, qui s'appelle le Pays Touristique de la Vallée du Blavet, a pour but de promouvoir le tourisme dans ces 14 villes.

Photo 1 : Photo aérienne d'Hennebont, premier guet sur le Blavet en partant de la mer



3. Un formidable corridor écologique menacé en aval par l'étalement urbain

Les rives du Blavet ne sont encore que peu urbanisées. Le chemin de halage, interdit aux engins motorisés, permet de longer librement ce fleuve canalisé de Hennebont jusqu'à Pontivy. La majeure partie du bassin du Blavet perd de la population et vieillit.

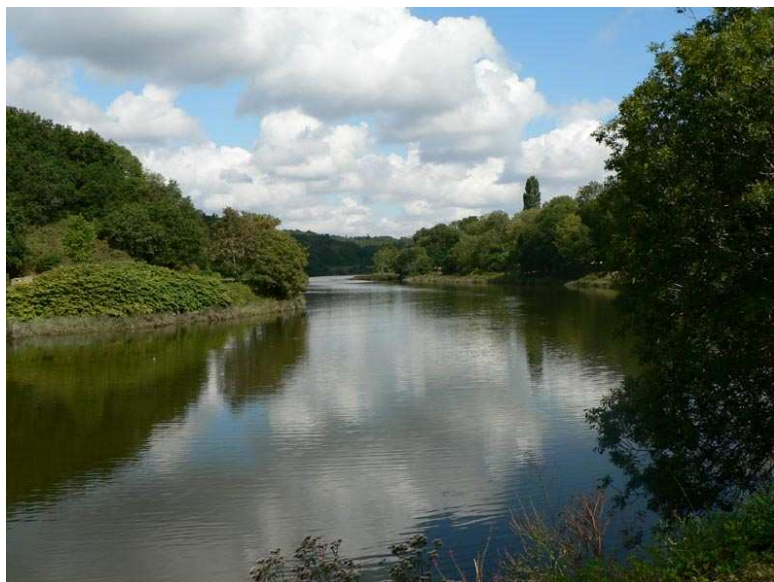


Photo 2 : Vallée du Blavet

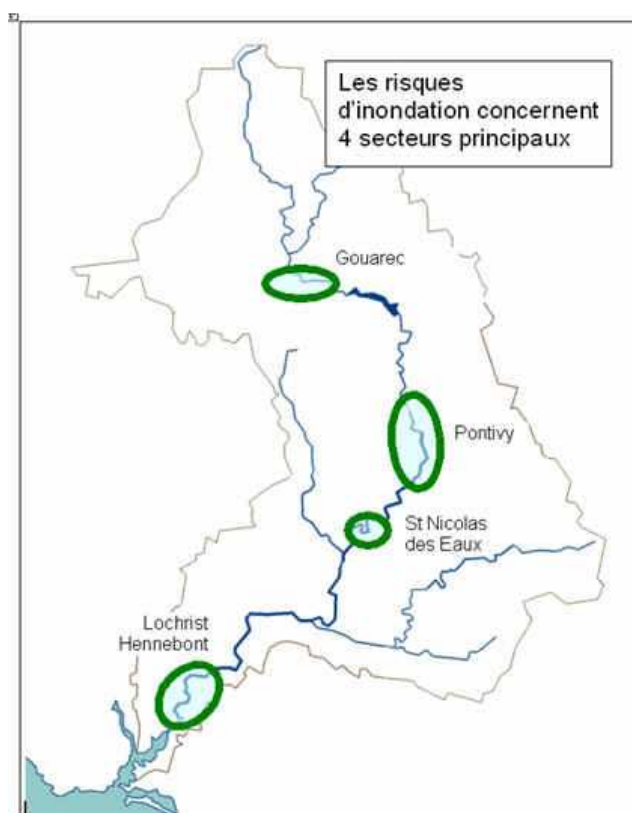
Seules augmentent les agglomérations et les communes périurbaines notamment à proximité d'Hennebont. Cette forte augmentation de l'urbanisation cause des dégâts au sud du cours du Blavet. L'étalement urbain, les installations industrielles et les grands axes de communication grignotent petit à petit des espaces naturels



Photo 3 : Lotissement en bord de Blavet

4. Des risques de pollutions et d'inondations

Des inondations ont gravement touché les communes d'Hennebont et d'Inzinzac-Lochrist en 1995. Depuis, un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) a été mis en place et certaines zones proches de l'emplacement de la future passerelle sont placées en aléas fort. L'association « Blavet S eau S » insiste sur le rôle de la préservation des espaces naturels dans la lutte contre les inondations. Je cite : « La préservation du bocage et des zones humides, le maintien d'une couverture végétale en hiver, l'entretien des cours d'eau participent aussi à la lutte contre les inondations ». La Bretagne est une région connue pour ses pollutions aux nitrates dues à l'agriculture intensive et l'élevage en batterie. Le Blavet ne déroge pas à la règle et les concentrations en nitrates observées sont supérieures à la moyenne. D'où l'importance dans ces milieux fragile de sensibiliser la population aux enjeux environnementaux et promouvoir des modes de vies écologiques.



Carte 4 : Extrait du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Blavet

B. Rive gauche : centre de gravité de la ville d'Hennebont dynamique mais menacé



Carte 5 : Plan de l'hyper-centre d'Hennebont

1. Un patrimoine qui témoigne d'une histoire riche et mouvementée

Une grande part de l'identité et de la spécificité du centre-ville d'Hennebont se situe dans ses vestiges historiques. La ville close construite par la volonté du Duc de Bretagne au XIII^{ème} siècle reste malgré les démolitions successives au cours du XVIII^{ème} et celles causées par les bombardements de la seconde guerre mondiale, un symbole fort de la ville et une source indéniable d'attractivité touristique.



Photo 4 : Les tours Broere'ch, symbole de la puissance médiévale de la cité d'Hennebont

a) La ville close

Cette ville close est constituée de remparts et de tours qui ceinturaient la ville médiévale. Les imposantes tours Broëre'ch sont la fierté des Hennebontais. Chaque année, les fêtes médiévales rassemblent une bonne partie des habitants et beaucoup de curieux de la région ou d'ailleurs pour trois jours de fêtes qui permettent de mettre en valeur cette belle ville et ses habitants. Cependant ce patrimoine est aujourd'hui menacé et une partie des remparts non réhabilitée menace aujourd'hui de s'effondrer.

La mairie, depuis les années 80, a contacté à mainte reprise l'architecte des Bâtiments de France pour commander des études de rénovation des remparts dégradés. Les remparts de la levée sont, en effet, classés au titre des Monuments Historiques depuis 1947 et une grande partie de la ville close est dans le périmètre sauvegardé (voir carte des périmètres sauvegardés en annexe). De nombreux projet plus ou moins ambitieux ont été présentés. Le dernier en date présenté en mai 2001 propose la rénovation complète de l'angle Sud-ouest (voir en annexe). Malgré les sommes investies dans les études, aucun des projets n'a été réalisé à cause du manque de moyens de financement. Pourtant le projet de remplacement du pont de Fer est prévu pour s'intégrer à ce dernier projet.



Carte 6 : Plan général de la ville close avec les remparts, le pont de fer et l'ancien emplacement du pont à la mer

b) La place Foch

La place Foch, complètement réaménagée en 1986, est considérée comme le cœur touristique, politique et commercial d'Hennebont. C'est un poumon pour l'activité économique de proximité de la ville avec ses nombreux petits commerces et son marché hebdomadaire (chaque jeudi matin) à proximité des remparts et de la ville close.

Attenant à cette place, on trouve la Mairie, l'Office du Tourisme et la Basilique Notre Dame de Paradis construite entre 1513 et 1530 et inscrite aux Bâtiments de France. Les Haras d'Hennebont reconnus à l'échelle nationale sont accessibles à pied en 5 minutes par la rue Nationale où se trouve le Centre Culturel de la commune. L'Hôpital est lui aussi situé près du centre-ville.



Photo 5 : Vue sur la mairie d'Hennebont à partir de la place pavée Foch récemment rénovée

c) Les Haras nationaux



Photo 6 : Vue aérienne de la grande propriété des Haras en bordure du Blavet

C'est en 1665 que Colbert, régisseur des finances de Louis XIV prend un arrêté pour créer des haras sur le territoire. Hennebont abrite depuis 1827 l'un de ces 20 établissements prestigieux répartis sur toute la France. Chargés à l'origine d'élever des chevaux de guerre, les Haras conservent un rôle central dans le développement d'une production de haute lignée. Les haras d'Hennebont ont évolué dans le temps.

Au départ situé à Lanvaudan, les haras ont déménagé à Hennebont sous l'impulsion de Napoléon qui veut intensifier la production chevaux d'armée. Ils s'installent donc dans un ancien couvent qu'il réhabilite en écurie et rachètent au fur et à mesure tous les terrains environnant pour arriver aujourd'hui à une surface totale de 23 hectares comprenant une cour d'honneur, une cour intérieure, un grand par et l'abbaye de la Joie classée aux Monuments Historique.

Depuis les années 80, tous les Haras Nationaux de France subissent les conséquences du désengagement de l'Etat. En 1999, les Haras Nationaux deviennent un établissement public indépendant. Entre 2003 et 2005, ils se sont ouverts aux partenariats et les Haras d'Hennebont ont été repris par un syndicat mixte, la SELLOR composé de la commune, l'agglomération et le département. La reconversion a été douloureuse : il y a moins de chevaux et des emplois ont été supprimés. Elle a pourtant permis à l'établissement de s'ouvrir, se diversifier et entrer pleinement dans la modernité.



Photo 7 : Revue de la troupe aux Haras nationaux d'Hennebont

2. Un centre bourg riche de ses nombreux petits commerces dans un quartier dont les activités séculaires forgent l'identité

a) Le commerce de proximité

Généralement, les activités commerciales sont un bon indicateur du dynamisme d'un quartier ou d'une ville. A Hennebont, le centre ville rassemble un grand nombre et une grande variété d'établissements commerciaux. Ceux-ci sont situés en majorité le long de la rue Trottier, autour de la place Foch et sur la rue Nationale. La politique municipale est en faveur de la conservation d'une grande diversité de commerce en centre ville. Et ceci pour garder une offre intéressante de commerces de proximité à une population vieillissante.

Cependant l'attraction grandissante des grandes zones commerciales de la périphérie de Lorient et l'installation d'un hypermarché Leclerc font du tort à cet atout qu'à su conserver Hennebont. On observe ainsi le remplacement progressif des magasins indépendants de services quotidiens (boucherie, mercerie, vêtements) par des enseignes de services financiers ou immobilier qui ne répondent pas aux besoins immédiats des habitants (agences immobilière, banque, radiologie). Inexorablement, on passe d'un commerce traditionnel et local à des self-services qui ne permettent pas une réelle animation du bourg.

b) Le pôle hippique du Haras National d'Hennebont

Aujourd'hui les Haras Nationaux font partie du pôle hippique du Haras National d'Hennebont. Un site équestre équipé et varié sur un domaine de 23 hectares, exceptionnel pour le cheval, le poney et l'âne. Ce pôle Hippique d'Hennebont est un espace unique en Bretagne. Vieux de 150 ans, c'est un espace en pleine reconversion. Un véritable pôle de compétence et de savoir-faire spécialisés dans le cheval.

On y trouve l'Espace de Découverte du Cheval en Bretagne (un musée sur les Haras d'Hennebont), la Société Hippique Nationale (une association d'équitation), l'Hippocuir (un atelier de création d'objet en cuir), les Form'Actions (formation dans le domaine équestre) et le Centre Technique (centre d'expertise de la semence d'étalon). Ce pôle hippique dispose d'une entrée qui donne sur le chemin de halage qui longe le Blavet. Idéalement situé, il dispose d'un grand parc, est accessible à pied du centre ville et les bois du Talhouët et du Hingair sont accessibles à cheval.

3. Le centre ville est irrigué par des grands axes qui renforcent sont accessibilité mais provoquent des nuisances

a) Les déplacements piétons

Les déplacements piétons sont pour l'instant limités à l'hyper-centre, principalement autour de la place Foch et des remparts. Les piétons sont peu nombreux hors de la saison estivale. Le traditionnel et populaire marché du jeudi matin le long des remparts est un grand moment d'animation du centre-ville. Mais malheureusement, c'est comme dans beaucoup d'endroit la cause d'un afflux grandissant de véhicules qui stationnent de manière anarchique sur les parkings en bordure du Blavet.

En fait, la marche est quotidiennement sérieusement concurrencée par la voiture du fait de l'absence de vraie rue piétonne. Les véhicules motorisés ont un accès facile au centre grâce aux nombreux parkings (parking place Foch et place de Mourdiah, parking du quai du Pont Neuf et parking plus ou moins sauvage sur la prairie de la porte d'en bas). Comme dans beaucoup de villes, les commerçants et de nombreux habitants ne souhaitent pas que la situation évolue. Pourtant l'hégémonie automobile à terme risque de nuire à la qualité de vie et au cadre de vie si cher aux hennebontais.

b) Le trafic automobile

Le centre ville est traversé par l'avenue de la Libération. Une avenue très emprunté qui mène au pont Jeanne La Flamme où selon les services techniques de la mairie passent 20000 véhicules par jour. Ce trafic génère de nombreux effets négatifs que sont la pollution, le bruit et l'apport de toujours plus de véhicule en centre ville. Cet afflux de véhicules provoque des problèmes inextricables en termes de parking et d'engorgement de la voirie. L'accès à la N164 située au sud de la ville génère un effet d'aspiration pour le trafic qui est préjudiciable aux commerces du centre.



Photo 8 : Pont routier Jeanne la Flamme

c) Les transports en communs

Les transports en communs sont tous rassemblés sur la l'axe de la ligne H qui traverse la ville pour rejoindre Inzinzac-Lochrist. Pour l'instant, il y a un certain manque en transport collectif régulier et rapide à l'intérieur même de la ville d'Hennebont. Ce problème devrait être en partie résolu avec la création en 2008 d'une ligne de bus interne à la ville.

4. La municipalité souhaite renforcer son centre bourg pour que la ville conserve son indépendance et son dynamisme

Hennebont a connu un fort dynamisme démographique dans les années 60 au moment du baby-boom mais aujourd'hui cette tendance s'inverse et la population stagne voir régresse depuis quelques années. Cette période faste était liée à au dynamisme économique du à l'installation et au succès économique des Forges de Lochrist au début du XIXème siècle et jusqu'après la guerre. Ces forges étaient situées sur la commune de Lochrist mais la majorité des ouvriers habitaient dans la commune d'Hennebont.

La liquidation et la fermeture des Forges en 1973 ont marqué toute une génération d'Hennebontais. La mobilisation ouvrière, et les luttes qui ont suivi, ont permis d'installer durablement une maire communiste dans cette ville. Les municipalités qui se sont succédés ont du gérer des situations très difficile tant sur le plan humain que financier. Malgré le temps qui passe la population et la mairie en ont gardé un souvenir amer et une certaine frilosité par rapport aux investissements financiers.

Pourtant aujourd'hui la mairie et la population n'a plus le choix et pour profiter de la croissance rapide de la Bretagne Sud et trouver sa place dans la concurrence féroce entre les villes de cette même région, la ville commence à bouger. Par l'intermédiaire de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) et dans le respect de la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU), les élus ont fait le choix de densifier le centre-ville et l'est. Ils souhaitent ainsi boucher les dents creuses pour que le tissu urbain gagne en cohésion.

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du centre fait parti des grands projets municipaux qui permettront de relier le parc botanique au centre (voir plan en annexe). La composition urbaine propose de petits immeubles discontinus dans un espace très arboré, ce qui permet de créer une grande zone verte avec le parc de Kerbihan. Il aussi prévu dans le cadre de ce projet d'intégrer une supérette, une maison de l'enfance et un centre aquatique d'importance régionale. L'ensemble devrait permettre de redynamiser le centre avec un urbanisme durable.

Deux logiques s'affrontent pour l'urbanisation future de la ville d'Hennebont : la Communauté d' Agglomération du Pays de Lorient (CAP L'Orient) propose par l'intermédiaire de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de densifier la partie Est de la ville. C'est en effet dans ce quartier que se situe la gare qui permettrait une mobilité durable des travailleurs journaliers entre Hennebont et Lorient. L'agglomération est donc prête à contribuer la construction d'une passerelle qui dynamiserait ce quartier. Les élus et la population d'Hennebont pense que cette solution contribuerait à terme à créer une grande conurbation où la leur ville perdrait ses espaces naturels et son identité.

D'après, le PLU, qui va être validé fin 2007, toute la ville close et les environs font partie d'un espace sauvegardé classé en zone Uaa (zone centrale) (voir plan provisoire du PLU en annexe), toute intervention sur cette espace est donc soumis à l'aval de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Bretagne, la DRAC, service déconcentré de l'Etat à Rennes. Malgré le classement en zone Na (zone naturelle), les interventions sur les remparts sont admises sous réserve de la parfaite intégration et la mise en valeur des bâtiments et de leurs abords. C'est dans ce contexte que plusieurs études ont d'ors et déjà été proposées pour rénover les remparts et Jean-François Lagneau a proposé en mai 2001 un projet de restauration générale de l'angle sud-est des Remparts.



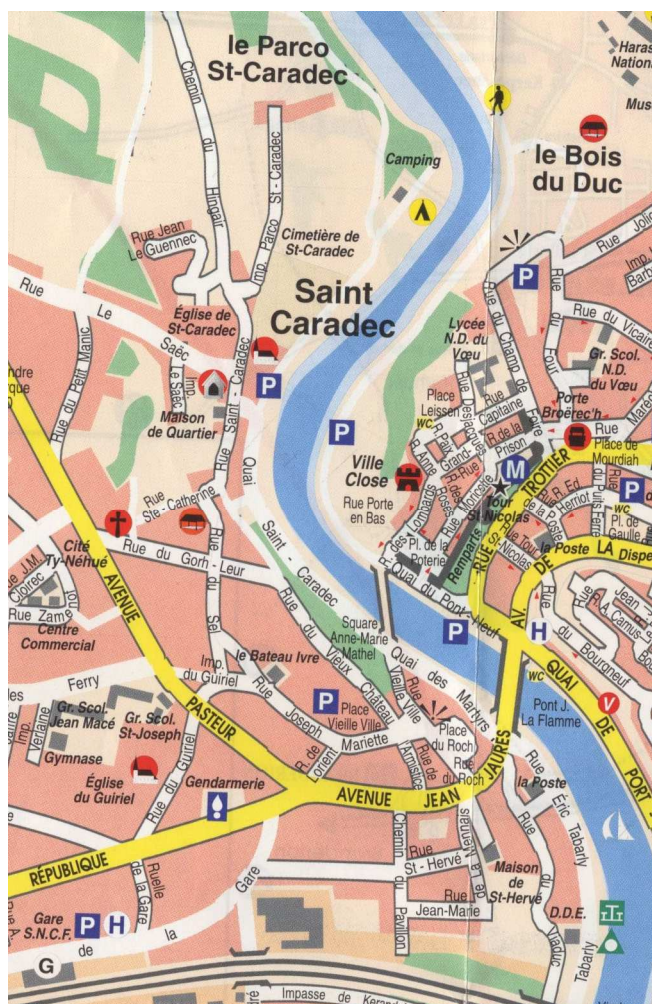
Photo 9 : Ruines fortement dégradées de l'ancienne poterie

Ce projet a été payé par la mairie et le plan de construction de la passerelle prévoit de s'intégrer à l'aménagement prévu. Malheureusement, en raison des restrictions budgétaires du ministère de la Culture, les remparts n'ont jamais été rénovés. La passerelle risque d'être construite sans que les aménagements prévus côté rive gauche voient le jour. Ces aménagements lourds posent problèmes car ils impliquent un investissement financier fort de la mairie et de l'Etat, tous les deux désargentés. Je prends en compte cet aspect dans mon diagnostic pour ensuite prévoir dans mon projet des initiatives simples utilisant les ressources déjà présentes sur les territoires.

5. La conservation de nombreux espaces naturels proches du centre-ville d'Hennebont est un atout non négligeable

Le PLU de la ville d'Hennebont s'engage résolument en faveur de la protection des espaces naturels. La préoccupation environnementale s'illustre par le zonage Na (non constructible) (voir ancien règlement du POS en annexe) des zones humides et des vallées des affluents au Blavet. De même, le PLU favorise les modes de déplacements durables avec par exemple la mise en place d'un plan de déplacement vélo et protège les éléments remarquables du patrimoine bâti. Cette engagement se traduit par la préservation près du centre ville de grands espaces naturels qui profitent aux hennebontais pour leur promenade dominicale et aux cavaliers des haras en randonnée comme la trame verte du Blavet et le bois du Talhouët remarquablement préservés.

C. La rive droite reste en marge malgré les orientations du SCOT et la mobilisation des associations de quartiers

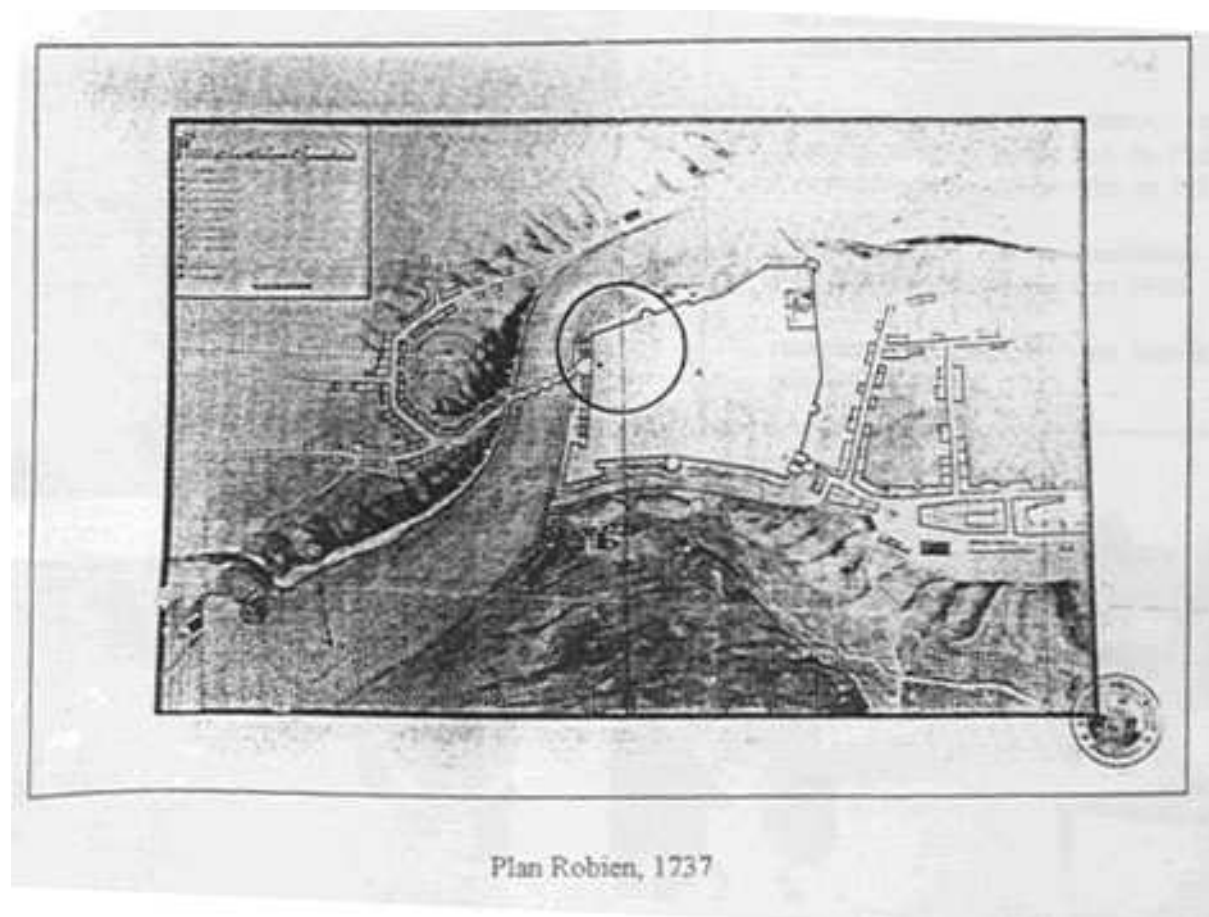


Carte 7 : Plan général de la rive droite avec St Caradec et la vieille ville (la rive droite est située à gauche sur la photo)

1. Le premier lieu d'implantation de la ville a souffert du développement rapide de la rive gauche et de la proximité de Lorient

Hennebont est une ville beaucoup plus ancienne que Lorient et ce guet sur le passage du Blavet a très tôt été militarisé car il constituait stratégiquement un passage obligé entre les couvents d'Auray et de Quimper. Lorient s'est développée beaucoup plus tard grâce à la compagnie des Indes au XIX^{ème} siècle. Avant que le duc de Bretagne installe sa forteresse dans le creux sur la rive gauche, la présence militaire s'était installée logiquement sur la motte féodale sur la rive droite.

C'est donc là que c'est développé le premier emplacement de la ville d'Hennebont. Sur ce promontoire, en hauteur, les seigneurs locaux pouvaient facilement surveiller la vallée. Au XIX^{ème} siècle en même temps que la forteresse un pont fût bâti à l'emplacement même du pont de fer. Toute personne qui voulait passer le pont devait passer dans la forteresse où elle devait payer un octroi. La forteresse rive gauche est donc devenue inutile et a été abandonnée. Par la suite, l'urbanisation s'est développée sur la route menant à Quimper pour bien plus tard au nord à St Caradec.

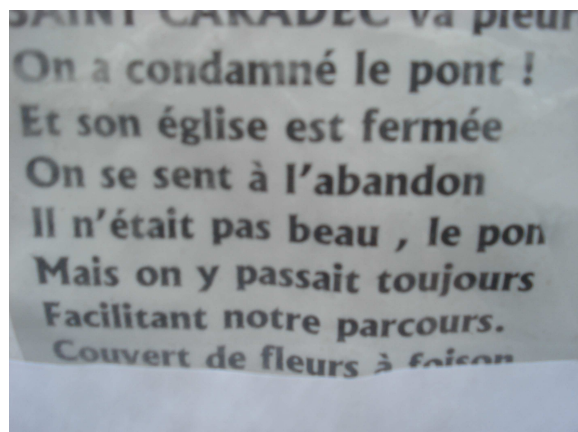


Carte 8 : Plan extrait des archives municipales représentant la ville close et la vieille ville d'Hennebont

2. Quelques activités sont dispersées dans un quartier qui reste peu dynamique

Les nombreuses ruelles qui serpentent sur les coteaux et les maisons traditionnelles en granit couvertes de glycines sont autant d'atouts pour les quartiers très calmes que sont Saint Caradec et la vieille Ville. Ces habitats anciens le long de la route de Quimper et ceux de St Caradec sont aujourd'hui intégrés à un ensemble urbain d'un seul tenant avec un urbanisme plus récent parallèles aux deux grandes voies d'accès que sont l'avenue de la République et l'avenue Pasteur.

Les zones récentes ne présentent pas un grand intérêt architectural à cause de la monotonie des façades. Les nuisances olfactives et sonores dues aux deux voies d'accès très empruntées et à la proximité des zones industrielles du Ty Mor et de Kerpont en font une zone peu attractive. Pourtant, la rive droite bénéficie des atouts que sont la présence d'une gare SNCF bien desservie le matin et le soir et de l'accès facile à la voie rapide à destination de Vannes ou Lorient. Comme nous l'avons vu précédemment, cette partie de la ville reste la grande perdante de la politique municipale malgré quelques projets comme le réaménagement de l'avenue de la République ou plus certainement la desserte en bus de la gare



Carte 9 : Extrait des doléances affichées sur la porte de l'association de quartier de St Caradec

3. La rive droite est mieux relié à l'extérieur qu'au centre ville d'Hennebont lui-même

L'ensemble des habitats et des activités situés sur la rive droite sont proches de deux axes majeurs : l'avenue de la république reliée à la N164 et l'avenue Pasteur. Ces deux axes permettent facilement de quitter ces quartiers en voiture. De même, quelques itinéraires piétons permettent de sortir de la ville pour aller dans la campagne aux environs. La gare, elle-même est située un peu à l'écart de ce quartier possède une bonne desserte aux heures de pointe.

Par contre, le lien entre la rive droite et la rive gauche se fait pour l'instant presque en totalité par le pont Jeanne la Flamme. Le pont arrive à saturation, la municipalité prévoit déjà dans son PLU de faire un nouveau pont routier plus au sud pour le désengorger. Depuis trois ans, les piétons doivent prendre le pont emprunté par 20000 véhicules par jour pour traverser le Blavet. Cela dissuade bon nombre d'habitants âgés, non motorisés de la ville gauche d'aller au centre-ville. Il y a donc urgence pour le remplacement du pont de fer.

4. Plusieurs projets vont dans le sens d'une reconquête de la rive droite malgré quelques réticences

Par l'intermédiaire du PLU, il est clair que les élus mettent plutôt en avant un modèle polycentrique. Pourtant c'est le SCOT qui s'impose au PLU et un compromis a été trouvé grâce au maintien d'une ceinture verte par l'intermédiaire de la construction d'un complexe sportif et d'un hôpital laissant une grande place aux espaces verts.

5. Pour l'instant, les quartiers de la rive droite bénéficient d'une proximité rare avec les espaces naturels et ruraux

La rive droite reste généralement moins urbanisée que la rive gauche. Comme on le voit sur la photo, les promeneurs peuvent accéder facilement aux bois du Hingair à partir de Saint Caradec. Dans les extensions prévues au PLU, la mairie souhaite préservée cette trame verte. Le futur hôpital au Ty Mor ou le centre sportif de Kerlois seront aménagés de manière à préserver cette particularité. Pourtant l'avenue de la République et le boulevard Pasteur sont deux points noirs dans ce tableau plutôt flatteur. La forte circulation sur ces deux axes nuit au cadre de vie des Hennebontais. Le département du Morbihan finance un projet de contournement à l'est de l'agglomération pour délester ces deux grands axes de leur trafic. Est-ce une raison suffisante pour endommager irrémédiablement les bois du Hingair ? (voir tracé du contournement sur la carte en annexe)



Photo 10: Panorama sur le centre préservé de St Caradec et sur les bois du Hingair

D. Liens rive gauche – rive droite : les franchissements du Blavet

1. Les ponts et franchissements actuels

a) Les ponts routiers

Il existe pour l'instant deux ponts routiers qui franchissent le Blavet sur la commune d'Hennebont. Le premier historiquement construit est le pont Jeanne la Flamme construit juste après la deuxième guerre mondiale. Il forme aujourd'hui un lien fort du point de vue des transports motorisés entre les deux rives du Blavet. Très emprunté, il voit passer 20000 véhicules/jour dont de nombreux camions. Cela pose de grave problème en termes de nuisance et de coupure dans la ville.

Pour délester ce pont et dans le cadre du plan Breton, ont été construites dans les années 70 les routes nationales à 4 voies. Un autre pont routier, la N164 qui relie Vannes à Lorient passe au sud d'Hennebont et traverse le Blavet près du Ty Mor. De nombreux hennebontais utilisent cet axe quotidiennement pour se rendre au travail. Un troisième pont routier est prévu dans le PLU qui va être validé cet année.



Photo 11 : Pont routier Jeanne la Flamme

b) Le pont de chemin de fer

Au sud de la ville, un viaduc imposant construit en pierre de taille surplombe la vallée du Blavet. Ce pont toujours en service appartient à la ligne historique de chemin de fer Pari-Quimper. Il est toujours très emprunté aujourd'hui et contient une part de l'identité de la ville.



Photo 12 : Viaduc du chemin de fer au dessus du Blavet au sud du centre-ville

c) Les écluses

Le blavet est canalisé depuis l'époque postnapoléonienne. En découle une série d'écluse pour réguler les flux entre Hennebont et Pontivy. Ces écluses sont en théorie interdites d'accès. Cependant elles constituent aujourd'hui autant de passages sur le Blavet au nord de la ville le long du chemin de halage.



Photo 13 : Ecluse sur le Blavet



Carte 10: Plan élargi du centre ville d'Hennebont avec les différents franchissements du Blavet (les écluses sont plus au nord)

2. Le projet de remplacement du Pont de Fer horizon 2008

a) La fermeture du pont de fer

La fermeture du Pont de Fer en octobre 2003 a été très mal ressentie par les habitants : le jeudi 16 octobre l'Ouest France titrait : « La mort du pont de fer crée l'émotion ». D'après des experts dépêchés par la mairie, le pont de fer était devenu dangereux (voir article en annexe).



Photo 14: Dégradation du pont de fer rongé par la corrosion

Dans cet article, les personnes interrogées abordaient déjà les problèmes qu'allaient poser cette fermeture et les enjeux posés par son remplacement étaient déjà esquissés. Ainsi M. Le Corre de l'office du Tourisme parle « du patrimoine industriel que représente cette passerelle ». Il distingue déjà les deux types d'utilisateurs qui ont besoin de cet ouvrage : tout d'abord et bien sûr les habitants de St Caradec et la rive gauche mais aussi les randonneurs, les cavaliers et les touristes du dimanche. D'ailleurs le directeur des Haras évoque déjà la possibilité d'une voiture hippomobile, idée qui a fait son chemin depuis et que nous

évoquerons plus tard. Enfin, le problème du danger que constitue maintenant la circulation piétonne entre les deux rive est clairement abordé « Par le Pont Jeanne la Flamme ce ne sera pas la même chose ».

Ces remarques ont clairement été prises en compte par la mairie et le projet de passerelle. Le remplacement a été mûrement réfléchi. C'est d'ailleurs le retard dans la livraison de l'ouvrage qui est reproché par la population : ne nombreux hennebontais reprochent à la mairie et à ses technicien de ne pas avoir anticipé la dégradation de l'édifice.

b) Le travail de l'architecte

L'architecte a donc créé un ouvrage qui d'après « le mémoire de présentation architecturale » devrait s'intégrer à son environnement. Quelques critiques ont été émises par rapport aux formes de l'ouvrage qui pourraient trancher avec la rigueur des remparts.

Mais il est notable que l'architecte a fait des efforts pour garder un témoignage de la tradition industrielle du pont de fer, pour que la passerelle s'intègre au projet de M. Lagneau et pour que tous les moyens de transports doux (piétons, vélos, calèches,...) puissent utiliser sa création. De même l'ouvrage bénéficiera d'un éclairage propre pour la sécurité et la mise en valeur de son architecture audacieuse la nuit dans le cadre d'un plan d'illumination globale des remparts et de la basilique toujours en projet. Ainsi je cite « le projet tente tout à la fois de valoriser l'héritage ferroviaire et propose un ouvrage dont l'impact, la présence, l'implantation, s'inscrivent dans une lecture du site, une composition qui permet de conforter l'actuel équilibre et d'enrichir à plusieurs titres l'équipement »

La passerelle sera donc disposée moins en biais que le pont de fer, s'appuiera sur la pile de la rive droite pour arriver de l'autre côté en face de la rue des Lombards, juste en face de l'entrée prévue dans le projet de restauration des remparts. Elle sera protégée par de la circulation automobile par des plots qui devraient laisser passer les calèches. (voir les plans d'architecte en annexe)



Figure 1 : Représentation en image de synthèse de la future passerelle

c) Le contexte du projet

Comme on a vu dans tout le diagnostic qui précède, ce projet de passerelle s'inscrit dans un contexte bien particulier. Cet ouvrage va relier deux quartiers différents mais qui ont tous les deux grandement besoin de cet équipement : le remplacement se fait dans un contexte de forte attente de la population. Mais, malgré l'urgence, cet aménagement soulève de nombreux problèmes restés en attente : les abords de l'emplacement de la future passerelle sont fortement dégradés, l'ancienne poterie tombe en ruine et la prairie de la porte d'en bas est en friche. Il y a aura une grande déception si l'équipement est posé là sans projet global.



Photo 15: Pont de fer rouillé et remparts fortement dégradés

L'architecte de la passerelle a prévu un projet qui devait s'intégrer harmonieusement dans celui de la rénovation des remparts proposé par M. Lagneau. L'ensemble est prévu pour s'adapter au patrimoine et à la nature environnante. La mairie a payé le prix fort pour avoir un équipement de haute facture architecturale : le prix total est estimé aujourd'hui à près de 1 million d'euros (voir le plan de financement détaillé en annexe). Seulement, il n'y a pas de gage de la part de celle-ci que la construction de la passerelle soit suivi de près par la rénovation des remparts. Pourtant, je pense que c'est l'ensemble du projet qui joue sa crédibilité sur cette nécessaire complémentarité.



Figure 2 : Arrivée de la passerelle sur la rive gauche et insertion dans le projet de rénovation des remparts

Bilan partie I

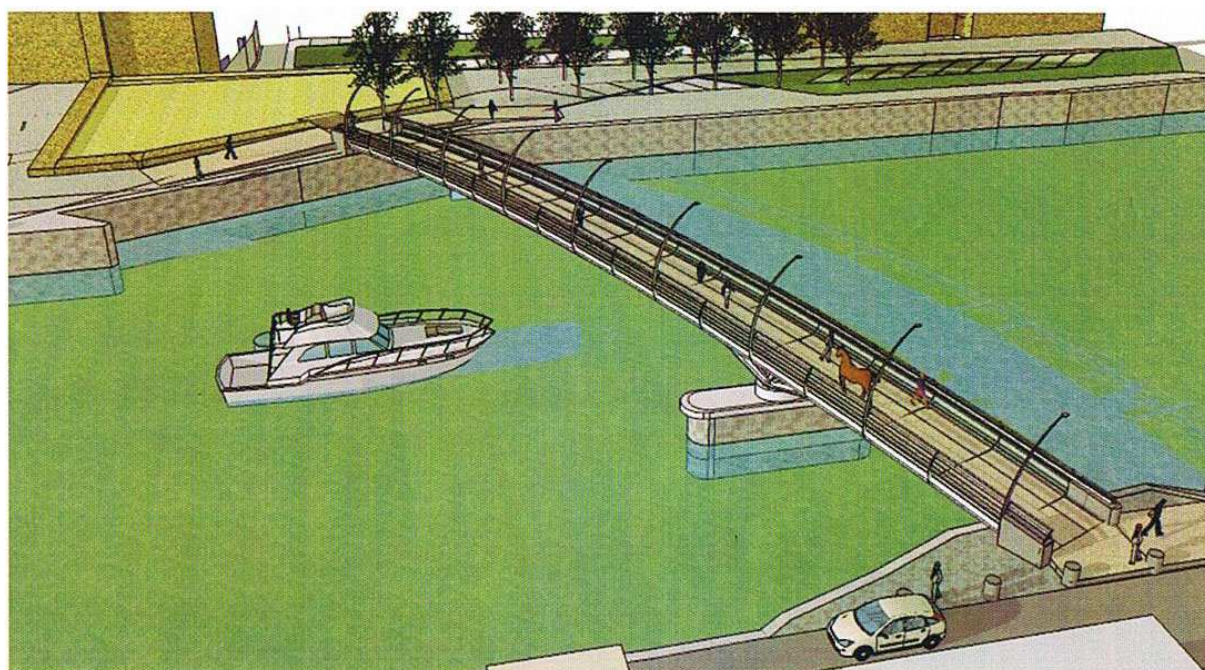
Les études conjointes des deux rives du Blavet et des franchissements sur ce fleuve nous amène à penser que nous nous trouvons dans un espace fragmenté avec des entités néanmoins dépendantes les uns des autres. La fermeture du pont de fer n'a fait qu'accentuer ces fractures. Ce sont les personnes dépendantes et l'environnement qui en ont en premier souffrir des conséquences.

La ville en général possède des qualités uniques dans sa région : un riche patrimoine et un environnement sauvegardé. Cependant ces avantages sont menacés par un manque d'investissement chronique et la concurrence accrue des villes limitrophes.

Le projet de remplacement de la passerelle répond à l'urgence posée par l'isolement des habitants de St Caradec et les piétons de la rive droite en général. Cependant, d'après les caractéristiques de la ville et les projets en cours, il est possible d'avoir une vision à plus long terme : penser la passerelle comme un moyen de relancer la mobilité durable dans une ville qui cherche un nouveau souffle.

Deuxième partie

Parti d'aménagement



II. Le parti d'aménagement

La nouvelle passerelle qui sera construite sur le Blavet pendant l'année 2008, va donc arriver dans un contexte de relation complexe entre les deux rives mais avec une forte attente de la population. La question que nous allons nous aborder pour le travail d'aménageur qui va suivre se trouve au-delà de la simple construction de l'équipement : comment, grâce à cet équipement, la municipalité pourrait doper la circulation douce et ainsi réconcilier les deux rives dans un même ensemble cohérent ?

A. Les enjeux soulevés par la problématique

En rapport à cette dernière question, les enjeux sont complexes pour l'aménageur.

1. Mettre en place un lien fort et tangible rive gauche - rive droite: encourager les déplacements centre – centre

Pour la mise en service de la passerelle, la tentation de tout élu est de construire l'équipement, le lancer en grande pompe puis de laisser faire. Cependant une politique d'amélioration du cadre de vie, de reconquête urbaine grâce à la mobilité douce ne peut se faire sans une politique municipale forte et surtout suivie dans le temps. Si on laisse les choses en l'état, la dégradation, toujours en cours dans nos sociétés, du rapport de force entre mobilité douce et mobilité motorisée risque encore de se dégrader à Hennebont malgré ce coûteux investissement. La trop grande place accordée à la voiture dans les déplacements intra-hennebontais a provoqué une fracture dans la mobilité des personnes non motorisée au niveau du Blavet. La vie et le dynamisme de l'ensemble de la ville s'en ressent et de nombreux hennebontais ne sont plus libre d'aller où ils ont besoin. Ce problème global amène des problématiques individuelles qui nous amènent au deuxième enjeu.

2. Permettre à tout le monde de pouvoir se déplacer librement, franchir le Blavet et reprendre ses habitudes

D'après ce que j'ai pu lire dans la presse locale et entendre auprès des habitants, de nombreuses personnes âgées ne peuvent plus ou n'osent plus se rendre à pied de St Caradec au centre-ville. De même les cavaliers en provenance des Haras ne peuvent pas passer rive gauche. La construction de la passerelle est attendue et celle-ci devrait résoudre un certain nombre de problèmes. Cependant les changements espérés ne se feront pas s'il n'y a pas de politique globale de mobilité autour de l'équipement. La problématique de l'accessibilité a été prise en compte pour la passerelle comme nous l'avons vu dans le diagnostic mais qu'en est-il aux abords de celle-ci ? Et qu'est-il de la politique en faveur des personnes non motorisées dans toute la ville ? Une réelle politique d'accessibilité, c'est permettre à tous les moyens de transports alternatifs d'avoir une place partout dans la ville face à l'hégémonie automobile. Les cavaliers et les calèches n'ont pas de parcours sécurisés pour traverser le Blavet et sont exposés aux dangers de la circulation. La trop grande place accordée à la voiture à Hennebont nous amène aux enjeux environnementaux de notre problématique.

3. Améliorer la mise en valeur du Blavet, du patrimoine proche et des nombreux espaces naturels

Du point de vue du patrimoine, construire une passerelle de haute qualité architecturale pour desservir la ville close sans l'insérer dans un projet global de rénovation des remparts dégradés, c'est une aberration. Et cela même risque de peser sur la popularité de l'équipement donc son utilisation. D'un point de vue plus global, ce projet de passerelle se fait un contexte naturel et patrimonial magnifique mais menacé. Le cadre unique de la vallée du Blavet apprécié par les hennebontais et des touristes venus de la France entière est dégradé par l'étalement urbain. Les remparts classés menacés de s'effondrer. Les berges inondables du Blavets sont transformées en un parking en plein air. Le bois du Hingair, un des poumons verts de la ville, va être traversé par une route de contournement. Une problématique concernant la mobilité ne peut pas oublier ses considérations environnementales.

Le développement durable est un concept populaire aujourd'hui mais il est souvent mal compris. Ce mode de développement concerne la problématique car il fait le lien entre environnement et mobilité. La mairie souhaite s'engager sur cette voie cependant pour arriver à une ville durable, il va falloir qu'elle fasse preuve de courage politique. Comme par exemple au niveau de la place de la voiture en ville, celle-ci devra prendre des mesures aujourd'hui impopulaires pour préserver les générations futures. Mais cela ne peut se faire sans la complète compréhension et collaboration des instances locales et nationales. Celles-ci ont aussi des responsabilités en ce qui concerne la préservation du Blavet et la mise en valeur des espaces naturels de la commune.

4. Passer du local au global en intégrant l'équipement dans les schémas de déplacements à toutes les échelles

Dans la partie des propositions, nous ne manquerons pas d'impliquer les différentes collectivités territoriales qui, dans un contexte de décentralisation, sont impliquées à toutes les échelles dans notre problématique. Ainsi que ce soit sur le plan de la conception, de la mise en œuvre ou du financement de ces projets chaque structure a des responsabilités que la mairie ne saurait toutes prendre en charge. Prenons par exemple, la mise en valeur du Blavet. Ce fleuve ne se limite pas aux frontières de la commune d'Hennebont. C'est donc à une échelle supérieure que les politiques doivent être menées. De même, les nombreux schémas de déplacements qui devront être mis en conformité avec la construction de la passerelle. Et pour finir le projet emblématique mais très onéreux de rénovation des remparts ne pourra se faire sans l'accord de la DRAC de Bretagne, une instance déconcentrée de l'Etat à Rennes et aussi, et c'est problématique, la contribution financière de l'Etat et des autres collectivités territoriales concernées.

B. Les grandes orientations d'aménagement

Après avoir évoqué les enjeux de manière théorique, nous allons tenter de traduire ceux-ci en grandes orientations d'aménagement qui seront à la source des propositions techniques de la troisième partie. Pour mettre en place une politique en faveur de la mobilité durable, il fallait bien appréhender les usages de la passerelle. J'ai donc repéré deux principales catégories d'utilisateurs. Il y a des orientations d'aménagement :

1. En faveur de la mobilité quotidienne

Comme évoqué dans l'article du Ouest-France et dans les enjeux, la fermeture brutale et sans concertation du pont de fer pour raisons de sécurité a été mal vécue par les piétons qui avaient l'habitude de l'emprunter. Pour regagner la confiance des utilisateurs qui utiliseront quotidiennement l'équipement, j'insiste sur la nécessité de faire des aménagements clairs, sécurisant et dans le respect et la continuité des traditions locales. Je pense tout de même que par l'intermédiaire de ce nouveau franchissement sur le Blavet, il serait possible d'inciter de nouvelles personnes à utiliser régulièrement ce nouvel axe de communication. Pour convaincre de nouveaux piétons ou même des cyclistes d'utiliser cet équipement pour faire lors de leur parcours sportif ou même aller au bureau, je propose des actions de communications et des initiatives qui sortent de l'ordinaire. Il faut surprendre et éveiller la curiosité des nouveaux périurbains qui viennent habiter cette ville de la périphérie de Lorient. Le but principal est de les faire sortir des habitudes prises depuis la fermeture du pont de fer (prendre la voiture ou rester chez eux) pour à nouveau créer une vie et de la convivialité sur la passerelle et autour de celle-ci.

2. En faveur de la mobilité de loisir et touristique

Dans mes orientations, je n'oublie pas les utilisateurs d'un jour, les touristes, les lorientais en balade qui font vivre Hennebont et apportent de la richesse au territoire. Pour ces nouveaux venus qui ne connaissent pas forcément la ville doit être mise en place une signalétique propre à la passerelle simple et attractive. En effet, dans mes orientations en matière touristique et sportive, je vois cet équipement comme un point de pivot, un passage obligé pour les randonneurs, sportifs, touristes désireux de passer d'une rive à l'autre. Des itinéraires pourraient ainsi être mis en place pour découvrir la région et refaire le lien entre deux entités longtemps séparées. De même des initiatives en termes de sensibilisation des habitants et des touristes au patrimoine et à l'histoire riche et tourmentée de la ville de la cité d'Hennebont pourraient être mises en place. Les principaux monuments qu'ils soient rive gauche ou rive droite seraient autant de générateurs de flux sur la passerelle. Et comme dans la mobilité douce comme dans beaucoup d'autres domaines le flux amène le flux, une dynamique serait lancée pour les années à venir.

Bilan partie II

Que faire pour que cette nouvelle passerelle sur le Blavet, par l'intermédiaire de la relance de la mobilité douce, participe pleinement au renouvellement urbain à Hennebont? Cette problématique amène des enjeux clairs. Ceux-ci sont détaillés dans la partie qui a précédée : mettre en place un lien fort centre-centre, permettre à tout le monde de pouvoir aller où il veut, mettre en valeur la ville et son environnement, intégrer la passerelle dans une politique globale de déplacements.

Je propose de répondre à ces enjeux par le biais d'initiatives s'appuyant sur la nouvelle passerelle. Ces initiatives peuvent être classées en deux grandes orientations : celles en faveur de la mobilité quotidienne et celles en faveur de la mobilité de loisir.

Les orientations reprennent les concepts forts que sont le développement durable et le renouvellement urbain. La stratégie est de penser en termes de petits projets mettant en synergie les acteurs du territoire pour arriver à lancer une tendance.

Il est vrai que les déplacements doux tiennent beaucoup de l'habitude : une fois reconstruite beaucoup d'habitants devraient réemprunter la passerelle. Mais il est aussi vrai qu'il y a dans cette ouverture une opportunité de dynamiser le centre d'Hennebont de chaque côté du Blavet si la puissance publique dans son ensemble encourage les comportements dans ce sens.

Troisième partie

Les propositions techniques du projet d'aménagement



III. Les propositions techniques du projet

Dans la troisième partie, les propositions seront toutes faites de manière à répondre de près ou de loin à un ou plusieurs des enjeux présentés dans la deuxième partie et les initiatives présentées sont elles même en rapport avec les orientations de ce même chapitre.

Je précise que ces initiatives vont être décrites sans planning précis. En effet, les travaux prévus vont se faire en fonction de l'avancement de la construction de la passerelle et des travaux des travaux de voirie en cours.

Pour l'instant mes propositions se limitent à des aspects techniques, mais des initiatives de stratégie et de communication pourraient aussi être intéressantes pour encourager la mobilité alternative. On pourrait ainsi penser à un événement festif à l'ouverture de la passerelle où seraient présentées toutes les solutions techniques favorables aux piétons, vélos et chevaux. De même, il serait possible de parler de l'actualité de la passerelle plus souvent dans le journal municipal Hennebont Mag et suivre régulièrement les avancements du dossier. Enfin, communiquer auprès des écoles (initiative de pédibus), des centres sportifs, des maisons de retraites et même des associations de quartier. Ecouter les remarques des riverains et proposer des améliorations dans la concertation. C'est souvent par le dialogue et l'ouverture qu'on fait le succès d'un projet.

Mais revenons à l'aspect technique :

A. Les propositions d'aménagements

1. Amélioration de la voirie

a) Les travaux en cours

Pour favoriser l'utilisation de la passerelle, un axe de travail consiste à intégrer l'équipement dans une politique globale de rénovation et d'amélioration de la voirie. Je souhaite créer une identité propre à toutes les rues propices aux mobilités alternatives qui mènent à la passerelle. La mairie a déjà pris la mesure du mauvais état de la voirie dans l'enceinte touristique de la ville close. Une entreprise a donc été chargée de réhabiliter toutes les rues de la ville à l'intérieure des remparts tranche par tranche. Au début de l'année, la rue Moricette au eu le droit à un toilettage complet : le revêtement a été changé, les fils électriques ont été enterrés, la circulation a été limitée et des bacs à fleurs ont été installés à intervalles réguliers. Dans cette rue très en pente, ils ont été posés sur des supports en bétons de manière à garantir leur stabilité. En ce moment, une autre rue, celle des Lombards subit le même traitement et progressivement ce sera toute la ville close qui sera traitée. Ces travaux même s'ils sont critiqués à cause du dérangement et de l'esthétique actuelle vont sûrement permettre à la ville close d'être plus attractive et les bacs à fleurs vide et tristes en ce moment mettront certainement ces rues en valeur une fois en service.



Photo 16: Aménagements récemment réalisés dans la rue Moricette



Photo 17 : Travaux en cours sur la rue des Lombards

b) Les extensions possibles

Fort de cette expérience, je propose à la mairie d'appliquer le même traitement à la rue de la vieille ville qui située sur la rive gauche. Celle-ci ressemble beaucoup aux rues que nous avons décrites précédemment : étroites et pentues. Ce travail sur la voirie pourrait se faire en continu de la rive gauche à la rive droite si on continuait la trame ainsi amorcée sur la place de la Poterie pour la rue des Lombards et sur la place du square Anne-Marie Mathel pour la rue de la Vielle Ville (voir carte des périmètres de réaménagement en fin de chapitre). Ainsi, il serait possible de se rendre à pied par un cheminement clair et balisé de la ville Close rive Gauche à la Vielle Ville, rive droite. Ce trajet se ferait dans un cadre agréable avec comme constante visuelle les plantes grimpantes qui devraient être placés dans les bacs à fleur de la rue Moricette.

Ainsi à l'instar du Pont de Fer qui était réputé pour ces bacs fleuris, il serait intéressant de disposer des plantes grimpantes sur la passerelle. Cela ferait écho aux pots disposés dans les rues avoisinantes et agrémenterait harmonieusement le cheminement. L'identité urbaine ainsi créée contribuerait à créer un sentiment d'une nouvelle centralité avec l'extension de la qualité de traitement de la voirie sur la rive droite du Blavet. Pour finir, la place Saint Roch sur les hauteurs de la vieille ville devrait être réaménagée avec des fleurs, un traitement de voirie analogue à celui de la rue de la vieille ville et une table d'orientation. Cette dernière pourrait être conçue en partenariat avec le pays Touristique de la vallée du Blavet car ceux-ci ont déjà une certaine expérience en la matière. Il y a actuellement un projet de table de ce type à St-Nicolas-des-Forge plus haut dans la vallée du Blavet dont il conviendrait de s'inspirer.



Photo 18 : Entrée de la rue de la vieille ville au niveau du square A-M Mathel



Photo 19 : Vue sur la rue de la vieille ville à partir du pont de fer



Photo 20 : Point de vue à partir de la place St Roch

c) Le cas du quai de St Caradec

Pour finir en ce qui concerne la voirie, j'ai noté de nombreuses plaintes des habitants sur la dangerosité des quais de St Caradec entre ce qui est appelé à être l'arrivée de la passerelle rive droite et le centre de St Caradec. Pourtant ce lien est fondamental pour les possibilités de mobilité douce entre le nord de la rive droite et la vieille ville voir le centre ville par l'intermédiaire de la future passerelle. C'est pour cela que je propose un réaménagement radical des quais en faveurs des mobilités alternatives. Malheureusement, il n'y a pas beaucoup d'espace disponible et la route est enserrée entre le coteau et le Blavet.

Si on veut laisser de l'espace pour que les piétons, les vélos et les calèches puissent circuler en sécurité, il est nécessaire de prendre de la place à la voiture. Je propose donc de mettre la route à sens unique pour empêcher les véhicules motorisés d'aller de la passerelle à St Caradec en longeant le Blavet. Ceux-ci seraient invités à prendre la rue du vieux Châteaux ou même l'avenue Pasteur. Ce réaménagement de la voirie ne sera pas sans conséquences et il

entraînera quelques certains changement dans les habitudes. C'est le maire qui en dernière instance devra avoir le courage politique de prendre cette décision qui fatalement entraînera le mécontentement de certains automobilistes. Pourtant, c'est le seul moyen pour les piétons, vélos et calèches qui seront amenés à emprunter la passerelle de rejoindre St Caradec sans monter sur la butte.

Si, grâce à la concertation, la mairie arrive à faire accepter le projet par le plus grand nombre, on pourrait intégrer le cheminement le long du Blavet vers St Caradec au réseau de routes réaménagées autour de la passerelle. Pour cela, je propose d'agrémenter le parcours de bacs à fleurs et de mettre en place un revêtement spécifique pour la voie mixte piétonne, vélos, calèche. Et, la voie restant réservée à la circulation motorisé devrait être placée en zone 30 et pourvu de ralentisseurs pour que la circulation sur l'autre voie se face en toute tranquillité. Une séparation serait mise en place entre les deux voies et les limites seraient bien matérialisées pour éviter les dépassements frauduleux.



Photo 21 : Vue sur les quais de St Caradec à partir du pont de fer

d) Bilan

Le coût de l'ensemble du projet est difficilement estimable mais la mairie dispose avec l'amélioration de la voirie dans la ville close d'un bon antécédent pour pouvoir estimer les coûts et s'adresser aux bonnes entreprises pour mener à bien les travaux. Le fleurissement de la passerelle et de ses abords ainsi que l'amélioration de la voirie de la rue de la vieille ville semble plus facilement réalisable que l'aménagement coûteux et impopulaires des quai de St Caradec.



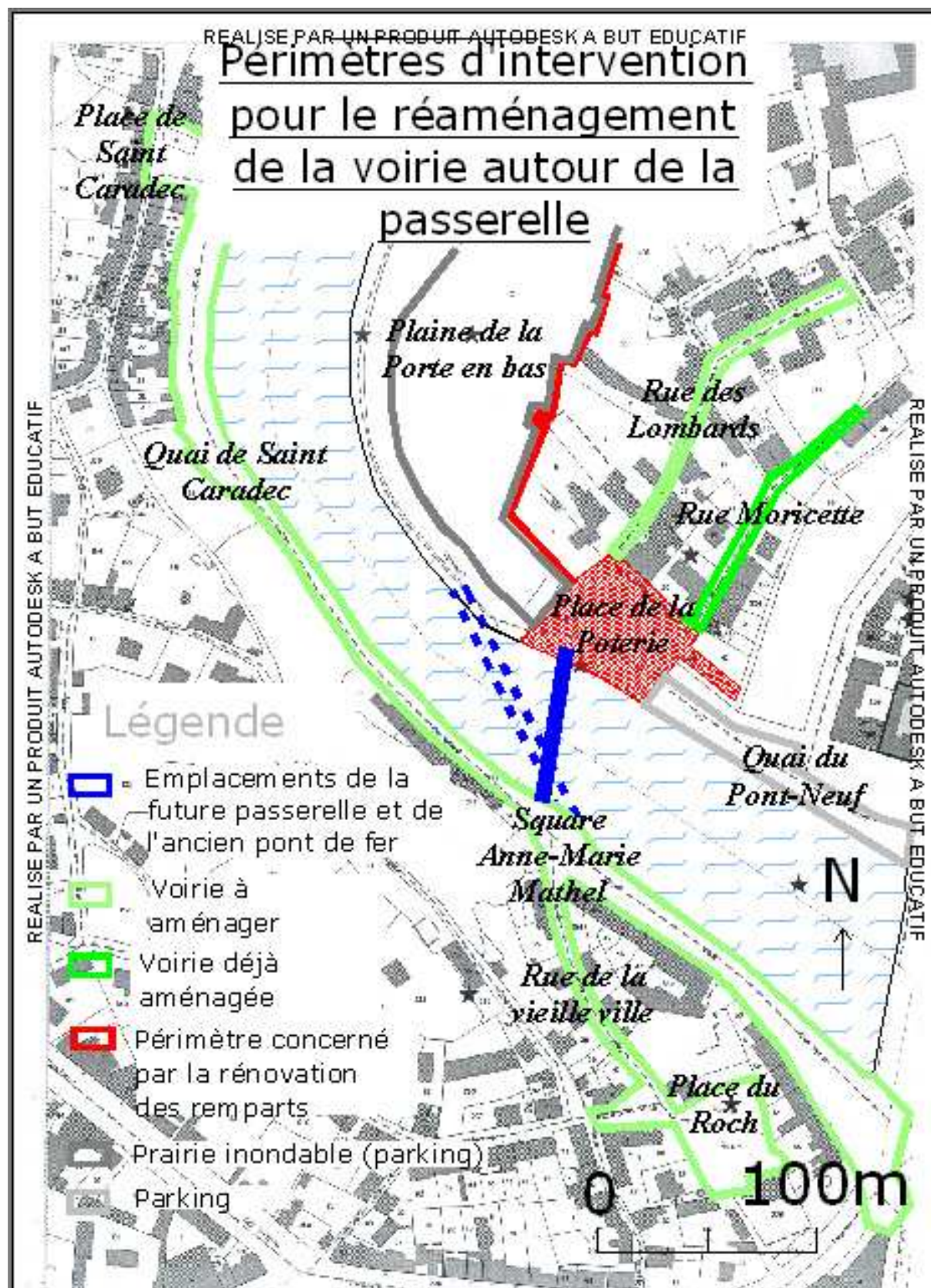
Photo 22 : Vue sur l'église fermée de St Caradec

Pourtant, une voie sécurisée pour la circulation piétonne entre le centre-ville d'Hennebont et St Caradec permettrait de resserrer le lien entre ces deux entités. Ce serait, de plus, un bon prétexte pour rénover la place principale de ce quartier et son église. Le quartier délaissé de St Caradec mérite en effet une attention toute particulière car il possède un potentiel intéressant sur tous les plans mais malheureusement sous-exploité.



Photo 23: Rues pittoresques de Saint Caradec

Les habitants ressentent de plus en plus fortement un certain abandon de la part de la mairie : l'église est fermée, la passerelle tarde à venir, la voirie est dégradée, les commerces ferment. L'opportunité d'une politique globale de reconquête est offerte par la passerelle, l'attente des habitants est forte et leur patience a ses limites. Il faut donc agir !



Carte 11 : Voirie aux abords de la passerelle

2. Installation de panneaux d'information

a) Description générale

Il existe déjà quelques panneaux d'indication autour du pont de fer (voir photo suivante). Cependant il n'y a aucune cohérence entre ceux-ci : les couleurs, les formes, la taille diffèrent.

Il serait donc intéressant de mettre en place une nouvelle signalétique aux entrées de la passerelle. Cette signalétique devrait respecter une charte graphique précise et unifier sur les deux rives du Blavet.

Ces panneaux d'informations placés sur un point de passage obligatoire entre les deux rives seraient placés sur un point stratégique. Sur ces panneaux, il conviendrait de placer des informations pratiques et géographiques utiles pour les différents usagers. Un panneau pourrait être placé sur chacune des rives du Blavet. Sur chacun de ces panneaux devrait se trouver une carte IGN de la région d'Hennebont, une légende détaillée et les logos des établissements associés.

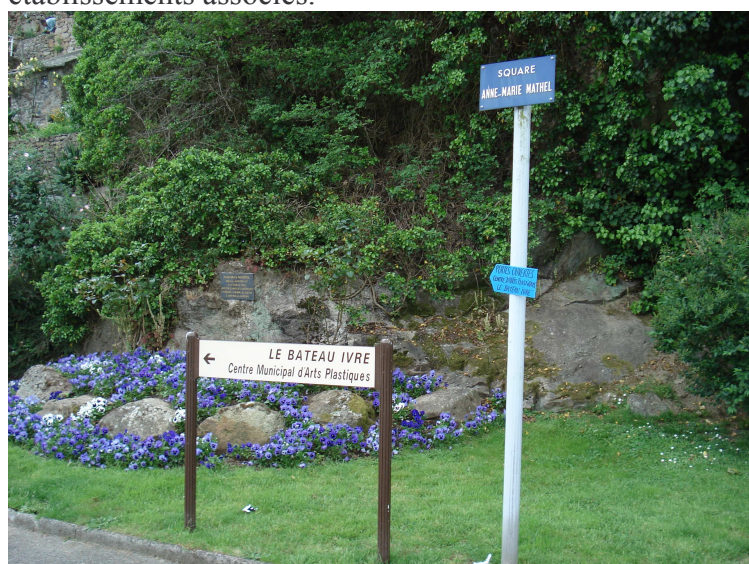


Photo 24 : Signalétique en place actuellement en place sur la rive droite



Photo 25 : Exemple de panneau de repérage géographique dans le Pays de la vallée du Blavet

b) Détails des itinéraires représentés

Chaque panneau mettrait en avant les équipements présents sur la rive sur lequel il est placé ainsi que les possibilités de randonnées à partir de ce point. Par exemple, il serait souhaitable que le GR34, les sentiers de randonnée du pays de la vallée du Blavet, les itinéraires de randonnée à cheval et à vélo soit clairement indiqués sur ces panneaux.

Ce serait d'ailleurs l'occasion de reprendre ses différents schémas de déplacement et intégrer intelligemment ce nouvel équipement qu'est cette passerelle à ces schémas. (Pour voir les schémas de randonnée à pied et à vélo de la ville d'Hennebont aller voir en pièces jointes) De même, la signalétique qui existe déjà, devra être reprise avec des bornes plus explicites et des panneaux informatifs pourraient être disposés dans des endroits stratégiques le long des itinéraires en ville ou dans l'arrière pays.

Il serait d'ailleurs intéressant de créer de nouveaux itinéraires trouvant des partenariats et en innovant pour utiliser tout le potentiel du territoire et de cette passerelle.



Photo 26 : Exemples de signalétique du pays de la vallée du blavet

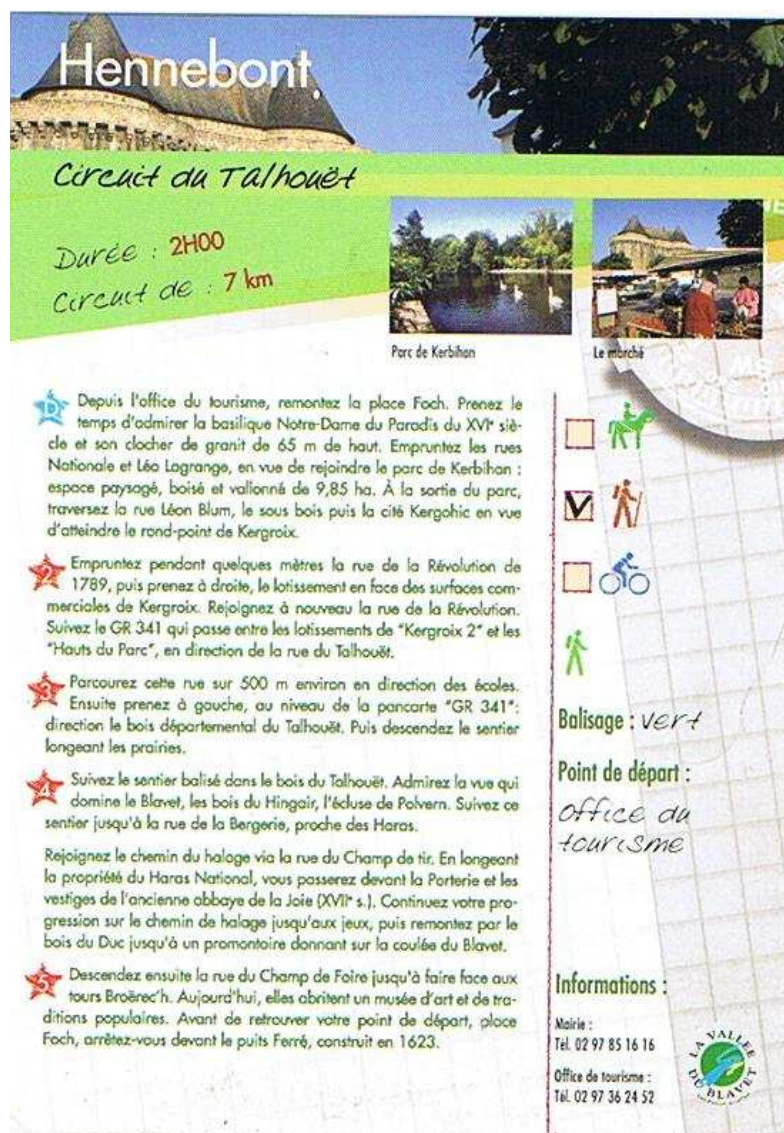


Figure 3 : Plaquette randonnée proposée par le pays de la Vallée du Blavet

B. Des propositions de mobilité

La mise en place de solutions de transports innovantes et de diverses initiatives favorables à la mobilité sont destinées à faire connaître la passerelle. Créer une vie et des rencontres autour de cet équipement. C'est à partir cette dynamique que les quartiers excentrés des bords du Blavet sur la rive droite, pourront développer un vrai sentiment de centralité. Ce sentiment sera traduit dans les faits par l'intensité des activités, des échanges faits sur le territoire. Comme je l'ai déjà dit, cette ambition est d'ailleurs inscrite au PLU

1. Le parcours sport et nature

La société Territoires installée en périphérie de Lorient qui équipe déjà les sentiers de randonnée créé et entretenu par le Pays de la Vallée du Blavet propose de créer un itinéraire d'un genre nouveau : un parcours sport et nature. M. Renard propose donc par l'intermédiaire de sa société de créer et d'équiper un cheminement qui relierait les deux grands espaces naturels d'Hennebont : le bois du Talhouët et le bois du Hingair. Ce parcours serait destiné

aux joggeurs et aux promeneurs lassés par la monotonie du chemin de halage qui voudraient découvrir d'autres espaces préservés dans la commune.

Ce parcours aurait une portée éducative avec tout au long du chemin des bornes relais qui questionneront ou informeront les curieux. En dehors de la ville, leur but sera de sensibiliser sur la nature spécifique de la vallée du Blavet, sa diversité et les menaces pesant sur elle, en ville ces bornes renseigneront sur l'histoire riche et tourmentée des différents quartiers d'Hennebont.

Les services municipaux chargés de l'environnement et du patrimoine pourront être mis à contribution pour construire ce parcours ludo-éducatif qui contribuera à l'attractivité de la ville et mettra en valeur ses qualités. Le projet est pour l'instant estimé à 30000€ TTC. Si l'ensemble des propositions ne sont pas forcément à mettre tout de suite en œuvre, il y a là l'occasion de se servir d'un savoir faire d'une entreprise locale pour lancer un projet qui colle aux préoccupations d'aujourd'hui.

	Prix unitaire HT	Quantité	Prix total HT
Panneaux d'information	2 000 €	2	4 000 €
Plans des sentiers	3 000 €	2	6 000 €
Cartes environnement	850 €	10	8 500 €
Bornes d'orientations ludiques	100 €	60	6 000 €
TOTAL HT			24 500 €
TOTAL TTC			29 302 €

Figure 4 : Estimation du coût de la signalétique du parcours sportif fournie par l'entreprise "Territoires"



Photo 27 : Panneau d'information du Pays de la vallée du Blavet



Photo 28 : Panneau d'information avec repérage IGN du pays de la Vallée du Blavet



Photo 29 : Exemple d'un parcours sportif mis en place en espace naturel

2. Le parcours en calèche

Il existe à Hennebont une tradition hippique ancrée sur le territoire depuis 150 ans avec les Haras nationaux. Aujourd'hui ceux-ci sont en pleine reconversion et ils cherchent à se faire connaître du grand public. Le directeur M. Tanneguy de Ste Marie, est prêt à participer à tout projet qui pourrait contribuer à faire connaître le pôle hippique.

Il y a quelques années, il existait un service de calèche qui reliait le centre-ville aux Haras : la Dame Blanche. Ce parcours a connu des hauts et des bas puis a du être arrêté pour de multiples raisons. De cette expérience reste une calèche presque neuve et toujours disponible aux Haras. L'institution elle-même est prête à contribuer à la relance d'une liaison hippomobile en prêtant des chevaux et des locaux. Il serait cependant nécessaire de recruter un cocher et un guide sérieux et compétent. Il pourrait être possible de les recruter dans les nombreux CFA (Centre de Formation d'Apprentis) de la région.



Photo 30 : Exemple de service de calèche

La communauté d'Agglomération CAP l'Orient est responsable des transports dans toute l'agglomération. La mise en place d'un service de calèche serait un moyen de diversifier son offre de transport. Ainsi son entreprise de transport, la Compagnie de Transport du Pays de Lorient pourrait prendre en charge la logistique de ce mode de transport. Ce serait un moyen traditionnel, ludique et écologique de relier les quartiers de la ville entre eux. La passerelle constituerait sur le parcours un joli point de vue sur le Blavet et un point de passage obligé entre le rive gauche et la rive droite.

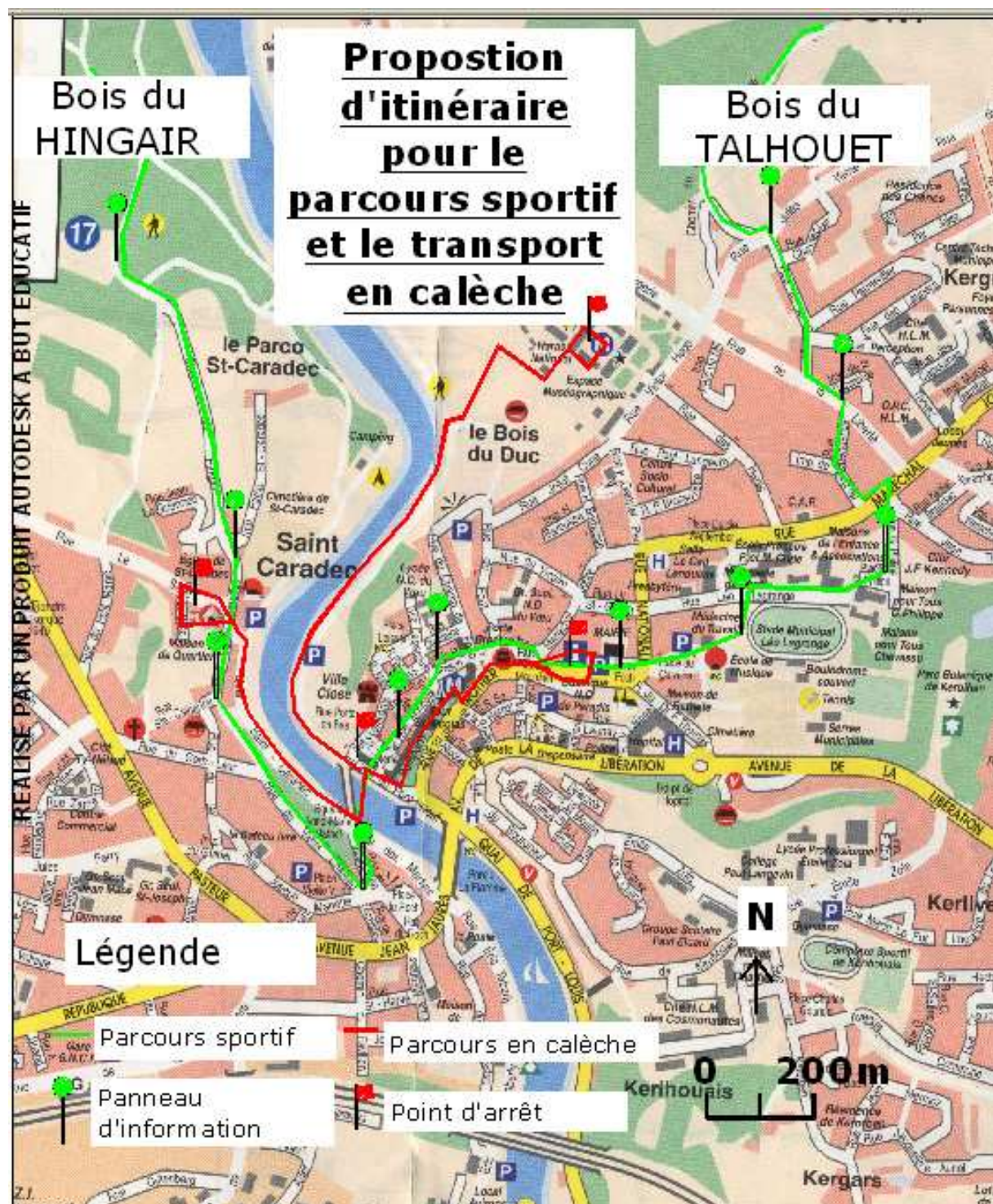
L'initiative peut être facilement réalisable du point de vue technique : les chevaux sont nourris, logés aux haras, le vétérinaire est sur place et la calèche est disponible. Il manque cependant pour l'instant le côté logistique, les fonds et la volonté politique pour lancer l'opération et engager deux nouveaux employés communaux. Peut-être cette initiative pourrait être lancée par le biais du monde associatif, le monde associatif dynamique d'Hennebont est aussi une ressource pour ce genre d'initiatives. La mairie pourrait d'ailleurs s'inspirer du service de calèche mis en place dans l'agglomération de Tours par le Syndicat Intercommunal de Transport de la Communauté d'Agglomération de Tours (SITCAT). Ce syndicat loue les services d'un particulier pour faire des promenades touristiques à travers la ville. Le SITCAT est d'ailleurs prêt à partager son savoir-faire et son expérience sur ce genre d'initiative rarement prise par un établissement public.



Photo 31 : Service de calèche de la société de transport de l'agglomération de Tours

Il semble plus raisonnable de lancer ce service de transport en période estivale. Mais je pense qu'il serait intéressant d'avoir une desserte cadencée avec des allers-retours réguliers de la calèche sur un parcours balisé. Et cela pour s'inscrire dans le paysage et encourager les habitants d'Hennebont eux-mêmes à tester ce mode de transport somme toute bien adapté aux contraintes des lieux et des besoins.

Reste comme toujours le besoin d'une réelle volonté politique pour lancer l'initiative. Mais ce projet intéresse beaucoup de monde et l'opposition municipale se propose déjà de la mettre en place si elle est élue. Le service transport de Cap l'Orient s'est montré intéressé et attend le projet qui doit venir de la mairie.



Bilan partie III

Les propositions techniques de la troisième partie sont bien résumées dans les deux représentations graphiques présentes dans le chapitre qui précède.

Les projets présentés sont pour la plupart peu onéreux et ne demandent pas un très grand investissement de départ. Pourtant les projets de calèche et de parcours sport-nature demandent ensuite un suivi et des évaluations régulières. Pourtant sur ces projets la mairie peut bénéficier des compétences et des savoir-faire présents sur son territoire. Les Haras ou le pays de la vallée du Blavet sont autant d'opportunité de créer de bonne synergie. C'est par l'intermédiaire de ce type projets que l'action municipale gagnera en popularité.

Le réaménagement de la voirie et l'installation d'une signalétique propre à la passerelle sont deux autres projets simples qui permettent de créer une identité à l'ouvrage et à ses abords aujourd'hui dégradés.

Enfin ne pas oublier l'importance de la communication, des partenariats et de la concertation avec la population et les associations. C'est la réussite de toute une stratégie qui permettra ou non de réussir l'ouverture de la passerelle, son utilisation et par la même le renouvellement urbain de tout un quartier.

Conclusion

Considérée comme l'une des communes avec le patrimoine le plus riche et les espaces naturels les plus verdoyants de l'agglomération lorientaise, Hennebont est attachée à son cadre de vie et ses activités traditionnelles. Cependant, la dévitalisation du centre-ville et des quartiers historiques et la forte utilisation des transports motorisés posent des problèmes. Ceux-ci ne pourront être difficilement solubles à court terme. Pourtant la construction d'une nouvelle passerelle sur le Blavet et les nombreuses possibilités de synergie entre les acteurs locaux publics, privés et les associations sont autant d'opportunités pour cette ville. Une ville pleine de caractère à laquelle on s'attache vite malgré les menaces qui pèsent sur elle comme la dégradation progressive du patrimoine à cause des coûts importants que l'entretien des remparts suppose et du désengagement de l'Etat et la périurbanisation qui grignote petit à petit les espaces naturels.

Pour mon projet individuel, je me suis attaché à saisir l'opportunité que constitue la passerelle pour résoudre certains des problèmes endémiques de la ville d'Hennebont : le tout-voiture et la dévitalisation de ses quartiers. Par des initiatives simples comme le réaménagement de la voirie, l'embellissement de l'espace public, les habitants pourraient se réapproprier des quartiers aujourd'hui sans vie. Pour ça, j'ai proposé un traitement de la voirie semblable pour les cheminements centre-centre avec une priorité générale pour la mobilité durable. De même par la mobilisation des acteurs locaux, par la création de synergie avec les collectivités territoriales comme l'agglomération du Pays de Lorient ou le pays touristique de la vallée du Blavet, je propose un investissement de la puissance publique à toutes les échelles.

Pourtant cette étude est limitée dans le temps et au niveau de ses ambitions. Elle aurait pu être plus détaillée sur le plan technique et sur le plan du budget. En effet, si la mairie reprend quelques idées prévues dans cette étude, il serait nécessaire de charger ses services appropriés de prévoir des plans précis au niveau du cadastre et un plan de financement global avec une ligne sur le budget.

Pourtant ce projet a le mérite de soulever une problématique qui s'inscrit dans des enjeux actuels. La désindustrialisation brutale et la politique du tout-automobile des années 70 ont causé des fractures sociales et territoriales qui sont encore vivaces à Hennebont. Les notions de développement local pour la convivialité et la proximité et celle du développement durable pour l'environnement et le patrimoine devront donc ici plus qu'ailleurs trouver toute leur place à l'avenir.

Bibliographie

- **Ouvrages**

- Pratique de l'aménagement des bourgs
Delavault-Lecoq

- Agrément FFRP des itinéraires
FFRP

- Histoire d'Hennebont
Centre Culturel d'Hennebont

- **Etudes & rapports**

- Projet individuel : Extension du centre ville de Vertou (44) au moyen de l'ouverture au public du prieuré Saint Pierre
Nicolas Dom 2006

- Mémoire universitaire : Etude de l'intermodalité à la gare SNCF d'Hennebont
Félix Bougé 2006

- Etude préalable à la restauration générale de l'angle Sud-Ouest Exercice 2000-
Chapitre 56/20.62- Opération : 2000/194 Mai 2001
Jean François Lagneau Architecte en chef des Bâtiments Historiques

- Le pont de fer, Synthèse historique
Service archive-patrimoine Ville Hennebont

- Construction d'une passerelle de franchissement du Blavet, Mémoire de présentation architecturale
Services techniques de la ville d'Hennebont

- **Magazines & journaux**

- Hennebont Mag janvier et avril 2007 Directeur de publication : Gérard Perron

- Rapport d'activité 2006 des Haras Nationaux

- Ouest-France Edition locale du pays de Lorient

- **Documents contractuels**

- PLU provisoire de la ville d'Hennebont validé fin 2007

- POS de la ville d'Hennebont valable jusqu'à la fin 2007

- Sites internet

www.ville-hennebont.fr

www.cap-lorient.fr

www.ffrandonnee.fr

<http://assoc.orange.fr/blavet.seaus/index.html>

www.wikipedia.fr

Tables des Illustrations

- Table des figures

Figure 1 : Représentation en image de synthèse de la future passerelle	28
Figure 2 : Arrivée de la passerelle sur la rive gauche et insertion dans le projet de rénovation des remparts.....	29
Figure 3 : Plaquette randonnée proposée par le pays de la Vallée du Blavet	45
Figure 4 : Estimation du coût de la signalétique du parcours sportif fournie par l'entreprise "Territoires".....	46

- Table des cartes

Carte 1 : Plan des pays de Bretagne prévus par la loi Voynet de 1999.....	9
Carte 2 : Schéma du pays de Lorient avec la situation d'Hennebont.....	9
Carte 3 : Périmètre du SCOT du Pays de Lorient	10
Carte 4 : Extrait du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Blavet	13
Carte 5 : Plan de l'hyper-centre d'Hennebont.....	14
Carte 6 : Plan général de la ville close avec les remparts, le pont de fer et l'ancien emplacement du pont à la mer.....	15
Carte 7 : Plan général de la rive droite avec St Caradec et la vieille ville (la rive droite est située à gauche sur la photo)	21
Carte 8 : Plan extrait des archives municipales représentant la ville close et la vieille ville d'Hennebont.....	22
Carte 9 : Extrait des doléances affichées sur la porte de l'association de quartier de St Caradec	23
Carte 10: Plan élargi du centre ville d'Hennebont avec les différents franchissements du Blavet (les écluses sont plus au nord)	27
Carte 11 : Voirie aux abords de la passerelle	42

- Table des photos (carte des photographies deux pages plus loin)

Photo 1 : Photo aérienne d'Hennebont, premier guet sur le Blavet en partant de la mer	11
Photo 2 : Vallée du Blavet.....	12
Photo 3 : Lotissement en bord de Blavet.....	12
Photo 4 : Les tours Broere'ch, symbole de la puissance médiévale de la cité d'Hennebont ...	14
Photo 5 : Vue sur la mairie d'Hennebont à partir de la place pavée Foch récemment rénovée	16
Photo 6 : Vue aérienne de la grande propriété des Haras en bordure du Blavet.....	16
Photo 7 : Revue de la troupe aux Haras nationaux d'Hennebont.....	17
Photo 8 : Pont routier Jeanne la Flamme.....	19
Photo 9 : Ruines fortement dégradées de l'ancienne poterie	20
Photo 10: Panorama sur le centre préservé de St Caradec et sur les bois du Hingair	24

Photo 11 : Pont routier Jeanne la Flamme.....	25
Photo 12 : Viaduc du chemin de fer au dessus du Blavet au sud du centre-ville.....	26
Photo 13 : Ecluse sur le Blavet.....	26
Photo 14: Dégradation du pont de fer rongé par la corrosion	27
Photo 15: Pont de fer rouillé et remparts fortement dégradés.....	29
Photo 16: Aménagements récemment réalisés dans la rue Moricette	38
Photo 17 : Travaux en cours sur la rue des Lombards	38
Photo 18 : Entrée de la rue de la vieille ville au niveau du square A-M Mathel	39
Photo 19 : Vue sur la rue de la vieille ville à partir du pont de fer	39
Photo 20 : Point de vue à partir de la place St Roch	39
Photo 21 : Vue sur les quais de St Caradec à partir du pont de fer	40
Photo 22 : Vue sur l'église fermée de St Caradec.....	41
Photo 23: Rues pittoresques de Saint Caradec	41
Photo 24 : Signalétique en place actuellement en place sur la rive droite	43
Photo 25 : Exemple de panneau de repérage géographique dans le Pays de la vallée du Blavet	44
Photo 26 : Exemples de signalétique du pays de la vallée du blavet	44
Photo 27 : Panneau d'information du Pays de la vallée du Blavet	46
Photo 28 : Panneau d'information avec repérage IGN du pays de la Vallée du Blavet	46
Photo 29 : Exemple d'un parcours sportif mis en place en espace naturel	47
Photo 30 : Exemple de service de calèche	47
Photo 31 : Service de calèche de la société de transport de l'agglomération de Tours	48

Carte des photographies

500 600 m

Legend:

- K14 1. Kernevez (rue des)
- K15 2. Kernevez (rue des)
- K16 3. Kernevez (rue des)
- K17 4. Kernevez (rue des)
- K18 5. Kernevez (rue des)
- K19 6. Kernevez (rue des)
- K20 7. Kernevez (rue des)
- K21 8. Kernevez (rue des)
- K22 9. Kernevez (rue des)
- K23 10. Kernevez (rue des)
- K24 11. Kernevez (rue des)
- K25 12. Kernevez (rue des)
- K26 13. Kernevez (rue des)
- K27 14. Kernevez (rue des)
- K28 15. Kernevez (rue des)
- K29 16. Kernevez (rue des)
- K30 17. Kernevez (rue des)
- K31 18. Kernevez (rue des)
- K32 19. Kernevez (rue des)
- K33 20. Kernevez (rue des)
- K34 21. Kernevez (rue des)
- K35 22. Kernevez (rue des)
- K36 23. Kernevez (rue des)
- K37 24. Kernevez (rue des)

Tables des matières

Remerciements	4
Avant-propos	5
Introduction	6
I. Diagnostic territorial.....	9
A. Un court d'eau structurant : le Blavet	10
1. Le deuxième fleuve de Bretagne.....	10
2. Une frontière entre le pays Bigouden et Morbihan	11
3. Un formidable corridor écologique menacé en aval par l'étalement urbain	12
4. Des risques de pollutions et d'inondations	13
B. Rive gauche : centre de gravité de la ville d'Hennebont dynamique mais menacé	14
1. Un patrimoine qui témoigne d'une histoire riche et mouvementée	14
2. Un centre bourg riche de ses nombreux petits commerces dans un quartier dont les activités séculaires forgent l'identité	17
3. Le centre ville est irrigué par des grands axes qui renforcent son accessibilité mais provoquent des nuisances	18
4. La municipalité souhaite renforcer son centre bourg pour que la ville conserve son indépendance et son dynamisme	19
5. La conservation de nombreux espaces naturels proches du centre-ville d'Hennebont est un atout non négligeable.....	21
C. La rive droite reste en marge malgré les orientations du SCOT et la mobilisation des associations de quartiers.....	21
1. Le premier lieu d'implantation de la ville a souffert du développement rapide de la rive gauche et de la proximité de Lorient	22
2. Quelques activités sont dispersées dans un quartier qui reste peu dynamique.....	23
3. La rive droite est mieux relié à l'extérieur qu'au centre ville d'Hennebont lui-même	23
4. Plusieurs projets vont dans le sens d'une reconquête de la rive droite malgré quelques réticences ...	24
5. Pour l'instant, les quartiers de la rive droite bénéficient d'une proximité rare avec les espaces naturels et ruraux	24
D. Liens rive gauche – rive droite : les franchissements du Blavet	25
1. Les ponts et franchissements actuels.....	25
2. Le projet de remplacement du Pont de Fer horizon 2008	27
II. Le parti d'aménagement.....	32
A. Les enjeux soulevés par la problématique.....	32
1. Mettre en place un lien fort et tangible rive gauche - rive droite: encourager les déplacements centre – centre	32
2. Permettre à tout le monde de pouvoir se déplacer librement, franchir le Blavet et reprendre ses habitudes.....	32
3. Améliorer la mise en valeur du Blavet, du patrimoine proche et des nombreux espaces naturels.....	33

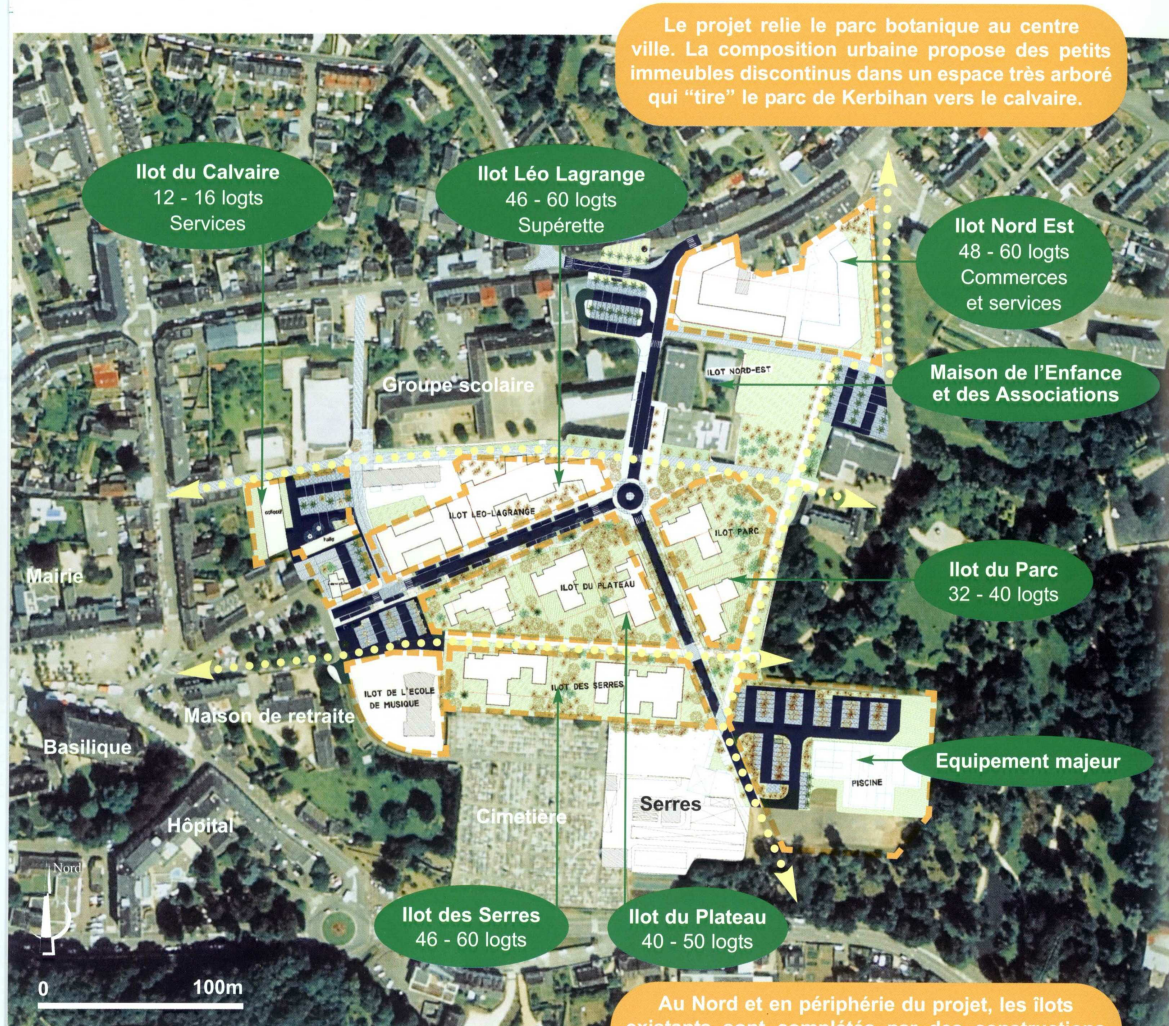
4. Passer du local au global en intégrant l'équipement dans les schémas de déplacements à toutes les échelles	33
B. Les grandes orientations d'aménagement	34
1. En faveur de la mobilité quotidienne	34
2. En faveur de la mobilité de loisir et touristique	34
III. Les propositions techniques du projet.....	37
A. Les propositions d'aménagements	37
1. Amélioration de la voirie	37
2. Installation de panneaux d'information.....	43
B. Des propositions de mobilité.....	45
1. Le parcours sport et nature.....	45
2. Le parcours en calèche.....	47
Conclusion.....	51
Bibliographie.....	52
Tables des Illustrations	53
Tables des matières	56
Annexes	58

Annexes

Annexe 1 : Plan large du centre de la ville d’Hennebont.....	59
Annexe 2 : Réaménagement de la ZAC du Centre	60
Annexe 3 : Article ouest-France sur la fermeture du « Pont de fer » jeudi 16 octobre 2003...	61
Annexe 4 : Article ouest-France sur la fermeture du « Pont de fer ».....	62
Annexe 5 : Cadastre provisoire du PLU prévue en 2008	63
Annexe 6 : Plan budgétaire provisoire de la passerelle.....	64
Annexe 7 : Plan général des périmètres sauvegardés.....	65
Annexe 10 : Plan de la place de la poterie et des remparts avant rénovation	66
Annexe 11 : Plan de la place de la poterie et des remparts après rénovation.....	67



Le projet d'aménagement de la ZAC Centre présenté aux Hennebontais



Le projet relie le parc botanique au centre ville. La composition urbaine propose des petits immeubles discontinus dans un espace très arboré qui "tire" le parc de Kerbihan vers le calvaire.

Ilot du Calvaire
12 - 16 logts
Services

Ilot Léo Lagrange
46 - 60 logts
Supérette

Ilot Nord Est
48 - 60 logts
Commerces
et services

**Maison de l'Enfance
et des Associations**

Ilot du Parc
32 - 40 logts

Equipement majeur

Ilot des Serres
46 - 60 logts

Ilot du Plateau
40 - 50 logts

Un schéma général d'aménagement a été établi. Il fait aujourd'hui l'objet d'une information publique, avant de constituer l'élément de base du dossier de réalisation de la ZAC.

Le dossier de réalisation comprendra :

- le projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone ;
- le projet global des constructions.
- les modalités prévisionnelles de financement de cette opération d'aménagement.

Le projet offre une variété importante de types de logements.

Au Nord et en périphérie du projet, les îlots existants sont complétés par des constructions mitoyennes abritant des logements dans de petits collectifs.

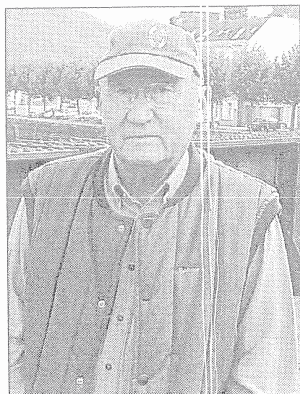
De nombreux arbres de haute tige seront plantés sur les espaces publics et autour des constructions privées.

Une convention a été signée entre la Ville et la SEMAEB. Cette Société d'Economie Mixte est en charge des études, de la programmation, de la commercialisation puis du suivi des chantiers. Aujourd'hui, la Ville et la SEMAEB présentent aux habitants la deuxième étape du projet : le dossier de réalisation.

Annexe 2 : Réaménagement de la ZAC du Centre

L'arrêté d'interdiction pour les piétons a été pris mercredi

La mort du pont de fer crée l'émotio



Henri Plantec est ému. Il franchissait ce pont depuis 1948.

Mercredi après-midi, des piétons sur le Pont de fer. A l'annonce de la fermeture, la surprise s'inscrit sur les visages. Puis, c'est la déception, voire la réprobation.

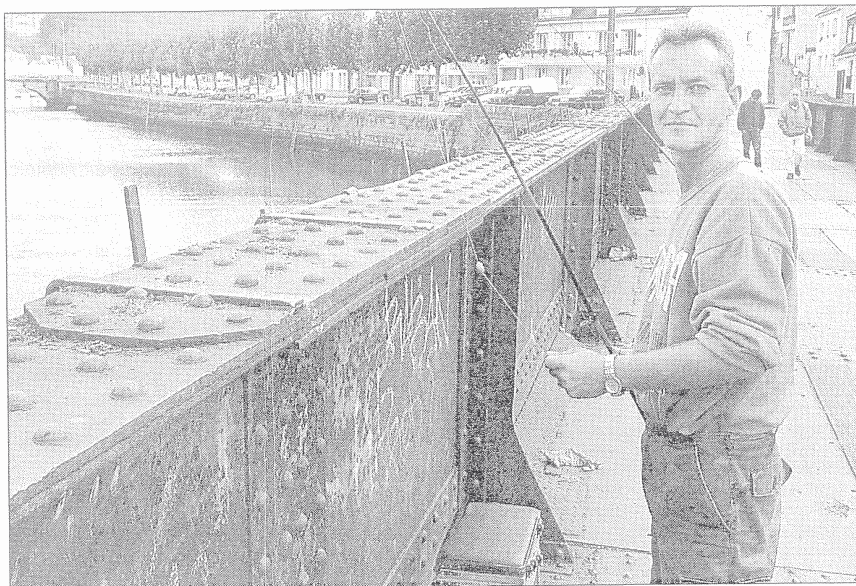
Un rapport de la Socotec estime que, compte tenu du grave état de corrosion, « le pont de fer ne présente plus la solidité nécessaire et son accès doit être interdit. » Pour Jean-Paul Le Calloch, adjoint aux travaux, la destruction s'impose, avec la perspective d'installer, à la place, une passerelle pour piétons.

Un intérêt touristique

Jean-Pierre Henry, vice-président d'Hennebont-patrimoine, réagit : « Par principe, on doit commencer à penser en terme de sauvetage. Ce n'est pas discutable car c'est là du patrimoine de la ville. Cela fait partie de ce que nous transmettons à nos enfants. » Il estime donc que ce dossier n'est pas seulement technique, mais bien culturel et historique.

Selon lui, la Socotec « ne donne qu'un avis » et « il ne lui appartient pas de donner une solution. » En défenseur du patrimoine, il s'interroge : « Pourquoi cette urgence à fermer dès maintenant ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'entretien, plus tôt ? »

Il propose de prendre le temps de la réflexion. « Une passerelle de remplacement ? Il faut voir si son coût, additionné à celui de la démolition, n'est pas tel qu'une rénovation se justifie tout autant... » D'autant que le chemin de grande randonnée, le GR 341, venait



Ce pêcheur sait-il qu'il est peut-être le dernier à y jeter sa gaule ?

tout juste de lui donner un surcroît d'intérêt.

Christian Le Corre, président de l'office de tourisme, regrette qu'on n'ait pas pris plus tôt des mesures de sauvetage : « cela fait longtemps que j'ai demandé sa restauration, au titre du patrimoine industriel. C'est malheureux de détruire cet ouvrage car il est d'un cheminement facile. Pas seulement pour les habitants de Saint-Caradec ou de la Vieille ville. C'est un atout touristique majeur pour gagner le chemin de halage ou le bois du Hingair. Et quand je dis tourisme, je pense aussi aux randonnées équestres... »

Tanneguy de Sainte-Marie, directeur adjoint du haras, exprime aussi ses regrets. « Si une passerelle doit être édifiée, elle ne doit pas l'être que pour les piétons. Sa largeur doit en permettre l'usage par les cavaliers. On fait un maximum pour organiser, ici, des manifestations équestres d'ampleur nationale, notamment des randonnées. Nous avons la chance d'avoir ce passage pour franchir le Blavet... »

Dernier avis, celui d'une mère de famille : « Quand mes enfants passent par ce pont, je les sens en sécurité. Par le pont Jehanne-la-Flamme, ce ne sera pas la même chose ».

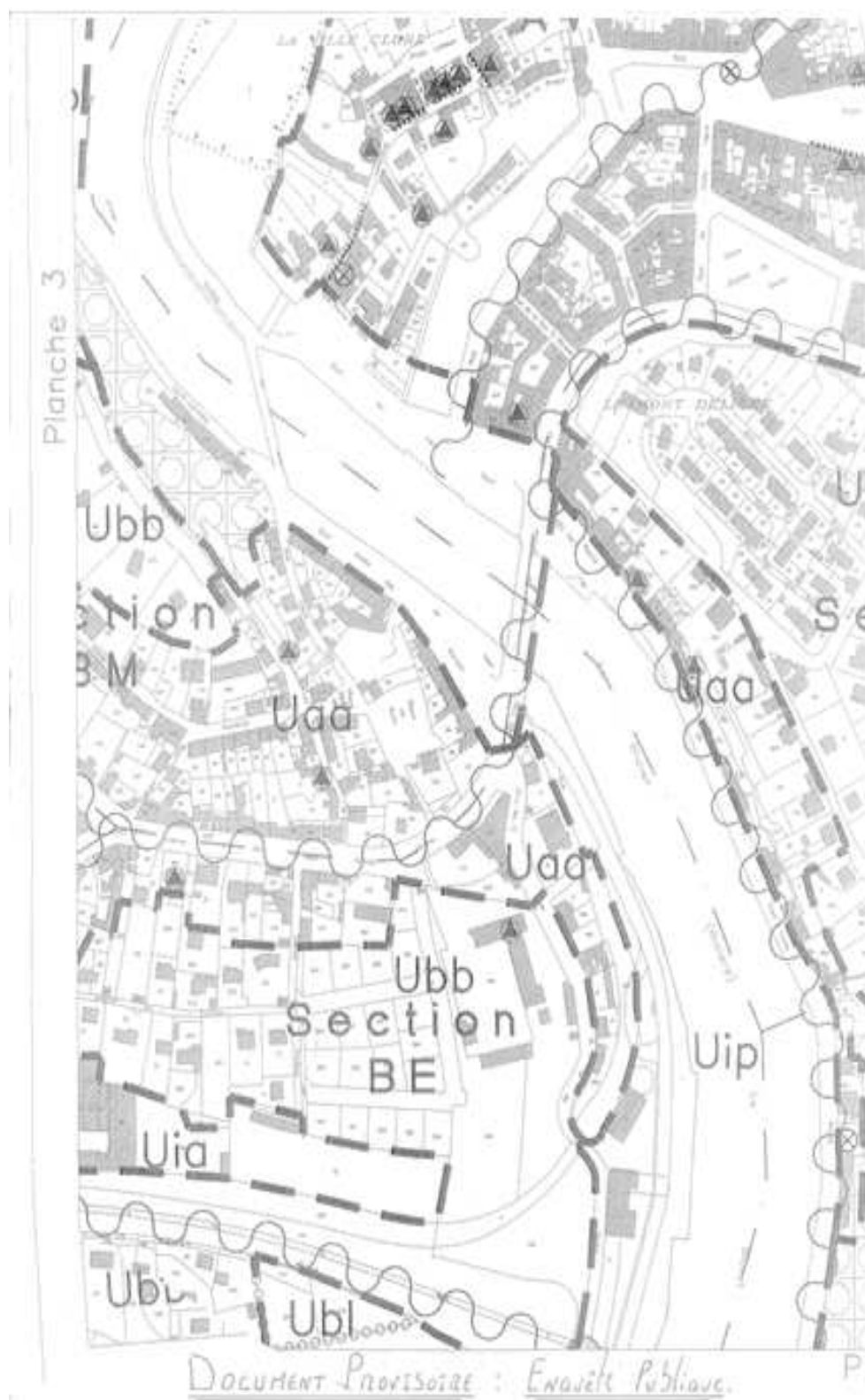
L'arrêté d'interdiction, pour les piétons, a été pris hier, mercredi 15 octobre.



Jean-Pierre Henry serait plutôt partisan d'une rénovation.

Affaires à faire

Annexe 3 : Article ouest-France sur la fermeture du « Pont de fer » jeudi 16 octobre 2003



Annexe 5 : Cadastre provisoire du PLU prévue en 2008

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE
PASSERELLE DE FRANCHISSEMENT DU
BLAVET**

PLAN DE FINANCEMENT

DEPENSES T.T.C.	837 200,00 €	RECETTES T.T.C.	837 200,00 €
<u>Montant des travaux</u>		<u>Subventions</u>	
Coût d'objectif travaux de construction de la passerelle.....	559 065,00 €	<u>Conseil régional de Bretagne</u> 20 % du montant H.T.....	140 000,00 €
Travaux d'aménagement des abords (rive droite - rive gauche).....	40 935,00 €	<u>Conseil général du Morbihan</u> 30 % du montant H.T.....	210 000,00 €
<u>Honoraires</u>		<u>Communauté d'agglomération du Pays de Lorient</u>	
Honoraires de maîtrise d'œuvre.....	66 640,00 €	30 % du montant résiduel sur les travaux soit 300 000,00 €	90 000,00 €
Evénements topographiques, missions SPS, contrôles techniques.....	33 360,00 €	50 % du montant résiduel sur les études soit 50 000,00 €.....	25 000,00 €
TOTAL H.T.	700 000,00 €	<u>Syndicat d'alimentation en eau potable Hennebont / Port-Louis</u> 10 % du montant H.T.....	70 000,00 €
T.V.A. 19,6 %	137 200,00 €	<u>Autofinancement / Emprunt.....</u>	302 200,00 €
TOTAL T.T.C.	837 200,00 €	TOTAL T.T.C.	837 200,00 €

Mise à jour le : 29/11/2006

Annexe 8 : Plan de la place de la poterie et des remparts avant rénovation

Annexe 9 : Plan de la place de la poterie et des remparts après rénovation