



HAL
open science

Arrière-pays lorientais : articulation entre ruralité et urbanité le long d'une départementale

Tanguy Peresse

► **To cite this version:**

Tanguy Peresse. Arrière-pays lorientais : articulation entre ruralité et urbanité le long d'une départementale. Architecture, aménagement de l'espace. 2022. dumas-04089280

HAL Id: dumas-04089280

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04089280>

Submitted on 4 May 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Arrière-pays lorientais

Articulation entre ruralité et urbanité le long d'une départementale

Entre ville et campagne, ce mémoire propose une excursion dans l'arrière-pays lorientais. Il part à la rencontre de ses habitants et de leurs modes de vie en se posant la question suivante :

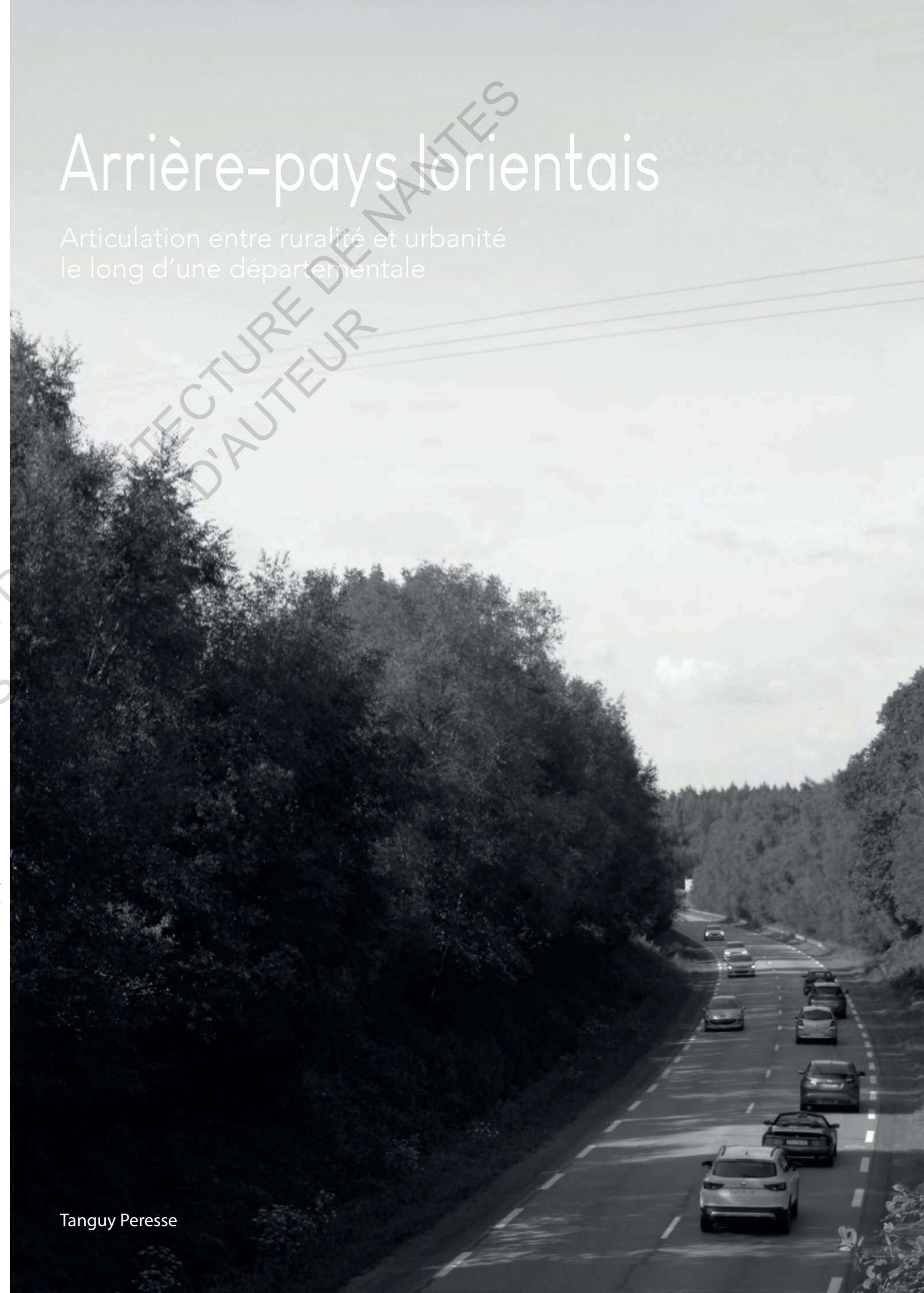
« Sont-ils des urbains ou des ruraux ? »

En regardant l'évolution de ce rétro littoral rattaché au port de Lorient, est questionnée l'identité des individus qui l'habitent en prenant pour parti de savoir s'ils se conscientisent comme des ruraux ou des urbains. Par l'étude de l'histoire de ce territoire, d'un désaccord récent autour d'un hôpital, de la question de la reproduction sociale, des transports, de la démographie et enfin des mutations en cours, cette recherche a pour but de comprendre si le sentiment de ruralité existe encore sur ce territoire, s'il y est pertinent et pour qui. La crise récente du Covid-19 a mis en lumière dans les médias une volonté des français(es) d'un retour à la campagne, l'arrivée de nouveaux habitants dans des territoires ruraux pourrait permettre d'assister à l'assimilation d'un sentiment de ruralité. Ou au contraire, à la diffusion de normes sociales urbaines dans des espaces ruraux. Cette appartenance doit d'abord être définie selon des critères « objectifs » tels que le comportement individuel, un particularisme culturel ou toute autre construction sociale différenciante.

Ce travail de recherche se pose également la question de comment transformer une présumée dualité entre ville et campagne en une coopération permettant de relever les défis écologiques, sociaux, économiques et culturels de demain.

Arrière-pays lorientais

Articulation entre ruralité et urbanité
le long d'une départementale



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Arrière-pays Iorientais

Tanguy Peresse

Arrière-pays lorientais

Articulation entre ruralité et urbanité le long
d'une départementale

Remerciements

À Amélie Nicolas et Laurent Devisme pour leur écoute, leur écoute et plus largement pour leur qualités de pédagogues.

À toutes les personnes qui ont bien voulu m'accorder un temps d'échange et m'ont donné de nouvelles pistes de réflexion.

Avant-Propos

Cette initiation au travail de recherche qu'est le mémoire est l'occasion pour moi d'explorer le territoire dans lequel j'ai grandi : l'arrière-pays lorientais. En posant la question de l'identité rurale ou urbaine d'un lieu et de ses habitants, j'interroge en sous-texte ma propre appartenance à l'un ou l'autre de ses groupes. Ayant grandi, vécu et fais ma toute ma scolarité entourée des mêmes personnes à Plouay (une ville de 5000 habitants à vingt kilomètres au nord de Lorient), j'ai choisi de partir étudier dans un lycée de centre-ville, hors de mon secteur scolaire. Cela pour en arriver au fait que j'ai toujours été surpris des réactions de mes camarades citadins qui percevaient Plouay comme étant le bout du monde, émerveillés qu'ils étaient de me voir venir de si loin. Encore aujourd'hui, des amis aiment à me rappeler pour la blague, mon origine « plouc ». L'usage de ce terme, qui marque une opposition franche entre des « citadins » et des « campagnards » me paraît pourtant être quelque peu anachronique au XXI^e siècle ; les réseaux sociaux, la connexion constante et partout, l'accès aux mêmes biens par des plateformes telles qu'Amazon me donnant l'impression d'une homogénéisation de nos sociétés. De plus, si j'ai grandi à la campagne avec un père agriculteur, j'ai toujours été en contact avec la ville, étant allé dès mon plus jeune âge au théâtre, au cinéma ou à des concerts. Ainsi, même plouc, j'étais dès mon enfance en décalage avec les autres ploucs. Cette recherche est donc motivée par la compréhension des mécanismes individuels d'identification à l'autre ou de rejet en fonction de son appartenance aux ruraux, ou aux citadins parmi lesquels je vis actuellement, résidant dans le centre-ville de Nantes depuis six années.

Préambule

La «ville». Voilà un espace que tout le monde peut se représenter. Une ville, c'est un regroupement de constructions, d'habitations, abritant une population qui la plupart du temps y travaille. Cette définition, est aussi ancienne que la sédentarisation de l'espèce humaine au néolithique et la naissance des premières citées mésopotamiennes. En opposition à la ville vient tout le reste, ces espaces terrestres pouvant être des plaines, des montagnes, des forêts, des déserts... Dans le cas de la France métropolitaine, la dernière typologie est exclue, mais nous pouvons regrouper les trois premières sous une seule appellation : la campagne. Ainsi, tout ce qui n'est pas la ville est la campagne. Cette affirmation, ne prenant pas en compte toute une diversité d'entre-deux, permet d'opposer ces deux éléments. Cependant, ces milieux coexistent et même cohabitent ayant selon les périodes développé différentes formes de relations.

Historiquement, la cité-État permet de bien comprendre l'une des premières interactions entre les deux milieux avec des exemples comme Athènes ou Sparte en Grèce antique. Elle prend la forme d'un territoire souverain dont le contrôle exclusif est dévolu à une seule ville. Cette organisation spatiale crée une relation de symbiose entre la ville et la campagne puisque la première défend et finance la seconde en échange d'un approvisionnement en nourriture. Les deux milieux par leur coopération deviennent interdépendants.

Au XXI^e siècle, dans un contexte mondialisé, les échanges entre la ville et la campagne se sont complexifiés, les moyens de transport modernes permettant de se déplacer facilement sur des territoires plus étendus. Avant la révolution industrielle et l'arrivée du chemin de fer puis de la voiture individuelle, la lenteur des moyens de transport réduisait les mobilités humaines. Les flux notamment commerciaux empruntaient des routes, des fleuves ou des voies maritimes pour

lier les villes entre elles. Les campagnes sont quant à elles longtemps restées enclavées du fait d'infrastructures de transports en mauvais état et du peu de moyens de déplacement disponibles et de la lenteur de ceux-ci. Les habitants de ces territoires, les ruraux pour la campagne et les urbains pour la ville sont aujourd'hui beaucoup plus volatiles, l'accès à des territoires toujours plus vastes ayant eu pour effet de conscientiser la possibilité d'habiter un ailleurs. Par le passé, leur lieu d'habitation, la campagne ou la ville, définissait également leur fonction dans la société, puisqu'ils exerçaient les métiers présents dans leurs milieux. Cette spatialisation des activités existe aujourd'hui de moins en moins. Cela questionne le fait d'identifier des habitants comme urbains ou ruraux par le prisme d'un métier. Ils n'exercent plus nécessairement d'activités en lien avec leur lieu de vie.

Pour comprendre ce qui définit un individu urbain ou rural, nous pouvons interroger cette notion d'identité, ce qu'elle regroupe et comment elle a pu évoluer. Au Moyen-Âge, l'identité permettait d'exprimer une conformité au groupe. Ainsi, on était, car on appartenait à un ensemble plus grand que nous, duquel on tirait notre définition. Dans l'hypothèse d'une opposition entre ville et campagne, l'identité comme «la reconnaissance réciproque de moi et de l'autre» selon Hegel au XIX^e siècle¹ permettrait d'introduire cette notion d'altérité. Dans ce cas, je suis moi parce que je ne suis pas lui, elle ou iel. Cette vision naît d'un «processus conflictuel où se construisent des relations individuelles». Dans ce rapport de force, la ville a été définie dès la première ligne de ce texte par les éléments qui la composent et la rendent reconnaissable. La campagne quant à elle, a été définie dans un second temps par ce qu'elle n'est pas. La recherche d'une définition de ce qu'est l'identité rurale en 2022 demande de prendre en compte cette supériorité qu'a acquise la ville à travers l'histoire.

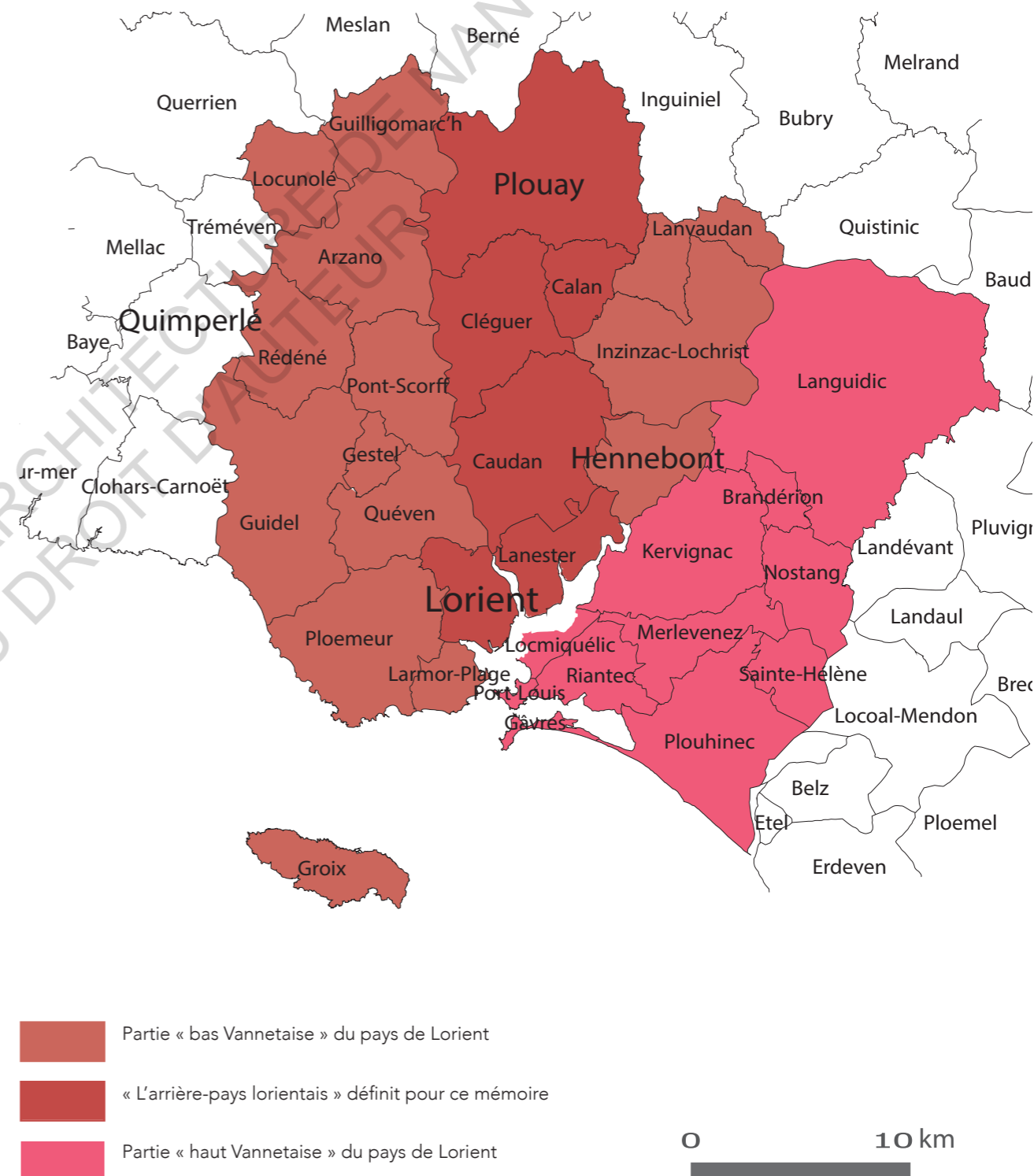
D'autant plus sur le territoire spécifique utilisé comme cas d'étude pour cette initiation à la recherche : l'arrière-pays lorientais situé en Basse-Bretagne. Dans cette région, l'une des différences majeures entre ville et campagne a longtemps été la langue utilisée, le français pour les urbains et le breton pour les ruraux. Cet espace géographique, qui n'existe pas en dehors de ce mémoire, se compose de Lorient et de cinq communes qui y sont rattachées par la départementale D769 aussi appelée l'axe «Lorient-Roscoff». J'avais en effet, avant de commencer mes recherches, l'intuition que cet axe routier avait un effet catalyseur pour les communes

1 Baudry, Robinson, et Jean-Philippe Juchs. « Définir l'identité », Hypothèses, vol. 10, n° 1, 2007, pp. 155-167.

traversées ou adjacentes. Elles sont dans un axe nord-sud Plouay, Calan, Cléguer, Caudan, et Lanester. Toutes ces communes font partie d'une région culturelle de la basse Bretagne appelée le Pays de Lorient regroupant 29 communes. Allant de la ria d'Étel à l'est jusqu'à la Laïta à l'ouest et s'arrêtant à Plouay au nord, ces communes sont historiquement et culturellement liées. Le port du même costume traditionnel breton et d'une même coiffe² était autrefois des signes visibles d'appartenances à un même territoire.

L'intérêt d'avoir sélectionné des communes le long de la Lorient-Roscoff est que sa trajectoire nord-sud permet de l'appréhender comme une règle mesurant un gradient d'urbanité. En regardant l'évolution de ce rétro littoral rattaché au port de Lorient, ce mémoire questionne donc l'identité des individus qui l'habitent en prenant pour parti de savoir s'ils se conscientisent comme des ruraux ou des urbains. Par l'étude de l'histoire de ce territoire, d'un désaccord récent autour d'un hôpital, de la question de la reproduction sociale, des transports, de la démographie et enfin des mutations en cours, cette recherche a pour but de comprendre si le sentiment de ruralité existe encore sur ce territoire, s'il y est pertinent et pour qui. La crise récente du Covid-19 a mis en lumière dans les médias une volonté des français(es) d'un retour à la campagne, l'arrivée de nouveaux habitants dans des territoires ruraux pourrait permettre d'assister à l'assimilation d'un sentiment de ruralité. Ou au contraire, à la diffusion de normes sociales urbaines dans des territoires ruraux. Cette appartenance doit d'abord être définie selon des critères « objectifs » tels que le comportement individuel, un particularisme culturel ou toute autre construction sociale différenciante. Le sociologue Pierre Bourdieu, rappelle que ces critères ne « sont l'objet que de représentations mentales »³ basées sur une « perception », une « appréciation » qui ne peuvent être que subjectives.

Toujours dans cette idée d'observer un « processus conflictuel », ce travail se pose également la question de comment transformer cette présumée dualité entre ville et campagne en une coopération permettant de relever les défis écologiques, sociaux, économiques et culturels de demain.



2 La Bretagne est une région administrative mais également culturelle avec une division de son territoire en pays puis en terroir. Chaque entités étant différenciée généralement par la forme coiffe féminine ou les détails du vestiaire en général mais aussi les danses pratiquées ou le patois breton qui y est parlé. <http://www.heritaj.bzh/page/le-patrimoine-danse-par-terroir-vannetais>

3 Pierre Bourdieu, « L'identité et la représentation, éléments pour une réflexion critique sur l'idée de région », *Actes de la recherche en Sciences Sociales*, vol. 35, L'identité, 1980, pp. 63-72 https://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1980_num_35_1_2100

Sommaire

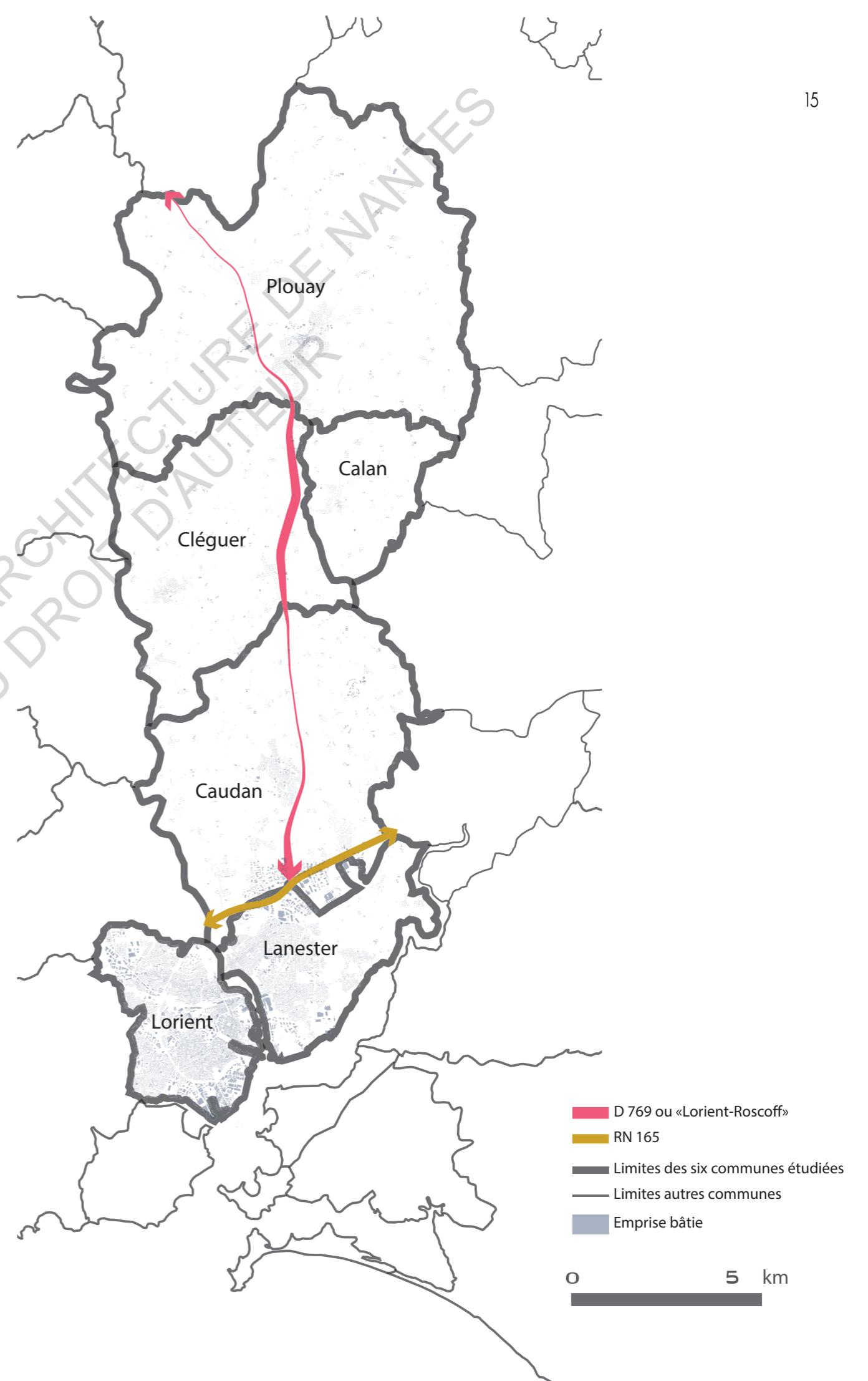
I	<i>Le long de l'axe, découverte d'un itinéraire automobile</i>	<i>p. 14</i>
II	<i>Une construction des identités par opposition à l'autre</i>	<i>p. 34</i>
III	<i>Le nouvel hôpital, un conflit reflétant une fracture entre ruraux et urbains</i>	<i>p. 48</i>
IV	<i>La carte scolaire, un outil de reproduction des autres</i>	<i>p. 60</i>
V	<i>Les modes de transports et la question du lien</i>	<i>p. 69</i>
VI	<i>Dans une évolution démographique à deux vitesses, l'idéal pavillonnaire en question</i>	<i>p. 79</i>
VII	<i>Ancrage des mutations du territoire dans le XXI^e siècle</i>	<i>p. 90</i>

	Annexes	<i>p. 101</i>
--	----------------	---------------

	Médiagraphie	<i>p. 147</i>
--	---------------------	---------------

Le long de l'axe, découverte d'un itinéraire automobile

La route dont nous allons parler est de celle qui marque le quotidien de tout un territoire. « Longue colonne vertébrale traversant le Finistère et le Morbihan, l'axe Lorient-Roscoff voit passer quotidiennement 10 000 véhicules entre Lorient et Plouay ».1 Elle dessert toute une population qui chaque jour l'emprunte pour aller travailler, faire des achats ou se divertir. C'est à travers ce motif de l'itinéraire automobile entre la ville de Plouay et la ville de Lorient, écartées de vingt kilomètres, que nous allons essayer de comprendre comment les usages d'un territoire définissent des identités et des cultures. Le long de cet axe, nous allons explorer plusieurs situations dans lesquelles s'illustrent ces identités, comme le choix de l'emplacement d'un service public d'envergure qu'est un hôpital, l'ancrage de ces identités par le choix ou non d'un établissement scolaire, les différences de moyens de transport entre la ville et la campagne et le lien entre ces deux milieux. Ce lien principalement représenté par ces axes routiers qu'est la Lorient-Roscoff, que nous allons commencer par décrire.



Au giratoire, de Manério à Plouay, si vous venez du bourg, prenez la première sortie et vous partez pour une longue route qui vous fait traverser la Bretagne pour arriver à Roscoff, sur la côte nord du Finistère. Prenez la troisième sortie et vous allez tout droit à Lorient, située à 20km de là sur la côte morbihannaise. C'est dans ce mémoire, la direction que nous allons prendre pour découvrir ensemble cette route aux origines assez anciennes puisqu'elle remonte à 1824 avec la création de la « route nationale 169 ». Cependant, sur la vingtaine de kilomètres que nous allons parcourir, aucun ne correspond au tracé initial, car paradoxalement, le déclassement en 1972 de nationale à départementale à initié dans le Morbihan une série de travaux visant à le rendre plus rectiligne et en faire sortir des localités en les contournant. Ces travaux ont commencé dès 1977 par l'extrémité sud de la départementale entre les communes de Caudan et Lanester, là où elle fait sa jonction avec une autre route très importante dans le Pays de Lorient, la RN165 qui rejoint les villes de Nantes et de Brest.

Mais revenons à Manério. Le giratoire qui fait partie des aménagements les plus récents de la départementale date de 2013 et fait d'ailleurs office de croisement entre les sections récentes du tracé et l'ancien. En effet, ce rond-point compte quatre sorties, les sorties sud et nord sont celles correspondant au nouveau tracé, mais les sorties est et ouest sont, elles, celles de l'ancien qui passait alors par le bourg de Plouay, tournait à gauche à Questenen Plaine et filait ensuite vers ce que les locaux appelaient dans mon enfance la route du Bronson, du nom de la boîte de nuit voisine.



Vers Le Faouët

Giratoire de Manério

Aire de repos de Manério

Vers Lorient



ZOOM



Notre prochaine étape se trouve à 1,5km en direction de Lorient. La zone industrielle (ZI) de Restavy est la principale concentration d'entreprise de la ville. Cette zone existe depuis 1995 avec l'implantation de la première entreprise Délice Mondial qui en 2016 est devenue Isla Mondial. D'intérêt intercommunal la ZI relevait des compétences de l'intercommunalité du pays de Plouay, la Communauté de Communes de la Région de Plouay, du Scorff au Blavet qui regroupait six communes (Plouay, Calan, Inguiniel, Bubry, Lanvaudan et Quistinic) et comptait 12 734 habitants avant sa fusion avec l'intercommunalité lorientaise, CAP Lorient, pour devenir Lorient Agglomération en 2014. La zone de Restavy compte aujourd'hui plus d'une vingtaine d'entreprises qui emploient plus de sept cents personnes réparties sur les cinquante-deux hectares de la zone. Ces entreprises font partie des 406 réparties sur le territoire de la commune en 2020 sans compter les activités agricoles selon l'Insee. Cette zone, qui est un atout économique important pour la commune de Plouay qui comptait 5 725 habitants au dernier recensement de 2017, est séparée par la départementale d'un des autres atouts de la commune qui est le parc de Manéhouarn. D'une surface de cinquante-deux hectares, ce parc est un lieu de promenade privilégié des plouaysiens. Avant d'être racheté par la ville en 1985, il était la propriété de la famille de Pluvié qui habitait le château situé au centre du domaine. Le rachat par la commune a permis, en plus de la création d'un parc public, de construire une nouvelle école primaire et ensemble d'équipements sportifs comprenant un gymnase. Une première tranche du domaine avait été cédée notamment au département pour la création d'un collège ouvert en 1971.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU PUBLIC



Parc de Manéhouarn

Isla Mondial

Vers Quimperlé



200M



Après avoir laissé la zone de Restavy sur notre droite et le parc de Manéhouarn sur notre gauche, la route continue bordée de champs interrompus par les pavillons du quartier de Saint-Sauveur qui nous surplombe avec son pont qui menant à la chapelle – une des dix sur le territoire plouaysien – en traversant la départementale. Quelques centaines de mètres plus loin, après avoir croisé la station d'épuration de la commune sur notre droite, on est ralenti par le tout nouveau giratoire de Pont-en-Daul. Réalisé au printemps 2020, il permet de nouveau d'accéder au bourg de Plouay par le nord sans avoir à passer par le village de Kerchopine et sans avoir à faire le détour par Restavy. Cette sortie avait été condamnée en 2015 du fait de son aspect accidentogène ; il existe le long de la départementale plusieurs croisements ne possédant pas de bretelle d'insertion qui requiert de savoir accélérer et vite. La création de ce giratoire, plébiscité par les élus léguérois a surtout permis de décharger les voiries du village de Kerchopine, durant les cinq années pendant lesquelles la sortie de Pont-en-Daul était condamnée, elles supportaient en moyenne trois mille quatre cents véhicules par jours. Un nombre repassé à six cents véhicules quotidiens en 2020. Une voie de dépassement est aménagée en sortie du rond-point dans la direction de Lorient qui est la deuxième pour nous qui arrivons du précédent giratoire de Manério, le prochain étant celui du Moustoir à Lann-Sevelin sur la commune de Caudan, mais nous avons encore quinzaine de kilomètres à parcourir avant d'y arriver.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU PUBLI



Station d'épuration de
Plouay

Vers Plouay

Giratoire de
Pont-en-Daul

Vers Kerchopine



200M



L'échangeur de Saint-Quio, qui avant que la sortie de Pont-en-Daul soit rouverte, était l'un des accès au bourg de Plouay en passant par Kerchopine, est toujours la sortie à prendre pour se rendre au bourg de Calan qui n'est pas directement relié à la D769. Situé à Cléguer, l'échangeur est sur la seule commune sur laquelle la départementale ait été doublée et marque le début du tronçon à deux fois deux voies. Les travaux de dédoublements se sont achevés en 2008 pour cette portion de 3,5km qui est censée être la première d'un programme plus ambitieux portant sur toute la section entre Restavy et le Moustoir, mais qui pour l'instant fait figure d'arlésienne. Pourtant avec en moyenne dix mille véhicules empruntant la départementale entre son départ à Lann-Sevelin et Plouay chaque jour, on pourrait se dire que la fluidité du trafic automobile y gagnerait, surtout aux heures de pointe correspondants aux trajets pendulaires.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'AR
DOCUMENT SOUMIS AU



Vers Kerchopine

Echangeur de Saint Quio

Vers Cléguer



200M

Le long du tronçon dédoublé, en dehors de champs, nous croisons la casse automobile Belle-sœur et un peu plus loin le village de l'Enfer. Ce toponyme original viendrait du fait qu'une forge ait autrefois existé dans le lieu-dit. Avant 2014 et l'arrivée des transports en commun de l'agglomération jusqu'à Plouay, il fallait se rendre à l'Enfer pour prendre le bus 31 qui nous amenait jusqu'aux plages ploemeuroises en passant par le centre-ville de Lorient. Plouay n'était pour autant pas démunie de transports en commun, mais les lignes de car du département avait des fréquences d'horaires plus réduites en journée et pendant les vacances scolaires. Ce village constituait donc pour une jeunesse non motorisée, une porte d'entrée à la ville et ses magasins, cinémas et autres chaînes de restauration rapide. À la sortie nord du village se trouve un second échangeur qui marque la fin du dédoublement des voies de circulations. Cet échangeur, situé sur le territoire caudanais, distribue à la fois le village de l'Enfer, mais aussi le bourg de Cléguer auquel le lieu-dit est rattaché, c'est aussi une sortie possible pour rejoindre la commune de Calan.



L'Enfer

Vers Cléguer



400M



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'AR
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCÈS

S'enchaîne ensuite une succession de hameaux collés à la départementale. Viennent en premier Kercado puis Manéform avec son radar, vient ensuite Ty-Neüé-Lamouhic où on peut tourner pour rejoindre le bourg d'Inzinzac-Lochrist et arrive enfin Saint-Séverin avec un échangeur permettant de rejoindre l'axe reliant les villes d'Hennebont et de Pont-Scorff. Cette route, la D26, est interrompue dans le lieu-dit par un rond-point bordé jusqu'à peu par deux restaurants routiers. Ce rond-point permet en plus de rejoindre les deux villes citées ci-avant, de gagner l'entrée nord du bourg de Caudan. Saint-Séverin est ainsi situé aux croisements de deux axes importants dans la desserte du pays de Lorient. De plus, si vous prenez la direction d'Hennebont vous verrez l'hôpital Charcot, un centre psychiatrique qui intègre également la lingerie centrale du GHBS (Groupement Hospitalier Bretagne Sud). L'hôpital est situé à côté de la chapelle du Trescoüet, l'une des deux seules de Caudan en plus de l'église, mais en dehors du fait de faire une guerre de chapelle, le lieu est surtout réputé pour ses contrôles au radar mobile par la maréchaussée.



Radar automatique

Vers Inzinzac-Lochrist

Vers Pont-Scorff

Echangeur de
Saint-SéverinVers l'hôpital Charcot puis
Hennebont

Vers Caudan

0 400M



Presque tout de suite après l'échangeur se trouve « la côte des kiwis » que nous prenons pour notre part en descente en allant vers Lorient. L'endroit doit son surnom d'une part à sa topographie et d'autre part aux plantations de kiwis biologiques qui bordent la route – le pragmatisme avant tout – avant de laisser la place à une bretelle de sortie qui est le second accès au bourg de Caudan et notamment à la nouvelle ZAC de Lenn Sec'h. Cet écoquartier, toujours en cours de réalisation est une extension du centre bourg de quarante-deux hectares le long de la départementale. À terme, ce sont environ neuf cents logements qui vont s'ajouter au centre-ville caudanais. Encerclant le bourg sur sa façade nord-est, le projet a la particularité de créer un lien bâti continu entre des opérations de lotissements réalisées à des époques différentes qui font office d'entrée de bourg. Si on arrive de Saint-Séverin, le panneau de ville est placé juste avant un lotissement datant des années 2000. Si on arrive de la Montagne-du-Salut, l'entrée de ville donnant au sud de la nouvelle extension urbaine, c'est un lotissement datant des années 1970 qui nous accueille dans le bourg. On ne peut que remarquer la récurrence du motif avec l'entrée de ville que crée le quartier de Lenn Sec'h quand on arrive de la « côte des kiwis ».

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU



Quartier de Lenn Sec'h

Plan d'urbanisme par
l'agence nantaise ID-up



ZOOM



La route contourne le bourg de Caudan sur trois kilomètres avant de nous laisser de nouveau la possibilité de sortir à Kerustantin qui est l'accès sud au bourg de Caudan. La particularité de cette sortie est qu'elle ne fonctionne qu'à moitié, littéralement. L'absence de voie de décélération pour tourner quand on vient de Plouay est solutionnée par certains automobilistes en empruntant le bas-côté de la chaussée pour ne pas gêner le trafic qui peut déjà être ralenti par diverses raisons (voiture sans permis, scooter, tracteurs...) sans qu'on ait besoin d'ajouter celle-ci. Par contre une voie d'accélération pour aller vers Lorient existe bel et bien, mais il est impossible de tourner à gauche pour aller dans la direction de Cléguer, Calan, Plouay. Le haricot qui marque l'intersection au centre de la voie n'a en effet été aménagé que pour laisser les voitures ralentir avant de tourner vers le bourg quand elles viennent du sud.

Entre le bourg de Caudan, la départementale double son ancien tracé qui fait une parallèle à un kilomètre à vol d'oiseau à l'ouest. Cette voie est aujourd'hui presque urbanisée sans discontinu entre le bourg et la zone industrielle de Kerpont qui est en quelque sorte l'interface entre l'espace rural peu dense et la ville. Après Kerustantin, la prochaine sortie dessert le nord de la zone industrielle qui depuis la route démarre par la déchetterie de Caudan qu'on longe et que l'on sent la plupart du temps. En plus d'être une déchetterie, le centre Adaoz – qui signifie « recyclage » en breton – est le centre de tri de Lorient Agglomération et comporte également une unité de traitement des déchets biologiques qui sont transformés en composte. Ce sont les déchets de toute l'agglomération de plus de deux cent mille habitants qui finissent là. Avant la fusion des intercommunalités en 2014, c'est la déchetterie de Plouay qui en était l'équivalent pour la Communauté de Communes de la région de Plouay, du Scorff au Blavet.



Kerustantin



0 100M

Centre Adaoz



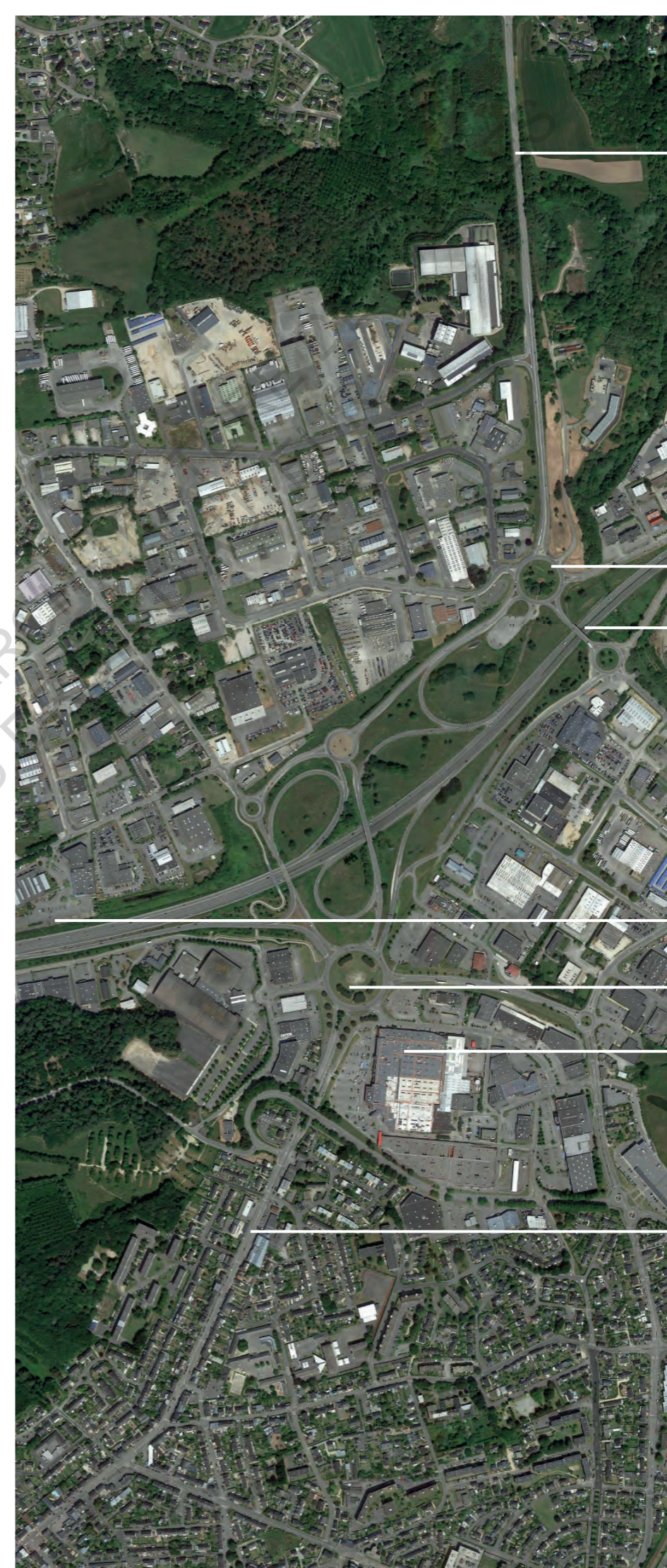
0 200M

0 400M

Enfin, la route se termine. Nous voilà arrivés au rond-point du Moustoir et à dix-sept kilomètres de notre point de départ. Pour rejoindre Lorient et compléter notre itinéraire sur les trois derniers kilomètres, il nous reste à traverser Lanester soit à la contourner par la voie expresse. La première solution nous fait emprunter une série de giratoires dont le plus connu par les locaux est celui dit du « Géant », du nom de l'hypermarché situé à côté même si sa réelle dénomination est « Giratoire de Lann-Sévelin ». Le rond-point a acquis une certaine notoriété par sa taille et également sa capacité à être encombré. Essayé d'y passer un samedi après midi peut être une mauvaise idée si l'on est pressé. Comme il distribue la principale zone commerciale du nord de l'agglomération, il concentre des flux de personnes passant d'un magasin à un autre, de celles qui veulent accéder au centre de Lanester ou encore de celles qui vont au cinéma, faire un bowling, vont aux Halles des expositions de Lanester qui accueille une variété d'évènements allant du spectacle de Hollyday on ice au Salon du chiot.

Une fois passé le rond-point, la traversée de Lanester se fait via l'avenue Ambroise Croisat puis par la rue Jean Jaurès qui la prolonge avant d'arriver au pont Saint-Christophe qui traverse le Scorff pour arriver finalement à Lorient. Au nom des voies, l'orientation politique de la ville devient assez évidente, du moins son orientation passée ; Lanester a longtemps eu la réputation d'être une ville communiste et est encore aujourd'hui étiquetée à gauche.

L'autre voie possible pour accéder à Lorient depuis Kerpont, est de prendre la RN165 en direction de Brest et de prendre la première sortie ou plutôt de ne pas réellement s'insérer sur la voie expresse. Une fois sur la pénétrante, il faut faire attention au radar dans le virage puis on peut ensuite continuer tout droit quasi jusqu'aux ports.



D769 vers Plouay

Giratoire du Moustoir

RN165 vers Nantes

RN165 vers Lorient puis Brest

Giratoire de Lann Sévelin

Gallerie commerciale du Géant

Avenue Ambroise Croisat



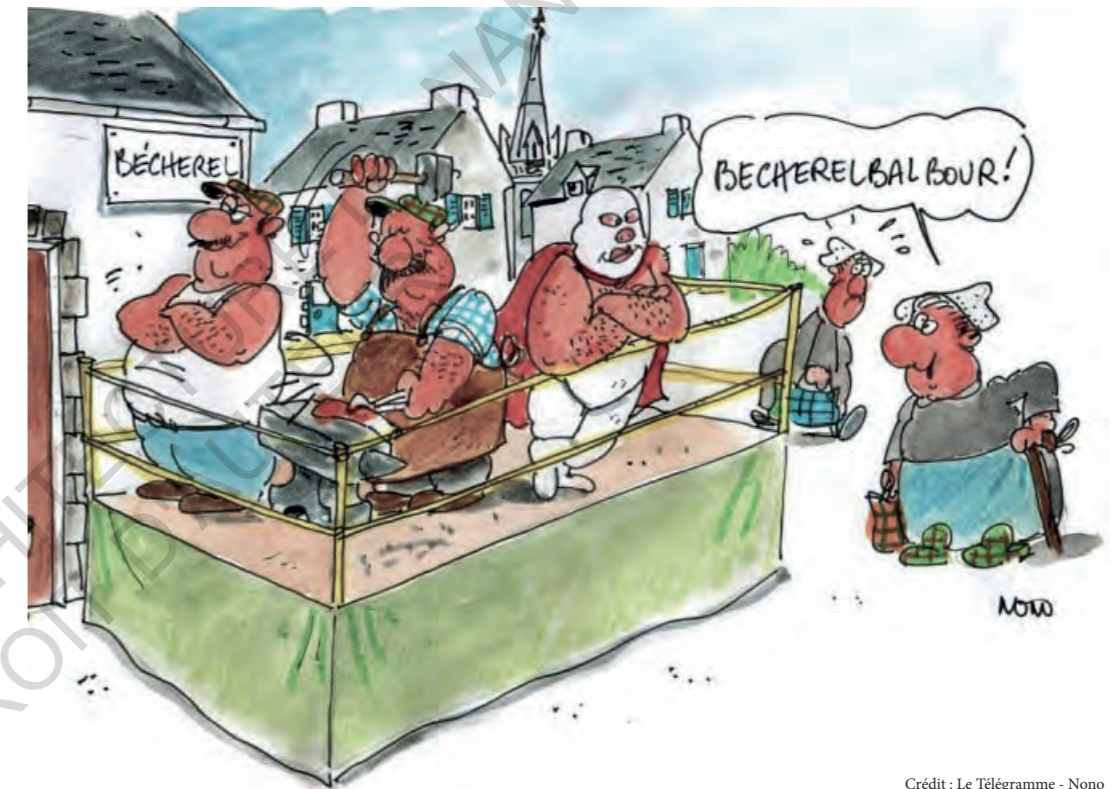
400M

II

Une construction des identités par opposition à l'autre

Tendu entre deux polarités asymétriques que sont les villes de Plouay – 5 725 habitants en 2017 – et de Lorient – 57 084 habitants en 2017 –, notre itinéraire peut être divisé en deux parties. La partie littorale du sud qui est dense et citadine, la partie nord des terres qui est peu dense et rurale ; en Bretagne c'est ce qu'on appelle « ãn arvor » et « ãn argoat » soit le pays de la mer et le pays de la forêt. Si l'on essaye d'y discerner deux identités distinctes, c'est par la recherche de similitudes entre divers individus que l'on présuppose appartenir aux mêmes groupes selon l'endroit où ils habitent sur le spectre nord-sud de notre axe d'étude. Cette analyse part du principe que les fonctionnements de chacun sont aiguillés par l'endroit où l'on habite. Si cela est historiquement vrai, ce facteur tend pourtant à réduire en influence.

Il a, jusque là, toujours existé un fossé entre la ville et la campagne qui, si elles ont toujours coexisté, ont pourtant toujours été deux mondes à part. Dans le cas de la Basse-Bretagne où nous nous situons, l'un des marqueurs de différenciation qui existait jusque dans les années 1950-1960 était le fait de parler le français dans les villes ou bien le breton dans les campagnes. D'autre part, les villes se sont, par l'arrivée du chemin de fer au XIXe siècle, retrouvées plus proches les unes des autres, permettant une homogénéisation de la société sur le territoire français. Mais celle-ci s'est faite à deux vitesses du fait du peu de mouvement des populations rurales qui n'avaient pas encore de moyens de locomotions mécanisés. Du fait que ces populations bougeaient très peu, les campagnes ont évolué par une logique de particularismes avec une identification non pas par rapport à ce que l'on est, mais par rapport à la différence avec l'autre. Par exemple, des rivalités existent encore entre différents villages, bourgs, communes. Dans la commune de Plouay, un exemple a même fait l'objet d'un article dans le journal le Télégramme. Faisant partie de la série sur les différentes tribus bretonnes, l'article



Crédit : Le Télégramme - Nono

Le dossier consacré par le quotidien régional *Le Télégramme* aux particularismes de chaque « tribus » bretonnes illustre l'existence d'une volonté de se différencier de son voisin.

intitulé « À Plouay, ceux de Bécherel battent le bourg ! » relate l'hostilité qui règne entre deux quartiers d'une même commune rurale sans que l'on sache exactement ce qui l'a déclenchée et quand. Cependant, on la sait ancienne puisque « déjà, en 1281, un acte ducal fait mention de Plouay et Bécherel comme deux entités distinctes »¹ pour trancher un différend entre la seigneurie de Pont-Callec et celle de Botdêru sur le partage de l'impôt dans la paroisse plouaysienne.

Un autre exemple de ces particularismes peut être par exemple la différence entre les différents patois bretons ; d'une commune à une autre, on parle la même langue, mais pas nécessairement avec les mêmes mots – je ne parle moi-même le breton, mais c'était la langue maternelle de mes grands-parents qui se sont souvent étonnés de la manière dont chacun appelait certaines choses, les uns étaient nés et ont vécu à Plouay, les autres à Caudan – ou les mêmes prononciations. La langue commence à s'unifier dès

¹ Parole de Michel Le Padellec du Comité Histoire et Patrimoine de la ville de Plouay « Les tribus bretonnes (17/30) : à Plouay, ceux de Bécherel battent le bourg », *Le Télégramme*, le 30-07-2021 par Anne-Cécile Juillet

1908 par une réforme orthographique concernant le Trégor, le Léon et la Cornouaille, et le Vannetais en 1941, mais conserve ses patois du fait d'une transmission hors du cadre scolaire dans la majorité des cas, puisque la volonté politique de la troisième République était d'inculquer le français à tout prix. Les populations rurales se sont donc retrouvées à pratiquer une langue très localisée dans leur vie quotidienne et obligée d'apprendre une seconde langue qu'est le français qu'ils parlent souvent avec un fort accent ce qui les a mis en position d'être discriminés et moqués par des populations citadines² comme le prouve le personnage de Bécassine apparu en 1905.



Paru en 1913 et en 1916, les deux premiers albums de Bécassine divertissent une bourgeoisie citadine au dépens d'une population provinciale considérée comme alors peu intelligente et presque exotique du fait des costumes et des traditions propres à chaque régions.

2 « Car ils sont trahis par leur comportement, par leurs vêtements [...] et par leur langage : ils sont bilingues, mais avec un accent très prononcé. À Morlaix, la plupart des gens savent le breton jusqu'au XXe. Mais ce n'est pas le cas d'un certain nombre d'administrateurs, d'entrepreneurs ou de banquiers ». p.67, Fils de Plouc, Jean Rohou, Editions Ouest-France

Le cataclysme de la Première Guerre mondiale a été un déclencheur de modernisation dans les campagnes. Beaucoup de paysans mobilisés ont eu alors l'occasion de voyager plus loin qu'ils ne l'avaient jamais fait et se sont en sus retrouvés mêlés à d'autres populations qu'ils ne comprenaient pas et qui ne les comprenaient pas. Ces hommes sont rentrés chez eux, quand ils en ont eu la chance, avec la conscience de leur différence par rapport au reste du territoire national. Pour ce qui est des femmes, elles ont dû reprendre leur place dans une société patriarcale après avoir appris à remplacer leurs maris, leur père ou leur frère parti au front. La série télévisée anglaise Downton Abbey illustre assez bien cette période dans un milieu rural. Elle prend place dans un milieu aristocratique, mais donne la parole également à des personnages plus humbles, qu'ils soient servants ou métayers. La question portée par la série est en effet la confrontation des personnages à la prise en main de leurs destins en bouleversant les codes d'une société aux codes préétablis et si anciens qu'ils leur paraissent naturels. Les aristocrates sont au-dessus de leurs servants, car ils le méritent par la naissance. Si la remise en cause d'un « ordre naturel » se fait au début du XXe siècle dans les mondes ruraux, elle arrive beaucoup plus tôt en ville.

Avec son « cogito, ergo sum » (je pense donc je suis), Descartes donne naissance à « l'individu » en 1637 par la publication du Discours de la méthode. si il est historiquement grossier de donner une date de création à la notion « d'individu », la publication de cet ouvrage reflète néanmoins la pensée d'une époque cherchant à se détacher d'une pensée imposée par l'Église catholique pour questionner le monde et ses fondements sans superstition, obscurantisme et arbitraire. On est à la transition entre l'Humanisme de la Renaissance, qui valorise l'humain dans ce qu'il représente comme être intelligent et évolué dans une nature sauvage et animale, et les Lumières de l'époque moderne qui met en valeur l'individu dans la capacité qu'il a à se réaliser par lui-même selon son mérite et son travail. La notion d'ambition apparaît en même temps que disparaît une « contemplation du destin ». ³ Il naît donc au XVIIe siècle une volonté d'émancipation de la pensée pour échapper aux structures hiérarchiques préétablies. D'ailleurs, des événements comme l'indépendance des États-Unis ou encore la Révolution française s'inspirent de ces courants de pensée. Les hiérarchies sociétales sont renversées et les cartes rebattues dans le monde occidental avec des sociétés qui veulent penser par elles même, et dans lesquelles les individus veulent être libres d'évoluer sans avoir à se référer à un ordre préétabli par un droit divin.

3 p.31, Fils de Plouc, Jean Rohou, Editions Ouest-France, 2005

Cette évolution de la relation entre la ville et la campagne transparait également dans la représentation picturale des XVIe et XVIIe siècles. Tout d'abord avec une expression de la dichotomie des deux éléments qui peu à peu vont s'entrechoquer. La *Citta ideale* de Piero Della Francesca qui date de la fin du XVe siècle, dépeint un espace complètement maîtrisé par l'humain, tout y est minéral et ordonné, la symétrie dicte la composition ainsi que la perspective nouvellement redécouverte par le « rinascimento » italien. Deux siècles plus tard, en 1675, Kircher intègre la nature, le végétal, la campagne à sa *Topographia Paradisi Terrestris* mais l'ostracise en la rejetant hors des murailles de la ville. Ville qui est ici un jardin, représentant un Eden où le végétal semble maîtrisé comme l'est l'architecture utopique de Piero della Francesca. Cet ordre est défendu des bêtes, du sauvage dangereux par quatre anges à figures humaines.



Topographia Paradisi Terrestris, A. Kircher, 1675



La citta ideale de fre carnavalle, Piero della Francesca, autours de 1480

Dans la représentation de L'orangerie du château de Versailles par Étienne Allegrain en 1695, le premier plan montre une nature sauvage et non régulée, le second reprend un thème végétal, mais cette fois-ci la nature est dominée par l'Homme sous la forme de jardins à la française, le troisième est lui dépourvu de verdure et représente un espace minéral et maîtrisé d'où s'exprime le pouvoir de l'Homme puisque c'est le château de Versailles, l'émanation du pouvoir du royal absolu de droit divin. Cependant, le palais n'est pas comme on pourrait s'y attendre le point culminant de l'œuvre, une topographie imaginaire en arrière-plan le dépasse et s'il y a là un artifice du peintre pour donner une illusion de profondeur, on peut également y voir que le pouvoir royal est dépassé par la nature.

Avec les peintures de Karl Friedrich Schinckel on entre de plain-pied dans le Romantisme de la première moitié du XIXe siècle. Si la ville est représentée ou au moins signifiée, la hiérarchie s'est inversée et la nature s'impose comme thème principal des compositions. Dans son œuvre *Ville médiévale au bord d'un fleuve*, la ville imaginée par le peintre se trouve au second plan et est en partie cachée par la nature du premier plan. Seule la cathédrale, monument gothique prisée du renouveau médiéval et ici symbole de la libération des territoires germains vis-à-vis des armées napoléoniennes vient dépassée la nature par sa symbolique.

Dans ces représentations picturales, il est toutefois moins question d'opposer le rural à l'urbain mais le minéral au végétal. Ce regard peint en fait une réalité dans laquelle le premier le dessus sur le second. En effet, avec le progrès technique et industriel croissant, la ville cherche à compenser les dégâts causés à la nature en l'intégrant et dans ses représentations puis dans ses murs. Apparaissent au XIXe siècle les parcs et jardins publics inspirés des jardins à l'anglaise. Un exemple célèbre est celui du Jardin des Buttes Chaumont à Paris qui fût créé dans une carrière désaffectée et met en scène un paysage pittoresque dans lequel le promeneur évolue. « On passe d'une image paysage à une expérience Paysage. »⁴

4 Federico Ferrari, professeur en histoire de l'architecture et de la ville à l'École nationale Supérieure d'Architecture de Nantes et de Paris Malaquais.



L'orangerie du château de Versailles, Etienne Allegrain et Jean-Baptiste Martin, vers 1695



Ville médiévale au bord d'un fleuve, Schinckel, 1815

Pour autant, si la ville intègre petit à petit la nature dans ses murs, dans le même temps qu'elle abat ceux-ci, elle voit la campagne comme un jardin dont la seule valeur est esthétique. Au-delà de l'aspect paysagé de la nature, c'est le monde rural qui devient l'objet de considérations esthétisantes avec l'apparition du folklore au XIXe siècle. À cette période, le costume traditionnel breton devient aussi exotique que l'habit traditionnel d'une tribu amazonienne à la découverte de l'Amérique au XVIe siècle. « Alors que le développement des échanges, l'urbanisation, l'industrie textile conduisaient à une homogénéisation des usages vestimentaires sur le territoire national, le paysan (surtout la paysanne) en costume est devenu l'icône la plus immédiatement lisible d'une région. »⁵ S'ouvre d'ailleurs au début du XIXe siècle une période d'engouement pour la Bretagne qui « reçoit plusieurs hôtes de marque : Balzac, Michelet, Hugo Mérimée, Stendhal, Flaubert enfin.»⁶ Cette mise à distance d'un monde rural idéalisé comme on pourrait aujourd'hui idéaler une destination touristique révèle un hiatus croissant entre les villes et les campagnes.



Femmes en costume breton,
François-Hippolyte Lalaisse, 1843



Hommes de Douarnenez, François-Hippolyte Lalaisse, 1843

5 Anne-Marie Thiesse, « La construction du Folklore français », Histoire par l'image [en ligne], 2016

6 Mme Le Herpeux, « Flaubert et son voyage en Bretagne », Annales de Bretagne et des pays de l'ouest, 1940, www.persee.fr

Les Révolutions industrielles et politiques du XIXe ont amené à l'avènement de l'entreprise bourgeoise. Cette dernière requiert une grande disponibilité de main d'œuvre et c'est pourquoi elle s'implante majoritairement dans les milieux urbains, car « désormais, l'entreprise supposait une concentration d'ouvriers et d'employés qui n'était possible qu'en ville. »⁷ De là sont apparus de nombreuses expériences de logements et ceux sous différentes formes architecturales telles que le familistère de Godin dans la ville de Guise, développé sur le système du phalanstère de Fourier ou encore les corons dans le nord de la France. C'est l'essor de la ville ouvrière. La main d'œuvre est fournie par le monde rural ce qui occasionne un exode rural, « si l'expression reste d'usage commode, on lui préfère aujourd'hui celle de migration rurale »⁸ qui ne véhicule pas la connotation négative d'exode qui est originellement un terme biblique signifiant la fuite alors que cette mutation de la société plutôt été vécu comme un espoir par les populations rurales. Ce phénomène est de plus porté par la mécanisation agricole qui progressivement réduit le besoin d'ouvriers dans les champs.



Écoliers dans la cour intérieure du Palais Social du Familistère, Anonyme

7 Jean Rohou, Fils de Ploucs, Editions Ouest-France, 2005

8 ENS-Lyon, « Glossaire, Exode rural, migrations rurales, exode urbain », Geoconfluence, mai 2021

Le monde rural a également eu comme frein à son développement industriel le poids de la religion catholique qui déconseille la finance et la spéculation. L'interdiction de l'enrichissement par l'usure (le prêt à intérêt) est rappelée par le Vix Pernevit en 1745 par le pape Benoît XIV⁹, ce renouvellement de l'interdiction n'a de réelles conséquences qu'en France qui est le seul pays européen dont la royauté suit encore ce principe religieux, les autres royaumes ayant légalisés le prêt soit en suivant la doctrine calviniste, soit en s'éloignant de l'orthodoxie catholique. Le débat suscité en France par le Vix Pernevit est surtout porté par le mouvement des Lumières qui requestionnent la pertinence de la parole de l'Église et l'interdiction du prêt à intérêt est d'ailleurs abrogée par la Révolution française en 1789. Les campagnes sont, elles restées plus longtemps sous l'influence de la doctrine ecclésiastique du fait de l'importance dans les communautés rurales de la figure du curé.

Le cas de la naissance de la ville de Lorient en 1666 par ordonnance royale, est révélateur de cette différence de vitesse de croissance entre l'urbain et le rural. Créée pour servir de port d'attache à la *Compagnie française des Indes orientales* inaugurée deux ans auparavant (pour concurrencer la Compagnie néerlandaise des Indes orientales), la ville se développe autour de l'activité navale et devient en un siècle le pôle du territoire, ce rôle était par le passé tenu par la ville fortifiée d'Hennebont, située plus en amont le long du Blavet qui est l'un des deux cours d'eau se jetant dans la rade de Port-Louis à l'époque. Cette économie maritime va marquer et faire l'histoire de la ville de Lorient qui a comme surnom « la ville aux cinq ports » (port de commerce, port militaire, port de pêche, port de plaisance, port de passagers et même en plus aujourd'hui port de course au large), elle va surtout attirer une forte population ouvrière. La ville passe de six à vingt mille habitants dans la première moitié du XVIII^e siècle puis au XIX^e siècle, ce sont pas moins de quatre mille personnes qu'emploie l'Arsenal de la ville. En 1911, la population de la ville atteint les cinquante mille habitants, ce qui est comparable à la population actuelle. Cette forte population déborde des frontières de la ville et beaucoup d'ouvriers s'établissent au sud de la commune de Caudan, le long du Scorff. Cette même commune de Caudan souffre alors de bipolarité avec une population ouvrière à son sud et une population paysanne dans sa partie nord. Ce schisme du spectre de la population caudanaise aboutit à la création de la commune de Lanester en 1909 et se lit encore aujourd'hui par l'expression des votes aux dernières élections communales. Le maire

9 « Interdit ou toléré ? Le prêt à intérêt après Vix Pernevit », Finance et bien commun, Jean Claude Lavigne (prêtre dominicain), 2005

de la commune de Caudan, M. Fabrice Vély est étiqueté « Divers droite » alors que le maire de Lanester, M. Gilles Carréric est étiqueté à gauche. Si nous avons pu dire plus haut que la ville de Lanester a la réputation d'être communiste, cela est en partie dû au fait que de sa création en 1909 à 2001 les maires successifs ont été étiquetés soit SFIO (Section française de l'Internationale Ouvrière, l'ancêtre du Parti Socialiste avant la fondation de ce dernier en 1969), soit PCF (Parti communiste français) à partir de 1945. Il est également intéressant de noter que quatre sur dix des maires qu'a eus la ville étaient des ouvriers de l'Arsenal et que la devise de la ville est « Ensemble et pour tous ». Cette population ouvrière a aussi eu un fort impact sur la forme du tissu urbain de la ville qui se compose majoritairement de maisons individuelles mitoyennes et plus récemment de lotissements. La ville de vingt-deux mille habitants, qui ne s'est pas construite autour d'un centre-ville historique et attractif, a organisé plusieurs de ses services sur les abords d'un parc. La mairie, deux espaces culturels, une piscine, un supermarché et le lycée en second plan symbolisent une centralité.

Comme Caudan, qui est étiqueté à droite depuis 1925, les villes rurales que distribue la Lorient-Roscoff jusqu'à Plouay sont politiquement marquées par une droite centriste. On trouve ainsi M. Alain Nicolazo à Cléguer qui est étiqueté « Divers-Droite », M. Pascal Le Doussal à Calan qui est encarté à l'UDI (Union des démocrates et indépendants) tout comme le maire de Plouay, M. Gwenn Le Nay. On observait donc sur le territoire une opposition des tendances politiques entre les milieux urbains et les milieux ruraux. Cependant, aux dernières élections municipales, la ville de Lorient, qui était dirigée par le Parti socialiste depuis 1965, a élu un maire à droite en la personne de M. Fabrice Loher qui est affilié à l'UDI. Cette victoire de la droite sur une ville historiquement ancrée à gauche peut être interprétée de plusieurs manières : une forte abstention a permis à la droite de passer par une culture du vote plus présente dans son électorat, une mutation de l'économie de la ville qui est de moins en moins ouvrière et industrielle, un vieillissement de la population¹⁰.

D'autres marqueurs d'identité sont les relations sociales sur un territoire donné. En cela, on constate qu'il existe toujours des différences entre les milieux ruraux et les milieux urbains. Pour définir l'esprit dans lequel vivent ses administrés, M. Pascal Le Doussal, maire de Calan, parle d'une « microsociété dans laquelle [on] peut encore

10 Donnée Insee Lorient, tableau de l'évolution de la population par grande tranche d'âge

avoir des connaissances et du relationnel ». ¹¹ Selon lui et M. Delanoë, son adjoint aux finances et à l'urbanisme, cela serait dû à plusieurs facteurs comme la manière dont se sont développés les lotissements qui sont venus étendre le bourg dans les dernières décennies : « La façon dont on a pu construire ici fait que chaque lotissement peut être intégré dans une ancienne parcelle avec le bocage encore tout autour. Ce qui fait qu'il y a quand même une petite ambiance de quartier. » D'autres biais de sociabilisation de la population cités lors de cet entretien sont les associations « qui gèrent un petit peu tout ça », l'épicerie pour laquelle s'est battue la mairie pour la faire exister, le café où « les gens ont plaisir à se retrouver » et « plaisir à retrouver des têtes connues pour discuter » et finalement les événements qui peuvent rythmer la vie communale comme « la choucroute du foot, le couscous des chasseurs » car ce sont « dans ces moments-là que tu retrouves toujours des gens ». Cette manière de vivre dans les campagnes, ils l'opposent à celle de « l'anonymat complet d'une ville-ville ».

Hors de notre cas d'étude, nous pouvons faire un parallèle avec la commune de La-Meilleraye-de-Bretagne en Loire-Atlantique dont la maire Mme Marie-Pierre Guérin était invitée par la commune de Saint-Herblain (44) pour participer à la conférence Débat Place publique : Campagne, le nouvel eldorado, qui s'est tenue le 18 novembre 2021. Également invitée en qualité de co-présidente de l'Association des Maires Ruraux de Loire-Atlantique, la maire a fait état des difficultés rencontrées par sa commune face à l'accueil de nouveaux habitants venus des milieux urbains. Comptant 1500 habitants, La-Meilleraye-de-Bretagne est située à quarante-cinq kilomètres au nord de la ville de Nantes et attire de nouveaux habitants venus de la métropole. Leur arrivée est une opportunité pour la commune qui a la chance d'avoir réussi à maintenir jusque là quelques commerces tels qu'une épicerie, une boulangerie, une pharmacie et deux garages. Ses deux écoles sont aussi une preuve d'un relatif dynamisme de la part de cette petite commune rurale.

Mais contrairement à Calan, le discours de l'édile ne reflète pas la même volonté de socialisation de la part de ses nouveaux administrés qui selon elle, et la parole rapportée des habitants historiques de la petite ville, ne participe pas à la vie locale. En effet, les commerces de la bourgade ne profiteraient pas de l'arrivée de nouveaux habitants qui auraient gardé des habitudes citadines pour faire leurs achats en continuant de se rendre dans les grandes surfaces qui se trouvent en périphérie de la métropole. Une autre différence avec la commune morbihannaise est que cette dernière est contournée

11 Cf Annexes I.b. retranscription entretien p.111

par la Lorient-Roscoff quand le bourg de La-Meilleraye-de-Bretagne est, lui, traversé par la D178 qui relie les villes de Chateaubriand et Nantes. C'est sans doute d'ailleurs la vitalité de cet axe routier qui a permis à la commune de maintenir un certain nombre de commerces. En effet, selon les chiffres rapportés par Mme Guérin, 1700 habitants sont nécessaires au maintien d'une boulangerie dans un territoire. Or la commune vient tout juste d'atteindre les 1500 habitants.

Cet effet « départementale », est de la même manière applicable à Calan. On peut supposer que sans ce lien direct vers le bassin d'emploi lorientais, la commune n'aurait pas eu la capacité de maintenir, un café, une épicerie, une pizzeria, deux crêperies, un coiffeur et une école maternelle et primaire. La croissance démographique qu'elle a connue dans les dernières années étant portée aussi par la proximité des services urbains tel que l'hôpital.

III

Le nouvel hôpital, un conflit reflétant une fracture entre ruraux et urbains

Entre 1998 et 2004, une polémique a démontré les clivages existants entre les ruraux et les urbains dans le pays de Lorient. L'objet de ce conflit est l'emplacement du futur hôpital quand en 1997 est décidée la fermeture de celui de Bodélio après un siècle d'existence. Ouvert en 1906 et inauguré en 1907, l'hôpital de Lorient porte le nom d'un des médecins de la ville, Louis Bodélio. Il était à sa construction, situé en périphérie de la ville, prenant place sur d'anciennes parcelles agricoles du faubourg de la Villeneuve¹. Les remparts qui protégeaient la ville ne commencent à être démantelés qu'à partir de 1907 avec une déconstruction complète qui s'achève en 1930.

L'hôpital est remanié en 1935 avec la construction d'un bâtiment central monobloc à la place des pavillons originaux. Ceux-ci n'étaient plus adaptés à la pratique de la médecine au XXe siècle. Malheureusement, le site fait les frais des bombardements sur la ville de Lorient pendant la Seconde Guerre mondiale et est détruit à soixante-quinze pour cent. Reconstitué à l'identique à l'issue de la guerre, l'hôpital est ensuite remanié à plusieurs reprises avec des projets d'extensions ou de destructions pour l'adapter à l'évolution des pratiques de la médecine et des nouvelles technologies. Mais dès les années 1970 son déménagement est envisagé car il devient évident que le site de l'hôpital Bodélio devient trop limité pour répondre aux besoins d'une population croissante en ville et plus largement dans le pays de Lorient. Même secondé par plusieurs cliniques privées sur le territoire comme la clinique du Ter fondée en 1957 et la clinique Mutualiste fondée en 1992 par le rapprochement de deux anciennes cliniques de la ville (la clinique Blanqui et la clinique Étienne Dollet). De plus, le site qui dans les années 1990, se trouve en cœur de ville est convoité par la municipalité pour développer une nouvelle offre de logements. C'est aujourd'hui un programme de sept cents logements qui se développe sur les sept hectares et demi du site Bodélio dont seront conservés la chapelle, le porche d'entrée et une partie du mur d'enceinte.

1 Cf Annexes IV. Plan de la ville de Lorient en 1927 p.139



Photo du premier hôpital Bodélio en 1906

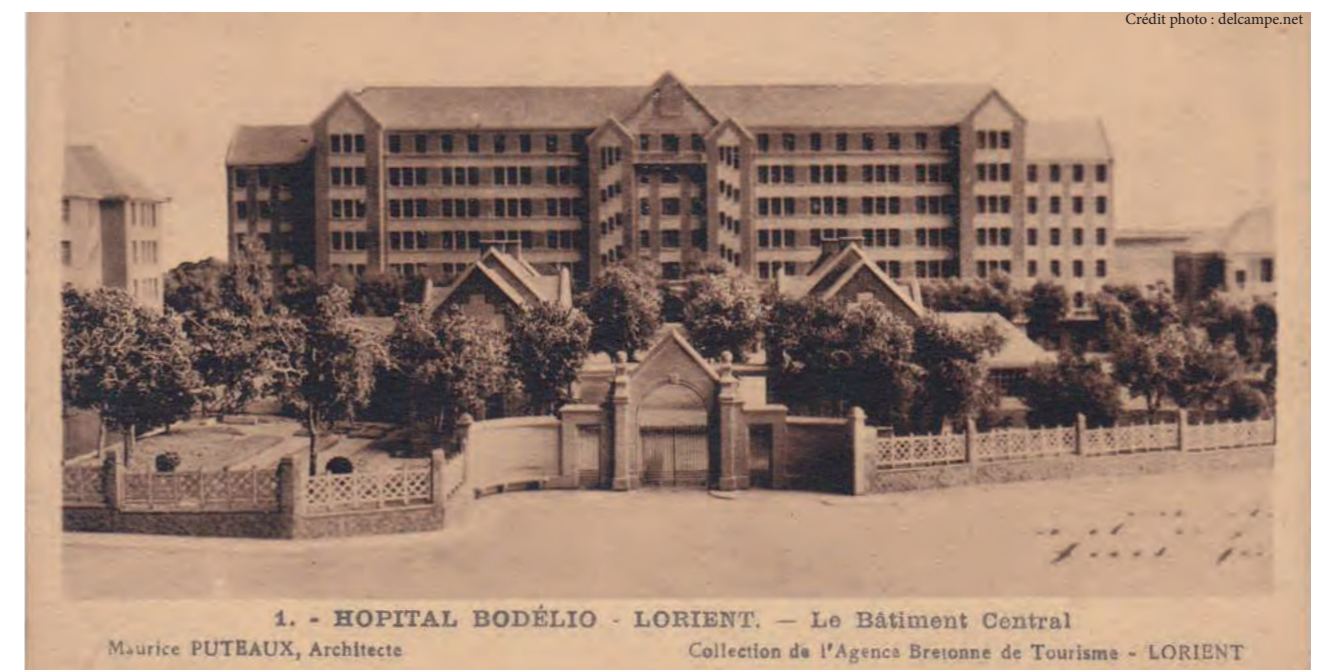


Photo de la maquette du second hôpital de Bodélio construit en 1935



Avec l'impossibilité d'étendre le site l'hôpital, il est décidé en 1997 de le déménager. Le premier site envisagé est celui de l'ancien hôpital militaire Calmette qui ferme ses portes en 1998. Ce site, d'une emprise de douze hectares, est le choix du CHBS (Centre Hospitalier Bretagne Sud) dont le président du conseil d'administration est M. Jean-Yves Le Drian qui est alors maire de Lorient et président de CapLorient, l'intercommunalité qui devient Lorient Agglomération en 2014. Jean-Yves Le Drian (alors au Parti socialiste), aujourd'hui ministre de l'Europe et des Affaires étrangères dans le gouvernement Castex après avoir été ministre de la Défense sous les gouvernements Ayraults, Valls puis Cazeneuve n'était à l'époque pas encore un poids lourd politique. Passant la main au poste de maire à M. Norbert Métairie en 1998 pour retrouver la fonction de député qu'il avait quitté en 1991, il devient également président du conseil régional de Bretagne en 2004.

Une opposition se crée rapidement face au choix du site Calmette. Le CHMS (Comité pour l'hôpital à la Montagne du Salut) est créé le 13 novembre 2000² lors d'une réunion à la mairie de Lanester où quatre-vingts personnes, principalement des élus, se sont réunies suite à une pétition ayant obtenu vingt mille signatures en une semaine (notamment 8 000 à Hennebont et 5 700 à Lanester). Ce comité est présidé par M. Jacques Le Nay (UMP (Union pour un Mouvement Populaire) puis UDI) qui est alors maire de la commune de Plouay depuis 1989, également député depuis 1993 et conseiller général du Morbihan depuis 1988. Il devient à la même époque président de la Communauté de Communes de la région de Plouay du Scorff au Blavet et est aujourd'hui sénateur du Morbihan depuis 2017. Ce sont deux camps politiques qui s'affrontent sur ce dossier, du moins si on s'en tient aux couleurs affichées des meneurs. Pourtant, en y regardant de plus près on se rend compte que la composition politique du CHMS est assez diverse puisqu'on y retrouve également deux représentants du PCF avec les maires de Lanester et d'Hennebont (respectivement : M. Jean-Pierre Anfré et M. Gérard Perron).

Comme indiqué par le nom du comité, celui-ci promeut un autre site que celui de l'ancien hôpital militaire Calmette. La Montagne-du-Salut se trouve sur la commune de Caudan dans le lieu-dit du même nom, situé le long de la voie express reliant les villes de Nantes et de Brest, la RN165. Il se compose de plusieurs parcelles agricoles d'une emprise totale de douze hectares à la sortie presque immédiate de la ville d'Hennebont. Ce site est défendu pour sa facilité d'accès en comparaison au centre-ville. Cependant,

² « Hôpital : un comité pour la Montagne du Salut », *Le Télégramme*, article du 15-11-2000



Photo de la façade sud de l'hôpital maritime Calmette

il est écarté par l'ARH (Agence Régionale de l'Hospitalisation) en raison d'un surcoût estimé à deux cents millions de francs.³ En effet, les études menées en amont démontrent qu'il est possible de réhabiliter les anciens locaux de l'hôpital militaire pour accueillir une première tranche du complexe hospitalier avec les services de maternité et d'obstétrique. Dans un article du Moniteur datant du quinze décembre 2000, les travaux de cette première phase sont estimés à cent millions de francs au stade de l'avant-projet sommaire par l'architecte Jean-Pierre Roulet à qui a été confiée cette réhabilitation lourde des quinze mille mètres carrés existants. La seconde phase du projet est la construction ex nihilo d'un pôle de courts séjours de soixante mille mètres carrés, accueillant les services de chirurgie, de médecine, les urgences et le plateau technique pour un investissement prévu de six cents millions de francs.³ L'article fait état d'une ouverture de ces services pour 2007, ouverture qui va finalement être retardée de six ans.

3 « Le futur hôpital de Lorient se fera au centre-ville », *Le Télégramme*, article du 18-11-2000



La délégation du Comité pour un hôpital à la Montagne du Salut sur le quais de la gare de Lorient le 14 février 2001

Si l'on sait aujourd'hui que le camp lorientais a eu gain de cause avec l'installation de l'actuel Hôpital du Scorff sur le site Calmette, la polémique quant à l'emplacement de ce service dans le pays de Lorient a pourtant fait retarder le projet et l'a même inquiété à plusieurs reprises. Le CHMS ne s'est pas découragé de la validation du projet par l'ARH et « ont réaffirmé [...] d'une part leur volonté de voir ce futur hôpital construit à la Montagne du Salut, mais aussi de se battre pour obtenir le respect des accords signés lors de la fusion qui comportait, entre autres, le maintien de la maternité à Hennebont. »⁴ En effet, la création d'un nouveau site hospitalier est la façade d'une ambition plus grande avec la création en 1997 du CHBS (Centre Hospitalier Bretagne Sud) qui a pour but de réunir en un seul lieu les services de soins hospitaliers du secteur sanitaire 3 de Bretagne⁵ en fusionnant les hôpitaux de Lorient, d'Hennebont et de Quimperlé ; le refus de ce dernier d'intégrer la nouvelle instance est l'un des facteurs qui expliquent le fait

4 « Le comité de défense de l'hôpital ne désarme pas », *Le Télégramme*, article du 20-11-2000

5 Secteur défini par l'ARH devenu ARS (Agence Régionale de la Santé) aujourd'hui, ce secteur compte environ 295 000 habitants en 2013, à l'ouverture de l'Hôpital du Scorff à Lorient. Cf Plan Régional de Santé 2018-2022, document publié par l'Agence Régionale de Santé de Bretagne et l'Observatoire régionale de Santé de Bretagne

qu'il existe encore aujourd'hui. Lors de la signature d'accords de création du CHBS, des garanties avaient été données à la municipalité de la ville d'Hennebont sur le fait qu'elle garderait son hôpital actif avec un maintien de ses services. Cependant, le maire d'Hennebont, M. Gérard Perron est informé par le directeur du CHBS que le service de maternité de l'hôpital d'Hennebont doit être transféré à Bodélio pour le 15 décembre 2000. Face à ce revirement de la part du CHBS, la voie du référendum est envisagée par le comité de défense de l'hôpital à la Montagne-du-Salut et une demande d'audience est faite auprès du ministère de la Santé. L'entretien est obtenu le 14 février 2001 avec M. Edouard Couty, directeur général de l'hospitalisation et de l'organisation des soins au ministère de la Santé alors dirigé par Mme Élisabeth Guigou dans le gouvernement Jospin. Une délégation du CHMS prend le train pour Paris avec à sa tête M. Jacques Le Nay, accompagné de quatre autres édiles locaux que sont les maires de Lanester (M. Jean-Pierre Anfré), d'Hennebont (M. Gérard Perron), de Kervignac (M. Jacques Le Ludec) et de Quistinic (M. Michel Poulin). Ce rendez-vous est l'occasion de présenter leurs arguments appuyés par les quarante-cinq mille signatures reçues par leur pétition. L'un des arguments présentés par M. Le Nay est « un document d'urbanisme présenté par un architecte à la demande du ministère de la Défense et qui préconise de conserver les jardins de Calmette afin d'en faire une coulée verte, qui ouvrirait enfin Lorient sur la mer. »⁷

Cette rencontre parisienne auprès du secrétariat d'État à la Santé n'est pas une victoire de la part du comité et l'idée d'un référendum est réitérée. Pour avoir le temps de l'organiser, le CHMS « dépose une requête introductrice d'instance auprès du tribunal administratif de Rennes en vue de l'annulation de l'avis de l'ARH donnant le feu vert pour l'implantation de l'hôpital sur le site de Calmette ».⁸

Mais cet appel à la « sagesse populaire » selon les mots de M. Jacques Le Nay ne fait pas l'unanimité dans son camp et des voix comme celle de M. Pierrick Nevannen, maire de la commune de Pont-Scorff, se lèvent pour interroger la pertinence d'une telle consultation dans le cas où le résultat du vote n'est qu'un avis et non déterminant. De plus, certaines communes pourraient se retrouver en décalage entre le vote décisif des élus et celui des administrés. D'autres dissensions dans le collectif en faveur du site de la Montagne-du-Salut sont apparues lors de l'assemblée générale de son comité, le 24 septembre 2002 à Caudan. Le principal objet de débat de cette réunion est de trouver un nouveau nom, car des doutes ont émergé à l'intérieur du comité quant à la viabilité

7 « Hôpital : Les opposants à Calmette au ministère », Le Télégramme, article du 15-02-2001

8 « Futur hôpital de Lorient : Vers un référendum ? », Le Télégramme, article du 12-05-2001

du choix de la Montagne-du-Salut. En effet, l'explosion de l'usine AZF à Toulouse un an auparavant a fait prendre conscience des risques qu'engendre la proximité de sites industriels. Or comme l'explique M. Le Nay dans un article du journal Le Télégramme, le comité s'est aperçu « qu'à 1.740 mètres de la Montagne du salut, il y avait un site de production pharmaceutique classé Seveso 2 ».⁹ Ce qui est assez ironique puisque la proximité avec des sites Seveso était l'un des arguments contre l'implantation du futur hôpital à Calmette avec la proximité du port de commerce et ses silos à grains ses réservoirs d'hydrocarbures. Une partie du comité envisage alors un troisième site, toujours sur la commune de Caudan, mais situé plus en amont de l'axe Lorient-Roscoff, à côté de l'hôpital psychiatrique Charcot au lieu-dit du Trescouët. La proposition de cette frange est d'oublier le site Calmette, d'oublier le site de la Montagne-du-Salut et de tout reprendre à zéro en repensant le projet par rapport à ce nouveau site qui dispose de larges réserves foncières et aussi de la proximité des villes d'Hennebont et de Caudan. Le projet de dédoublement de la D769 vient également appuyer l'argumentaire. Pour



Manifestation du 26 avril 2003 sur le site de la Montagne du Salut à Caudan

9 « Les défenseurs de la Montagne-du-Salut changent de nom », Le Télégramme, article du 25-09-2002

autant, certains membres du comité tel que le maire de Lanester, M. Jean-Pierre Anfré, continuent de soutenir le site proche de la RN165, car selon eux, les risques technologiques ne sont pas comparables entre Calmette et la Montagne-du-Salut. Finalement, l'union du comité se retrouve par un nom assez générique, « Comité pour un hôpital neuf et facile d'accès », permettant de garder « un front uni contre Jean-Yves Le Drian. »¹⁰ Et quand les partisans du comité « pour un hôpital neuf et facile d'accès » se réunissent le 26 avril 2003, c'est sur le site de la Montagne-du-Salut. Ils sont entre trois et cinq mille personnes selon les sources à venir exprimer leur souhait de voir un nouvel hôpital construit sur le site caudanais. « Les leaders politiques de cette fronde, dont le rapprochement n'est pas sans évoquer le mariage de la carpe et du lapin »¹¹ ont chacun pris la parole avec un nouveau protagoniste en la personne du conseiller général et député UMP de la circonscription de Port-Louis, Aimé Kergueris.

Dans les jours suivants, le comité est renforcé dans ses positions par une demande d'enquête de la part du ministère de la Santé sur la potentielle pollution pyrotechnique du sol sur le site de Calmette¹². La ville ayant été bombardée pendant la Seconde Guerre mondiale, et le site de Calmette se trouvant sur l'emplacement de l'ancien Arsenal, il n'est pas illogique d'émettre l'hypothèse que des bombes puissent encore être trouvées en sous-sol, comme cela a été le cas à la Base des sous-marins. Cette intervention du ministère de la Santé, dirigé par Jean-François Mattei, est perçue comme une ingérence dans une affaire régionale par le CHBS, pour autant « il est logique que le ministre de la Santé demande des garanties supplémentaires sur la qualité du sous-sol de Calmette avant de se prononcer. Ce n'est pas une ingérence inacceptable » selon le député-maire M. Jacques Le Nay qui continue avec cette question : « Comment peut-on considérer qu'il y a eu pollution à Kéroman et non à l'arsenal ? ».¹³

La bataille engagée entre la périphérie et la ruralité contre la ville de Lorient, semble pourtant tourner en faveur de cette dernière quand le 21 mai 2003 aucun recours n'est déposé par le préfet du Morbihan sur la validité du permis de construire du pôle mère femme enfant.¹⁴ Un autre clou s'enfonce quand l'ARH par sa directrice Annie Podeur, valide pour la seconde fois le projet d'un hôpital sur les rives du Scorff.¹⁵ « Cette validation du projet d'établissement par l'ARH ne signifie cependant pas la fin du débat sur le site d'implantation du futur hôpital : au centre-ville ou à la campagne. »¹⁶

10 « Les défenseurs de la Montagne-du-Salut changent de nom », Le Télégramme, article du 25-09-2002

11 « Hôpital de Bretagne-sud. Fronde pour un autre site », Le Télégramme, article du 27-04-2003

12 « Hôpital : coup de froid sur Calmette », Le Télégramme, article du 02-05-2003

13 « Hôpital : la réponse des anti-Calmette », Le Télégramme, article du 05-05-2003

14 « Futur Hôpital à Calmette : pas de recours du préfet », Le Télégramme, article du 28-05-2003

15 « Centre hospitalier : la signature de l'ARH », Le Télégramme, article du 04-06-2003

16 « Hôpital. Le projet lorientais validé », Le Télégramme, article du 05-06-2003

Le seul espoir des opposants au projet repose désormais sur le recours introduit au tribunal administratif de Rennes. Car pour Jean-Yves Le Drian, la situation est très claire : « Si l'hôpital neuf ne se fait pas à Calmette, il n'y aura pas d'hôpital neuf du tout. » Il compte dans ses soutiens les représentants du corps médical au CHBS, mais également le parti d'opposition – opposition menée par M. Louis Le Hégarat (RPR (Rassemblement pour la République)) - siégeant conseil municipal de Lorient dont le maire est devenu M. Norbert Métairie. Un autre soutien de poids pour l'implantation du futur hôpital dans le centre-ville sont les commerçants de ce même centre-ville. En effet, ils ne veulent pas voir partir en périphérie la manne économique que représente le personnel de l'hôpital ainsi que les patients.¹⁷ De plus, si l'hôpital ne se fait pas à Calmette, « il faut revoir le schéma de cohérence territoriale (Scot), le plan de déplacement urbain, procéder aux acquisitions de terrains, prévoir les voiries d'accès, changer le plan local d'urbanisme, refaire le projet médical et le projet d'établissement, refaire des études... et peut-être même déplacer l'aéroport de Lann-Bihoué. »¹⁸ Pour ce dernier point, cela est dû au fait que les couloirs aériens de l'aéroport militaire et civil de Lorient survolent le site de la Montagne-du-Salut ; cette donnée n'a pourtant pas l'air d'être prise en compte pour la réalisation du nouveau CHU de Nantes, actuellement en construction. C'est le 22 janvier 2004 que tombe la sentence, l'hôpital se fera sur les rives du Scorff par décision du tribunal administratif de Rennes qui a rejeté la demande de suspension de permis de construire émise par la préfète Mme Elisabeth Allaire. « Gérard Perron et Jacques Le Nay semblent eux aussi prêt à jeter l'éponge. »¹⁹

Inauguré le 30 juin 2013 en présence du président de la République, M. François Hollande, l'Hôpital du Scorff a finalement été construit le long de la rivière éponyme, sur le site de Calmette dans le centre-ville de Lorient. À son inauguration, le projet coûtait deux cent vingt-trois millions d'euros, soit un surcoût de vingt millions comparés aux estimations de départs. Le bâtiment, destiné aux courts séjours, s'élève sur quatre étages et dispose de 575 lits pour un bassin de population de trois cent mille personnes. La morphologie du bâtiment, qui dessine une vague, est un rappel à l'identité maritime de la ville voulu par les architectes Denis Valode et Jean Pistre.²⁰ Le centre hospitalier est l'un des trois sites du GHBS (Groupe Hospitalier Bretagne Sud). Le centre de réadaptation et de gériatrie Eudo de Kerlivio à Hennebont a ouvert en

17 « Les commerçants favorables au projet d'hôpital à Calmette », Le Télégramme, article du 08-05-2003

18 « Pas de Calmette pas d'hôpital neuf », Le Télégramme, article du 24-12-2003

19 « Hôpital : Ce sera Calmette », Le Télégramme, article du 22-01-2004

20 « À Lorient, le Scorff, « hôpital du XXI^e siècle », Ouest-France, article du 30-06-2013 par Catherine Jaouen



M. François Hollande, président de la République à l'inauguration de l'hôpital du Scorff le 01-07-2013

novembre 2012 sur le site de Toul Douar, à proximité de la Montagne-Salut. « Sans doute que cet endroit stratégique, près de la RN 165 et à proximité de la caserne des pompiers d'Hennebont, avait quelques avantages ! »²¹ Le troisième site, sur la commune de Plœmeur est un centre de gérontologie clinique.

Depuis sa construction, le site de l'hôpital s'est étendu de trois hectares en passant à une surface totale de quinze hectares et planifie de s'étendre encore de deux hectares selon M. Toulminet, adjoint au maire de la ville de Lorient délégué à l'urbanisme. Le site hospitalier, regroupe aujourd'hui les pôles de courts séjours, des urgences, la maternité, mais aussi un centre de médecine nucléaire, des laboratoires et un centre d'addictologie. Cet ensemble de services va être complété à l'avenir selon M. Toulminet « avec la cité Allende [qu'il a] proposée au directeur de l'hôpital pour en faire un centre de formation aux métiers de la santé »²². L'adjoint au maire y voit également un intérêt historique puisque le premier hôpital de la ville de Lorient se trouvait à la place de l'actuelle Maison des Associations dans la cité Allende. Il ne reste aujourd'hui que la chapelle reconvertie un temps en salle de concert et actuellement en voie de réhabilitation. Lui qui se trouvait dans l'opposition municipale du temps de la polémique sur l'emplacement du futur hôpital, pensait déjà à l'époque qu'un site de douze hectares serait insuffisant

21 « Les souvenirs de Gérard Perron », Ouest-France, article du 26-11-2012

22 Cf Annexes I.a. retranscriptions d'entretiens p.105

pour accueillir toutes les activités liées à la santé en un seul pôle dans le cœur de ville. Néanmoins, il s'était rallié avec la majorité PS de M. Métairie pour le choix du site de Calmette, après avoir plutôt envisager le site de la Montagne-du-Salut, pour des raisons économiques et de sécurité. Le site de Calmette promettait un moindre coût par le biais de la réhabilitation de l'ancien hôpital militaire et le site de la Montagne-du-Salut est dans le prolongement des pistes de Lann-Bihoué comme nous l'on a déjà dit plus haut.

L'Hôpital du Scorff, qui pendant sa construction était le grand chantier de Bretagne, a ainsi divisé la classe politique du pays de Lorient pendant presque une décennie et comme l'attestent les articles de la presse locale, a fait couler de l'encre. Cependant, on remarque que le clivage politique n'a pas été idéologique dans le sens où il n'a pas opposé la droite et la gauche. Il a illustré les différences culturelles liées au milieu d'habitation en opposant la ville à la campagne, et réciproquement.

IV

La carte scolaire, un outil de reproduction des autres

Le lycée est l'un premiers choix d'orientation dans la vie pour beaucoup d'entre nous. C'est en quittant le collège à quinze ans que se décide en partie notre avenir par le lycée qu'on intègre selon qu'il propose des filières professionnelles, technologiques ou générales. Dans les deux premiers cas, on se dirige vers l'établissement qui offre la filière spécifique, et qui du même coup ne se trouve peut-être plus à proximité du domicile. Dans le troisième cas, on est la plupart du temps affecté, de la même manière qu'au collège, à un établissement de secteur. On y retrouve ainsi les personnes avec qui on était déjà précédemment, et on découvre de nouvelles personnes venues d'autres collèges plus ou moins éloignés du lycée. Les établissements se situent la plupart du temps dans des centres urbains quand il s'agit de filières générales ou technologiques qui souvent cohabitent. Pour les filières professionnelles, quand les lycées ne sont pas implantés dans des endroits servants une pédagogie (lycées agricoles) ils sont quand même la plupart du temps dans des structures à part des filières générales, les deux populations ne se croisant pas ou peu.

Dans le cas de notre étude de territoire, on retrouve le long de l'itinéraire plusieurs établissements scolaires dits du secondaire (collège et lycée). En allant du nord vers le sud, nous trouvons dans les communes identifiées le collège Marcel Pagnol (public) et le collège Saint-Ouen (privé) à Plouay, le collège Saint-Joseph (privé) à Caudan, les collèges Henri Wallon et Jean Lurçat (publics) à Lanester où se trouve aussi le lycée Jean Macé (publics). À Lorient, se trouvent les collèges publics Anita Conti, Auguste Brizeux, Kerentrech et Jean Le Coutaller en plus des collèges privés Saint-Joseph-La Salle et Saint-Louis. Les lycées sont pour le public Dupuy de Lôme, Jean-Baptiste Colbert, Marie Le Franc et pour le privé Saint-Joseph La Salle et Saint-Louis.

Ces établissements font tous partie du BAPE (Bassin d'animation de la politique éducative) Lorient-Quimperlé. Ce découpage administratif dépend du rectorat de l'académie de

Rennes qui est l'émanation déconcentrée du ministère de l'Éducation nationale en Bretagne. Ce BAPE s'étend à cheval entre le Morbihan et le Finistère, entre la ria d'Étel et l'Aven et comprend quarante-trois communes.

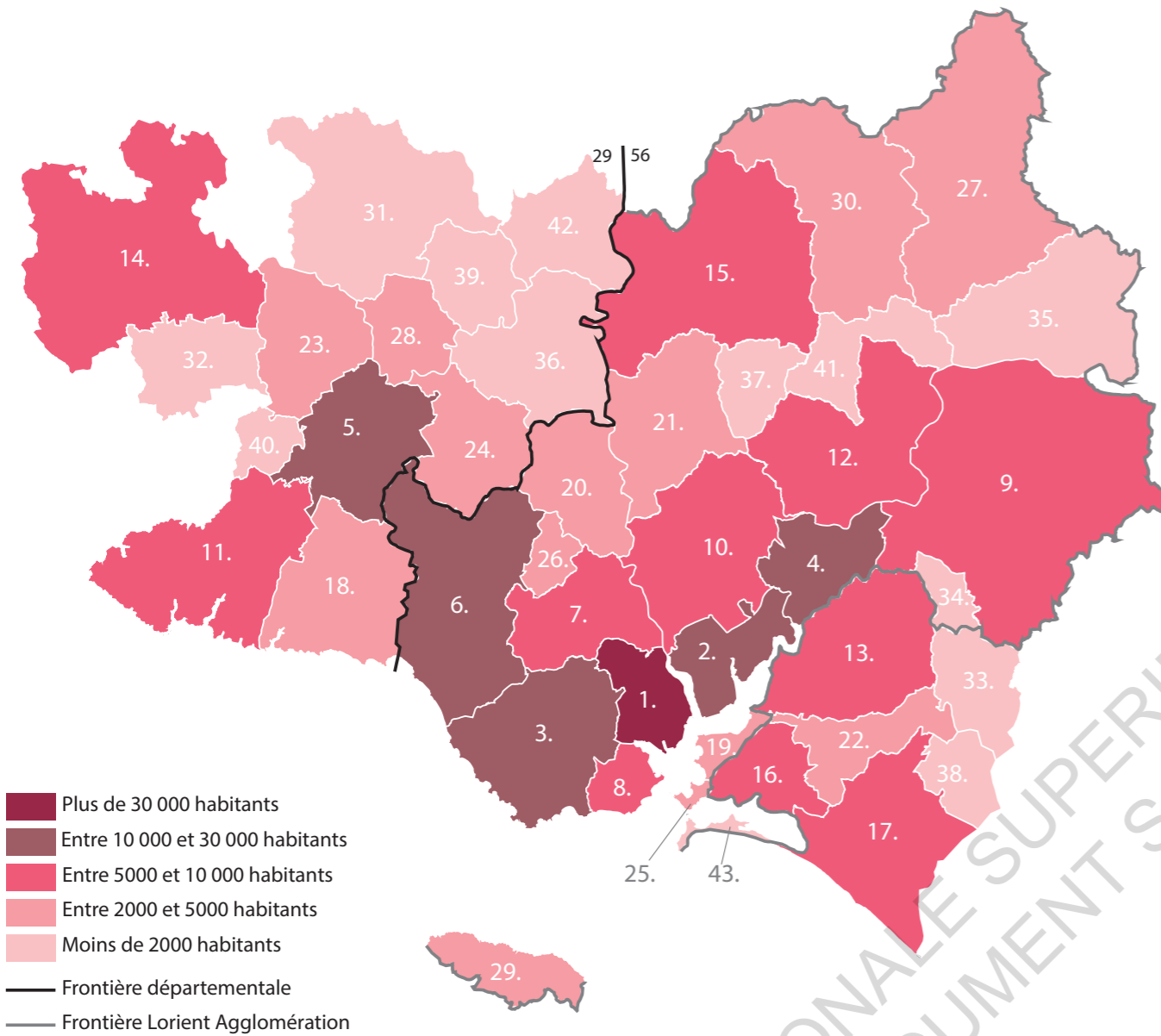
Sur ce territoire, les lycées se concentrent dans seulement sept communes que sont Lorient, Lanester, Hennebont et Quimperlé pour les filières générales et technologiques auxquelles s'ajoutent les communes de Port-Louis, Kervignac et Plœmeur qui accueillent des lycées professionnels. Nous allons ici concentrer notre étude sur nos six communes de références. En ce qui concerne les filières générales, nous allons interroger dans quelle mesure la répartition des populations étudiantes par la carte scolaire est un facteur de reproduction des identités. Nous allons ensuite questionner si l'origine géographique d'un étudiant peut influencer ou non sa trajectoire scolaire, savoir s'il existe une égalité des chances à l'accès aux filières générales et par extension aux études supérieures longues selon l'endroit où l'on a grandi. Enfin, nous allons voir le cas particulier du lycée agricole par deux exemples territoriaux : la presqu'île de Quiberon et les Pyrénées. Cette comparaison démontrant que les territoires ruraux en France ne sont pas soumis aux mêmes facteurs externes de développements.

Sans m'étendre dessus, j'ai par mon expérience personnelle déjà eu l'occasion de m'interroger sur l'intérêt de la carte scolaire¹ en faisant le choix à quinze ans de ne pas suivre mes camarades dans le lycée de secteur lié à ma commune de résidence, Plouay. Cet établissement est le lycée Victor-Hugo à Hennebont qui est un lycée général accueillant également une filière technologique (STMG). Je lui avais à l'époque préféré le lycée Colbert à Lorient pour le fait qu'il soit à Lorient, là où je pensais rencontrer le plus de nouvelles personnes. Colbert présente également l'avantage de ne pas nécessiter de demande de dérogation tant que l'on habite soit le Morbihan soit les communes finistériennes du BAPE. En effet, dans la plupart des cas, quand un élève souhaite étudié dans un lycée autre que celui de son secteur, il doit faire une demande de dérogation motivée par un choix d'options proposées spécifiquement dans cet établissement. Ainsi, tout élève voulant étudier au lycée Dupuy de Lôme sans habiter les communes de Lorient, Plœmeur, Groix, Larmor-Plage, Quéven ou Pont-Scorff doit motiver son choix par le choix d'une option proposée par l'établissement et dans ce cas précis, il s'agit souvent des langues comme le russe ou le chinois. Pour le lycée Jean Macé de Lanester, la dérogation peut être par exemple motivée par l'option théâtre et pour le lycée Victor

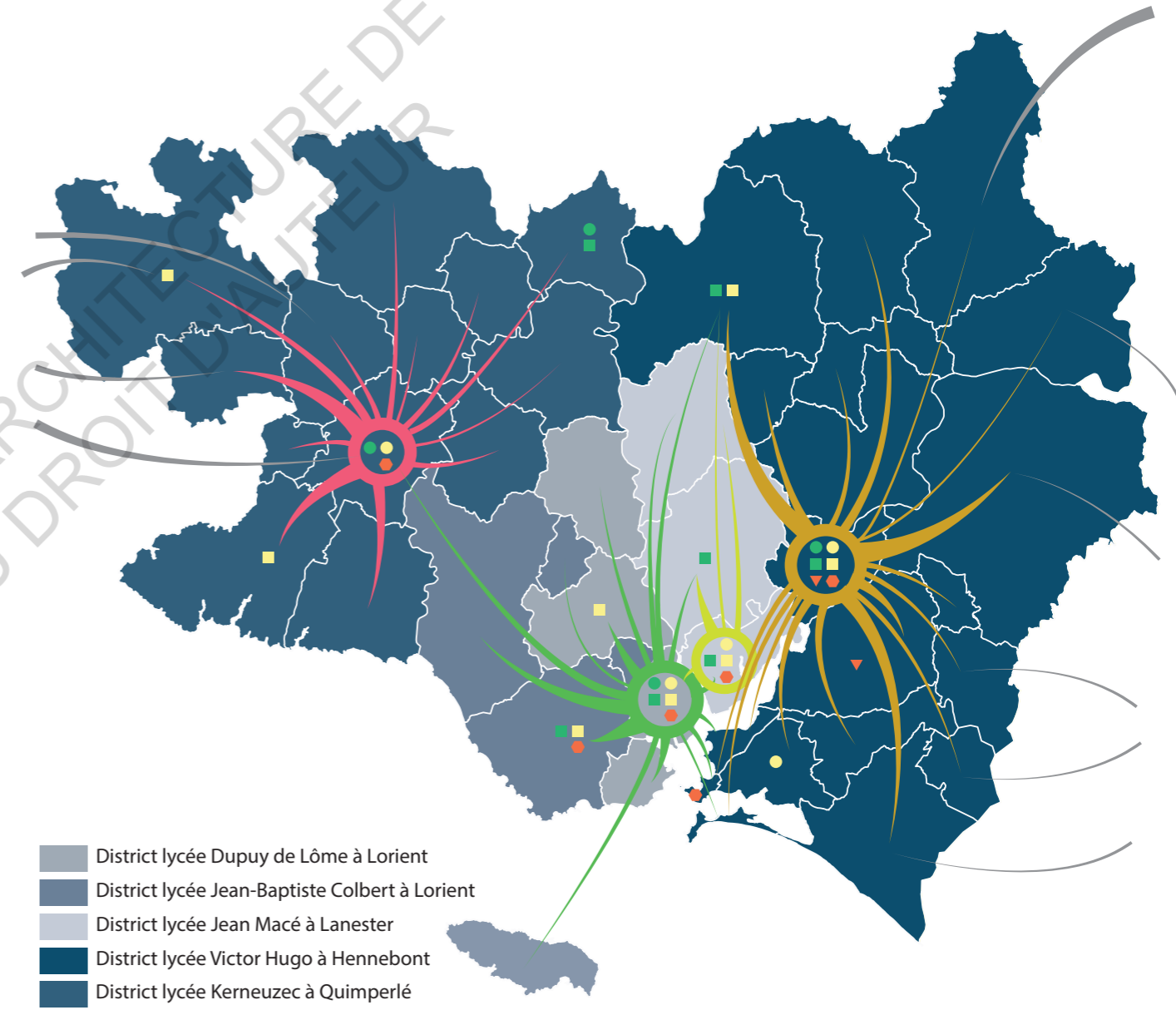
¹ « La carte scolaire permet l'affectation d'un élève dans un collège ou un lycée général ou technologique correspondant à son lieu de résidence. Toutefois, chaque famille a la possibilité de formuler une demande de dérogation afin que son enfant soit scolarisé dans un établissement de son choix. »
www.education.gouv.fr

BAPE Lorient -Quimperlé

Le lycée ou regrouper des populations par districts



- | | | | | |
|-----------------|-----------------------|----------------|-------------------|--------------------|
| 1. Lorient | 11. Moelan-sur-mer | 21. Cléguer | 31. Querrien | 41. Lanvaudan |
| 2. Lanester | 12. Inzinzac-Lochrist | 22. Merlevenez | 32. Le Trevoux | 42. Guilligomarc'h |
| 3. Ploemeur | 13. Kervignac | 23. Mellac | 33. Nostang | 43. Gâvres |
| 4. Hennebont | 14. Bannalec | 24. Rédéné | 34. Brandérion | |
| 5. Quimperlé | 15. Plouay | 25. Port-Louis | 35. Quistinic | |
| 6. Guidel | 16. Riantec | 26. Gestel | 36. Arzano | |
| 7. Quéven | 17. Plouhinec | 27. Bubry | 37. Calan | |
| 8. Larmor-Plage | 18. Clohars-Carnoët | 28. Tréméven | 38. Sainte-Hélène | |
| 9. Languidic | 19. Locmiquélic | 29. Groix | 39. Locunolé | |
| 10. Caudan | 20. Pont-Scorff | 30. Inguiniel | 40. Baye | |



Hugo à Hennebont par l'apprentissage de la langue des signes française. Par ces quatre lycées, on peut déjà comprendre un peu comment la répartition des populations dans les établissements participe à entretenir les clivages entre ruraux et urbains. De fait, en venant de Plouay, mes camarades de lycées qui venaient pour la plupart soit des villes de ou de Plœmeur pensait que je venais d'un trou paumé et s'étonnait du fait que le trajet en bus ne prenne pas plus de quarante minutes. On pourrait ainsi attribuer des profils aux lycées selon la population qui les fréquente. On aurait ainsi les lycées urbains de centre-ville avec Dupuy de Lôme et Colbert, le lycée ouvrier avec Jean Macé qui accueillent les élèves de Lanester ou de Caudan et le lycée rural avec Victor Hugo à Hennebont qui lui prospecte sur un large territoire hétéroclite allant des communes littorales de Riantec et Plouhinec aux communes très rurales de Quistinic ou de Lanvaudan.

Inaugurés dans un second temps par rapport aux lycées des filières générales, les lycées professionnels sont situés en dehors des cœurs de villes. À Lorient par exemple, sont dans le cœur de la ville les lycées de Dupuy de Lôme et de Saint-Louis. Les lycées de Marie Le Franc, de Colbert ou de Saint-Joseph qui accueille tous trois des filières professionnelles sont aujourd'hui dans ce que l'on considère être le centre-ville, mais ont été à l'origine construits sur ce qui était encore des terres agricoles en dehors des villes. Ils ne reflètent également pas le même prestige pour les villes qui communiquent plutôt sur la réussite de leurs filières générales alors que paradoxalement, en matière de réussite au BAC, les établissements professionnels sont souvent mieux classés. Ce fait renforce une inégalité d'accès aux territoires, dans le sens où les élèves d'enseignements professionnels ne viennent déjà pas des centres-villes, mais plus facilement de milieux sociaux moins aisés vivant soit en campagne, soit dans les périphéries. Ce phénomène est appuyé par les statistiques de l'Insee qui nous indique le niveau de diplôme pour les populations de plus de quinze pour chaque commune en 2018. Ainsi, si l'on met en regard le pourcentage de personnes diplômées d'une filière professionnelle et le pourcentage de personnes ayant obtenu un diplôme d'étude supérieure, on remarque une disparité sur le territoire entre la ville de Lorient et le reste des autres communes. En effet, 30,1 % de la population lorientaise détient un diplôme d'étude post-bac pour une moyenne de 23,6 % et une médiane de 22,1 % pour Lanester, Caudan, Cléguer, Calan et Plouay. Pour ce qui est des diplômes issus de filières professionnelles,



Le lycée Victor Hugo à Hennebont

Crédit photo : lyceevictorhugo-hennebont.com



Le lycée Jean Macé à Lanester

Crédit photo : ouest-france.fr



Le lycée Jean-Baptiste Colbert à Lorient

Crédit photo : lycee-colbert-lorient.com



Le lycée Dupuy de Lôme à Lorient

Crédit photo : dupuydelome-lorient.com

Lorient reste isolée avec un pourcentage de 24,7 % de sa population détenant de type de diplômes. Le reste des communes cumulées donnent une moyenne de 32,1 % et une médiane de 32,2 %.² Les disparités entre la ville et la campagne subsistent donc jusque dans le niveau d'éducation puisque déjà en 2008 ces mêmes différences étaient visibles. Lorient était déjà la ville avec le plus d'habitants diplômés du supérieur avec 22,4 % pour une moyenne des autres communes à 16,02 % de leurs populations ayant un diplôme post-bac soit un écart de 6,38 points contre 6,5 points en 2018.

Si on extrait Lorient de l'équation, seule la ville de Calan se fait remarquer avec la plus forte progression du niveau de diplôme de sa population (plus 9 % d'habitants diplômés du supérieur). Avec 27,7 % de ses habitants détenant un diplôme d'études supérieures en 2018, elle est la deuxième ville la plus diplômée des six. C'est également la commune avec le plus faible taux de personnes ne possédant aucune validation académique avec seulement 11,9 % de sa population (la deuxième commune étant Cléguer avec 19,3 %) et est deuxième derrière Plouay (moins 14,4%) quant à la réduction de sa part d'habitants non diplômés (moins 12,8%). Ces chiffres surprenants pour une petite bourgade rurale de mille deux cents habitants peuvent sans doute être mis en corrélation avec sa croissance démographique notamment due à l'arrivée de nouvelles populations venant de milieux urbains diplômés.

Cette rencontre entre un monde rural et un monde urbain se joue également dans les lycées et notamment ceux qui symbolisent le plus la campagne, les lycées agricoles. C'est l'occasion d'un choc des cultures opposant des héritiers d'un modèle d'exploitation conventionnel, pratiqué par leurs parents dans des fermes passées de génération en génération, aux néoruraux venus changer le monde avec le bio et le respect du bien être animal. Dans un article du Monde Diplomatique mettant en regard « Deux mondes paysans qui s'ignorent » dans le sud du Morbihan, près de la presqu'île de Quiberon. La fille d'un des agriculteurs interrogés évoque la rencontre entre les autochtones et les néoruraux : « Dans mon lycée, c'est moitié enfants d'agriculteurs, moitié touristes. Nous, ils nous traitent de beaufs. Ils veulent faire ce métier parce qu'ils aiment les animaux et caresser des veaux. Ils sont perchés ! »³ Dans ce même lycée, se rend la fille d'un néorural venu s'installer près des côtes bretonnes pour faire du bio et de la vente en direct et elle aussi dit se sentir stigmatisée : « Pour les gens, les bios ce sont des babas cool chevelus ». Pour concilier ces deux visions dans un programme éducatif ne faisant fuir ni

2 Cf Annexes sur les données Insee, « Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus », p. 129

3 « En Bretagne, l'agriculture conventionnelle face au bio, deux mondes paysans qui s'ignorent », *Le Monde Diplomatique*, avril 2021 par Maëlle Mariette

les uns ni les autres, les lycées agricoles ont inventé la notion agroécologie, soit « l'agriculture intensive écologique » ou autrement dit, comment « produire plus avec moins d'intrants ». De fait, selon M. Cédric Troadec, directeur du lycée agricole du Nivot, « si on ne parlait que du bio, les agriculteurs conventionnels n'enverraient pas leurs enfants » de la même manière que les élèves venus « des villes alentour » ne viendraient pas « si on ne parlait que du conventionnel ». Mais le fait est que de toute façon l'apprentissage en lycée agricole est aujourd'hui dicté par des groupes d'influences. C'est l'ancien professeur de gestion en lycée agricole, M. Patrick Danzé qui l'évoque dans le même article du Monde Diplomatique : « Si l'enseignement était chapeauté par l'éducation nationale plutôt que par le ministère de l'Agriculture, cela permettrait peut-être de faire découvrir aux élèves d'autres moyens de produire, et d'échapper aux lobbys. » Le fils d'un des agriculteurs interrogés, s'étant installé avec ses parents, se rappelle ses années au lycée agricole : « Jusqu'au bac, on apprend à produire, produire, produire ; et au BTS, c'est réduire les coûts et rentabiliser. » Cela correspond à la mise en application de la pensée « des chambres d'agriculture », auxquelles il appartient d'agrèer les projets d'installation et « d'accompagner les exploitants » en leur apportant un soutien technique et administratif. » Finalement, on comprend que ce système d'opposition entre deux mondes que sont les conventionnels et les bios n'est pas prêt de s'arrêter, car si l'enseignement donne une base commune aux deux camps, elle subjugue pas l'idéologie héritée du milieu d'appartenance social. « Ainsi, le système dénoncé par les uns et subi par les autres se perpétue. »

Cette jeunesse des lycées agricoles, c'est aussi celle qu'a voulu décrire le grand reporter au Monde Luc Bronner dans le reportage qu'il a mené pour le journal Le Monde, « « Laissez-nous vivre ! » : Dans le Béarn, les rêves et les cauchemars des enfants d'agriculteurs »⁴. Par son immersion d'une semaine dans le lycée agricole de Pau-Montardon, il a voulu « raconter une partie d'une jeunesse qu'on décrit peu [...], on parle beaucoup des jeunes diplômées, des jeunes urbaines et c'est vrai que dans nos radars, on a tendance à laisser passer une jeunesse qui est une jeunesse plus rurale. » Les jeunes rencontrés se sont tous spontanément dits « heureux » avec l'idée d'un avenir connu, celui de la reprise d'une exploitation familiale pour la plupart avec « l'envie de prolonger cette culture familiale, ce patrimoine. Parfois les exploitations sont tenues par la même famille depuis des décennies, peut-être même des siècles. » Cette aspiration est une

4 « Quels sont les rêves de la jeunesse rurale en France ? », *L'heure du monde*, un podcast *Le Monde*, paru le 25-10-2021 sur Spotify ou www.lemonde.fr

composante d'une culture et d'une identité commune forgée également par l'entre-soi d'un lycée agricole ou la mixité de genre existe, mais pas la mixité ethnique. Au-delà de ça, cet « entre-soi » est perçu positivement par le M. Bronner qui y voit une réponse à la difficulté d'être un enfant d'agriculteurs dans un monde rural qui a beaucoup changé.

La différence entre cette jeunesse et une jeunesse urbaine ne se fait pas dans leur rapport aux loisirs ou à leurs connexions aux réseaux sociaux, qu'ils utilisent comme tout le monde. Non, elle se fait d'une part dans leur rapport au travail, car ce sont des jeunes pour qui les vacances et les weekends sont des moments pour aider leurs parents à l'exploitation familiale. Ils sont également conscients des difficultés du métier d'agriculteurs ou d'éleveur bovin, ovin ou équin, mais restent déterminés. Un autre point qui les différencie avec une jeunesse urbaine sont les moments de sociabilités avec l'importance des fêtes de villages le samedi soir qui sont l'occasion de recroiser d'anciens camarades de collège, de club de foot, de rugby ou d'équitation selon leurs loisirs. Enfin, le reporter raconte qu'il a été surpris à l'occasion d'une sortie scolaire qu'il a pu accompagner de les entendre chanter dans le bus une chanson d'un groupe régional (Nadau) avec « des paroles qui sont complètement en décalage avec des paroles de musiques qu'on peut entendre dans une jeunesse urbaine ».

Luc Bronner ne fait pas état dans son reportage de tensions à l'intérieur du lycée comme dans le reportage Maëlle Mariette dans le Morbihan. Dans le lycée de Pau-Montardon, les propos du journaliste donnent l'image d'une jeunesse assez homogène et cela est sans doute dû à l'attractivité de manière générale du territoire. En effet, cette partie des Pyrénées-Atlantiques est moins sujette à l'arrivée de néoruraux en comparaison du Golf du Morbihan, et est encore aujourd'hui dans une dynamique de décroissance des populations rurales comme a pu la chanter Jean Ferrat.

V

Les modes de transports et la question du lien

Si dans le précédent chapitre, nous avons rapidement mentionné la démographie de la commune de Calan pour expliquer son taux surprenant de population diplômée pour une commune rurale, nous allons dans ce chapitre, essayer de donner quelques éléments d'explication à cette croissance en regardant comme ce village de 1200 habitants est relié au reste du territoire.

Le bourg se situe à dix-sept kilomètres de Lorient par la Lorient-Roscoff, à dix kilomètres de la ville d'Hennebont par la D769bis (qui est l'ancien tracé de la D769 actuelle) et à cinq kilomètres de Plouay en passant par le village de Kerchopine qui lui se situe sur la commune de Cléguer, mais qui est le point le plus proche du bourg pour accéder au réseau primaire de transport en commun de l'agglomération. Est ici considéré comme « primaire » l'ensemble des lignes permettant de rejoindre la ville de Lorient. Or aucune de ces lignes ne passe par le bourg de Calan. Pour le nord de l'agglomération, deux lignes existent à proximité : La 40E partant de Plouay qui est une « ligne expresse périurbaine »¹, et la 11 partant de Cléguer qui est une « ligne principale » qui dessert également la commune de Caudan. Pour rejoindre ces deux lignes depuis Calan, on peut soit se rendre au village de l'Enfer, évoqué dans un précédent chapitre, pour prendre la ligne 11, soit se rendre au village de Kerchopine pour prendre la ligne 40E. Ce cas du village de Kerchopine est particulièrement intéressant pour comprendre la mobilité des jeunes sur le territoire, car c'est pour faciliter et sécuriser leurs déplacements que la mairie de Calan a récemment doublé l'entièreté de la route reliant le bourg au village cléguerois d'une voie verte. L'autre possibilité pour prendre le bus 40E est d'abord emprunter la ligne 102, une « ligne de correspondance » qui part du bourg de Lanvaudan pour rejoindre la Gare routière de Plouay en passant par Calan. Cette ligne bénéficie surtout aux trajets des lycéens se rendant sur Lorient et/ou des collégiens se

¹ Cf Annexes III.a. sur carte du réseau CTRL p.134

rendant sur Plouay. Cela se voit aux horaires de la ligne qui correspondent à ceux des heures de scolarités, soit en tout début de matinée et en fin de soirée.² Dans la journée, des horaires sont proposés de même que pour les weekends et les vacances, mais le bus doit être réservé au moins un jour en avance pour qu'il passe. Une deuxième ligne, dédiée au transport scolaire, dessert les bourgs de Lanvaudan et de Calan en partant de Plouay. Ce bus 351 a pour but de permettre aux lycéens de rejoindre les établissements scolaires situés sur Hennebont tels que le lycée Victor Hugo, Notre Dame du Vœu ou encore le lycée professionnel Émile Zola. Avant 2014 la commune était desservie par le réseau départemental de bus Tim, aujourd'hui renommé BreizhGo, comme les autres communes de l'ancienne Communauté de Commune de la région de Plouay ; cette desserte était principalement à visée scolaire.

Après une demi-heure de bus depuis Calan, le bus 40E arrive à son terminus qui est la Gare d'Échange de Lorient, quand les lignes ne se prolongent pas jusqu'au lycée Saint-Joseph pour le transport scolaire. Le principal pôle multimodal de la ville concentre toutes les lignes de bus du réseau CTRL arrivant à Lorient, les cars de transports régionaux et départementaux BreizhGo, les cars de compagnies de transport privées comme Flixbus ou Ouibus et se trouve à proximité immédiate de la Gare de trains de Lorient. Cette dernière se situe notamment sur la ligne de TGV qui relie les gares de Quimper et de Paris Montparnasse en passant par Rennes. Mais la gare de Lorient est également desservie par deux lignes de TER, l'une reliant les villes de Brest et Nantes et l'autre les villes de Quimper et Rennes. Cette gare est un réel atout pour la ville de Lorient qui grâce à elle se trouve à quatre heures de Paris, ce qui dans le cadre actuel de la numérisation du travail (télétravail) et de la crise sanitaire peut amener de nouvelles populations sur la ville de Lorient et son pays selon M. Toulminet.³ Par ces facteurs que sont les transports en commun, on comprend que la ville de Calan par laquelle nous avons introduit ce chapitre est reliée de manière, imparfaite certes, mais suffisante pour intéresser à l'installation de nouvelles populations à la recherche d'habitats offrant de l'espace tout en étant proche de la ville et relié à elle.

Néanmoins, le principal moyen de transport dans le pays de Lorient reste le véhicule personnel qu'est la voiture, un objet de controverse dans un contexte de prise de conscience écologique du fait de ses émissions de gaz à effet de serre. La tendance politique actuelle est donc de vouloir réduire son utilisation et son nombre. Mais son

2 Cf Annexes III.b. sur les transports en communs p.136

3 Cf Annexes I.a. retranscriptions d'entretiens p.105



La nouvelle gare de Lorient, inaugurée en 2017.

aspect polluant n'est qu'une partie du problème posé par ce type de transport qui est perçu différemment selon que l'on soit en ville ou à la campagne. La crise des Gilets-jaunes, est née en 2018 d'une contestation sociale face à des mesures gouvernementales pour l'augmentation du prix du gazole par une taxation plus forte. Ce mouvement sporadique, symbolisé par l'utilisation de cet habit de haute visibilité, est composé à sa naissance de franges de populations diverses, issues principalement de milieux modestes appartenant aux classes populaires et moyennes et venant majoritairement des milieux ruraux ou de villes moyennes. Leur révolte est portée par un sentiment d'abandon de la part des politiques publiques et de mise à l'écart de la mondialisation. Ils défendent notamment l'utilisation de la voiture comme étant un outil vital dans leur quotidien. Le journal *Le Parisien* les qualifie dans un article du 20 mars 2019⁴, de « citoyens ultra-dépendants de la voiture » et victimes d'une « fracture sociale » entre la ville et les « champs ».

4 « Qui sont les Gilets jaunes ? Portrait-robot de ces Français en colère », *Le Parisien*, article du 20-03-2019 par Henri Vernet et Charles de Saint Sauveur

Pour continuer avec l'exemple de la ville de Calan, lors de l'entretien avec M. Le Doussal et son adjoint M. Delanoë, nous avons évoqué cette problématique de la voiture, surtout que la mairie mène actuellement une étude pour la revitalisation de son bourg avec l'agence d'urbanisme basée à Nantes, Atelier LAU. Les points de crispations ressortant de l'usage de voitures personnelles dans la commune sont surtout liés au stationnement, devant les commerces pour maintenir leur dynamisme, mais également pour chaque maison individuelle. « Ça commence à créer des tensions. Sur des lotissements qui ont déjà dix à quinze ans avec des couples avec une voiture, maintenant ce sont leurs enfants qui arrivent et qui ont aussi leurs voitures. Et également, le véhicule personnel, mais on peut se mélanger avec des véhicules d'entreprises et il faut rentrer chez soi malgré tout. Donc il peut y avoir la voiture de monsieur, la voiture de madame plus une petite remorque ou un camion en attendant les voitures des enfants »⁵. En effet, ces points de stationnement deviennent insuffisants au fil des années, car d'un ménage de deux individus avec des enfants en bas âges emménagements dans un pavillon avec deux places de parking, on passe à un ménage deux individus plus des enfants en âge de conduire. Cela occasionne une multiplication du nombre de voitures par ménage, car l'automobile reste synonyme de liberté dans les territoires ruraux, malgré des efforts de desserte en transports en commun faits par les collectivités territoriales. Ainsi, les places de stationnements prévues sur les voiries des lotissements saturent assez rapidement quand en 2018, c'est 67,1 % des ménages de la commune qui sont équipés de deux véhicules ou plus⁶. Pour ce qui est de la vitalité du commerce dans les centres bourgs ruraux, M. Delanoë, très clair sur le sujet, pense que « si on supprime le stationnement, on supprime le commerce. Parce que les gens viennent en voiture, mais c'est sûr que vu de la ville, ce n'est pas du tout comme ça que ça marche. » Cette question de la place de l'automobile dans les centres bourgs a par le passé déjà été l'occasion de crispation dans des centres bourgs. À Plouay par exemple, certains commerçants sont réunis par une association, l'UCIAP (Union des Commerçants, Industriels et Artisans de Plouay), qui s'est opposée à des projets d'aménagements du territoire ou du bourg, car ils tendaient vers une réduction du trafic automobile dans le cœur de bourg. Ces projets concernaient, de manière non exhaustive, la question du stationnement lors du réaménagement de la partie nord du centre-ville fini en 2018, ou la création d'un contournement du bourg par le nord pour éviter aux personnes se rendant sur Inguiniel ou Bubry d'avoir à traverser le centre plouaysien. Déjà dans les 1970 et 1980, la peur existait que les bourgs se vident

5 Cf Annexe I.b. retranscriptions d'entretiens p.111

6 Cf Annexes II.b. sur les données Insee, Tableau «Équipement automobile des ménages» pour Calan p.122

du fait du nouveau tracé de la D769 qui contourne les bourgs et ne les traverse plus comme le faisait avant elle la route nationale 169.

L'article de Eve Charrin dans le journal le 1, intitulé « Sortir du tout voiture dans une petite ville périurbaine ? Chiche... » regarde le cas de la ville de Villers-Semeuse dans les Ardennes. Il dépeint l'évolution des mentalités sur les questions de mobilité dans une ville appartenant à un bassin industriel dont l'urbanisme est « marqué par l'idéal automobile des Trentes Glorieuses ».⁷ La journaliste part à la rencontre des habitants de la commune pour comprendre ce qui les attaches à la voiture en 2021 dans une ville de la métropole française. Il en découle une diversité d'avis et d'opinion avec l'ouvrier chaudronnier qui embauchant à six heures du matin à huit kilomètres de chez lui considère sa voiture comme indispensable. L'instituteur retraité qui « est habitué » à son mode de déplacement favori », car pour lui, s'il veut se rendre à « Charleville » (Charleville-Mézières, une ville de 46 000 habitants en 2019 dont Villers-Semeuse est limitrophe) il n'a « pas envie d'attendre le bus pendant une demi-heure, surtout quand il pleut », et il ajoute, « il ya trop peu d'arrêts, les passages toutes les 20-30 minutes sont peu fréquents. La technicienne de surface qui jongle avec plusieurs sites de travail quotidiennement, nettoyant « la grande surface » de 6h à 8h30 avant d'aller faire des ménages en ville qui a bien essayé de venir à hypermarché à vélo ce qui est « faisable » selon elle, mais ce qui l'obligeait à retourner chez elle après pour de toute façon récupérer sa voiture pour aller faire ses ménages à Charleville ; ce qu'elle ne peut plus faire de toute manière avec son problème de genoux.

Pour limiter l'usage de la voiture, la municipalité a installé dès 2014 un système d'autopartage avec la mise à disposition de voiture électrique, mais ceux qui en ont les moyens préfèrent investir dans leur propre véhicule électrique. C'est le cas d'un habitant d'un village voisin trouvé par la journaliste chargeant sa Tesla Model S aux bornes de l'hôtel Ibis avant de faire ses « 17 bornes » pour se rendre à son travail. Au vu du succès mitigé de l'autopartage sur sa commune, le maire considère promouvoir les déplacements à vélo ou à pieds. Pour cela, la municipalité mettra au printemps 2022 cinq vélos à assistance électrique à disposition de ses administrés en plus de continuer les travaux d'aménagements urbanistiques favorisant les transports doux avec l'élargissement des trottoirs, la diminution de la vitesse automobile par des ralentisseurs, le marquage au sol de pistes cyclables rejoignant la ville. Ces efforts sont récompensés si on en croit Eve

7 « Sortir du tout-voiture dans une petite ville périurbaine ? Chiche... », *Le 1 hebdo*, article du 10-11-2021 par Eve Charrin.

Charrin qui récolte plusieurs témoignages de cyclistes unanimes sur le fait qu'ils soient de plus en plus nombreux. Ces nouvelles pistes sont aussi partagées avec les trottinettes électriques qui permettent notamment une « intermodalité active » avec l'exemple d'un « ouvrier carreleur dans la vingtaine » trouvé dans le bus, mais qui a avec lui sa trottinette pour poursuivre « prestement son chemin » en descendant du bus.

Cet exemple de « petite ville ardennaise de 3 500 habitants » nous permet de mettre en perspectives la nécessité automobile de certaines populations face aux volontés politiques de la réduction de celle-ci. On se rend ainsi compte que l'usage de la voiture se fait autant par habitude que par besoin et que le changement des mentalités se fera en même temps qu'apparaissent de nouvelles offres de mobilités telles que la trottinette et les aménagements permettant leur utilisation. Comme nous le dit Eve Charrin pour conclure son article, « l'envie est là, la voirie suivra. »

Peut-être que certains exemples du passé peuvent nous éclairer sur un mode de vie avec moins de voitures, quand elle était encore un objet destiné à une élite. Pascal Le Doussal nous évoque en ce sens son enfance et son souvenir du « car des ouvriers » qui partaient de Calan pour rejoindre l'Arsenal de Lorient. « C'était la majorité des ouvriers des campagnes qui n'était pas forcément eux motorisés et qui prenaient le bus » pour rejoindre leur lieu de travail qui avait « des horaires bien précis » sur lesquels le car pouvait s'aligner. Ce transport était partagé avec les collégiens qui rejoignaient également la ville et le car devenait « une nécessité à ce moment-là, mais c'est une mentalité qui n'existe plus aujourd'hui. »

Un autre exemple est le « Petit Train » du « Chemin de fer d'intérêt local du Morbihan » créé en 1902, aussi appelé le « C.M » des initiales d'une première société ouverte en 1898, la « Compagnie des Chemins de fer d'intérêt local du Morbihan »⁸. Après l'arrivée du « Grand Train » à Lorient et dans le sud du Morbihan en 1862, les conseillers départementaux, élus par des cantons pour la plupart non desservis par ce train, se rendent compte de l'intérêt du chemin de fer pour le développement du département. Il est alors décidé la construction d'un réseau de train secondaire pour desservir tous les chefs-lieux de canton. Ce deuxième réseau est dit « d'intérêt local » quand son prédécesseur est dit « d'intérêt général » et a une portée nationale en reliant le département à la capitale. Ce premier réseau est construit en doubles voies, avec une

8 « Le « C.M », Chemin de fer départemental du Morbihan, de Lorient à Plouay (1902-1948) », conférence du 6-12-2003 par Guy Le Mouel, membre de la Société d'Archéologie et d'Histoire du Pays de Lorient.

largeur de 1,435m définie par les normes en vigueur en Europe. Le « Petit Train », lui se contente de voies de moins d'un mètre de large et à sens unique. La construction de ce réseau ferroviaire vient compenser en ce début de XXe siècle un réseau routier peu développé et en mauvais état du fait qu'il n'est usité que par des véhicules hippomobiles. À cet effet, trois lignes sont décidées pour 1902 : elles relient Lorient à Plouay, Plouay à Ploërmel et La-Roche-Bernard à Locminé. À son apogée dans les années 1920, le « C.M » comptabilisait 440km de voies de chemin de fer desservant quatre-vingt-sept gares, soit un arrêt tous les 5km environs à une vitesse moyenne de 20km par heure. Un train classique se composait d'un Wagon mixte entre première et seconde classe, deux wagons de seconde classe et un wagon de marchandises. En tout, il pouvait embarquer cent deux passagers dont douze de première classe et quatre-vingt-dix de seconde qui se partageait entre soixante-huit places assises et trente-quatre debout.

Entre Lorient et Plouay, le train effectuait six allers-retours quotidiens, en passant par les villes de Cléguer, de Pont-Scorff et de Quéven qui avaient chacune leurs gares et étaient des arrêts obligatoires. Des arrêts facultatifs s'ajoutaient le long de la voie de chemin de fer, signalés par un simple poteau de bois.

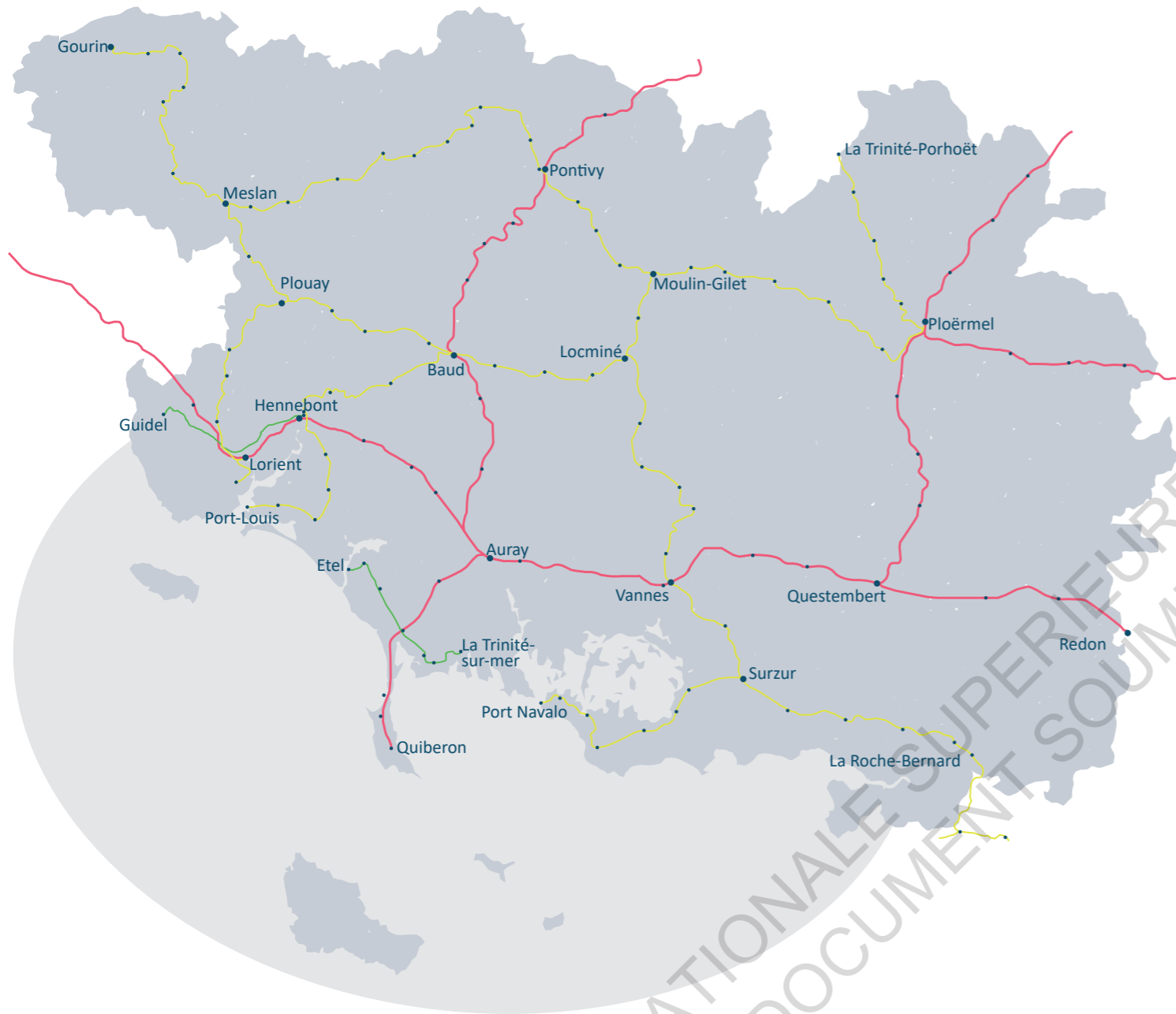
Il est à noter qu'un réseau tertiaire de chemin existait également dans le Morbihan avec le tramway que l'on trouvait à Lorient et qui s'étendait de Guidel à Hennebont (d'autres voies existent dans le Morbihan à la même époque du côté de Sarzeau notamment). Le tramway a connu une durée de vie similaire au « C.M » puisqu'il fût mis en service en 1901 et démantelé en 1937.

Le « Petit Train » est déferré dix ans plus tard, en 1947, après quinze ans de mauvais résultats financiers dus à la concurrence croissante des cars, des camions et des voitures ainsi qu'à l'amélioration des conditions salariales avec le passage à une de huit heures ouvrées qui augmente, pour les compagnies, les charges salariales.

Avec le changement de majorité à la mairie de Lorient au printemps 2020, la question de la réouverture d'un système de transports en commun en site propre est revenue sur le devant de la scène de l'actualité locale. « Cette ligne ferroviaire urbaine mérite d'être étudiée » selon le maire de Lorient, M. Fabrice Loher en septembre 2020.⁹ Le projet porterait sur la réhabilitation d'une voie existante, mais désaffectée de transports de frets reliant la gare maritime de Kergroise à la gare de Lorient. Ce projet relierait ainsi la gare SNCF, les sites universitaires, la Base des Sous marins et enfin l'embarcadère pour l'île de Groix dont les parkings sont saturés en été. Un système de tram-train serait

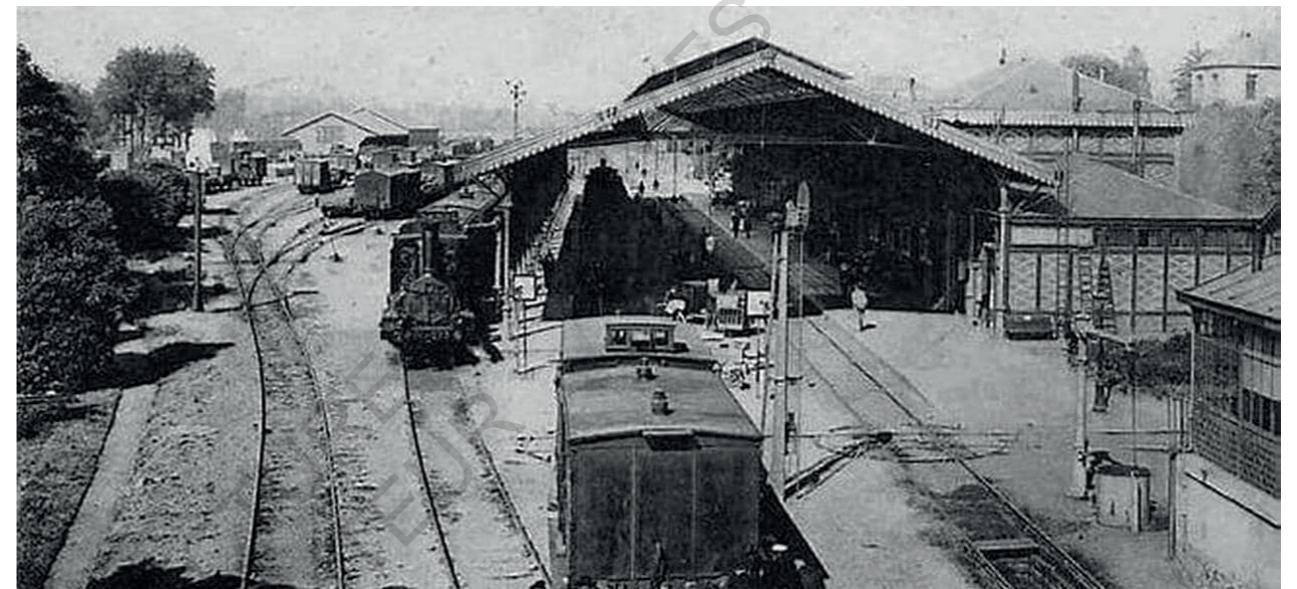
9 « Et pourquoi pas un tram pour le pays de Lorient ? », *Ouest-France*, article du 19-05-21 par Delphine Landay

Le chemin de fer dans le Morbihan dans l'entre deux guerres

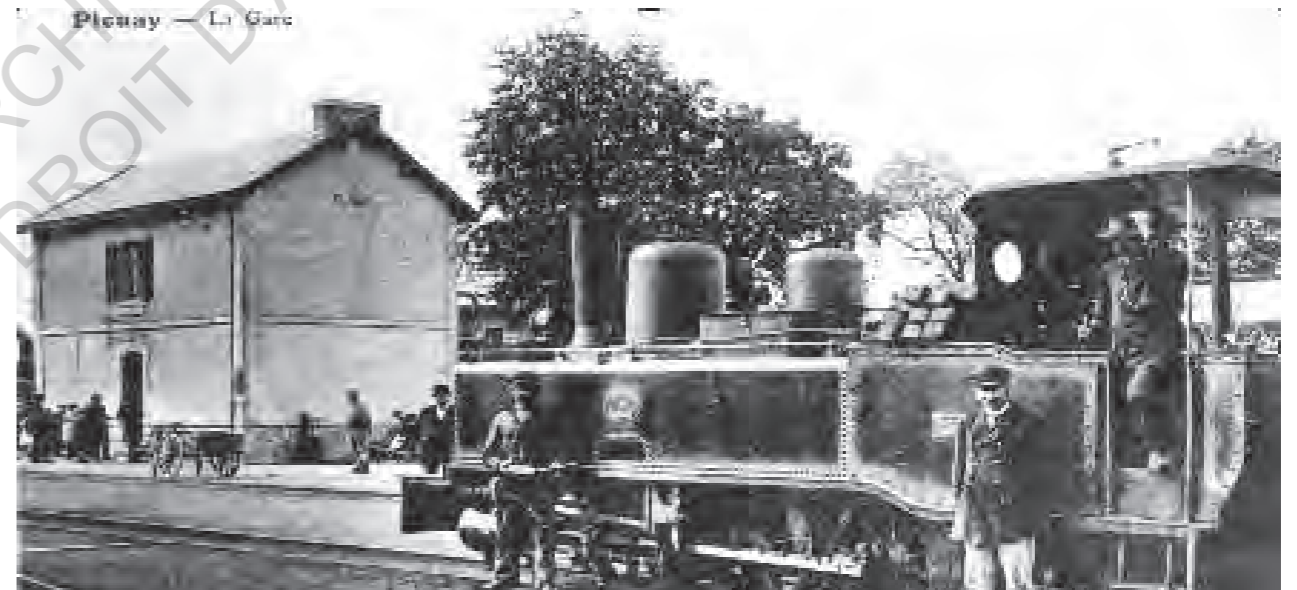


- Département du Morbihan
- Lignes d'intérêt national ou le «Grand Train»
- Lignes d'intérêt local ou le «Petit Train»
- Lignes de tramway
- Gares

0 20 KM



Vue de la gare de Lorient vers 1900



Vue de la gare de Plouay



Vue du tramway lorientais devant l'ancienne porte du Morbihan démolie en 1907

le plus probable, mais des études doivent encore être menées : « Des études par le passé n'ont pas abouti, mais cette fois le projet semble tout à fait réaliste, qui peut se construire en moins de cinq ans » selon le chef de la gare de Lorient, Jérôme Le Parc.¹⁰ Cependant, le sujet a été évoqué lors de mon entretien avec l'adjoint au maire délégué à l'urbanisme de Lorient, M. Michel Toulminet qui ne semblait pas considérer que ce soit la meilleure option pour la ville de Lorient, car, pour lui, la remise en service du service de fret n'est pas non plus à exclure. De plus, il estime un surcoût inutile à la création d'un moyen de transport en site propre comparé au développement de nouvelles lignes de bus au sein de l'agglomération et du centre-ville lorientais. De fait, le développement d'un tram nécessiterait « un opérateur différent que celui qu'on a actuellement » avec la création également de « halls de maintenances », « ce sont des coûts faramineux ». Il défend ainsi l'idée « d'un bus à hydrogène » qui pourrait emprunter le tracé de la ligne de train qui serait à réaménager dans cette optique.¹¹

Le territoire lorientais est comme nous l'avons vu lié, câblé, raccordé par plusieurs moyens de transports individuels ou collectifs. Ils desservent la ville et la campagne de manière plus ou moins égales selon le milieu avec encore une préférence en 2021 pour la voiture dans les espaces ruraux et une facilité du développement des modes de transports en commun dans les espaces urbains. On peut ainsi remarquer que le mode de transport est une part de la construction de l'identité d'un individu selon là où il habite, identité exacerbée par les clivages et les stigmatisations autour des automobilistes, de plus en plus vus dans nos sociétés comme des pollueurs. Cette vision est de plus assez unilatérale, portée par la ville à l'encontre de la campagne où pourtant nous l'avons vu, ce moyen de transport est encore nécessaire du fait du peu de densité. Cependant, dans le cas lorientais, nous allons voir que ce ne sont pas forcément ces territoires qui sont les moins dynamiques.

10 « Lorient. Une ligne passagers de la gare jusqu'aux ports ? », *Ouest-France*, article du 04-09-2020 par Pierre Wadoux

11 Cf Annexes I.a. retranscriptions d'entretiens p.105

VI

Dans une évolution démographique à deux vitesses, l'idéal pavillonnaire en question

Plusieurs fois dans cet ouvrage, nous avons mentionné la surprenante vitalité démographique de la commune de Calan. Il est vrai que ce village est sans doute le plus facile à prendre en exemple du fait de ses données statistiques remarquables (une augmentation de 199,26 % de sa population entre 1968 et 2018)¹. Cependant il faut bien comprendre que, ce qui se passe à Calan est le reflet de dynamiques plus étendues qui sont à l'œuvre sur nos six communes. En effet, les données statistiques recueillies par l'Insee font état d'un développement démographique à deux vitesses. Ces chiffres permettent ainsi de diviser, une nouvelle fois, notre territoire d'étude entre une partie rurale au nord et une partie urbaine au sud. La première étant en croissance démographique constante depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la seconde connaissant une croissance de population plus faible et fluctuante avec Lanester et même une perte constante d'habitants pour Lorient depuis les années 1970 (avec un pic de population relevé en 1975, les chiffres indiquent tout de même une baisse de 14,08 % entre 1968 et 2018). Au regard de ces différences, nous allons également interroger le développement formel des espaces ruraux qui depuis l'après guerre, se sont appuyés sur le modèle du lotissement pavillonnaire pour assurer leur croissance.

La partie nord et rurale comprend les communes de Calan, Caudan, Cléguer et Plouay qui ont toutes connu une croissance démographique avec respectivement une augmentation de 199,26 %, 156,55 %, 83,81 % et 47 %. Cette hausse relève de facteurs multiples et non nécessairement internes aux communes. Cependant, le dynamisme démographique s'explique en partie par d'autres facteurs perçus comme avantageux par les nouveaux habitants de Plouay, que j'ai pu rencontrer à l'occasion d'une réunion organisée par la municipalité, le 10 octobre 2021, dans le but de les accueillir et de pouvoir les rencontrer.

1 Cf Annexes II.a. sur la démographie p.115



M. Gwenn Le Nay faisant son discours aux nouveaux habitants de Plouay

Mme Sousseing, arrivée à Plouay en 2018, est sapeuse-pomprière à la caserne d'Hennebont. Elle travaillait auparavant à la caserne de Lorient où elle est arrivée en 1985, venant de la Meuse. Ayant habité sur Lorient un certain temps, elle a eu une envie de campagne, ce qu'il a fait successivement déménager à Caudan puis à Quistinic. Venir sur Plouay était pour elle, se rapprocher des commodités du quotidien, car la ville offre tous les services nécessaires selon elle tout en permettant de vivre à la campagne. De fait, elle vit dans un hameau d'une dizaine de maisons à trois kilomètres du bourg, ce qui lui permet « d'être isolée sans être isolée ».

M. et Mme Huiban, sont un agriculteur et une agricultrice à la retraite qui tenaient une ferme sur Guisriff. Ayant cessé leurs activités, ils ont souhaité déménager pour se rapprocher de la famille de madame qui vit sur Lorient. Pour autant, ils ne voulaient pas aller en ville et Plouay leur a paru être « un bon compromis entre ville et campagne ». Ils ne connaissaient pas la commune avant de commencer leur recherche immobilière qui comprenait un vaste secteur allant de Moëlan-sur-mer à l'est jusqu'à Hennebont à

l'ouest. Les raisons pour lesquelles ils ont choisi Plouay sont que « ça ne [les] coupe pas trop de la campagne », la taxe foncière est moins élevée que sur la côte, il y a tous les services accessibles à pieds et c'est « près des routes », ce qui est plus facile pour eux quand ils se rendent sur Lorient pour voir leur famille, ou qu'ils ont besoin de se rendre à l'hôpital. Ils vantent également la taille contenue de la commune, son dynamisme associatif auquel ils s'intègrent peu à peu et le parc de Manéhouarn, qui est pour eux un bel atout du bourg pour aller se promener avec les petits enfants.

M. et Mme Guernaz, interrogés par le journal Le Télégramme, sont également retraités et arrivent de l'Essonne où il était dans le transport et elle secrétaire. Pour eux, « ici il y a tout ce qu'il faut. On trouve de tout dans les commerces et, surtout, il y a des médecins. En plus, si on a besoin de consulter un spécialiste, Lorient n'est pas loin. » Le seul problème pour eux est qu'ils sont toujours en location et voudraient construire, mais n'arrivent pas trouver de terrain disponible.

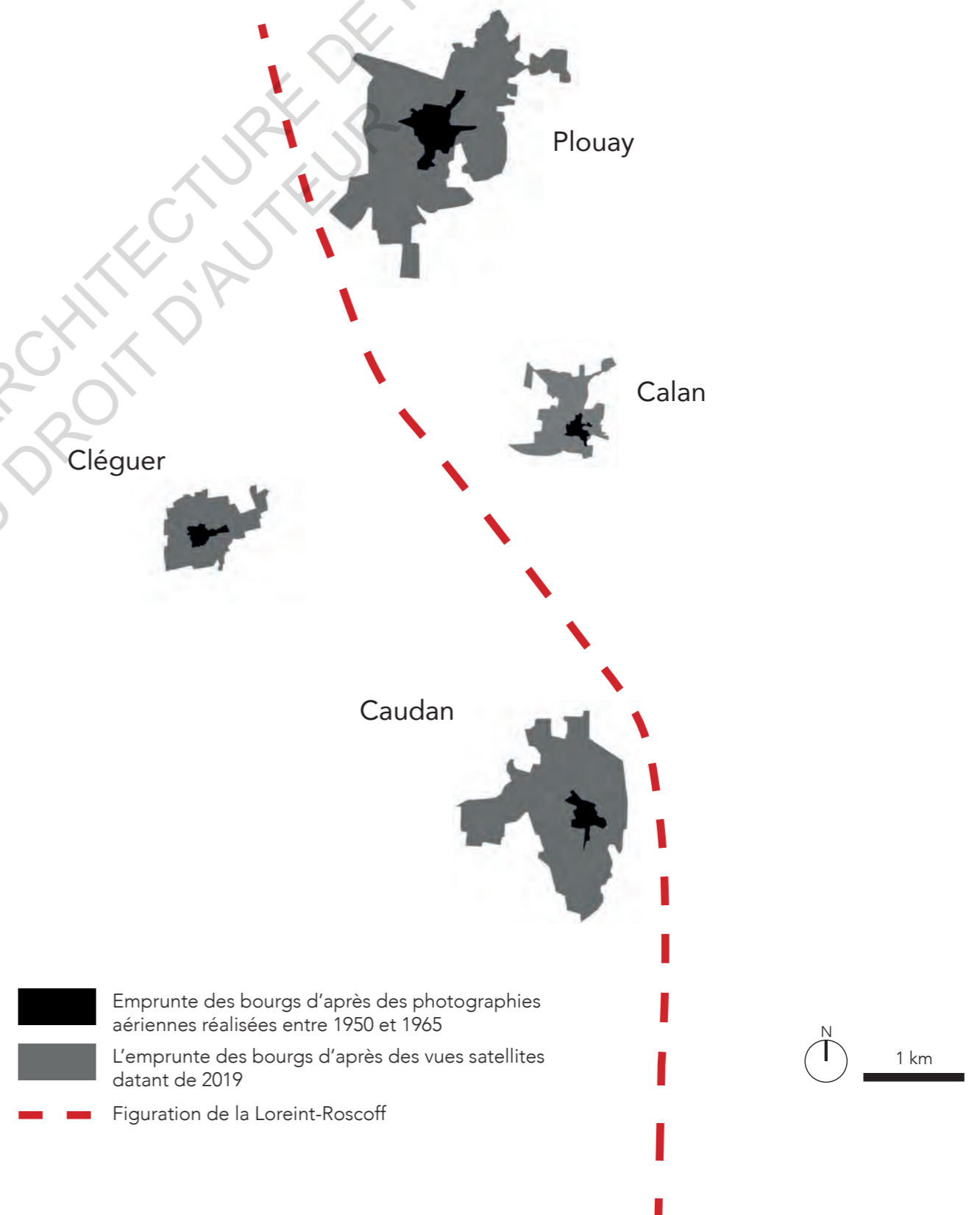
Le foncier, c'est l'une des quêtes de la nouvelle municipalité lorientaise. En effet, dans le but de retrouver une courbe démographique croissante, la majorité municipale a établi une stratégie d'offre pour attirer la demande. Elle s'illustre notamment par le doublement du nombre d'autorisations à construire des logements par an, passant de cent soixante-dix en 2019 à quatre cent quatre-vingt-six en 2021.² Il s'agit pour M. Toulminet de « redensifier » le tissu de la ville, car « si on veut inverser la courbe de la diminution de la population, il faut commencer par construire et autoriser des logements ». Cette décroissance démographique peut s'expliquer par plusieurs facteurs comme « les mutations économiques auxquelles a dû faire face la ville », une « explosion des couples » avec le covid-19 qui amène un phénomène de « décohabitation » qui avec le vieillissement³ de la population « accentue également la diminution du nombre de personnes par ménage ». Les mutations économiques évoquées ici sont dues à une démilitarisation et à une désindustrialisation continue depuis les années 1980, mais nous les regarderons plus en détail dans le prochain chapitre. Quant au vieillissement de la population, on constate par les données de l'Insee que la part des plus de soixante ans dans la population à augmenter de 6 % entre 2008 et 2018 quand la part des moins de trente ans baisse elle de 1,6 %. L'adjoint souligne aussi que ces problématiques sont bien liées à la ville de Lorient et que le reste de l'agglomération continue, elle, de gagner en population.

² Cf Annexes I.a. sur les retranscription d'entretiens, p.105

³ Cf Annexes II.a. sur les données Insee Lorient p.115

De fait, en passant à travers les bourgs de Caudan, Cléguer, Calan ou Plouay, on lit très facilement cette dynamique de croissance démographique par le dessin du tissu urbain. Il se constitue de nos jours majoritairement de lotissements pavillonnaires dont les constructions s'étalent sur les décennies de la seconde moitié du XXe siècle. Ainsi, chacun d'entre eux se constitue d'un cœur composé de l'église et de sa place devant laquelle se trouve également la mairie, de quelques rues adjacentes au nombre plus ou moins important selon la taille du bourg avant la Seconde Guerre mondiale et finalement des lotissements. Ceux-ci se sont développés le long des routes sortant des bourgs, repoussant à chaque fois le panneau d'entrée de ville. Ces lotissements se distinguent entre eux selon la décennie à laquelle ils ont été pensés et construits par la taille des lots, le style architectural et le dessin des voiries. Pour ce qui est de la taille, elle s'est réduite au fur et à mesure des années, passant de parcelles de 2 000m² à la fin des années 1990, à des parcelles de 300m² dans les dernières années. L'évolution du style a eu comme première étape une tendance néo-bretonne avec son crépi blanc, ses encadrements de fenêtres et de portes en granit et son plan qui est au choix en L ou à la « nantaise » (les pièces à vivre se trouvent au premier étage auquel on accède par un escalier parallèle à la façade quand le rez-de-chaussée est dévolu au garage, à la buanderie et la chaufferie). À ensuite été à la mode chez les constructeurs le crépi beige, avec des maisons au plan plus ou moins carré ouvert sur les quatre faces et disposant de garages en sous-sols. On est encore jusque là sur des maisons possédant des toits à rampants en ardoises, ce qui vaut la peine d'être mentionné puisque la dernière évolution est justement la disparition de ce toit avec un retour en force du crépi blanc. Les menuiseries elles aussi ont évoluées, elles sont devenues systématiquement noires et se trouvent toujours sur les quatre faces de ce qui est devenu un cube à variations ; une partie du toit peut avoir un rampant et l'étage disparaît parfois, ce qui est plus pratique quand on construit une maison pour sa retraite. Si on en vient à l'évolution du dessin des voiries dans les lotissements, on distingue principalement deux périodes. Une première dont l'idée était de concevoir un quartier fini et quelque peu fermé sur lui-même avec des routes qui forment des boucles pour ne pas faire de voies sans-issues. La seconde se différencie par l'ouverture de ces voies à d'autres lotissements ou à une voirie principale, on peut alors traverser le lotissement. Le but est de ne pas enclaver ces espaces en facilitant leur communication avec le reste de l'aire urbanisée. L'idée étant de former un tout cohérent.

Evolution de l'emprise des aires urbaines



Un exemple pour autant sort du lot sur nos six communes. La ZAC de Lenn Sec'h à Caudan qui est, au moment où j'écris, toujours en cours de réalisation. Elle a bénéficié d'un outil de conception urbanistique qu'on retrouve plus habituellement dans les villes. Ainsi à Lorient, il y a en 2021 trois quartiers sortant de terre qui sont des « Zone d'Aménagement concerté »,⁴ soit des opérations publiques d'aménagements bénéficiant de réelles concertations et planifications urbaines ; ces trois ZAC sont le quartier de Bodélio, le quartier de la gare et le quartier du Manio. Pour en revenir à celle de Lenn Sec'h à Caudan, elle s'étend sur une surface de quarante-deux hectares au nord-est du bourg. À son achèvement, ce sont environ neuf cents logements qui se seront ajoutés au bourg caudanais. La conception du quartier, portée par l'agence d'urbanisme nantaise ID-up, s'est axée sur le fait de faire de la ZAC un écoquartier paysagé dont le but est de « rééquilibrer l'urbanisation autour du bourg et renforcer la centralité de Caudan [...] , et qualifier une entrée de ville urbaine et verte depuis l'axe Lorient-Roscoff. »⁵



Avec les champs en arrière plan, les maisons individuelles mitoyennes et de petits collectifs d'habitation cohabitent dans une nature paysagée.

4 www.geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/zone-d-amenagement-concerte-zac

5 www.id-up.org/realisations/eco-quartier-lenn-sec-h

En contre point, on peut interroger en se promenant dans ce nouveau quartier, le gain réel en densité bâtie. À première vue, la typologie majoritaire est la maison individuelle, certes avec une mitoyenneté, mais toujours développée selon le modèle du lotissement qui n'est pas la représentation typique d'un tissu urbain dense. Il permet néanmoins de travailler un dessin urbain conservant une certaine densité dans le cas de cette ZAC. En effet, si on considère que la moyenne d'occupation des résidences principales en France est de 2,19 habitants en 2018 (selon l'Insee), un tissu d'habitation comme celui de Lenn Sec'h permet de loger 1971 individus par kilomètre carré et rentre ainsi dans la catégorie des zones très densément peuplées.⁶ Après ce constat, nous pourrions penser qu'une forme de développement de l'urbanisme des villes autrefois rurales et devenues périphériques basés sur le modèle de cette ZAC serait un bon compromis entre croissance et respect de l'environnement. En effet, ces nouveaux lotissements sont attractifs pour de nombreuses personnes qui y voient l'occasion de devenir propriétaire d'une maison avec un terrain et ceux à proximité d'une ville dont la polarisation est suffisamment importante pour qu'elle pourvoie à tous les services nécessaires (santé, éducation, loisirs, transports). De plus, le bourg de Caudan contient une offre suffisante de commerces pour les besoins du quotidien, une offre étoffée par la création de ce nouveau quartier puisqu'un supermarché ouvre au printemps 2022, de même qu'une banque.

Pour autant, le quartier pavillonnaire est une typologie qui a ses détracteurs. Le 14 octobre 2021, la ministre chargée du logement sous le gouvernement de Jean Castex (elle était Secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire de la France sous le second gouvernement d'Édouard Philippe) a attaqué la maison individuelle en les qualifiant de « non-sens écologique, social » et « économique ». Pour elle, ce « modèle d'urbanisation dépassé » ne peut mener qu'à une « impasse »,⁷ car il est trop consommateur de terres agricoles, il est dépendant de l'automobile pour « les relier » et favorise le « sentiment d'isolement » et de « perte de lien social ». Ce constat apparaît dès 2010 dans le travail de Yann Sinic. Dans son moyen-métrage Un monde pour soi, nous découvrons au rythme de sa caméra (tantôt sur terre, tantôt en drone) des paysages de lotissements, de routes, de parking aérien et sous-terrains, mais aussi la campagne qui est encore et celle qui n'est plus. Sa parole, en voix off, nous narre une histoire qui est celle de l'homme et se son rapport à la nature depuis au moins la

7 Soit les zones comprenant 1 500 habitants ou plus par kilomètre carré dans une agglomération de 50 000 habitants ou plus. Cette catégorisation est donnée par le système de carroyage utilisé depuis 2011 par l'Insee, dans le but d'harmoniser les données statistiques sur l'urbanisation à l'échelle européenne. Trois autres catégories sont distinguées par cette méthode : les espaces densément peuplés, de densités intermédiaires, peu denses et ceux très peu denses. Consistant en une « agrégation de carreaux contigus », le carroyage identifie les zones urbaines et rurales de notre territoire selon deux conditions, le nombre d'habitants au km² et le total de population agglomérée.

6 « Les maisons individuelles, un « non-sens écologique » ? Emmanuelle Wargon clarifie ses propos », Ouest-France, article du 19-11-2021

fin de la Seconde Guerre mondiale : « Le monde ancien est mort, et ces maisons qui poussent les unes à côté des autres, se tournent le dos, n'en créent pas de nouveau »⁸. Le réalisateur nous offre avec beaucoup de poésie sa vision d'un monde en perte de connexion, à la nature d'abord, mais aussi à l'humain. Il traduit par l'image tout au long du film un sentiment d'isolement croissant avec des maisons entourées de murs, de portails, de jardins plus ou moins grands et plus ou moins entretenus qui deviennent dans les vues aériennes, des tâches vertes de gazon au milieu d'un environnement bétonné, stérilisé. Il évoque les grandes surfaces qui sont pour lui des « hangars sans fenêtres », car « dehors il n'y a plus rien à regarder », les parkings sous-terrains ou des bandes enregistrées font chanter des oiseaux « sauf le dimanche et les jours fériés » et rapporte des paroles habitantes de personnes s'étant installées dans de nouveaux lotissements, mais voulant déjà déménager, car « déstabilisés de vivre au milieu de nulle part » ou encore de celles qui espèrent qu'une fois tous les travaux finis, l'amas de maisons « aura l'air d'un vrai quartier, où l'on se salue sur le pas de la porte et où on en profite pour parler ». Cette espérance de sociabilité va pourtant à l'encontre d'une vie où chacun part travailler le matin et revient le soir pour dormir. C'est dans cet esprit que l'ancienne ministre Emmanuelle Wargon nous dit qu'il faut « repenser nos modèles d'urbanismes »⁹ en respectant un principe, « l'intensité heureuse » pour créer une « densité d'habitat qui crée des quartiers dynamiques, vivants et chaleureux ».

Cette nouvelle urbanisation, doit respecter depuis 2018 une nouvelle contrainte, le Zéro Artificialisation Nette (ZAN)¹⁰, qui est un objectif annoncé lors de la mise en place du Plan Biodiversité par le gouvernement français pour qu'en 2050, plus aucune surface sur le territoire français ne soit artificialisée, soit en réalité imperméabilisée. C'est en effet là que se trouve l'un des principaux dégâts environnementaux de l'extension des villes, car cette imperméabilisation des sols favorise le ruissellement des eaux de pluie au détriment de son infiltration, ce qui participe à l'assèchement des nappes phréatiques,

8 *Un monde pour soi*, réalisé par Yann Sinic et écrit par Nathalie Combe, produit par Cosmographe en 2010.

9 « *Fin des maisons individuelles: la ministre du Logement crée la polémique* », *Le Figaro*, article du 15-10-2021 par Guillaume Errard

10 *Notion apparue dans le Plan biodiversité de 2018, son objectif fixé pour 2050 indique que chaque m² consommé par l'homme doit être compensé par renaturation ailleurs. D'ici à 2030, il est demandé aux régions, départements, EPCI, et communes de réduire de 50 % leur rythme d'artificialisation et de consommation des sols naturels, agricoles ou forestiers par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020.*

L'artificialisation d'un sol est le fait de le rendre imperméable en changeant sa nature. On favorise alors l'écoulement de l'eau plutôt que son infiltration. Ce changement, souvent irréversible, peut avoir de lourdes conséquences sur l'environnement, la production agricoles mais également sur des vies humaines en favorisant les inondations et les coulées de boues. Résultat de l'urbanisation et de l'expansion des infrastructures humaine, ce phénomène regroupe l'habitat et les espaces verts associés, les zones industrielles et commerciales, les équipements sportifs ou de loisirs, les réseaux de transport, les parkings ou encore les mines, décharges et chantiers.

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2190>

<https://www.ofb.gouv.fr/la-demarche-zan-zero-artificialisation-nette>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/zero-artificialisation-nette-forts-enjeux-leviers-action>

aux phénomènes de crues et de coulées de boues ainsi qu'à la pollution des cours d'eau par des hydrocarbures, des intrants chimiques, des particules de plastiques...

La prise en compte de ce problème écologique qu'est l'imperméabilisation des sols est assez récente dans nos politiques publiques et parfois encore ignorée par une partie de la population. Toutefois, déjà dans les Trentes Glorieuses, des voix s'élevaient pour dénoncer ce phénomène avec l'intuition qu'il ne pouvait rien arriver de bon à consommer la nature. Ainsi Yann Sinic, cite dans son moyen-métrage la nouvelle de Jean Giono parue en 1953, *L'homme qui plantait des arbres*, qui raconte l'histoire d'un berger provençal qui voyant la terre s'aridifier se met à quotidiennement planter des arbres. Tant et si bien qu'un jour, il transforme le lieu en une forêt où le gibier revient, où les sources se remettent à couler et où la vie peut reprendre. Dans un autre registre, le chanteur Adriano Celentano nous raconte la disparition de la campagne de son enfance en Italie dans sa chanson autobiographique *Il Ragazzo della via Gluck*. Les paroles content le départ en ville d'un enfant qui se promet de revenir un jour dans la campagne où il a grandi pour racheter sa maison d'enfance. Quand il finit par revenir, la maison n'existe plus ainsi que la campagne qui a été remplacée par la ville, « seulement des maisons sur des maisons, du goudron et du béton. » Et l'enfant devenu adulte se demande pourquoi le monde s'obstine à construire toujours plus de maisons et ne veut pas laisser l'herbe. Le destin de la via Gluck se rapproche de celui de beaucoup de lieux-dits autour de Lorient, qui progressivement se sont fait absorber par la ville. Aujourd'hui en partant de l'exemple de Caudan, il est frappant de comparer une photographie aérienne de l'un de ses lieux-dits en 1950 à une vue satellite contemporaine. Kerourio est un village qui après guerre n'étaient habités que par trois familles dont mes arrière-grands-parents qui y avaient une ferme, cette exploitation a ensuite été reprise par mes grands-parents. Ils habitaient ensemble dans une maison reconstruite sur les ruines de celle détruite par les bombardements alliés. En deux générations, le hameau s'est transformé pour compter plus d'une centaine d'habitants dont les maisons se sont construites en partie sur les terres autrefois cultivées par ces ancêtres qui ont vu dans la vente une rentrée d'argent facile et constante avec le développement continu du quartier. Aujourd'hui, il n'y a plus de ferme et si des champs subsistent, la question est pour combien de temps. Cet exemple est comparable à celui mentionné par Yann Sinic au moment de nous raconter la ferme familiale s'est peu à peu divisée pour accueillir de nouvelles maisons pour les enfants, le modèle de l'habitat intergénérationnel ne faisant plus envie.



Le hameau de Kerourio en vue aérienne prise entre 1950 et 1965

Ferme de mes arrière grands parents



La cité de Kerourio en vue satellite prise en 2019

Maison de mes grands parents

Il n'existe aujourd'hui pas de consensus sur le sujet du logement pavillonnaire, du fait sans doute que son coût écologique n'est pas encore dépassé son bénéfice économique et social dans l'esprit de beaucoup des acteurs qui participent à son développement. En effet, en réaction aux propos de Mme Wargons cités plus haut, certains comme la Fédération française du Bâtiment (FFB) ont dénoncé « la stigmatisation persistante de l'habitat individuel »¹¹ d'autres comme Damien Hereng, président de la Fédération française des Constructeurs de maisons individuelles (FFC) ou Grégory Monod, président du Pôle-Habitat-FFB, ont dénoncé des volontés politiques allant à l'encontre de la volonté des Français qui seraient 75 % à plébisciter le logement individuel (chiffre donné par la ministre lors de son allocution et repris régulièrement dans différents médias : Le Figaro, Le Monde, France Info, Ouest-France). D'autres acteurs politiques, les élus locaux, voient également dans le lotissement un outil bénéfique à leur commune, car il permet de garder une certaine attraction, surtout dans les zones rurales comme à Calan où la municipalité a acquis une réserve foncière qu'elle garde dans les Zones à urbaniser du règlement d'urbanisme pour se laisser la liberté de continuer de croître en population dans un futur plus ou moins proche en anticipant que cela se fera sans doute par le modèle du lotissement. La conclusion à ce dilemme autour de la forme d'habitat constituant majoritairement l'extension des bourgs ruraux revient sans doute à Martin Vannier, géographe qui intervenait en ces termes lors de la conférence La campagne, nouvel Eldorado tenue à Saint-Herblain (44) le 18 novembre 2021 : « Ce n'est pas tant la maison individuelle qui est en cause que l'urbanisme que l'on a renoncé à faire avec elle. »

11 « Les maisons individuelles, un « non-sens écologique » ? Emmanuelle Wargon clarifie ses propos », Ouest-France, article du 19-11-2021

VII

Ancrage des mutations du territoire dans le XXI^e siècle

Si l'arrière-pays lorientais peut être perçu comme un ensemble, unifié par une départementale le traversant, sa cohérence est remise en question par ce travail de recherche qui au fil des pages a surtout mis en avant ses divisions. Nées de l'évolution sociale, culturelle, économique et spatiale de ce territoire, elles sont pour la plupart à l'image de dynamiques plus générales à l'œuvre sur le territoire français.

La remontée de la Lorient-Roscoff nous a fait découvrir une trame paysagère pouvant être définie comme des couronnes successives. Avec pour point de départ la ville de Plouay, un relais de services sur le territoire, le trajet jusqu'au littoral et la ville de Lorient permet de mesurer la progression de l'urbain dans le rural. Nous avons ainsi pu observer des tissus urbains plus ou moins denses, des zones d'activités profitant de l'infrastructure de transport, des zones agricoles espaçant les poches d'habitations dans la partie rurale. Viens une densification du bâti en première couronne avec au départ une typologie industrielle puis commerciale, et la ville enfin, dortoir puis de service. Cette première traversée montre déjà les premiers signes d'un fractionnement géographique induit par une spatialisation fonctionnelle du territoire.

Dans cette constellation s'observe une opposition sociale, culturelle et politique dans le fonctionnement des individus résidents soit à la campagne soit en ville. Et par l'histoire et un peu de philosophie, nous avons essayé de comprendre quels étaient les facteurs de cette mésentente entre les acteurs de ce territoire.

Ce schisme est illustré par l'exemple des tensions apparues à l'occasion de la construction d'un nouvel hôpital, dont l'emplacement a été l'objet de discorde entre les populations rurales et les urbaines. Elles ont d'ailleurs su à cette occasion

dépasser d'autres clivages tels que l'appartenance politique, démontrant que l'ancrage territorial et la reconnaissance de besoins communs peuvent dépasser l'idéologie.

Toutefois, qu'une telle division puisse subsister a de quoi surprendre à l'air du tout numérique et de la rencontre virtuelle, dépassant la limite géographique. C'est pourquoi nous avons essayé de comprendre, par l'étude des répartitions des populations étudiantes sur le territoire, les rémanences de telles différences culturelles. Cet héritage, symptôme d'une inégalité sociale et économique, affecte encore aujourd'hui les possibles des jeunes populations grandissant dans les milieux ruraux avec par exemple, un taux plus faible d'accès aux études supérieures longues.

Une autre inégalité dont souffrent les jeunesses rurales est l'accès au transport. La question étant cruciale dans des espaces d'habitats peu denses et dispersés où la voiture individuelle est toujours prédominante ; les transports en commun ne réussissant à convaincre que peu de personnes sur ces territoires, une fois le permis de conduire obtenu. La question des mobilités se pose également en ville comme nous l'a souligné M. Toulminet, mais c'est bien encore une fois pour permettre son accès aux personnes extérieures.

De fait, avec une population toujours croissante dans la périphérie et une décroissante en ville, les problématiques liées au dessin de l'urbain deviennent prégnantes. Nous avons ainsi discuté de l'extension des villes par la forme du lotissement, d'une stratégie d'offre mise en place par la municipalité lorientaise et de la place de la voiture en ville et dans les quartiers pavillonnaires.

Avec une telle liste des fragmentations présentes dans notre cas d'étude, nous pourrions supposer que ce territoire, enfermé dans une différenciation de ses populations risque la sclérose. Ce serait oublier les mutations économiques qui sont à l'œuvre depuis une trentaine d'années avec la démilitarisation et la désindustrialisation de la ville de Lorient. De ce fait, les structures d'emplois se sont vues bouleversées, la tertiarisation de l'économie ayant contribué au déclin de la classe ouvrière. À la campagne, si on ne peut pas à proprement parler par d'un effondrement du monde agricole, la diminution du nombre d'exploitants remet en question la fonction productive qui prédominait il y a peu de temps encore.

Tel le littoral qui est devenu au XIXe un lieu récréatif avec l'apparition de stations balnéaires, la campagne devient aujourd'hui un lieu de loisir où il fait bon vivre, un lieu où la recherche d'espace individuel devient prédominante en opposition à la densité urbaine. Couplé à un coût foncier plus faible attirant des personnes en quête de devenir propriétaires, la campagne attire aujourd'hui également des ménages cherchant à fuir les villes.

Ces nouveaux habitants sont perçus comme une ressource par les communes rurales qui comptent sur leurs arrivées pour dynamiser ou conserver un nombre de commerces et de services. Cette situation, expliquée par les maires de Calan et de la Meilleraye-de-Bretagne (44) démontre qu'actuellement, la survie d'une commune dépend bel et bien de sa croissance constante. Dans les deux cas cités, l'attractivité de ces communes est en partie due à leur proximité de plus ou moins grandes villes que sont Lorient dans le premier cas et Nantes dans le second. Si la ville de Nantes, qui est une métropole de 300 000 habitants continue de croître en population grâce à une attractivité propre à son inertie économique, la ville de Lorient connaît, elle, une baisse démographique constante depuis les années 70. La population qu'elle pourrait attirer préférant habiter plus éloignée des services de la ville, gagnant en espace individuel.

Les entretiens menés auprès des nouveaux habitants de la ville de Plouay démontrent bien que ces personnes sont à la recherche d'une « qualité de vie ». Une notion qui dans ce cas inclut un nombre suffisant de services de proximité permettant de limiter ses déplacements quotidiens, un sentiment d'espace qui peut se traduire par un jardin, mais aussi la proximité de nature permettant la ballade, une sociabilité avec une intégration dans la communauté locale par les clubs et associations et enfin la proximité d'une ville avec son offre mercantile, culturelle, de loisirs ou de santé. Pour le pays de Lorient, le fait de se trouver près de la mer joue sur l'attraction du territoire qui devient alors un rétrolittoral, le prix du foncier sur le littoral le rendant inaccessible notamment aux plus jeunes ménages. Ainsi Yann, un homme avec qui j'ai eu l'occasion de travailler dans la restauration, me racontait son retour en Bretagne après une dizaine d'années passées entre les États-Unis et Paris : à la naissance de son premier enfant, il a décidé avec sa femme de revenir dans la commune de son enfance, Etel. Cette commune se situe en bord de mer, à

une vingtaine de kilomètres à l'est de Lorient. Il y a d'abord concentré sa recherche immobilière avant d'élargir celle-ci à des communes de plus en plus avancées dans les terres. Il a finalement pu acquérir un bien dans le bourg de Lanvaudan qui se trouve être à quarante kilomètres d'Etel.

Cet exemple démontre d'ailleurs qu'il existe une catégorisation des espaces ruraux avec des campagnes « embourgeoisées »¹ d'une part et des campagnes « déshéritées » de l'autre. La première ayant pour elle des critères d'esthétique et de service nécessaire pour attirer des populations aisées, le littoral pouvant être compté dans cette catégorie. L'arrière-pays lorientais n'intègre pourtant ni l'une ni l'autre de ces catégories. S'il ne réunit pas les critères esthétiques pour intégrer les campagnes embourgeoisées, son offre de service lui permet de maintenir une certaine attraction. Avec la crise du coronavirus, certaines populations urbaines qui peuvent être ici représentées par l'exemple de Yann ont cherché à quitter la ville pour retrouver la campagne.

Ces mouvements de populations participent à la mutation des territoires ruraux en leur redonnant dans certains cas une vitalité économique. À Plouay, un article paru dans le dernier Bulletin d'informations municipales était titré : « Le commerce plouaysien plus dynamique que jamais »². En effet, il n'y aurait selon la municipalité que huit pas-de-porte commerciaux vacants dans le bourg. L'article explique cette vitalité d'une part, grâce à une volonté politique de concertation avec les propriétaires fonciers pour qu'ils ne soient pas tentés par un réaménagement de leurs locaux en logements. D'autre part, la municipalité concède les autres facteurs comme explication : l'attachement des plouaysiens à faire vivre leur territoire, la diversité des commerces et services qui attire les populations des communes environnantes et enfin la visibilité que se donnent les commerçants par leur propre dynamisme et les actions qu'ils organisent tout au long de l'année.

On a compris dans ce mémoire, que les mondes ruraux se sont construits sur des modes de sociabilités radicalement différents de ceux existants en ville. À la place d'un relatif anonymat de l'individu pris dans la masse, la vie sociale à la campagne est centrée sur la communauté, l'interrelation de ses membres qui se connaissent tous. Les temporalités et espaces de divertissements diffèrent également. Il est facile en ville de sortir le soir dans des bars, au restaurant, à un concert, au cinéma,

1 Expression du sociologue Gilles Laferté dans la conférence La Campagne, nouvel Eldorado ?

2 « Le commerce plouaysien plus dynamique que jamais », Bulletin d'Information Municipales de la ville de Plouay, n°62, décembre 2021

au théâtre alors qu'en campagne, le temps de convivialité est plutôt le weekend comme nous l'évoquait M. Delanoë en nous parlant des fêtes de quartiers, de la fête des chasseurs, du comice agricole, des matchs de football, des pardons... Lors d'un arpentage dans la commune de Beauvoir-sur-mer en Vendée (dans le cadre d'une analyse de terrain en amont d'un projet d'architecture), j'avais rencontré avec des amis un groupe de personnes âgées jouant à la pétanque. Ils étaient membres d'un des deux clubs de la commune, celui des nouveaux arrivants, celui de ceux qui viennent de la ville et n'ont pas grandi sur « ici ». Quant au pourquoi de cette différenciation, ils nous avaient dressé le portrait de natifs peu commodes et pas nécessairement très ouverts aux nouveaux arrivants sur ce territoire rétro littoral du Marais-Breton.

À la Meilleraye-de-Bretagne, ce sont à l'inverse les anciens résidents qui ont fait remarquer à Mme Guérin qu'ils ne voyaient ni ne rencontraient les nouveaux habitants. En dehors des considérations de sociabilités que nous venons de revoir, la maire analyse que ces ménages récemment arrivés ont gardé leurs habitudes de consommation urbaines et qu'ils se rendent dans les grandes surfaces en sortie de ville, celles qui se trouvent sur leur trajet pendulaire. La crainte exprimée par Mme Guérin est que sa commune devienne « une citée dortoir où l'on se divertit le weekend ». Lors d'une réunion publique qu'elle évoque lors de la conférence, le souhait d'avoir plus de commerces présents dans le bourg a été exprimé. Selon l'élue, il faudrait cependant d'abord s'attacher à fréquenter ceux déjà implantés pour assurer leur survie.

La différence majeure avec notre cas d'étude est que ce ne sont plus les commerces ruraux qui sont actuellement menacés, mais bien ceux du centre-ville lorientais. Les centres commerciaux situés sur la partie nord de la commune de Lanester captant les flux des individus qui auraient pu se rendre dans le centre-ville. Leur atout principal est, par leur conception comprenant de grandes surfaces de parkings, de valoriser la voiture comme moyen de transport. Les populations rurales considérant plus facile de s'y rendre plutôt que d'aller dans le centre lorientais. Le nombre de places de parking s'y est réduit au fil des aménagements urbains³ qui ont donné plus de place aux transports en commun avec les projets successifs du Triskel.⁴ En reprenant notre analyse sur la mobilité dans les espaces ruraux, on sait

3 L'exemple le plus récent est le réaménagement du parc Jules Ferry et de ses abords qui a vu la suppression de centaines de places de stationnement aux pieds des rues commerçantes.

4 Le Triskel est un projet de mise en voie propre de la circulation des bus dans l'agglomération lorientaise inaugurée en 2007. Il s'étend depuis 2017 sur les communes de Lanester, Plœmeur et Quéven. Cf en Annexes I.a. l'entretien avec M. Toulminet p.105

qu'à l'heure actuelle ces aménagements ne sont pas perçus comme un bénéfice par leurs habitants.

Certaines municipalités ont pourtant pris des initiatives de sensibilisation de leur population à l'usage du bus. À Plouay, a ainsi été organisée le 3 novembre 2021 une sortie culturelle proposant de découvrir trois expositions photographiques à Lorient. Cette excursion dont le point de départ était donné sur la commune a permis aux participants d'apprendre à utiliser le bus ; le groupe au dire de l'adjointe à la culture de la ville, Mme Peresse, était principalement composé de retraités qui n'avaient jamais utilisé les transports en commun pour se rendre à Lorient. Cette idée qui « s'inscrit dans une démarche de développement durable »⁵ illustre que certaines évolutions sont en cours sur le territoire de notre cas d'étude.

La sensibilisation des habitants pouvant prendre du temps et devant s'accompagner d'une offre permettant de répondre à leurs besoins en mobilité. Cet enjeu, au vu de la dispersion de la population en campagne, demande une réponse différente de ce qui est déjà proposé actuellement en ville, les lignes de bus étant efficaces pour desservir des zones d'habitats concentrés. Dans cette optique, pouvoir assurer un service de transport dans les milieux ruraux ne peut pas se limiter à desservir les bourgs par des lignes plus ou moins régulières et dont l'usage est mono-orienté (ramassage scolaire) comme nous avons vu que c'était le cas par exemple pour la commune de Calan. D'autres modalités sont à trouver si l'objectif est de désintéresser les ménages de leurs véhicules personnels.

De ce point de vue, on peut soit imaginer de nouveaux modes de transports ou de nouvelles utilisations des modes existants. On peut aussi projeter une réduction de la dispersion des populations sur le territoire par le travail d'une urbanité plus dense et concentrée.

Cette recherche a pour autant démontré que le mode de développement urbain principal sur le territoire est encore le lotissement pavillonnaire. S'il a au fil des ans évolué dans sa forme avec de nouvelles esthétiques concernant l'habitat individuel, des dessins d'urbanismes mis à jour pour désenclaver ces quartiers, et même des tentatives de densification dans le cas de Lenn Sec'h. Il n'en reste pas moins un facteur important d'imperméabilisation des sols, un consommateur de terres agricoles, un perturbateur des biodiversités. Pour illustrer en aparté le

5 « La mairie de Plouay propose des sorties culturelles une ou deux fois par an », Le Télégramme, article du 27-10-2021

paradoxe de l'appellation « éco-quartier » dont jouit l'extension du bourg caudanais, je me permets ici un parallèle à autre projet actuellement en cours et d'une tout autre échelle. La Principauté de Monaco compte inaugurer en 2025 un nouvel écoquartier d'une surface de six hectares gagnés sur la mer. Quand on considère les moyens nécessaires, le tonnage de béton et la destruction d'un écosystème, le préfixe « éco » apparaît comme quelque peu mensonger, la mention « verte » venant principalement de la création d'un parc de un hectare.⁶

Un tel exemple ne peut que nous rappeler les propos tenus en octobre 2021 par l'ancienne ministre du Logement, Mme Emmanuelle Wargon, sur l'habitat individuel et plus largement sur l'extension des villes. Elle s'en prenait ainsi à « ceux qui ne veulent rien changer » et « voudraient faire croire que l'on peut étendre la ville à l'infini en empiétant sur la nature »⁷.

D'autant que l'on sait aujourd'hui que ce mode de développement urbain plébiscité par les nouveaux habitants à la recherche d'un bien à acquérir avec un peu de terrain (et donc par les élus locaux qui cherchent à les attirer) n'est pas propres à créer les liens sociaux que l'on peut s'imaginer exister dans la vie d'un village, d'une campagne. Nous l'avons dit, une composante de l'esprit rural est l'interconnaissance de tous les membres de la communauté. Or, l'amoncellement de maisons individuelles enfermées dans des terrains clos de murs et de portails électriques ne facilite pas la rencontre avec l'autre.

Ce constat remet en perspective la parole rapportée d'un homme dans le documentaire évoqué plus en amont, *Un monde pour soi* de Yann Sinic, disant « qu'avec une maison, un terrain, une piscine privée, chacun avait chez soi tout ce qu'il lui fallait. Il disait que dans un monde bien organisé, les espaces communs ne servaient plus à rien, et qu'on pouvait les supprimer. » Si on retrouve dans cette affirmation le plébiscite de la maison individuelle, partagé pour rappel par 75 % des Français(es), on peut questionner cette volonté de suppression des espaces communs. De fait, en ces termes, est-ce qu'autant de personnes seraient toujours favorables à la maison individuelle ? La condition donnée étant « un monde bien organisé », dont nous ne connaissons pas la définition. De plus, si on ne partage aucun espace, alors pourquoi discuter, pourquoi s'intéresser puisque rien n'est à négocier pour le vivre ensemble, ce dernier n'existant plus. Rappelons quand même que cette parole est antérieure à 2010 et la décennie suivante nous a montré que

le chacun chez soi avait ses limites. Les confinements successifs entre mars 2020 et mai 2021 ont eu un impact sur la santé mentale d'une partie de la population par manque de lien social et du fait d'un enfermement prolongé. Pour beaucoup de personnes ayant vécu ces périodes en appartements, l'idée de la maison comme idéal s'est renforcée. Cependant, tel que ce modèle est développé aujourd'hui, il ne permet pas de résoudre la question du lien social.

Pour reprendre les propos de Martin Vannier cités à la fin du précédent chapitre, le problème ne vient pas tant de l'objet que de son manque de connexion aux autres. Doit-on demain continuer de dessiner des mosaïques aux carreaux juxtaposés ? Ou bien des puzzles aux pièces dont les contours irréguliers s'interpénètrent, dialogues et forment un tout cohérent. Ainsi, trouver de nouvelles formes d'urbanités pour demain ne relève pas seulement de questionnement écologique, mais également d'un bien-être social.

La question du lien à l'autre se joue également à l'échelle du territoire. Si comme nous avons pu déjà le dire, les observations résultantes de ce travail montrent un territoire fractionné et divisé schématiquement entre un nord rural et un sud urbain. Les interpénétrations de ces deux systèmes et leurs relations contemporaines n'en font pas un territoire cohérent. Cohérent dans le sens où, nous le savons les villes et leurs campagnes ont formées en amont de la mondialisation des entités symbiotiques, la campagne nourrissant la ville en échange de protection et de financements. Par la décorrélation de leur fonctionnement, ces deux entités ont dû renforcer leur indépendance pour assurer leur survie. Elles ont ainsi cohabité, quasi sans interdépendances jusqu'au déclin industriel français dans les années 1980. La ville ne s'approvisionnant plus dans ses campagnes immédiates et produisant des richesses qui donc n'étaient plus redirigées vers ces espaces ruraux. La campagne a de son côté, a dû transformé ses modèles de production, en passant d'une polyculture ayant pour but premier de se nourrir à une culture intensive ayant pour but de créer un revenu permettant ensuite de se nourrir. Par l'avènement d'un système économique tertiaire, le développement de l'automobile, de la croissance du pouvoir d'achat avec l'apparition d'une classe moyenne, un retour de certaines populations s'est fait vers les campagnes. Ces individus ont continué de travailler en ville, mais ont vu la possibilité par la réduction

6 « Extension en mer : Un nouveau quartier d'ici 2025 », L'observateur de Monaco, article du 30-09-2020 par Sabrina Bonnarigo.

7 « Maison individuelle : la ministre du Logement réagit à la polémique », Batiactu, article du 18-10-2021 par Florent Lacas

des temps de transports d'habiter dans une maison plus grande, avec un jardin. Initié il y a une cinquantaine d'années selon Gilles Laferté, ce phénomène n'a fait que s'accélérer depuis. L'interdépendance entre la ville et campagne n'étant plus basée sur la ressource alimentaire, mais sur la ressource en main d'œuvre, l'enjeu devenant l'infrastructure de transport pour accompagner ces migrations. De l'époque où l'on prenait le Petit Train une fois par semaine pour aller vendre ses œufs et son beurre au marché, on peut aujourd'hui prendre plusieurs fois par jour la Lorient-Roscoff pour rejoindre la ville où l'on travaille, on consomme et on se divertit.

L'automobile a en cinquante ans transformé nos villes et nos territoires. Nous permettant de distancer notre lieu d'habitation de notre lieu de travail, nous permettant de créer des zones pavillonnaires sans aucun magasin, de créer des zones commerciales sans aucune habitation, de créer des routes toujours plus larges. Cet objet de mobilité a donc été le lien permettant la cohérence d'un territoire qu'est l'arrière-pays lorientais.

Dans un contexte de réchauffement climatique, d'appauvrissement de la biodiversité et d'épisodes climatiques extrêmes de plus en plus récurrents, il est facile de comprendre que l'automobile ne peut pas être la voie de développement de demain si nous voulons diminuer la quantité de gaz à effet de serre rejetés dans l'atmosphère, préserver des terres naturelles et agricoles et permettre de freiner le réchauffement climatique.

Dans cette optique, un projet tel que le doublement continu de la D769 entre Plouay et Lanester me paraît être anachronique, car ancré dans la croyance des années 1990 (décennie pendant laquelle est née l'idée) que le bien-être d'une société est basé sur sa croissance et son PIB. Il est aussi possible avec dix ans de recul, de déclarer que l'implantation de l'hôpital dans le centre-ville de Lorient, est dans une optique écologique, une bonne idée (bien que cet argument n'était pas à l'ordre du jour au moment de la prise de décision). La création de Lorient Agglo en 2014 comme nouvel EPCI comprenant l'ancien Cap Lorient auquel s'est ajouté l'ancienne Communauté de communes de la région de Plouay, du Scorff au Blavet a permis d'étendre le réseau de bus à des communes qui par l'arrivée de nouveaux habitants sur leur territoire sont de toute manière de plus en plus reliées à la ville.

Quant à savoir si l'identité rurale existe encore et qu'elle est adoptée par les néoruraux, il n'y a en conclusion aucune réponse franche. La campagne ayant perdu sa fonction productive, les anciens ruraux portent en eux une culture et une identité rurale qui n'est plus liée à tant à la géographie de leur lieu d'habitation ou même à leur façon de vivre au quotidien, qu'à la survie de traditions. Ainsi, la ruralité est un sentiment que chacun peut s'approprier ou rejeter au même titre que l'urbanité.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

Sommaire

I	<i>Retranscriptions d'entretiens</i>	
a	<i>Entretien avec M. Toulminet le 03-11-2021</i>	<i>p. 105</i>
b	<i>Entretien avec M. Le Doussal et M. Delanoë le 05-11-2021</i>	<i>p. 111</i>
II	<i>Données statistiques</i>	
a	<i>Sur la démographie entre 1968 et 2018 par communes</i>	<i>p. 115</i>
b	<i>Sur les moyens de transport par communes</i>	<i>p. 122</i>
c	<i>Sur le niveau de diplôme par communes</i>	<i>p. 129</i>
III	<i>Informations sur la CTRL</i>	
a	<i>Carte des lignes du réseau</i>	<i>p. 134</i>
b	<i>Ligne 40E (Plouay gare routière / Lorient gare d'échange)</i>	<i>p. 136</i>
c	<i>Ligne 11 (Cléguer Croix-Rouge / Lorient port de pêche)</i>	<i>p. 137</i>
d	<i>Ligne 351, ramassage scolaire entre Plouay et Hennebont</i>	<i>p. 138</i>
IV	<i>Cartes historiques de la ville de Lorient</i>	<i>p. 139</i>

I.a

Entretien

Avec Michel Toulminet
adjoint au maire à l'urbanisme de la ville de Lorient

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Rendez-vous du 03-11-2021

M. Toulminet : Bon alors tout d'abord ce qu'il faut savoir, c'est que la ville de Lorient a eu jusqu'à 72 000 habitants en 1974. Elle n'en a plus que 57 000 aujourd'hui. Au dernier recensement, fin 2020, elle avait 57 000 et des poussières d'habitants. Ça montre toute la problématique de Lorient, même si l'agglomération, elle n'a pas baissée mais ça montre bien toute la problématique de Lorient. Alors on se trouve confronté à plusieurs problèmes, c'est-à-dire le premier c'est les mutations économiques auxquelles à dues faire face la ville, c'est évident, il y a aujourd'hui un autre phénomène qui est relativement important, c'est le covid, allié à la numérisation de la société et à l'effet TGV. Ça veut dire qu'avec le covid aujourd'hui, on se retrouve, et le vieillissement de la population également, avec le covid aujourd'hui on se retrouve avec des populations extérieures qui veulent venir sur le territoire, d'autant qu'elles peuvent télétravailler, et d'autant que c'est facile justement de se déplacer de Paris à Lorient. Avec l'effet covid, on assiste également à une explosion des couples, c'est-à-dire à le phénomène de décohabitation. Et on a le vieillissement de la population qui accentue également la diminution du nombre de personnes par ménage. Ce qui explique toutes les difficultés dont je viens de vous parler, plus celle que je viens de dire : les difficultés économiques plus celles liées au covid et au vieillissement . Ça vous montre pourquoi la population lorientaise a baissée régulièrement. Ça veut dire que jusqu'à il y a encore un an et demi, on construisait moins de 170 logements par an. Alors que le programme local de l'habitant en prévoyait 203, on était donc 15 % inférieur par rapport à l'objectif prévu. Nous l'année dernière, on a autorisés, alors je dis bien autorisés, parce qu'entre autorisés et faire il y a une différence mais il faut d'abord autoriser pour que ça se fasse. On a autorisés 327 logements par an, et depuis le premier janvier, on a autorisés 486 pas an. A Saint-Malo, ils sont à plus de 500 par ans, à Dunkerque, ils sont à plus de 750. Ce qui vous montre la problématique lorientaise, liée à des évolutions telles que je vous les ai dites, mais que si on veut inverser la courbe de la diminution de la population, il faut commencer par construire et autoriser des logements. Donc voilà pourquoi nous avons fait cette opération la, pour redonner à Lorient, je dirais un dynamisme démographique qui est le préalable, de dirais, du dynamisme commercial puisque vous en avez parler tout à l'heure. On a mené des opérations de revitalisation, d'action cœur de ville etc. La première des choses à faire, c'est bien de dépenser de l'argent public pour faire de la revitalisation du territoire et des opérations cœur de ville, mais la première chose à faire c'est de redensifier en quelques sortes, de redonner du dynamisme démographique à la ville. Donc voilà un petit peu le premier point, qui est le point important de notre action dans un premier temps.

M. Toulminet : Nobert Métairie, à l'époque me disait qu'il avait fait un projet avec douze hectares et je lui avais dit, à l'époque, en conseil municipal que ça me paraissait être insuffisant parce qu'il fallait intégrer tout ce qui est à côté de l'hôpital et notamment le paramédical qui va avec. Notamment un certains nombres d'activités tel que les laboratoires d'analyses ou des choses de ce type là.

Aujourd'hui, l'hôpital a grandi au niveau de sa surface, on est passé de douze à quinze hectares et on va encore s'agrandir avec des achats qui sont fait sur la rue de la Santé avec les bâtiments qui sont inutilisés aujourd'hui, c'est à dire les rez-de-chaussées et avec la cité Allende que j'ai proposé au directeur de l'hôpital pour en faire un centre de formation aux métiers de la santé. Donc vous voyez bien que, d'abord, historiquement on retrouve l'emplacement du premier hôpital de Lorient, c'est pas inintéressant à savoir. Bodélio n'est qu'un autre hôpital, c'est un site historique aussi mais ce n'est pas leur site historique de base. Le premier hôpital était, à l'origine, sur la cité Allende puisque l'ancienne salle de concert du Manège était l'ancienne chapelle de l'hôpital.

Donc là, vous voyez bien à quel point il est intéressant avec cette zone là, la cité Allende et puis derrière l'ancien foyer des officiers qui a également été récupéré par l'hôpital. On a agrandi considérablement cette zone qui gravit autour des métiers de la santé. »

Moi : Alors, c'est très bien, puisque vous abordez un point sur lequel je voulais vous interrogé qui est la polémique autour du choix du site pour le futur hôpital. Entre Calmette et la Montagne-du-Salut, est ce qu'on peut dire qu'il y avait deux camps, celui de la ville et celui de la périphérie et de la campagne ?

M. Toulminet : Effectivement, on avait deux sites possibles qui se trouvaient à peu près au centre de gravité démographique de l'agglomération puisque c'était ça qu'il fallait rechercher pour minimiser les déplacements. Et on avait identifiés ces deux sites potentiels avec, sur le dite de l'hôpital, un ancien hôpital militaire qui existait là et des terrains qui se libéraient. Ce qui veut dire que l'investissement pour un nouvel hôpital était plus limité à partir du moment où il se faisait sur le site de Calmette. Donc c'était un élément important. Je me souviens bien puisque je suis arrivé au conseil municipal en plein dans le débat, donc moi au départ, j'étais plutôt favorable au site de la Montagne-du-Salut. Pour des raisons de facilité d'accès etc. Et puis il s'est avéré que le site de la Montagne-du-Salut avait un gros handicap, c'est qu'il se trouvait dans le prolongement des pistes de l'aéroport de Lann-Bihoué. Donc quand

un avion arrive, il peut plus sûrement tomber là qu'ailleurs. Donc c'est un des éléments qui a fait pencher la balance. Non seulement le problème du prix mais aussi celui de la sécurité puisque sous les couloirs aériens on évite de trop construire, surtout des équipements publics de base comme un hôpital.

Moi : *Que pouvez vous nous dire à propos de l'installation potentielle d'un tram-train entre la gare SNCF et la gare maritime ?*

M. Toulminet : *Alors c'était dans notre projet de campagne. On était pas les seuls d'ailleurs. Le projet est assez simple, c'est de partir de la gare ferroviaire pour aller jusqu'à la gare maritime.*

Moi : *En fait c'est l'ancienne ligne qui passe derrière Colbert et qui faisait du fret ?*

M. Toulminet : *Voilà. Alors vous remarquerez que Lorient a une particularité c'est qu'elle a tous ses pôles maritimes qui sont là, qui sont des pôles d'activités et d'emplois relativement important et qui drainent beaucoup de personnes. On a je dirais plusieurs dizaines de milliers de personnes qui viennent à Lorient travailler dans ces zones là. Donc c'est quelque chose d'important, pour bien desservir, et quand je vous disais tout à l'heure qu'il fallait d'abord penser le développement du transport collectif, on a là l'exemple typique de ce qu'il faut faire. Si vous mettez un développement en terme de tram, ça veut dire qu'il vous faut un opérateur différent que celui qu'on a actuellement, ça veut dire qu'il vous faut une technologie totalement différente que celle qu'on a actuellement avec les bus. Ça veut dire que ce sont des coûts pharamineux. Et il faut des espaces pour développer les halls de maintenance de cette activité. Donc voilà pourquoi je pense que le système de tram-train n'est pas forcément une bonne idée. Et voilà pourquoi je pense qu'il y a peut-être une autre solution. Vous savez que les tram ça roule sur les rails, et que ces rails quelques fois peuvent aller dans la ville, c'est-à-dire utiliser des voies qui sont utilisées par des voitures ou des bus. Ça veut dire que l'inverse est vrai. Ça veut dire que vous pouvez faire circuler des bus sur les rails, ça suffit d'aménager les abords des rails. Donc l'idée que moi aujourd'hui je défends, c'est celle d'un bus à hydrogène qui partirait du pôle d'échange multimodal, qui passerait par le boulevard Cosmao Dumanoir, qui irait jusqu'au centre d'affaire de la découverte, qui reprendrait cette ligne qui serait à aménager, qui une fois arriver ici desservirait tout*

Bodélio, la Clinique Mutualiste, Saint-Jo, Colbert, l'université, le polygone etc. Une fois arrivé là, vous remarquerez que le problème si vous avez des rails, il faudrait mettre des rails partout etc. C'est pas terrible parce que les activités elles sont là. A partir de là, vous pouvez avec un bus sortir en site propre dans nos couloirs, et venir desservir la Base, le port de pêche, l'école des Beaux Arts, le port de commerce et arriver jusqu'à la gare maritime.

Moi : *Vous parlez de l'ajout d'une ligne de bus ou d'une ligne Triskell ?*

M. Toulminet : *C'est une ligne Triskell mono-couloir. Parce que là aussi regardez ce qu'on a fait au niveau du Triskell : avoir des lignes en site propre je suis tout à fait d'accord, mais on a imperméabilisées des surfaces phénoménales avec des coûts d'investissements phénoménaux alors qu'il y a d'autres possibilités. IL suffit d'avoir des zones mono-couloirs, ce n'est pas possible partout mais dans ce cas là c'est possible. De tout façon là on pas la possibilité de faire passer deux bus l'un à côté de l'autre, comme deux trams d'ailleurs, et par conséquent il faut avoir des zones de croisements possible pour les bus qui vont dans les deux sens. Donc on a la possibilité de faire tout ça. Mais si on fait tout ça est-ce qu'on a répondu au problème du déplacement des personnes de façon propre et de façon je dirais récurrente dans le système de façon à desservir un maximum de choses ? Je ne le pense pas. Voilà pourquoi je pense que le système en question devra continuer ici le long de l'estacade, arriver ici au Palais des Congrès, reprendre l'aménagement en site propre, arriver à la mairie, reprendre la rue de l'Assemblée Nationale et rue Victor Massé, redescendre en direction de Naval-Group et l'hôpital, revenir ici par l'ancienne voies ferrée qui a existé ici pour arriver là. Et on a une boucle qui peut permettre de desservir l'ensemble des points importants de travail dans la ville de Lorient. Toujours à partir de pôle d'échange multimodal qui est le point de convergence d'un certain nombre de lignes. Et qui est en même le point de convergence d'un certain nombre de trains, que ce soit des TER ou des trains à grandes vitesses, des TGV. Alors bien entendu, ceci n'empêche pas la voie ferrée de rester et de continuer de desservir le port de commerce, bien évidemment. En tant que voie ferrée à certaines heures pour le fret, c'est une organisation des choses.*

Moi : *Mais aujourd'hui il n'y a plus de fret non ?*

M. Toulminet : *Il n'y en a plus. Mais ce n'est pas parce qu'aujourd'hui ça n'existe plus que demain ça ne peut pas exister. Il ne faut pas empêcher les choses.*

Moi : *Et aujourd'hui c'est une volonté de la ville de remettre du fret en place ?*

M. Toulminet : *Bien sûr, c'est une demande de la Chambre de Commerce, qui n'est pas formalisée, mais en discutant avec eux, ils nous font pas de leur volonté de conserver la possibilité d'utilisation de cette ligne. On ne peut pas présager de l'avenir et par conséquent pourquoi la démolir alors qu'il n'y a pas de raison de la démolir ? Il y a juste à aménager autour de manière à permettre, éventuellement, à un bus de passer. Et ça fait des investissements beaucoup moins lourds. Et cela à un autre avantage, car à partir du moment où on fait cette boucle là, et bien on est en train de créer quelque chose qui dessert les différents points, je vous l'ai dit, mais à partir du moment où on passe en centre ville avec cette boucle, on passe sur un système qui est un système à peu au lieu d'un système à rail. Or vous savez ce qui est important dans la ville, je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est la qualité de vie dans la ville. Dès lors qu'on la densifie, on doit tout faire pour diminuer les bruits. Et donc sur pneumatiques, certes on consomme un peu plus d'énergie mais il suffit d'avoir des pneus verts, et on a des qualités de vie en centre ville qui sont de beaucoup meilleures dans la mesure où si vous voulez quelque chose qui fonctionne il faudra une certaine régularité du système de transport, il faudra une certaine fréquence. Donc là aussi il faut commencer à lutter contre le bruit généré avec ces appareils et donc le système à pneus étant plus compatible avec la qualité de vie et la densité et sobriété en centre-ville. Donc voilà un petit peu le genre de projets qu'on peut imaginer aujourd'hui.*

Entretien

Avec Pascal Le Doussal et Gilles Delanoë Respectivement
maire de Calan et adjoint au maire

M. Le Doussal : *Les modes de vie sont différents. On s'aperçoit aussi que c'est un choix de vie d'avoir la proximité avec la campagne ou ce genre de choses... et ce qu'il y a aussi c'est que tu peux te retrouver dans une micro-société dans laquelle tu peux encore avoir des connaissances et du relationnel. Ce que tu peux perdre en allant dans l'anonymat complet d'une ville-ville. Donc sur 1200 habitants, c'est pas sûr que tout le monde connaisse tout le monde, même si au niveau de l'école il y a une bonne volonté. Mais la façon dont on a pu construire ici, fait que chaque lotissement peut être intégré dans une ancienne parcelle avec le bocage encore tout autours. Ce qui fait qu'il y a quand même une petite ambiance de quartier.*

M. Delanoë : *Souvent ils se connaissent bien hein. On a pas mal d'associations qui gèrent un petit peu tout ça aussi. Et je dirai que, bon tu disais le grandes surfaces, c'est sûr ma femme y vas aussi, mais le petit commerce qu'on s'est battu, un peu quand même pour l'ouvrir, il y a un peu plus d'un an, et ben ça marche. Donc il y a une vie commune, locale qui va là alors qu'ils pourraient très bien aller sur Plouay ou Hennebont. Donc ça fonctionne.*

M. Le Doussal : *Les gens ont plaisir à se retrouver là ou au café.*

M. Delanoë : *Comme disais Pascal, quand tu vas là, tu vas avoir plaisir à retrouver des têtes connues pour discuter, ou inconnues parce qu'on se connaît quand même pas tous hein.*

M. Le Doussal : *Il y a de la vie quoi !*

M. Delanoë : *On essaye de garder ce lien : quand tu vas au bar, à la choucroute du foot, au couscous des chasseurs... C'est dans ces moments là que tu retrouves toujours des gens.*

M. Le Doussal : *Même en ville ça évolue aussi, dans le sens ou les urbains, ils cherchent de la ruralité même dans les villes. Quand on voit certains articles sur Lanester, les projets participatifs qui étaient demandés c'étaient de pouvoir cultiver dans certains jardins des roses et des légumes, enfin des fleurs et des légumes, un autre c'était de créer un poulailler dans un quartier. On revient à une certaine ruralité.*

Moi : *On constate quand on prend le bus ici que la moyenne d'âge ne dépasse pas les dix-huit ans, cela veut-il dire que l'obtention du permis rends le bus inutile ?*

M. Le Doussal : *Oui c'est vrai. Ma génération, quand on y allait, le matin on était avec le car des ouvriers. C'était la majorité des ouvriers des campagnes qui n'était pas forcément eux motorisés et qui prenaient le bus pour aller travailler à Lorient car c'était à un endroit bien précis c'était l'Arsenal avec des horaires bien précis. Et à la limite, le bus avait été fait, et tout avait été fait pour que le car des ouvriers corresponde aux horaires de l'Arsenal et de quelques collégiens. Parce que les collégiens arrivaient après. Donc ça correspondaient à une nécessité à ce moment là mais c'est une mentalité qui n'existe plus aujourd'hui.*

Moi : *Oui puisque finalement presque tout le monde a la possibilité d'avoir une voiture aujourd'hui. Et d'ailleurs, comment est ce que cela impacte le renouvellement du bourg surtout avec une croissance démographique qui implique aussi toujours plus de voiture. Cela créé des tensions ?*

M. Le Doussal : *Ca commence à créé des tensions. Sur des lotissement qui ont déjà dix à quinze ans avec des couples avec une voiture, maintenant ce sont leurs enfants qui arrivent et qui ont aussi leurs voitures. Et également, le véhicule personnel mais on peut se mélanger avec des véhicules d'entreprises et il faut rentrer chez soi malgré tout. Donc il peut y avoir la voiture de monsieur, la voiture de madame plus une petite remorque ou un camion en attendant les voitures des enfants quoi.*

Moi : *Dans ces cas là les voitures se garent sur la rue ?*

M. Le Doussal : *Oui, là où il y a de la place. Bon on sait qu'on a deux places systématiquement sur les terrains privés mais ce n'est pas forcément assez. D'où l'utilité qu'on avoir aussi d'avoir un officier municipal ou deux officiers municipaux avec Plouay et puis Inguiniel et Cléguer. Parce qu'il va falloir mettre de l'ordre malgré tout. Il faut déjà essayer de trouver et d'offrir des possibilités à un maximum de personnes mais si on offre des possibilités dans un lotissement, ça veut dire repenser le lotissement. Donc repenser le lotissement, ça veut non circulation mais aussi le stationnement. Et une fois qu'on est tous d'accord, ça veut dire mettre en place une réglementation puis l'appliquée sinon ça sert à rien.*

M. Delanoë : *Bah en fait les gens achètent, donc avec les deux voitures ça suffit. Les enfants grandissent donc il faudrait quatre ou cinq places, ensuite les enfants s'en vont donc les deux places re-suffisent... Comme il y a un turn-over sur les achats ventes de maisons avec toujours des jeunes qui arrivent, c'est vrai que c'est assez complexe à régler cette histoire de stationnement.*

On a aussi le commerce qui est sur la place et on aussi parler de stationnement parce que, à mon avis, si on supprime le stationnement, on supprime le commerce. Parce que les gens viennent en voiture mais c'est sûr que vu de la ville, c'est pas du tout comme ça que ça marche.

Données Insee

Sur la démographie entre 1968 et 2018
par communes

Plouay

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	3 876	4 053	4 368	4 834	4 759	5 260	5 385	5 726
Densité moyenne (hab/km ²)	57,6	60,2	64,9	71,8	70,7	78,1	80,0	85,0

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2021.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2018 exploitations principales.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	5 260	100,0	5 385	100,0	5 726	100,0
0 à 14 ans	942	17,9	989	18,4	1 084	18,9
15 à 29 ans	800	15,2	740	13,7	817	14,3
30 à 44 ans	1 071	20,4	1 013	18,8	1 023	17,9
45 à 59 ans	1 147	21,8	1 182	22,0	1 199	20,9
60 à 74 ans	755	14,4	852	15,8	963	16,8
75 ans ou plus	545	10,4	609	11,3	640	11,2

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

POP T3 - Population par sexe et âge en 2018

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	2 812	100,0	2 914	100,0
0 à 14 ans	551	19,6	533	18,3
15 à 29 ans	425	15,1	392	13,4
30 à 44 ans	510	18,1	513	17,6
45 à 59 ans	606	21,5	593	20,4
60 à 74 ans	479	17,0	484	16,6
75 à 89 ans	226	8,0	348	11,9
90 ans ou plus	15	0,5	50	1,7
0 à 19 ans	713	25,4	689	23,6
20 à 64 ans	1 575	56,0	1 535	52,7
65 ans ou plus	524	18,6	690	23,7

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Calan

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	453	410	487	636	719	848	1 087	1 227
Densité moyenne (hab/km ²)	36,9	33,4	39,6	51,7	58,5	69,0	88,4	99,8

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2021.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2018 exploitations principales.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	848	100,0	1 087	100,0	1 227	100,0
0 à 14 ans	204	24,0	265	24,4	295	24,0
15 à 29 ans	137	16,2	195	17,9	186	15,1
30 à 44 ans	206	24,3	248	22,8	325	26,5
45 à 59 ans	187	22,0	232	21,3	234	19,1
60 à 74 ans	77	9,1	107	9,8	136	11,1
75 ans ou plus	38	4,4	41	3,8	51	4,2

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

POP T3 - Population par sexe et âge en 2018

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	629	100,0	598	100,0
0 à 14 ans	153	24,3	142	23,7
15 à 29 ans	104	16,6	82	13,6
30 à 44 ans	158	25,1	167	27,9
45 à 59 ans	120	19,1	114	19,1
60 à 74 ans	66	10,5	70	11,7
75 à 89 ans	27	4,3	22	3,7
90 ans ou plus	1	0,2	1	0,2
0 à 19 ans	204	32,5	168	28,2
20 à 64 ans	359	57,1	365	61,1
65 ans ou plus	66	10,5	64	10,7

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Cléguer

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	1 798	1 922	2 946	3 009	3 061	3 306	3 319	3 305
Densité moyenne (hab/km ²)	55,9	59,8	91,6	93,6	95,2	102,8	103,2	102,8

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2021.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2018 exploitations principales.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	3 306	100,0	3 319	100,0	3 305	100,0
0 à 14 ans	658	19,9	648	19,5	649	19,7
15 à 29 ans	458	13,8	428	12,9	428	12,9
30 à 44 ans	730	22,1	658	19,8	622	18,8
45 à 59 ans	824	24,9	775	23,3	699	21,1
60 à 74 ans	443	13,4	559	16,8	651	19,7
75 ans ou plus	194	5,9	251	7,6	255	7,7

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

POP T3 - Population par sexe et âge en 2018

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	1 641	100,0	1 664	100,0
0 à 14 ans	332	20,2	318	19,1
15 à 29 ans	219	13,3	209	12,6
30 à 44 ans	314	19,2	308	18,5
45 à 59 ans	370	22,6	328	19,7
60 à 74 ans	298	18,2	353	21,2
75 à 89 ans	101	6,1	138	8,3
90 ans ou plus	7	0,4	10	0,6
0 à 19 ans	443	27,0	404	24,3
20 à 64 ans	917	55,9	905	54,4
65 ans ou plus	280	17,1	355	21,3

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Caudan

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	2 686	4 764	5 819	6 674	6 744	6 839	6 747	6 891
Densité moyenne (hab/km ²)	63,0	111,8	136,5	156,6	158,2	160,4	158,3	161,6

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2021.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2018 exploitations principales.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	6 839	100,0	6 747	100,0	6 891	100,0
0 à 14 ans	1 306	19,1	1 117	16,6	1 156	16,8
15 à 29 ans	1 028	15,0	1 010	15,0	957	13,9
30 à 44 ans	1 346	19,7	1 135	16,8	1 019	14,8
45 à 59 ans	1 592	23,3	1 560	23,1	1 591	23,1
60 à 74 ans	1 044	15,3	1 243	18,4	1 405	20,4
75 ans ou plus	523	7,6	682	10,1	763	11,1

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

POP T3 - Population par sexe et âge en 2018

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	3 347	100,0	3 544	100,0
0 à 14 ans	592	17,7	564	15,9
15 à 29 ans	476	14,2	481	13,6
30 à 44 ans	510	15,2	509	14,4
45 à 59 ans	787	23,5	804	22,7
60 à 74 ans	679	20,3	726	20,5
75 à 89 ans	279	8,3	383	10,8
90 ans ou plus	24	0,7	77	2,2
0 à 19 ans	782	23,4	764	21,6
20 à 64 ans	1 846	55,2	1 846	52,1
65 ans ou plus	719	21,5	934	26,4

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Lanester

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	19 245	21 074	21 643	22 102	21 897	22 490	21 874	23 026
Densité moyenne (hab/km ²)	1 047,6	1 147,2	1 178,2	1 203,2	1 192,0	1 224,3	1 190,7	1 253,5

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2021.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2018 exploitations principales.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	22 490	100,0	21 874	100,0	23 026	100,0
0 à 14 ans	4 173	18,6	3 832	17,5	4 172	18,1
15 à 29 ans	3 970	17,7	3 819	17,5	3 718	16,1
30 à 44 ans	4 333	19,3	3 654	16,7	4 123	17,9
45 à 59 ans	4 883	21,7	4 681	21,4	4 636	20,1
60 à 74 ans	3 095	13,8	3 319	15,2	3 873	16,8
75 ans ou plus	2 036	9,1	2 570	11,8	2 504	10,9

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021;

POP T3 - Population par sexe et âge en 2018

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	11 106	100,0	11 920	100,0
0 à 14 ans	2 208	19,9	1 964	16,5
15 à 29 ans	1 980	17,8	1 738	14,6
30 à 44 ans	2 049	18,4	2 074	17,4
45 à 59 ans	2 232	20,1	2 404	20,2
60 à 74 ans	1 732	15,6	2 142	18,0
75 à 89 ans	825	7,4	1 356	11,4
90 ans ou plus	81	0,7	242	2,0
0 à 19 ans	2 926	26,3	2 638	22,1
20 à 64 ans	6 233	56,1	6 370	53,4
65 ans ou plus	1 947	17,5	2 912	24,4

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Lorient

POP T1 - Population en historique depuis 1968

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	66 444	69 769	62 554	59 271	59 189	58 148	57 961	57 084
Densité moyenne (hab/km ²)	3 801,1	3 991,4	3 578,6	3 390,8	3 386,1	3 326,5	3 315,8	3 265,7

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2021.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2018 exploitations principales.

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	58 148	100,0	57 961	100,0	57 084	100,0
0 à 14 ans	9 008	15,5	8 791	15,2	8 388	14,7
15 à 29 ans	12 807	22,0	13 472	23,2	12 123	21,2
30 à 44 ans	11 021	19,0	10 485	18,1	9 792	17,2
45 à 59 ans	11 399	19,6	10 792	18,6	10 863	19,0
60 à 74 ans	7 984	13,7	8 060	13,9	9 277	16,3
75 ans ou plus	5 929	10,2	6 360	11,0	6 641	11,6

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

POP T3 - Population par sexe et âge en 2018

	Hommes	%	Femmes	%
Ensemble	27 097	100,0	29 987	100,0
0 à 14 ans	4 326	16,0	4 062	13,5
15 à 29 ans	6 348	23,4	5 774	19,3
30 à 44 ans	5 081	18,8	4 712	15,7
45 à 59 ans	5 231	19,3	5 632	18,8
60 à 74 ans	3 859	14,2	5 418	18,1
75 à 89 ans	2 063	7,6	3 716	12,4
90 ans ou plus	189	0,7	673	2,2
0 à 19 ans	6 378	23,5	5 882	19,6
20 à 64 ans	16 096	59,4	16 276	54,3
65 ans ou plus	4 624	17,1	7 829	26,1

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Données Insee

Sur les moyens de transport par communes

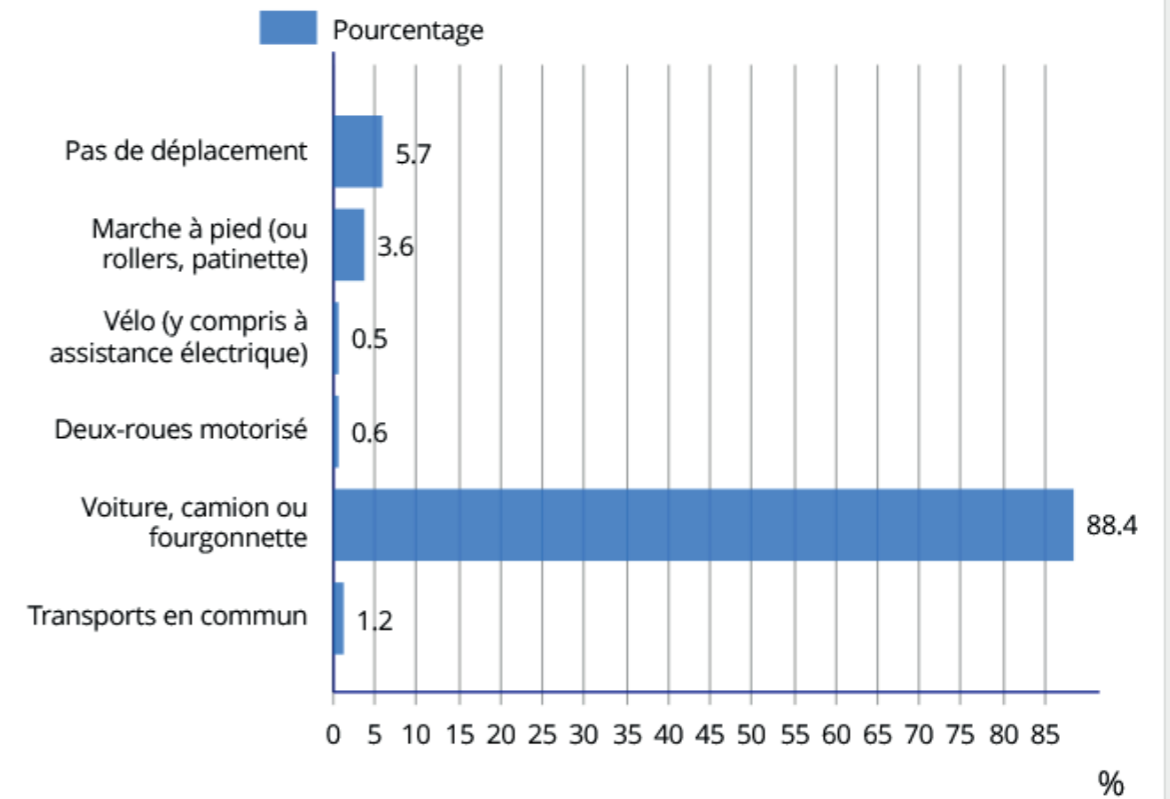
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	2 294	100,0	2 387	100,0	2 495	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	1 719	74,9	1 741	72,9	1 940	77,8
Au moins une voiture	1 928	84,0	2 070	86,7	2 216	88,8
1 voiture	1 022	44,6	1 089	45,6	1 093	43,8
2 voitures ou plus	905	39,5	981	41,1	1 123	45,0

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Calan

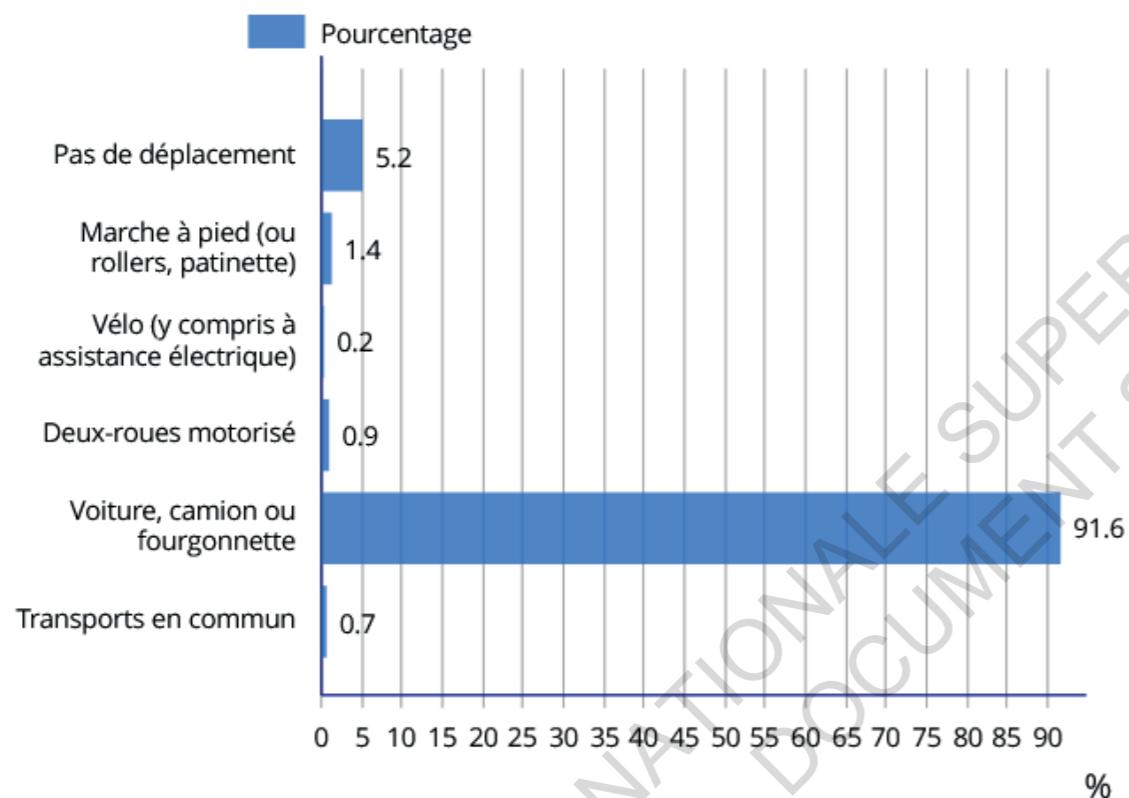
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	302	100,0	395	100,0	457	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	281	92,9	352	89,1	418	91,4
Au moins une voiture	287	95,0	385	97,3	446	97,7
1 voiture	115	37,9	133	33,5	140	30,6
2 voitures ou plus	173	57,1	252	63,8	306	67,1

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Cléguer

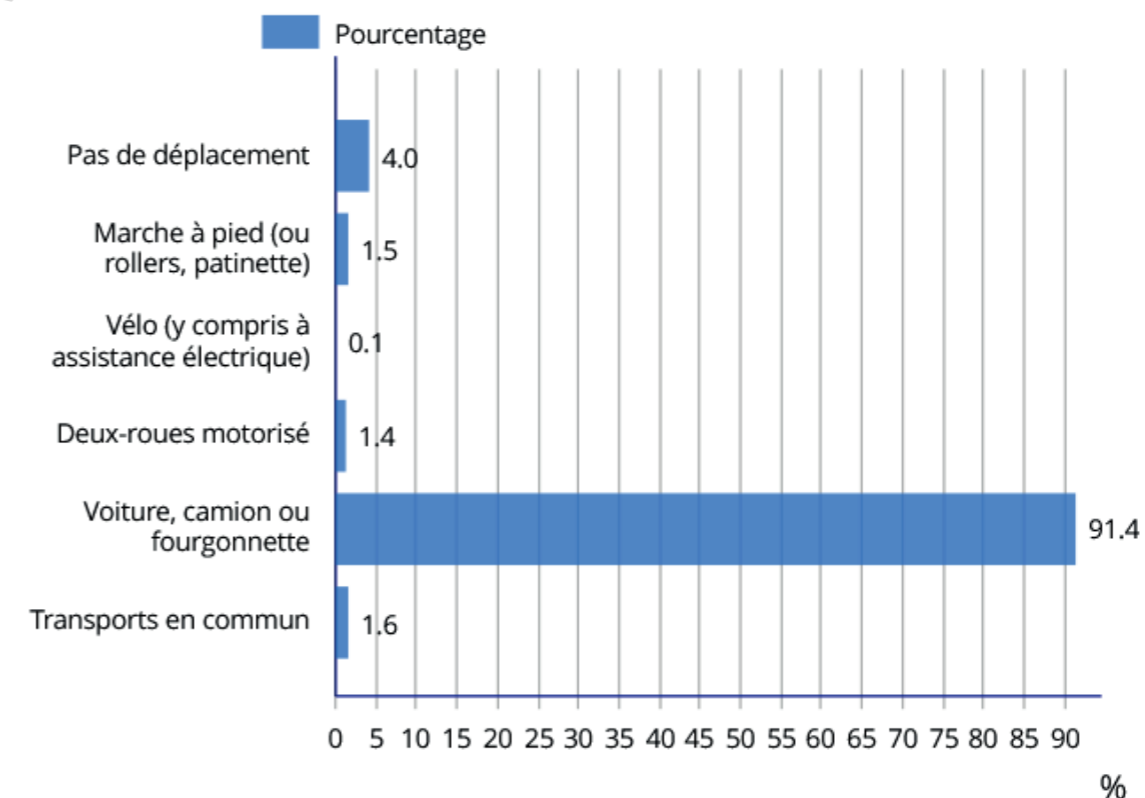
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	1 288	100,0	1 357	100,0	1 390	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	1 047	81,3	1 165	85,9	1 178	84,8
Au moins une voiture	1 200	93,1	1 267	93,4	1 314	94,6
1 voiture	493	38,2	527	38,8	553	39,8
2 voitures ou plus	707	54,9	740	54,5	762	54,8

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Caudan

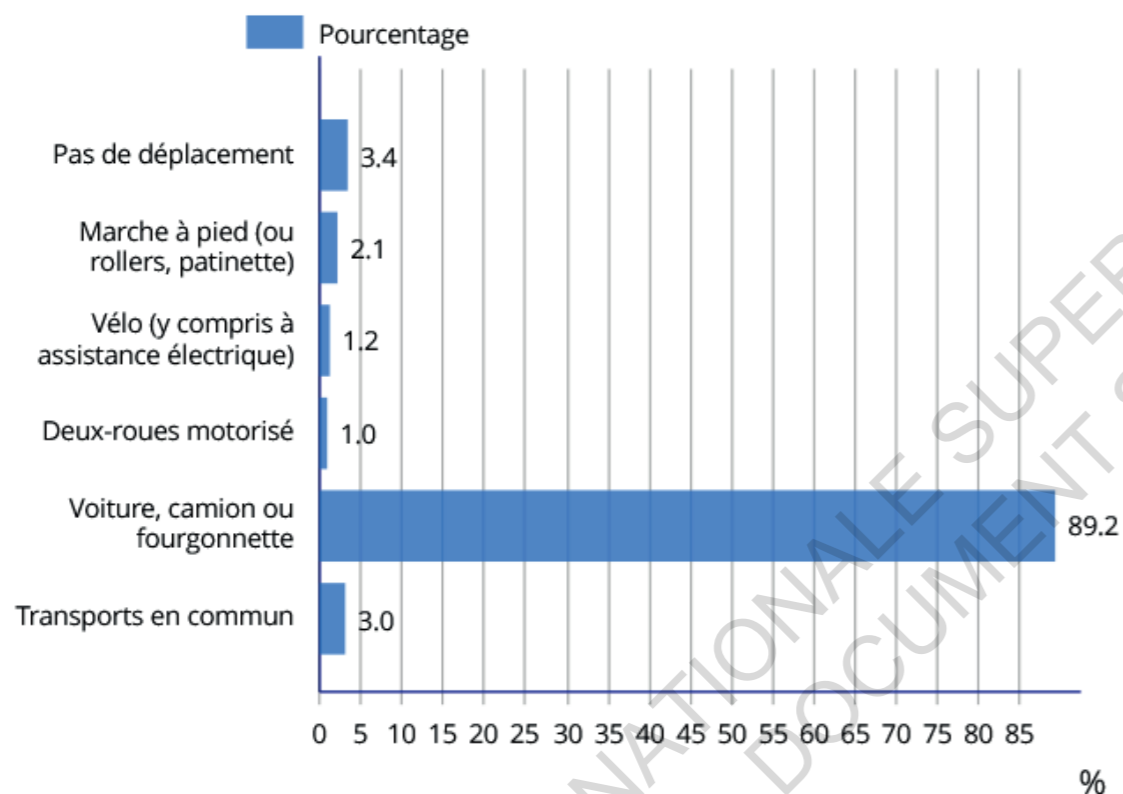
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	2 602	100,0	2 728	100,0	2 895	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	2 085	80,1	2 316	84,9	2 431	84,0
Au moins une voiture	2 393	92,0	2 533	92,9	2 715	93,8
1 voiture	1 049	40,3	1 183	43,4	1 233	42,6
2 voitures ou plus	1 344	51,7	1 350	49,5	1 482	51,2

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Lanester

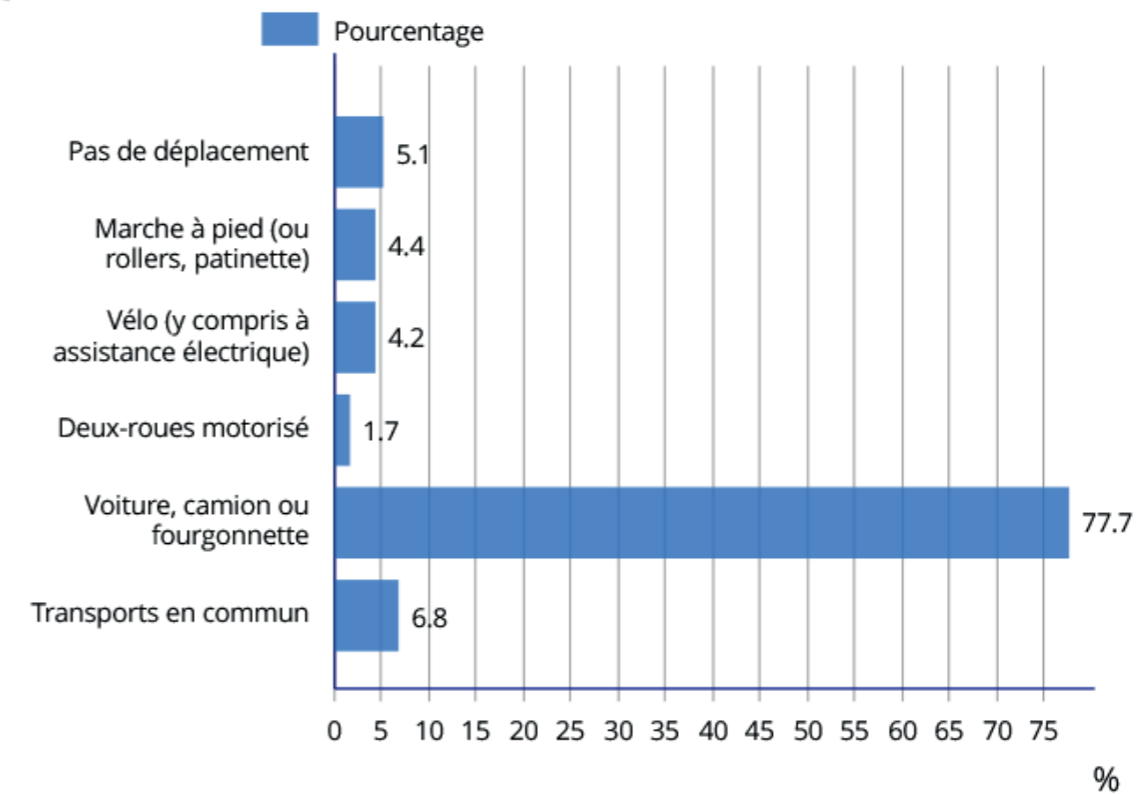
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	9 791	100,0	10 079	100,0	10 533	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	6 285	64,2	6 583	65,3	6 892	65,4
Au moins une voiture	8 008	81,8	8 122	80,6	8 751	83,1
1 voiture	5 148	52,6	5 169	51,3	5 480	52,0
2 voitures ou plus	2 860	29,2	2 953	29,3	3 271	31,1

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

Lorient

II.c

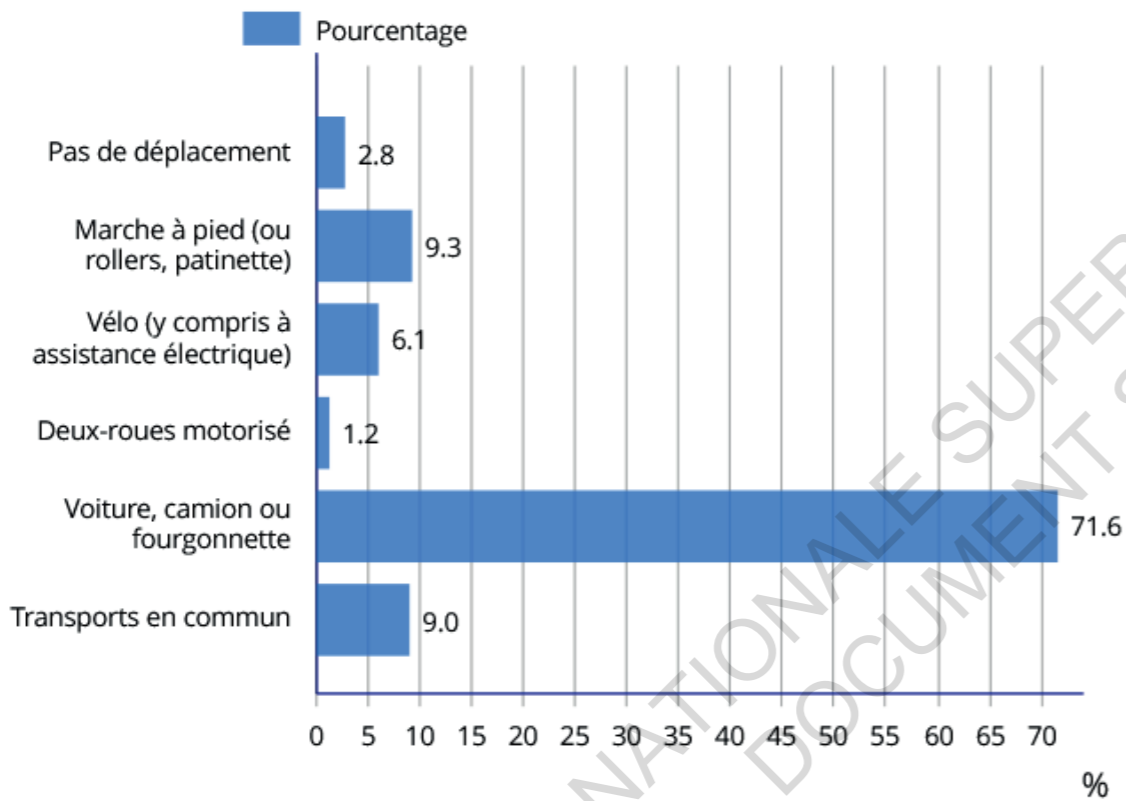
LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	31 126	100,0	31 587	100,0	31 945	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	14 986	48,1	15 370	48,7	15 317	47,9
Au moins une voiture	23 119	74,3	23 175	73,4	23 660	74,1
1 voiture	17 393	55,9	17 446	55,2	17 818	55,8
2 voitures ou plus	5 726	18,4	5 729	18,1	5 842	18,3

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2018 exploitation principale, géographie au 01/01/2021.

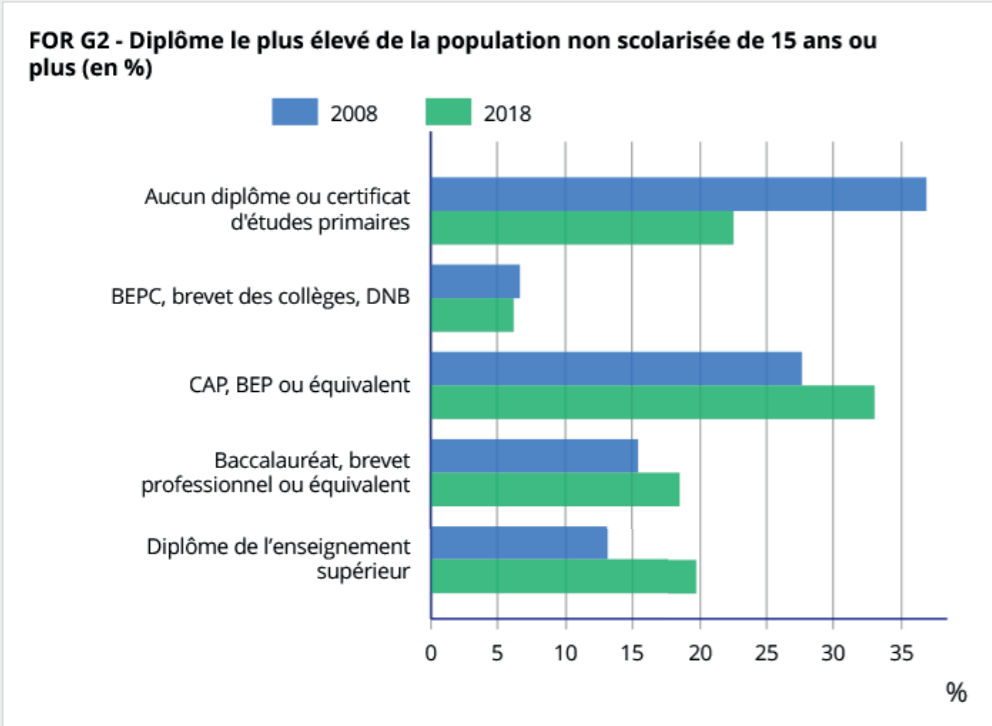
Données le niveau d'éducation

Données Insee

Sur le niveau de diplôme des populations
par communes

II.a Plouay

FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)

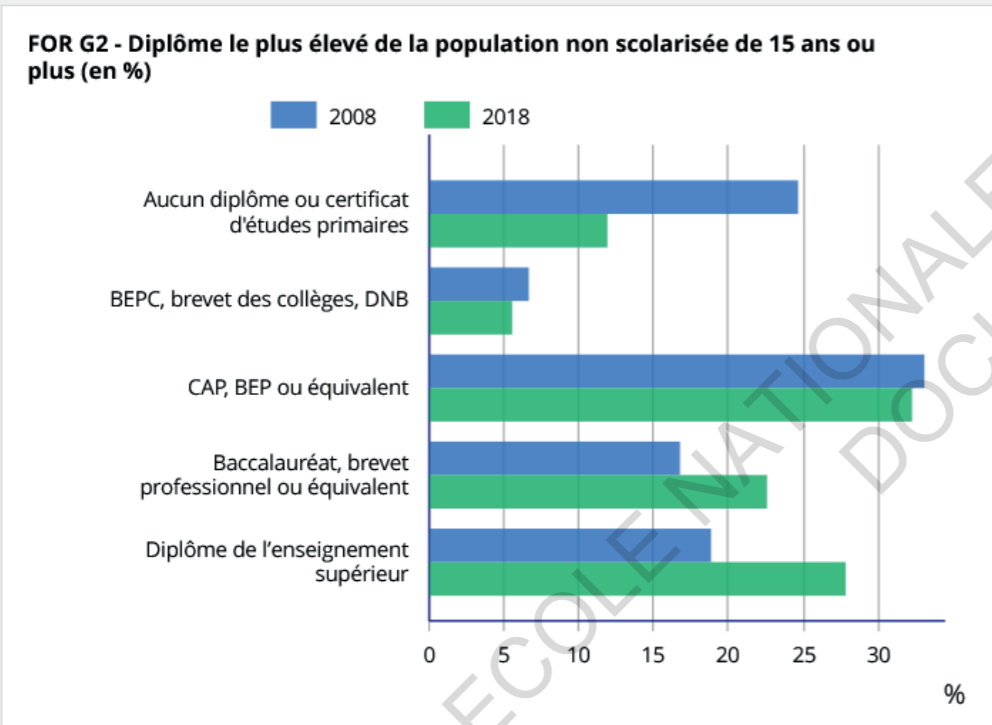


Note : Les modalités de réponse ayant évolué au cours des enquêtes de recensement, les valeurs ne peuvent être obtenues pour le millésime 2013.
Sources : Insee, RP2008, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

par communes

Calan

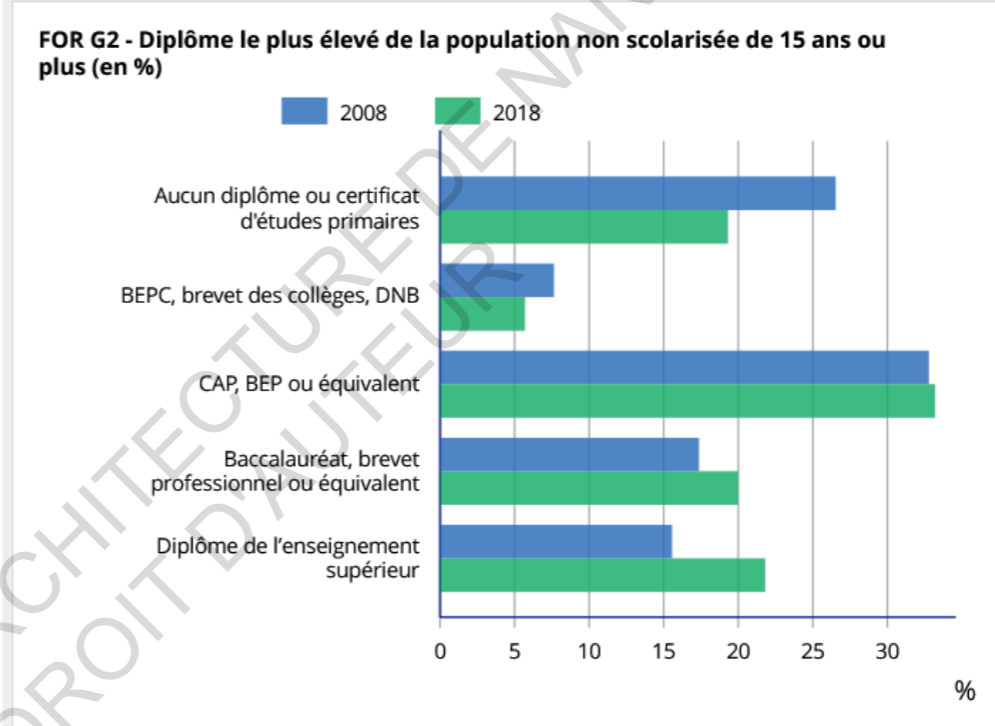
FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)



Note : Les modalités de réponse ayant évolué au cours des enquêtes de recensement, les valeurs ne peuvent être obtenues pour le millésime 2013.
Sources : Insee, RP2008, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Cléguer

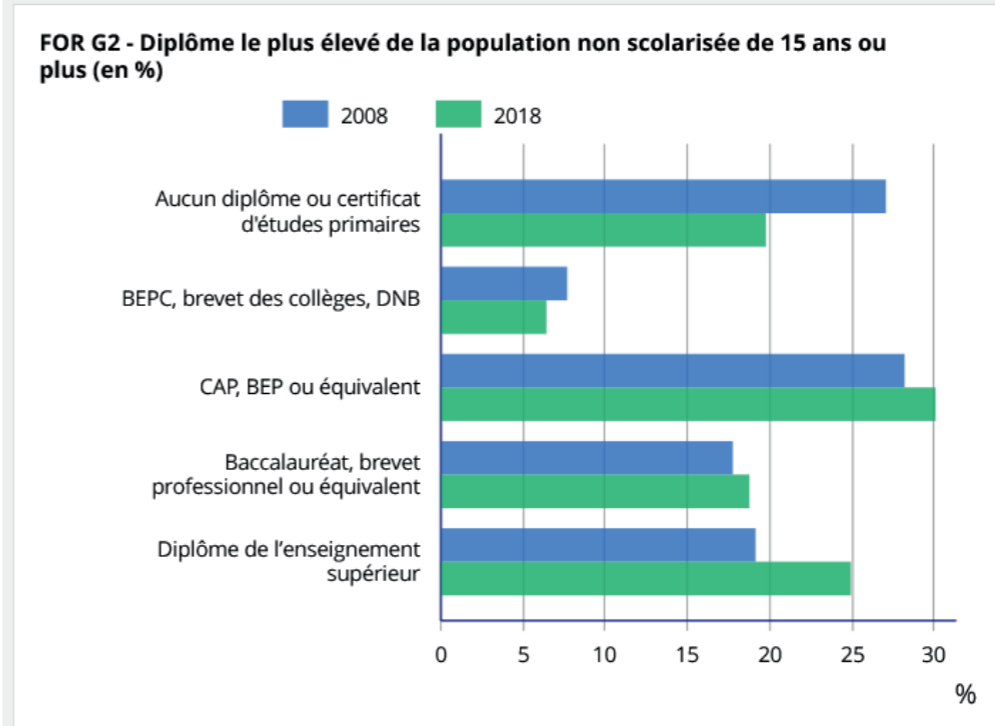
FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)



Note : Les modalités de réponse ayant évolué au cours des enquêtes de recensement, les valeurs ne peuvent être obtenues pour le millésime 2013.
Sources : Insee, RP2008, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Caudan

FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)

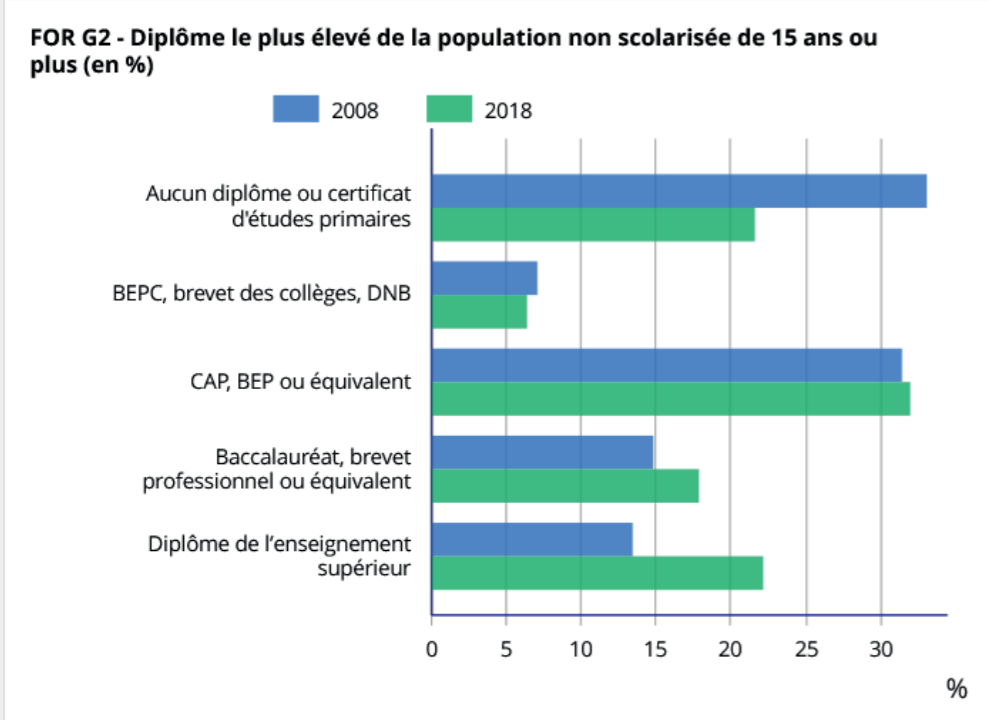


Note : Les modalités de réponse ayant évolué au cours des enquêtes de recensement, les valeurs ne peuvent être obtenues pour le millésime 2013.
Sources : Insee, RP2008, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Lanester

III

FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)



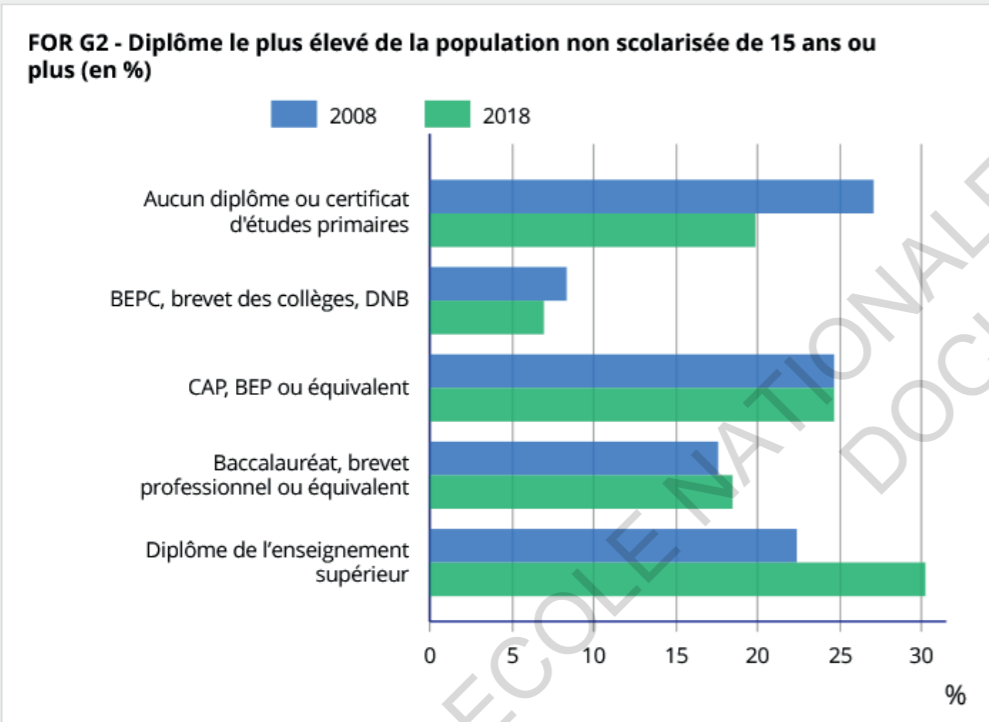
Note : Les modalités de réponse ayant évolué au cours des enquêtes de recensement, les valeurs ne peuvent être obtenues pour le millésime 2013.
Sources : Insee, RP2008, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

CTRL

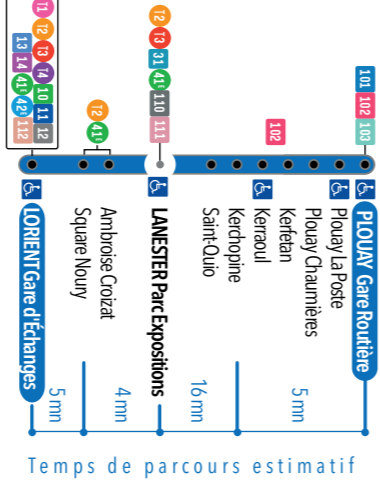
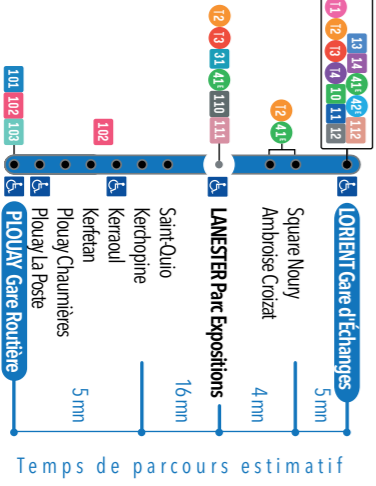
Plan du réseau de bus et horaires des lignes desservant l'arrière pays lorientais

Lorient

FOR G2 - Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus (en %)



Note : Les modalités de réponse ayant évolué au cours des enquêtes de recensement, les valeurs ne peuvent être obtenues pour le millésime 2013.
Sources : Insee, RP2008, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.



40€

DU LUNDI
AU SAMEDI

Les Ormes	12:15	16:02	17:01	18:04	
Lycées	12:24		16:09	17:09	18:10
LORIENT Gare d'Échanges	8:10	9:45	11:15	12:36	12:45 14:20 16:22 17:22 18:22 19:20 20:20
Square Noury	8:16	9:53	11:21	12:42	12:51 14:26 16:30 17:31 18:30 19:25 20:25
Parc des Expositions	8:19	9:56	11:25	12:45	14:30 16:33 17:35 18:34 19:28 20:28
Kerchopine	8:34	10:11	11:40	13:00	13:09 14:45 16:48 17:50 18:49 19:43 20:43
Chaumatières	8:38	10:15	11:44	13:04	13:13 14:49 16:52 17:54 18:53 19:47 20:47
PLOUAY Gare Routière	8:40	10:17	11:46	13:06	13:15 14:51 16:54 17:56 18:55 19:49 20:49

DU LUNDI
AU SAMEDI

Ne circule pas le samedi
Circule uniquement en périodes scolaires. Ne circule pas le samedi

PLOUAY Gare Routière	6:55	7:00	7:05	8:00	9:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:00	17:30	18:30	19:30
Chaumatières	6:57	7:02	7:07	8:02	9:02	10:32	12:02	13:32	15:02	16:02	17:32	18:32	19:32
Kerchopine	7:03	7:08	7:13	8:08	9:08	10:38	12:08	13:38	15:08	16:08	17:38	18:38	19:38
Parc des Expositions	7:16	7:21	7:26	8:21	9:21	10:51	12:21	13:51	15:21	16:21	17:51	18:51	19:51
Square Noury	7:21	7:26	7:31	8:26	9:25	10:55	12:25	13:55	15:25	16:25	17:55	18:55	19:54
LORIENT Gare d'Échanges	7:29	7:34	7:39	8:34	9:33	11:02	12:32	14:03	15:33	16:33	18:04	19:02	20:01
Lycées	7:40	7:45	7:50	8:45									
Les Ormes	7:47	7:52	7:57	8:52									

LORIENT Gare d'Échanges	17:20
Chaumatières	17:26
Kerchopine	17:29
Parc des Expositions	17:40
Square Noury	17:47
PLOUAY Gare Routière	17:50

DIMANCHES & JOURS FÉRIÉS (Sauf 1^{er} mai)

Départ à la demande
À réserver au plus tard la veille avant 17h00.
02 97 37 85 86

PLOUAY Gare Routière	13:30
Chaumatières	13:33
Kerchopine	13:40
Parc des Expositions	13:51
Square Noury	13:54
LORIENT Gare d'Échanges	14:00

DIMANCHES & JOURS FÉRIÉS (Sauf 1^{er} mai)

DU 25 OCTOBRE 2021 AU 26 JUIN 2022



LORIENT Port de pêche → CLÉGUER La Croix Rouge

LORIENT Port de pêche	6:33	7:03	7:07	7:37	8:03	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03
Faouëdic	6:46	7:16	7:20	7:50	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16
Chazeelles-Hôpital	6:49	7:19	7:23	7:53	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19
Gare d'Échanges	6:50	7:20	7:24	7:54	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20
Square Noury	6:56	7:26	7:30	8:00	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26
Parc des Expositions	6:59	7:29	7:33	8:03	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29
Kervoter	7:04	7:34	7:38	8:08	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34
Caudan Mairie	7:08	7:38	7:42	8:12	8:38	9:08	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38
Caudan Kériro	7:11	7:41	7:45	8:15	8:41	9:11	9:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:11	20:41
L'Enfer	7:20	7:50	7:54	8:24	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:48
Place du Puits	7:25	7:55	7:59	8:29	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:53
CLÉGUER La Croix Rouge	7:27	7:57	8:01	8:31	8:57	9:27	9:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	20:55

Terminus Caudan Kériro

SAMEDI

LORIENT Port de pêche	7:01	7:30	8:01	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	14:33	15:02	15:32	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:32	19:01	19:31	20:01
Faouëdic	7:14	7:43	8:14	8:46	9:16	9:46	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:46	14:16	14:47	15:15	15:45	16:16	16:47	17:17	17:46	18:16	18:45	19:14	19:44	20:14
Chazeelles-Hôpital	7:17	7:46	8:17	8:49	9:19	9:49	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:49	13:19	13:49	14:19	14:50	15:18	15:48	16:19	16:50	17:20	17:49	18:19	18:48	19:17	19:47	20:17
Gare d'Échanges	7:18	7:47	8:18	8:50	9:21	9:51	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:51	13:21	13:51	14:21	14:52	15:20	15:50	16:21	16:52	17:22	17:51	18:21	18:50	19:19	19:48	20:18
Square Noury	7:23	7:53	8:24	8:57	9:28	9:57	10:27	10:57	11:28	11:59	12:29	12:57	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:29	17:00	17:29	17:58	18:28	18:55	19:24	19:53	20:23
Parc des Expositions	7:26	7:56	8:27	9:01	9:31	10:00	10:30	11:00	11:32	12:03	12:33	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:33	17:04	17:33	18:02	18:32	18:58	19:27	19:56	20:26
Kervoter	7:30	8:00	8:31	9:05	9:36	10:06	10:36	11:05	11:36	12:09	12:37	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:06	16:39	17:10	17:39	18:08	18:37	19:03	19:32	20:01	20:30
Caudan Mairie	7:34	8:04	8:35	9:09	9:40	10:10	10:39	11:09	11:40	12:13	12:41	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:10	16:43	17:15	17:44	18:13	18:42	19:07	19:36	20:05	20:34
Caudan Kériro	7:37	8:07	8:38	9:12	9:43	10:13	10:42	11:12	11:43	12:16	12:44	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:13	16:46	17:18	17:47	18:16	18:45	19:10	19:39	20:08	20:37
L'Enfer	7:46	8:16	8:47			10:22			11:52	12:25	12:53	13:21	13:51			15:21			16:55	17:27	17:56	18:25	18:54	19:19	19:48	20:17	20:46
Place du Puits	7:51	8:21	8:52			10:27			11:57	12:30	12:58	13:26	13:56			15:26			17:00	17:32	18:01	18:30	18:59	19:24	19:53	20:22	20:51
CLÉGUER La Croix Rouge	7:53	8:23	8:54			10:29			11:59	12:32	13:00	13:28	13:58			15:28			17:02	17:34	18:03	18:32	19:01	19:26	19:55	20:24	20:53

Terminus Caudan Kériro

Les horaires de bus sont en correspondance avec les bateaux.



Consultez la fiche horaire des lignes maritimes.

En raison de travaux du 25 octobre 2021 à juin 2022 : les arrêts La Marne et Chants des oiseaux ne seront pas desservis.

351

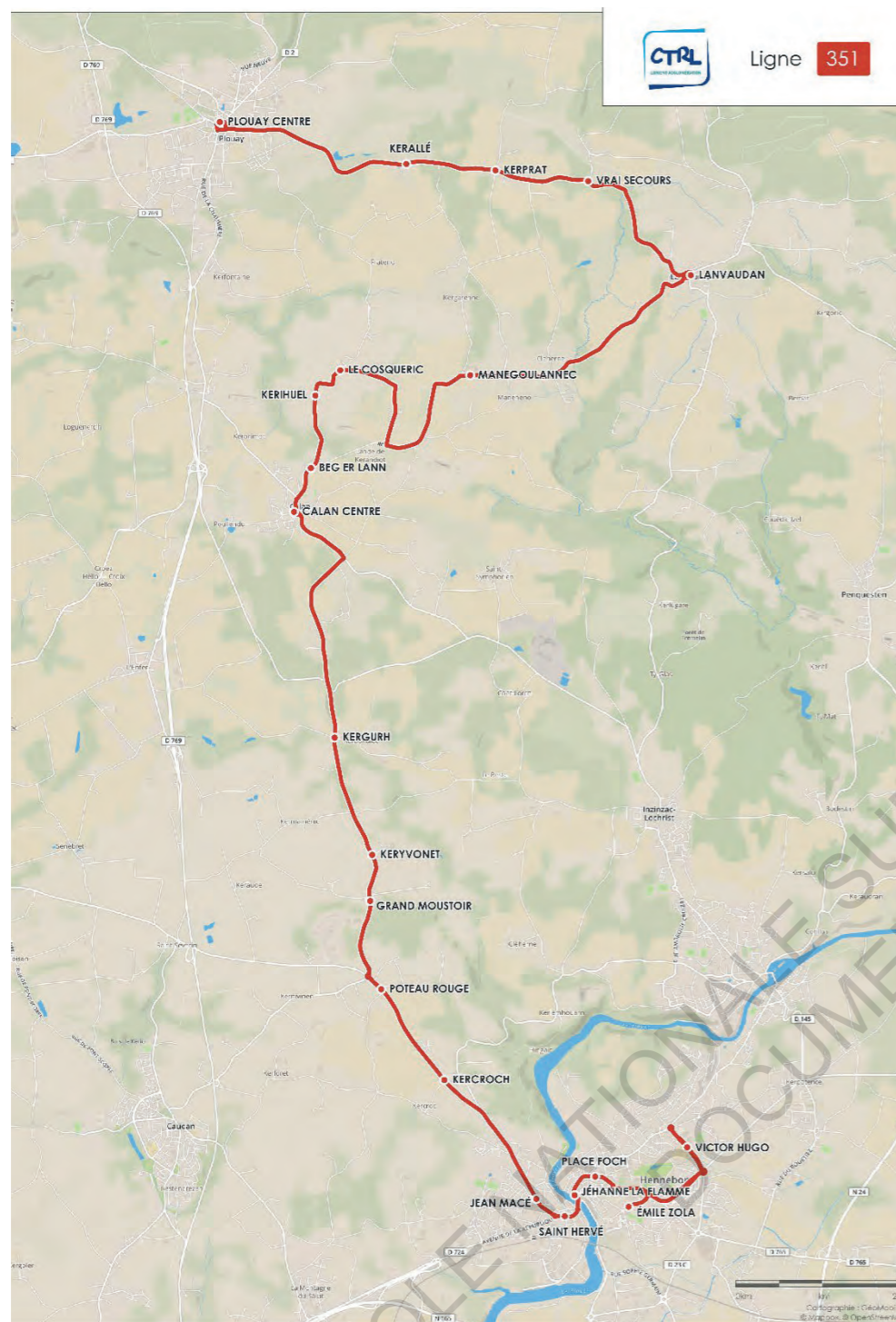
PLOUAY Gare Routière

<> LANVAUDAN <> CALAN

<> HENNEBONT Lycées

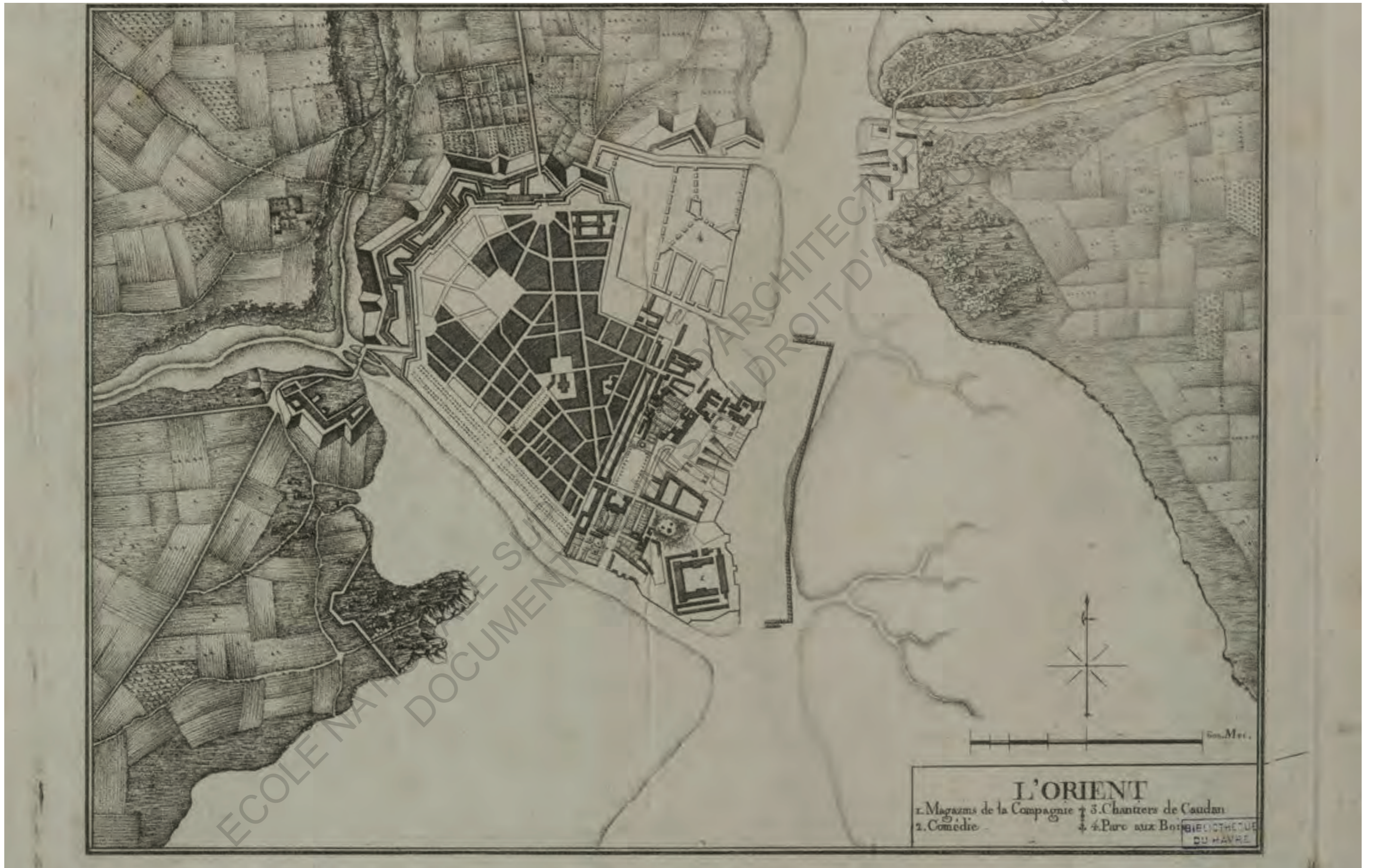
Horaires valables en période scolaire suivant le calendrier de l'éducation nationale.

IV



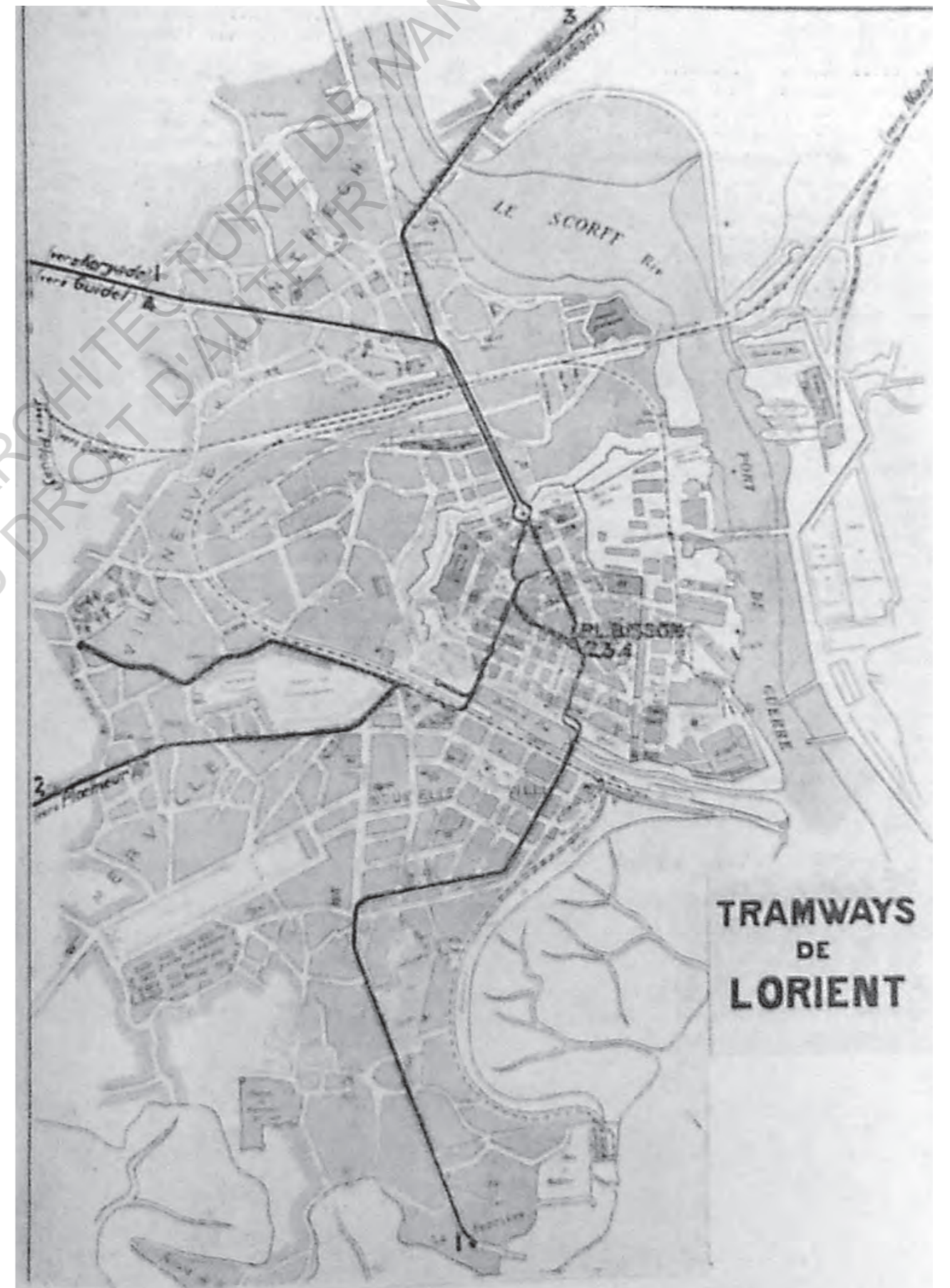
Cartes

Plan historiques de la ville de Lorient au XIX^e siècle,
en 1926, 1927 et 1928





Plan de la ville de Lorient 2Fi943 - Tous droits réservés Archives Municipales de Lorient



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Médiagraphie

Articles

Presse quotidienne régionale

- « Les tribus bretonnes (17/30) : à Plouay, ceux de Bécherel battent le bourg », *Le Télégramme*, article du 30-07-2021 par Anne-Cécile Juillet
- « Hôpital : un comité pour la Montagne du Salut », *Le Télégramme*, article du 15-11-2000
- « Le futur hôpital de Lorient se fera au centre-ville », *Le Télégramme*, article du 18-11-2000
- « Le comité de défense de l'hôpital ne désarme pas », *Le Télégramme*, article du 20-11-2000
- « Hôpital : Les opposants à Calmette au ministère », *Le Télégramme*, article du 15-02-2001
- « Futur hôpital de Lorient : Vers un référendum ? », *Le Télégramme*, article du 12-05-2001
- « Les défenseurs de la Montagne-du-Salut changent de nom », *Le Télégramme*, article du 25-09-2002
- « Hôpital de Bretagne-sud. Fronde pour un autre site », *Le Télégramme*, article du 27-04-2003
- « Hôpital : coup de froid sur Calmette », *Le Télégramme*, article du 02-05-2003
- « Hôpital : la réponse des anti-Calmette », *Le Télégramme*, article du 05-05-2003
- « Futur Hôpital à Calmette : pas de recours du préfet », *Le Télégramme*, article du 28-05-2003
- « Centre hospitalier : la signature de l'ARH », *Le Télégramme*, article du 04-06-2003
- « Hôpital. Le projet lorientais validé », *Le Télégramme*, article du 05-06-2003
- « Les commerçants favorables au projet d'hôpital à Calmette », *Le Télégramme*, article du 08-05-2003
- « Pas de Calmette pas d'hôpital neuf », *Le Télégramme*, article du 24-12-2003
- « Hôpital : Ce sera Calmette », *Le Télégramme*, article du 22-01-2004
- « La mairie de Plouay propose des sorties culturelles une ou deux fois par an », *Le Télégramme*, article du 27-10-2021
- « À Lorient, le Scorff, «hôpital du XXIe siècle» », *Ouest-France*, article du 30-06-2013 par Catherine Jaouen
- « Les souvenirs de Gérard Perron », *Ouest-France*, article du 26-11-2012
- « Et pourquoi pas un tram pour le pays de Lorient ? », *Ouest-France*, article du 19-05-21 par Delphine Landay
- « Lorient. Une ligne passagers de la gare jusqu'aux ports ? », *Ouest-France*, article du 04-09-2020 par Pierre Wadoux
- « Les maisons individuelles, un «non-sens écologique» ? Emmanuelle Wargon clarifie ses propos », *Ouest-France*, article du 19-11-2021

« Morbihan. Le doublement de la route Lorient-Roscoff continue à Caudan », *Ouest-France*, article du 27-02-2019 par Nadine Boursier

« Pour sécuriser et fluidifier le trafic sur cet axe sud-nord de la Bretagne, les départements du Morbihan et du Finistère se mobilisent. Mais il reste encore beaucoup à faire. », *Ouest-France*, article du 17-11-2012 par Julie SCHITTLY

Autre presses

- « En Bretagne, l'agriculture conventionnelle face au bio, deux mondes paysans qui s'ignorent », *Le Monde Diplomatique*, avril 2021 par Maëlle Mariette
- « Sortir du tout-voiture dans une petite ville périurbaine ? Chiche... », *Le 1 hebdo*, article du 10-11-2021 par Eve Charrin.
- « Le commerce plouaysien plus dynamique que jamais », *Bulletin d'Information Municipales de la ville de Plouay*, n°62, décembre 2021
- « Maison individuelle : la ministre du Logement réagit à la polémique », *Batiactu*, article du 18-10-2021 par Florent Lacas
- « Fin des maisons individuelles : la ministre du Logement crée la polémique », *Le Figaro*, article du 15-10-2021 par Guillaume Errard
- « Extension en mer : Un nouveau quartier d'ici 2025 », *L'observateur de Monaco*, article du 30-09-2020 par Sabrina Bonnarigo.
- « La fin des paysans, par Laetitia Chavreul », *Le Monde*, article du 01-08-2008 par Laetitia Chavreul.
- « Qui sont les Gilets jaunes ? Portrait-robot de ces Français en colère », *Le Parisien*, article du 20-03-2019 par Henri Vernet et Charles de Saint Sauveur
- « LORIENT Le nouvel hôpital en lieu et place de l'ancien hôpital Calmette », *Le Moniteur*, article du 15-12-2000 par Nathalie Bougeard

Presses scientifiques

- Baudry, Robinson, et Jean-Philippe Juchs. « Définir l'identité », *Hypothèses*, vol. 10, n° 1, 2007, pp. 155-167.
- Pierre Bourdieu, «L'identité et la représentation, éléments pour une réflexion critique sur l'idée de région», *Actes de la recherche en Sciences Sociales*, vol. 35, L'identité, 1980, pp. 63-72
- Lavigne OP, J. C. (2005). «Interdit ou toléré ? Le prêt à intérêt après Vix Pervenit (1745) ». *Finance & Bien Commun*, 21(1), 85.
- Chaumeil, L. (1939). Abrégé d'histoire de Lorient de la fondation (1666) à nos jours (1939). *Annales de Bretagne*, 46(1), 66-87.

Ouvrages

- Rohou J. (2005), *Fils de ploucs : les gens, notre vie, ar vro, ãn dud, or buez* (Vol 1). Éditions Ouest-France.
- Cavaliere, C., & Viganò, P. (2020). *The Horizontal Metropolis : A Radical Project* (1re éd.). Park Books.
- de Marchi, M., Khorasani Zadeh, H., Viganò, P., Robert, S., Jessenne, J. P., Verleene, S., Carle, L., Boudjaaba, F., Celetti, D., Ferrario, V., Mininni, M., & Filippi, L. *Territori post-rurali. Genealogie e prospettive-Territoires post-ruraux. Généalogies et perspectives.* (2020). Officina Edizioni.
- Marchal, H. & Stébé, J. (2018). Chapitre II. Rurbain, périurbain, tiers-espace et pré-urbain : une question de mot. *La France périurbaine*. Presses Universitaires de France.
- Aliaga, C., Eusebio, P., Levy, D., (2015). Une nouvelle approche sur les espaces à faible et forte densité. *La France et ses Territoires* (Edition 2015 éd., p. 13-22). Institut national de la statistique et des études économiques.

Pages internet

- Anonyme. CM - *Chemin de Fer du Morbihan*. (2002, février). Le répertoire des rues ferroviaires. https://rue_du_petit_train.pagesperso-orange.fr/lignes/atlantique/CF-Morbihan.htm
- Wikipedia contributors. *Chemins de fer du Morbihan*. (2022, 29 mai). Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Chemins_de_fer_du_Morbihan
- Anonyme. *Le petit train de Plouay*. (s. d.). Les chemins de fer du Morbihan. <https://plouay.pagesperso-orange.fr/Docs/Les%20chemins%20de%20fer.htm#Sommaire>
- Association de Défense de l'environnement de Caudan. (2021, septembre). Projet de mise à 2x2 voies de la D769. ADEC - Association de Défense de l'Environnement de Caudan. <https://adec-caudan.pagesperso-orange.fr/D769.htm>
- Eurostat. Contexte - *Degré d'urbanisation*. (s. d.). Eurostat. <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/degree-of-urbanisation/background>
- Wikipedia contributors. (2022, mai 29). *Route nationale 169*. Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_nationale_169
- Anonymes. *Route nationale française 169*. (2009, 9 décembre). WikiSara. https://routes.fandom.com/wiki/Route_nationale_fran%CC%80aise_169
- Géoconfluences ENS de Lyon. (2021, mai). *Exode rural, migrations rurales, exode urbain*. Géoconfluences ENS de Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/exode-rural-migrations-rurales-exode-urbain>
- Trouillard, S. (2014, 30 décembre). *Grande Guerre : « L'image du Breton était celle du plouc arriéré »*. France 24. <https://www.france24.com/fr/20140513-premiere-guerre-mondiale-bretagne-colloque-rennes-coetquidan-yann-lagadec>
- Butterlin, P. (2020, 14 mai). *Les premières villes du monde*. Sciences Humaines. https://www.scienceshumaines.com/les-premieres-villes-du-monde_fr_4247.html
- Butterlin, P. (2020, 14 mai). *Les premières villes du monde*. Sciences Humaines. https://www.scienceshumaines.com/les-premieres-villes-du-monde_fr_4247.html

le Guen, J. L., & Jouano, M. (s. d.). *Pays de Lorient* | Heritaj. Heritaj. <http://www.heritaj.bzh/page/ft-05-pays-de-orient>

Bibliothèque nationale de France. (2012). *Plan historique de Lorient édité par « le Nouvelliste du Morbihan »*. Gallica. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8458695g>

Bibliothèque Nationale de France. (2022). *Lorient*. Gallica. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10679877n>

vie-publique.fr. (2020, 8 juillet). *Loin des métropoles, le sentiment d' ; être délaissé par les pouvoirs publics*. <https://www.vie-publique.fr/en-bref/19769-loin-des-metropoles-sentiment-detre-delaisse-par-les-pouvoirs-publics>

Institut National de l'Audiovisuel. (2020, 19 mars). Les « gilets jaunes » : qui sont-ils ? Lumni | Enseignement. <https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/00000001955/les-gilets-jaunes-qui-sont-ils.html#eclairage>

France 2. (2021, 18 octobre). *Maisons individuelles : les propos polémiques d'Emmanuelle Wargon suscitent une gronde des propriétaires*. Franceinfo. https://www.franceinfo.fr/economie/transports/maisons-indivuelles-les-propos-polemiques-d-emmanuelle-wargon-suscitent-une-gronde-des-proprietaires_4812569.html

Institut national de la statistique et des études économiques. (2021, 11 janvier). *Définition - Artificialisation des sols* | Insee. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2190>

ville de Lorient. (2019). *Ancien hôpital Bodelio*. Lorient.bzh. <https://www.lorient.bzh/bodelio/>

Bovi, H., Marguerite, E., Ferrec, R., & le Montagner, A. (2019, 13 juin). *Nouveau Pays de Lorient : quatre types de territoires aux dynamiques propres et aux fortes interactions* - Insee Analyses Bretagne - 84. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4137561>

idup. (s. d.). idup / Eco-quartier Lenn Sec'h. <http://id-up.org/realisations/eco-quartier-lenn-sec-h>

Universalis, E., & Belmont, N. (s. d.). FOLKLORE. Encyclopædia Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/folklore/1-histoire-du-folklore-comme-discipline/>

Thiesse, A. (2022, 30 mai). *L'histoire par l'image | La construction du folklore français*. L'Histoire par l'image. <https://histoire-image.org/etudes/construction-folklore-francais>

APMnews. (2004, 26 janvier). *LE CENTRE HOSPITALIER DE BRETAGNE SUD A LORIENT AUTORISE A ENTAMER SES TRAVAUX DE CONSTRUCTION*. <https://www.apmnews.com/freestory/10/133248/le-centre-hospitalier-de-bretagne-sud-a-orient-autorise-a-entamer-ses-travaux-de-construction>

Podcast

Bronner, L., & Geai, L. (2021, 2 novembre). « *Laissez-nous vivre !* » : dans le Béarn, les rêves et les cauchemars des enfants d'agriculteurs. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/fragments-de-france/article/2021/10/19/laissez-nous-vivre-dans-le-bearn-les-reves-et-les-cauchemars-des-enfants-d-agriculteurs_6099001_6095744.html

Olivia Gesbert. « *Rural, et alors ?* ». *La Grande Table idées*. (2019, 28 novembre). France Culture. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/la-grande-table-idees/rural-et-alors-7676444>

Vidéo

Un monde pour soi, réalisé par Yann Sinic et écrit par Nathalie Combe, produit par Cosmographe en 2010.

Conférence

le Mouel, G. (Éd.). (2003). *Le « C.M. », Chemin de fer départemental du Morbihan, de Lorient à Plouay (1902 - 1948)*. S.A.H.P.L. Texte publié suite à la conférence du 6 décembre 2003 à LORIENT

Guérin, M.P., Vannier, M., Laferté, G., Chevré, M. (2021, 18 novembre). *La campagne, nouvel Eldorado ?*. Ville de Saint-Herblain

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR