

## Rencontre du Club des Villes et Territoires Cyclables – 2 avril 2009

### A vélo : Santé et sécurité !

**Monsieur Jean-Michel HERRY,**  
*Directeur général des Services Techniques de la Ville de LORIENT*

Je vais vous présenter ce que l'on a fait à Lorient en matière de généralisation des zones 30. En 1984 – 1985, nous avons participé à la démarche expérimentale de mise en œuvre des PDU, à la suite de la LOTI. Si je remonte 25 ans en arrière, c'est pour vous montrer que tout ce que l'on a pu faire en matière de généralisation des zones 30 ne s'est pas fait du jour au lendemain. Cela c'est fait dans le cadre d'une politique cohérente de longue date.

A cette époque, nous avons donc commencé à intégrer, dans le cadre de cette démarche PDU, tout l'intérêt et la nécessité de la mise en œuvre d'une bonne communication autour des aspects déplacement et sécurité pour pouvoir faire accepter un certain nombre d'aménagements de l'espace public qui étaient plutôt innovants pour l'époque.

Autre nouveauté, tout aussi importante, c'est la découverte des usagers de l'espace public. En effet, ces derniers ne sont pas toujours des trentenaires bien-portants et il y a un problème d'accès aux handicapés sur l'espace public. D'ailleurs, la proximité d'un centre rééducation fonctionnelle à Kerpape, à côté de Lorient, nous a permis de prendre en compte cette dimension, qui aujourd'hui, paraît assez fondamentale.

Nous avons également travaillé sur les transports collectifs et leur intégration dans la voirie.

C'est donc à cette époque que nous avons mis en œuvre une politique de sécurité et que nous avons fait un certain nombre de travaux.

Depuis le milieu des années 80 et encore aujourd'hui, à chaque fois qu'un aménagement est fait, quelque soit la dimension de l'aménagement, il y a une présentation publique, avec par exemple la distribution d'un petit flyer aux gens.

Au milieu des années 90, nous avons découvert la zone 30 avant que le concept n'existe sur le plan réglementaire grâce aux déplacements du Club des villes et territoires cyclables en Allemagne, en Hollande et en Suisse. Ces voyages nous ont montré que cela existait ailleurs et que c'était assez facilement transposable. Donc, nous avons commencé à faire des aménagements en zone 30 à cette époque là, et nous avons réfléchi au partage de la rue, à la déstructuration de l'image classique de la rue ou de la route. Car rappelons le, c'était aussi ça la rue : une route transposée en ville. Voici comment se concevait une rue : un bon enrobé noir au milieu et de petits trottoirs sur le côté. Nous avons donc déstructuré la rue, nous l'avons imaginée plus partagée avec des obstacles qui soient moins favorables aux déplacements rapides des voitures comme les coussins berlinois, les chicanes



Photos© Claude Roig-www.velovelo.com

et les systèmes à sens unique. Nous avons également mis en place des petits giratoires doubles franchissables sous l'impulsion de Yann Le Gal en particulier.

Nous avons aussi entamé une démarche auprès des écoles pour sécuriser leurs sorties, mais surtout les parcours scolaires, et en particulier les franchissements de voiries importantes à proximité des groupes scolaires. Nous avons donc mis ces secteurs en zone 30 avec une signalétique particulière, en utilisant des couleurs un peu vives que l'on retrouve maintenant partout sur Lorient. Tout ceci s'est construit entre le milieu des années 90 et le milieu des années 2000.

Nous nous sommes donc retrouvés avec une carte en 2003/2004 qui ressemble à une espèce de patchwork avec des zones 30 plus ou moins grandes, plus ou moins ponctuelles ; cela a entraîné certaines difficultés de compréhension pour les habitants. En effet, on passait dans certains quartiers d'une zone 50 à une zone 30 alors que les voiries étaient de même nature et le secteur tout à fait similaire en terme urbain. A ce moment là, nous nous sommes dit qu'il y avait un problème puisque le fait d'avoir limité les zones 30, même s'il y en avait beaucoup, créait une certaine confusion dans la compréhension des choses. C'est donc à ce moment là, au moment où le PLU a été créé et dans le cadre du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) que la ville c'est interrogée sur le fait de généraliser les zones 30, en partant de l'idée que ce côté morcelé était un inconvénient à la compréhension du dispositif. Il valait donc mieux changer de principe et considérer que la ville était en totalité en zone 30 à l'exception de quelques voies qui restaient en voie 50, ce qui était beaucoup plus compréhensible pour tout le monde. Il arrive même que les voies 50 soient parfois interrompues par des zones à 30 quand cela est nécessaire, lorsqu'il y a des établissements scolaires ou bien des traversées piétonnes importantes. L'idée est donc de renverser le processus : faire une ville à 30 et créer l'exception dans le fait que certaines voiries restent à 50 km/h.

Comment cela a-t-il été mis en place ? La méthode qui a été retenue est basée sur la concertation et une démarche de proximité extrêmement forte avec les habitants. Des réunions de quartier qui sont faites tous les ans par les élus de Lorient et par le maire pour rencontrer les habitants et discuter avec eux directement des problèmes quotidiens, en particulier des problèmes concernant l'espace public. Lors de ces réunions, il a été proposé à la fin de chacune d'elles une inscription pour ceux qui désiraient participer au groupe de travail sur la mise en œuvre de la généralisation des zones 30. Nous avons eu une centaine de personnes qui se sont portées volontaires. Par la suite, nous les avons fait venir à 3 ou 4 réunions pour monter avec eux le processus de mise en œuvre du dispositif. Il fallait que l'on passe de l'idée généreuse à la réalisation concrète sur le terrain et ce n'était pas si évident que ça.

La mise en œuvre concrète sur le terrain a été faite de manière très détaillée par ces groupes de travail, secteur par secteur, en définissant les zones existantes, les zones que l'on allait réaliser sur trois ans (2007, 2008 et 2009), en suivant un plan d'action.

On a défini également quelles étaient les voiries qui allaient subsister à 50 km /h. Le fait de conserver l'idée qu'il fallait que des voies restent à 50 a été pour nous le plus difficile. Très difficile également de faire admettre aux gens que nous ne pouvions pas, pour le moment en tout cas, faire passer l'ensemble des voiries à 30. Cependant, en réalité, les voies à grande circulation, en particulier aux heures de pointes, sont déjà dans des situations de saturation, ce qui fait que ce n'est pas très grave de les laisser à 50.

Le schéma à 50 a donc été arrêté et les zones 30 programmées. La signalisation était prévue et il nous a fallu planifier sa mise en place. Nous avons donc fait des plans techniques très détaillés.

Nous avons également souhaité trouver un signal qui soit compréhensible par tous afin de marquer les entrées de la zone 30. Car nous avons estimé d'une part que la signalisation n'était pas suffisante et d'autre part que nous n'allions pas faire des aménagements de sécurité sur chacune des voiries de Lorient, ce n'était matériellement pas possible. Nous avons donc proposé après discussion avec le groupe de travail la mise en œuvre d'un marquage au sol, sous forme de pavé de résine.

Nous communiquons en parallèle de ces actions. Une campagne très importante en 2007 en association avec d'autres problématiques de fonctionnement d'espace public a été menée, autour du concept « mon quartier je m'y sens bien ». Ensuite, comme nous le faisons à chaque fois que nous mettons en œuvre un dispositif de sécurisation, nous faisons une évaluation. Aujourd'hui, nous avons plusieurs dispositifs qui permettent d'évaluer la réalité du fonctionnement en zone 30. Ils mesurent les débits, les vitesses et cela nous permet d'évaluer la réalité de la zone 30. Car nous savons que si nous décrétons qu'un secteur est en zone 30 et que ce n'est pas le cas dans les faits nous ne serons pas crédibles pour l'avenir.

Nous avons fait en sorte qu'un boulevard de centre ville, qui est un espace très large géré par des feux avec 7 voies de circulation, devienne un espace calmé. Il faut qu'il y ait une réelle priorité aux bus dans le cadre du fonctionnement de la voie centrale, et qu'en même temps tout ça se règle par des pertes de priorité, des fonctionnements giratoires sans feux. Nous avons donc aujourd'hui un petit peu plus d'un an et demi d'expérience et cela donne des trafics assez surprenants. Sur les deux voies de circulation de part et d'autre, nous avons à peu près 15 000 véhicules / jour et au milieu nous avons 800 / véhicules jour dont le réseau de transports en commun. Aujourd'hui c'est très bien respecté, ça a apporté un énorme progrès en terme de déplacements vélo et piéton dans le centre ville de Lorient avec un bénéfice totalement comparable à ce que l'on avait envisagé sur le gain de temps du réseau de transports collectifs.

Et alors que la zone 30 se met en place, patatras la zone 20 arrive ! Je plaisante évidemment, il faut simplement reprendre la communication car c'est un outil majeur qui nous permet d'aller encore plus loin que ce qui a déjà été fait dans le cadre des zones 30. Nous avons identifié, avec des bureaux d'études, un certain nombre de secteurs qui peuvent passer en zone de rencontre. Deux expérimentations devraient se faire, celles-ci se présentent plutôt bien, nous envisageons donc maintenant d'étendre le concept de zone de rencontre et de faire évoluer la mise en œuvre de la zone 30 sur l'ensemble de la ville en fonction de ce nouveau concept. C'est un nouveau chantier qui s'ouvre, un dossier qui, bien que nouveau, se présente bien car il est très bien reçu et nous sommes sur des dynamiques qui n'ont aucune raison de ne pas se poursuivre.