



Schéma Directeur des Modes Actifs

Plan d'actions

Août 2016

Lorient.fr

Découvrir Lorient | Mairie | Services | Projets et travaux | Agenda

Accueil > Actualités > Enquête en ligne

Enquête en ligne

Promouvoir la marche et le vélo

La Ville de Lorient, dans le cadre de sa politique de développement durable et dans la continuité des actions déjà entreprises, souhaite renforcer l'usage des modes alternatifs à l'automobile et notamment de la marche et du vélo.

Modes à la fois "doux" pour la planète et "actifs" dans un contexte où la sédentarité constitue un enjeu de santé public majeur, ils sont le socle d'une mobilité durable. Sujet concernant tous les Lorientais, la Ville a souhaité mettre en place un large processus de concertation, dont émane notamment le présent questionnaire.



Boulevard Léon Blum

Accéder à l'enquête en ligne jusqu'au 8 mars inclus

Déplacements. Encourager la pratique du vélo

Lorient souhaite passer la vitesse supérieure pour intégrer le haut du classement des villes cyclables. Mais la route s'annonce longue. Malgré les divers aménagements (parking, pistes cyclables, tourne à droite au feu rouge...), la pratique du vélo en ville peine à se développer. Elle est aujourd'hui estimée à 5% quand les villes de tête affichent 10% comme à Strasbourg.

« Dans les villes moyennes comme Lorient, on descend à 2 ou 3% », affirme Olivier Le Lamer, adjoint au maire en charge des déplacements, qui entend doubler le péloton de cyclistes réguliers en dix ans.

« Nous devons travailler sur le confort, la continuité et le jalonnement des itinéraires ».

Le double sens cyclable - sur le modèle de la rue de Larmor (le cycliste circule en sens inverse des véhicules), sera développé dans une centaine de rues, tout comme les zones de rencontre (les piétons sont prioritaires sur les cyclistes qui sont prioritaires sur les voitures)



Lorient entend doubler son péloton de cyclistes réguliers en dix ans.

comme celle de la rue Léo-Le-Bourgo.

Une enquête auprès des cyclistes et des piétons

Ces investissements, qui devraient s'échelonner sur trois ans, s'accompagneront d'une large concertation auprès des usagers réguliers, cyclistes bien sûr mais aussi les piétons. Car il s'agit avant tout d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

« Des enquêtes similaires ont déjà été réalisées à Strasbourg ou Dijon. Les réponses au questionnaire nous permettront d'identifier d'autres points à améliorer et de mettre en place les actions prioritaires », souligne l'adjoint au maire.

L'enquête sera accompagnée d'ateliers de concertation. Les préconisations et les actions envisagées seront ensuite présentées lors d'une réunion publique en septembre prochain.

▼ Répondre au questionnaire

Pour participer à l'enquête, du 1^{er} février à début mars, il suffit de se rendre sur le site de Lorient. www.lorient.fr/enquete-deplacements.



Ville de Lorient @Villedelorient · 15 févr.
Vélo et marche à #Lorient... enquête en ligne jusqu'à la fin février
roland-ribi.limequery.org/index.php/1899
... #mobilité #déplacement



Dispositifs de signalisation

Déplacements

Circulation apaisée Partageons la rue

L'aménagement de nouvelles zones de rencontre et de rues à double sens cyclable est prévu sur trois ans. Deux cents rues sont programmées. Objectif : créer les conditions d'un partage harmonieux de la rue entre usagers, pour une circulation apaisée.

Un disque à fond rouge barré d'un rectangle blanc horizontal - le « sens interdit » est l'un des panneaux de signalisation les plus connus et les plus identifiables. Il indique une rue placée en sens unique de circulation... Et implique un détour obligatoire pour l'usager qui lui fait face. Si l'automobiliste trouve en général rapidement une autre voie d'accès, il en va tout autrement pour le cycliste, pour qui ce panneau est synonyme de longs détours, parfois par des axes à grande circulation. Depuis quelques années, on voit donc apparaître de nouveaux panneaux, marqués d'un vélo, et placés sous le bonnet des feux. Ils indiquent que les cyclistes sont autorisés à emprunter la rue à sens unique, même à contre-sens. À droite tout de suite, un autre panneau signale aux automobilistes la possibilité de croiser des cyclistes à contre-sens. Bien venue dans une rue à double sens cyclable ! Un décret publié cet été généralise et dispense aux villes piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h. À Lorient, le déploiement se poursuit : des cercles blancs centrés sur la chaussée, 23 rues seront placées en double sens cyclable. Outre la réduction des distances, ces aménagements sécurisés offrent aux cyclistes une meilleure visibilité des itinéraires et une bonne visibilité.

Circulation apaisée

La mise en place des panneaux de signalétique s'accompagne parfois d'un marquage au sol. Les pictogrammes représentent un vélo, une flèche indiquant le sens de circulation. Les doubles sens cyclables offrent un partage efficace de la rue entre ses différents usagers : cette idée de circulation apaisée est également à l'origine du déploiement des zones de rencontre depuis le début de l'année. Des espaces partagés entre piétons, automobilistes, cyclistes, où l'usager le plus vulnérable a la priorité sur l'autre, et une limitation de la vitesse à 20 km/h. Zones de rencontre ou double sens cyclable : des groupes de travail réunissant techniciens, représentants d'associations, et habitants ont étudié pendant plusieurs mois, sur le terrain, toutes les possibilités, par secteurs. Avancées de



Sécurité, visibilité et respect avec les doubles sens cyclables.

Pratiques

Consultez la carte des rues et rendez-vous accueilli par le service de déplacement des usagers de déplacement des usagers sur www.lorient.fr, rubrique Services, Transports-Déplacements, Partageons la rue. **Service usagers - Service Mobilité** 02 97 33 21 50

Partageons nos déplacements !

Quelles sont vos pratiques de déplacements ? Quelles sont selon vous les leviers de promotion de la marche et du vélo ? Trois questions auxquelles des citoyens lorientais ont répondu lors de ateliers de concertation. Les réponses ont été analysées et ont permis de définir un plan de travail pour améliorer la mobilité. Ce plan de travail sera mis en place au cours de prochains mois.



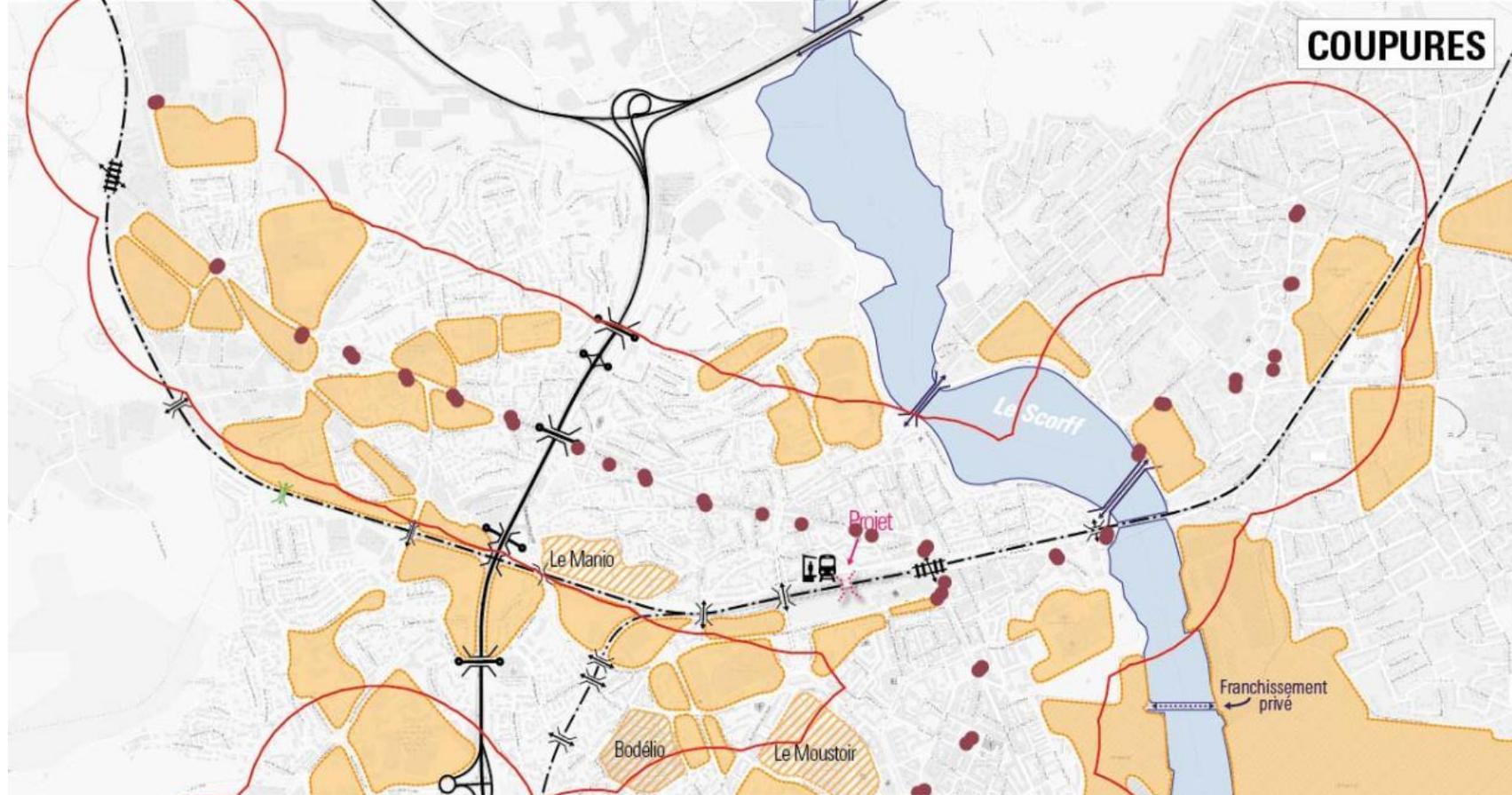
1 UN TERRITOIRE POREUX POUR LA MARCHE ET LE VELO

Préambule :

- En raccourcissant les trajets et en multipliant les cheminements, la finesse de la trame publique constitue une clé de la «marchabilité / cyclabilité» des territoires. L'hectomètre en est la métrique empirique conciliant porosité et besoin de constructibilité.
- Allant à l'encontre d'une tendance lourde au cloisonnement des espaces, l'objectif de porosité urbaine est tout autant un objectif de mobilité qu'un objectif politique.

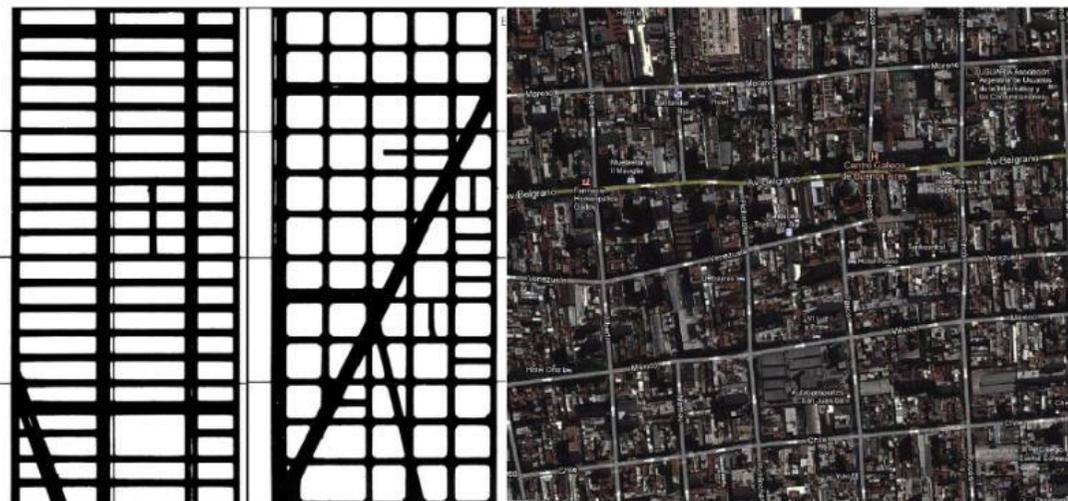
Principes d'actions:

- Il s'agit de faire « feu de tout bois » pour affiner la maille publique en s'attaquant aux principales coupures (en orange sur la carte) et en ayant un regard particulier sur les voisinages des arrêts TC (cercles rouges)



LA MAILLE : CRÉER OU CONFORTER LES CHEMINEMENTS

100x100m : une ville à l'échelle du piéton



New-York (Manhattan)
60x210m

Barcelone
130x130m

Buenos-Aires
100x100m

COUPURES

LÉGENDE

Coupures linéaires :

- Infrastructure routière
- - - Voies ferrées

Franchissements

- ⊗ - de la périphérie routière
- ⊗ - des voies ferrées par un pont/tunnel
- ⊗ - sur les voies ferrées
- ⊗ - des voies ferrées par un pont/tunnel
- ⊗ - des voies d'eau

Coupures surfaciques :

- Orange - Grandes emprises non perméables pour les modes actifs
- Yellow - Grandes emprises faisant l'objet d'une OAP

Arrêts principaux de transports en commun :

- Arrêts TC (Triskell, batobus, gare) et zone d'influence 500m



1 UN TERRITOIRE POREUX POUR LA MARCHE ET LE VELO

Mesure 1.4 :

Favoriser les continuités piétonnes et cyclables

Les poubelles encombrant les trottoirs sont des réalités concrètes que les lorientais ont nettement fait remonter dans le cadre de l'enquête. Des solutions adoptées pour libérer les trottoirs:

Généralisation des doubles sens cyclables

Refonte des dispositifs de contrôle d'accès (chicanes)



Exemple de gestion des poubelles sur les espaces de stationnement



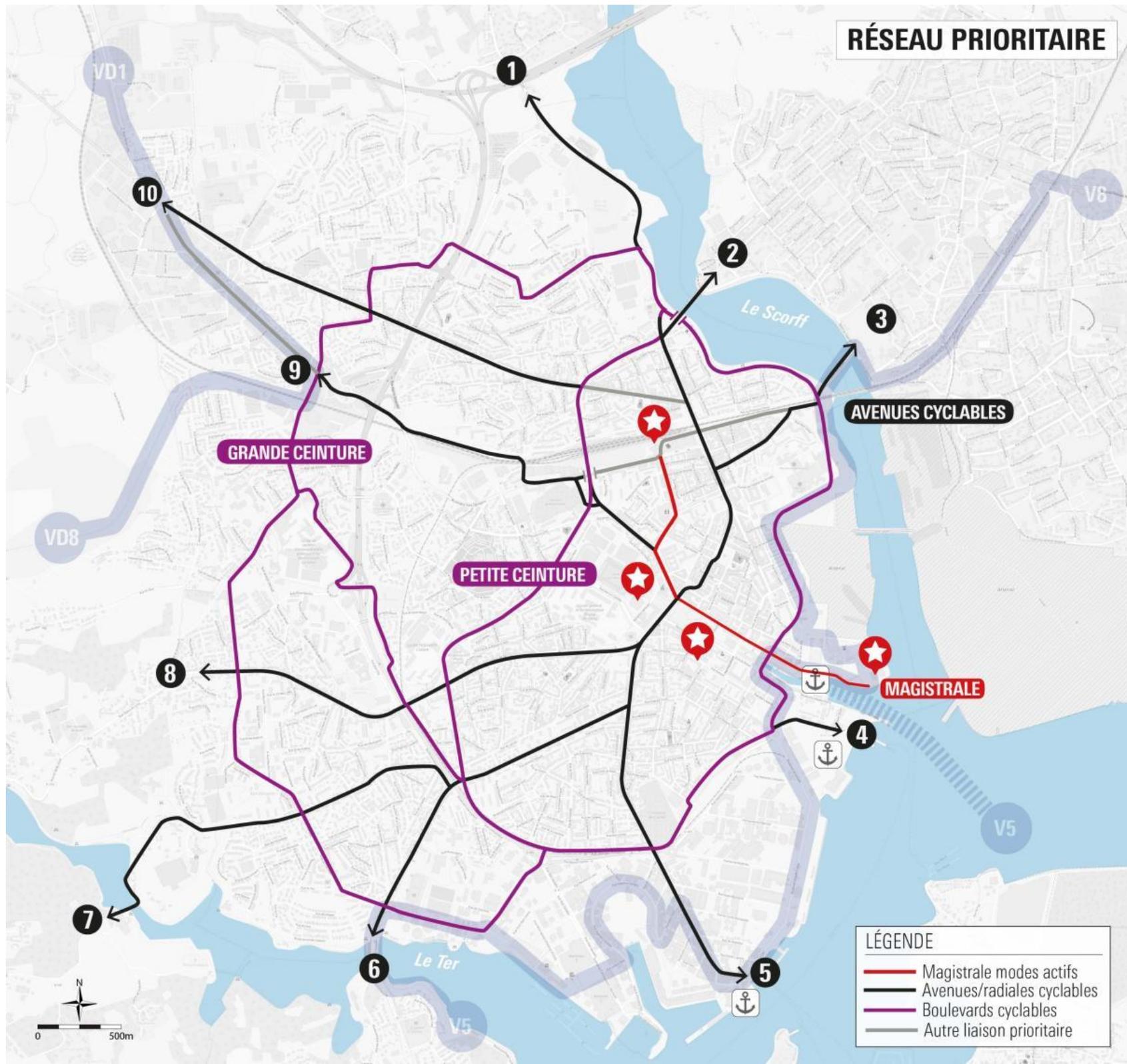
Sécurisation des cheminements sans pénaliser ni les vélos ni les P.M.R.

2 UN RESEAU D'INTERVENTION PRIORITAIRE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Principes d'action : les territoires d'intervention

Il est proposé de concentrer les moyens sur quelques itinéraires-clés :

- Un axe citoyen, véritable vitrine de la ville de Lorient reliant les deux grands secteurs de projets : la gare au nord, le péristyle au sud en passant par la mairie et le parc Jules Ferry.
- Des itinéraires vélos du quotidien organisés de manière **radioconcentrique**, en radiales et rocares.
- Les itinéraires suivent principalement les **axes routiers structurants** pour plusieurs raisons :
 - la lisibilité de ces axes qui en fait généralement l'option la plus courte
 - L'enjeu de sécurisation, car l'expérience montre que ces axes, qu'ils soient aménagés ou non, concentrent trafic vélo et véhicules automobiles



2 UN RESEAU D'INTERVENTION PRIORITAIRE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Plan-programme «tronçons»:

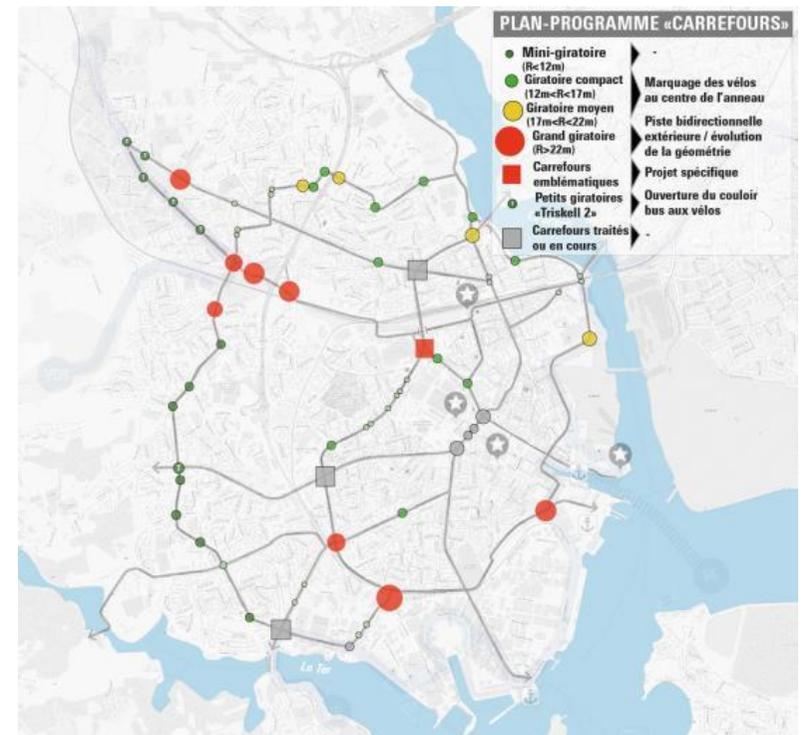
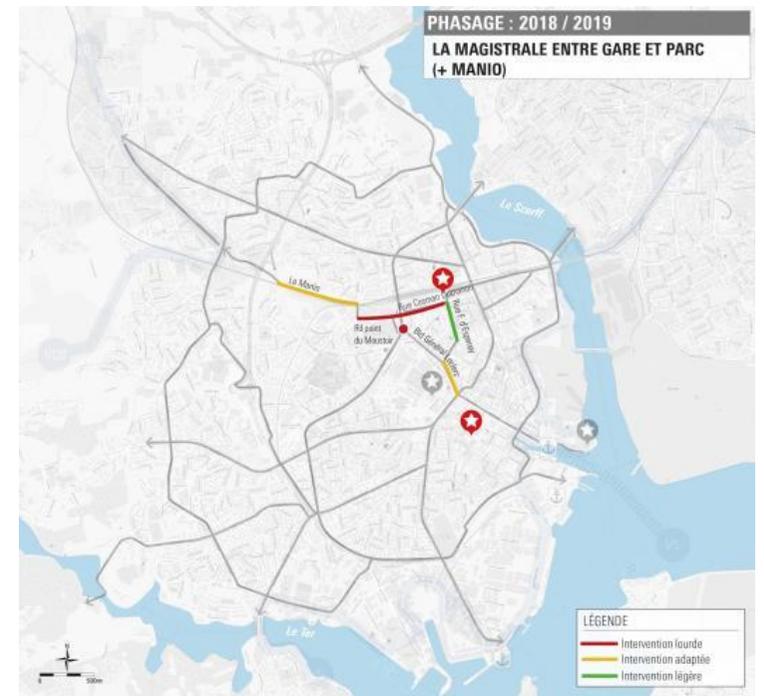
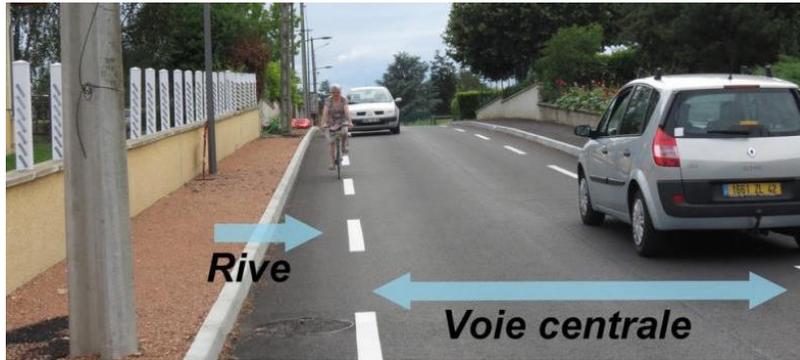
Les niveaux d'intervention

Les niveaux d'intervention sont catégorisés en 3 niveaux :

- **l'intervention légère** joue principalement sur le marquage (matérialisation de bandes cyclables, de CVCB, de rue à priorité cyclable)
- **l'intervention adaptée** suppose de toucher à un fil d'eau ou de reprendre le revêtement de surface,
- **l'intervention lourde** suppose une reprise plus ambitieuse du profil en travers.

Phase 1 : 2017/2018

Les interventions accompagnent les extensions du Triskell. Au nord sont concernées les rues de Belgique et du colonel Muller auquel s'ajoute la réflexion sur la continuité de la rue Paul Guyiessé. Au sud les rues de Merville et Lanveur.



Triskell , voies bus et vélos



3

CONFORTER L'USAGE DES RUES APAISEES

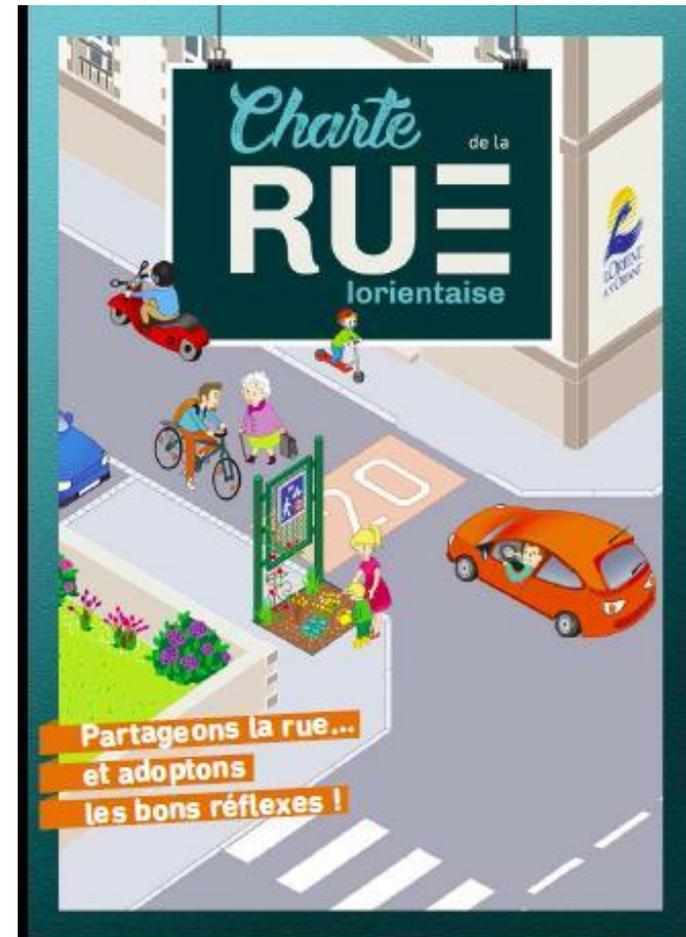
Mesure 3.1 :

La démarche zone de rencontre
et son kit d'intervention

La « zone de rencontre » constitue un outil réglementaire permettant de renforcer les usages locaux et non circulatoires de la rue. La ville de Lorient a bien conscience de cet outil et promeut son usage à travers le déploiement à pas forcé de plus de 100 zones de rencontre à coût maîtrisé

Signature d'une charte de la rue en juin 2017 élaborée en concertation avec les acteurs des déplacements et riverains volontaires.

Redonner la rue aux piétons par des animations festives



Fermeture ponctuelle et animations de la rue Franchet d'Esperey

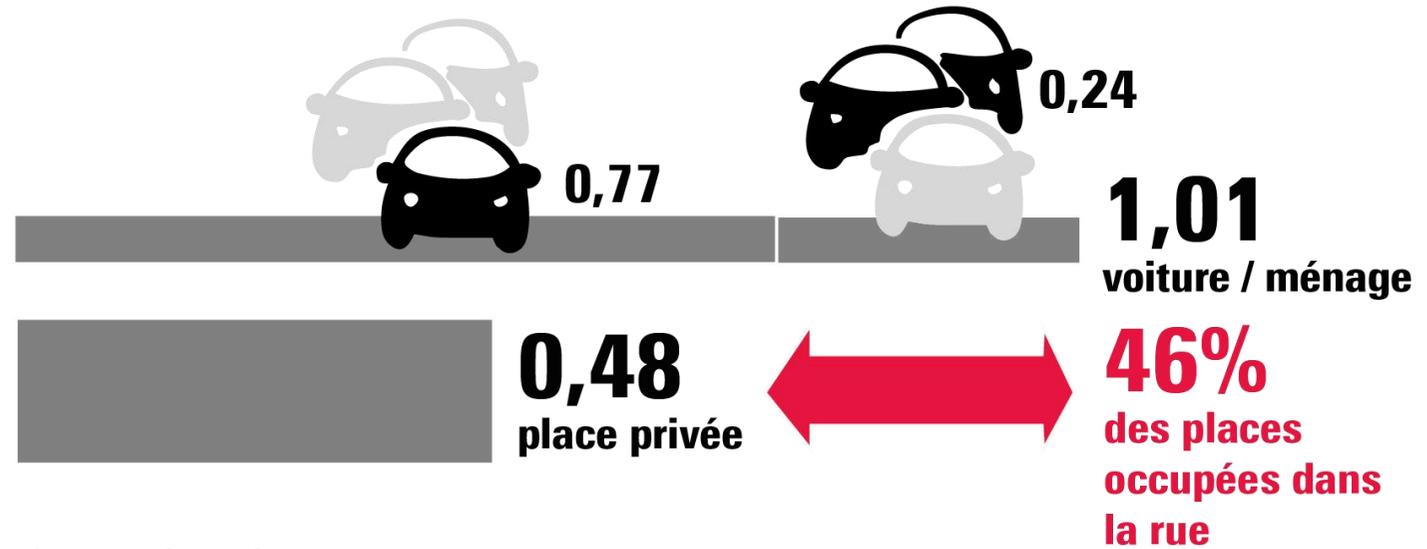


3 CHANGER LE CADRE DE VIE ET RETROUVER L'USAGE DES RUES APAISEES

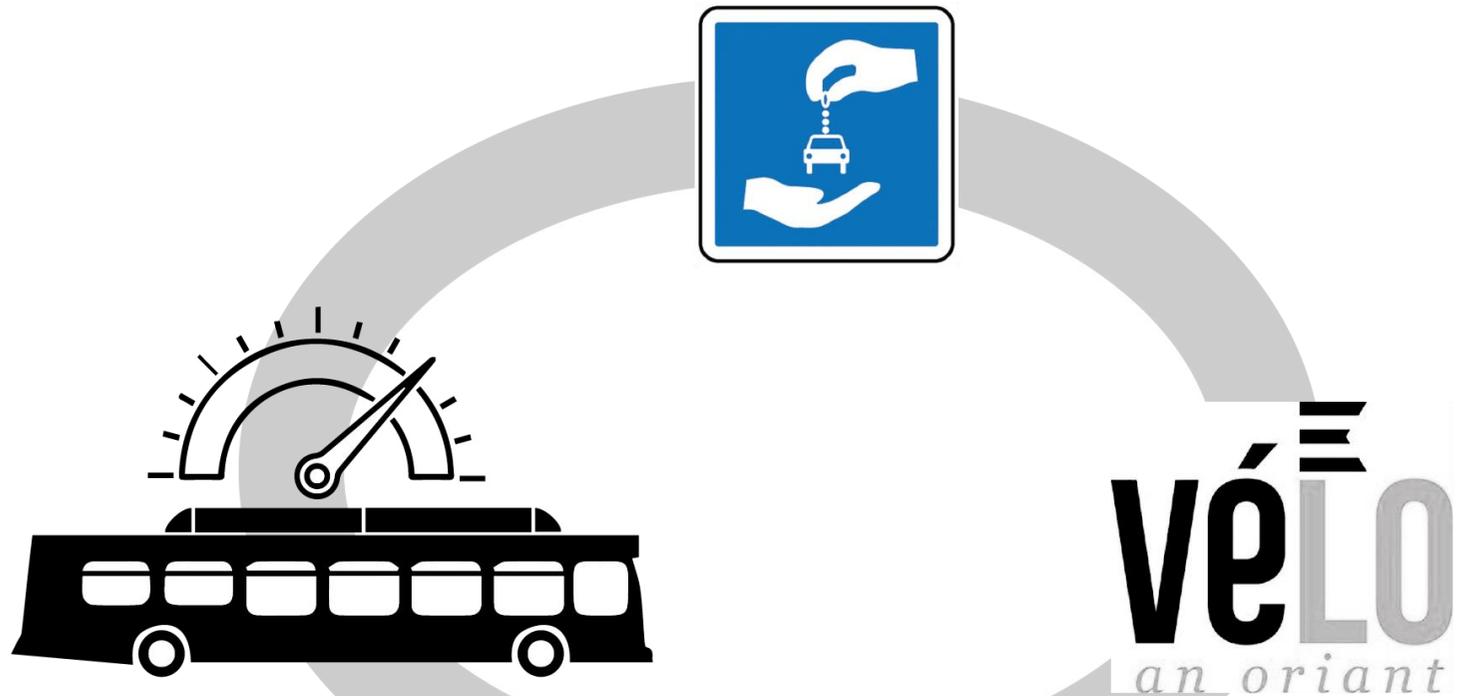
Mesure 3.3 :

Un bouquet de services de mobilité pour se passer de la 2^e voiture (échelle agglomération)

- Selon les données du dernier recensement de la population, environ 46% des places sur voirie sont occupées par la 2^e (ou 3^e) voiture des lorientais.
- Changer l'image de la rue passe par une réduction de l'impact du stationnement, donc du taux de motorisation des ménages.
- 1 véhicule en autopartage se substituant à 9 voitures particulières (source : étude France Autopartage, 2012), nous préconisons que le renouvellement de la Délégation de Service Public Transport en 2017 soit l'occasion d'une étude d'opportunité et de faisabilité d'un service d'autopartage à l'échelle de l'agglomération et la constitution à terme d'un bouquet de service unifié : vélo, Triskell, autopartage.



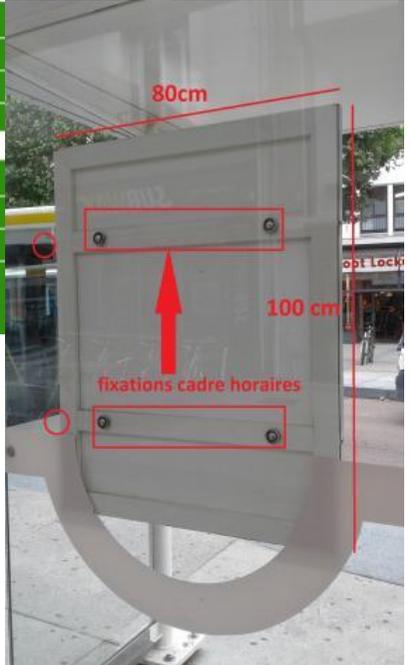
Source : INSEE, RGP, territoire de la Ville de Lorient



Un bouquet unifié de services rendant crédible la suppression de la deuxième voiture ?

5

JALONNER EN PRESERVANT L'ESPACE PUBLIC



Mesure 5.1 :
Des cartes de proximité piéton

Caractéristiques attendues :

- Carte de repérage centrée sur l'usager explorant un champ de 1km/15' à pied
- Index des rues et des équipements
- Stylisation souhaitable des équipements principaux et repères visuels
- Visualisation de l'ensemble de la voirie praticable par le piéton avec mise en valeur des cheminements, zones piétonnes et de rencontre
- Déploiement sur l'espace public : arrière d'abribus, affichage évènementiel, mur aveugle (cf. page suivante)



5 JALONNEREN PRESERVANT L'ESPACE PUBLIC

Mesure 5.4 :

Un marquage identitaire des itinéraires

- Les itinéraires vélos sont unifiés au-delà de la diversité des aménagements supports (pistes, bandes, trottoir partagé) par une identité visuelle commune et notamment un marquage

Cartes de décryptage (R.I.S.) aux têtes du réseau

Des Relais d'Informations Service sont déployés sur des supports dédiés à concevoir reflétant l'identité du réseau.



4

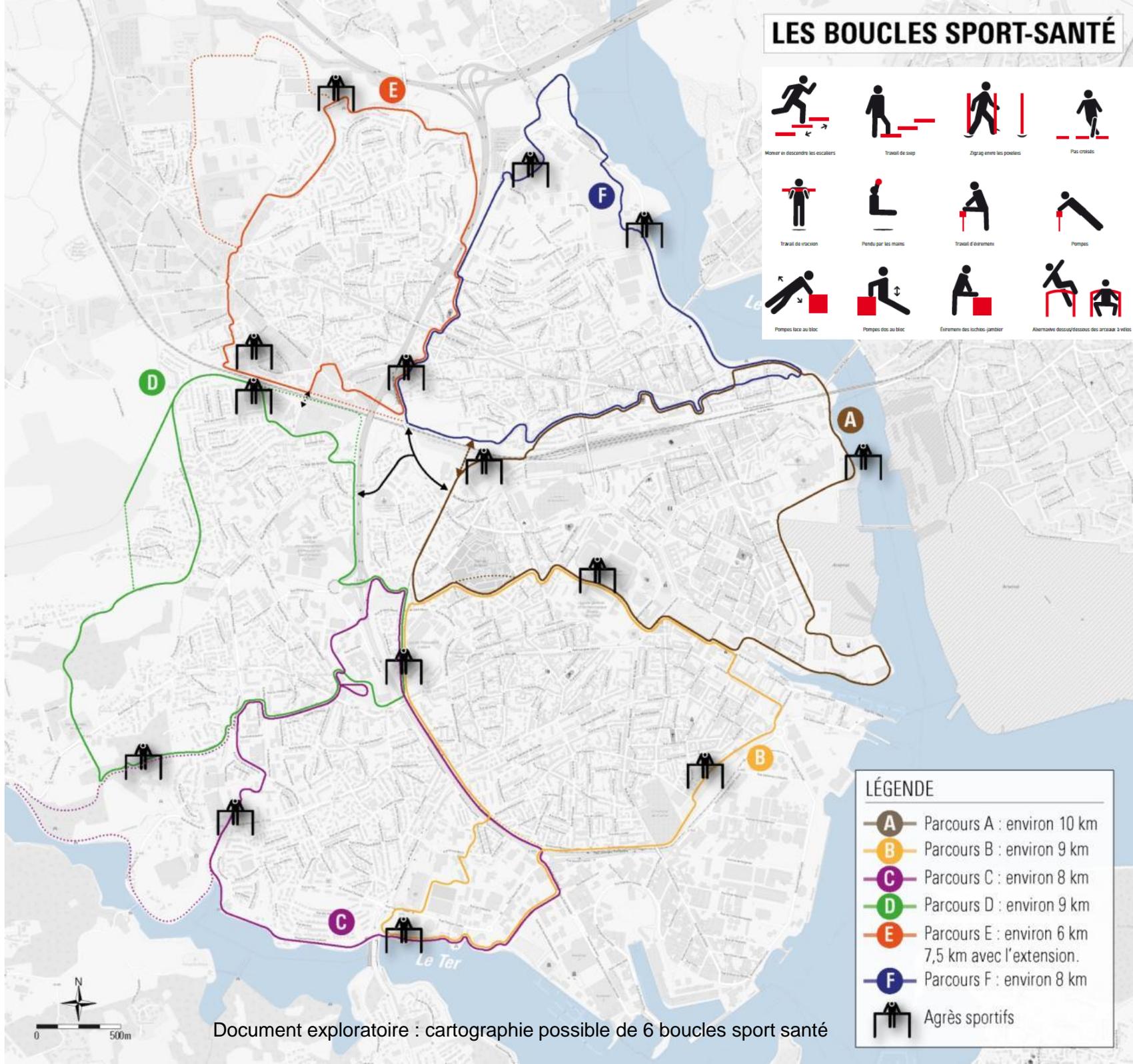
ALLIER MODES ACTIFS, SPORT ET SANTE

Principe d'action :

Lier les thématiques de la santé et de la marche urbaine afin de conquérir de nouveaux publics : séniors, actifs sortant de la ville pour courir.

Mesure 4.1 : des parcours de santé urbains

- Boucles de 5km environ permettant leur utilisation 'en porte à porte' avec un budget temps de 45'
- Boucles maillées et couvrant le territoire. Anticipation d'une extension possible aux communes limitrophes
- Valorisation des cheminements et des rues apaisées notamment les zones de rencontre
- Suggestion d'exercices utilisant les mobiliers urbains. Optionnellement, déploiement d'agrès sportifs



7 SUIVRE EVALUER

Mesure 7.1 :

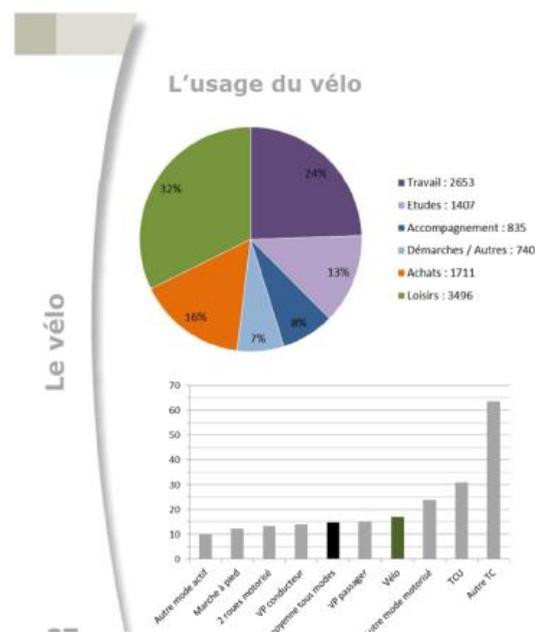
Mettre en œuvre un observatoire des mobilités actives

La publication périodique (tous les deux ans) d'un observatoire des modes actifs fait partie intégrante du schéma directeur.

L'observatoire porte :

- sur les aménagements réalisés (linéaire cyclable, zones apaisées, avancement des itinéraires structurants)
- les usages (quantitatif et qualitatif). Cela suppose notamment le renforcement prioritaire des compteurs vélo/piéton automatiques et mobiles permettant de bien rendre compte de la situation initiale.
- l'écosystème général (services, manifestation).

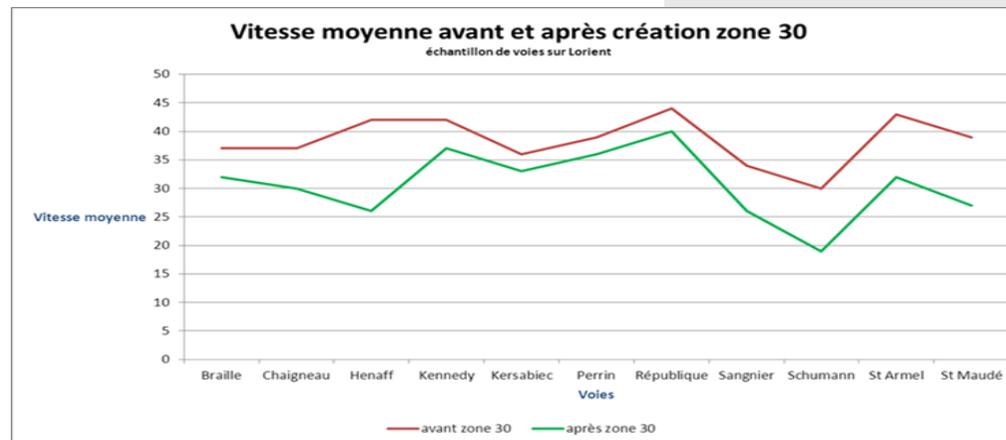
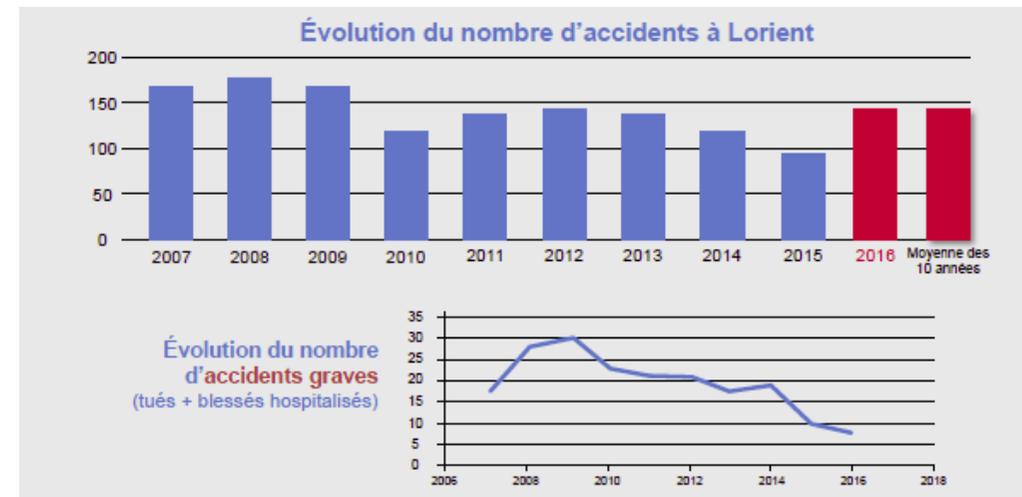
Le relevé régulier des comptages et des blessés est un puissant moyen de légitimation de la politique publique



- » 23 200 déplacements quotidiens à vélo
- » dont 9 600 dans la ville centre (*origine et destination Lorient*)
- » La durée moyenne d'un déplacement à vélo est de :
 - 17 min. tous motifs confondus
 - 35 min. pour le motif loisirs
 - 10 min. pour le motif travail
 - 6 à 8 min. pour les autres motifs
- » plus de 3 200 vélos électriques (2,4 % du parc)

L'observatoire constitue un outil intéressant à plusieurs titres :

- Le suivi rigoureux d'avancement permet d'éviter un essoufflement de la dynamique
- L'évaluation régulière de la croissance des usages permet de justifier des investissements
- La publication périodique de l'observatoire est un outil de promotion très efficace et de valorisation de l'action de la collectivité



8 COMMUNIQUER

Des temps forts pour accompagner la dynamique du schéma directeur. Plusieurs pistes/axes sont possibles:

- réappropriation temporaire et festif d'espaces publics emblématiques ; rives du Scorff ou cours de Chazelles exemple de la journée sans voiture.
- **challenge mobilité** entre salariés, s'appuyant sur le PDE



Visite du patrimoine à vélo dans le cadre du Plan de Déplacement des agents de



Dim. 17 sept.
Journée sans voiture
Autour du Pont des Indes
LANESTER & LORIENT

Skate park
Quai Péri
Pont des Indes
Rives du Scorff
(côté Lorient)
De 11 h à 18 h

Animations,
démonstrations,
expos, sieste musicale,
restauration...

Le déplacement durable et festif !

Création: David Ivern

