



Collectif Lorient Agglo À Vélo

Plaidoyer pour une agglomération cyclable

Version de travail
24 mai 2022



Table des matières

<i>Introduction : pourquoi le vélo ?</i>	P.3
<i>Une politique volontaire et ambitieuse</i>	P.7
<i>Des liaisons inter et intra communales sécurisées et rapides</i>	P.15
<i>Des villes et bourgs apaisés et cyclables</i>	P.19
<i>Des services vélos favorisant la pratique</i>	P.26
<i>Annexes</i>	P.31

Introduction : pourquoi le vélo ?

Notre objectif

Le CLAAV (Collectif Lorient Agglo À Vélo) rassemble des habitant-e-s et des structures diverses (Vel'Orient, Collectif Syklett, CCP 56, Collectif Vélo Rive Gauche, Vélo Riantec) de l'agglomération lorientaise.

Nous nous mobilisons activement pour **faire de l'agglomération de Lorient, en connexion avec les communes limitrophes, un territoire cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur pratique, leur âge et leur niveau.**

Ce mouvement s'inscrit dans une dynamique globale de développement du vélo et d'une volonté des usagers de bénéficier de meilleures infrastructures et services. En témoigne l'augmentation du nombre de communes de l'agglomération qualifiées au baromètre des villes cyclables, entre les éditions 2019 et 2021, passant de 7 à 13 (FUB, 2021)¹.

1 - Url : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/> Pour être qualifiée au « baromètre des villes cyclables », ces dernières doivent y être représentées par un minimum de 50 répondants/contributeurs. Au total, les 13 communes de l'agglomération représentées le sont par 1590 répondants !

Introduction : pourquoi le vélo ?

Nos missions

- Entendre et prendre en compte la voix des pratiquants du vélo de l'agglomération
- Construire et défendre un exposé argumenté et expert en faveur du vélo
- Interpeller et accompagner avec vigilance les collectivités et rendre compte à toutes et tous
- Parler d'une voix unique et forte pour peser dans les débats

Les enjeux

Le développement de l'usage du vélo est une des solutions incontournables aux enjeux sanitaires, environnementaux et sociaux auxquels nous faisons face aujourd'hui. Quelques chiffres nous rappellent aisément l'urgence de la situation :

- A l'heure où nous déposons ce plaidoyer, le prix de l'essence a dépassé les 2 €/L.
- Le dernier rapport du GIEC nous prévient que limiter le réchauffement mondial à 1,5°C est une question de survie et ne sera possible qu'en limitant immédiatement et à large échelle les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Les transports sont responsables de 31 % des émissions de GES, dont 53 % sont dues à la voiture individuelle (Ademe, 2020)².
- En France, la pollution de l'air serait responsable de 48 000 à 100 000 morts par an (Le Figaro, 2021)³.

2 - Url : <https://datagir.ademe.fr/blog/impact-carbone-mobilite-eco-deplacement/>

3 - Si le chiffre traditionnellement cité est de 48000 morts, une étude coordonnée par l'université

Introduction : pourquoi le vélo ?

- Enfin, 95 % des Français n'ont pas une activité sportive suffisante pour qu'elle puisse protéger leur santé et 40 % passent de trop longues heures assis (Anses, 2022)⁴.

Il est donc urgent de sortir du « tout voiture ». L'usage du vélo pourrait être fortement étendu : en France 60 % des trajets de moins 5 km sont réalisés en voiture (Ademe, 2020)⁵.

Le vélo n'en est plus à ses balbutiements. Il est de plus en plus plébiscité par les Français. D'après le sondage « la France à vélo » réalisé en janvier 2022, 53 % des Français•es sont prêts à se (re)mettre en selle avec de meilleures infrastructures. 79 % étaient favorables à ce que les candidats à l'élection présidentielle de 2022 proposent de renforcer le plan vélo existant ; souhait partagé quelques soient les intentions de vote et les territoires habités. (FUB / OpinionWay, 2022)⁶.

Nous avons de nombreux exemples de villes qui ont entamé cette transition et rapidement vu leurs parts modales se renverser en faveur du vélo. La Métropole de Grenoble s'est fixée comme objectif le triplement de sa part modale vélo en dix ans grâce à des investissements et un projet ambitieux⁷. Plus proche de nous, au

d'Harvard l'évalue à près de 100 000 morts. Url : <https://amp.lefigaro.fr/sciences/la-pollution-de-l-air-provoquerait-pres-de-100-000-morts-prematurees-par-an-en-france-20210209>

4 - Url : <https://www.anses.fr/fr/content/manque-d'activite-physique-et-exces-de-sedentarite-une-priorite-de-sante-publique>

5 - Url : <https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/>

6 - Sondage OpinionWay pour la Fédération des Usagers de la Bicyclette, Janvier 2022, Url : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Actualites/opinionway_pour_la_fub_les_francais_et_le_velo_janvier2022.pdf

7 - Territoire de Grenoble-Alpes Métropole. Étude de cas, The Shift Project, Février 2020, Url : <https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/03/2020-02-04-Etude-de-cas-Grenoble.pdf>

Introduction : pourquoi le vélo ?

sein de l'agglomération de La Rochelle, 7% des déplacements sont effectués en vélo⁸.

Celle de Lorient, de par la proximité de ses communes et ses faibles dénivelés, a un potentiel très cyclable. Il y existe déjà un réseau de pratiquant•e•s du vélo impliqué•e•s, ainsi que des associations vélo. Le report de part modal est donc à portée de pédale !

Il ne manque que des mesures plus claires, plus ambitieuses et des moyens plus conséquents pour permettre un changement de modèle. Ce sont ces mesures que nous exposons dans notre plaidoyer. Celui-ci se constitue de 4 volets :

- ➔ Une politique volontaire et ambitieuse ;
- ➔ Création de liaisons inter et intra communales sécurisées et rapides ;
- ➔ Des villes et bourgs apaisés et cyclables ;
- ➔ Des services vélos favorisant la pratique.



8 - Url : <https://www.agglo-larochelle.fr/-/developper-la-pratique-du-velo>

Une politique volontaire et ambitieuse

Le constat

Bien que des efforts soient faits aux niveaux des communes et de Lorient Agglomération, **la cyclabilité de l'agglomération de Lorient n'est pas favorable**. En témoignent les résultats du « baromètre des villes cyclables » 2021, où seules trois communes obtiennent des notes supérieures à la moyenne : Ploemeur, Caudan, Lorient.



Une politique volontaire et ambitieuse

Le manque de sécurité, notamment au niveau des intersections, et les discontinuités des aménagements sont les points les plus cités. Les répondant•e•s estiment également que **les efforts faits par les mairies sont globalement moyens**. Par ailleurs, dans les commentaires libres collectés via le « baromètre des villes cyclables », on remarque que **le manque de cohérence et de continuité des aménagements** revient souvent :

« La création d'itinéraires en site propre de jonction entre les communes est encore en bonne partie à réaliser »

« La cohérence, la continuité, le confort et la sécurité des aménagements cyclables ne sont pas encore d'assez bon niveau sur la ville de Lorient et aux interfaces avec les communes adjacentes »

« Il manque des liaisons fiables et sûres avec les communes voisines »



Les solutions

1/ Établir un plan d'action vélo

Lorient Agglomération, les communes, le département, et de manière générale toutes les collectivités ayant responsabilités sur la mobilité à vélo, établissent **chacune un plan d'action vélo (schéma directeur cyclable, etc.) détaillé et ambitieux, avec des jalons et objectifs vérifiables**, notamment en termes de part modale et de linéaires d'aménagement. Ces plans sont impérativement accompagnés de **lignes budgétaires dédiées et suffisantes**, permettant de financer l'ensemble des mesures prises pour développer l'usage du vélo. Pour assurer la qualité des aménagements, **toutes les réalisations respectent les recommandations techniques du Cerema**.

Objectifs :

- Embauche d'un·e chargé·e de mission vélo ou mobilités actives en 2023
- Dès 2023, budget de :
 - > 14 € / an / habitant au niveau du département
 - > 10 € / an / habitant au niveau de l'agglomération et communes
- Part modale vélo de 12 % en cœur d'agglomération en 2026
- Part modale vélo de 10 % sur l'ensemble du territoire en 2026

2/ Mettre en place un réseau cyclable homogène

Ensuite, afin de pouvoir planifier et mettre en place un réseau cyclable homogène, cohérent et continu sur l'ensemble du territoire, **la compétence voirie est transférée des communes à Lorient Agglomération**. La responsabilité de la création, de l'aménagement et de l'entretien d'infrastructures cyclables n'est plus ainsi partagée entre une multitude d'acteurs, mais seulement entre l'agglomération et le département. Cela permettra de construire un réseau cyclable beaucoup plus facilement et efficacement.

Objectif :

- Lorient Agglomération exerce la compétence sur son territoire à partir de 2023.



3/ Consulter les associations

Les associations et structures représentantes des usagers du vélo **seront consultées et entendues** de manière trimestrielle sur les projets en cours et à venir.

Objectif :

- Première réunion mise en place au troisième trimestre 2022.



4/ Réduction de la place de la voiture

Lorient Agglomération et les communes adoptent des **politiques ambitieuses et volontaires de réduction de la place de la voiture**. Comme le souligne Mathieu Chassignet, chargé des mobilités au sein de l'Ademe : « l'espace public est rare. On ne peut pas multiplier les alternatives à la voiture sans leur donner plus de place, donc sans **réduire la place de la voiture dans l'espace public** »⁹.

Objectif :

- Les discours politiques affichent explicitement la volonté de développement du vélo passant, entre autres, par une réduction de la place de la voiture, dès la fin 2022.



9 - Interview « Assumer le choix politique de réduire l'espace de la voiture », Les Échos, 12 septembre 2019. Url : <https://www.lesechos.fr/thema/mobilites-innovations/assumer-le-choix-politique-de-reduire-l'espace-de-la-voiture-1131113>

5/ Création d'une agence des mobilités

Une agence des mobilités, regroupant l'ensemble des services mobilités est créée par Lorient Agglomération, à l'image des agences de la mobilité du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise. **Cette structure apporte aux usagers une offre centralisée, complète et cohérente de l'ensemble des services de transports du territoire.** Elle regroupe ainsi les compétences exercées par la CTRL, Vélo An Oriant (qui passerait ainsi d'une gestion municipale lorientaise à une gestion communautaire) et d'autres structures agissant sur la mobilité sur l'agglomération (conseils en mobilité, financement, etc.). Y sont proposés la vente de titres et d'abonnements à l'ensemble des réseaux du territoire (CTRL, TER, Breizh Go), la location de vélos (Vélo An Oriant), un accès au service de covoiturage et d'autopartage et des informations et du conseil sur la mobilité.

Objectif :

- Cette structure voit le jour en 2024.



6/ Choix des zones commerciales à privilégier

Le développement de la pratique du vélo passe aussi par le choix des zones commerciales à privilégier. **Les zones commerciales situées en périphérie des villes découragent l'usage du vélo** : il est difficile de s'y rendre en pédalant, elles sont conçues pour la voiture et concurrencent le commerce de centre-ville. Dans le centre des communes, 49 % des consommateurs se rendant dans les petits et moyens commerces le font à pied, à vélo ou en transports en commun, contre une part de 40 % seulement dans les petits et moyens commerces de périphéries¹⁰. Le contrôle de l'implantation de nouvelles zones commerciales en périphérie est fait par les communes dans leurs PLUs et dans le SCOT du Pays de Lorient. De manière plus générale, **les communes et l'agglomération et le Pays de Lorient luttent contre l'étalement urbain**, qui favorise les déplacements en voiture.

Objectif :

- Tous les nouveaux PLUs et SCOTs interdisent l'implantation de nouvelles zones commerciales en périphérie. Les PLUs et le SCOT existants sont modifiés au besoin pour y inclure cette interdiction.

10 - Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ?, Cerema, 2020

Des liaisons inter et intra communales sécurisées et rapides

Le constat

Il y a sur l'agglomération de Lorient **un très fort potentiel de report de part modale de la voiture au vélo, notamment sur des trajets inter-communaux**. En effet, sur l'ensemble du pays de Lorient, plus de 60 % des déplacements effectués en voiture font moins de 8 km (Audélor, 2016)¹¹, distance accessible à vélo en 30 min. Actuellement le frein principal évoqué à la pratique du vélo est le manque de sécurité, en particulier sur les grands axes, sur les intersections et pour les personnes âgées et les enfants (Baromètre des villes cyclables 2021)¹². Quiconque s'est rendu de Guidel à Lorient, ou d'Hennebont à Caudan, à vélo, sait que les aménagements n'assurent pas la sécurité du ou de la cycliste. Et que seul•e•s

11 - Enquête « Mobilité au pays de Lorient, Les déplacements en 2016 », Audélor,
Url : <https://www.audelor.com/publication/info/enquete-mobilite-pays-de-lorient-deplacements-en-2016/>

12 - Ibid

Des liaisons inter et intra communales sécurisées et rapides

les plus aguerrri•e•s s'y risquent. La carte des points à aménager en priorité issue du baromètre des villes cyclables 2021 en témoigne très bien, les grands axes apparaissant très nettement (Figure 1).



Figure 1 – Carte des axes à améliorer, identifiés par le « baromètre des villes cyclable » 2021¹³

Il apparaît donc que pour impulser le report modal nécessaire de la voiture vers le vélo, il faut sécuriser les liaisons entre les communes et zones d'activité.

13 - Url : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/>

La solution

Un **Réseau Express Vélo (REV) est aménagé**. Ce réseau est constitué d'un ensemble d'itinéraires rapides, continus et sécurisés dédiés au vélo, reliant entre elles les communes et permettant de traverser les villes et bourgs.

Ce REV a les caractéristiques suivantes :

- Assez large pour permettre à deux cyclistes de rouler l'un•e à côté de l'autre et aussi de se doubler, sans en gêner un•e autre arrivant en sens inverse : 2,5 m pour une piste unidirectionnelle, 3,5 m pour une piste bidirectionnelle.
- Le•la cycliste est prioritaire dans plus de 70 % des intersections.
- Le réseau garantit une vitesse moyenne de plus de 15 km/h dès qu'un trajet qui l'emprunte excède 2km.
- Les tournants ont un rayon de courbure de 10 m au minimum, garantissant une vitesse de 20 km/h.
- Il exclut les zones suivantes considérées comme non-conformes au réseau : l'aire piétonne, la «zone 30» sans aménagement cyclable, la «zone de rencontre»
- Il est homogène sur tout le territoire, confortable, sécurisant, et utilise une couleur dédiée pour son revêtement.
- Il est utilisable partout par les plus vulnérables.
- Il est entretenu.
- Il est équipé d'une signalisation claire, verticale et horizontale, et bilingue français-breton.
- **Il intègre les liaisons trans-rade par bateau bus**. Ainsi, les bateaux doivent être aménagés pour répondre à la demande de traversée cyclistes + vélos, notamment grâce à un bateau bac, permettant de transporter plus de 50 vélos, dont les cargos de tous types.

Des liaisons inter et intra communales sécurisées et rapides

Pour favoriser l'inter-modalité avec le réseau routier, des parkings relais voitures + vélos sont installés. Ils sont situés aux intersections des voies rapides voitures et du Réseau Express Vélo (REV). Ils sont équipés de boxes sécurisés pour le stationnement des vélos. Ils permettent aux voitures un accès directement depuis les axes structurants du réseau routier. De là les vélos prennent le relais, vers les centre-villes, les bourgs et les zones d'activité. On obtient un désengorgement des routes secondaires, des villes et des bourgs.

Pour favoriser l'inter-modalité vélos + bus et vélos + trains, des parking relais vélos, permettant le stationnement sécurisé des vélos, sont installés au niveau des arrêts des lignes de bus, bateaux-bus et trains structurants le territoire de l'agglomération. Ils permettent de déposer son vélo avant de prendre le bus ou le bateau-bus, et de le reprendre au retour (ou vice-versa).

En attendant la réalisation de ce REV, des aménagements temporaires (« coronapistes ») seront proposés pour assurer des itinéraires sécurisés sur le réseau. Ces aménagements sont réalisables rapidement et facilement et assurent aux cyclistes un minimum de sécurité. Ils ont en outre l'avantage de tester tel ou tel aménagement avant sa pérennisation.

Objectifs :

- Un plan de développement et de construction du REV est adopté et budgétisé en 2023.
- 10 km réalisés par an d'ici 2030.
- 3 stationnements relais réalisés par an.
- Les aménagements temporaires sont réalisés sur les tronçons prioritaires (voir annexes) d'ici 2023.

Des villes et bourgs apaisés et cyclables

Le constat

En matière de développement massif de l'usage du vélo, les recommandations du Cerema sont claires : « **il convient de favoriser avant tout le report modal depuis la voiture, en facilitant les déplacements à vélo en sécurité mais aussi en restreignant l'usage de l'automobile.** » (Cerema, 2021)¹⁴

Il existe un très fort potentiel de report de part modal de la voiture vers le vélo dans les villes et bourgs de l'agglomération. L'enquête Mobilité menée par Audélor en 2016¹⁵ montre que :

- au sein de la ville de Lorient, 85 % des déplacements à voiture ont une distance inférieure à 6 km ;
- à Plouay, Quéven comme dans d'autres communes de l'agglomération, l'ensemble du bourg peut être traversé à vélo en moins de 15 minutes (cf. ANNEXE 1 : courbes isochrones vélo Plouay, Quéven et Lorient).

14 - Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite, Cerema, 2021. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/20863/rendre-sa-voirie-cyclable-les-cles-de-la-reussite>

15 - Enquête « Mobilité au pays de Lorient, Les déplacements en 2016 », Audélor, Url : <https://www.audelor.com/publication/info/enquete-mobilite-pays-de-lorient-deplacements-en-2016/>

De plus **la réduction de la place de la voiture en centre-ville favorise les commerces**. Une étude de la Métropole Rouen Normandie a interrogé les commerçants et clients du cœur de la métropole leur demandant quels étaient d'après eux les freins au shopping : Une majorité des clients interrogés a donné une réponse en lien avec **la trop forte présence de la voiture et des transports motorisés dans l'espace public : trop de bruit/circulation, pas assez d'espace pour marcher, trop d'obstacles sur les trottoirs**, et, seuls 20% des clients citaient le manque de stationnement¹⁶. Les commerçants quant à eux souffraient d'une mauvaise perception puisque 78 % d'entre eux citaient le manque de places de stationnement . Une étude de la ville de Madrid a montré que fermer le centre-ville aux voitures pendant les fêtes de fin d'année et d'en limiter fortement sont accès le reste du temps avait provoqué une hausse de 9,5 % des ventes¹⁷.

Par ailleurs, selon le « baromètre des villes cyclables » 2021, **la circulation des enfants et des personnes âgées est estimée dangereuse ou peu sûre** dans l'ensemble des communes.

16 - Enquête Bfluid Recherche & Expertise "Marchabilité et vitalité commerciale. Les défis pour la Métropole Rouen Normandie » p. 72-73. Url : <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/2019-01/Brochure.pdf>

17 - Etude réalisée en 2018/2019 en partenariat avec les banques madrilènes à partir de 20 millions de transactions bancaires.
Url : <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2019/03/08/closing-central-madrid-to-cars-resulted-in-9-5-boost-to-retail-spending-finds-bank-analysis/?sh=4b12664955a7>

La solution

1/ Adopter un plan de circulation

Il est d'abord essentiel pour les communes de Lorient Agglomération d'**adopter un plan de circulation**.

Le plan de circulation permet de circonscrire l'essentiel du trafic motorisé à des axes de transit. Sur ces axes, avec beaucoup de trafic motorisé, les cyclistes bénéficient de pistes cyclables en site propre, séparées du reste de la circulation (Cerema, 2021)¹⁸.

Ainsi les axes restants, les axes de desserte locale, dans les zones résidentielles ou commerciales, ont une circulation motorisée faible : ce sont des zones de circulation apaisée, limitées à 30 km/h maximum (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne). Il n'y a donc pas besoin de séparer les cyclistes des voitures, on parle de bandes cyclables, de zone de rencontre, de double-sens cyclable, etc. Pour dissuader le trafic de transit d'emprunter une rue ou un quartier, il faut que le plan de circulation empêche physiquement la traversée motorisée (mais pas la traversée cyclable) : piétonisation ponctuelle, mise en sens unique, mise en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos), mise en semi-impasse... Des moyens simples (jardinières, potelets, panneaux) peuvent suffire¹⁹. Avec une telle voirie hiérarchisée, les rues de desserte locale n'autorisent pas le trafic motorisé de transit, qui se redéploie sur les grands axes et diminue : une partie significative du flux se reporte sur d'autres modes ou s'évapore (les automobilistes adaptent leurs horaires, modifient leurs destinations ou renoncent

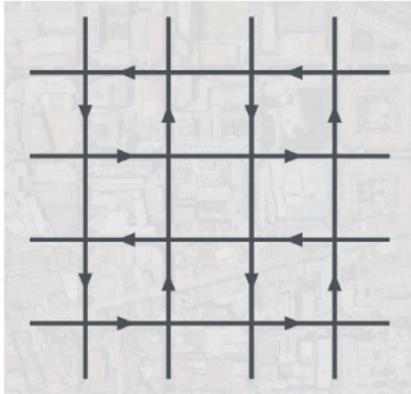
18 - Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite, Cerema, 2021. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/20863/rendre-sa-voirie-cyclable-les-cles-de-la-reussite>

19 - Guide des Aménagements Cyclables, Paris En Selle, 2018. Url : <https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

Des villes et bourgs apaisés et cyclables

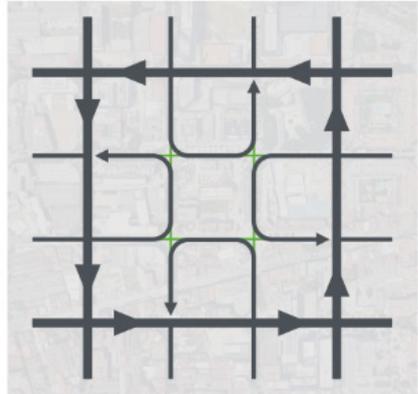
à certains déplacements).

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



400 m

VOIRIE HIÉRARCHISÉE



400 m

Objectifs :

- Des plans de circulations sont adoptés et mis en place dans l'ensemble des communes d'ici 2023.
- Réalisation des aménagements séparatifs sur les axes de transit à partir de 2023.

2/ La place de la voiture est limitée en ville

Les centres des villes et bourgs sont piétonnisés, pour apaiser la ville et favoriser le commerce. Pour limiter le nombre de voitures et diminuer l'insécurité, **le stationnement des véhicules motorisés est alors limité dans les centres villes**. Des parking relais et un **système de transport en commun, régulier et efficace desservant le centre-ville** sont mis en place.

Objectifs :

- Premières piétonisations dès 2023.
- Mise en place de lignes de TC plus efficaces et régulières desservant le centre dès 2023.
- 30 % de stationnement voirie en moins dans les centres à partir de 2023.



3/ Création de rues aux écoles

Pour faciliter et sécuriser le déplacement à vélo des enfants, des **rues aux écoles** sont mises en place. Elles consistent en la piétonisation partielle ou totale des rues aux abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie des élèves. Elles favorisent la mobilité active des parents et des enfants, sécurisent le chemin maison-école, et limitent l'exposition des enfants à la pollution.

Objectif :

- 50 % des écoles bénéficient d'une rue aux écoles dès 2024.



4/ Stationnement vélo

Des offres de stationnement vélo long et sécurisé sont proposées dans les zones résidentielles où les habitants n'ont pas de quoi garer leur vélo. Des aides pour la création de boxes sécurisés sont proposés aux copropriétés.

Objectif :

- En 2025 et en zone résidentiel, on trouve 1 place de stationnement sécurisé pour 30 habitants, à moins de 50 mètres de son domicile.

Des arceaux abrités (pluie) et visibles doivent être installés de manière régulière et dense dans les villes et bourgs, en centre-ville et aux abords des lieux fréquentés.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons, afin d'augmenter la visibilité des piétons et diminuer les accrochages piétons voiture. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place. Ainsi **les places voitures supprimées peuvent être remplacées par des arceaux vélos.**



Des services vélos favorisant la pratique

Le constat

« L'efficacité des solutions de services vélos pour faciliter l'accès au vélo et ancrer la pratique du vélo comme mode de déplacement est confirmée.

Ces services permettent un report modal important et une démotorisation d'une partie des usagers pour des coûts par habitant ou par kilomètre parcouru très faibles. Complémentaires, les services vélos doivent être pensés dans une approche systémique. D'un côté, les solutions de location, les actions d'entreprises, les vélo-écoles encouragent à la pratique, de l'autre, l'aide à l'achat, les ateliers d'auto-réparation, le stationnement sécurisé facilitent sa pérennisation » (Ademe, 2021)²⁰.

D'après les résultats du baromètre des villes cyclables 2021, **il est difficile ou très difficile de louer un vélo pour quelques heures ou quelques mois**, dans toutes les communes de Lorient Agglomération, mise à part Lorient.

20 - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos. Rapport de diagnostic, Étude réalisée par Inddigo pour le compte de l'Ademe en septembre 2021. Url : <https://bibliothèque.ademe.fr/mobi-lite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>

Des services vélos favorisant la pratique

Il n'est pas facile de trouver un atelier de réparation de vélos dans certaines communes (Larmor-Plage, Ploemeur, Guidel...).

Si elle est déployée partout à Lorient grâce aux efforts de la mairie, **la vélo école scolaire reste anecdotique dans toutes les autres communes.** De même, **la vélo école adulte est quasi inexistante**, sauf à Lorient.

Enfin l'aide à l'achat d'un vélo a été mise en place récemment par Lorient Agglomération. Elle reste cependant d'un montant modéré et est réservée aux Vélos à assistance électrique, aux vélos cargo et aux vélos pliants.

On voit donc que les services vélos ont encore une marge de progression certaine sur le territoire.



La solution

L'aide à l'achat d'un vélo est étendue à tous les types de vélos (VAE, cargos, pliants, mais aussi classiques) et **son montant est augmenté**. Elle doit également être accessible pour les vélos d'occasion vendus par des particuliers (comme c'est le cas pour la ville de Montpellier par exemple) et vélos achetés neufs via tous les distributeurs (dont internet ou hors Lorient Agglomération).

Objectif :

- En 2023 l'aide est étendue.

Le service de **location de vélo longue durée de Vélo An Orient est étendu à l'ensemble des habitants de l'agglomération**, avec plus de vélos proposés, et de **différents types** (VAE, biporteur, longtail, etc.).

Objectif :

- Vélo An Orient est pris en charge par l'agglomération en 2023.

Le système de **location de vélos courte durée** de Vélo An Orient est **étendu autour de Lorient** (style vélib' à Paris) en augmentant le nombre de stations. La **carte Korrigo inclus ce service**. Le logo vélo doit figurer sur la carte Korrigo comme tous les autres logos de mode de déplacement.

Objectif :

- Des bornes de location Vélo An Oriant sont disponibles aux nœuds modaux des communes limitrophes de Lorient dès 2023.

Des ateliers de réparation participatifs sont proposés régulièrement au plus grand nombre dans les différentes communes.

Les bus de la CTRL permettent l'emport des vélos, grâce à des racks situés à l'avant ou l'arrière (à l'instar des Velobus à Aix-Marseille ou Rouen ou également des cars du réseau Penn-ar-Bed).

La vélo-école scolaire est étendue à toute l'agglomération. Des formations mobilité à vélo (vélo école) pour les adultes sont proposées dans toutes les communes.

Des stations de gonflage et de réparations en libre-service sont installées sur l'ensemble du territoire, dans les centre-villes et bourgs et sur les grands axes du réseau express vélo. Alternativement ou parallèlement, un réseau de commerces partenaires est créé : ces commerces affichent une signalétique vélo, indiquant à l'utilisateur qu'une pompe et qu'un kit de réparation sont gratuitement mis à disposition.

Lorient Agglomération accompagne les entreprises et les employeurs du territoire dans leur mise en place de leur plan de déplacement

(anciennement plan de mobilité entreprise) en mettant l'accent sur l'encouragement à la pratique du vélo. Cet accompagnement peut prendre la forme d'incitations financières ou de conseils.

Des services vélos favorisant la pratique

La livraison du dernier kilomètre à vélo est encouragée et soutenue, avec notamment des incitations financières. Les collectivités y font appel.

Le transport PMR (Personne à Mobilité Réduite) à vélo triporteur intègre la délégation de service public confiée à la CTRL.

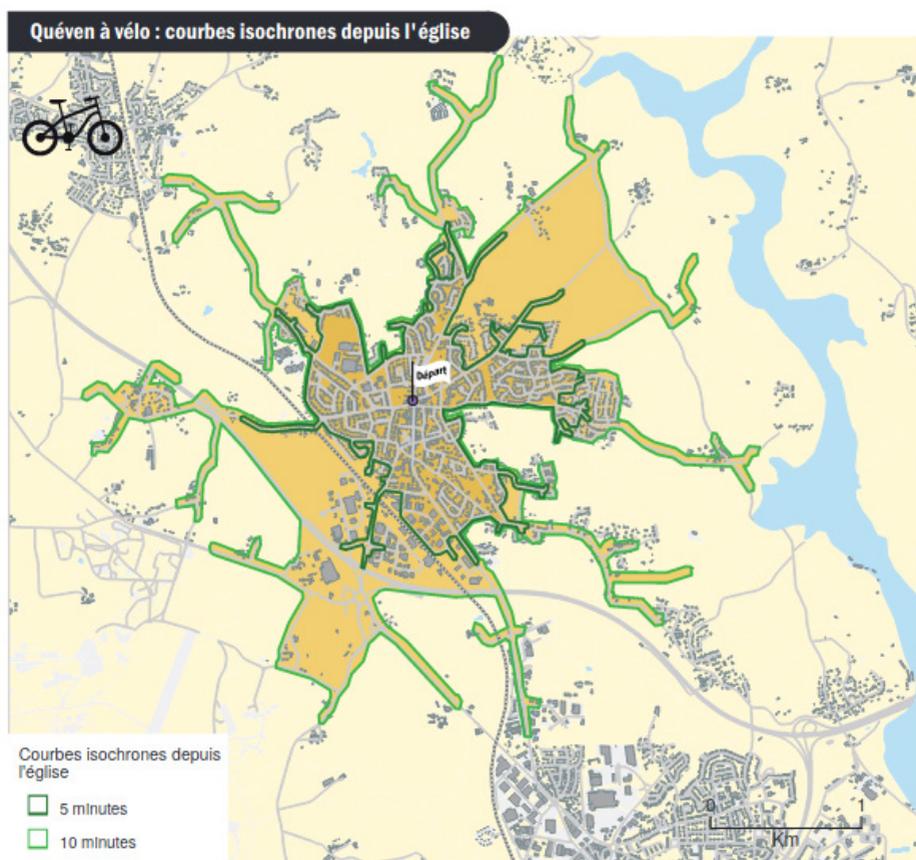
Un guide de la bonne pratique du vélo est proposé par l'agglomération afin de promouvoir la pratique du vélo, en présentant notamment les particularités du code de la route pour les vélos (tourne-à-droite, double-sens cyclable, etc.).





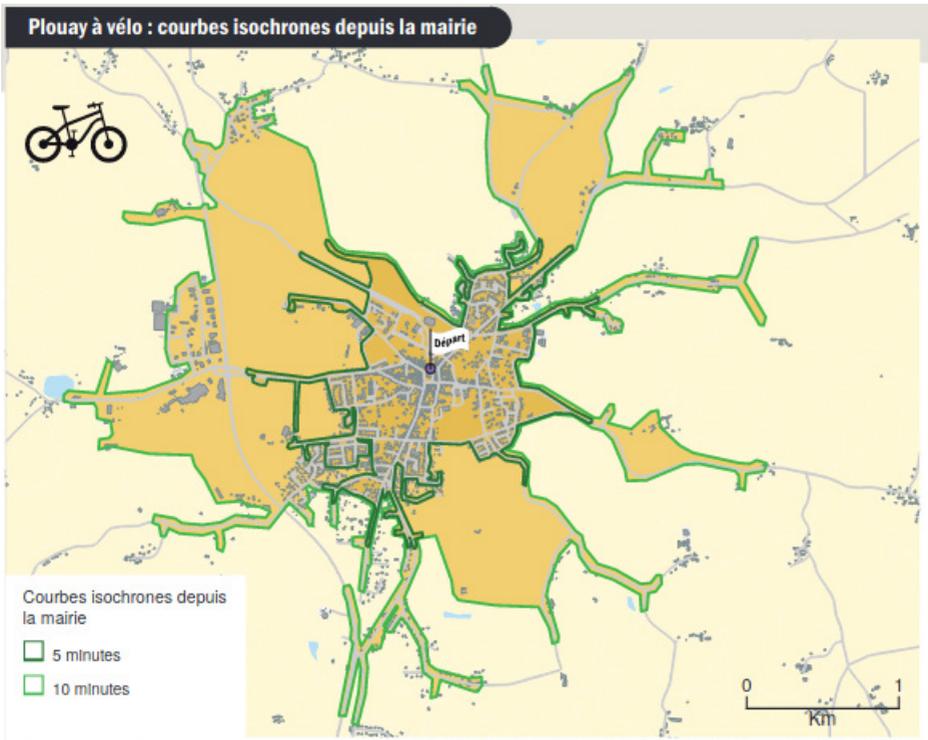
Annexes

Annexe 1 : Courbes isochrones vélos Queven



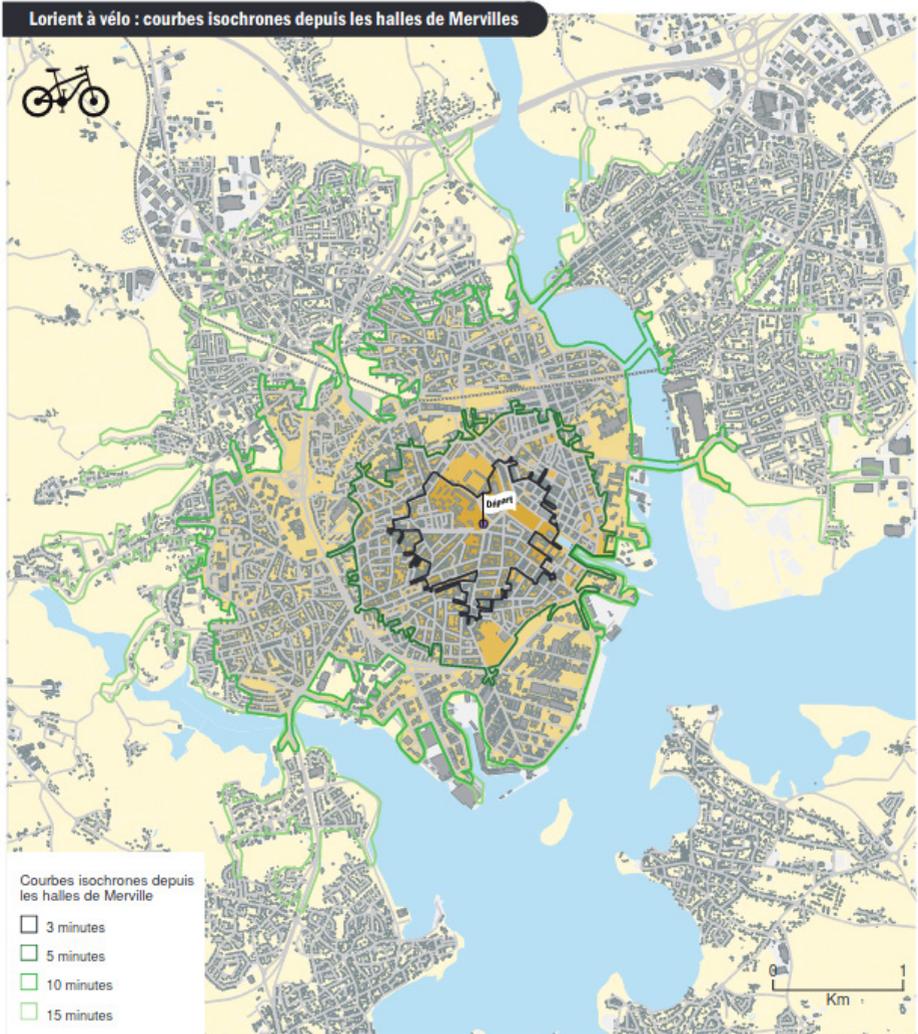
Source : Fonctions routières de Cartes et Données - Réalisation AudéLor

Annexe 2 : Courbes isochrones vélos Queven



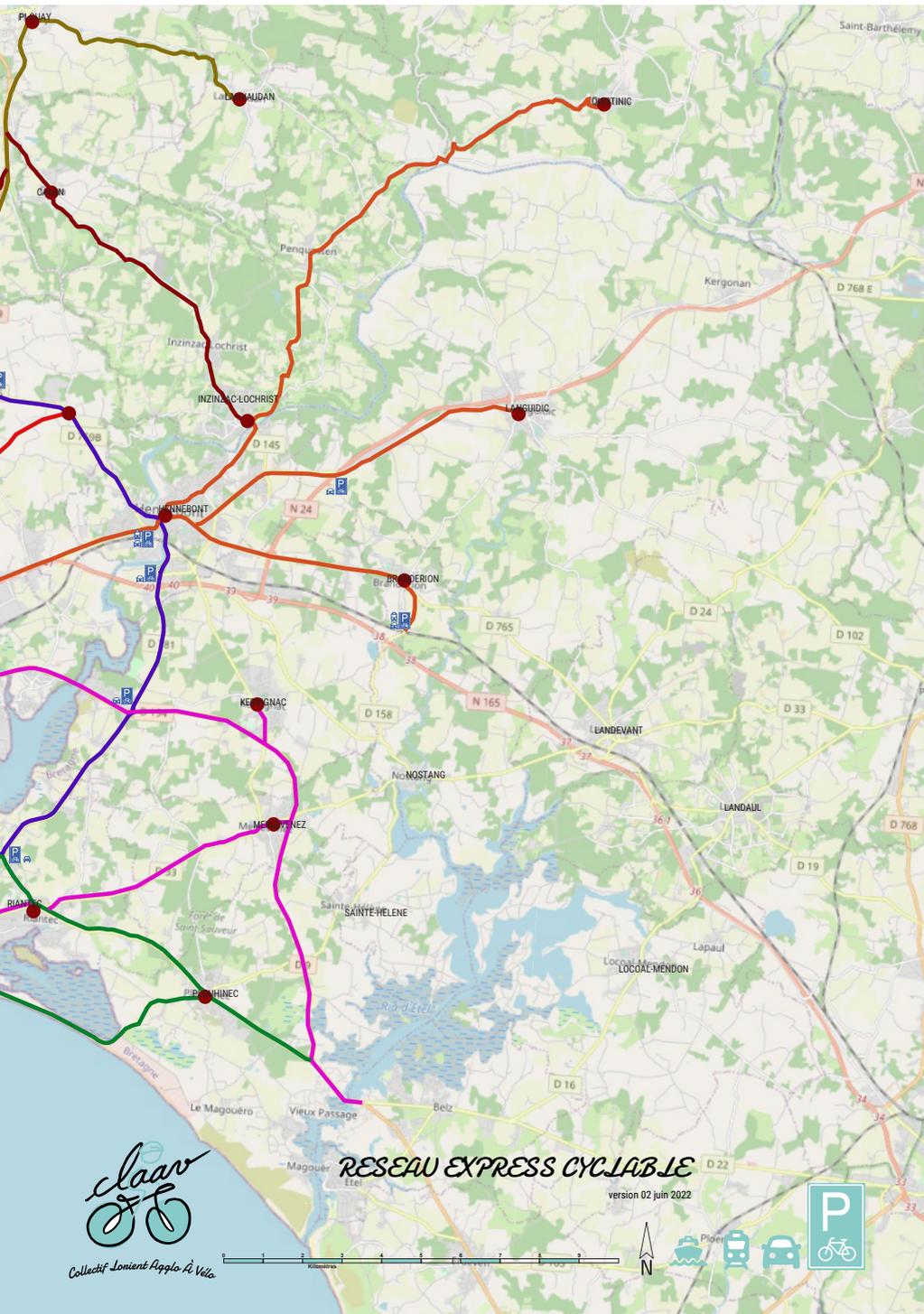
Source : Fonctions routières de Cartes et Données - Réalisation AudéLor

Annexe 3 : Courbes isochrones vélos Lorient

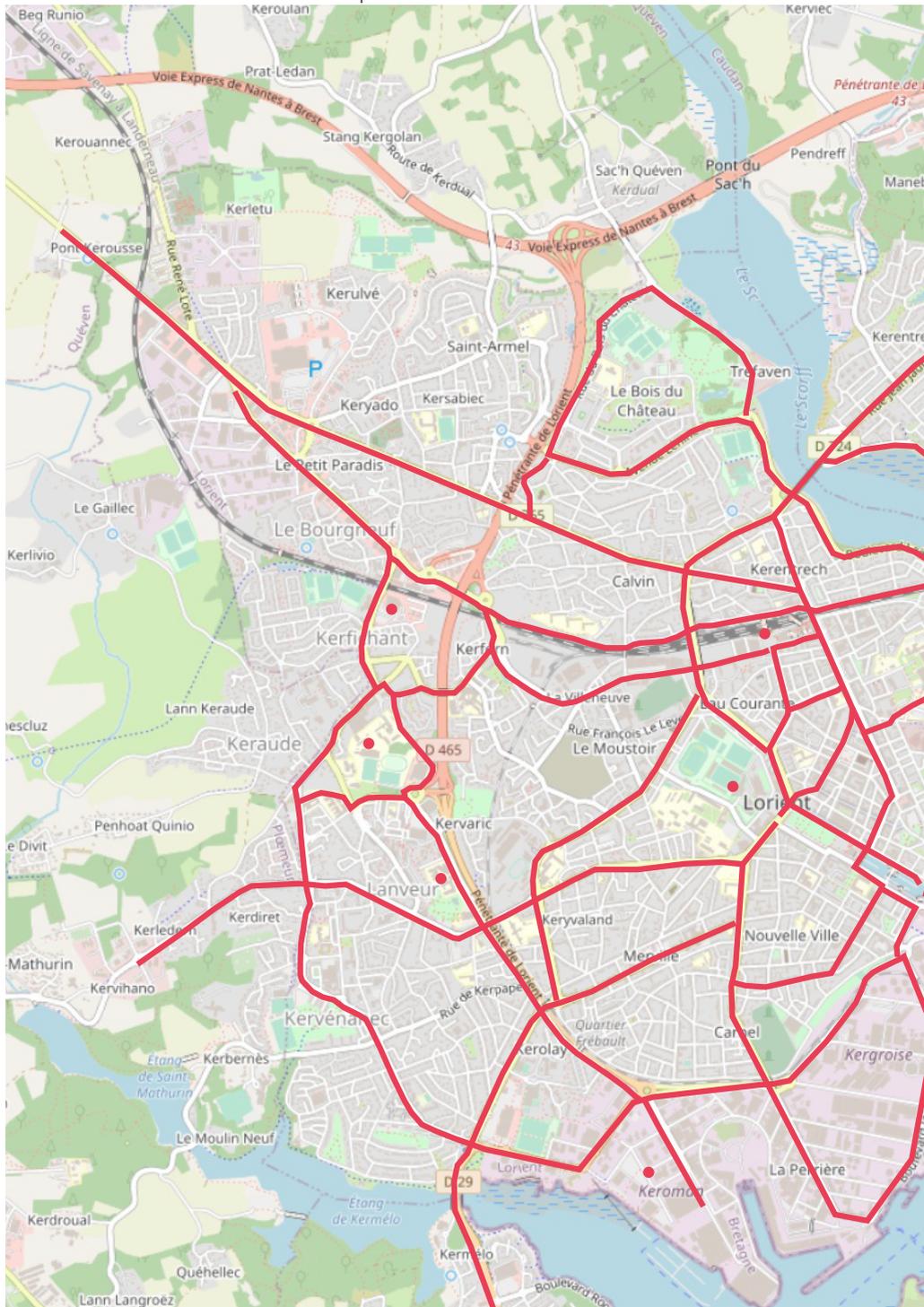


Annexe 4 : Tableau des résultats des 13 communes de Lorient Agglomération évaluées au baromètre des villes cyclables 2021 (échelle allant de 1 à 6).

Commune	Note	Progression ressentie	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort de la ville	Services stationnement	Note 2019	Evolution 2019/2021	Classement 2021
<u>Riantec</u>	2,43	-13 %	2,77	2,31	2,18	2,09	2,8			F : Défavorable
<u>Locmiquélic</u>	2,55	-19 %	2,91	2,85	3,02	2,97	3,02	2,65	-4 %	F : Défavorable
<u>Port-Louis</u>	2,66	-17 %	2,98	2,78	2,29	2,11	3,15			F : Défavorable
<u>Pont-Scorff</u>	2,79	-9 %	3,01	2,68	2,68	2,41	3,15			E : Plutôt défavorable
<u>Guidel</u>	3	7 %	3,12	2,99	2,94	3,57	3,21			E : Plutôt défavorable
<u>Hennebont</u>	3,06	32 %	3,14	2,73	2,94	3,22	3,26	2,81	8 %	E : Plutôt défavorable
<u>Groix</u>	3,08	-19 %	3,29	3,3	3,35	3,63	3,31			E : Plutôt défavorable
<u>Larmor-Plage</u>	3,2	46 %	3,3	3,27	2,68	2,8	3,37	2,55	20 %	D : Moyennement favorable
<u>Lanester</u>	3,41	13 %	3,44	2,22	2,13	2,08	3,4	3,25	5 %	D : Moyennement favorable
<u>Queven</u>	3,44	35 %	3,61	3,61	3,79	3,88	3,63	3,13	9 %	D : Moyennement favorable
<u>Lorient</u>	3,61	22 %	3,59	3,04	3,39	3,54	3,66	3,59	1 %	C : Plutôt favorable
<u>Caudan</u>	3,64	18 %	3,7	3,35	3,6	3,84	3,73			C : Plutôt favorable
<u>Ploemeur</u>	3,76	39 %	3,9	3,16	3,6	3,65	4,07	3,43	9 %	C : Plutôt favorable
Moyenne	3,13		3,29	2,95	2,97	3,06	3,37	3,06		



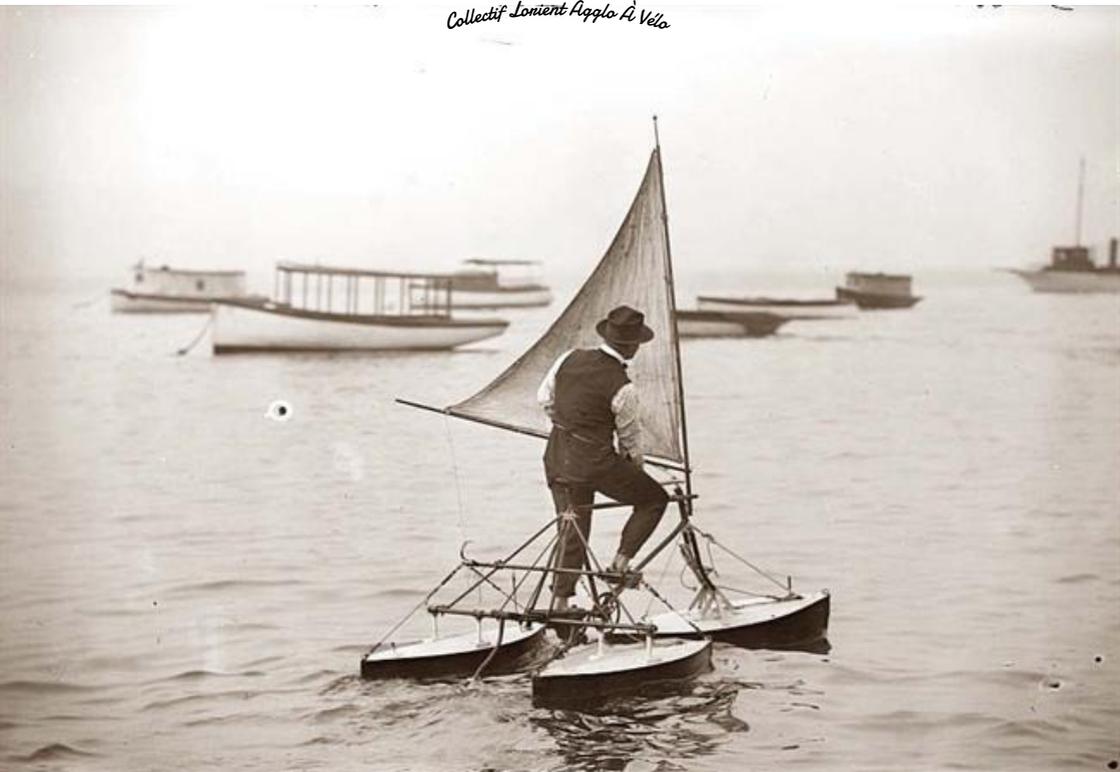
Annexe 6 : Plan du Réseau Express Vélo : Lorient et Lanester







Collectif Lorient Agglo À Vela



claav@yahoo.com

