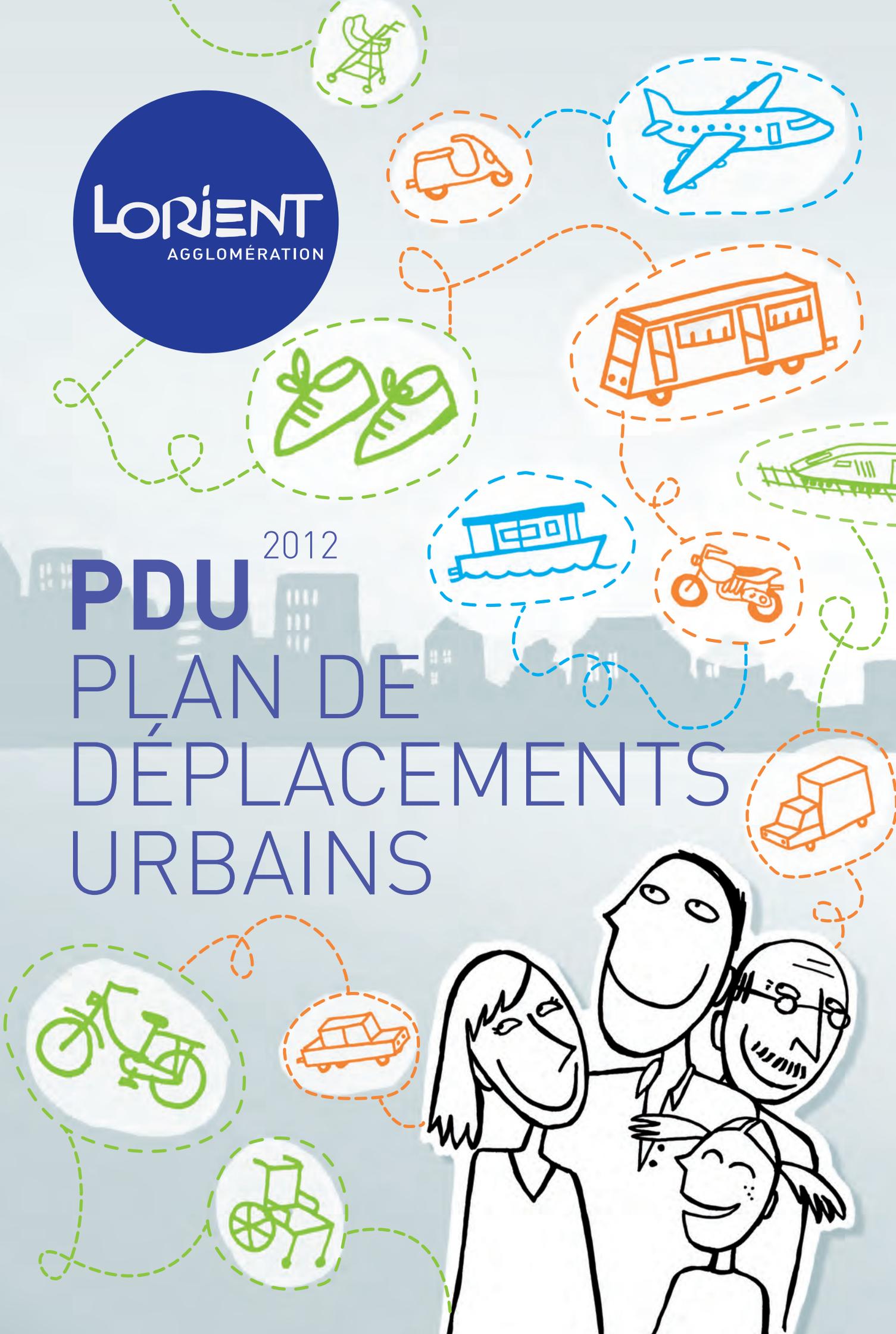




2012

# PDU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS





## Un Plan de déplacements urbains (PDU) pour gagner la bataille des comportements

Pionnière en 1987 avec l'élaboration de l'un des premiers Plans de Déplacements Urbains (PDU), la **Communauté d'Agglomération** présente aujourd'hui la troisième version de ce document révisé une première fois en 2001.

Répondre aux besoins de déplacements des habitants d'un territoire constitue un triple enjeu économique, social et environnemental, et nécessite une prise de conscience collective sur la diversité et la pertinence des modes de déplacements, aujourd'hui trop souvent appréhendés au travers du seul usage de l'automobile. À travers le Plan de Déplacements Urbains, habitants, élus et techniciens, associations, acteurs économiques... sont invités à relever solidairement les enjeux identifiés.

### **L'accès au territoire, son irrigation, sont vitaux pour le développement économique de l'agglomération.**

Lorient Agglomération doit tirer bénéfice de sa situation pour renforcer son attractivité : l'arrivée prochaine du TGV, la présence de l'aéroport de Lann Bihoué, le port de commerce au gabarit Panamax et la qualité du réseau routier breton sont autant de facteurs favorables à l'économie locale. L'accès à l'emploi, la qualité de vie, les gains de temps lors des déplacements, favorisent l'accueil des entreprises et de leurs salariés. Il apparaît ainsi que faciliter la mobilité des personnes, optimiser la gestion des flux de marchandises, entrent peu à peu dans les préoccupations des acteurs économiques. L'innovation, la recherche de modes toujours plus performants, sont autant de marques de dynamisme.

La vie en société passe par la possibilité de se déplacer.

Exprimée dès 1987 dans le PDU élaboré par le SIVOM, la notion de droit au déplacement pour tous reste d'actualité : la grande diversité du territoire communautaire incluant des espaces d'habitat peu dense, les situations de handicaps, les victimes d'une grande fracture sociale, l'enjeu du maintien à domicile des personnes âgées créent autant de besoins différents auxquels les seuls transports collectifs ne sauront répondre. Le Plan de Déplacements Urbains doit inciter acteurs publics (collectivités et services de l'État), mais aussi associations, citoyens et acteurs économiques, à se mobiliser pour apporter, chacun selon ses compétences, une réponse appropriée aux besoins qu'il identifie. Document de référence, le PDU doit faciliter la coordination entre ces acteurs pour offrir à tous la réponse la plus satisfaisante.

### **Les pollutions générées par les déplacements nuisent à notre environnement et aux habitants.**

Au fil des années, la voiture s'est imposée dans les esprits de nombreux habitants comme le seul moyen de déplacement performant. Or la circulation devient de plus en plus difficile aux heures de pointe, augmentant les temps de trajet, nuisant à l'efficacité de tous les modes de déplacements, et générant des émissions de gaz à effet de serre dont on sait qu'un tiers provient du secteur du transport à égalité avec celui du logement. Modérer l'usage de la voiture permettra de diminuer significativement notre empreinte environnementale. Le PDU vise à offrir une plus grande diversité dans nos modes de déplacements, en favorisant les modes les moins polluants. Reprenant l'objectif de l'Agenda 21 de Lorient Agglomération dont il est le volet déplacements, le PDU a pour ambition de réduire la part modale de la voiture de 2 déplacements sur 3 à 1 déplacement sur 2.

Face à ces enjeux, le PDU de la Communauté d'Agglomération, au travers de ses 101 actions programmées, se veut un outil utile pour orienter l'action des acteurs du territoire, notamment les élus et techniciens des collectivités. Construit autour de 4 grands défis, territorial - social - environnemental - comportemental, sa déclinaison en actions permet de passer de la vision politique de la question des déplacements à la mise en œuvre sur le terrain. En accompagnant chaque fiche action d'un calendrier et d'une estimation financière, en identifiant pour chacune d'elle les porteurs de projets pressentis et les différents partenaires concernés, le PDU 2012 a été pensé comme un outil opérationnel.

L'une des clefs proposées consiste à s'interroger collectivement sur l'usage réflexe de la voiture particulière et notamment sur « l'autosolisme », en évaluant les qualités comparées de chaque mode en fonction de la distance à parcourir et de l'objet du déplacement. Cette approche s'appuie sur une évolution récente des mentalités en faveur des modes de déplacements doux et / ou alternatifs à la voiture, favorisée par une augmentation constante, conséquente et semble-t-il pérenne du coût des

---



---



---



---



---



---

NOTES

carburants ; ainsi, la voiture, jusqu'alors souvent objet de désir, apparaît-elle aujourd'hui, de plus en plus, comme un outil onéreux, et son image n'est plus aussi positive.

Ce nouveau PDU recherche la synergie entre les actions individuelles et les actions collectives ; les comportements de chacun, toutes les actions des collectivités et des institutions, peuvent influencer positivement et de manière pérenne sur notre environnement.

Le PDU a vocation à inciter les collectivités à anticiper les nouveaux besoins de la population et à organiser le territoire en intégrant en amont les déplacements

La bataille des comportements engagée avec ce PDU doit être entendue comme la volonté politique de l'agglomération de participer à cette prise de conscience. Avec plus de 600 participants aux Cafés du PDU, l'idée de densification urbaine, le volet solidarité et la notion d'écologie dans nos politiques de déplacements sont des notions qui ont trouvé un premier écho sur notre territoire. C'est en continuant de travailler ensemble avec les habitants que celles-ci deviendront une réalité

Les conditions sont aujourd'hui réunies pour que le PDU 2012 soit un document vivant qui contribue à l'amélioration de la qualité de vie des habitants sur le territoire de Lorient Agglomération.



**Ce PDU est composé de 3 parties :**

1 Les Ambitions du PDU

2 Le programme d'actions du PDU 2012

3 Les annexes :

- > Annexe portant sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PAVE-SDA).
- > Rapport environnemental : état initial de l'environnement et évaluation des incidences du PDU sur l'environnement.
- > Évaluation PDU 2001





# Les ambitions du PDU 2012

## Un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour gagner la bataille des comportements

### Les enseignements du PDU 2001

- p 6 | 1.1 Les principales réalisations du PDU 2001
- p 7 | 1.2 Les questionnements sur le PDU 2001

page 6

### La démarche d'élaboration du PDU 2012

- p 10 | 2.1 Les habitants au cœur du projet : les « Cafés du PDU »
- p 10 | 2.2 La concertation avec les partenaires institutionnels et le monde économique
- p 12 | 2.3 Périmètres et territoires du PDU

page 10

### L'articulation avec les autres politiques publiques

- p 16 | 3.1 Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)
- p 18 | 3.2 Le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT)
- p 19 | 3.3 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)
- p 21 | 3.4 L'Agenda 21 - Plan Climat territorial
- p 23 | 3.5 Le Programme Local de l'Habitat (PLH)
- p 26 | 3.6 Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

page 16

### Les quatre défis du PDU 2012 de Lorient Agglomération

- p 28 | 4.1 Défi territorial : organisons notre territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.
- p 30 | 4.2 Défi social : assurons le droit à la mobilité pour tous et selon ses besoins.
- p 31 | 4.3 Défi environnemental : améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.
- p 32 | 4.4 Défi comportemental : changeons nos habitudes.

page 28

### Suivi et évaluation

- p 34 | 5.1 Mise en œuvre et suivi du PDU
- p 35 | 5.2 Modalités d'évaluation du PDU 2012 de Lorient Agglomération

page 34

### Un PDU 2012 répondant aux récentes évolutions législatives

#### Cohérences et compatibilités

- p 38 | 7.1 Réponses au cadre législatif et réglementaire
- p 41 | 7.2 Cohérences et compatibilités « amont »
- p 42 | 7.3 Cohérences et compatibilités « parallèles »
- p 43 | 7.4 Cohérences et compatibilités « aval »

page 36

page 38

# I Les enseignements du PDU 2001

L'élaboration du PDU 2012 a été précédée d'une évaluation du PDU 2001 permettant d'assurer une continuité entre les deux documents. L'objectif d'une telle démarche est d'identifier les succès à confirmer, mais aussi les principaux dysfonctionnements que la mise en œuvre du nouveau PDU peut contribuer à résoudre.

## 1.1 Les principales réalisations du PDU 2001

### • URBANISME

--> Lorient Agglomération a approuvé son Programme Local de l'Habitat (PLH) et son Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), définissant ainsi de nouvelles orientations et en particulier l'urbanisation prioritaire et la densification autour des points d'arrêt de transport collectif existants.

### • MARCHÉ

--> Les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) sont en cours d'élaboration par les communes. Ils visent à programmer la mise en accessibilité de l'ensemble de la voirie et des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite afin de répondre à la loi de 2005.

--> De nombreux aménagements déjà réalisés par les communes, soit dans le cadre de la loi de 2005, soit dans des projets d'espaces publics structurants.

--> Le Triskell a inauguré **un nouveau partage de la voirie**, le réaménagement de façade à façade des espaces publics traversés par le Triskell a été l'occasion de systématiser les largeurs de trottoirs confortables, les abaissements de trottoirs aux traversées piétonnes, les dispositifs podotactiles pour les malés et non voyants... Par ailleurs, l'apaisement général de la circulation est favorable au confort et à la sécurité des piétons.

### • VÉLO

--> Depuis 2001, Lorient Agglomération et les communes membres ont développé une politique vélo visant à créer un réseau d'itinéraires cyclables, à développer l'offre en stationnement et à accroître la visibilité de ce mode sur la voie publique.

--> Le schéma cyclable d'agglomération adopté en 2005 prévoit, à terme, un réseau d'itinéraires sur l'ensemble du territoire.

--> Depuis l'approbation de ce schéma, **30 % des itinéraires ont été réalisés**. Ils concernent essentiellement, Ploemeur, Guidel, l'île de Groix, Quéven, Hennebont, Caudan. Ainsi que des ouvrages d'art structurants : passerelle RN 165 Caudan/Lanester, Pont des indes Lorient/Lanester, pont de Kermélo Lorient/Larmor Plage, passerelle Jehanne la Flamme

Hennebont, grand barrage Hennebont/Inzinzac-Lochrist...

--> Par ailleurs, l'offre en stationnement sur la voie publique a connu un fort développement au cours des années 2000. Les données disponibles ne permettent toutefois pas de mesurer précisément cette politique dont la compétence est communale.

### • TRANSPORTS COLLECTIFS

--> La mise en service de la première tranche du Triskell, site propre bus, entre le centre de Lanester et les Halles de Merville à Lorient accompagnée de la restructuration du réseau de bus en direction des 19 communes.

--> La mise en chantier du bateau «zéro émission» pour l'amélioration des liaisons maritimes.

--> L'évolution du matériel roulant : bus à filtres à particules puis norme EEV depuis 2006, bus à rampes d'accès depuis 2003.

--> L'élaboration du SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) et mise en accessibilité des bus (rampes d'accès, information visuelle et sonore).

--> La création de la boutique transport à la gare d'échanges.

### • INTERMODALITÉ

--> L'intégration du Triskell dans le système de transports lorientais (2007).

--> L'étude du pôle d'échanges multimodal de la gare de Lorient (en cours).

--> Le projet d'intermodalité tarifaire avec le TER et le réseau interurbain, convenu entre l'agglomération et la région et conforté par la mise en service de la carte Korrigo en 2012. Participation au système d'information multimodale de Bretagne (Breizh Go).

### • PARTAGE DE LA RUE

--> Au cours des années 2000, **les communes membres de Lorient Agglomération ont généralisé les aménagements destinés à réduire la vitesse des voitures particulières** : zones 30, plateaux surélevés ou à niveaux, revêtements de chaussée autres que le bitume et générant un ralentissement de la vitesse...

PDU  
2001  
2012

## 1.2 Les questionnements sur le PDU 2001

Le niveau d'ambition fixé par le PDU 2001 était élevé et faisait preuve d'un esprit optimiste. L'expérience de ce document de planification des déplacements peut désormais permettre d'anticiper les obstacles identifiés. En effet, malgré d'importants efforts, les actions du PDU de 2001 n'ont pas permis d'inverser ni même de maîtriser (à court terme) la progression de la voiture particulière dans les déplacements au sein du territoire de Lorient Agglomération.

L'évaluation du PDU de 2001 peut être synthétisée ainsi :

- **Une étape importante**, qui a permis **d'affirmer une politique** en développant les grandes orientations **sur les déplacements pour Lorient Agglomération**. Malheureusement, son contenu n'est **pas assez connu et peu utilisé**, même si les actions menées sont dans l'esprit de ce PDU.
- Un PDU volontariste dans ses enjeux mais ne fixant **pas d'objectifs chiffrés**, ce qui nuit à l'évaluation des résultats et dans une moindre mesure à la mise en œuvre des actions.
- Le faible usage de ce PDU par les services concernés peut s'expliquer en partie par **l'absence d'identification de maître d'ouvrage** pour chacune des actions.
- **Les actions du PDU ne font pas l'objet d'une évaluation financière** pour leur mise en œuvre. Les différents maîtres d'ouvrage ne disposent donc pas d'une « feuille de route » leur permettant de programmer les investissements nécessaires à la réalisation des différentes actions.
- **La concertation** entre les partenaires est peu abordée dans le PDU de 2001 : elle devait être assurée par l'agence de l'éco-mobilité, dont l'organisation ne permettait pas de

répondre à l'ambition de son objectif. Pourtant, lorsque des actions doivent être mises en œuvre par d'autres acteurs que Lorient Agglomération, que ce soit en termes d'aménagements de voirie, d'urbanisme ou de politique de stationnement, il est indispensable d'assurer la cohérence avec les objectifs définis dans le cadre du PDU mais aussi la cohérence entre les actions menées par différents partenaires (ex : politique de stationnement de deux communes limitrophes).

- Peu de cartographies permettent de **territorialiser les actions du PDU**. Pour autant, certaines actions formulées dans le PDU ont fait l'objet d'approfondissements et de pédagogie par la suite, permettant aux communes de se les approprier, en particulier l'identification des corridors d'urbanisation autour des points d'arrêts de transports collectifs (bus, train, bateau)
- **La communication et le management du changement** sont des sujets peu traités par le PDU de 2001, malgré les expositions organisées au moment de l'enquête publique dans le cadre de l'élaboration de cette démarche. Ce type d'actions constitue pourtant un levier important de changement des comportements, comme ont pu le démontrer les actions entreprises par Lorient Agglomération sur d'autres politiques sectorielles, par exemple le tri des déchets par les ménages. D'une manière générale, lors des réunions publiques menées dans le cadre de ce nouveau PDU, l'information a été identifiée par les habitants comme un levier majeur pour inciter à changer les comportements.



## • GRANDES VOIRIES D'AGGLOMÉRATION

- > La décennie 2000 a vu la réalisation du projet de doublement de l'échangeur de Ker dual, permettant l'amélioration des échanges entre la RN 165 et la voie de desserte portuaire, qui remplit une double fonction de pénétrante du cœur de l'agglomération lorientaise et d'itinéraire de contournement du centre-ville de Lorient. Mais si cet aménagement est un facteur de meilleure fluidité du point de vue de l'automobiliste, il accompagne un usage toujours plus important de la voiture particulière.
- > **Lorient Agglomération participe à la politique de covoiturage** menée par le Département du Morbihan afin de contribuer à infléchir l'augmentation de l'usage de la voiture. Cette politique accompagne la pratique du covoiturage qui se déroule de manière informelle et a suscité de nouvelles pratiques en aménageant de nouvelles aires de covoiturage sur des sites stratégiques (nœuds de communications routières notamment).

## • STATIONNEMENT

- > Ponctuellement, des mesures de type zone bleue ont contribué à favoriser la rotation du stationnement près des activités commerciales de centre-ville.
- > Des mesures ont été partiellement prises pour la protection des trottoirs contre le stationnement gênant.
- > Cependant, des actions permettant une meilleure maîtrise du stationnement n'ont pas fait l'objet d'une coordination à l'échelle de l'agglomération ou des communes limitrophes.

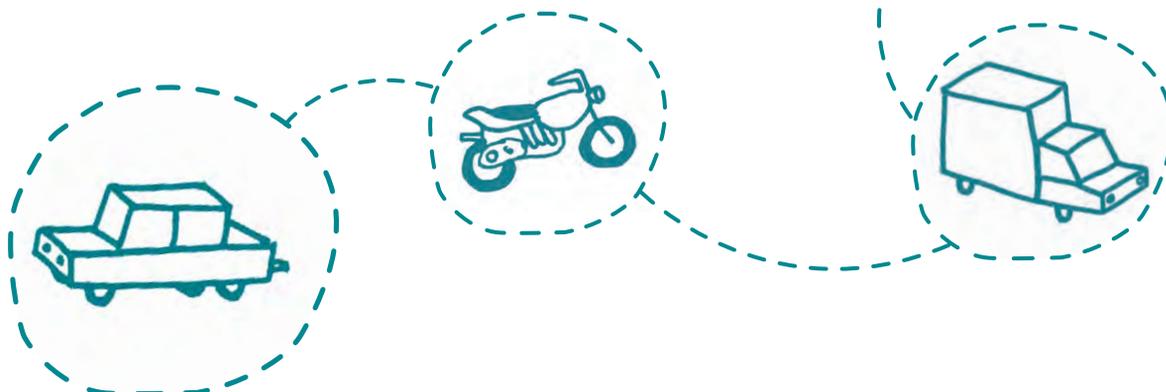
## • TRANSPORT DE MARCHANDISES

- > Aucune action n'a été réalisée depuis 2001.
- > Au-delà des actions du PDU, la Ville de Lorient a toutefois réalisé une enquête auprès des commerçants afin d'identifier les horaires d'ouverture et des livraisons en centre-ville dans l'objectif de confronter sa réglementation aux pratiques réelles.

## SUIVI DU PDU

**Les actions mises en œuvre dans les années 2000 sont conformes aux principes définis par le PDU de 2001 :**

- > Réalisation de l'enquête ménages - déplacements en 2004
- > Mise en place de la boutique transport
- > Mise en place d'une agence de l'écomobilité
- > En revanche, l'agence de l'écomobilité, lieu de dialogue entre les différents acteurs des déplacements, n'a pas duré dans le temps. C'était pourtant une mesure tout à fait majeure en terme de suivi de la démarche de PDU, qu'il pourra être utile de réactiver sous une autre forme dans le prochain PDU.
- > Lorient Agglomération a recruté en 2010 un conseiller en mobilité. Ce poste a pour vocation de conseiller les entreprises du territoire sur l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprise.





## 2

## La démarche d'élaboration du PDU 2012

## 2.1

## Les habitants au cœur du projet : les « Cafés du PDU »

Lorient Agglomération a fait le choix d'une démarche résolument volontariste en associant les habitants en amont de l'élaboration de son programme d'action, car comment prétendre faire changer les comportements sans associer les habitants du territoire ?



Ainsi, après les rencontres avec chaque maire, et élus concernés, pour recueillir leur approche communale, dans chacune des 19 communes du territoire, d'avril à juin 2011, s'est tenu un « Café du PDU », ouvert à tous. Animés par la vice-présidente aux déplacements et le maire de chaque commune, ils ont réuni plus de 600 participants. Les débats ont été riches et variés ; dans un esprit très constructif et convivial, ils ont permis de mettre en valeur les enjeux propres à chaque commune, ou au contraire communs à l'ensemble de l'agglomération. Ils se sont poursuivis sur le site Internet de l'agglomération lorientaise, avec les comptes rendus audio de chacun des 19 « Cafés du PDU » et les contributions en ligne apportées sur le blog du développement durable.

600  
participants  
aux cafés du PDU

Les « Cafés du PDU » ont permis de mettre en avant des enjeux qui n'auraient peut-être pas eu cette importance si les habitants n'avaient pas été consultés :

- > L'information et la communication, d'une part sur l'offre existante en transports collectifs, d'autre part sur les expérimentations.
- > Le caractère déterminant des temps de trajet pour garantir l'attractivité des transports collectifs.
- > L'aménagement de parcs relais en lien avec des transports collectifs efficaces pour se rendre à Lorient et dans le cœur de l'agglomération.
- > L'image et le confort des transports collectifs.

- > L'expérimentation attendue de nouveaux services lorsqu'ils apparaissent légitimes du point de vue collectif.
- > Le système tarifaire du réseau CTRL : gratuité, tarification pour les jeunes, pour les familles nombreuses.
- > Les solutions à mettre en œuvre :
  - pour les déplacements en heures creuses : le soir, le week-end, autour du repas de midi, la nuit, en cours d'après-midi,
  - pour les déplacements dans les zones peu denses de l'agglomération (transport à la demande, rabattement en voiture sur le bus...).
- > Le stationnement, notamment dans la ville centre.
- > La sécurité des aménagements cyclables et leur nécessaire continuité.
- > Les garages à vélos sécurisés.
- > Le covoiturage.
- > La nécessité de retrouver le plaisir de la marche.
- > Le manque de connaissance des nouveautés du Code de la Route.
- > ...

Les cafés du PDU ont également permis de toucher des habitants qui pourront être associés, s'ils le souhaitent, à la suite de la démarche et ainsi faire vivre le PDU.



## 2.2

## La concertation avec les partenaires institutionnels et le monde économique

## Les Assises du Déplacement Durable



Les partenaires institutionnels ont été associés à la démarche du PDU lors des Assises du Déplacement Durable, qui se sont tenues au Palais des Congrès de Lorient les 16 et 17 septembre 2010.

Rassemblant autour des élus, des publics avertis (techniciens des communes, chambres consulaires, associations, services de l'État, Région, Département...), ces Assises ont constitué un temps d'échange et de débat sur le bilan du PDU de 2001 et sur les enjeux du Plan de déplacements urbains 2012.

### Elles se sont déroulées en trois tables rondes :

- 1 **Les enjeux du Plan de déplacements urbains**, au cours de laquelle ont été présentés l'évaluation du PDU de 2001 ainsi que les enjeux du PDU 2012 ;
- 2 **Les enjeux économiques de la mobilité**, petit-déjeuner rassemblant des chefs d'entreprises, des acteurs économiques et des élus du territoire.
- 3 **La mobilité des seniors**, table ronde organisée dans le cadre des 30 ans du Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART).

Les principaux sujets évoqués lors de ces Assises sont les suivants :

#### → Les transports collectifs :

- **améliorer les temps de trajet**, qui constituent aujourd'hui un frein à l'usage du bus,
- **renforcer le réseau** là où sont concentrés les emplois et la population, proposer d'autres solutions plus adaptées ailleurs, afin d'optimiser l'usage des financements publics.

#### → La place de la voiture :

- réduire la part modale de la voiture au profit des autres modes,
- éviter de réaliser des aménagements destinés à fluidifier la circulation automobile en même temps que des aménagements en faveur des bus,
- reconquérir une partie de l'espace urbain actuellement dévolu au stationnement.

#### → Le stationnement et l'aménagement de l'espace :

- la liberté de stationnement au lieu de destination, combinée à l'étalement urbain et au développement des infrastructures routières, favorise l'usage intensif de la voiture.

#### → Les déplacements des actifs :

- mieux identifier les besoins des entreprises (enquêtes, structure de concertation),
- privilégier les PDIE à l'échelle de zones d'activités ou de groupements d'entreprises, solution plus efficace et économique,
- veiller à réduire les besoins en mobilité (ex. : haut débit, visioconférence),
- faciliter l'accès au TGV par tous les modes de déplacement, y compris la voiture : un enjeu majeur pour le développement économique du territoire.

#### → Les déplacements des personnes à mobilité réduite :

- adapter les horaires du service dédié aux PMR,
- rendre les points d'arrêt de bus accessibles.

#### → Les déplacements à vélo :

- mettre en œuvre une politique cyclable ambitieuse, dépasser les réponses actuelles pour aller vers un usage massif du vélo,
- homogénéiser les aménagements en faveur du vélo, définir des normes d'aménagement à l'échelle intercommunale (charte de cohérence des aménagements de voirie).



## Les entretiens complémentaires

Des entretiens individuels ont été réalisés, à différents moments de la démarche de révision du PDU, en complément des réunions de concertation évoquées précédemment, avec :

- **Le Président de Lorient Agglomération.**
- **Les Vice-présidents de Lorient Agglomération** concernés par les thèmes liés aux déplacements (SCoT, transports collectifs, transport maritime de voyageurs, déplacements, accessibilité).
- **Les maires et élus concernés des 19 communes**, qui ont apporté leur vision du territoire et permis une meilleure connaissance des problématiques, préalablement à l'organisation des cafés du PDU.
- **Les intercommunalités voisines :** Communauté de communes de la Région de Plouay, Communauté de communes Blavet Bellevue Océan, Communauté de communes du Pays de Quimperlé.

- **Les associations locales représentatives.**
- **Le Département du Morbihan : le Vice-président en charge du secteur, les services Transport et Voirie.**
- **La Région : le Vice-président en charge des Transports.**
- **Les Services de l'État (DDTM).**



Légende Photo Réunion de personnages

## 2 La démarche d'élaboration du PDU

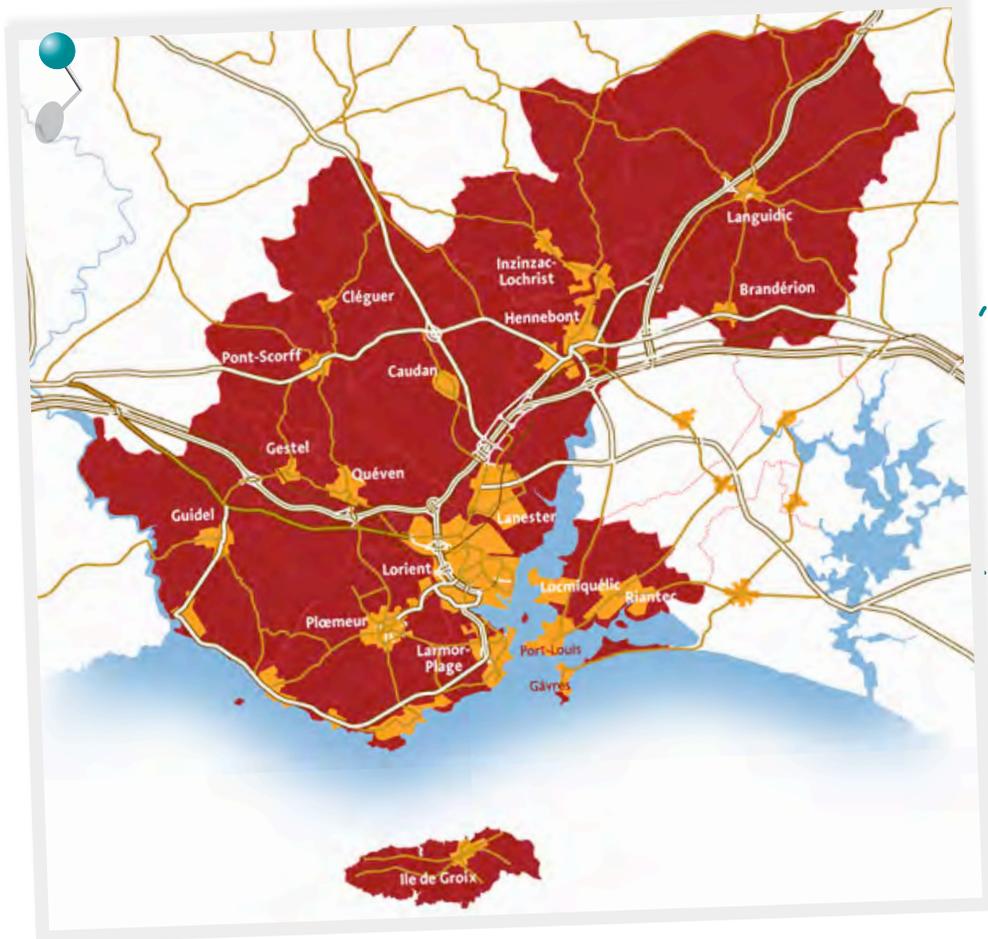
### 2.3 Périmètres et territoires du PDU

#### Les périmètres

Le PDU a pour vocation de définir la politique de déplacements du territoire de Lorient Agglomération et de faire évoluer les pratiques de mobilité des habitants et visiteurs du territoire à différentes échelles :

- Les déplacements internes à un quartier.
- Les déplacements internes à une commune.
- Les déplacements entre plusieurs communes du territoire communautaire.
- Les échanges avec les territoires extérieurs, qu'ils soient limitrophes ou non.

Conformément à la loi, le PDU porte exclusivement sur le territoire de Lorient Agglomération et les 19 communes qui le composent : *Brandérion, Caudan, Cléguer, Gâvres, Gestel, Groix, Guidel, Hennebont, Inzinzac-Lochrist, Lanester, Languidic, Larmor-Plage, Locmiquélic, Lorient, Ploemeur, Pont-Scorff, Port-Louis, Quéven, Riantec.*



Le territoire de Lorient Agglomération

Ce territoire correspond au Périmètre de Transports Urbains (PTU), c'est-à-dire celui sur lequel Lorient Agglomération exerce sa compétence « transport » et perçoit le versement transport (VT).

L'incidence de l'éventuelle extension du Périmètre des Transports Urbains, dans le cadre de la réforme des collectivités territoriales, fera l'objet d'une réflexion au moment opportun et sera adossée au présent document.

## Les territoires

### Une mobilité déterminée par le caractère « d'archipel urbain » du territoire

L'enquête ménages déplacements réalisée en 2004 a montré qu'à l'échelle des 30 communes du Pays de Lorient, un peu plus de 95 % des 760 500 déplacements sont internes au territoire.

Plus de **285 000 déplacements** sont **internes au « cœur urbain »** (Lorient et Lanester) : ils représentent 37,5 % de l'ensemble des déplacements. Les habitants de ce cœur urbain se déplacent plus mais sont moins dépendants de la voiture que les autres. Ils utilisent davantage les transports collectifs et leur pratique de la marche et du vélo est supérieure à la moyenne.

Les **déplacements effectués sur le reste du territoire** de Lorient Agglomération (hors cœur urbain) sont presque aussi nombreux (plus de 246 000). Les échanges entre le cœur urbain et le reste du territoire, quant à eux, représentent plus de 100 000 déplacements quotidiens.

**Deux déplacements sur trois**, en moyenne, sont effectués **en voiture particulière**. Derrière cette moyenne, les habitudes diffèrent selon les secteurs du territoire : dans les secteurs moins denses, le taux de motorisation est plus élevé et la part de la mobilité en voiture est plus importante. À l'inverse, les habitants du cœur urbain utilisent davantage les transports collectifs et leur pratique de la marche et du vélo est supérieure à la moyenne.

95 %

des déplacements  
en interne



Le PDU de l'agglomération lorientaise prend le parti de la multimodalité et de l'intermodalité, en affirmant que chaque mode de déplacement a **sa zone de pertinence**, en fonction des différents types de secteurs qui composent le territoire de Lorient Agglomération.

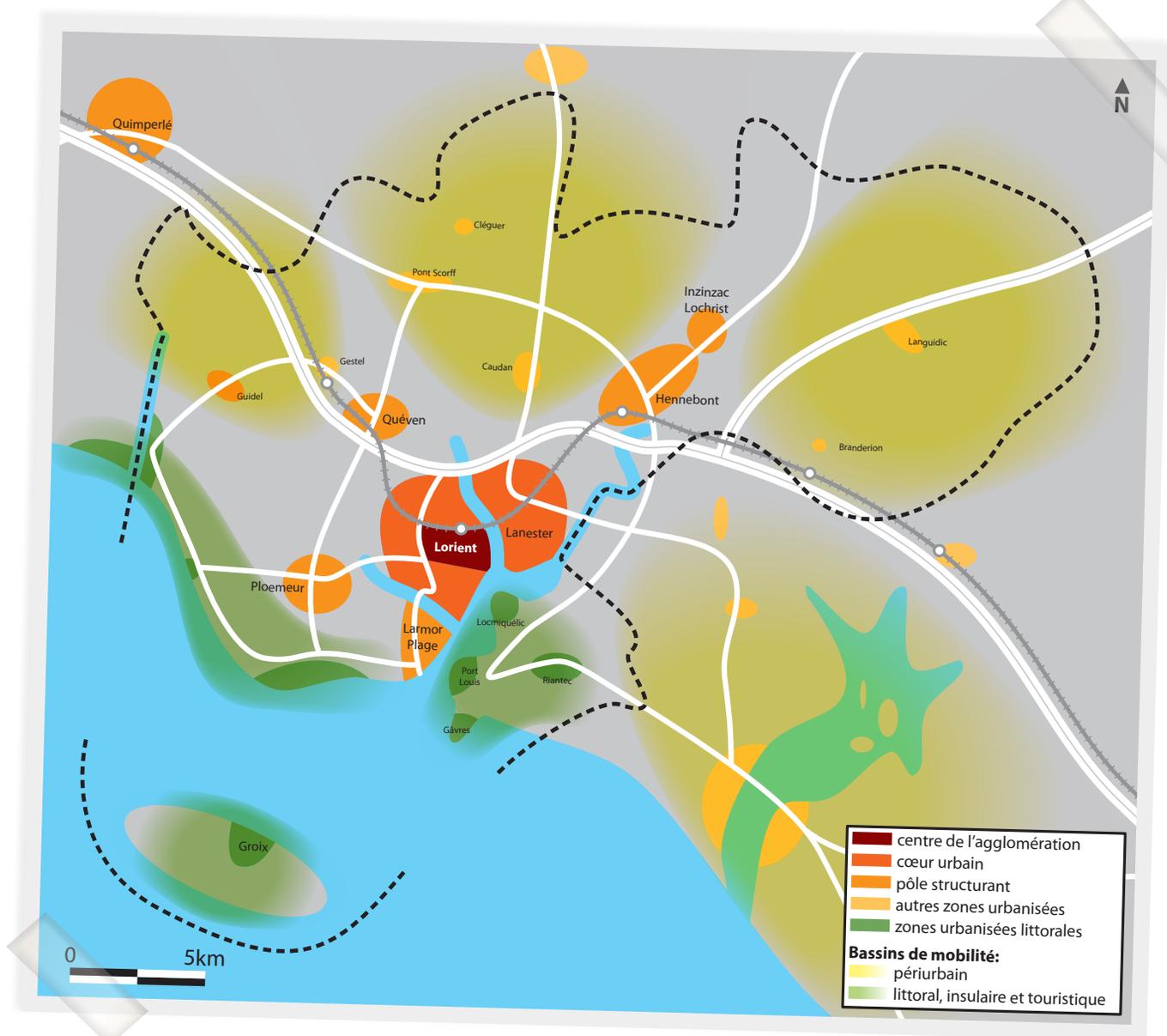
La spécificité du territoire de l'agglomération lorientaise est son caractère d'archipel urbain :

- **Un centre d'agglomération** concentrant la plupart des fonctionnalités urbaines, attractif à l'échelle de l'agglomération et au-delà : le centre-ville de Lorient.
- **Un « cœur urbain »** urbanisé en continu, composé des communes de Lorient et Lanester.
- **Des pôles structurants**, rayonnant non seulement sur leur propre territoire communal mais aussi sur celui des communes voisines : Ploemeur, Quéven, Larmor-Plage, le pôle Hennebont - Inzinzac, Guidel.
- Un ensemble constitué des **communes de la rive gauche du Scorff** : Port-Louis, Riantec, Locmiquélic, Gâvres.
- **L'île de Groix**, qui constitue une entité particulière du fait de son insularité.

→ **Le périurbain** : les secteurs périphériques, où l'habitat est diffus, sont délicats à traiter en termes de mobilité et font à ce titre l'objet d'une attention particulière dans le PDU. Les solutions proposées en matière de mobilité ne peuvent être les mêmes qu'en zone dense. Les participants aux cafés du PDU l'ont confirmé : dans ces territoires où le bus ne peut pas concurrencer la voiture, c'est l'intermodalité qui doit être privilégiée. Les habitants veulent pouvoir se rabattre facilement en voiture, à vélo, en deux-roues motorisés ou à pied sur des lignes rapides, régulières et cadencées.

→ **Le littoral** : la maritimité est une caractéristique forte du territoire, non sans incidences pour la mobilité : le développement des liaisons maritimes est stratégique pour permettre aux habitants de la rive gauche et de l'île de Groix de se rendre au cœur de l'agglomération. Ces liaisons sont également décisives pour le développement de l'économie touristique de ces territoires. Enfin, les déplacements vers le littoral à l'Ouest (Larmor-Plage, Ploemeur, Guidel, etc.) présentent aussi des spécificités fortes : caractère saisonnier, usage prépondérant de la voiture, forte demande en stationnement dans des secteurs fragiles du point de vue environnemental.

## 2 La démarche d'élaboration du PDU



source : CODRA

### Les échanges avec les territoires voisins

*Plus de 31 000 déplacements* sont effectués chaque jour **entre le territoire de Lorient Agglomération et le reste du Pays de Lorient**.

Les **échanges entre le territoire du Pays de Lorient et l'extérieur** représentent environ 36 000 déplacements quotidiens soit **4,8 % de l'ensemble des déplacements** recensés par l'enquête ménages déplacements réalisée en 2004.

Le PDU prend également en compte les déplacements depuis ou vers les territoires extérieurs, déplacements de moyennes et longues distances :

- **Déplacements d'échanges avec les intercommunalités voisines, à l'échelle de l'aire urbaine :** lignes départementales, TER, voirie nationale et départementale.
- **Déplacements longues distances :** trains grande ligne, avion (aéroport de Lann Bihoué, futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes).
- **Flux de transit** empruntant la voie rapide.



## 3 L'articulation avec les autres politiques publiques

À un problème de mobilité ne correspond pas toujours une réponse de transport. D'autres politiques territoriales que celles des déplacements influent parfois de manière plus puissante, en particulier les politiques d'urbanisme. De la même manière, le PDU n'est pas un document de planification isolé ; au contraire, il est élaboré en cohérence avec d'autres outils avec lesquels il convient de croiser les approches.

### 3.1 Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)

Élaboré par la Région pour la période 2008-2013, il dresse un état des lieux précis de la qualité de l'air en Bretagne, fixe des objectifs de réduction des émissions et définit des orientations et des recommandations pour y parvenir dans les domaines suivants : **surveillance de la qualité de l'air,**

**maîtrise des pollutions atmosphériques dues aux sources fixes d'une part et aux sources mobiles** (notamment aux moyens de transport) d'autre part, **information du public sur la qualité de l'air.**

#### Les éléments de diagnostic

La voiture est le premier mode de déplacement alors même qu'un Breton sur deux vit dans un Périmètre de Transport Urbain (PTU) et que **80 % des déplacements domicile-travail sont réalisés à l'intérieur d'une même agglomération.**

La circulation automobile a augmenté en moyenne de 20 % entre 1997 et 2004 sur les axes du Plan routier breton (13 % à l'échelle nationale). Le PRQA met l'accent sur les prévisions d'augmentation de la population (+ 25 000 habitants par an) qui rendent plus prégnant encore l'enjeu de la maîtrise des déplacements.

+ 25 000

habitants par an en prévision en Bretagne

**Le transport de marchandises est effectué à 90 % par la route.**

**Les transports (au sens large) constituent le premier secteur émetteur d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone** et le deuxième émetteur de monoxyde de carbone. L'enjeu sanitaire est important compte tenu du nombre d'habitants exposés, dans les agglomérations et le long des grands axes routiers.

**Les véhicules particuliers sont les principaux émetteurs de polluants émis par le secteur routier.** Les émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'oxyde d'azote sont localisées le long des grands axes routiers et dans les agglomérations.

La Région s'est livrée à un exercice prospectif pour déterminer les tendances à moyen terme (horizon 2015). **En lien avec l'augmentation démographique attendue, le nombre de véhicules et de déplacements devrait augmenter, en même temps que le réseau routier continue d'être étendu.** Par conséquent, la part des émissions liées aux transports devrait aller croissante elle aussi, à moins d'un « scénario de rupture ». De même, pour le transport de marchandises et compte tenu de la répartition sur le territoire régional des activités économiques génératrices de flux, **les échanges routiers devraient continuer d'augmenter.**

#### Les objectifs de réduction des émissions

Le PRQA fixe des objectifs de réduction pour la Bretagne pour la période 2008-2013, par rapport aux émissions calculées dans le cadre de l'inventaire régional des émissions pour l'année 2003 :



- 30 % pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les composés volatils (COV) et les particules.
- 20 % pour le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>).
- 10 % pour les gaz à effet de serre à l'horizon 2013.
- 10 % des émissions d'ammoniac (NH<sub>3</sub>).
- Réduction significative des émissions de produits phytosanitaires.

Pour les polluants caractéristiques des transports, les zones prioritaires pour l'atteinte de ces objectifs sont les agglomérations et le littoral.

## Les orientations et recommandations pour la qualité de l'air en Bretagne

Le PRQA retient 6 orientations dont deux sont prioritaires :

**1 ORIENTATION PRIORITAIRE :** mieux connaître les émissions liées à l'usage de produits phytosanitaires et les réduire.

**2 ORIENTATION PRIORITAIRE :** penser l'aménagement du territoire et les politiques de déplacement afin de réduire les émissions liées à l'usage des véhicules.

**L'orientation n°2 concerne directement les politiques de déplacements et donc le PDU de Lorient Agglomération.**

### • Recommandation 1

Diminuer les besoins en déplacements motorisés par une action forte sur l'aménagement de l'espace :

- > Intégrer aux politiques de planification territoriale, une évaluation des impacts sur la qualité de l'air et des déplacements induits.
- > Décliner de manière opérationnelle ces principes dans les propositions d'aménagement.

### • Recommandation 2

Développer et promouvoir les modes de transports alternatifs à la route en développant l'offre transport de voyageurs :

- > Renforcer les offres de transport alternatif et leur coordination.
- > Encourager les pratiques alternatives à la voiture.
- > Organiser au niveau régional le suivi et l'évaluation environnementale des politiques de transport de voyageurs.

### • Recommandation 3

Développer et promouvoir les modes de transports alternatifs à la route en développant l'offre transport de marchandises :

- > Améliorer la compétitivité des autres modes de transport de marchandises.
- > Organiser au niveau régional le suivi et l'évaluation environnementale des politiques de transport de marchandises.

### • Recommandation 4

Développer et promouvoir les modes de transports alternatifs à la route en développant l'offre -volet « comportements et technologies » :

- > Adopter des comportements/ mesures favorables à la limitation des émissions de polluants.
- > Favoriser la diffusion de technologies moins émissives.

**3** Réduire les émissions des secteurs résidentiel et tertiaire.

**4** Poursuivre la limitation des émissions liées aux activités économiques (agriculture, industrie et artisanat).

**5** Approfondir les connaissances liées à la qualité de l'air.

**6** Renforcer l'information et la sensibilisation des publics.

en détail

**L'orientation n°5 concerne aussi les déplacements, pour certaines de ses mesures :**

### • Recommandation 1

Améliorer la connaissance de certaines sources d'émissions spécifiques dont :

- > Amélioration de la connaissance des émissions liées aux déplacements.

### • Recommandation 2

Poursuivre la mesure de la qualité de l'air dont :

- > Poursuivre la surveillance des polluants réglementés en s'adaptant aux évolutions de la réglementation.
- > Consolider les données relatives à l'ammoniac et à l'H<sub>2</sub>S.
- > Renforcer la mesure des particules.

### • Recommandation 3

Améliorer la connaissance entre santé, air et environnement :

- > Développer les fonctions d'observatoire régional sur le lien entre air et santé.

**Il en est de même pour l'orientation n°6 :**

### • Recommandation 1

Contribuer à l'amélioration de la connaissance des acteurs locaux et du grand public sur la qualité de l'air et faire évoluer leur regard sur cette problématique :

- > Homogénéiser les procédures d'alerte en cas de pic de pollution.
- > Mettre en œuvre des principes communs concernant la communication sur l'air.
- > Développer les supports et les actions d'information et de communication.
- > Création d'un site internet spécifique sur la qualité de l'air.



### 3 L'articulation avec les autres politiques publiques

## 3.2 Le Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT)

2h40

Objectif 2016 :  
temps de parcours  
Paris-Lorient

Approuvé en décembre 2008, il prévoit les évolutions du système de déplacements régional d'abord à l'horizon de la mise en service du projet **Bretagne à Grande Vitesse** (BGV) et au-delà.

liaison ferroviaire à terme. Sont planifiées également **des améliorations sur les infrastructures routières** dont les liaisons Nord-Sud avec la mise à 2x2 voies de l'axe Lorient/Vannes – Saint-Brieuc.

#### Le SRMDT s'articule autour de quatre défis :

- 1 Améliorer l'accessibilité de la Bretagne pour renforcer son attractivité économique
- 2 Garantir l'équité territoriale et sociale
- 3 Encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la route
- 4 Mettre en œuvre des outils de connaissance et d'évaluation performants et partagés

**En complément, la Région a élaboré d'autres documents stratégiques qui déclinent les actions qu'elle entend mener dans ses différents domaines de compétences en lien avec les transports :**

- Le Plan ferroviaire breton (approuvé en juin 2008).
- Une stratégie TER à l'horizon 2020 (en cours d'élaboration).
- Une stratégie portuaire (approuvée en janvier 2010).
- Une stratégie aéroportuaire (en cours d'élaboration).
- Un schéma régional d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (approuvé en février 2008) (voir annexe du présent PDU).

Parmi les actions inscrites au SRMDT, certaines concernent le territoire de l'agglomération lorientaise, de façon plus ou moins directe, en particulier pour les trois premiers défis.

#### DÉFI 1 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA BRETAGNE POUR RENFORCER SON ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Le SRMDT anticipe la mise en service du projet Bretagne à Grande Vitesse : **en 2016, les temps de parcours entre l'agglomération lorientaise et Paris atteindront 2 h 40 au lieu de 4 h aujourd'hui**. En accompagnement, **les dessertes TER interrégionales seront renforcées**, notamment entre la Bretagne Sud et Nantes (liaison Vannes – Nantes sans rupture de charge à Redon, liaison Brest – Nantes sans rupture de charge à Quimper). Le SRMDT prévoit enfin **les liaisons entre Rennes et le Sud Bretagne** d'une part et **le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes** d'autre part : liaison par car dans un premier temps,



Le port de Lorient est l'un des trois ports régionaux pour lesquels le SRMDT retient de définir une stratégie de positionnement et de développement. Ses infrastructures doivent être adaptées pour répondre à l'accroissement de la taille des navires : **approfondissement des accès et des bassins à 13 m, modernisation des équipements** (en particulier des grues), **extension de la capacité de stockage et du nombre de postes à quai**. Le SRMDT comporte également des dispositions relatives à l'urbanisme et aux PLU, dans l'objectif de préserver le développement des activités portuaires, en équilibre avec la vie urbaine (études prospectives d'urbanisme, politique foncière, étude des impacts environnementaux).

#### DÉFI 2 : GARANTIR L'ÉQUITÉ TERRITORIALE ET SOCIALE

Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation qui résultera des évolutions de l'offre et pour « diffuser l'effet BGV » sur le territoire, des renforcements d'offre sont prévus : **augmentation de l'offre sur les dessertes TER intervilles, dont Rennes – Quimper, cadencement des TER à l'horizon de la LGV, développement, adaptation et coordination des offres urbaines et périurbaines sur l'axe Quimperlé – Lorient – Auray – Vannes, pour répondre aux besoins pour les déplacements domicile-travail et domicile-études**. En outre, les 10 gares nationales de Bretagne dont celle de Lorient seront aménagées en **Pôles d'échanges multimodaux ou PEM**. Les quartiers de gare, quant à eux, ont vocation à être densifiés.

La desserte des îles doit être renforcée grâce à de meilleures connexions avec les autres modes de déplacements (principalement transports collectifs mais aussi véhicules particuliers).

En accompagnement du développement des agglomérations, la Région apporte son soutien aux projets de **TCSP**, Transport en Commun en Site Propre, dont la phase 2 du **Triskell** (financements issus du CPER 2007-2013).

La Région souhaite encourager l'usage **des modes doux et le développement de solutions innovantes telles que le covoiturage et le transport à la demande**. Elle préconise la mise en œuvre d'un urbanisme durable, qui permette **de diminuer les coûts des déplacements, tant pour les usagers que pour les collectivités**: élaboration de plans de déplacements par les collectivités, articulation urbanisme et déplacements à renforcer, incitation à l'élaboration de PDE/PDA/PDES (plan de déplacements d'entreprise, d'administration et d'établissements scolaires) pour les grands générateurs de déplacements, etc.

### DÉFI 3 : ENCOURAGER LES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA ROUTE

Le SRMDT souligne tout l'enjeu d'une coordination renforcée entre les AOT (autorité organisatrice de transport) de Bretagne pour mettre en œuvre **des actions en faveur d'une tarification et d'une billettique communes** (la mise en service de la billettique est en cours).



Les dix gares nationales de la Région ne sont pas les seules à être concernées par des projets de rénovation; le SRMDT s'intéresse aussi aux 116 gares régionales, pour lesquelles **un programme de rénovation est à l'œuvre depuis 2004**. Il souligne en particulier la nécessité de favoriser le rabattement en voiture (stationnement gratuit ou à faible coût) et à vélo (itinéraires, parcs de stationnement sécurisés, systèmes de location dans les gares).

L'information aux voyageurs est essentielle pour faire connaître l'offre: le SRMDT envisageait la création d'un outil régional mutualisant l'information sur l'ensemble des réseaux de transport collectif en Bretagne. **Cet outil est devenu réalité avec la mise en service du site [www.breizhgo.com](http://www.breizhgo.com)**.



Le défi 3 porte enfin sur **le fret, en particulier le fret ferroviaire**: pour le port de Lorient, il s'agit de remettre en service les embranchements ferrés et les voies de service.



Covoiturage  
Trajet à la demande  
Solutions  
innovantes



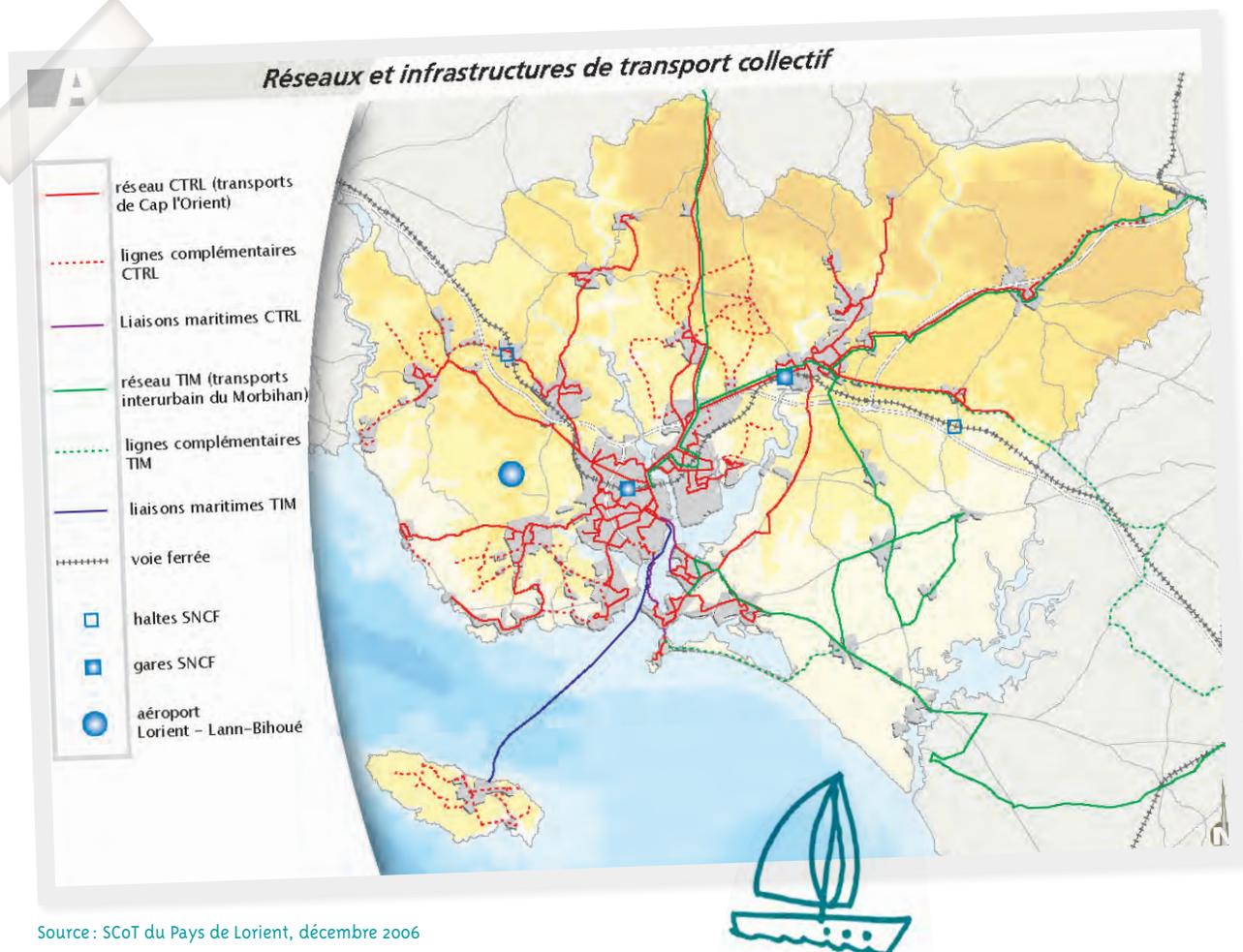
## 3.3 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Élaboré à l'échelle de l'agglomération lorientaise et de la communauté de communes de Blavet Bellevue Océan<sup>1</sup>, le SCoT a été approuvé le 18 décembre 2006. Il n'a donc pas été pris en compte dans le PDU de 2001. Il fixe **quatre défis** à l'horizon 2020 :

- 1 Inventer « notre » développement durable.
- 2 Valoriser nos atouts.
- 3 Attirer et accueillir une jeunesse active.
- 4 Anticiper les mutations sociales et prévenir les déséquilibres.

1 - Soit 24 communes et plus de 200 000 habitants.

### 3 L'articulation avec les autres politiques publiques



Source : SCoT du Pays de Lorient, décembre 2006

Le SCoT accorde une place très importante aux déplacements, qui sont abordés de façon transversale. Il a pour ambition, notamment, de favoriser **une organisation urbaine fondée sur la proximité**, en limitant l'étalement urbain, en renforçant les atouts d'une structure urbaine multipolaire, en privilégiant la mixité des fonctions et en tirant parti d'un réseau de transports collectifs qui dessert tous les centres.

L'un des objectifs est de **maîtriser les déplacements** non seulement **à la source, via une urbanisation plus rationnelle**, mais aussi grâce au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, à la maîtrise du stationnement et à un réseau viaire adapté et mieux intégré dans son environnement.

Le SCoT prend en compte les différentes **échelles** auxquelles s'effectuent les déplacements :

- **Celles des liaisons avec les territoires extérieurs** : liaisons ferroviaires courtes (TER) ou longues distances (TGV), aéroport de Bretagne Sud, axes routiers Nord-Sud, liaisons avec le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes.
- **Celles du périmètre du SCoT et de l'agglomération lorientaise** : desserte en transports collectifs renforcée, prolongement du Triskell, adaptation de la fréquence selon les secteurs du territoire, liaisons express vers le cœur de l'agglomération depuis les communes importantes éloignées, assurer le droit au transport pour les zones

moins denses, liaisons maritimes Transrades renforcées.

- **Celle du quartier, de la voirie et de l'espace public** : dessert des nouveaux quartiers par les transports collectifs, densité liée au niveau de desserte, meilleur partage de la voirie, prise en compte des contraintes de circulation des bus dans les aménagements de rue et d'espace public, amélioration de la desserte des zones d'activités (desserte en transports collectifs, PDE en particulier pour le pôle d'activités de Lanester-Caudan).

Il prend en compte également les différents modes de déplacements et détaille précisément des mesures spécifiques pour chacun d'entre eux :

- **Les transports collectifs urbains** : optimiser et rendre attractif le réseau par des aménagements adéquats, favoriser la multimodalité, développer l'habitat prioritairement dans les secteurs proches des pôles d'équipement et de services,
- **Les cars départementaux** : dans les communes desservies par les lignes départementales, les mesures sont identiques à celles préconisées pour les transports collectifs urbains,



→ **Le train** : renforcement du rôle de la gare d'Hennebont, projets de quartier pour les secteurs proches des gares existantes ou futures, étude du potentiel d'accueil d'activités et d'entreprises en lien avec la valorisation et l'amélioration de la desserte ferrée dans les secteurs proches des gares de Lorient et d'Hennebont,

- **La marche et le vélo** : maillage de cheminements doux, y compris dans les opérations d'aménagement nouvelles et dans les zones d'urbanisation future, généralisation des zones 30, plan de déplacements piétons et vélos à l'échelle du bourg, rabattement vers les arrêts de transport collectif, chemins de randonnées piétonnes ou cyclistes assurant un véritable maillage de l'espace touristique,
- **La voiture** : hiérarchisation du réseau de voirie par la définition du rôle de chaque axe, report du trafic de la route côtière sur des routes situées en arrière au profit des modes doux, limitations de vitesse (30 km/h sur des voies urbaines, 70 km/h sur des routes améliorant les liaisons locales),
- **Le covoiturage** : aménager des aires de covoiturage à proximité des échangeurs routiers
- **Le stationnement** : maîtriser le stationnement pour équilibrer les déplacements, gérer l'offre de stationnement en ville à nombre de places constant en privilégiant la qualité de vie des résidents, la sécurité du piéton, la place des transports collectifs, la desserte des secteurs commerciaux mais avec une rotation rapide des voitures,

réduction ou suppression des obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, détermination d'un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation,

- **Le transport et la livraison des marchandises** : amélioration de l'outil logistique, notamment portuaire, connexion des secteurs logistiques au réseau ferroviaire, affectation prioritaire des terrains proches des échangeurs et bordés par des infrastructures routières aux équipements logistiques ou aux entreprises faisant fortement appel à la logistique et au stockage

**Le SCoT vise également à limiter les impacts environnementaux des déplacements** : ses mesures garantissent **la qualité de l'air** (urbanisation mieux connectée aux transports collectifs, incitations à l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture), **diminuent l'exposition des populations aux nuisances sonores** (prise en compte du bruit dans les projets d'aménagement ou d'infrastructures, développement des modes doux et des transports collectifs, aménagement de zones 30 et de rues piétonnes) et permettent **une meilleure maîtrise de l'énergie**.

Le SCoT esquisse la politique d'organisation des déplacements de l'agglomération lorientaise, qui doit être précisée et déclinée dans le PDU.



## 3.4 L'Agenda 21 – Plan climat territorial

Après la mise en œuvre de la Charte pour l'environnement de 2002 à 2007, Lorient Agglomération poursuit et élargit son action en élaborant un Agenda 21 qui comporte un volet « lutte contre le réchauffement climatique ». Elle a choisi de proposer des réponses concrètes aux impératifs de développement durable et d'intégrer les enjeux liés aux dérèglements climatiques dans chaque politique sectorielle. C'est pourquoi elle a décidé d'élaborer conjointement l'Agenda21 et le Plan Climat du territoire.

En 2007, il a été décidé d'élaborer conjointement l'Agenda 21 et le Plan climat du territoire.

### 3 L'articulation avec les autres politiques publiques

L'élaboration de l'Agenda 21 - Plan Climat, concomitante de celle du PDU, a donné lieu à une concertation élargie : **installation d'un groupe de projets Agenda 21 en 2008, ateliers thématiques, Journées thématiques « Agenda 21 – mode d'emploi » au printemps de la Terre, « Grande tournée » des 19 communes en 2010, 5 réunions publiques (500 participants), enquête d'opinion (255 questionnaires exploités), restitution des résultats de cette enquête lors du 5e salon « Terre ! »**

en mars 2011, mise en place d'un réseau de 27 correspondants Agenda 21 dans les services de l'agglomération lorientaise, réunions du « groupe projet Agenda 21 », numéro spécial des « Nouvelles de Cap l'Orient », blog dédié au développement durable sur le site Internet de l'agglomération lorientaise. Ces moments d'échanges avec la population et l'ensemble des acteurs concernés ont mis en évidence un intérêt marqué pour les problématiques relatives à la mobilité durable et des attentes fortes en la matière.

Le bilan Énergie-Climat a montré que 86 % des consommations d'énergie et 90 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues à deux secteurs, celui du bâtiment et celui des transports. **Le transport représente 33 % des consommations d'énergie et 43 % des émissions de GES d'origine énergétique.** Les véhicules particuliers sont responsables de 65 % des émissions de GES du secteur des transports et le transport de marchandises de 30 %. C'est pour cette raison que les élus ont souhaité articuler étroitement l'élaboration de l'Agenda 21 et du Plan Climat avec les révisions du PDU et du PLH (voir annexe environnementale).

L'agglomération lorientaise se fixe l'objectif de **réduire de 20 % les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre d'origine énergétique d'ici 2020**, par rapport à leur niveau de 1990. Concernant les transports, cet objectif se décline ainsi : **actuellement, 2 déplacements sur 3 se font en voiture ; il s'agit de réduire cette part à 1 déplacement sur 2.**

<http://blogagenda21.caplorient.fr>



Les **quatre axes** de l'Agenda 21 - Plan Climat correspondent aux grands défis sur lesquels l'agglomération lorientaise souhaite intervenir, pour un développement durable et solidaire de son territoire :

- 1 **Économie** : l'identité maritime et le lien terre/mer au cœur de l'innovation et de la diversification
- 2 **Aménagement / environnement** : l'attractivité, la qualité environnementale et l'empreinte énergétique du territoire
- 3 **Solidarités** : l'accès aux besoins essentiels et la cohésion sociale.
- 4 **Exemplarité** : la participation de chacun à réduire l'empreinte écologique du territoire

Les **21 chantiers** répondent aux objectifs spécifiques du territoire comme maîtriser les consommations d'énergie et d'espace, notamment dans l'habitat, favoriser les transports collectifs ou développer des filières économiques locales autour de l'agriculture biologique, des produits de la mer et de l'éco-construction.



Agenda 21-  
Plan Climat

4 axes  
21 chantiers  
50 actions

## Sur les 50 actions que compte l'Agenda 21-Plan Climat, plusieurs concernent les déplacements de personnes et de marchandises :

- Développement portuaire en faveur de la multimodalité du transport de marchandises.
- Applications pour suivre et évaluer l'empreinte écologique du territoire.
- Maîtrise de la consommation d'espace.
- Attractivité du territoire, équilibre démographique et mixité des fonctions.
- Dynamisation des transports collectifs.
- Développement des modes de déplacements doux.
- Réduction de l'usage de la voiture.
- Aide à l'action sociale et à l'accompagnement des personnes.
- Réduction des déplacements motorisés et optimisation des flottes de véhicules.
- Réduction de l'impact des déplacements domicile-travail et professionnels des entreprises.
- Réduction de l'impact du transport de marchandises et des livraisons.
- Sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.
- Incitation des jeunes et des enfants à utiliser des modes de déplacements doux.
- Suivi et évaluation de l'Agenda 21 et du Plan Climat.

Chacune de ses actions « structurantes » trouvent leur prolongement dans le PDU.



Lorient Agglomération a souhaité que le PDU constitue le volet « déplacements » de l'Agenda 21-Plan Climat.

## 3.5 Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme local de l'habitat (PLH), approuvé définitivement le 16 décembre 2011, s'applique sur la période 2012-2017. Il définit **les évolutions du parc de logement pour les 6 ans à venir ; avec une augmentation de la population du territoire de Lorient Agglomération atteignant 200 000 habitants en 2020.**

200 000  
habitants en 2020

Comme le préconisait la loi SRU, puis le Grenelle de l'Environnement, et dans le droit fil de l'Agenda 21 et du Plan Climat, le PLH propose **des orientations sur des formes urbaines attractives, conviviales et économes en espace, un phasage et des priorités d'urbanisation, à travers la mise en compatibilité des PLU avec le PLH.**

### Les objectifs du PLH 2012-2017

Une production moyenne de 1 000 nouveaux logements par an sur le territoire. Cet objectif quantitatif de production est associé à un objectif qualitatif visant à accueillir les jeunes familles.

Il s'agit d'infléchir les tendances en vue **de mieux équilibrer les types et la gamme des logements produits pour que les ménages aux revenus modestes, accédants ou locataires, trouvent un logement abordable répondant à leurs besoins.**

1 000  
nouveaux logements  
par an sur le territoire.



### 3 L'articulation avec les autres politiques publiques

#### Trois défis à relever

Pour mener à bien les orientations du PLH, **3 défis** ont été arrêtés, **20 actions** ont été programmées ainsi que les conditions de la réalisation.

#### DÉFI N° 1 : PRODUIRE DES LOGEMENTS À COÛTS ABORDABLES

Ce défi vise à produire des logements aptes à offrir un parcours résidentiel à coût abordable pour tirer profit des dynamismes démographiques de la Bretagne Sud.

Il s'articule autour de plusieurs objectifs notamment :

- **La densité et les nouvelles formes urbaines** : il est proposé d'adapter la densité minimale selon la situation : cœur d'agglomération, centres bourgs, des terrains en extension d'urbanisme et des terrains à proximité de transports collectifs structurants (Triskell, bateau bus, gares, ligne 1...). Un enjeu important pour cet objectif est de proposer des innovations en termes de formes urbaines.
- **Le développement et le rééquilibrage de l'offre locative sociale densité et les nouvelles formes urbaines.**
- **Le développement d'une offre en accession à coût abordable et très abordable** en neuf mais également dans l'ancien.

#### DÉFI N° 2 : METTRE EN ŒUVRE LES PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Ces principes de développement durable trouvent leur application dans différents champs d'intervention notamment dans une réflexion accrue sur les formes urbaines pour une gestion économe de l'espace et un accroissement de la maîtrise foncière en lien avec Foncier de Bretagne.

#### DÉFI N° 3 : RÉPONDRE AUX BESOINS DES POPULATIONS SPÉCIFIQUES ET DU MAL LOGEMENT

Plusieurs objectifs ont ainsi été arrêtés notamment la mise en place d'actions pour lutter contre le mal logement et contre la précarité énergétique et pour permettre à tous les habitants de trouver un logement adapté à sa situation (seniors, jeunes, gens du voyage, personnes démunies...).



en détail

Pôle urbain central	Densité* plancher par hectare (secteurs les plus urbanisés)	
	Lorient	Lanester
	140	40

\* Il s'agit d'une densité nette hors voirie (primaire et secondaire) et espaces communs structurants à l'échelle de la commune.

		Densité* plancher par hectare selon les situations		
		Centre Bourg (zones U et ZAC dans le tissu urbain)	Extension urbaine (zones AU et ZAC en extension urbaine)	Axes structurants de transports collectifs
Pôle urbain Nord Est	Hennebont	100	35	80
	Inzinzac-Lochrist	50	35	
Pôle périurbain dense	Caudan	50	35	
	Larmor-Plage	80	35	
	Plœmeur	80	35	80
Pôle Ouest	Quéven	50	35	70
	Gestel	50	35	70
	Guidel	80	35	
Pôle urbain rive gauche	Locmiquélic	65	35	80
	Port-Louis	65	35	80
	Riantec	65	35	80
Île et presqu'île	Gâvres	60	35	
	Groix	80	35	
Bourgs avec zone rurale importante	Brandérian	35	35	
	Cléguer	35	35	
	Languidic	40	35	
	Pont-Scorff	45	35	

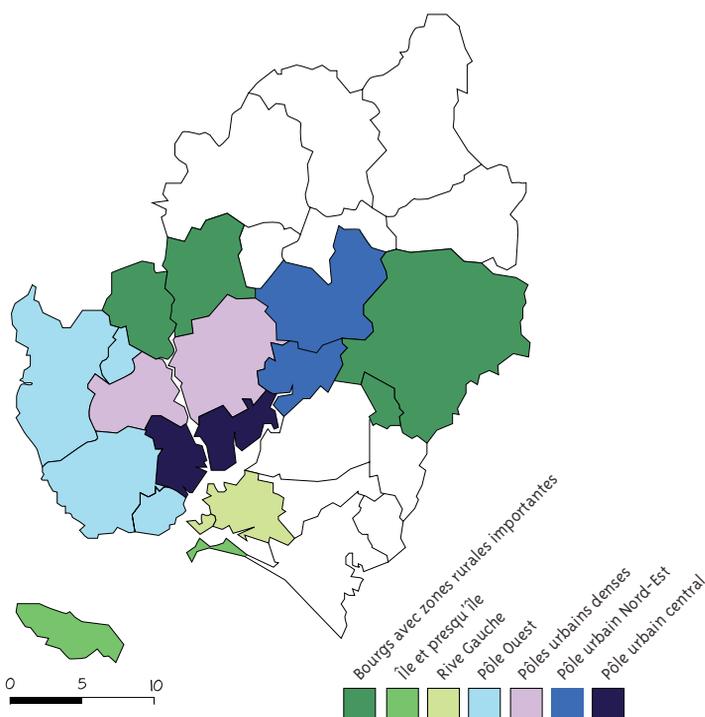
Ces ratios sont là principalement pour servir de référence et pourront être confortés grâce à une étude qui permettra d'établir un objectif spécifique sur chaque opération, en fonction :

- du tissu environnant existant, en particulier lorsqu'il est porteur d'une qualité urbaine avérée.
- des projets en cours ou prévus à proximité du site : restructuration de centre-ville, création d'espaces publics et tout autre contexte permettant des ruptures avec la densité existante...

## Les conditions de la réussite : animer la politique de l'habitat communautaire

Lorient Agglomération est le pilote de la politique de l'habitat dans une logique partenariale d'assistance à l'ingénierie, de suivi des réalisations et de mise en cohérence des projets.

La réussite du PLH passe également par une meilleure information des habitants du territoire. C'est pour cela qu'il est envisagé **la création d'un espace habitat regroupant entre autres l'ADIL, ALOEN, la Direction de l'habitat de Lorient Agglomération... Il jouera un rôle majeur en matière d'impulsion et de coordination.**



L'espace habitat sera un service d'accueil, d'information et d'orientation du public. Ses missions seront de :

- Permettre d'accompagner les ménages dans leur réflexion et leur projet logement (localisation, accès aux services, modes de déplacement, programme du logement, techniques de construction, économie de la construction...).
- Assurer un appui technique au public sur la mise en œuvre de dispositifs existants sur Lorient Agglomération.
- Délivrer une information neutre et objective en matière de location, d'accession, d'amélioration et d'adaptation du logement, de lutte contre la précarité énergétique.
- Orienter le public vers les partenaires compétents.
- Assurer une veille juridique et documentaire.

Dans la mesure où il définit les évolutions du parc de logement pour les 6 ans à venir et avec une augmentation de la population du territoire de Lorient Agglomération permettant d'atteindre 200 000 habitants en 2020, le PLH a un lien direct avec le PDU qui définit la politique des déplacements qui sera mise en œuvre à partir de 2012, pour répondre aux besoins en déplacements des habitants du territoire.



### 3 L'articulation avec les autres politiques publiques

## 3.6 Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

L'évaluation du PDU de 2001 a montré que celui-ci, tout comme le SCoT (sur la thématique des déplacements), est pris en compte de manière variable dans les POS et PLU, selon les communes.

**Le PLU est un document réglementaire**, comme le POS avant lui ; il a pour fonction de définir le droit des sols. Il détermine les droits à construire et sert de référence à l'instruction des diverses demandes d'occupation et d'utilisation du sol (certificats d'urbanisme, permis de construire, déclarations de travaux, permis d'aménager...). **Il a valeur juridique et s'impose à tous, particuliers, entreprises ou administrations.**

**Le PLU est un document opposable à tous.** Pour la sécurité juridique des autorisations d'urbanisme délivrées par les communes et pour une mise en œuvre efficace, **il est nécessaire d'apporter un soin particulier à l'intégration du PDU dans ce document d'urbanisme.**

#### Le PLU précise comment les acteurs locaux envisagent et définissent l'avenir de la commune :

- Il évalue les besoins dans les différents secteurs (déplacements, logements, environnement, etc.). Puis il détermine les orientations et les choix adoptés pour un développement harmonieux de l'espace communal au sein de son environnement et en relation avec le territoire dans lequel il s'inscrit.
- Il est donc d'abord l'expression de la vision des acteurs de l'aménagement, les habitants doivent être associés à l'élaboration de ce projet commun.

Le PLU englobe l'ensemble des thématiques d'aménagement qui concernent la commune : habitat, déplacements, traitements paysagers, prévention des risques, implantations commerciales, etc.



#### Les documents de base d'un PLU sont les suivants :

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**

Ce document expose les orientations générales d'urbanisme et d'environnement. **Il fixe des objectifs de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain**; il peut également présenter des projets détaillés portant sur des parties de la commune ou des politiques sectorielles. Il doit faire l'objet d'un débat au Conseil Municipal.

- **Le rapport de présentation**

Il comprend **un diagnostic territorial et un état initial de l'environnement** : il présente un bilan sur le territoire et évalue les besoins au regard des prévisions démographiques et économiques.

Il explique les choix adoptés dans le PADD et **pour la délimitation des zones** ; il justifie également certaines mesures du règlement : il doit ainsi éclairer la façon dont ont été prises les décisions, au regard de quelles considérations. Il permet de saisir clairement quelles ont été les intentions des auteurs du PADD et du règlement.

**Il évalue les impacts de ce projet sur l'environnement** et souligne de quelle façon la préservation et la mise en valeur de l'environnement ont été prises en compte.

- **Le règlement**

Il détermine **les usages et conditions d'occupation des sols, les restrictions au droit de construire** (hauteur, implantation sur la parcelle, les normes de stationnements, etc.).

- **Les documents graphiques**

Ils font apparaître **le zonage, les espaces boisés classés, les emplacements réservés, les secteurs à risques, les promenades urbaines et les espaces d'intérêt paysager.**

- **Les annexes**



## 4

## Les quatre défis du PDU 2012 de Lorient Agglomération

## 4.1

## Défi territorial : organisons notre territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable

## Comment raccourcir les déplacements et répondre à la grande diversité du territoire pour offrir aux habitants des alternatives à la voiture particulière ?

Le PDU vise à adapter le territoire à un monde nouveau : le pétrole va devenir de plus en plus rare et de plus en plus cher. Nous ne pourrons plus nous déplacer comme avant. Dès aujourd'hui, la raréfaction des ressources pétrolières se traduit par une augmentation du coût des transports en voiture pour les ménages. Demain, il sera encore plus difficile de se déplacer en voiture particulière.

Les actions du PDU cherchent donc à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture, en tenant compte du fait que pour chaque partie du territoire, un mode de déplacement est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre. La voiture n'est pas la solution à privilégier, mais pour autant le bus ne peut pas aller partout et des alternatives doivent être offertes.

## L'objectif 1 déplacement sur 2 en voiture

Pour relever ce défi, une multiplicité de solutions sont à mettre en œuvre et les actions du PDU portent sur :

- **L'urbanisme et l'organisation à long terme du territoire :** une ville plus dense, c'est une ville où les distances sont plus courtes et peuvent être plus souvent parcourues à pied.
- **La maritimité :** avec le littoral, la rade, l'île de Groix, le port et les activités économiques et de loisirs qui s'y déploient, c'est une

Passer de  
2 sur 3  
déplacements  
en voiture

à 1 sur 2

spécificité du territoire qui appelle des solutions innovantes et adaptées.

- **Les accès au territoire :** le projet Bretagne à Grande Vitesse, le TER, et l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes vont améliorer sensiblement l'accessibilité du territoire. Le PDU doit préparer ces évolutions.
- **Les transports collectifs urbains :** s'ils sont plus efficaces, ils seront plus attractifs et constitueront, tant en bus qu'en bateau, une alternative crédible à la voiture particulière.
- **Le train :** le renforcement de l'offre, la création de nouvelles haltes et peut-être la réouverture d'anciennes lignes sont de nature à faire du TER un axe structurant de desserte dans l'agglomération et à proximité et à offrir une alternative à la route pour le fret.
- **Les modes doux (marche, vélo) :** Lorient Agglomération poursuivra les efforts entamés avec les précédents PDU. L'espace public doit être rendu plus confortable et plus agréable pour les piétons et accessible à tous. Le vélo, quant à lui, est le mode de déplacement le plus adapté pour les déplacements de moins de 3 km.
- **L'intermodalité :** la valorisation et l'aménagement de lieux d'échanges (gares, embarcadères, aires de covoiturage), l'amélioration de la coordination entre les différents modes de déplacements, y compris pour les déplacements longue distance, visent à offrir une palette complète de solutions de mobilité.
- **Le stationnement :** il constitue un levier majeur pour agir sur la mobilité. La concertation qui a accompagné l'élaboration du PDU a montré que les esprits sont mûrs pour engager une réflexion à ce sujet. Les PLU constituent par ailleurs un outil privilégié pour intervenir sur l'offre privée.
- **La logistique urbaine :** cette fonction essentielle à la vie urbaine, encore peu traitée dans les précédents PDU, doit évoluer avec nos nouveaux besoins.



<b>Enjeu 1</b>	<b>Renforcer le lien entre urbanisme et déplacement, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques</b>
1	réduire les besoins en déplacements pour l'urbanisation nouvelle grâce à la mise en œuvre du SCoT
2	accompagner la mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat (PLH)
3	rendre les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) compatibles avec le PDU
4	définir des solutions spécifiques pour l'urbanisation existante
<b>Enjeu 2</b>	<b>Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération</b>
5	poursuivre l'amélioration des liaisons maritimes Transrade
6	améliorer l'intermodalité aux gares maritimes et la liaison avec l'île de Groix
7	étudier la mise en œuvre d'un laboratoire des mobilités sur l'île de Groix
8	faciliter l'accès aux plages et aux sites touristiques par les transports collectifs et les modes doux
9	développer le fret sur les zones portuaires en privilégiant l'intermodalité mer-fer
<b>Enjeu 3</b>	<b>Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins</b>
10	poursuivre le programme de construction du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Lorient
11	anticiper l'évolution du trafic TER et son impact sur le réseau de transport urbain
12	préparer l'arrivée de Bretagne à Grande Vitesse (BGV) et son impact sur le réseau de transport urbain
13	améliorer l'accueil des réseaux interurbains
14	consolider la place de l'aéroport de Lann-Bihoué avec l'arrivée de BGV
<b>Enjeu 4</b>	<b>Améliorer les performances, la lisibilité et l'image du réseau de transport collectif urbain</b>
15	mettre en œuvre le Triskell 2, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
16	étudier une nouvelle organisation pour le réseau de transport urbain tenant compte de la diversité du territoire
17	optimiser l'exploitation du réseau pour en assurer la pérennité
18	initier un travail collectif sur les horaires des établissements scolaires pour l'optimisation des transports collectifs
19	faciliter le rabattement tous modes aux stations du Triskell, aux embarcadères bateaux, sur les lignes express et sur les gares
20	poursuivre la sécurisation des points d'arrêts du réseau de bus
21	poursuivre la modernisation de l'image du réseau de transport urbain
22	prendre en compte les contraintes des transports collectifs lors des réaménagements de voirie
23	réfléchir à l'amplitude horaire du réseau de transport urbain en fonction des besoins
<b>Enjeu 5</b>	<b>Prendre en compte le potentiel ferroviaire, pour les voyageurs et les marchandises</b>
24	préserver les espaces embranchés fer pour le développement des zones portuaires et des zones d'activités
25	intégrer le réseau ferré dans la desserte du territoire et étudier le potentiel de développement du trafic voyageurs et marchandises
<b>Enjeu 6</b>	<b>Accélérer le développement des modes doux de déplacement</b>
26	réaliser des schémas communaux de déplacements piétons et cyclables et de jalonnement des itinéraires
27	élaborer une charte intercommunale des déplacements piétons et cyclables
28	réviser le schéma des itinéraires cyclables intercommunaux
29	prendre en compte le stationnement des vélos sur les espaces publics et privés
30	pérenniser et valoriser les itinéraires de randonnées pédestres et cyclables
<b>Enjeu 7</b>	<b>Créer les conditions d'une intermodalité efficace</b>
31	valoriser les gares d'Hennebont, Brandérian et Gestel
32	valoriser les embarcadères bateaux comme véritables pôles d'échanges multimodaux
33	accompagner le développement des aires de covoiturage et communiquer sur les sites existants
34	mieux prendre en compte l'offre des réseaux interurbain et régional
35	travailler avec les taxis pour optimiser leur place dans la chaîne de mobilité
36	améliorer l'intermodalité entre vélos et transports collectifs
37	faciliter l'intermodalité pour les déplacements de grandes distances : projets BGV, liaisons vers Nantes, Rennes et Brest
<b>Enjeu 8</b>	<b>Définir une stratégie du stationnement à l'échelle de l'agglomération</b>
38	mettre en place une réflexion sur la capacité de stationnement soutenable dans les centres-villes
39	engager, à l'échelle communautaire, une réflexion sur la cohérence entre l'offre de stationnement et l'offre de transports collectifs
40	traduire la nouvelle stratégie de stationnement dans les PLU
<b>Enjeu 9</b>	<b>Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine</b>
41	organiser l'accessibilité des centres-villes et les livraisons de l'agglomération
42	développer une offre en matière d'accueil des véhicules de livraison sur domaine public et privé
43	mutualiser les livraisons en centre-ville y compris à vélo
44	étudier les besoins des entreprises en zones industrielles et artisanales et aider à la mutualisation de leurs flux logistiques
45	évaluer l'intérêt de créer une boutique multiservice à destination des commerçants et des particuliers

## 4.2 Défi social : assurons le droit à la mobilité pour tous et selon ses besoins

### Comment créer une offre en transports pour le plus grand nombre, tout en répondant aux besoins de chacun ?

C'est un défi que se fixe le PDU. Ses actions visent à proposer des solutions de déplacements adaptées en fonction des populations (jeunes, employés, seniors actifs, publics non motorisés, bénéficiaires de minimas sociaux, seniors en situation de dépendance, personnes handicapées, parents avec poussettes...) et des situations spatiales et temporelles (travailleurs à horaires décalés, secteurs peu denses de l'agglomération, zones d'activités...).

Les actions du PDU portent sur :

- **Le management de la mobilité**, c'est-à-dire des actions d'organisation des déplacements à l'échelle d'entreprises, de zones d'activités, d'établissements scolaires, d'associations, (PDE, PDIE, PDA, PDES) etc.

- **Les besoins de déplacements atypiques** parce qu'ils concernent des lieux ou des moments particuliers, qui ne peuvent être satisfaits par le transport collectif.
- **Les besoins des populations** pour lesquelles les déplacements ne sont pas faciles (PMR, personnes âgées ou précaires).
- **La promotion d'un usage raisonné de l'automobile** : l'objectif du PDU est de passer de 2 déplacements sur 3 en voiture à 1 déplacement sur 2. Elle reste toutefois pertinente pour un certain nombre de déplacements, pour lesquels le PDU défend l'idée que « l'auto-solitude » (1 personne par voiture) **n'est pas la seule solution**.
- **Les titres de transport** : faciliter la vente de titres, moderniser la billettique et faire évaluer l'offre tarifaire, ce sont d'autres moyens encore de renforcer l'attractivité des bus.

<b>Enjeu 1</b>	<b>Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de Déplacements d'Entreprises, d'Administrations et d'Établissements d'enseignement</b>
46	accompagner les entreprises et les administrations dans la réalisation de PDE/PDA et PDIE
47	créer un « club » PDE/PDA pour favoriser le partage d'expérience et produire un effet d'entraînement
48	élaborer, mettre en œuvre et animer des PDE interentreprises (PDIE) en expérimentant à l'échelle d'une zone d'activités
49	encourager le développement de plans de déplacements scolaires, universitaires et associatifs
<b>Enjeu 2</b>	<b>Définir des réponses aux besoins de déplacements atypiques</b>
50	étudier les déplacements en horaires décalés et dans les zones peu denses
51	élaborer des plans de déplacements pour les périodes touristiques et saisonnières
52	élaborer des plans de déplacements pour les événements exceptionnels : matchs de foot, courses au large, concerts à la BSM, Festival Interceltique, Médiévales, parc des expositions de Lanester...
<b>Enjeu 3</b>	<b>Accompagner les personnes âgées par des réponses adaptées, quel que soit leur degré d'autonomie</b>
53	développer un partenariat avec les CCAS des communes et avec les associations de seniors
54	créer des ateliers pour apprendre à se déplacer "autrement", initier des formations "rafraîchir son code de la route"
<b>Enjeu 4</b>	<b>Accompagner les Personnes à Mobilité Réduite</b>
55	mettre en œuvre et évaluer les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)
56	poursuivre la mise en œuvre du schéma d'accessibilité au transport public
57	poursuivre l'adaptation du matériel roulant aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et aux personnes âgées
58	continuer le partenariat avec les associations représentatives
<b>Enjeu 5</b>	<b>Inciter à des usages raisonnés de l'automobile, tels que le covoiturage et l'auto partage</b>
59	communiquer davantage sur le site internet de covoiturage du CG56 pour les déplacements internes à l'agglomération
60	inciter à covoiturer malin (voisin) avec les associations sportives, de loisirs, parents d'élèves... covoiturage de proximité, bourse de covoiturage
61	étudier les conditions de mise en place d'un service d'autopartage
<b>Enjeu 6</b>	<b>Renforcer l'attractivité du réseau en agissant sur les titres de transports</b>
62	accompagner la mise en place de la billettique, faciliter la vente de titres : automates aux principales stations, vente de titres "sans contact"...
63	mettre en place une nouvelle offre tarifaire adaptée aux besoins des différents usagers

## 4.3

## Défi environnemental : améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres

**Comment développer les déplacements les plus propres ? Comment améliorer et rendre plus agréable notre environnement quotidien ?**

L'amélioration de la qualité de l'air est une ambition de Lorient Agglomération et constitue l'une des missions essentielles d'un PDU. D'une manière générale, l'ensemble du programme d'actions du PDU va permettre de réduire les émissions de gaz à effets de serre et de polluants par les transports : le report vers les transports collectifs, la marche et le vélo permettra de **réduire notre empreinte écologique**.

Certaines des actions du PDU ont toutefois un impact plus particulier sur notre environnement. Elles visent bien sûr à améliorer **la qualité de l'air**, mais aussi à réduire **la pollution sonore**, à réduire la **consommation d'énergie** en général et d'énergie fossile en particulier, le tout concourant à améliorer **la qualité de vie des habitants**.

Les actions du PDU portent sur :

- **L'usage d'énergies plus propres dans les transports collectifs** (bus et bateau) et individuels, soit pour la propulsion des véhicules, soit pour les fonctions « annexes ».
- **La réduction des nuisances sonores**, grâce à l'adaptation des véhicules des flottes publiques, au choix des matériaux pour les aménagements d'espaces publics...
- **La sécurité des déplacements**, qui constitue une composante clé de la qualité de notre environnement et qui s'avère déterminante pour l'usage de certains modes notamment la marche et le vélo.
- **La qualité urbaine des aménagements de la voirie**, de manière à apaiser la circulation générale et favoriser les déplacements en bus, à pied et à vélo.
- **Les habitudes de conduite des automobilistes** et des conducteurs de bus, qui impactent directement sur la consommation de carburant, les émissions de polluants et le confort des usagers.

<b>Enjeu 1</b>	<b>Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels</b>
64	continuer d'équiper les bus de systèmes d'économie d'énergie
65	adapter le matériel roulant à l'usage
66	mener des campagnes d'incitation à l'acquisition de vélos à assistance électrique
67	accompagner le développement des véhicules électriques : étude de localisation des infrastructures de charge
<b>Enjeu 2</b>	<b>Améliorer la flotte des navires des lignes Transrade</b>
68	renforcer le confort et la sécurité des voyageurs des lignes maritimes et assurer le suivi des performances du bateau "zéro émission"
<b>Enjeu 3</b>	<b>Agir sur les niveaux de bruit</b>
69	choisir des véhicules publics peu sonores
70	achever les cartes "Bruits" sur l'agglomération
71	réduire le niveau sonore lié au trafic motorisé
<b>Enjeu 4</b>	<b>Susciter le plaisir de la marche et du vélo grâce à une meilleure qualité urbaine et à une sécurité accrue</b>
72	sécuriser les déplacements, en particulier ceux des cyclistes et des piétons pour encourager les pratiques
73	rechercher la qualité urbaine dans les aménagements sur l'espace public
<b>Enjeu 5</b>	<b>Mettre en place un observatoire de la sécurité routière (accidentologie, ressenti des usagers)</b>
74	fédérer l'ensemble des référents sécurité routière des communes de l'agglomération
75	collaborer avec les différents acteurs du territoire pour identifier les points noirs, établir une carte des secteurs accidentogènes sur l'agglomération
76	favoriser l'organisation d'ateliers sécurité routière tout public
<b>Enjeu 6</b>	<b>Optimiser le réseau de voirie de l'agglomération pour un usage plus respectueux de l'environnement</b>
77	cartographier et hiérarchiser la voirie à l'échelle de l'agglomération
78	collaborer à l'évaluation de la pertinence des projets de création de voirie
<b>Enjeu 7</b>	<b>Amplifier la formation à la conduite douce</b>
79	former les automobilistes à la conduite économe
80	former les conducteurs de bus à la conduite économe et à la prise en compte des passagers fragiles dans les bus et bateaux

## 4.4 Défi comportemental : changeons nos habitudes

Comment réussir tous ensemble à mener la bataille des comportements ?



Lorient Agglomération place le changement des comportements collectifs et individuels au cœur de sa démarche. À travers le PDU, nous faisons le pari que c'est en convaincant chacun du bien-fondé du changement des habitudes que nous parviendrons à atteindre l'objectif d'une mobilité durable. **Tous sont concernés : habitants, visiteurs, acteurs économiques, élus, techniciens des collectivités, monde associatif...**

Les cafés du PDU ont confirmé cette intuition : l'enjeu du changement climatique, énergétique, économique et social est une question de bon sens, facilement comprise et perçue par les habitants. Il faut maintenant accompagner et susciter le changement, mais aussi en observer les évolutions.

Pour relever ce défi, les actions du PDU portent sur :

- **Les modalités de suivi et de mise en œuvre du PDU :** au-delà de l'approbation du programme d'actions, la mise en œuvre devra être suivie, animée et évaluée.
- **L'information et la sensibilisation :** plan de communication sur le PDU, événements réguliers ou ponctuels autour de la mobilité durable, ateliers, formations, c'est une démarche complète qui doit être menée en continu pour faire connaître le PDU sur la durée. Plus largement, c'est l'ensemble de l'information sur les déplacements qui doit être amélioré et plus aisément accessible pour faciliter les changements d'habitudes.
- **La concertation avec les habitants et avec les partenaires :** les rencontres organisées tout au long de la révision du PDU ont montré l'intérêt que suscitent les questions liées à la mobilité et les attentes des uns et des autres. Lorient Agglomération entend poursuivre l'exercice.



<b>Enjeu 1</b>	<b>Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération</b>	
	81	conduire des expérimentations évaluables pour valider les études de services nouveaux
	82	faire vivre l'observatoire des déplacements
	83	mettre en place le compte déplacements
	84	évaluer en continu le PDU: suivre les effets des actions du PDU sur la mobilité et sur l'attractivité du territoire
	85	mettre en place un comité de suivi des actions du PDU, pour l'évaluation de la pertinence des actions réalisées ou envisagées
	86	programmer une enquête ménages déplacements
<b>Enjeu 2</b>	<b>Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet</b>	
	87	mettre en place un plan de communication sur le PDU
	88	pérenniser les Assises du Déplacement Durable
	89	développer de nouvelles pratiques de déplacements en lançant un concours d'idées: jeunes, scolaires, associations, habitants...
	90	promouvoir une culture de la mobilité par des ateliers intercommunaux de partage d'expériences entre techniciens, entre habitants, entre associations, entre collégiens ou lycéens
	91	créer un panel d'habitants et de familles pour connaître leurs habitudes et tester des expériences
<b>Enjeu 3</b>	<b>Favoriser la concertation entre les partenaires</b>	
	92	améliorer la coordination des différentes structures impliquées dans l'organisation des déplacements et des transports
	93	organiser la concertation pour le volet marchandises
<b>Enjeu 4</b>	<b>Accompagner les publics fragiles dans leur appropriation du territoire</b>	
	94	créer des vélo-écoles pour enfants et adultes
	95	mettre en place des ateliers de "(re) conquête de la confiance" sur l'espace public pour les publics fragiles (enfants, personnes âgées ou en insertion, illettrés...)
<b>Enjeu 5</b>	<b>Améliorer l'information sur les déplacements</b>	
	96	créer des rubriques « Tout savoir sur les déplacements » dans les journaux municipaux et sur les sites des communes, de Lorient d'Agglomération, du Département et de la Région
	97	recueillir les doléances des usagers en cas de problème sur le réseau CTRL ou sur la voirie.
	98	améliorer la lisibilité des fiches horaires des transports collectifs
	99	informer les voyageurs en cas de situations perturbées, recueillir l'information sur les perturbations du réseau auprès des conducteurs de bus
	100	informer sur toutes les offres existantes et sur tous les modes de déplacements
	101	favoriser l'usage des nouvelles technologies pour l'information des voyageurs en temps réel



# 5 Suivi et évaluation

PDU actions

2012  
2017

## 5.1 Mise en œuvre et suivi du PDU

### Phasage du programme d'actions

L'essentiel des actions du PDU 2012 est réparti sur la période 2012-2017. Elles sont de deux natures :

- > Des actions ponctuelles (une étude ou un aménagement précis), qui auront lieu sur une seule année ou sur une période donnée
- > Des actions s'étalant sur toute la période d'application du PDU.

Le projet Triskell 2 constitue un point majeur d'articulation du phasage des actions. En effet, il y a bien un « avant » et un « après » Triskell 2. Ainsi, les étapes d'études puis de travaux sont réparties avant et après la mise en œuvre du Triskell. Certaines actions sont dépendantes de sa réalisation.

Une seule action du PDU dépasse les limites d'application de celui-ci : la mise en œuvre du projet de Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Lorient (PEM), qui se poursuivra après 2017. Néanmoins, ses effets devant être anticipés, ce projet crucial pour l'agglomération lorientaise y figure.

### Modalités de mise en œuvre et de suivi

Pour faire vivre le PDU 2012, la mise en œuvre et le suivi des ambitions sont définies au sein des fiches actions contenues dans le Défi Comportemental « Changeons nos habitudes ».

Ces fiches définissent un certain nombre de procédures et d'instances de concertation et d'évaluation :

- La mise en place de critères d'évaluation avant chaque expérimentation.
- La relance de l'observatoire des déplacements.
- L'évaluation en continu du PDU
- La mise en place d'un comité de suivi des actions du PDU
- La pérennisation des Assises du Déplacement Durable
- La création d'un panel d'habitants
- L'amélioration de la coordination des structures impliquées dans l'organisation des déplacements et des transports
- La mise en place d'une structure de concertation pour les transports de marchandises





## 5.2 Modalités d'évaluation du PDU 2012 de Lorient Agglomération

Le PDU 2012 et ses actions sont, dès la rédaction du document, évaluées sur les plans économique et financier d'une part, environnemental d'autre part.

Le PDU devra être évalué cinq ans après son approbation, conformément à l'article 28-2 de la LOTI. Cette évaluation pourra conduire, le cas échéant, à la révision du PDU. Néanmoins, il est prévu d'évaluer en continu les effets du PDU et la mise en œuvre de ses actions.

Certaines fiches actions font l'objet d'**indicateurs de suivi**. Pour les autres actions ce sont bien les effets globaux du PDU qui doivent être pris en compte. Ce sont eux qui seront évalués par l'**observatoire des déplacements**. Ils porteront tant sur les parts modales à atteindre, telles qu'elles sont fixées par l'**Agenda 21 – Plan Climat**, que sur la réalisation effective des actions.

Un outil lourd devra être mobilisé pour évaluer les effets du PDU 2012 : la programmation d'une **nouvelle enquête ménages déplacements** (EMD). Elle permettra d'analyser finement les déplacements au sein de l'agglomération lorientaise et de les comparer avec la précédente enquête, réalisée en 2004. Cette EMD fait l'objet d'une fiche action.

L'évaluation économique des actions est inscrite sur chaque fiche-action. Cette estimation financière est de plusieurs natures :

- Le montant peut être évalué dans ce cas, un montant ou une fourchette est inscrit dans la fiche action.
- Le montant ne peut être spécifiquement évalué, ce point est alors précisé dans la fiche action.
- Le budget est déjà inscrit à la programmation budgétaire de l'agglomération (PPI, PPE)
- Un budget nouveau est à mobiliser.
- Soit des missions existent déjà au sein de la collectivité, soit des moyens humains nouveaux sont nécessaires
- Des budgets sont à mobiliser par les porteurs de projets pressentis

Le PDU 2012 programme la réalisation d'un Compte Déplacements ; ce point fait l'objet d'une fiche action. **Il permettra d'évaluer l'impact financier de l'ensemble des déplacements de l'agglomération lorientaise** pour la collectivité, les particuliers et les entreprises. Ce compte déplacement sera établi sur la base de la méthode définie par le CERTU.

Le rapport environnemental du PDU 2012 fait l'objet d'une annexe au présent PDU.



## 6 Un PDU 2012 répondant aux récentes évolutions législatives

Le précédent Plan de Déplacements Urbains de Lorient Agglomération a été approuvé en mai 2001 dans le cadre de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Il reprenait les **6 orientations** définies par cette loi pour les PDU : **diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes doux, aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, organisation du stationnement, transport et livraison des marchandises, encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport du personnel.** Le PDU de 2001 a été élaboré dans le même temps que la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 : il ne prenait donc pas en compte les huit prescriptions définies par cette loi, qui renforçaient le rôle des PDU.

un code

11  
obligations  
légales

Depuis la loi SRU, la démarche du Grenelle de l'Environnement a de nouveau détaillé les orientations auxquelles doivent se conformer les PDU. Un code des transports a été créé en 2010, qui définit désormais 11 obligations légales<sup>1</sup> :

- 1 L'équilibre durable entre les **besoins en matière de mobilité** et de facilité d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part.
- 2 Le renforcement de la **cohésion sociale et urbaine**, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- 3 **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le **suivi des accidents** impliquant au moins un piéton ou un cycliste.
- 4 La **diminution du trafic automobile**.
- 5 Le **développement des transports collectifs** et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la **bicyclette** et la **marche à pied**.
- 6 **L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération**, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation.
- 7 **L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à



1 - Article L1214-2 du code des transports créé par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010





favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire.

- 8 **L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales**, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale.

- 9 **L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques** en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage.
- 10 **L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.
- 11 La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à **favoriser l'usage de véhicules électriques** ou hybrides rechargeables.

Les PDU sont également soumis à deux réglementations particulières :

- Le décret du 27 mai 2005 qui rend obligatoire « **l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement** », notamment les plans de déplacements urbains.
- La loi du 11 février 2005 **pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, qui impose :
  - L'élaboration dans les 3 ans d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport,
  - La mise en application de ce schéma dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi,
  - L'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

## 7

## Cohérences et compatibilités

		Équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part	Renforcement de la cohésion sociale et urbaine	Amélioration de la sécurité de tous les déplacements
<b>Défi territorial</b>				
1.1	Renforcer le lien entre urbanisme et déplacement, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques.	●		
1.2	Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.	●	●	
1.3	Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.			
1.4	Améliorer les performances, la lisibilité et l'image du réseau de transport collectif urbain.	●		
1.5	Prendre en compte le potentiel ferroviaire, pour les voyageurs et les marchandises.			
1.6	Accélérer le développement des modes doux.	●		●
1.7	Créer les conditions d'une intermodalité efficace.	●		
1.8	Définir une stratégie du stationnement à l'échelle de l'agglomération.	●		
1.9	Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.	●		
<b>Défi social</b>				
2.1	Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de Plan de Déplacements : d'Entreprises, d'Administrations, d'Établissements d'enseignement.	●		
2.2	Définir des réponses aux besoins de déplacements atypiques.			
2.3	Accompagner les personnes âgées par des réponses adaptées, quel que soit leur degré d'autonomie.		●	●
2.4	Accompagner les Personnes à Mobilité Réduite.		●	●
2.5	Inciter à des usages raisonnés de l'automobile, tels que le covoiturage et l'auto-partage.	●		
2.6	Renforcer l'attractivité du réseau en agissant sur les titres de transports.		●	
<b>Défi environnemental</b>				
3.1	Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels.	●		
3.2	Améliorer la flotte des navires des lignes Transrade.	●		
3.3	Agir sur les niveaux de bruit.	●		
3.4	Susciter le plaisir de la marche et du vélo grâce à une meilleure qualité urbaine et à une sécurité accrue.	●		●
3.5	Mettre en place un observatoire de la sécurité routière (accidentologie, ressenti des usagers).			●
3.6	Optimiser le réseau de voirie de l'agglomération pour un usage plus respectueux de l'environnement.	●		●
3.7	Amplifier la formation à la conduite douce.	●		
<b>Défi comportemental</b>				
4.1	Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.			
4.2	Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des acteurs concernés.			
4.3	Favoriser la concertation entre les partenaires.			
4.4	Accompagner les publics fragiles dans leur appropriation du territoire.		●	●
4.5	Améliorer l'information sur les déplacements.		●	

# 7.1

## Réponses au cadre législatif et réglementaire

### Code des Transports

Diminution du trafic automobile	Développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche à pied	Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération	Organisation du stationnement	Organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération	Amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques	Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements	Réalisation, configuration et localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables
●	●	●	●				
●	●			●			
●	●						
	●	●		●			
●	●						
	●		●		●	●	
	●		●	●			
	●						
●	●				●		
	●						
	●	●					
●					●		
						●	
							●
	●						
	●	●					
		●					
		●					
	●						
	●						
				●			
	●						
	●						

 Le PDU répond aux 11 prescriptions du Code des Transports.

## 7 Cohérences et compatibilités

### Ordonnance environnementale du 3 juin 2004

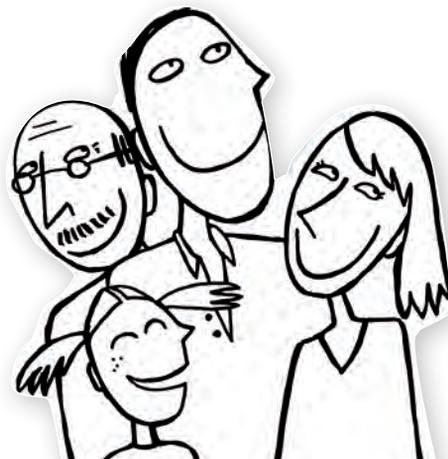
L'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition en droit français de la directive 2001/42/CE du Parlement Européen a institué **l'obligation de réaliser une évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement**. Les plans de déplacements urbains sont concernés par cette obligation (cf. 2e alinéa de l'article R.122-17 du code de l'environnement).

La forme imposée par le législateur (voir code de l'environnement dans ses articles L.122-4 à L.122-11 et R.122-17 à R.122-24) est celle d'un rapport environnemental qui doit :

- décrire l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme, plans ou programmes ;
- analyser l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution ;
- analyser les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;
- expliquer les choix retenus pour établir le projet de plan ;
- présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;
- comprendre un résumé non technique ;
- préciser, le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 » a introduit pour les PDU, l'obligation d'évaluer les émissions de CO<sub>2</sub> puis à partir de 2015, de l'ensemble des GES, émissions générées par les déplacements sur le territoire.

Le rapport environnemental du PDU est joint au présent document.



### Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit l'obligation, pour les plans de déplacements urbains, de comporter une annexe particulière, indiquant « **les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant** ».

L'annexe relative à l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite est jointe au présent document.



## 7.2

## Cohérences et compatibilités « amont »

## Le PRQA (Plan Régional pour la Qualité de l'Air)

Le présent PDU a pris en compte les objectifs, les orientations et recommandations du PRQA (voir § 3 - L'articulation avec les autres politiques publiques).

En particulier, il s'inscrit en parfaite cohérence avec l'une des deux orientations prioritaires du PRQA : « **penser l'aménagement du territoire et les politiques de déplacement afin de réduire les émissions liées à l'usage des véhicules** ». Il est cohérent avec les 4 recommandations de cette orientation du PRQA, recommandations qui portent sur :

- l'aménagement de l'espace pour diminuer les besoins en déplacements motorisés
- le développement et la promotion des modes alternatifs à la route en développant l'offre : transport de voyageurs, transport de marchandises, comportements et technologies

Une grande partie des actions du PDU répondent à ces recommandations, notamment celles du défi territorial, du défi social et du défi environnemental. Le PDU place l'organisation du territoire et le lien entre urbanisme et déplacements au cœur de son programme d'action. Celui-ci privilégie également le développement des modes alternatifs à la route, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises. **Enfin, la « bataille des comportements » constitue l'enjeu phare de ce nouveau PDU.**

Les orientations n°5 et 6 du PRQA sont liées, elles aussi, au PDU. Elles prévoient en effet **d'approfondir les connaissances liées à la qualité de l'air** et en particulier des émissions liées aux déplacements, de développer les fonctions **d'observatoire régional** sur le lien entre air et santé et de contribuer à l'amélioration de la connaissance des acteurs locaux et du grand public sur la qualité de l'air. Le dernier défi du PDU, le défi comportemental, met l'accent sur **les actions de suivi, d'évaluation, d'information et de sensibilisation**. La mise en œuvre du PDU de Lorient Agglomération s'appuiera sur les dispositifs régionaux évoqués dans le PRQA.

**Le PDU contribuera à atteindre les objectifs régionaux de réduction des émissions de polluants. Soulignons que le PRQA sera révisé en 2013 ; dans le cadre du suivi du PDU, une attention particulière sera portée à cette révision pour s'assurer de la cohérence avec les objectifs qui seront définis pour le PRQA révisé.**



## Le SRMDT (Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports)

Le SRMDT et le PDU sont étroitement liés. Le Schéma régional identifie des actions majeures qui concernent le territoire de l'agglomération lorientaise ; ces actions sont reprises dans le PDU : **mise en service du projet Bretagne à Grande Vitesse, aménagement d'un Pôle d'Échanges Multimodal à la gare de Lorient et densification du quartier de la gare, liaisons avec le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes, renforcement et cadencement des dessertes TER, renforcement de la coordination avec les réseaux interurbains départementaux et les réseaux urbains** (y compris desserte des îles). Le PDU non seulement tient compte de ces actions mais aussi contribue à leur mise en œuvre et à leur efficacité, en relayant localement

la Région et en proposant des actions complémentaires ou d'accompagnement.

La Région préconise également un certain nombre de principes sur les modes alternatifs à la voiture, le développement de solutions innovantes, la mise en œuvre d'un urbanisme durable. Le PDU concrétise ses préconisations à travers de nombreux éléments figurant dans son programme d'actions.

**Le PDU contribuera à relever les défis que s'est fixée la Région à travers le SRMDT.**

"Un urbanisme durable"

## 7 Cohérences et compatibilités

### Le SCoT (schéma de cohérence territoriale)

De même que le SCoT accorde une place de choix aux déplacements, **le PDU fait figurer en tête de ses objectifs le lien entre l'urbanisme et les déplacements.**

En la matière, le PDU ne va pas plus loin que le SCoT – qui se caractérise par son ambition et sa précision – mais il le confirme et rappelle que **la mise en œuvre du SCoT permettra de réduire les besoins en déplacements.**

Notons que le PDU prévoit une action complémentaire concernant l'amélioration des opérations sur l'urbanisation

existante, sur laquelle le SCoT d'une part et les PLU d'autre part n'ont pas ou peu développé de moyens d'actions. Pourtant, elle génère et accueille une grande partie et même la majorité des déplacements effectués sur le territoire.



**Ainsi les actions inscrites au PDU sont-elles toutes compatibles avec le SCoT.**



### 7.3

### Cohérences et compatibilités « parallèles »

#### Le PLH, l'Agenda 21 – Plan Climat

Ces deux documents ont été élaborés par la Communauté d'agglomération, en même temps que la révision du PDU.

**Le PLH** prévoit une augmentation du nombre d'habitants de l'agglomération lorientaise et une programmation de logements qui permet d'atteindre cet **objectif de croissance démographique**. La production de logements est déclinée par secteurs de l'agglomération, pour les six ans à venir. Cette programmation tient compte en particulier des évolutions

envisagées pour la desserte en transports collectifs. Inversement, celle-ci est étroitement liée aux objectifs de **développement de l'urbanisation et de densification**.

**L'Agenda 21 – Plan Climat** quant à lui fait du PDU son volet déplacements et intègre donc son programme d'actions.

7.4

## Cohérences et compatibilités « aval »

pour  
l'avenir

## Les PLU et les projets d'aménagement

**Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)** doivent être compatibles avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Les communes auront un délai de 3 ans à partir de la date d'approbation du PDU pour modifier les dispositions de leur PLU incompatibles avec les enjeux du PDU. Les enjeux du PDU devront être intégrés dans les **PADD** de chacune des communes de l'agglomération.

Les PLU doivent par ailleurs prendre en compte les orientations du SCoT approuvé en 2006, qui esquisse pour les 20 ans à venir les grands axes de **l'aménagement du territoire dans les**

**domaines de l'habitat, des déplacements, de l'environnement et du développement économique.**

Dans le cadre de l'examen de compatibilité des PLU avec le PDU, le PLH et le SCoT, c'est la règle la plus ambitieuse de chacun de ces documents qui devra être prise en compte. Ils doivent également être compatibles avec le **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)** approuvé par arrêté préfectoral, le **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)** du bassin Loire-Bretagne et la loi Littoral.

## Les plans communaux de sauvegarde pour le transport des matières dangereuses

L'information préventive pour **éviter la survenue d'accidents lors du transport de marchandises dangereuses**, passe par la législation mise en place concernant le transport par route, chemin de fer ou voie d'eau.

Leur réglementation comporte des **dispositions sur les matériels, la formation des intervenants, la signalisation et la documentation à bord et enfin les règles de circulation.**

Un décret en Conseil d'État précise le contenu du plan communal ou intercommunal de sauvegarde et détermine les modalités de son élaboration par chaque mairie.

Les plans communaux devront également prendre en compte les dispositions inscrites au PDU 2012.

Les législations sont les suivantes :

- le règlement européen ADR transcrit par l'arrêté du 1<sup>er</sup> juin 2001 modifié régit le transport par route,
- le règlement international RID transcrit et complété par l'arrêté du 5 juin 2001 modifié, régit le transport par voie ferrée,
- le règlement européen ADNR transcrit et complété par l'arrêté du 5 décembre 2002 modifié.
- la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 et le décret d'application du 15 septembre 2005 précisent que toute commune soumise à un Plan de Prévention des Risques (PPR) et/ou à un Plan Particulier d'intervention (PPI) a l'obligation de réaliser son plan communal de sauvegarde (PCS).





# Le programme d'actions

page 47



## DÉFI TERRITORIAL 1

Page	Enjeux	Page	Enjeux
p 47	1 Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques.	p 76	6 Accélérer le développement des modes doux de déplacement.
p 51	2 Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.	p 81	7 Créer les conditions d'une intermodalité efficace.
p 56	3 Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.	p 88	8 Définir une stratégie du stationnement à l'échelle de l'agglomération.
p 62	4 Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.	p 91	9 Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.
p 73	5 Prendre en compte le potentiel ferroviaire, pour les voyageurs et les marchandises.		



page 96

## DÉFI SOCIAL 2

Page	Enjeux	Page	Enjeux
p 96	1 Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et d'établissements d'enseignement.	p 105	4 Accompagner les personnes à mobilité réduite.
p 100	2 Définir des réponses aux besoins de déplacements atypiques.	p 109	5 Inciter à des usages raisonnés de l'automobile tels que le covoiturage et l'autopartage.
p 103	3 Accompagner les personnes âgées par des réponses adaptées, quel que soit leur degré d'autonomie.	p 112	6 Renforcer l'attractivité du réseau en agissant sur les titres de transport.

page 114

## DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Page	Enjeux	Page	Enjeux
p 114	1 Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels.	p 124	5 Mettre en place un observatoire de la sécurité routière (accidentologie, ressenti des usagers).
p 118	2 Améliorer la flotte des navires des lignes Transrade.	p 127	6 Optimiser le réseau de voirie de l'agglomération pour un usage plus respectueux de l'environnement.
p 119	3 Agir sur les niveaux de bruit.	p 129	7 Amplifier la formation à la conduite douce.
p 122	4 Susciter le plaisir de la marche et du vélo grâce à une meilleure qualité urbaine et une sécurité accrue.		



page 132

## DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Page	Enjeux	Page	Enjeux
p 132	1 Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.	p 143	3 Favoriser la concertation entre les partenaires.
p 138	2 Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet.	p 145	4 Accompagner les publics fragiles dans leur appropriation du territoire.
		p 147	5 Améliorer l'information sur les déplacements.





# ACTION

## 1

# Réduire les besoins en déplacements pour l'urbanisation nouvelle grâce à la mise en œuvre du SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Lorient définit des actions portant sur l'urbanisation nouvelle : densification dans les corridors desservis par les transports collectifs, dynamisation des cœurs urbains... Il s'agit de poursuivre l'effort engagé dans le courant des années 2000 pour organiser l'avenir du territoire en cohérence avec l'enjeu de ne pas gaspiller l'espace et de réduire les temps et les distances de déplacement.

## Objectifs

- > Atteindre les objectifs de densification du territoire fixés par le SCoT.
- > Réduire les besoins et la longueur des déplacements pour une meilleure qualité de vie.
- > Faciliter l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière.
- > Économiser l'espace.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Syndicat mixte pour le SCoT du Pays de Lorient
- Services des communes et des intercommunalités
- Audélor
- Communauté de communes Blavet Bellevue Océan
- AOTU (Autorités Organisatrices de Transport Urbain)

### Estimation de l'action

- Mission existante - PLU communes

### Actions d'accompagnement

- **Révisions ou modifications des PLU :** densités plus élevées, orientations d'aménagement et de programmation sur des nouveaux quartiers, révision des articles impactant fortement l'urbanisation.
- Mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat (PLH).

### Indicateurs

- Nombre de PLU révisés ou modifiés en intégrant le PDU.
- Évolution de la tache urbaine.
- Part modale de la marche et du vélo dans les déplacements internes aux communes.

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Temps de procédure des révisions et des modifications des PLU.

## Nature et contenu de l'action

- **Faire vivre le SCoT en cours approuvé le 18 décembre 2006 par le syndicat mixte de coopération intercommunale.**
- **Poursuivre la densification de l'urbanisation existante, notamment le long des lignes fortes de transports collectifs.**
- **Aménager, dans les nouveaux quartiers, un partage de la voirie favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.**

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU I

Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques.

## ACTION

2

## Accompagner la mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Lorient Agglomération approuvé le 16 décembre 2011 s'est donné pour objectif de produire des logements abordables ; de construire, d'aménager et de réhabiliter selon les principes de développement durable ; de mener une politique urbaine permettant le développement des offres de logement et le maintien de l'attractivité du parc ancien ; de répondre aux besoins des populations spécifiques et au « mal logement » ; d'animer une politique de l'habitat communautaire. Il préconise la construction de 1000 logements/an pour répondre aux besoins (de 2012 à 2017).

Par la définition des évolutions du parc de logement qu'il préconise pour les 6 années à venir, le PLH a un lien direct avec le PDU. Par ailleurs, la création de l'espace habitat pour l'animation du PLH peut également être un support d'information des habitants sur les choix de localisation de leur projet, les coûts et les temps engendrés par les déplacements.

### Objectifs

- > S'appuyer sur le PLH pour développer des formes urbaines attractives et économes en espace et privilégier l'urbanisation dans les corridors desservis par les transports collectifs.

#### Nature et contenu de l'action

- Création d'un groupe de travail « PDU - PLU - Agenda 21 - Plan Climat - PLH » au sein des services de la collectivité pour coordonner les projets.
- Utiliser le futur espace habitat pour informer les habitants sur les coûts de déplacement.

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

#### Partenaires

- Communes

#### Estimation de l'action

- Mission existante à développer moyens humains.

#### Indicateurs

- Nombre de réunions du groupe de travail.
- Cartographie des opérations d'habitat et pertinence avec le réseau de transport urbain.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



#### DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

#### ENJEU I

Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques.

# ACTION

## 3

## Rendre les PLU compatibles avec le PDU

La mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) avec les Plans de Déplacements Urbains (PDU) est une obligation légale. Néanmoins, l'enjeu d'adapter les modes d'urbanisation actuels et à venir est tel qu'il convient de rappeler quelques principes devant être pris en compte par les communes lors de la révision de leurs PLU. D'autres fiches-actions du PDU de Lorient Agglomération portent spécifiquement sur les normes à respecter dans les permis de construire (stationnement des voitures et des vélos notamment). Par ailleurs, l'Agenda 21 - Plan Climat et le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Lorient Agglomération définissent également des densités de logements, qui contribueront elles aussi à atteindre les objectifs du PDU.

### Objectifs

- > Densifier l'urbanisation dans les corridors desservis par les transports collectifs.
- > Préserver les espaces fonciers autour des rails.
- > Éviter l'urbanisation dans les « écarts ».
- > Inscrire les emplacements réservés pour créer les liaisons « modes doux ».

### Nature et contenu de l'action

- Création d'un groupe de travail « PDU - PLU - Agenda 21 - Plan Climat - PLH » au sein de la collectivité.
- Mettre en place une démarche de « porter à connaissance de l'agglomération » lors de l'élaboration des PLU.
- Intégration dans les PLU de densités d'habitat et d'emplois plus élevées dans les secteurs desservis par les transports collectifs et autour des pôles d'échanges multimodaux ou des gares.
- Inscription de normes de stationnement -VP- plus faibles dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs.
- Intégrer aux PLU une carte des aires urbaines et périurbaines précisant les zones de pertinence des transports publics :
  - Triskell,
  - Lignes fortes cadencées dans les zones denses.
- Intégrer aux PLU les schémas cyclables et pédestres communaux et communautaire.
- Demander un volet déplacement pour les autorisations d'aménagement .

### Porteurs de projets pressentis

- Communes

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Services des communes et de l'intercommunalité
- Bureaux d'études travaillant sur les PLU
- État

### Estimation de l'action

- Mission existante – budgets communaux PLU.

### Enjeux liés

1.1 - 1.4 - 1.6 - 1.8

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Temps de procédure des révisions ou des modifications des PLU.

### Indicateurs

- Nombre de réunions du groupe de travail.
- Nombre de PLU révisés ou modifiés en tenant compte des questions déplacements.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU I

Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques.

# ACTION

## 4

## Définir des solutions spécifiques pour l'urbanisation existante

Si des actions sur l'urbanisation nouvelle sont indispensables, il ne faut pas pour autant oublier la ville telle qu'elle existe et a été bâtie, notamment dans la 2<sup>e</sup> moitié du 20<sup>e</sup> siècle où le pétrole était bon marché. Ainsi, l'aménagement actuel du territoire doit être adapté aux nouveaux enjeux de la mobilité, en particulier en faveur des mobilités actives (marche à pied, vélos) et des transports collectifs.

### Objectifs

- > Adapter l'urbanisation existante aux enjeux de l'écomobilité.
- > Faciliter l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière.
- > Atteindre les objectifs de densification du territoire fixés par le SCoT.

### Nature et contenu de l'action

- Lancer une étude spécifique sur la densification et le renouvellement urbain.
- Poursuivre la densification de l'urbanisation existante, notamment le long des lignes fortes de transports collectifs et autour des pôles d'échanges multimodaux.
- Insérer des cheminements piétons et vélos dans les lotissements pour les relier aux centres.
- Aménager dans les quartiers existants un nouveau partage de la voirie plus favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- Bureaux d'études ou services en charge des PLU

### Estimation de l'action

- Montant des études : 30 000 € + moyens humains.

### Enjeux liés

1.1

### Actions d'accompagnement

- Révisions ou modifications des PLU : densités plus élevées, orientations d'aménagement et de programmation sur des quartiers existants.

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Acquisitions foncières dans l'urbanisation existante (réalisation de chemins, voiries).

### Indicateurs

- Résultat de l'étude sur la densification et le renouvellement urbain.
- Aménagements réalisés.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU I

Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements, sur les espaces construits et constructibles, pour réduire les besoins énergétiques.

## ACTION

5

## Poursuivre l'amélioration des liaisons maritimes Transrade

Les liaisons Transrade par bateau sont un enjeu essentiel pour la qualité de vie des habitants et le développement économique des communes de la rive gauche du Scorff : Port-Louis, Locmiquélic, Riantec et Gâvres, mais aussi les communes voisines, y compris en dehors du périmètre de Lorient Agglomération. Lors des cafés du PDU, les habitants se sont montrés très soucieux de la pérennité et de la qualité de service de ces liaisons de transports collectifs dont le succès est croissant. Leur pertinence et les avantages offerts face à la voiture ont convaincu de nombreux habitants ; néanmoins, l'effort doit être poursuivi pour améliorer encore ce service, en termes d'aménagement des embarcadères et de qualité des bateaux.

### Objectifs

- > Maintenir et renforcer l'attractivité des liaisons Transrade.
- > Faire du Transrade un véritable TCSP dans le prolongement du quai des Indes et de la place Jules-Ferry.

### Nature et contenu de l'action

- Requalification des embarcadères et amélioration des conditions d'accueil des passagers.
- Réflexion sur le renouvellement de la flotte de bateaux.
- Étude d'opportunité et de fréquences des lignes.



### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- CTRL et exploitant des lignes maritimes
- Département du Morbihan
- Région
- CCI

### Estimation de l'action

- Travaux : 100 000 € HT en 2012 puis 50 000 € HT/an (inscrit PPI) + moyens humains.

### Enjeux liés

1.1 - 1.2 - 1.4

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Coûts financiers.

### Indicateurs

- Qualité des embarcadères.
- Qualité des bateaux.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 2

Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.

## ACTION

6

# Améliorer l'intermodalité aux gares maritimes et la liaison avec l'Île de Groix

Les liaisons entre Lorient et l'île de Groix rencontrent un grand succès, tant auprès des insulaires que des continentaux, touristes et visiteurs. Pour autant, l'augmentation de la fréquentation de ce service a pour conséquence un certain nombre de dysfonctionnements aux abords des gares maritimes de Groix et de Lorient, les aménagements n'étant pas toujours adaptés aux flux constatés aujourd'hui.

## Objectifs

- > Améliorer la qualité de service rendu aux voyageurs dans les gares maritimes.
- > Fluidifier les échanges intermodaux.
- > Mieux organiser l'arrivée et le départ des voyageurs et les temps d'attente.
- > Mettre en cohérence les besoins et les capacités des navires à passagers.

## Nature et contenu de l'action

### • Gare maritime de Groix :

- Localiser et aménager un quai de bus au plus près de l'embarcadère (point d'arrêt aux normes PMR).
- Organiser les règles de passage des différents modes pour la dépose/reprise des voyageurs :
  - o 1 : accostage du bus,
  - o 2 : prise en charge/dépose des bagages,
  - o 3 : prise en charge/dépose des passagers,
  - o 4 : départ du bus,
  - o 5 : arrivée des taxis puis dépose/reprise de leurs passagers.
- Aménager un parking vélos abrité.
- Requalifier et redimensionner le local d'attente existant sur le quai de Port Tudy.
- Coordonner les horaires de passages des transports collectifs avec ceux des bateaux.

### • Gare maritime de Lorient :

- Étudier une meilleure adaptation du stationnement aux différents besoins : insulaires, visiteurs courtes ou longues durées.
- Aménager un parking vélos abrité.

### ● Porteurs de projets pressentis

- Département du Morbihan
- Communes de Groix et Lorient

### ● Partenaires

- Lorient Agglomération
- Exploitant lignes maritimes
- CTRL
- Taxis
- Région

### ● Estimation de l'action

- avec action précédente (requalification des embarcadères et amélioration des conditions d'accueil des passagers).

### ● Enjeux liés

1.1 - 1.2 - 1.4

### ● Indicateurs

- Aménagements réalisés.
- Coordination des horaires.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU 2

Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.

## ACTION

7

## Étudier la mise en œuvre d'un laboratoire des mobilités sur l'île de Groix

De par sa situation géographique et les caractéristiques de son territoire insulaire et donc « limité géographiquement », l'île de Groix est un site idéal pour tester des innovations en matière de mobilité. Les Groisillons se déplacent déjà à pied et à vélo sur l'île et sont habitués à l'intermodalité, les touristes sont très nombreux en période estivale, certains avec voiture d'autres sans, avec des concentrations exceptionnelles certains gros week-ends. Par ailleurs la pyramide des âges sur l'île est propice à l'anticipation d'actions en faveur des publics « captifs » : jeunes ou personnes âgées. L'objectif est de tester des mesures auprès de ces utilisateurs avisés afin de vérifier la faisabilité de leur extension à d'autres secteurs de l'agglomération lorientaise.

### Objectifs

- > Expérimenter les actions du PDU et d'autres actions innovantes (immobilier avec auto partage, véhicules électriques, collaboration avec les taxis, plans déplacements périodes touristiques, partenariat avec acteurs locaux, covoiturage de proximité, vélo - école, atelier sécurité routière, etc.)

#### Nature et contenu de l'action

- Étude pour la mise en place d'un laboratoire des mobilités à Groix.



- **Enjeux liés**
  - Une grande partie des objectifs du PDU.
- **Actions d'accompagnement**
  - Campagne de communication.

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Commune de Groix

#### Partenaires

- Université de Bretagne Sud
- Département du Morbihan
- Région
- Exploitants des lignes maritimes et de la ligne de fret
- Habitants, commerçants
- Conservatoire du littoral
- Associations, office tourisme
- Taxis
- Loueurs de vélos et voitures

#### Estimation de l'action

- Études : 10 000 € HT + moyens humains.

#### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Investissement humain des acteurs dans l'expérience.

#### Indicateurs

- Actions mises en place.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



#### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

#### ENJEU 2

Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.

## ACTION

8

## Faciliter l'accès aux plages et aux sites touristiques par les transports collectifs et les modes doux

La période estivale est un temps fort des besoins en mobilité sur le territoire, en particulier en ce qui concerne l'accès aux plages et aux sites touristiques. Les mesures prises actuellement (dessertes spécifiques en bus et en bateau, aménagements cyclables et stationnements vélos) ne suffisent pas à répondre à l'ensemble des besoins, ce qui a notamment pour effet un usage déraisonné de la voiture, des encombrements de circulation, du stationnement gênant et des temps importants de recherche de place de stationnement. Sans oublier la consommation excessive d'espaces naturels et une dégradation des paysages.

### Objectifs

- > Favoriser l'écomobilité pour l'accès aux plages et aux sites touristiques.
- > Résoudre les dysfonctionnements constatés en période estivale.

### Nature et contenu de l'action

- Lancer une étude sur ce point, pour préciser le diagnostic et identifier des solutions :
  - Améliorer la desserte en transports collectifs des plages et des principaux sites touristiques.
  - Poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable intercommunal.
  - Développer l'offre en stationnement vélo.
  - Communiquer auprès des usagers des équipements et des plages : habitants de Lorient Agglomération et des territoires voisins, touristes.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- Office de tourisme
- Professionnels du tourisme
- Transporteurs

### Estimation de l'action

- Études : 20 000 € HT (budget « tourisme »)
- + moyens humains.

### Enjeux liés

1.2 - 1.4 - 1.6 - 1.8

### Actions d'accompagnement

- Enquête auprès des usagers sur les moyens utilisés pour accéder aux sites en période estivale.

### Indicateurs

- Les résultats de l'étude.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 2

Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.

# ACTION

## 9

## Développer le fret sur les zones portuaires en privilégiant l'intermodalité mer-fer

La qualité et la taille de l'hinterland (zone de chalandise) des zones portuaires résident dans la capacité d'écouler les marchandises, grâce à un réseau terrestre diversifié, étendu et dense. Les zones portuaires, si elles veulent accueillir plus de marchandises, doivent être mieux connectées à leur hinterland afin d'assurer l'évacuation du fret :

- en direction des grands bassins de consommation,
- en direction des plates-formes logistiques qui traitent et redistribuent la marchandise,
- en direction des chargeurs.

Le port est le principal destinataire et expéditeur de marchandises dans Lorient Agglomération. L'utilisation des modes de transport massifiés est donc pertinente au regard des volumes concernés. L'infrastructure ferroviaire existe, mais aucun sillon n'est actuellement utilisé.

### Objectifs

- > Opérer une réflexion à l'échelle de l'hinterland de la zone portuaire pour inciter les chargeurs à réorganiser leur chaîne transport et favoriser l'utilisation du mode ferroviaire.

### Nature et contenu de l'action

- Adopter une approche par filière de produits et de leur conditionnement (grande distribution, matériaux de construction, déchets, matières dangereuses, vrac et conteneurs...) transférables sur les modes massifiés afin de créer des synergies entre les chargeurs.
- Identifier les principaux réceptionnaires des principaux volumes de marchandises transitant sur le port de commerce de Lorient.
- Promouvoir les regroupements des industriels œuvrant dans les mêmes filières. Par ailleurs, les dessertes locales ferroviaires entre les industriels et les points d'équipements permettant la massification des flux devront être pris en compte.
- Doter le territoire des équipements nécessaires à l'intermodalité et à la massification du fret.

### Porteurs de projets pressentis

- Région
- CCI

### Partenaires

- Port de commerce, Port de pêche et autres zones portuaires
- Lorient Agglomération
- Communes
- SNCF/RFF

### Estimation de l'action

- Études : 100 000 € HT + moyens humains.

### Enjeux liés

1.5

### Actions d'accompagnement

Organiser un groupe de travail avec les principaux acteurs de Lorient Agglomération.

### Indicateurs

- Création d'un équipement intermodal sur Lorient Agglomération.
- Nombre de sillons fret à destination ou au départ des zones portuaires.
- Volumes de marchandises évacués par ferroviaire.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 2

Affirmer la maritimité de Lorient Agglomération.

## ACTION

10

## Poursuivre le programme de construction du Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Lorient

La réussite de l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la gare de Lorient constitue à elle seule un enjeu majeur du PDU. L'aménagement de l'actuelle gare d'échanges était d'ailleurs le projet emblématique du premier PDU de Lorient Agglomération en 1987. La possibilité aujourd'hui de tourner la gare vers le centre-ville favorise l'organisation de l'intermodalité.

À l'échelle nationale et régionale, sa desserte sera assurée en 2017 par les TGV dans le cadre de l'opération « Bretagne à Grande Vitesse » (BGV) et par le réseau TER dont la fréquentation connaîtra une forte augmentation dans les 10 prochaines années. À l'échelle de l'agglomération, le PEM constituera le cœur du réseau de bus urbains au croisement des trois branches du Triskell et accueillera la gare routière interurbaine. Le projet de ZAC intégrant le PEM a fait l'objet d'une présentation aux habitants lors d'une visite de terrain et des réunions publiques sur l'avancement des réflexions sont prévues.

### Objectifs

- > Améliorer l'intermodalité tous modes et particulièrement TER/Transports Urbains.
- > Reconfigurer le pôle d'échanges de la gare de Lorient.
- > Accompagner la montée en puissance de la gare liée à BGV et au TER.
- > Intégrer le Triskell 2 au nouveau pôle d'échanges.

### Convention partenariat

- Ville de Lorient
- Lorient Agglomération
- Département du Morbihan
- Région
- État
- SNCF
- RFF

### Estimation de l'action

- Montant des études et des travaux : budget opération PEM (en cours d'élaboration) + moyens humains.

### Nature et contenu de l'action

- Réalisation du projet du Pôle d'Échange Multimodal.

### Enjeux liés

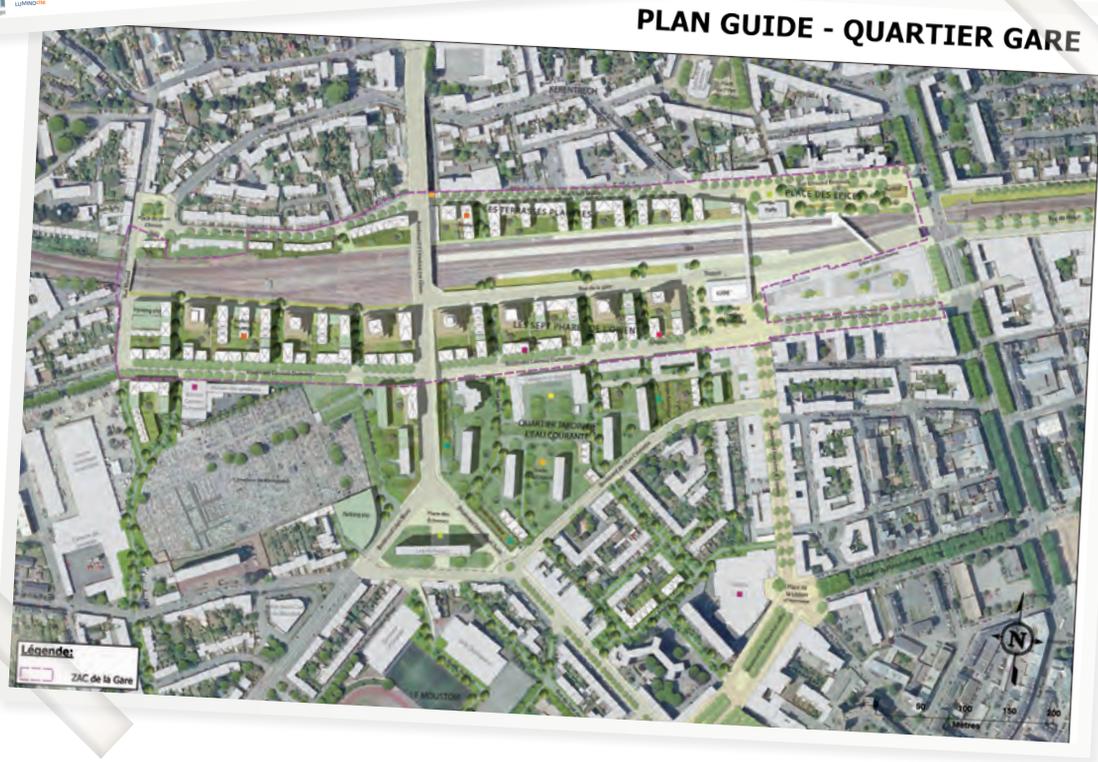
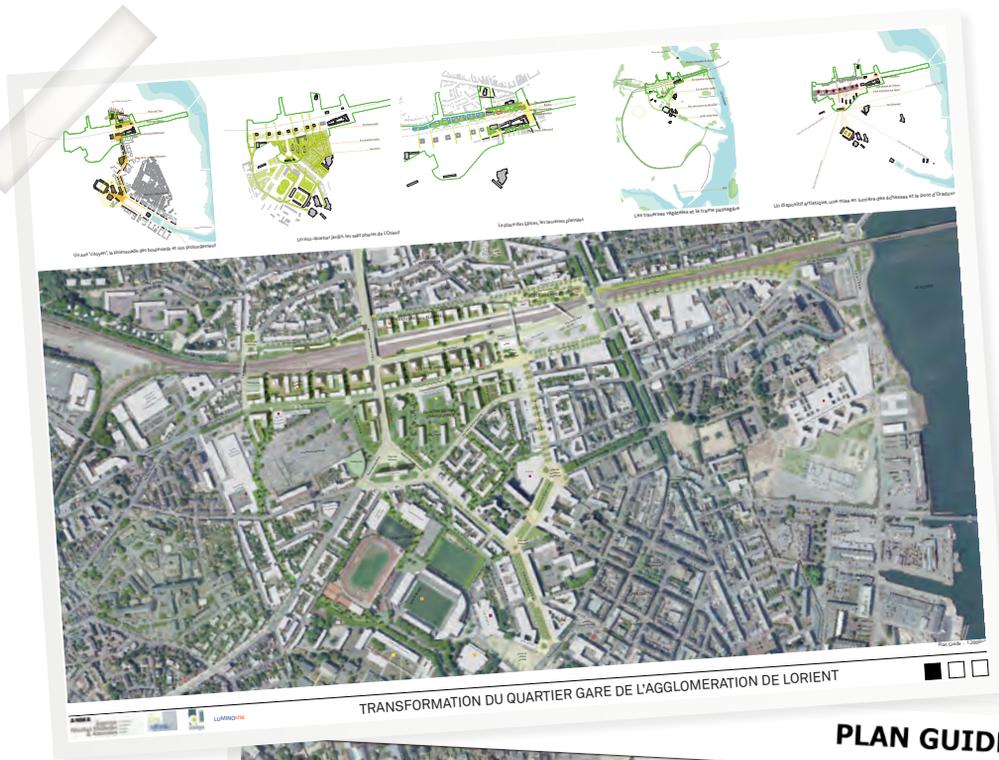
1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8

### Indicateurs

- Signature du contrat de pôle.
- Libération des emprises.
- Réalisation de l'opération.



## Enjeux du projet quartier gare/Centre-ville



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable: organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 3

Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.

## ACTION

11

## Anticiper l'évolution du trafic TER et son impact sur le réseau de transport urbain

Les années 2000 ont été marquées par la progression intense du trafic voyageurs sur le réseau TER Bretagne. La hausse continue du prix du carburant et les importantes améliorations de l'offre TER indiquent que la fréquentation va continuer de progresser à un rythme soutenu dans les dix années à venir.

Afin de favoriser les pratiques intermodales, Lorient Agglomération doit anticiper ces hausses en assurant une desserte des gares qui soit cohérente avec la demande. Celle-ci va augmenter en gare de Lorient, mais aussi dans les autres gares desservant le territoire. L'offre en bus sera ainsi cohérente avec les trafics estimés par la Région Bretagne et la SNCF, notamment à l'horizon du cadencement des trains TER.

### Objectifs

- > Réussir l'interface TER/réseau urbain.
- > Capturer, via du quai à quai, la clientèle du TER sur le réseau urbain.
- > Anticiper les évolutions de trafic.
- > Assurer un fonctionnement efficace du réseau pour le confort des usagers.
- > Créer une synergie entre les réseaux pour en accroître l'attractivité.

### Nature et contenu de l'action

- Mettre en œuvre les conditions optimales pour une intermodalité efficace avec du quai à quai.
- Poursuivre la réflexion sur les incidences en termes d'urbanisme, de déplacement et d'usage.
- Étude des renforcements d'offre et/ou des créations de lignes à envisager dans le cadre de l'augmentation du trafic TER.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Région
- Autres partenaires du PEM

### Partenaires

- CTRL
- SNCF
- Département
- RFF

### Estimation de l'action

- Budget opération PEM (inscrit PPI) + moyens humains.

### Enjeux liés

1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.7

### Indicateurs

- Évolution des parts modales en correspondance.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 3

Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.

## ACTION

12

# Préparer l'arrivée de Bretagne à Grande Vitesse et son impact sur le réseau de transport urbain

Le projet Bretagne à Grande Vitesse, stratégique pour le territoire de l'agglomération lorientaise, va modifier les pratiques de déplacements quotidiens et occasionnels. Elle va également redistribuer l'organisation territoriale de la Bretagne ; l'agglomération lorientaise doit saisir la chance que constitue ce projet, qui permettra de réduire les temps de parcours en direction de Paris mais aussi de Rennes, Nantes et des grandes villes bretonnes.

L'impact de ce projet doit être anticipé par le réseau de transport urbain de Lorient Agglomération : s'il n'est pas à la hauteur, les usagers chercheront d'autres moyens pour se rabattre sur le train, notamment la voiture, (y compris en dehors de la zone de pertinence de la voiture particulière). En revanche, le rabattement en voiture pour des déplacements internes à l'agglomération ou plus longue distance pourra être favorisé dans les gares situées dans des secteurs périurbains.

## Objectifs

- > Anticiper l'arrivée de Bretagne à Grande Vitesse.
- > Renforcer l'attractivité du réseau de bus.
- > Favoriser l'intermodalité avec le train.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- SNCF

### Nature et contenu de l'action

- Étude de dimensionnement du réseau de bus en cohérence avec le projet BGV
- Évaluation quantifiée des stationnements VP et vélos nécessaires dans les parkings des gares du territoire
- Étude de l'impact de Bretagne Grande Vitesse sur le Pays de Lorient

### Partenaires

- CTRL
- Région
- Audélor
- CCI
- Département du Morbihan



### Estimation de l'action

- Budget opération PEM pour impact transport urbain + moyens humains.
- Audélor/CCI - en cours étude impact BGV coréalisation entre Brest, Rennes, St Brieuc, Lorient, focus sur notre territoire.

### Enjeux liés

1.3- 1.4 - 1.5 - 1.7

### Indicateurs

- Évolution de l'intermodalité TCU/TGV

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 3

Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.

## ACTION

13

## Améliorer l'accueil des réseaux interurbains

Le réseau de bus urbains de Lorient Agglomération (CTRL) et les réseaux de cars interurbains TIM du Département du Morbihan et Penn Ar Bed du Département du Finistère ainsi que les lignes TER et régionales coexistent sur le territoire de Lorient Agglomération. L'exploitation de toutes les synergies possibles permettrait d'améliorer l'efficacité de ces réseaux, notamment en renforçant la visibilité des réseaux interurbains au sein de Lorient Agglomération.

### Objectifs

- > Améliorer la visibilité du réseau TIM, du réseau Penn Ar Bed et des lignes régionales.
- > Créer une synergie entre les réseaux interurbains, les lignes régionales et le réseau CTRL.
- > Intégrer ces réseaux au Pôle d'Échanges Multimodal.

### Nature et contenu de l'action

- Communiquer, sur les supports de communication du réseau CTRL, sur la présence des réseaux TIM, Penn Ar Bed et des lignes régionales et sur les déplacements possibles.
- Donner une meilleure visibilité aux points d'arrêt des réseaux TIM et Penn Ar Bed.
- Amélioration de la covisibilité entre les points d'arrêts CTRL et les points d'arrêts TIM et Penn Ar Bed.
- Rechercher une cohérence des lignes et des horaires.
- Promouvoir la billetterie régionale Korrigo.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Département du Morbihan
- Département du Finistère
- Région
- CTRL
- Transporteurs

### Estimation de l'action

- Avec actions précédentes.



### Enjeux liés

1.3 - 1.4 - 1.7

### Actions d'accompagnement

- Rencontres entre Porteurs de projet.

### Indicateurs

- Supports de communications communs.
- Visibilité des points d'arrêts.
- Cohérence des horaires et billetterie.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 3

Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.

# ACTION

## 14

## Consolider la place de l'aéroport de Lann-Bihoué avec l'arrivée de BGV

L'aéroport situé dans la base aéronavale de Lann-Bihoué est aujourd'hui une porte d'entrée de Lorient Agglomération pour les longues distances. Il permet des liaisons rapides (1h) avec Orly Ouest et Paris, des correspondances avec les grandes métropoles françaises ou les liaisons internationales ainsi que des liaisons directes avec Lyon. Demain, la mise en œuvre de Bretagne à Grande Vitesse qui mettra Lorient à 2 h 40 de Paris, obligera à repenser la vocation de l'aéroport lorientais. En effet, pour des liaisons nationales, le TGV permettra de rejoindre rapidement les grandes métropoles françaises (et à un avenir plus lointain, sans correspondances lorsque l'interconnexion Sud TGV autour de Paris sera achevée).

### Objectifs

- > Travailler collectivement sur la consolidation de l'aéroport de Lann-Bihoué.

### Nature et contenu de l'action

- Étude à lancer.

### Porteurs de projets pressentis

- CCI
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Audélor
- Région
- Département du Morbihan
- Défense nationale
- État

### Estimation de l'action

- En cours, programme de travail de Audélor et CCI.

### Enjeux liés

1.3 - 1.4 - 1.7

### Indicateurs

- Résultats de l'étude.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 3

Valoriser les portes d'entrée de Lorient Agglomération vis-à-vis des territoires voisins.

## ACTION

15

## Mettre en œuvre le Triskell 2, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Le Triskell est l'infrastructure du réseau de bus à haut niveau de service Lorient Agglomération. Mise en service en 2007, sa première branche desservant le secteur Nord Est de l'agglomération via les centres de Lorient et Lanester constituait l'une des actions majeures du PDU de 2001.

Il s'agit aujourd'hui de poursuivre le déploiement de cette infrastructure, support structurant du réseau de transport public de Lorient Agglomération, vers les secteurs Ouest via Ploemeur et Quéven et qui concerne également les lignes fortes empruntant ce tronç commun pour desservir les communes de l'agglomération.

### Objectifs

- > Contribuer à l'amélioration de la qualité de service du réseau CTRL : régularité, temps de parcours, confort, sécurité routière, ponctualité, qualité de service.
- > Participer à la requalification des espaces publics sur les axes desservis.
- > Améliorer l'image de l'ensemble du réseau de bus.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes de Lorient, Ploemeur et Quéven

### Partenaires

- CTRL
- Département du Morbihan (financeur et AOT des transports interurbains)
- État (financeur)
- Région Bretagne (financeur) et AOT des transports régionaux
- SNCF

### Estimation de l'action

- Budget de l'opération : études et travaux 44 millions € + moyens humains.

### Nature et contenu de l'action

- Poursuivre le déploiement des aménagements en faveur du bus sur le Triskell entre Lorient et Ploemeur d'une part, entre Lorient et Quéven d'autre part.
- Aménagements de voirie permettant d'améliorer les temps de parcours, le confort et la qualité de service des bus : priorité aux transports collectifs, stations, sites propres bus.
- Requalification urbaine des axes desservis.





### ● Enjeux liés

1.4 - 1.7

### ● Actions d'accompagnement

- Amélioration des accès tous modes aux arrêts du Triskell.
- Favoriser l'intermodalité.
- Accompagner cette action par :
  - l'amélioration des cheminements piétons dans un rayon de 500 m autour des stations.
  - l'amélioration des aménagements cyclables dans un rayon de 1 500 m autour des stations et l'aménagement de stationnements vélos.
  - Cadencement des lignes fortes.

### ● Freins éventuels à la mise en œuvre

- Crainte exprimée par les commerces les plus fragiles et les riverains le long des axes aménagés pour le Triskell, par un partage de la voirie réduisant l'espace dédié au stationnement au profit d'autres modes de déplacements et de la qualité des espaces publics.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

## ACTION

16

## Étudier une nouvelle organisation pour le réseau de transport urbain tenant compte de la diversité du territoire

Le réseau actuel de transport urbain de Lorient Agglomération est organisé de manière à relier sans correspondance les communes membres ou des quartiers majeurs au cœur de l'agglomération. Or ce système conduit à rechercher la même qualité de service sur tout le territoire, sans prendre en compte l'usage plus soutenu dans les secteurs plus densément peuplés, ayant pour effet des « bus vides » en journée mal perçus par les habitants.

Une nouvelle organisation pourrait être étudiée, distinguant des lignes plus fortes au sein du réseau (ligne circulaire, lignes urbaines), afin d'augmenter fortement la fréquentation du réseau du centre des communes au centre de l'agglomération et de la périphérie des communes vers le centre des communes.

Par ailleurs, les lignes du réseau desservant les communes les plus éloignées du cœur de l'agglomération offrent une qualité de service peu satisfaisante du point de vue des temps de parcours, dissuasifs pour un usage quotidien. Plutôt que de desservir ces territoires par des lignes de « cabotage », il est proposé d'étudier la création de lignes « express » offrant une desserte directe, sans arrêt, entre ces communes et le cœur de l'agglomération et/ou les gares.

### Objectifs

- > Rendre plus attractif le réseau de transports urbains de Lorient Agglomération.
- > Contribuer à la diminution des temps de parcours, pour tous les habitants, notamment ceux des communes éloignées du cœur urbain de l'agglomération.
- > Optimiser le maillage du territoire par les transports collectifs urbains.
- > Donner une meilleure lisibilité au réseau.
- > Utiliser Triskell comme épine dorsale du réseau.



### Nature et contenu de l'action

- Distinguer plusieurs offres de service parmi les lignes de Lorient Agglomération selon les secteurs desservis :
  - Lignes fortes à itinéraires directs et fréquences élevées.
  - Lignes « express » : distinguer un « réseau périurbain » au sein du réseau CTRL, conjuguant une desserte des communes éloignées du cœur urbain avec des itinéraires directs vers Lorient ou les gares et embarcadères les plus proches.
  - Lignes de proximité (scolaires) ;
  - Lignes internes aux communes et/ou aux quartiers.
- Transport à la demande...
- Étudier l'opportunité et la possibilité de créer une ou plusieurs lignes fortes utilisant le tracé du site propre du « Triskell ».
- Assurer une desserte satisfaisante des zones d'activités depuis les franges de Lorient Agglomération (remettre au goût du jour « les cars ouvriers » ou les lignes d'entreprises).
- Organiser des parkings relais.
- Harmoniser les horaires « bus et train ».



### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes (pour la définition des offres de service)

### Partenaires

- CTRL
- Départements 56 et 29 (pour la cohérence avec réseau départemental)
- Habitants
- Parents d'élèves
- Entreprises
- Établissements scolaires et universitaires

### Estimation de l'action

- 100 000 € HT - AMO CTRL + bureau d'études (inscrit PPI) + moyens humains.

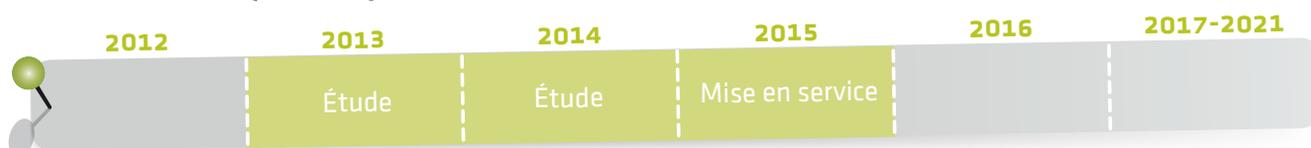
### Enjeux liés

1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.7 - 4.5

### Actions d'accompagnement

- Développer une stratégie de communication.
- Aménager des parcs-relais voitures et vélos à proximité des stations bus.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

# ACTION

## 17

## Optimiser l'exploitation du réseau pour en assurer la pérennité

La fiabilité et la pérennité du réseau de transport urbain ne dépendent pas uniquement de sa bonne structuration générale. Ces objectifs nécessitent aussi une bonne optimisation des conditions d'exploitation au quotidien, qui peuvent être recherchées dès la définition du réseau, relever de bonnes pratiques d'aménagement de voirie, éviter les détours sur une ligne, faciliter la circulation ou encore de mesures de police prise par les villes. L'ensemble de ces mesures permettra au réseau urbain de l'agglomération lorientaise d'offrir le service le plus efficace qui soit aux habitants.

### Objectifs

- > Renforcer l'attractivité du réseau de bus.
- > Faciliter la circulation des bus par des aménagements adaptés.
- > Améliorer l'efficacité du réseau.
- > Limiter les temps de parcours pour les usagers.

### Nature et contenu de l'action

- Définir des itinéraires directs et sans détours lors de la nouvelle organisation du réseau.
- Faciliter la circulation des bus par des aménagements de voirie adaptés, optimiser le dimensionnement de la voie pour faciliter la progression des bus et garantir du confort pour les passagers des bus.
- Verbaliser le stationnement illicite gênant pour la progression des bus.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Département du Morbihan
- CTRL
- Polices municipales

### Estimation de l'action

- Mission existante - moyens humains.

### Enjeux liés

- 1.3 - 1.4 - 1.8

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Capacité des usagers à accepter un temps de rabattement plus long vers le bus.

### Indicateurs

- Rapport annuel sur les « points noirs » du réseau établi par l'exploitant.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

## ACTION

18

# Initier un travail collectif sur les horaires des établissements scolaires pour l'optimisation des transports collectifs

La desserte des établissements scolaires constitue l'une des missions concernant le plus d'usagers pour le réseau CTRL. En particulier, les services de proximité ciblent notamment les scolaires. Pourtant, les horaires de bus et les horaires des établissements scolaires ne sont pas toujours optimisés. La coordination des horaires des établissements desservis par une même ligne ou un même service pourrait éviter des « doublages » de moyens qui conduisent à des coûts financiers importants et des situations pouvant être considérées comme absurdes : des bus peu remplis, des parents d'élèves préférant véhiculer leurs enfants, des élèves arrivant systématiquement en retard de quelques minutes, ou au contraire des élèves devant arriver longtemps à l'avance car le bus suivant ne permet pas d'être à l'heure.

Un travail collaboratif doit être mené entre Lorient Agglomération, les établissements scolaires, le Département, la Région et les communes avec l'appui des transporteurs urbains et interurbains pour ajuster au mieux les horaires de bus et les horaires des établissements, afin d'offrir un service de meilleure qualité et rendre plus simple et plus attractif l'usage des transports collectifs dès le plus jeune âge. Il s'agit également de rendre plus pratique le trajet en bus par rapport à la dépose en voiture par les parents.

## Objectifs

- > Renforcer l'attractivité du réseau de bus.
- > Optimiser l'usage et le fonctionnement du réseau de bus et notamment les temps de parcours.
- > Optimiser les moyens financiers déployés sur le territoire.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Nature et contenu de l'action

- Concertation autour de l'ajustement des horaires de bus et/ou des établissements scolaires.

### Partenaires

- Chefs d'établissements scolaires (universités, lycées, collèges, écoles primaires et maternelles)
- Département du Morbihan
- Région
- CTRL
- Transporteurs interurbains
- Communes

### Estimation de l'action

- Avec étude nouvelle organisation.

### Enjeux liés

1.2 - 1.3 - 1.4 - 2.1 - 4.5

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Le nombre d'établissements scolaires participants.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

## ACTION

19

# Faciliter le rabattement tous modes aux stations du Triskell, aux embarcadères bateaux, sur les lignes express et sur les gares

Pour faciliter l'usage des transports collectifs par tous et sur tout le territoire, l'amélioration de l'intermodalité, c'est-à-dire le passage aisé, rapide et confortable d'un mode à un autre est absolument nécessaire. Cet objectif passe par la territorialisation des réponses aux besoins en déplacements : les besoins en intermodalité ne sont pas les mêmes en secteur rural qu'en zone urbaine, périurbaine, ou sur la rive gauche pour accéder aux embarcadères des lignes maritimes. Les modes à favoriser pour se rabattre sur tel ou tel mode seront donc différenciés. Citons à titre d'exemple : le rabattement à vélo sur les stations du Triskell en secteurs périurbains ; le rabattement en voiture, en bus, à pied et à vélo sur les embarcadères ; le rabattement à pied et à vélo sur les lignes structurantes dans les centres-bourgs ; le rabattement tous modes sur les gares périurbaines...

## Objectifs

- > Valoriser les déplacements doux.
- > Encourager l'utilisation des transports collectifs.
- > Favoriser les pratiques intermodales.
- > Limiter l'usage intensif de la voiture en zone dense.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- SNCF
- Département du Morbihan
- Région

### Estimation de l'action

Budgets communaux  
+ mission existante technicien

### Enjeux liés

Les objectifs du défi territorial : 2.1, 4.5

## Nature et contenu de l'action

- Amélioration des cheminements piétons dans un rayon de 500 m autour des stations, gares et embarcadères.
- Amélioration des aménagements cyclables dans un rayon de 1 500 m autour des stations, gares et embarcadères et l'aménagement de stationnements vélos.
- Organisation ou éventuellement redimensionnement des parcs de stationnement voitures aux embarcadères et aux principales stations du Triskell et des lignes structurantes en dehors des zones densément urbanisées et en secteurs ruraux.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

# ACTION

## 20

## Poursuivre la sécurisation des points d'arrêts du réseau de bus

La sécurisation de l'aménagement des points d'arrêt du réseau CTRL constitue depuis des années une action prioritaire de Lorient Agglomération. Des actions simples d'aménagements de dispositifs de sécurisation peuvent améliorer les situations et éviter des accidents dus à des vitesses excessives ou à un manque de visibilité. Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau urbain et des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics, la dimension sécuritaire des aménagements doit continuer d'être prise en compte.

Ces actions de sécurisation doivent être étudiées au cas par cas dans le respect des normes en vigueur et de la charte de sécurisation des points d'arrêts élaborée en concertation avec les partenaires.

### Objectifs

--> Poursuivre l'amélioration de la sécurité des 1 500 points d'arrêts du réseau de bus.

#### ● Porteurs de projets pressentis

- Les gestionnaires de voirie
- Communes

#### ● Partenaires

- Département du Morbihan
- CTRL
- Les transporteurs
- Police
- Gendarmerie
- Lorient Agglomération

#### ● Estimation de l'action

- Gestionnaires de voirie.
- Mission existante – technicien.

### Nature et contenu de l'action

- Poursuivre la mise en œuvre de la charte de sécurisation des points d'arrêts en cohérence avec le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).



#### ● Enjeux liés

1.4 - 1.7 - 3.5

#### ● Actions d'accompagnement

- Communication auprès des aménageurs et des techniciens.

#### ● Freins éventuels à la mise en œuvre

- Coûts des aménagements.

#### ● Indicateurs

- Établissement d'un tableau de bord annuel de suivi des réalisations.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

# ACTION

## 21

## Poursuivre la modernisation de l'image du réseau de transport urbain

L'amélioration de l'attractivité du réseau passe aussi par la modernisation de son image. Lors des Assises du Déplacement Durable et des Cafés du PDU, élus et habitants de l'agglomération lorientaise s'accordaient pour affirmer que le transport public doit être « glamour », tant en termes de confort que de design, de choix de coloris, de graphismes, le tout formant un ensemble qui participe à l'attrait de ce mode de déplacement et à l'appropriation par les habitants de « mon » bus ou de « mon » bateau. L'image du nouveau bateau « zéro émission » confortera cette action.

### Objectifs

- > Améliorer l'attractivité du réseau urbain.
- > Moderniser l'image du bus et des bateaux.

### Nature et contenu de l'action

- Étude de modernisation de l'image du bus consécutive à la nouvelle identité visuelle de l'agglomération, elle portera sur la livrée des véhicules, la charte graphique de la CTRL, le nom du réseau, le design intérieur et extérieur des véhicules.
- Animation ponctuelle dans les bus (distribution de journaux, café, collation etc.)

- **Enjeux liés**  
1.4
- **Actions d'accompagnement**  
• Campagne de communication.
- **Indicateurs**  
• Enquête de satisfaction clientèle.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- CTRL

### Estimation de l'action

- Études budget général communauté (en cours).



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

## ACTION

22

## Prendre en compte les contraintes des transports collectifs lors des réaménagements de voirie

Les aménagements de voirie vertueux réalisés par les différents maîtres d'ouvrage de la voirie et visant à apaiser la circulation automobile pour favoriser les modes doux ne doivent pas oublier les bus. En effet, certains types d'aménagements peuvent avoir pour effet de pénaliser la circulation des bus lorsque ceux-ci n'ont pas été suffisamment pris en compte dès le stade de la conception : rayons de giration parfois insuffisants, largeur de voirie trop resserrée entre deux rangées de stationnement ou deux trottoirs et ne permettant pas le croisement de deux bus, dimensionnement en hauteur et en largeur des coussins berlinois ou plateaux surélevés etc. sont autant de dysfonctionnements qui pourraient être évités grâce à un renforcement de la concertation préalable entre les maîtres d'ouvrage de voiries, le service transport de l'Agglomération et son exploitant.

### Objectifs

- > Assurer un bon fonctionnement du réseau de bus.
- > Éviter les pertes de temps de parcours et l'inconfort des passagers.

### Nature et contenu de l'action

- Lors d'un projet de réaménagement de voirie, prise de contact du maître d'ouvrage avec la direction des transports et déplacement de la Communauté d'Agglomération et de la CTRL.



### Porteurs de projets pressentis

- Gestionnaires de voirie

### Partenaires

- CTRL
- Communes
- Département du Morbihan
- État
- Lorient Agglomération

### Estimation de l'action

- Mission existante – technicien.

### Enjeux liés

1.4 - 3.6 - 4.3

### Indicateurs

Rapport annuel sur les « points noirs » établi par l'exploitant.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

## ACTION

23

## Réfléchir à l'amplitude horaire du réseau de transport urbain en fonction des besoins

La concertation menée lors des cafés du PDU a mis en évidence une attente de certains usagers en terme d'amplitude horaire, c'est-à-dire la période de la journée couverte par le réseau de bus. L'existence ou non d'une offre en transports collectifs tôt le matin et tard le soir influe directement sur la possibilité pour certains usagers de répondre à leurs besoins, qu'ils soient liés au travail ou aux loisirs.

Lorient Agglomération étudiera finement les besoins à ces périodes de la journée pour définir éventuellement les amplitudes horaires à ajuster, en cohérence avec la réflexion sur l'offre. Ce travail sera réalisé en lien avec la CTRL et sur la base des conclusions de l'observatoire des déplacements, des retours du terrain et des PDE, PDIE et PDA. Il nécessitera également une recherche de cohérence, d'intermodalité et de continuité de service avec les réseaux interurbains des départements du Morbihan et du Finistère et avec les TER Bretagne.

### Objectifs

--> Répondre aux besoins des habitants.

#### Nature et contenu de l'action

• Étudier l'optimisation des plages horaires dans le cadre de la réflexion sur l'offre et ajuster le service si nécessaire.

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- CTRL

#### Partenaires

- Communes
- Département du Morbihan
- Département du Finistère
- Région

#### Estimation de l'action

- Avec études organisation du réseau.

#### Enjeux liés

1.4 - 2.1 - 2.2 - 4.5

#### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Coûts.

#### Indicateurs

- Évolution de l'offre.



#### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 4

Améliorer les performances et la lisibilité du réseau de transport urbain.

## ACTION

24

# Préserver les espaces embranchés fer pour le développement des zones portuaires et des zones d'activités

La loi indique que « Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2022. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006 ». La croissance de la part modale au profit des modes ferroviaires et fluvio-maritimes ne peut être atteinte à l'échelle nationale qu'avec un fort développement à partir des ports et des zones d'activité de grande envergure. Afin de répondre favorablement aux ambitions inscrites dans le cadre du Grenelle de l'environnement en matière de transfert modal pour le fret, Lorient Agglomération a la volonté de développer la desserte multimodale des pôles générateurs les plus importants au sein de l'agglomération. Une des premières conditions pour atteindre ces objectifs est de conserver les sites embranchés fer et en bord à voie d'eau pour le développement de l'intermodalité des modes de transport et le développement des activités les plus génératrices de flux de marchandises. Des lignes ferroviaires pourraient être remises en service ; il convient de préserver les embranchements existants.

## Objectifs

- > Préserver les sites à caractère multimodal au profit des activités de la zone portuaire de Lorient et des activités industrielles,
- > Inciter l'usage des modes de transport alternatifs à la route pour les activités économiques situées sur ces sites.

### Porteurs de projets pressentis

- Région
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- CCI
- SNCF
- RFF
- État

### Estimation de l'action

- Étude de faisabilité pour la création d'un OFP : 100 000 € HT.

## Nature et contenu de l'action

- Inscrire dans les Plans Locaux d'Urbanisme la préservation des zones embranchées fer et disposant d'un bord à voie d'eau à destination des activités industrielles et logistiques de l'agglomération.
- Promouvoir les modes alternatifs à la route auprès des industriels en partenariat avec la Région, l'État et l'ADEME,
- Collaborer avec le port de commerce et le port de pêche pour le développement des modes ferroviaires auprès de leurs chargeurs/clients,
- Bâtir une offre de transport ferroviaire, notamment avec la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) à destination des zones portuaires ou d'un chargeur (entreprise) de l'agglomération.

### Enjeux liés

1.4 - 1.5 - 1.9

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU 5

Prendre en compte le potentiel ferroviaire, pour les voyageurs et les marchandises.

## ACTION

25

# Intégrer le réseau ferré dans la desserte du territoire et étudier le potentiel de développement du trafic voyageurs et marchandises

Le potentiel de desserte de proximité par le réseau ferré du territoire de Lorient Agglomération n'est pas optimisé, notamment en terme d'intermodalité bus x train. Pourtant, pour les communes de la 2<sup>e</sup> couronne, il pourrait jouer un rôle de support du réseau de bus de la Communauté d'Agglomération en offrant des dessertes les plus compétitives possibles vers le cœur de l'agglomération en terme de temps de parcours. Le réseau de bus pourrait être localement réorganisé et restructuré autour des gares existantes et à venir, grâce à des correspondances efficaces : proximité dans l'espace, horaires optimisés et calés sur ceux des trains.

Lorient Agglomération peut saisir l'opportunité d'utiliser les voies ferrées de son territoire pour mettre en place un système de desserte ferroviaire d'agglomération. Les voies ferrées utilisées par les TER, TGV et trains de marchandises traversent en effet des sites densément urbanisés et des parcs d'activité économique qui pourraient justifier une desserte ferroviaire. Pour ce faire, il est envisageable de créer des haltes ou gares ferroviaires dans ces secteurs à fort enjeu, ainsi que de remettre en service des voies ferrées inutilisées, afin d'utiliser tout le potentiel ferroviaire local pour développer un ambitieux système de transports collectifs, complémentaire du réseau de bus CTRL et du Triskell. La région partage cette volonté et doit lancer prochainement une étude sur les besoins d'adaptation du service public de transport régional à court et moyen termes.

## Objectifs

- > Développer le potentiel des lignes ferroviaires aux trafics voyageurs et marchandises.
- > Contribuer à la structuration du réseau de transports urbains, basée sur une ligne ferroviaire forte.
- > Faire du réseau ferré l'armature du réseau de déplacements urbains de Lorient Agglomération, à l'échelle périurbaine pour faciliter les déplacements entre la périphérie et le cœur de l'agglomération.
- > Diminuer les temps de trajet des habitants.
- > Optimiser les infrastructures existantes et le maillage ferroviaire existant sur le territoire.
- > Desservir d'importants générateurs de déplacements et des secteurs denses de l'agglomération.
- > Faciliter les déplacements depuis l'extérieur de Lorient Agglomération vers les pôles d'emploi de la périphérie et améliorer la desserte des parcs d'activités par les transports collectifs.

## Nature et contenu de l'action

- Lancer une étude globale de potentiel du réseau ferré local.
  - Étudier la création de haltes ferroviaires en zones urbaines et dans des parcs d'activité traversés par une voie ferrée
  - Étudier l'opportunité et la faisabilité de l'ouverture au trafic voyageur des voies ferrées existantes.
- Réorganiser le réseau de bus en l'appuyant davantage sur le réseau ferré.
- Intégrer à la réflexion sur l'organisation du réseau urbain, l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires au-delà du périmètre desservi par le Triskell.

## Porteurs de projets pressentis

- Région
- Lorient Agglomération (pour les actions connexes)

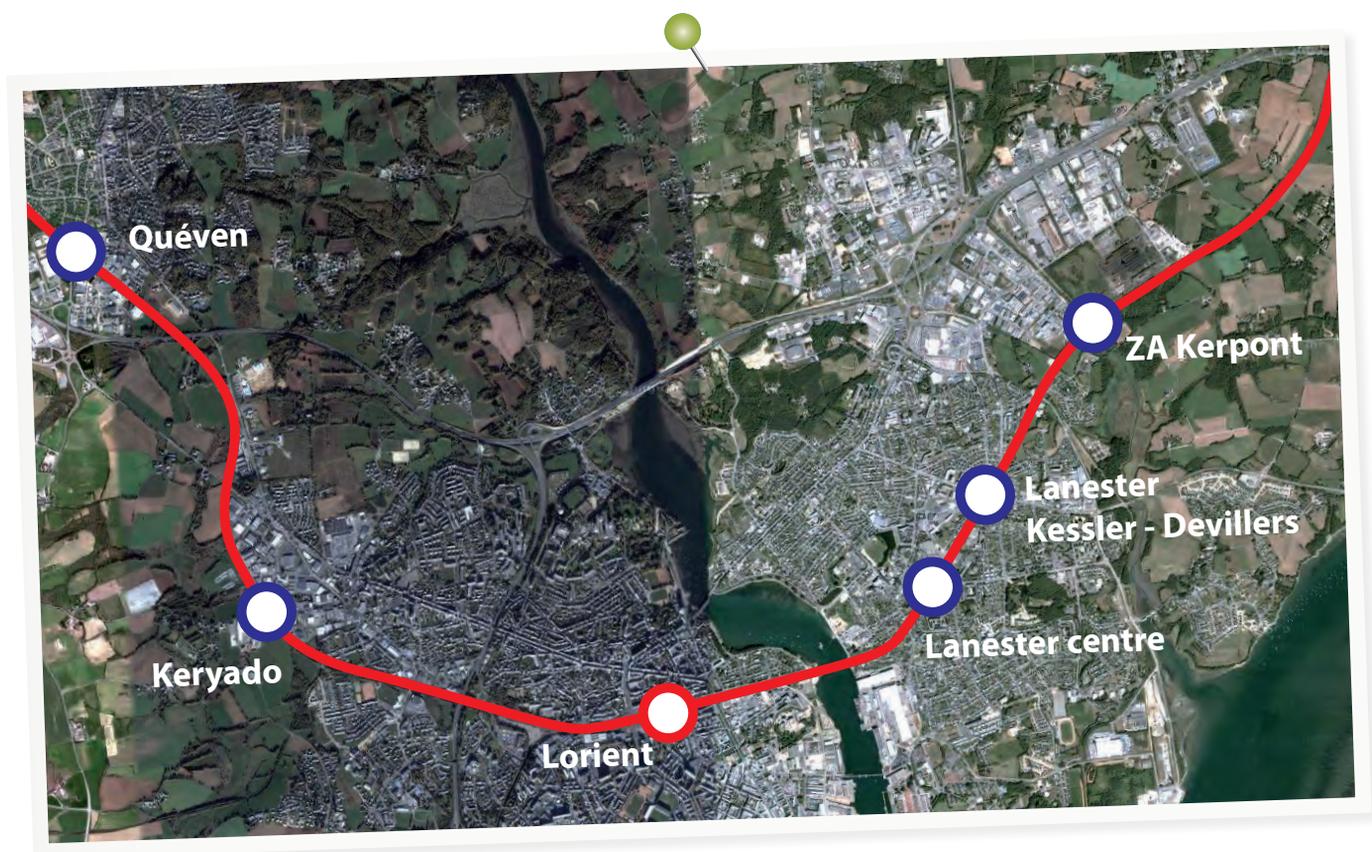
## Partenaires

- RFF
- SNCF
- Départements 56 et 29 (voirie et intermodalité avec les cars TIM et Penn Ar Bed)
- Communes

## Estimation de l'action

- Études : avec action précédente.
- Travaux : non chiffrable en l'absence d'études préalables.

## Aménagements



- **Enjeux liés**  
1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.7
- **Actions d'accompagnement**
  - Valoriser les gares déjà existantes.
  - Amélioration des cheminements piétons et des aménagements cyclables autour des haltes et gares et aménagement de stationnements vélos.
  - étudier l'organisation des rabattements en bus sur ces haltes et gares.
  - Augmentation des fréquences des TER internes à l'agglomération
  - Réorganisation du réseau de transports urbains.
- **Freins éventuels à la mise en œuvre**
  - Acquisitions foncières
  - Disponibilité des sillons (cf. fréquences des trains de voyageurs et de marchandises).
  - Insertion urbaine des gares et infrastructures liées.
- **Localisation des haltes ferroviaires potentielles**  
(NB : à Lanester, la proposition consiste à ne réaliser que l'une ou l'autre des deux propositions).

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 5

Prendre en compte le potentiel ferroviaire, pour les voyageurs et les marchandises.

## ACTION

26

## Réaliser des schémas communaux de déplacements piétons et cyclables et de jalonnement des itinéraires

La marche et le vélo sont des modes disposant d'une importante marge de progression sur Lorient Agglomération. Les déplacements de courtes distances se font encore trop souvent en voiture alors qu'ils pourraient souvent être effectués à pied ou à vélo. Outre les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et le schéma intercommunal des itinéraires cyclables, Lorient Agglomération accompagne les communes dans leur réflexion globale à l'échelle de leur territoire sur les déplacements en modes doux (aussi appelés modes actifs). Cette action consiste à réaliser une carte des itinéraires pour les déplacements de proximité, de courte et de moyenne distance, ainsi que pour les équipements générant des déplacements. Changer les comportements de manière pérenne suppose de penser, pour chaque équipement générateur de déplacements, le meilleur moyen d'optimiser l'accessibilité à pied et à vélo. La réalisation de cartes d'accessibilité piétonne et cyclable permet de communiquer auprès des salariés, élèves, étudiants, habitants, sur les itinéraires à emprunter; elles constituent aussi un outil efficace de diagnostic permettant d'identifier les améliorations à mettre en œuvre et les parcours indirects dissuadant l'usage de la marche.

### Objectifs

- > Développer l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens et occasionnels de courtes et moyennes distances.
- > Mieux desservir par la marche à pied et le vélo petits et grands équipements de l'agglomération.
- > Élaborer des cartes d'accessibilité piétonne et cyclable pour les nouveaux équipements mais surtout pour les équipements préexistants au PDU.

### Nature et contenu de l'action

- Concevoir un schéma communal d'itinéraires piétons et cyclables.
- Concevoir une carte recensant dans un rayon de 1 km les cheminements piétons et dans un rayon de 3 km les itinéraires cyclables, d'accès aux générateurs.

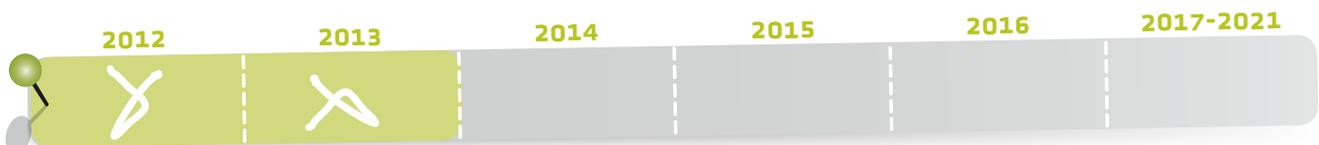
#### Enjeux liés

1.1 - 1.6 - 1.8 - 2.1 - 3.4 - 3.6 - 4.5

#### Actions d'accompagnement

- Développement des PDE, PDA, PDIE et PDES.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



#### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

#### Partenaires

- Associations
- Police, Gendarmerie
- Département du Morbihan
- Sécurité routière
- Équipements générateurs de déplacements : établissements scolaires, établissements publics, entreprises, grands commerces, équipements de loisirs...
- Associations parents
- Associations cyclistes
- Région

#### Estimation de l'action

- Budgets communaux + mission existante technicien.

#### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Complexité d'insertion des itinéraires à aménager.
- Implication des gestionnaires d'équipements.

#### Indicateurs

- Nombre de schémas communaux réalisés.



### DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organiser le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 6

Accélérer le développement des modes doux de déplacement

## ACTION

27

## Élaborer une charte intercommunale des déplacements piétons et cyclables

La constitution d'un maillage d'itinéraires cyclables à l'échelle de l'agglomération lorientaise et d'itinéraires piétons à une échelle locale constitue un enjeu majeur pour développer l'usage du vélo et de la marche, en particulier dans les déplacements de proximité. Afin d'améliorer la lisibilité, le confort et la continuité des itinéraires cyclables et piétons du territoire intercommunal, il convient d'assurer une certaine cohérence dans les aménagements. La définition d'une charte intercommunale d'aménagement des déplacements piétons et cyclables permettra de définir un guide de « bonnes pratiques » à mettre en œuvre, en fonction :

- Du contexte urbain : type de tissu urbain (quartier résidentiel, centre-ville, établissement scolaire, zone d'activités...)
- De la présence d'un ou de plusieurs aménagements : croisement d'un itinéraire cyclable communal avec un itinéraire intercommunal
- De l'emprise disponible
- Des vitesses pratiquées sur voirie par les véhicules motorisés : quand et comment aménager une bande ou une piste cyclable, une zone 30, une zone de rencontre...

Cette charte définira des principes d'aménagement à mettre en œuvre permettant une lisibilité et un confort pour une pratique à l'échelle multicomunale, ainsi que des principes de signalétique (type de panneaux, dimensions, charte graphique...). Elle intégrera les préconisations déjà inscrites aux schémas départemental et régional cyclables et pédestres.

### Objectifs

- > Améliorer la cohérence et la qualité des aménagements piétons et cyclables à l'échelle intercommunale.

#### ● Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

#### ● Partenaires

- Communes
- Associations
- Département du Morbihan
- Région

#### ● Estimation de l'action

- Études : 10 000 € HT + mission existante technicien

### Nature et contenu de l'action

- Élaborer une charte intercommunale des déplacements piétons et cyclables.

#### ● Enjeux liés

1.6 - 3.6 - 4.2 - 4.3

#### ● Actions d'accompagnement

- Concertation avec les acteurs concernés.

#### ● Indicateurs

- Approbation de la charte par les conseils municipaux et communautaire.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organiser le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 6

Accélérer le développement des modes doux de déplacement

## ACTION

28

## Réviser le schéma des itinéraires cyclables intercommunaux

Le PDU 2001 préconisait la réalisation d'un schéma cyclable d'agglomération avec pour vocation de développer les itinéraires de déplacements quotidiens et de loisirs (véloroute/voie verte). Il a été approuvé par le conseil communautaire le 15 avril 2005, assorti d'une subvention d'équipement pour la réalisation des investissements par les communes à raison de 50 % du montant des études et de 30 % du montant des travaux, plafonné au montant de la part autofinancée par la commune. Cette disposition a permis la mise en œuvre par les communes d'un nombre de projets grandissant.

Afin d'assurer la continuité des tronçons déjà réalisés et de satisfaire les demandes croissantes des communes, il apparaît nécessaire d'évaluer le schéma existant (250 km) en vue de son actualisation après élaboration des schémas communaux. À l'issue de cette révision Lorient Agglomération étudiera les nouvelles conditions de l'accompagnement des communes lors de leurs projets.

### Objectifs

- > Accélérer le développement de l'usage du vélo.
- > Évaluer le schéma cyclable existant en vue de son actualisation.
- > S'inscrire dans les schémas départemental et régional existants.
- > Aider les communes à réaliser des aménagements cyclables.

### Nature et contenu de l'action

- Suite à l'élaboration des schémas de déplacements cyclables communaux, adapter ponctuellement le schéma cyclable d'agglomération existant.
- Réétudier les modalités de participation financière de l'agglomération en fonction des objectifs attendus et de la soutenabilité financière de l'action.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Département du Morbihan
- Région
- Associations

### Estimation de l'action

- Montant des subventions d'équipement : 50 000 € en 2012 et 60 000 €/an les années suivantes.
- Mission existante technicien.

### Enjeux liés

1.1 - 1.3 - 1.6 - 1.7 - 2.2 - 3.4 - 3.6 - 4.5

### Indicateurs

Bilan annuel des subventions d'équipement aux communes.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 6

Accélérer le développement des modes doux de déplacement

## ACTION

29

## Prendre en compte le stationnement des vélos sur les espaces publics et privés

L'expérience en France et à l'étranger démontre que le stationnement des vélos est un levier majeur du développement de la pratique, tout comme l'absence de stationnement adéquat constitue un frein. Un usager qui n'est pas certain de retrouver son vélo à l'endroit où il l'a laissé ne se déplacera pas à vélo.

L'offre en stationnement doit être variée, suffisamment dimensionnée et adaptée à différents contextes et besoins. Arceaux sur voirie pour le stationnement minute ou de moyenne durée, parking sécurisé dans les locaux publics et privés pour le stationnement résidentiel et sur le lieu de travail\*, bicycletteries (locaux communs à plusieurs immeubles d'habitation) dans les centres anciens et les secteurs denses, abris couverts près des équipements publics et des logements... La palette est vaste et doit être adaptée à tous les besoins.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent également prendre en compte le stationnement des vélos pour les constructions neuves, afin qu'un local soit prévu pour le stationnement des résidents, employés et visiteurs des nouveaux bâtiments. Un local en rez-de-chaussée, près de l'entrée de l'immeuble, constitue la solution la plus pratique qui devra être privilégiée. Les immeubles sur cour pourront choisir d'aménager un local fermé à clef dans la cour de l'immeuble ; cette solution peut par ailleurs répondre aux besoins en stationnement vélo pour l'habitat ancien en centre-ville. La communication sur le stationnement vélo constitue une aide non négligeable pour les cyclistes et leur organisation au quotidien : les communes et Lorient Agglomération réaliseront en partenariat un plan de localisation des stationnements vélos.

\* en application de l'arrêté du 20/02/2012 relatif à l'application des articles R 111-14-2 à R-111-14-5 du code de la construction et de l'habitation

### Objectifs

- > Favoriser la pratique du vélo.
- > Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes.

### Nature et contenu de l'action

- Développement du stationnement vélo sur voirie (arceaux couverts ou non).
- Étude d'opportunité de création d'une ou plusieurs bicycletteries dans ou à proximité des centres anciens.
- Inscription de normes plancher de stationnement vélo dans les PLU pour la construction neuve.
- Inscription des préconisations de stationnement vélos dans la construction neuve et, si possible, dans l'habitat ancien.
- Création de plans communaux et d'un plan intercommunal de localisation du stationnement vélo sur voirie.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Associations de cyclistes
- Copropriétés
- Maîtres d'œuvre
- Région

### Estimation de l'action

- Budgets communaux.
- Budget d'opération construction.

### Enjeux liés

1.1 - 1.6 - 1.8 - 2.1 - 3.4 - 3.6 - 4.5

### Indicateurs

Recensement des offres de stationnement vélos par typologie.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 6

Accélérer le développement des modes doux de déplacement

## ACTION

30

## Pérenniser et valoriser les itinéraires de randonnées pédestres et cyclables

Lorient Agglomération offre aux habitants et aux touristes un réseau d'itinéraires de randonnées pédestres et cyclables, mis en place par les communes, couvrant l'ensemble du territoire intercommunal. Il convient désormais de pérenniser et de valoriser ce réseau en communiquant davantage sur les itinéraires, notamment grâce aux cartes et fiches réalisées par Lorient Agglomération à l'exemple du « guide rando » diffusé en 2010 qui propose plus de 300 km de randonnées pédestres.

Un travail de concertation avec les communes, les associations et le département doit désormais être mené sur l'entretien et le jalonnement des itinéraires, afin de coordonner tous les acteurs y travaillant pour mettre en cohérence les différents types de signalétique.

### Objectifs

- > Valoriser la pratique de la marche et du vélo de loisir.
- > Pérenniser les itinéraires via un entretien régulier.
- > Faire connaître les offres existantes.

### Nature et contenu de l'action

- Mise à jour des cartes de découvertes à vélo et du guide de randonnées existants.
- Diffusion des documents sur les itinéraires de randonnées dans les mairies, offices de tourisme, syndicats de vallées, équipements touristiques, culturels, sportifs et socio-éducatifs.
- Concerter les acteurs intervenant sur le jalonnement pour définir une cohérence dans les signalétiques à employer.
- Sensibiliser les acteurs à la préservation de la qualité des itinéraires piétons et cyclables.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Département du Morbihan
- Offices de tourisme
- Syndicats de la vallée du Scorff et du Blavet
- Fédération Française de randonnées pédestres
- Les différentes fédérations et associations de cyclistes
- Associations de randonneurs
- Région

### Estimation de l'action

- Budget tourisme mission existante.

### Enjeux liés

1.6 - 3.4 - 3.6

### Indicateurs

- Qualité des itinéraires.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 6

Accélérer le développement des modes doux de déplacement

## ACTION

31

## Valoriser les gares d'Hennebont, Brandérion et Gestel

La gare d'Hennebont dispose d'un important potentiel de développement pour le nord-est de l'agglomération. Grâce à l'amélioration de son accessibilité et des stationnements à proximité, elle pourrait jouer un rôle plus important dans les déplacements en transports collectifs, notamment grâce à des temps de parcours très compétitifs depuis et vers le cœur de l'agglomération. (6 minutes entre la gare d'Hennebont et la gare de Lorient)

La gare de Brandérion est située à proximité d'une zone d'activités éloignée des zones urbanisées de l'agglomération. Néanmoins, elle recèle un important potentiel de développement pour capter la population des secteurs ruraux alentour, ainsi que pour développer une urbanisation nouvelle autour de la gare.

Située au cœur de la zone urbanisée de la commune, la gare de Gestel constitue un enjeu important pour permettre aux habitants de l'ouest de l'agglomération d'effectuer moins de trajets en voiture depuis et vers le cœur de l'agglomération, mais aussi en direction des agglomérations voisines, en particulier Quimperlé et les autres gares du sud Finistère. Toutefois, cette halte doit subir une métamorphose lui permettant d'accueillir davantage de voyageurs, d'origines différentes : bourg de Gestel, hameaux de la commune, centre de Guidel... Les projets de la commune de densifier le bourg et celui en cours sur le quartier de la gare sont cohérents avec cette valorisation.

### Objectifs

- > Améliorer l'intermodalité autour des gares de Gestel et Hennebont.
- > Aménager un pôle d'échanges intermodal en gare de Brandérion.
- > Augmenter le potentiel de rabattement.
- > Améliorer l'accessibilité tous modes.

### Nature et contenu de l'action

- Améliorer les itinéraires piétons et cyclables depuis le centre d'Hennebont et les quartiers proches de la gare.
- Organiser le stationnement sécurisé des vélos aux gares.
- Étudier l'amélioration de la desserte des gares par le réseau de transports urbains de Lorient Agglomération et les cars du Département du Morbihan.
- Évaluer le potentiel de rabattement en voiture et en covoiturage depuis les communes proches d'Hennebont, de Brandérion et Gestel.
- Contribuer à l'insertion urbaine de la gare du centre de Gestel dans le projet de quartier en cours.
- Renforcer l'information multimodale.

### Porteurs de projets pressentis

- Région
- Ville d'Hennebont
- Ville de Brandérion
- Ville de Gestel

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Département du Morbihan
- CTRL
- SNCF
- RFF
- État
- Communes et intercommunalités voisines

### Estimation de l'action

- Budgets communaux et régionaux.

### Enjeux liés

1.4 - 1.5 - 1.7 - 2.1 - 2.2 - 4.5

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace

# ACTION

## 32

## Valoriser les embarcadères bateaux comme véritables pôles d'échanges multimodaux

Les embarcadères des lignes maritimes de la rade accueillent aujourd'hui différentes offres de transports, de manière plus ou moins coordonnée : stationnements voitures et vélos, station d'arrêt de bus, taxis. L'essor de la fréquentation des lignes Transrade conduit à envisager la nécessité de réaménager ces embarcadères pour en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux. Ils devront être équipés de stations bus confortables et accessibles, d'un stationnement vélos largement dimensionné et situé à proximité des embarcadères, de stationnement voitures suffisant, d'emplacement pour les taxis. Les cheminements piétons devront être larges et confortables afin de relier efficacement les différentes composantes de ces pôles d'échanges entre elles, mais aussi de relier les embarcadères aux quartiers environnants pour favoriser le rabattement à pied sur les bateaux-bus.

### Objectifs

- > Favoriser l'usage des lignes Transrades.
- > Fluidifier les liaisons intermodales aux embarcadères.
- > Améliorer le confort d'usage pour les voyageurs.

### Nature et contenu de l'action

- Travaux d'aménagement des abords des embarcadères : aménagement station bus et abris pour les passagers des navires, requalification des espaces publics, requalification ou identification des stationnements voitures, aménagement de stationnements vélos sécurisés et dont le dimensionnement est conforme aux pratiques et de nature à susciter davantage de rabattement à vélo.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- CTRL
- Département du Morbihan
- Région
- Exploitant des lignes maritimes

### Estimation de l'action

- Montant des études et travaux : 100 000 € HT en 2012 et 50 000/an ensuite (inscrit PPI) + mission existante technicien.

### Enjeux liés

1.1 - 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.7 - 1.8 - 2.2 - 4.5

### Indicateurs

- Diagnostic + études.
- Mise en œuvre des aménagements.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace

## ACTION

33

## Accompagner le développement des aires de covoiturage et communiquer sur les sites existants

La pratique du covoiturage s'est largement développée dans la seconde moitié des années 2000, en particulier au moment de la hausse du coût des carburants en 2008. Ce développement d'une pratique raisonnée, certes par la contrainte, est néanmoins la preuve que les habitants trouvent spontanément les meilleures manières d'optimiser l'usage de la voiture particulière et d'inventer de nouvelles mobilités. Les collectivités locales, au premier rang desquelles le Département du Morbihan (en partenariat avec les communes et la communauté ex : Pen Mané Guidel) se sont engagées dans l'aménagement (ou la signalisation) d'aires de covoiturage là où la pratique était identifiée. Cet aménagement des aires a permis de donner une meilleure visibilité à la pratique, d'en améliorer les conditions de sécurité et de convaincre de nouveaux usagers de franchir le pas. Lorient Agglomération souhaite encourager cet usage raisonné de la voiture pertinent dans les secteurs périurbains, qui limite « l'autosolitude ». Elle souhaite s'orienter vers des aires de covoiturage qui soient plus intermodales, implantées dans des lieux où l'on trouve également une offre en transports collectifs, du stationnement pour les vélos qui s'y rabattent et des abris éclairés pour l'attente, équipés d'information multimodale. Elle souhaiterait également connaître les utilisateurs pour en savoir davantage sur leurs habitudes, leurs trajets afin d'évaluer cette pratique

### Objectifs

- > Développer la pratique du covoiturage
- > Développer le rabattement par mode doux sur les aires de covoiturage (bus-vélo).
- > Évaluer cette pratique pour en connaître les utilisateurs et leur destination.

### Nature et contenu de l'action

- Aménager des aires de covoiturage prenant en compte les autres modes de déplacement
- Valoriser la sous utilisation des parkings des grandes surfaces en semaine par des espaces dédiés au covoiturage
- Créer une carte des aires de covoiturage de l'agglomération
- Mettre en place une information multimodale sur les aires de covoiturage
- Équiper les aires de covoiturages « transports publics » d'abris voyageurs si possibles éclairés
- Faire une enquête pour connaître les trajets des covoitureurs utilisant les aires existantes

### Porteurs de projets pressentis

- Département du Morbihan
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Covoitureurs
- Sites Internet de covoiturage
- Grandes enseignes commerciales

### Estimation de l'action

- Montant des subventions d'équipements : 30 000 € HT/an (inscrit PPI) + mission existante technicien.

### Enjeux liés

1.7 - 1.8 - 2.1 - 2.5 - 4.5

### Actions d'accompagnement

- Campagne sur le covoiturage de proximité.
- Suppression du paiement par carte bancaire du covoiturage.

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Coûts des aménagements et participation financière des partenaires.

### Indicateurs

- Nombre de places de covoiturage installées.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace

## ACTION

34

## Mieux prendre en compte l'offre des réseaux interurbain et régional

Bien que le PDU 2012 soit un programme de Lorient Agglomération, il doit porter sur l'ensemble des offres de transports collectifs. À ce titre, l'un des enjeux identifiés lors de l'évaluation du précédent PDU porte sur une « intégration » plus poussée qu'actuellement des services de transports collectifs terrestres et maritimes assurés par Lorient Agglomération, le Département du Morbihan, le Département du Finistère et les lignes régionales. Cette meilleure prise en compte du réseau pourra s'effectuer à plusieurs titres :

- Amélioration de l'intermodalité aux points de correspondance des réseaux :
  - mise en commun des stations voyageurs,
  - affichage de l'information sur les offres sur un même cadre horaire dans les abris,
  - correspondances quai à quai,
  - optimisation des horaires pour assurer des correspondances.
- Mise en cohérence des réseaux :
  - optimiser les services en évitant les doublons d'itinéraires à un même horaire ou à des horaires proches notamment sur les zones périurbaines,
  - étude d'opportunité de la mise en place de conventions pour assurer des déplacements internes à Lorient Agglomération par les bus interurbains.

### Objectifs

- > Optimiser les moyens mis en œuvre et mieux prendre en compte les réseaux interurbains dans le système de déplacements de l'agglomération lorientaise.
- > Améliorer les conditions de déplacements depuis et vers les territoires limitrophes.
- > Créer une synergie autour de la billettique régionale Korriogo.

### Nature et contenu de l'action

- Étude d'optimisation du fonctionnement conjoint des réseaux terrestre et maritime CTRL, TIM, Penn Ar Bed, lignes départementales et régionales pour une meilleure interopérabilité.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Département du Morbihan
- Département du Finistère
- Région Bretagne

### Partenaires

- CTRL
- TIM
- Penn Ar Bed
- SNCF
- Compagnie Océane

### Estimation de l'action

- 30 000 €HT + moyens humains.

### Enjeux liés

- 1.3 - 1.4 - 1.7 - 2.1 - 4.5

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- La charge des véhicules en heures de pointe.

### Indicateurs

- Rencontres entre AOT sur ce sujet.
- Interopérabilité.



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace

## ACTION

35

## Travailler avec les taxis pour optimiser leur place dans la chaîne de mobilité

Les taxis, entreprises privées de transport de voyageurs, ont toute leur place dans le système de déplacements de l'agglomération lorientaise. Prise en charge et dépose à domicile, présence en gares, à l'aéroport et aux embarcadères, en centre ville, services aux personnes à mobilité réduite, desserte des marchés... Tous ces besoins n'ont pas toujours vocation à être assurés par des bus, et l'une des solutions de mobilité pour y répondre est le taxi. Lorient Agglomération souhaite engager le dialogue avec cette profession pour identifier et valoriser la place des taxis dans l'organisation des déplacements sur le territoire.

### Objectifs

- > Affirmer la place des taxis dans la chaîne de mobilité.

### Nature et contenu de l'action

- Création d'une structure de concertation avec les taxis de l'agglomération lorientaise.



### Porteurs de projets presentis

- Artisans taxis et groupements de taxis
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Préfecture

### Estimation de l'action

- Mission existante à développer - moyens humains.

### Enjeux liés

1.7 - 2.2 - 2.3 - 2.4 - 4.4 - 4.5

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Rassembler les artisans taxis de l'ensemble du territoire.

### Indicateurs

- Nombre de rencontres avec les taxis.
- Part des déplacements par taxis.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace

# ACTION

## 36

## Améliorer l'intermodalité entre vélos et transports collectifs

Les cafés du PDU ont fait remonter des attentes en matière d'amélioration de l'intermodalité entre vélos et transports collectifs. Cette action peut revêtir plusieurs aspects, par exemple l'embarquement de vélos pliants à bord des bus ou l'aménagement de stationnements vélos aux abords des stations voyageurs. Par ailleurs des dispositifs seront installés près des embarcadères bateau. L'objectif est qu'à chaque extrémité de la chaîne de mobilité, le voyageur puisse trouver le moyen de déposer et de récupérer son vélo, s'il ne peut embarquer un vélo pliant dans les bus. Plusieurs types de stationnements vélos peuvent être déployés près des stations voyageurs, notamment sur les lignes structurantes du réseau de bus. Ils doivent être adaptés au contexte, en particulier en zones périurbaines où des stationnements sécurisés et abrités pourront être aménagés de manière préférentielle.

### Objectifs

- > Développer la pratique du vélo en rabattement sur le réseau de transports collectifs.
- > Améliorer les conditions de stationnement des vélos.

### Nature et contenu de l'action

- Aménagement de stationnement vélos près des stations voyageurs, en priorité sur les lignes structurantes.
- Organisation de l'embarquement des vélos pliants à bord des bus.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- CTRL
- Associations de cyclistes
- Région

### Estimation de l'action

- 30 000 € HT/an + moyens humains.

### Enjeux liés

1.4 - 1.5 - 1.6 - 1.7 - 3.4

### Indicateurs

- Nombre de stationnements vélos aux abords des points de rabattement.
- Nombre de vélos déposés.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace.

## ACTION

37

## Faciliter l'intermodalité pour les déplacements de grandes distances : projets BGV, liaisons vers Nantes, Rennes et Brest

Le PDU 2012 prend en compte les déplacements effectués à l'échelle de l'agglomération lorientaise. Néanmoins, les déplacements de plus longue distance constituent un enjeu non négligeable à plusieurs titres : dynamisme économique du territoire, poursuite du désenclavement de la Bretagne, émissions de gaz à effet de serre et de polluants, amélioration des facilités de déplacements pour les habitants du territoire, attractivité touristique... Cette prise en compte est déjà effective pour l'aéroport de Lann Bihoué et la gare de Lorient. Lorient Agglomération se saisit des opportunités que constituent le projet Bretagne à Grande Vitesse et le projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes pour développer son territoire et favoriser un rabattement vers les villes de Nantes, Rennes et Brest, prioritairement par des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière.

### Objectifs

- > Saisir l'opportunité historique des grands projets de transport desservant directement ou indirectement le territoire.
- > Favoriser des pratiques intermodales pour les déplacements de grandes distances.

### Nature et contenu de l'action

- **Prise en compte des besoins en rabattement tous modes depuis l'ensemble du territoire intercommunal dans le projet de Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Lorient, concerné par le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV).**
- **Réflexion conjointe avec la Région et les Départements sur les liaisons tous modes vers Nantes, Rennes et Brest.**

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Région

### Partenaires

- Départements 56-29-44
- CCI
- SNCF

### Estimation de l'action

- Montant des études : en fonction de l'objectif 1.3.

### Enjeux liés

1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.7 - 1.8

### Indicateurs

- Identification des gains pour le territoire de l'agglomération dans les grands projets régionaux.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 7

Créer les conditions d'une intermodalité efficace.

## ACTION

38

## Mettre en place une réflexion sur la capacité de stationnement soutenable dans les centres-villes

Le stationnement des voitures est un enjeu majeur pour faire évoluer les comportements. Il revêt un double aspect d'amélioration de la qualité des espaces publics, et de levier du report modal vers des modes alternatifs à la voiture particulière. Il est avéré que le stationnement des voitures consomme un espace inversement proportionnel au temps où elle est effectivement utilisée, ce qui occasionne un impact fortement négatif sur la qualité des espaces publics, au détriment de la marche, du vélo et de la qualité de vie des habitants. S'il est avéré que la disponibilité de places de stationnement près de son lieu de travail, de loisir ou de consommation est de nature à favoriser l'usage de la voiture plutôt que d'un autre mode, il convient d'agir prudemment sur cette question en prenant toute la mesure des impacts économiques, urbanistiques et sociaux d'une évolution de la capacité de stationnement des centres-villes de l'agglomération.

### Objectifs

- > Favoriser un vrai report modal pour reconquérir et rendre aux habitants des espaces de qualité et de convivialité dans les centres villes.
- > Réfléchir sur la capacité de stationnement soutenable dans les centres-villes et sur ses impacts.
- > Favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière pour une meilleure qualité de notre environnement.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Nature et contenu de l'action

- Étude d'impact de la capacité du stationnement dans les centres-villes.

### Partenaires

- Gestionnaires de voirie
- CCI
- Commerçants
- Entreprises de livraison
- Associations

### Estimation de l'action

- Études : 50 000 € HT + moyens humains.

### Enjeux liés

- 1.1- 1.3- 1.4- 1.5- 1.6- 1.7- 1.8
- 2.1- 2.5 - 3.4 - 3.6 - 4.3- 4.5

### Actions d'accompagnement

- Communication importante.
- Implication des acteurs PLU (communes, techniciens, bureau d'études).

### Indicateurs

- Surfaces rendues à un usage public qualitatif dans les centres villes.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 8

Définir une stratégie du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

## ACTION

39

## Engager, à l'échelle communautaire, une réflexion sur la cohérence entre l'offre de stationnement et l'offre de transports collectifs

La question du stationnement automobile est le levier pour envisager une évolution des comportements des habitants et essentielle pour la réalisation d'espaces de qualité. Elle doit être envisagée à plusieurs échelles. Or, la réflexion à une échelle plus large que la commune fait aujourd'hui défaut, le stationnement étant de la compétence des communes.

Pourtant il est nécessaire de s'interroger sur l'interaction entre le développement du Triskell et l'évolution du stationnement tant dans la ville centre que dans les autres communes. Les enjeux relatifs au report modal de la voiture vers le bus ou de la voiture vers l'intermodalité voiture + bus ne peuvent s'envisager que dans le contexte global de l'agglomération lorientaise.

Par exemple, un réseau de parcs relais pourrait être déployé dans l'agglomération, très en amont des centres villes, à proximité directe de lignes de transports collectifs efficaces, rapides et cadencées, en lien avec une redistribution générale de l'espace public au profit des modes doux dans le cœur d'agglomération. Ce schéma de stationnement ne pourra fonctionner qu'en associant l'ensemble des communes concernées à la réflexion, car ces systèmes ont des impacts sur la capacité globale de stationnement de part et d'autre de la chaîne de déplacement des habitants.

### Objectifs

- > Favoriser un vrai report modal pour reconquérir des espaces de qualité et de convivialité dans les centres villes.
- > Favoriser le report modal et l'intermodalité pour limiter le nombre de km/voiture sur l'agglomération.
- > Assurer la cohérence entre l'offre de transport public et stationnement automobile.

### Nature et contenu de l'action

- Étude globale d'opportunité sur des parkings relais liés à des lignes de transports collectifs efficaces.
- Création d'un groupe de travail sur les normes de stationnement.
- Diagnostic de l'offre de stationnement sur les centres des communes et sur la ville centre.
- Cartographie des parkings existants.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- CTRL
- Gestionnaires de voirie
- CCI
- Associations de commerçants

### Estimation de l'action

- Avec action précédente.

### Enjeux liés

- 1.1 - 1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.6 - 1.7 - 1.8
- 2.1 - 2.5 - 3.4 - 3.6 - 4.3 - 4.5

### Actions d'accompagnement

- Concertation entre toutes les communes

### Indicateurs

- Évolution des flux entrants à la périphérie de la zone urbaine dense comprenant les principaux générateurs de déplacements.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 8

Définir une stratégie du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

# ACTION

## 40

## Traduire la nouvelle stratégie de stationnement dans les PLU

Après l'élaboration d'une nouvelle stratégie de stationnement définie à l'échelle de l'agglomération, il conviendra de traduire celle-ci dans les Plans Locaux d'Urbanisme des communes membres. Ces normes pourront concerner le stationnement sur l'espace public et sur l'espace privé y compris dans la construction neuve (article 12 des PLU). Cette mesure pourra aller jusqu'à définir un plafond pour le stationnement en ouvrage en priorité dans les immeubles à destination d'emplois.

### Objectifs

- > Contenir l'usage de la voiture particulière.
- > Favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière.

### Nature et contenu de l'action

- Réviser les normes de stationnement dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

### Porteurs de projets pressentis

- Communes

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Groupe de travail PLU - PLH - Agenda 21 - Plan climat
- Bureaux d'études réalisant les PLU

### Estimation de l'action

- Mission existante - moyens humains PLU.

### Enjeux liés

- 1.1 - 1.8 - 4.2 - 4.3

### Actions d'accompagnement

- Implication des acteurs PLU (communes, techniciens, bureau d'études).

### Indicateurs

- Recensement des dispositions relatives au stationnement dans les PLU des communes de l'agglomération.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 8

Définir une stratégie du stationnement à l'échelle de l'agglomération.

# ACTION

## 41

## Organiser l'accessibilité des centres-villes et les livraisons de l'agglomération

Le centre-ville de Lorient, et les centres-villes des autres communes de Lorient Agglomération sont des pôles générateurs importants en matière d'approvisionnement des commerces et des services. L'accessibilité des centres villes pour les véhicules de livraison est nécessaire pour assurer leur dynamisme économique. Toutefois, il revient à la collectivité de gérer ces flux afin de limiter leur impact en termes de nuisances (congestion, bruit, pollution...). Le système d'organisation devra respecter le principe d'harmonisation réglementaire, c'est-à-dire de partager les principes réglementaires choisis pour l'ensemble des communes de l'agglomération. Par exemple, réaliser les livraisons, avec des véhicules de gros gabarit, au moment où le trafic automobile est faible et sur une période restrictive (tôt le matin, en soirée ou la nuit), réaliser les livraisons avec des véhicules de faible gabarit ou plus respectueux de l'environnement sur une période plus large que pour les précédents mais en dehors des périodes de fort trafic (heures de pointe des déplacements domicile travail).

### Objectifs

- Mettre en œuvre une réglementation qui devra être concertée et validée par les acteurs du transport de marchandises.

### Nature et contenu de l'action

- Créer un groupe de travail spécifique « Réglementation marchandises », rassemblant techniciens et élus des communes de l'agglomération, acteurs économiques (association des commerçants, chambres consulaires, représentants des transporteurs).
- Aboutir à un consensus pour une réglementation harmonisée qui définisse l'organisation du système livraison à l'échelle de l'agglomération, en distinguant :
  - accessibilité des centres villes,
  - les itinéraires à emprunter,
  - les horaires et gabarits autorisés.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- Industriels et commerçants
- Police, Gendarmerie
- Chambres consulaires (CCI, CMA),
- Représentants de transporteurs (TL, FNTR, associations locales).
- Département du Morbihan

### Estimation de l'action

- Action relevant essentiellement de la concertation.
- Coûts des panneaux de signalisation : gestionnaires de voirie.

### Enjeux liés

1.5 - 3.6 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Création et fonctionnement du groupe de travail.
- Harmonisation des règlements.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 9

Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.

## ACTION

42

## Développer une offre en matière d'accueil des véhicules de livraison sur domaine public et privé

L'aire de livraison est le principal outil logistique déployé dans les centres villes français. Cet espace dédié, sur domaine public, s'est développé suite aux demandes ponctuelles de la part des commerçants qui avaient de plus en plus de difficultés à se faire approvisionner. L'offre commerciale évoluant sur le territoire de Lorient, la répartition des aires de livraison ne correspond plus aux besoins des commerçants.

Par ailleurs, le dimensionnement de ces espaces, peu précis dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, ne permet pas aux collectivités d'aménager des aires de livraison adaptées aux conditions des chauffeurs-livreurs, qui amènerait à un bien meilleur usage de leur part.

Enfin, prévoir des emprises privées pour accueillir les véhicules de transport de marchandises et effectuer les opérations de chargement-déchargement-manutention permet d'éviter que ce soit la voirie publique qui supporte ces opérations.

### Objectifs

- > Adapter l'offre à la demande,
- > Adapter l'aménagement des aires de livraison aux conditions de travail des chauffeurs-livreurs

### Nature et contenu de l'action

- Analyser l'offre existante en comparaison avec les besoins des établissements commerciaux.
- Retenir les principes de signalisation, de dimensionnement et de positionnement des aires de livraison en respectant ceux édictés par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et le guide CERTU.
- Modifier les prescriptions des PLU des communes de Lorient Agglomération : prévoir dans l'article 12 des PLU locaux une obligation de prendre en compte l'activité livraison pour toute nouvelle construction et réhabilitation de bâtiments à caractère commercial et tertiaire.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Gestionnaires de voirie
- CCI
- Industriels et commerçants
- Département du Morbihan
- Police, Gendarmerie
- Entreprises de livraison

### Estimation de l'action

- Action relevant du réglementaire,
- Coût de la création d'une aire de livraison aux normes : environ 5 000 € /Aire (gestionnaires de voirie).

### Enjeux liés

1.5 - 3.6 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Nombre d'aires de livraison matérialisées.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 9

Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.

## ACTION

43

## Mutualiser les livraisons en centre-ville y compris à vélo

La logistique urbaine propose une nouvelle vision de la relation entre logistique et ville. En effet, en lieu et place de flux de camions de toute dimension entrant dans les centres villes et à toute heure, la logistique urbaine permet d'optimiser les flux provenant d'une plate-forme proche du centre-ville. Cette vision différente s'appuie sur une organisation logistique qui va à contre-courant des évolutions qu'a connues ce secteur : plate-forme de taille grandissante, d'envergure nationale et localisée en fonction du coût du foncier plus que de la proximité du bassin de consommation.

Il convient donc aujourd'hui de développer le maillon délaissé par la logistique qu'est la distribution urbaine ou « le dernier kilomètre ».

### Objectifs

- > Rechercher et préserver des espaces fonciers à proximité des centres villes pour réintroduire l'activité logistique aux portes des bassins de livraison.
- > Étudier la faisabilité d'une offre d'Espace Logistique Urbain sur le territoire de l'agglomération dans le but de rationaliser et massifier les transports de marchandises dans les centres villes, pour réduire leurs nuisances induites. Cette offre pourrait être adaptée en fonction des différents secteurs du territoire et prendre la forme d'une plate-forme de distribution urbaine et à utilisation multiple (intégration d'espaces de stockage pour les commerçants et artisans), de Points d'Accueil Logistique (PAL) dans les cœurs de ville (à l'échelle d'un quartier ou d'une rue commerçante), de Relais Urbain Fixe (RUF) (pour les Centres bourgs : des magasins en ville tiennent lieu de « points relais livraisons »).

### Nature et contenu de l'action

- Étude spécifique de la faisabilité et le cas échéant de localisation d'équipements logistiques pour permettre la rationalisation des flux de transport de marchandises sur le territoire. Y compris par livraison à vélo.

### Porteurs de projets pressentis

- Chambres consulaires (CCI, CMA),
- Commerçants

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Communes
- Représentants de transporteurs (TL, FNTR, associations locales).
- Police, Gendarmerie

### Estimation de l'action

- CCI/commerçants



### Enjeux liés

1.5 - 3.6 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Création d'un groupe de travail.
- Conduite de l'étude.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 9

Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.

## ACTION

44

# Étudier les besoins des entreprises en zones industrielles et artisanales et aider à la mutualisation de leurs flux logistiques

Le dynamisme économique d'un territoire tient sur sa capacité à offrir aux entreprises implantées, les équipements et services qui leur permettent d'assurer leur performance. Face à l'augmentation des coûts de transport et à l'éloignement géographique des entreprises par rapport aux grands bassins de consommation du territoire national, leurs parts de marché et leurs marges sont fragilisées. Des initiatives privées d'industriels tels que le GIE Chargeurs Pointe de Bretagne, ont émergé pour trouver des solutions leur permettant de réduire leurs coûts de transport et de logistique pour être plus compétitif.

Ce concept basé sur la rationalisation des capacités résiduels des véhicules de transport peut être transposé pour d'autres filières économiques (produits manufacturés, filière BTP, notamment). En permettant la mutualisation du transport entre les usines et les plates-formes des clients, les objectifs du GIE sont en premier lieu économiques et écologiques : livrer efficacement petits volumes et grands volumes pour répondre à l'augmentation des fréquences de livraison ; optimiser le transport de manière à contenir l'augmentation des coûts logistiques ; réduire les émissions de gaz à effet de serre, atteindre les marchés éloignés jusque-là difficiles d'accès pour les PME.

## Nature et contenu de l'action

- Communiquer auprès des entreprises locales sur les concepts de mutualisation du transport et de la logistique.
- Constituer un groupe de travail au sein de la CCI locale pour faire émerger des projets d'initiative privée.
- Étudier les besoins logistiques des entreprises (mutualisation, services associés).
- Inciter à l'adhésion de certaines entreprises au GIE Chargeurs Pointe de Bretagne.
- Étudier la faisabilité d'une bourse de fret au sein de l'agglomération. Il s'agit d'une plateforme d'échange d'informations sur les offres de fret et de véhicules disponibles pour faire transporter la marchandise d'une entreprise à un point de destination.
- Permettre le développement d'initiatives sur le territoire de Lorient Agglomération.

## Objectifs

--> Rationaliser les flux de poids lourds en provenance ou à destination de l'agglomération.

- **Porteurs de projets pressentis**
  - Chambres consulaires locales et régionales,
  - Région Bretagne
- **Acteurs concernés**
  - Chargeurs locaux,
  - Lorient Agglomération
  - Aménageurs et gestionnaires de zones d'activité,
- **Estimation de l'action**
  - Montant des études : 50 000 € HT.
- **Enjeux liés**

1.5 - 2.1 - 3.6 - 4.2 - 4.3
- **Indicateurs**
  - Nombre de projets locaux.
  - Nombre d'entreprises participantes sur le territoire.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI TERRITORIAL I

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

## ENJEU 9

Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.

## ACTION

45

## Évaluer l'intérêt de créer une boutique multiservice à destination des commerçants et des particuliers

Cet outil permettrait une approche collective des livraisons en centre-ville, à destination des transporteurs qui livrent les commerces, les commerçants eux-mêmes et les clients de ces commerces. Le but est de concentrer dans un lieu unique en centre-ville plusieurs services complémentaires à ces acteurs, et d'offrir plus de souplesse dans leur activité respective et ainsi améliorer les conditions de livraison de manière générale. Il s'agit ici d'offrir par exemple :

- un dépôt de colis,
- un point relais,
- des consignes,
- la réalisation de livraison en ville par un livreur,
- un point d'information.

### Objectifs

- > Concentrer sur un même lieu plusieurs services pour réduire les déplacements.
- > Utiliser des modes doux pour les livraisons en centre-ville.

### Nature et contenu de l'action

- Étudier l'ouverture d'un lieu multiservice
- Définir les offres en fonction des surfaces disponibles.
- Trouver un prestataire pour assurer les services proposés.
- Communiquer auprès des habitants, des commerçants, des transporteurs.

### Porteurs de projets presentis

- Association des commerçants
- CCI

### Partenaires

- Ville de Lorient
- Représentants des transporteurs
- Lorient Agglomération

### Estimation de l'action

- 15 000 € HT.

### Enjeux liés

1.5- 1.9 - 3.6 - 4.2- 4.3

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Coûts induits.

### Indicateurs

- Création du lieu.
- Nombre d'utilisateurs.
- Volume traité.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI TERRITORIAL 1

Favorisons l'émergence d'une mobilité durable : organisons le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable.

### ENJEU 9

Concevoir un nouveau schéma d'organisation pour la logistique urbaine.

## ACTION

46

# Accompagner les entreprises et les administrations dans la réalisation de PDE/PDA et PDIE

Les PDE/PDA et PDIE sont des outils majeurs pour agir sur les comportements des salariés et visiteurs des entreprises. Ils permettent de développer des actions en faveur de l'usage de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. La collectivité a choisi d'accompagner les entreprises et les administrations dans leurs réflexions et démarches en matière de mobilité.

## Objectifs

- > Favoriser le report modal en impulsant des démarches de PDE/PDIE.
- > Créer des synergies locales propices à l'émergence de PDIE.
- > Relayer les demandes des entreprises auprès des acteurs locaux de la mobilité : AOT, communes... suivant leurs compétences.

## Nature et contenu de l'action

- Développement d'une mission de Conseil en mobilité porté par Lorient Agglomération.
- Promotion des PDE, PDIE, PDA.



## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Les entreprises en demande de PDE
- CCI
- Chambres consulaires
- Administrations
- ADEME

## Estimation de l'action

- Mission existante conseil en mobilité 10 000 €/an inscrit PPI.

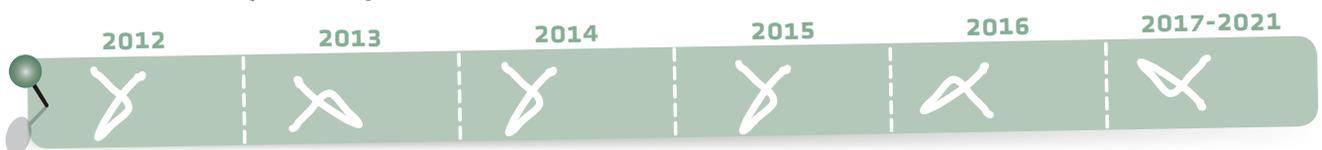
## Enjeux liés

- 1.4 - 2.1 - 2.2 - 2.5

## Indicateurs

- Recensement des actions auprès des entreprises et administrations.
- PDE et PDIE élaborés.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 1

Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et d'établissements d'enseignement.

## ACTION

47

## Créer un « club » PDE/PDA pour favoriser le partage d'expérience et produire un effet d'entraînement

Lancer une démarche de PDE ou de PDA est l'occasion, pour une entreprise ou une administration, de faire le point et mettre à plat l'organisation des déplacements de ses salariés, visiteurs, livreurs, clients... Mais ces démarches globales mettent en évidence des dysfonctionnements ou des difficultés qui peuvent sembler insurmontables. Mettre autour de la table des collectivités ou entreprises ayant mené à bien ce genre de démarche peut contribuer à la réussite des nouveaux PDE et PDA grâce à des retours d'expériences locales, permettant d'éviter les écueils rencontrés et de les surmonter, et d'apporter des solutions adaptées.

### Objectifs

- > Créer une dynamique de mise en œuvre.
- > Motiver les structures qui s'interrogent sur l'intérêt et la difficulté des PDE/PDIE.
- > Mutualiser les retours d'expérience.
- > Pour la collectivité : évaluer les résultats de sa politique d'accompagnement.

### Nature et contenu de l'action

- Mise en place d'une structure de concertation entre entreprises et administrations en cours de développement d'un PDE ou un PDA.
- Suivi par le conseil en Mobilité de l'ensemble des démarches.
- Organisation de rencontres entre les différentes structures sensibilisées ou impliquées dans des démarches.
- Réalisation d'une évaluation à l'échelle du territoire.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Entreprises volontaires
- CCI
- ADEME

### Estimation de l'action

- Mission existante conseil en mobilité.

### Enjeux liés

- 2.1 - 2.2 - 2.5

### Indicateurs

- Création du « club ».
- Documents produits.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

### ENJEU 1

Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et d'établissements d'enseignement.

## ACTION

48

# Élaborer, mettre en œuvre et animer des PDE interentreprises (PDIE) en expérimentant à l'échelle d'une zone d'activités

Le développement des Plans de Déplacement d'Entreprises et Interentreprises est un outil majeur permettant d'agir sur les comportements des salariés et visiteurs des entreprises. Ils permettent aussi d'identifier, sur la base de l'expérience des entrepreneurs et des salariés, les moyens à mettre en œuvre par l'entreprise et par la collectivité pour développer l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture. Pour communiquer efficacement auprès des acteurs économiques du territoire, la mise en œuvre d'un PDIE « pilote » à l'échelle d'une zone d'activité permettra de démontrer in vivo les résultats pouvant être obtenus par une telle démarche, et d'initier par l'exemple la mise en œuvre d'autres PDIE sur le territoire de Lorient Agglomération.

## Objectifs

- > Développer les démarches de PDIE sur le territoire via une ou plusieurs démarches exemplaires.
- > Créer des synergies locales entre entreprises, salariés et acteurs des déplacements.
- > Identifier les actions pouvant être mises en œuvre pour favoriser des comportements écomobiles.

## Nature et contenu de l'action

- Contribution active de Lorient Agglomération à la mise en place d'une démarche de PDIE à l'échelle d'une zone d'activités.
- Identification d'une sélection d'entreprises volontaires, pouvant avoir un effet d'entraînement.
- Mise en avant des enjeux des déplacements dans la zone d'activités : accessibilité par les salariés, les visiteurs et clients, déplacements professionnels, livraisons vers et depuis l'extérieur...

## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Associations interentreprises existantes

## Partenaires

- Entreprises volontaires
- CCI
- Salariés
- Communes
- ADEME



## Estimation de l'action

- Mission existante conseil en mobilité.
- Action en cours relevant essentiellement de la concertation.



## Enjeux liés

2.1 - 2.2 - 2.5

## Freins éventuels à la mise en œuvre

- Participation des entreprises et de leurs salariés.

## Indicateurs

- Nombre d'entreprises participantes.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 1

Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et d'établissements d'enseignement.

## ACTION

49

## Encourager le développement de plans de déplacements scolaires, universitaires et associatifs

Les établissements scolaires et universitaires, les associations concentrent des besoins (élèves, parents d'élèves, étudiants, enseignants, personnels administratifs et techniques, adhérents, livraisons...) et des pratiques (dépose, bus, voiture individuel, vélo, rollers, marche...) très variés. Afin d'encourager des pratiques écologiques, économiques et bonne pour la santé, de véritables Plans de déplacements d'établissements scolaires, universitaires et associatifs permettront de faire le point sur les besoins propres à chaque établissement et sur les actions pouvant être mises en œuvre, selon les publics concernés et les types de territoire de l'agglomération lorientaise.

L'usager doit être au centre de la démarche, afin que les pratiques à encourager puissent être mises en œuvre de manière réaliste. Il s'agit par exemple de donner les moyens aux parents d'abandonner la voiture pour les déplacements de leurs enfants, ou aux étudiants de venir étudier en train, bus, vélo ou à pied, aux usagers des associations de covoiturer.

### Objectifs

- Encourager l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture pour les motifs scolaires, universitaires et associatifs.

### Nature et contenu de l'action

- Mise en place de Plans de déplacements sur le modèle des PDE et PDA.



- **Enjeux liés**  
2.1 - 2.2 - 2.5
- **Actions d'accompagnement**
  - Plan de communication

### Porteurs de projets pressentis

- Établissements scolaires
- Établissements universitaires
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Associations
- Communes
- Étudiants
- Élèves
- Parents d'élèves
- Salariés des établissements scolaires
- Police, Gendarmerie, sécurité routière

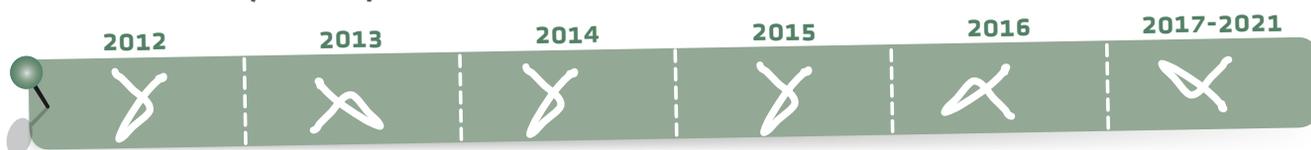
### Estimation de l'action

- Mission existante conseil en mobilité.

### Indicateurs

- Nombre d'établissements impliqués.
- Nombre de plans de déplacements mis en œuvre.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

### ENJEU 1

Encourager l'élaboration et la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et d'établissements d'enseignement.

## ACTION

50

# Étudier les déplacements en horaires décalés et dans les zones peu denses

Certains points du territoire et certaines périodes de la journée sont peu propices à une desserte par des lignes classiques de transports collectifs. Une faible densité de population, des salariés en faible nombre, à horaires décalés ou variables en dehors des heures de pointe ou le week-end, sont autant de situations qui rendent disproportionné l'usage d'un bus et d'une ligne régulière.

Pour autant, ces besoins en déplacements sont légitimes et des solutions alternatives doivent être étudiées, mettant en jeu le ou les modes de déplacements les plus pertinents.

## Objectifs

- > Favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle en dehors de la zone de pertinence des transports collectifs.
- > Encourager le covoiturage.
- > Encourager l'usage du vélo ou de la marche à pied.
- > Promouvoir l'intermodalité, y compris en utilisant la voiture individuelle sur une partie du trajet.

## Nature et contenu de l'action

- Faciliter le rabattement sur les lignes régulières structurantes du réseau urbain de Lorient Agglomération par tous les modes de déplacements.
- Étudier le développement du transport à la demande.
- Innover sur les systèmes de taxis collectifs.

## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Communes
- CTRL
- Habitants
- Entreprises
- CCI
- Taxis

## Estimation de l'action

- Inclus dans études d'organisation du réseau.

## Enjeux liés

1.1 - 1.4 - 2.1 - 2.2 - 2.5 - 4.5

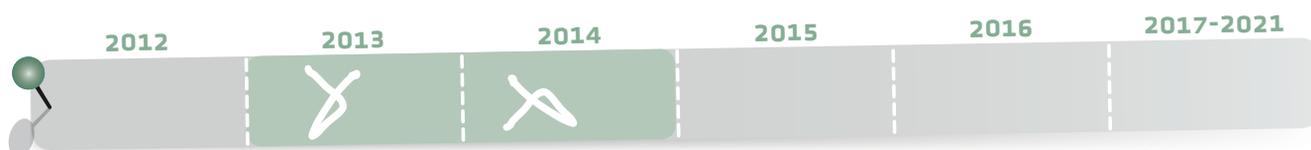
## Actions d'accompagnement

- Plan de communication.

## Indicateurs

- Bilan des expériences concluantes.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 2

Définir des réponses aux besoins de déplacements atypiques.

## ACTION

51

# Élaborer des plans de déplacements pour les périodes touristiques et saisonnières

Les déplacements sur les secteurs côtiers ou sur les sites touristiques de Lorient d'Agglomération sont soumis à de très fortes variations saisonnières (500 000 visiteurs dans les équipements touristiques). Il en va de même pour les dysfonctionnements constatés en période estivale notamment le long de la côte : difficultés de stationnement aux abords des plages, manque de stationnement pour les vélos, pertinence à améliorer pour les liaisons bus et Transrade, cheminements piétons encombrés par des terrasses sur les zones portuaires et balnéaires ou attractives...

Il est aujourd'hui nécessaire d'observer de manière globale l'ensemble de ces dysfonctionnements, tout en apportant des réponses localisées et au cas par cas selon les secteurs. Ceci passe par la mise en place d'une stratégie globale des déplacements sur la côte, prenant en compte l'ensemble des mesures pouvant conduire les habitants, touristes et visiteurs à se déplacer de manière plus durable pour leurs loisirs et leurs vacances. La question de l'accès des riverains des secteurs côtiers et des sites touristiques doit également être au cœur de la démarche pour assurer sa réussite.

Cette démarche devra enfin prendre en compte les dispositifs événementiels mis en place sur plusieurs secteurs de l'agglomération.

## Objectifs

- > Valoriser le territoire en période estivale grâce à des possibilités de déplacements attractifs.
- > Réduire les dysfonctionnements constatés en période estivale.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- CTRL
- Offices de tourisme
- Professionnels du tourisme
- Police, Gendarmerie, sécurité routière
- Département du Morbihan
- Pompiers
- Audélor
- Sellor

### Estimation de l'action

- Études : 40 000 € HT + moyens humains.

### Enjeux liés

- 1.4 - 1.6 - 2.2 - 2.5 - 4.5

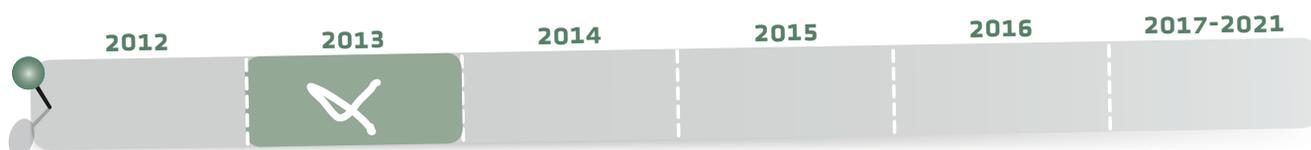
### Indicateurs

- Diagnostic + études.
- Projets mis en œuvre.

## Nature et contenu de l'action

- Étude de planification multimodale des déplacements du secteur côtier et des sites touristiques de l'agglomération lorientaise en période estivale.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 2

Définir des réponses aux besoins de déplacements atypiques.

## ACTION

52

# Élaborer des plans de déplacements pour les événements exceptionnels : matchs de foot, courses au large, concerts à la BSM, Festival Interceltique, Médiévales, Parc des Expositions de Lanester...

Des manifestations d'envergure sont organisées sur le territoire de Lorient Agglomération tout au long de l'année. Chacune d'elles génère des déplacements massifs qu'il est nécessaire d'organiser et de formaliser. Par ailleurs certaines d'entre elles en centre-ville occupent l'espace habituellement réservé au bus et désorganisent complètement le réseau de bus engendrant des perturbations importantes pour les usagers.

## Objectifs

- > Valoriser le territoire grâce à des possibilités de déplacements attractifs lors des événements d'envergure.
- > Organiser les gros flux de circulation.
- > « Sanctuariser » le TRISKELL site propre bus sur tout son itinéraire.
- > Rechercher l'utilisation maximum des modes alternatifs à la voiture.
- > Organiser l'accueil des modes doux sur les sites.

## Nature et contenu de l'action

- Convaincre les organisateurs d'accompagner la communication de leur événement d'un plan de mobilité pour rejoindre le site, en insistant sur les transports collectifs et les modes doux.
- Développer avec les organisateurs des sites de covoiturage.
- Inciter à l'utilisation maximum du covoiturage.
- Suivant les événements, ouvrir un partenariat avec la SNCF, la CTRL, TIM etc.
- Rechercher l'optimisation des parkings relais potentiels pour éviter l'engorgement des abords des événements.
- Prévoir les plans de desserte rapide pour les secours et par les bus.

## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Organismes d'événements

## Partenaires

- Communes
- Préfecture
- Département du Morbihan
- Région
- Police, Gendarmerie, sécurité routière
- Pompiers
- SNCF
- CTRL
- TIM
- Penn Ar Bed

## Estimation de l'action

- Études avec action précédente.

## Enjeux liés

1.4 - 1.6 - 2.2 - 2.5 - 4.5

## Indicateurs

- Nombre de plans de mobilité produits par les organisateurs d'événements.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 2

Définir des réponses aux besoins de déplacements atypiques.

## ACTION

53

# Développer un partenariat avec les CCAS des communes et avec les associations de seniors

Les « seniors » constituent, comme toute génération, un public aux modes de vie variés, mais dont une des particularités est que cette diversité est largement due au degré d'autonomie des personnes. Tous les seniors ne rencontrent pas de difficultés à se déplacer : les solutions de mobilité doivent être adaptées aux différents besoins, avec des seniors très actifs dans leur vie familiale, associative, sportive ou culturelle (et qui par conséquent ne se déplacent pas moins que de jeunes actifs, mais parfois plus !), et des personnes rencontrant des obstacles à leur mobilité selon leur capacité à se déplacer seul, avec plus ou moins de barrières physiques ou psychiques à leurs conditions de déplacements. L'offre en transports collectifs « classique » répond à une partie de ces besoins ; en revanche, pour des déplacements plus atypiques, en dehors des heures de pointe, ou dans les zones rurales, ce sont davantage les offres de type transport à la demande qui semblent à même de satisfaire ces habitants. Les personnes les moins autonomes pourraient en outre avoir recours aux mêmes types de services que les autres personnes à mobilité réduite. Toutefois, Lorient Agglomération souhaite engager un partenariat avec les CCAS des communes et les associations de seniors, afin de répondre plus précisément aux différents besoins mais aussi de faire connaître les services réguliers existants. C'est donc à la fois un travail de pédagogie et de réflexion sur les services existants que la collectivité souhaite mener.

## Objectifs

- > Améliorer les conditions de mobilité et d'autonomie des seniors.
- > Communiquer sur l'offre existante auprès d'un public en particulier.

## Nature et contenu de l'action

- Travailler avec les CCAS et les associations.
- Création d'un groupe de travail « mobilité des seniors ».
- Diffusion de plans de réseaux et de fiches horaires, pédagogie auprès des membres des associations.
- Activer le lien social au sein des quartiers, hameaux, associations.

## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Communes
- CCAS
- Département
- Associations de seniors
- CTRL

## Estimation de l'action

- Mission exploitant.

## Enjeux liés

1.4 - 2.3 - 2.4 - 3.4 - 3.6 - 4.5

## Freins éventuels à la mise en œuvre

- Contexte réglementaire pour la création de services privés.

## Indicateurs

- Nombre de réunions du groupe de travail.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 3

Accompagner les personnes âgées par des réponses adaptées, quel que soit leur degré d'autonomie.

## ACTION

54

## Créer des ateliers pour apprendre à se déplacer « autrement », initier des formations « rafraîchir son code de la route »

Pour les seniors, les possibilités de déplacements sont essentielles pour une qualité de vie et une autonomie maximum. Pour autant cette génération née avec l'avènement de la voiture peine à changer ses habitudes de déplacement. Par ailleurs l'évolution des aménagements urbains et du code de la route sont des facteurs de stress pour eux (voire de danger).

Le contact direct avec les seniors est essentiel pour les aider à changer leurs habitudes. Lorient Agglomération propose d'organiser deux types de rencontres, en lien avec les CCAS et les associations de seniors et de sécurité routière :

- Des ateliers pour apprendre à se déplacer autrement, ils auront une visée pédagogique et seront ouverts à tous, y compris aux seniors en capacité de conduire une voiture mais désireux d'apprendre à se déplacer par d'autres moyens. Avec le temps, tout le monde n'est pas en capacité de continuer à se déplacer en voiture individuelle comme il l'a souvent fait. Le cap est difficile à franchir, car l'abandon de la voiture peut être ressenti comme une perte d'autonomie voire comme un déclassement social, le bus étant apparenté au transport scolaire de son enfance ou à un mode de déplacement pour les personnes n'ayant pas les moyens de se déplacer en voiture. Pourtant, l'offre en transports collectifs est en mesure de répondre à de nombreux besoins en déplacements ; mais une personne qui n'a pas pris le bus depuis sa jeunesse, peut éprouver des difficultés à lire un plan de réseau ou à appréhender correctement des fiches horaires.
- Des formations « rafraîchir son code de la route » : en France, le permis de conduire est acquis pour la vie (sauf si le conducteur a commis des infractions) et pourtant, le code de la route évolue continuellement sans induire le besoin de faire contrôler les connaissances. Ces formations permettront donc aux seniors qui le souhaitent de se mettre à niveau sur les évolutions de la réglementation depuis leur apprentissage du code de la route.

### Objectifs

- > Améliorer les conditions de mobilité et d'autonomie des seniors.
- > Améliorer la sécurité des déplacements en voiture des seniors.

### Nature et contenu de l'action

- Création d'ateliers pour apprendre à se déplacer autrement.
- Création de formations « rafraîchir son code de la route ».

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- CCAS
- Département
- Associations de seniors
- Associations de prévention routière
- CTRL

### Estimation de l'action

- Mission nouvelle 5 000 €/ an + moyens humains.

### Enjeux liés

2.3 - 3.5

### Actions d'accompagnement

- Mettre en place des ateliers de « (re) conquête de la confiance » sur les espaces publics.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

### ENJEU 3

Accompagner les personnes âgées par des réponses adaptées, quel que soit leur degré d'autonomie.

## ACTION

55

# Mettre en œuvre et évaluer les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

La réalisation d'un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics est une obligation légale pour les communes depuis la loi de février 2005. Les PAVE visent à faire un diagnostic de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de la commune, puis à établir une programmation de travaux pour pallier les manques dans la chaîne de déplacements des personnes à mobilité réduite.

Toutes les communes de l'agglomération ont lancé les études, soit en individuel (4) soit en groupement de communes (15) (cf. PAVE en annexe accessibilité)

Si la mise en œuvre de PAVE est de la compétence des communes, Lorient Agglomération en assure la cohérence. Pour ce faire il est envisagé qu'elle produise une cartographie des aménagements réalisés, mise à jour progressivement et évaluée tous les 3 ans.

Les modalités de révision et de contrôle sont prévues dans les PAVE.

## Objectifs

- > Assurer une accessibilité continue de la chaîne de déplacements pour les personnes à mobilité réduite.
- > S'assurer de la conformité avec la loi de février 2005 sur l'égalité des chances et l'accessibilité des personnes handicapées.

## Nature et contenu de l'action

- Mise en œuvre des PAVE (par les communes).
- Évaluation de la mise en œuvre des PAVE.



## Porteurs de projets pressentis

- Communes

## Partenaires

- Lorient Agglomération
- Associations



## Estimation de l'action

- Évalué en 2011 à 70 millions d'euros pour les 19 communes de l'agglomération + moyens humains.

## Enjeux liés

- 1.6 - 2.3 - 2.4 - 3.4 - 3.5 - 3.6 - 4.2 - 4.3 - 4.4

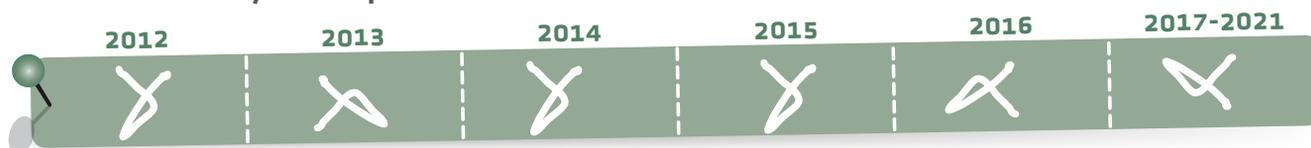
## Freins éventuels à la mise en œuvre

- Les budgets des communes.

## Indicateurs

- Ceux prévus dans les PAVE.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 4

Accompagner les personnes à mobilité réduite.

## ACTION

56

# Poursuivre la mise en œuvre du schéma d'accessibilité au transport public

La mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des réseaux de transports publics est une obligation légale, prévue par la loi de février 2005 sur l'égalité des chances et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Lorient Agglomération, acteur volontariste de la mise en œuvre de cette démarche, s'est dotée d'une charte d'accessibilité aux points d'arrêt de bus de son réseau. Le PDU fait sienne cette démarche et rappelle la volonté de Lorient Agglomération d'aboutir à une meilleure accessibilité de son réseau. (cf. SDA en annexe accessibilité)

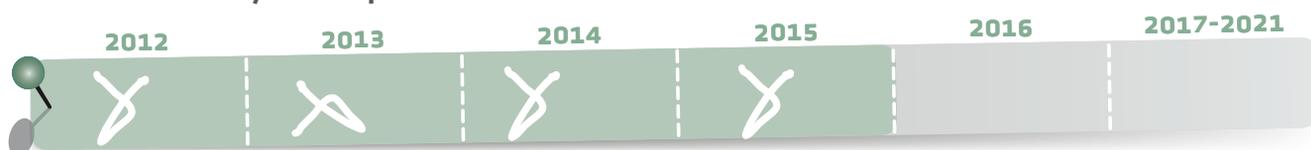
## Objectifs

- > Contribuer à une accessibilité totale du réseau de transports publics urbains pour les personnes à mobilité réduite.
- > Mettre le réseau en conformité avec la loi de février 2005 sur l'égalité des chances et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

## Nature et contenu de l'action

- Systématiser la mise en accessibilité des points d'arrêt de bus sur 4 lignes du réseau CTRL (1-22 et les lignes 51-52 qui desservent le centre de Kerpape), s'y ajoutent 2 stations minimum dans chaque commune à proximité des ERP et arrêts importants.
- Équiper tous les véhicules de rampe d'accès et d'informations visuelles et sonores.
- Équiper les stations importantes d'information dynamique.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Associations représentatives des personnes à mobilité réduite.

## Estimation de l'action

- Montant des aménagements : part communale 1,2 million d'euros, part communautaire : 774 000 € + moyens humains.

## Enjeux liés

1.4 - 1.7 - 2.3 - 2.4 - 4.3 - 4.4

## Actions d'accompagnement

- Mettre en œuvre les PAVE et le SDA.
- Vérification au regard de l'accessibilité des projets de voirie et d'aménagement de l'espace public.
- Plan de communication pour faire connaître les mesures prises.

## Freins éventuels à la mise en œuvre

- Manque de culture PMR.
- Coût de la mise en œuvre.

## Indicateurs

- Ceux prévus dans le SDA.



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 4

Accompagner les personnes à mobilité réduite.

## ACTION

57

# Poursuivre l'adaptation du matériel roulant aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et personnes âgées

Dans le droit fil de la loi de février 2005, Lorient Agglomération continue d'améliorer la qualité des déplacements de chacun et notamment des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. En complément des aménagements de points d'arrêt, les véhicules sont également rendus accessibles à ces publics, sécurisants et confortables. Aujourd'hui 70 bus sont accessibles, soit 70 % du parc. (+ 5 véhicules spéciaux PMR).

## Objectifs

- > Contribuer à une accessibilité totale du réseau de transports publics urbains pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.
- > Mettre le réseau en conformité avec la loi de février 2005 sur l'égalité des chances et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- > Prise en compte du vieillissement de la population dans l'organisation de l'espace dans les bus.
- > Tous les bus accessibles en 2015.

## Nature et contenu de l'action

- Lors du renouvellement du parc, continuer l'achat de bus accessibles pour atteindre progressivement l'objectif de 100 % de véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite au terme prévu par la loi de février 2005.

## Porteurs de projets presentis

- Lorient Agglomération

## Partenaires

- CTRL
- Constructeurs de bus
- Associations PMR
- Associations de seniors



## Estimation de l'action

- Coûts des véhicules : 8 millions d'euros (1,84 m€/an sur 4 ans) intégré au programme de renouvellement des bus - inscrit PPI.

## Enjeux liés

1.4 - 2.3 - 2.4 - 3.1 - 4.4

## Actions d'accompagnement

- Plan de communication pour faire connaître les mesures prises.

## Freins éventuels à la mise en œuvre

- Budget.

## Indicateurs

- Pourcentage de véhicules accessibles sur le parc de bus.



## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 4

Accompagner les personnes à mobilité réduite.

## ACTION

58

## Continuer le partenariat avec les associations représentatives

Le partenariat avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap est essentiel pour la réussite de la mise en œuvre de l'accessibilité pour tous de l'espace public et des transports collectifs. Lorient Agglomération affirme son intention de poursuivre ces partenariats déjà engagés et qui ont porté leurs fruits, notamment au sein de la commission intercommunale d'accessibilité, qui a collaboré à l'élaboration du SDA et des PAVE (diagnostic et propositions). Par ailleurs, un groupe d'utilisateurs des transports collectifs est sollicité pour des avis sur le matériel et les aménagements; lors d'aménagements, Lorient Agglomération et certaines communes sollicitent également l'avis des représentants des personnes à mobilité réduite (tout type de handicap).

### Objectifs

- > Aboutir à des actions partagées par tous.
- > Répondre au mieux aux besoins des personnes en situation de handicap.

### Nature et contenu de l'action

- Poursuivre le partenariat au sein de la Commission intercommunale d'accessibilité « CIAPH ».
- Réactiver les réunions de travail spécifique pour les transports urbains.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Associations représentatives des personnes handicapées
- Communes
- Département du Morbihan

### Estimation de l'action

- Mission existante – moyens humains.

### Enjeux liés

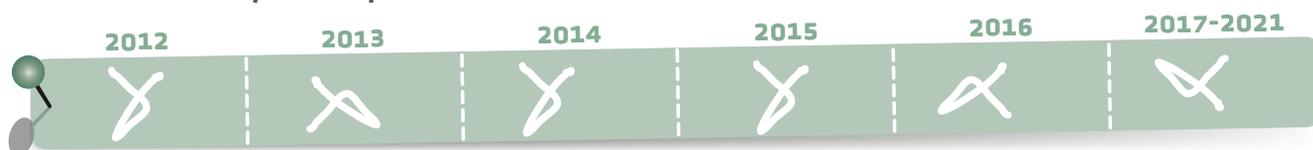
- 2.4 - 4.2 - 4.3 - 4.4

### Indicateurs

- Nombre de rencontres.
- Bilan de l'action commune.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

### ENJEU 4

Accompagner les personnes à mobilité réduite.

## ACTION

59

# Communiquer davantage sur le site Internet de covoiturage du CG56 pour les déplacements internes à l'agglomération<sup>1</sup>

Le Département du Morbihan a mis en place une plate-forme de mise en relation des covoitureurs sur son site Internet.

Cette offre à échelle départementale a pour vocation de mettre en relation des personnes se trouvant en tout point du département. Pour autant, le covoiturage est identifié par le PDU de l'agglomération lorientaise comme étant l'un des modes de transport les plus pertinents pour les déplacements en zone rurale et/ou en dehors des heures de pointe. Ainsi, Lorient Agglomération se propose de relayer l'information sur ce service sur son propre site internet, afin d'optimiser les équipements existants.

## Objectifs

--> Favoriser la pratique du covoiturage.

### Nature et contenu de l'action

- Encart sur le site Internet de Lorient Agglomération et lien vers le site de covoiturage du CG 56.

### Porteurs de projets presentis

- Lorient Agglomération
- Département du Morbihan

### Partenaires

- Covoitureurs
- Site de covoiturage
- Département du Finistère

### Estimation de l'action

- Budget communication PDU - moyens humains.

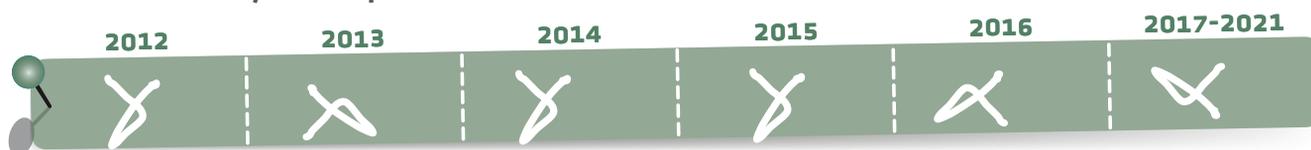
### Enjeux liés

1.8 - 2.1 - 2.2 - 2.5 - 3.1 - 4.5



<sup>1</sup> Informer sur la localisation des aires de covoiturage sur le territoire

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 5

Inciter à des usages raisonnés de l'automobile tels que le covoiturage et l'autopartage.

## ACTION

60

# Inciter à covoiturer malin (voisin) avec les associations sportives, de loisirs, parents d'élèves... covoiturage de proximité, bourse de covoiturage

La promotion et le développement du covoiturage passent par l'aménagement des aires de covoiturage, mais aussi par la sensibilisation et l'organisation des principaux intéressés : les habitants. Lorient Agglomération offre son assistance et ses conseils pour promouvoir auprès des associations du territoire la mise en place d'un covoiturage entre membres d'associations ou entre parents d'élèves. Cette disposition est également envisageable lors de grands événements. Cette pratique est le plus souvent spontanée, mais il s'avère nécessaire de communiquer sur les bénéfices du covoiturage auprès des habitants afin de développer ces pratiques vertueuses et intelligentes y compris pour rompre l'isolement de certaines personnes âgées.

## Objectifs

--> Développer la pratique du covoiturage.

### Nature et contenu de l'action

- Communiquer auprès des membres des associations sur le covoiturage.
- S'engager auprès des associations pour l'organisation du covoiturage entre membres.
- Créer des sites et des bourses de covoiturage pour les grands événements.



### Porteurs de projets presentis

- Lorient Agglomération
- Associations

### Partenaires

- Organismes d'événements
- Départements 56 et 29
- Hébergeurs de sites Internet
- Les habitants

### Estimation de l'action

- 10 000 € HT + communication PDU.

### Enjeux liés

1.8 - 2.1 - 2.2 - 2.5 - 3.1 - 4.5

### Indicateurs

- Nombre de campagnes d'information.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 5

Inciter à des usages raisonnés de l'automobile tels que le covoiturage et l'autopartage.

## ACTION

61

# Étudier les conditions de la mise en place d'un service d'autopartage

L'autopartage est un type d'usage de la voiture en plein essor. Il s'agit de permettre aux habitants d'utiliser une voiture pour des déplacements ponctuels ou plus réguliers, sans nécessairement la posséder. Ce type de service peut prendre des formes variées en termes d'organisation : gestion par une association, service commercial type location de voiture sur abonnement, organisation par la collectivité d'un service type « Autolib » à Paris et Lyon sous délégation de service public, mise à disposition par des particuliers de véhicules provisoirement en surnombre... mais aussi véhicule partagé par les résidents d'un même immeuble.

Tous ces types d'autopartage ne sont pas forcément adaptés au contexte de l'agglomération lorientaise. Il s'agit donc d'étudier l'opportunité de mettre en place un service d'autopartage, puis les modalités de mise en œuvre, à l'échelle de tout ou partie de Lorient Agglomération. Un soin particulier sera porté aux conditions dans lesquelles l'autopartage ne déportera pas un nombre important d'usagers des transports collectifs de la marche et du vélo vers la voiture, même partagée.

## Objectifs

- > Favoriser un usage raisonné de la voiture.
- > Éviter la possession d'un véhicule supplémentaire dans les foyers, incitant forcément à un usage plus grand de la voiture.

## Nature et contenu de l'action

- Étude d'opportunité et de faisabilité d'un service d'autopartage dans l'agglomération lorientaise.
- Expérimenter un projet urbain avec auto partage dans un programme immobilier.

## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Promoteurs
- Loueurs de voiture

## Estimation de l'action

- Études : 20 000 €.



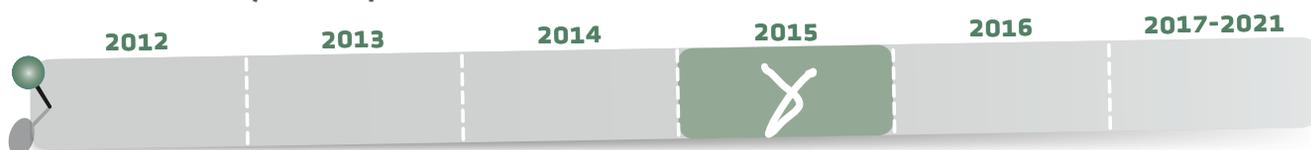
## Enjeux liés

1.8 - 2.1 - 2.2 - 2.5 - 4.5

## Indicateurs

- Réalisation de l'étude.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

## ENJEU 5

Inciter à des usages raisonnés de l'automobile tels que le covoiturage et l'autopartage.

## ACTION

62

## Accompagner la mise en place de la billettique, faciliter la vente de titres : automates aux principales stations, vente de titres « sans contact »...

En cohérence avec le projet de billettique régionale Korrigo, Lorient Agglomération va moderniser son système de fonctionnement et de vente de titres de transport.

L'usage des nouvelles technologies sera au cœur de cette démarche, afin de rendre plus simple l'utilisation des transports collectifs (bus, bateau, train) au quotidien pour les habitants de Lorient Agglomération. Il s'agit notamment d'accompagner l'apparition prochaine d'une technologie de puces électroniques permettant la validation sans contact des titres de transport sur différents supports (carte sans contact, clés USB, téléphones portables équipés de puces NFC...).

En outre, la mise en place de la billettique présente l'avantage de recueillir, anonymement, les données précises d'usage et de fréquentation du réseau sur l'ensemble de l'année, et non plus uniquement lors de campagnes d'enquêtes. Ceci permettra à la Communauté et à l'exploitant du réseau de mieux connaître les usages des services proposés et de réfléchir à d'éventuelles réorganisations du réseau de transports publics.

### Objectifs

- > Simplifier et moderniser l'usage du réseau de bus pour les voyageurs.
- > Simplifier et moderniser la vente de titre de transports.
- > Assurer un suivi plus fin de la fréquentation du réseau.

### Nature et contenu de l'action

- Mise en place d'automates de vente aux principales stations du réseau CTRL et sites intermodaux.
- Assurer la cohérence technologique entre le système de validation et les futurs téléphones portables équipés de puces NFC.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Région
- CTRL

### Estimation de l'action

- 200 000 € HT/an après la mise en place inscrit PPE.

### Enjeux liés

- 1.4 - 1.7 - 2.6 - 4.3 - 4.4 - 4.5

### Actions d'accompagnement

- Campagne d'information

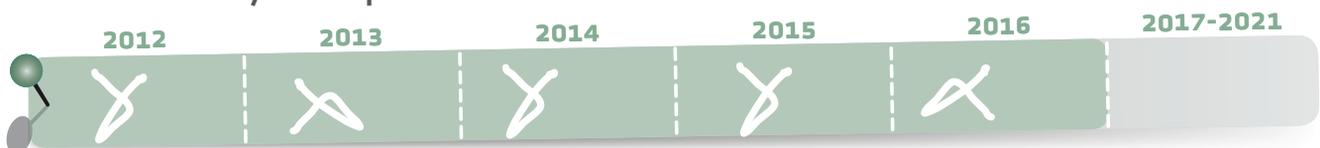
### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Projet en cours de réalisation.

### Indicateurs

- Évolution des ventes par Internet.
- Tableaux de bord issus des données recueillies.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

### ENJEU 6

Renforcer l'attractivité du réseau en agissant sur les titres de transport.

## ACTION

63

## Mettre en place une nouvelle offre tarifaire adaptée aux besoins des différents usagers

Lors des cafés du PDU, la question tarifaire a été régulièrement abordée par les participants ce qui a permis de constater qu'elle était peu accessible et méconnue. Plusieurs types de demandes ont été formulés : tarification optimisée pour les familles ; étudiants originaires de Lorient Agglomération mais faisant leurs études dans une autre ville, ne trouvant pas de tarification abordable le week-end et pendant les vacances... Lorient Agglomération retient donc la nécessité de réévaluer son offre tarifaire, en rappelant l'existence de tarification sociale.

### Objectifs

- > Assurer pour chacun l'offre tarifaire la plus adaptée à ses besoins.
- > Renforcer l'attractivité du réseau CTRL.
- > Conforter et augmenter les recettes commerciales.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- CTRL

### Estimation de l'action

- Mission existante.

### Enjeux liés

1.4 - 1.7 - 2.6 - 4.3 - 4.4 - 4.5

### Actions d'accompagnement

- Campagne de communication.

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Action en cours d'études.

### Indicateurs

- Mise en œuvre d'une nouvelle offre tarifaire.
- Évolution des pratiques et des recettes.

### Nature et contenu de l'action

- Étude d'une refonte partielle de l'offre tarifaire de Lorient Agglomération.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI SOCIAL 2

Assurons le droit à la mobilité pour tous selon ses besoins.

### ENJEU 6

Renforcer l'attractivité du réseau en agissant sur les titres de transport.

## ACTION

64

## Continuer d'équiper les bus de systèmes d'économie d'énergie

Lorient Agglomération doit non seulement réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants (particules,  $\text{No}_x$ ...), mais aussi anticiper la hausse probable des prix du pétrole et l'impact de celle-ci sur les coûts d'exploitation du réseau. La diversification des sources d'énergie dans les bus est un des leviers d'action : si à court terme, les bus électriques ne sont une solution ni viable ni réaliste, il est possible d'utiliser des énergies renouvelables pour les fonctions annexes de fonctionnement des bus, notamment les services offerts à bord aux voyageurs et de recourir aux innovations technologiques pour réduire la consommation de carburant.

### Objectifs

- > Continuer l'équipement du réseau de transports urbains de véhicules moins consommateurs de carburants pour les fonctions annexes à la traction du véhicule.
- > Utiliser des énergies renouvelables pour les fonctions annexes à la traction du véhicule.

### Nature et contenu de l'action

- Équipement des bus de panneaux solaires destinés à l'alimentation en énergie des fonctions d'appoint : services embarqués d'information des voyageurs (sonore et visuelle), éclairage interne, climatisation.
- Équipement de système permettant de réduire la consommation énergétique des bus.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- CTRL
- Constructeurs bus

### Estimation de l'action

- Inclus dans le coût d'achat des bus.

### Enjeux liés

3.1 - 3.3

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Impossibilité technique d'équiper les véhicules existants (donc équipement adopté progressivement sur les nouveaux véhicules).

### Indicateurs

- Consommation moyenne du réseau de transport collectif.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 1

Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels.

# ACTION

## 65

## Adapter le matériel roulant à l'usage

Certains habitants présents lors des cafés du PDU ont posé une question pertinente, entendue dans plusieurs communes : pourquoi ne pas mieux adapter la taille des bus aux volumes d'usagers transportés ? La question mérite d'être étudiée ; néanmoins, ce qui peut paraître frappé au coin du bon sens n'est en réalité pas si simple, pour plusieurs raisons :

- un bus vide en un point d'une ligne et à un moment donné peut être plein à une autre heure et à un autre point de la ligne, et au même endroit mais à un autre moment de la journée ;
- adapter la taille des véhicules pour limiter les coûts peut sembler logique, mais le conducteur du bus (qui correspond à la majorité du coût kilométrique d'un réseau de bus) représente le même coût salarial dans un bus « standard » que dans un minibus ;
- multiplier les types de véhicules dans un réseau de bus, c'est aussi multiplier les coûts d'entretien et augmenter les risques d'aléas de fonctionnement du réseau.

Néanmoins, dans le cadre de l'étude d'optimisation du réseau de bus liée au Triskell et aux nouveaux objectifs d'intermodalité du PDU 2012, la question sera examinée.

### Objectifs

--> Optimiser le fonctionnement du réseau.

### Nature et contenu de l'action

- Inclure un volet « adaptation du matériel roulant » à l'étude de nouvelle organisation du réseau.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- CTRL

### Estimation de l'action

- Inclus dans l'étude d'organisation du réseau.

### Enjeux liés

1.4 - 1.7 - 2.2 - 2.3 - 2.4 - 3.1

### Indicateurs

- Partage de l'analyse conduite.



Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 1

Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels.

## ACTION

66

# Mener des campagnes d'incitation à l'acquisition de vélos à assistance électrique

Le développement de la pratique du vélo est une nécessité pour que les habitants se déplacent de façon économique, écologique et bonne pour la santé. Pour certains publics, certaines distances et certains dénivelés sont des freins à l'usage du vélo. Cependant le vélo à assistance électrique permet de lever ces obstacles.

Le coût de ce type de matériel est plus élevé qu'un vélo ordinaire. Il est proposé, à titre exceptionnel pour le lancement du PDU, d'enclencher une dynamique « vélo » et d'étudier les conditions d'une campagne de promotion en partenariat avec les vendeurs et les loueurs de vélos du territoire.

## Objectifs

- > Dynamiser les modes doux de déplacement en particulier le vélo.
- > Favoriser l'intermodalité.

### Nature et contenu de l'action

- Étudier les conditions de campagnes de promotion en partenariat avec les loueurs et les vendeurs de vélos
- Proposer une aide à l'achat de vélos électriques (10 % du coût d'achat, plafonné à 200 €/vélo)

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Les vendeurs et loueurs de vélos du territoire.

### Estimation de l'action

- 10 000 € - budget communication.

### Enjeux liés

1.6 - 3.1 - 3.4 - 3.5 - 4.2 - 4.5

### Indicateurs

- Évolution des ventes.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

## ENJEU 1

Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels.

## ACTION

67

# Accompagner le développement des véhicules électriques : étude de localisation des infrastructures de charge

Le Grenelle de l'environnement a introduit une nouvelle obligation pour les Plans de Déplacements Urbains : la prise en compte des véhicules électriques, et en particulier la localisation des infrastructures de charge de ce nouveau type de véhicules plus respectueux de l'environnement en termes d'émissions de polluants et d'émissions sonores.

Néanmoins, considérant d'une part, que ce type de véhicules n'est pas encore suffisamment développé sur le marché et que d'autre part, les technologies qui seront retenues par la plupart des constructeurs ne sont pas encore connues. À l'horizon 2015 une étude spécifique de localisation des infrastructures de charge des véhicules électriques sera lancée. Par ailleurs, cette étude pourra comprendre une évaluation de l'ampleur dans laquelle il est souhaitable de développer ce type de véhicules. En effet, la Bretagne connaît d'ores et déjà des difficultés d'approvisionnement électrique l'hiver et ces véhicules risquent d'accroître encore davantage la consommation électrique. Il convient donc de mesurer les conséquences du développement de ces motorisations, pour les véhicules individuels. Avec le plan Véhicule Vert Bretagne, la région accompagne et soutient financièrement les collectivités et les entreprises dans cette technologie.

## Objectifs

- > Accompagner le développement des véhicules électriques (voitures, vélos, deux roues).
- > Améliorer la qualité de l'air.

## Nature et contenu de l'action

- Lancement d'une étude de localisation des infrastructures de charge des véhicules électriques sur l'espace public du territoire communautaire.
- Évaluation des conséquences sur la consommation électrique.

## Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Constructeurs automobiles
- CCI
- ADEME
- Région

## Estimation de l'action

- Études : communes.

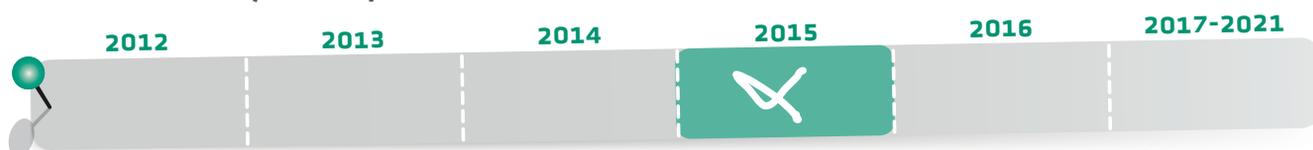
## Enjeux liés

3.1

## Indicateurs

- Cartographie des bornes de rechargement.
- Évolution du parc de véhicules électriques.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

## ENJEU 1

Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels.

## ACTION

68

## Renforcer le confort et la sécurité des voyageurs des lignes maritimes et assurer le suivi des performances du bateau « zéro émission »

Dans le cadre de la gestion durable des moyens maritimes qu'elle met en œuvre, Lorient Agglomération souhaite assurer un suivi et avoir un regard prospectif sur la flotte de navires assurant le transport de voyageurs. Le parc est récent, et s'il n'est pas encore temps de penser à son renouvellement (un bateau de ce type est prévu pour fonctionner 40 ans), les questions d'entretien et de rénovation du matériel actuel sont cruciales en termes d'efficacité énergétique, de fiabilité et de confort des voyageurs.

Le parc actuel de navires est constitué :

- du Tanguethen, mis en service en 1993,
- du Talhouant, mis en service en 1994,
- du Trait d'Union, mis en service en 1999,
- du Kerzo, qui deviendra un bateau de réserve en 2012,
- de l'Indispensable, non daté, uniquement utilisé en cas d'urgence entre Port Louis et Gâvres.

Par ailleurs le bateau « zéro émission » en cours de construction viendra compléter cette flotte à l'été 2012, le suivi de ses performances est un enjeu pour Lorient Agglomération et son constructeur.

### Objectifs

- > Assurer un suivi durable des performances des bateaux constituant la flotte de transport de voyageurs.
- > Assurer un service de qualité aux voyageurs.
- > Permettre d'assurer dans de bonnes conditions les services Transrade du réseau.

### Nature et contenu de l'action

- Suivi des performances des bateaux :
  - Consommations énergétiques.
  - Emissions de CO<sub>2</sub> et autres polluants.
  - Maintenance des moteurs.
- Suivi particulier pour le navire « zéro émission » :
  - Vérification régulière des paramètres constructeurs.
  - Suivi des consommations énergétiques.

### Porteurs de projets presentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- CTRL
- Kéolis maritime
- Constructeur du navire « zéro émission »

### Estimation de l'action

- 200 000 €/an - inscrit PPE + moyens humains.

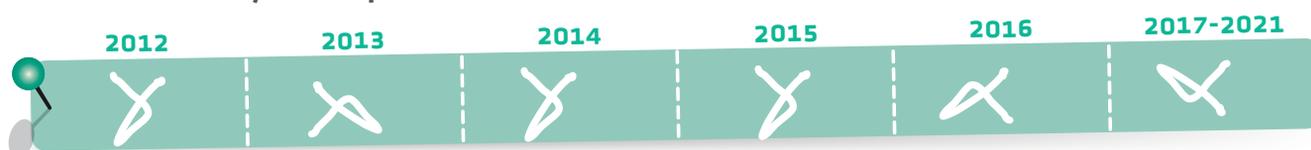
### Enjeux liés

- 1.2 - 1.4 - 3.1 - 3.2

### Indicateurs

- Évaluation annuelle des performances du navire « zéro émission ».

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 2

Améliorer la flotte des navires des lignes Transrade.

# ACTION

## 69

## Choisir des véhicules publics peu sonores

L'enjeu de la pollution sonore est une préoccupation grandissante des citoyens. Elle a un impact notable sur la qualité de l'audition, la vision, sur le sommeil, le stress et la fatigue. Consciente de cet enjeu, Lorient Agglomération s'engage à prendre en compte ce critère lors de l'acquisition de matériel roulant, que ce soit pour le réseau de transports publics, les véhicules des services communautaires, ou les différents véhicules techniques (collecte des ordures ménagères notamment). Ces améliorations se font déjà sentir depuis les derniers renouvellements des différents parcs de véhicules, et vont donc se poursuivre au cours de la mise en œuvre du PDU 2012. Elle incitera ses délégataires de service public à mettre en place cette disposition lors de l'élaboration des marchés publics.

La question du suivi des émissions sonores est également à prendre en compte, et continuera d'être intégrée aux procédures d'entretien des véhicules afin de résoudre d'éventuels dysfonctionnements sonores sur des véhicules qui devraient être plus silencieux.

### Objectifs

- > Amélioration de la qualité de vie des habitants.
- > Résorption de la pollution sonore émise par les véhicules publics.

### Nature et contenu de l'action

- Prise en compte du critère « bruit » lors de l'acquisition de tous les types de véhicules publics.
- Suivi, vérification et ajustement des émissions sonores de tous les types de véhicules publics lors des campagnes d'entretien.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

### Partenaires

- CTRL
- Les services des communes et de la communauté concernés par les achats.

### Estimation de l'action

- aucun coût

### Enjeux liés

3.1 - 3.3 - 4.1

### Indicateurs

- Évolution du niveau sonore des véhicules acquis par la collectivité.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 3

Agir sur les niveaux de bruit.

## ACTION

70

## Achever les cartes « Bruits » sur l'agglomération

• La cartographie stratégique du bruit: cette action relève d'une directive européenne transposée en France par la Loi 2005-1319 du 26 octobre 2005... et l'arrêté correspondant du 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. L'échéance réglementaire pour établir la cartographie est le 30 juin 2012. Les cartes doivent être révisées tous les 5 ans. Elles sont établies pour les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules/an, les infrastructures ferroviaires de plus de 30 000 passages de train/an, les agglomérations (unités urbaines) de plus de 100 000 habitants. Ce qui correspond sur l'agglomération de Lorient, aux communes de Lanester, Larmor-Plage, Lorient, Plœmeur et Quéven.

La démarche est basée sur la réalisation, en première étape, d'une cartographie stratégique de l'exposition des populations au bruit pour aboutir, en seconde étape, à la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement ; par exemple : murs ou panneaux antibruit sur les voies à caractère autoroutier le long des voies ferrées en zone urbaine, changement de matériaux des revêtements de chaussées, abaissement de la vitesse limite de circulation des véhicules à moteur, déviation d'itinéraires de circulation des poids-lourds, etc.

• La cartographie du classement sonore des infrastructures de transport sur les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet dans le cadre du classement sonore des voies. Lorient Agglomération a déjà engagé le travail pour 5 des 19 communes de l'agglomération lorientaise.

### Objectifs

- > Amélioration de la qualité de vie des habitants.
- > Identification des problèmes d'émissions sonores excessives en zones urbaines et rurales.

### Nature et contenu de l'action

- Poursuivre la cartographie du classement sonore des infrastructures de transport routier, ferré et aérien.
- Réaliser la cartographie stratégique.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Département du Morbihan
- Préfecture
- Région
- Communes

### Estimation de l'action

- Programme en cours de réalisation.
- Moyens humains.

### Enjeux liés

- 3.1 - 3.3 - 3.6 - 4.3

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 3

Agir sur les niveaux de bruit.

# ACTION

## 71

## Réduire le niveau sonore lié au trafic motorisé

La pollution sonore émise par l'utilisation massive de la voiture est un trouble important en termes de santé publique. Il est impératif de diminuer le trafic motorisé pour abaisser le seuil de bruit et rendre ainsi de la qualité de vie aux habitants.

Par ailleurs le trouble sonore constaté n'est pas uniquement dû à la seule utilisation exponentielle des modes motorisés que ce soient des voitures, des poids-lourds, des véhicules techniques ou des bus. Cette émission sonore est également liée aux revêtements de sol occasionnant des frottements excessivement bruyants avec les pneus ou des aménagements « caisse de résonance ».

Cette action vise à renforcer la prise en compte de la question des émissions sonores lors des aménagements effectués par les maîtres d'ouvrage de voiries intervenant sur le territoire Communautaire, en procédant de manière concertée avec tous ces acteurs à une définition des typologies de matériaux à utiliser lors de réaménagements de voiries. Cette typologie devra être cohérente avec la hiérarchisation du réseau de voirie et les vitesses pratiquées sur les voies, adaptées à la typologie des espaces traversés (secteurs résidentiels notamment) : par exemple, des pavés sont peu bruyants si la vitesse de circulation est très lente, mais deviennent excessivement sonores lorsque les vitesses pratiquées sont trop élevées. Il en va de même avec tous les types de revêtements de sol, dans des proportions différentes selon les matériaux employés.

### Objectifs

- > Amélioration de la qualité de vie des habitants.
- > Réduction des émissions sonores liées aux modes motorisés (voitures, transport de marchandises, véhicules techniques, bus...).

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

#### Partenaires

- État
- Département du Morbihan
- Bureau d'études spécialisé « bruit »

#### Estimation de l'action

- Mission nouvelle - moyens humains + intervention bureau d'études (10 000 €).

### Nature et contenu de l'action

- Développer les modes de déplacements non motorisés.
- Poursuite de la prise en compte des émissions sonores dues aux matériaux lors des réaménagements et créations de voiries.
- Concertation entre bureaux d'études spécialisés et maîtres d'ouvrage de la voirie pour définir des typologies de matériaux à mettre en œuvre de manière préférentielle, compte tenu de la hiérarchisation de la voirie, des vitesses pratiquées et/ou souhaitées et des tissus urbains traversés.

#### Enjeux liés

3.1 - 3.3 - 3.6 - 3.7

#### Indicateurs

- Mise en place d'un groupe de travail.
- Élaboration d'un cahier de préconisation technique.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 3

Agir sur les niveaux de bruit.

# ACTION

## 72

## Sécuriser les déplacements, en particulier ceux des cyclistes et des piétons pour encourager les pratiques

Le développement de la marche et du vélo est central dans la démarche du PDU 2012 de Lorient Agglomération. Les déplacements de proximité constituent en effet une part majeure de nos émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et c'est sur ces déplacements de courte distance que la marge de progression de la marche et du vélo est la plus forte.

Pour développer leurs pratiques, la question de la sécurité des déplacements est primordiale : si elle est incertaine, il sera impossible de convaincre de nouveaux usagers de se déplacer davantage de manière « propre ». Lorient Agglomération souhaite échanger avec les communes pour amplifier le travail de concertation déjà engagé avec les associations de cyclistes et de personnes à mobilité réduite, mais aussi consulter le « panel citoyen » créé par le PDU pour recueillir le « ressenti » et soumettre des idées et prendre en compte son avis dans la réalisation de nouveaux aménagements.

Plus largement, l'amélioration de la sécurité routière constitue l'un des objectifs obligatoires des PDU. Lorient Agglomération et les communes membres, fortes de leur expérience depuis le premier PDU, intégreront désormais l'enjeu environnemental à leurs actions en matière de sécurité routière à destination des usagers des modes doux.

### Objectifs

- > Développer l'usage de la marche et du vélo.
- > Améliorer la sécurité des déplacements à pied et à vélo.

### Nature et contenu de l'action

- Création d'un espace d'échanges entre les communes et avec Lorient Agglomération.
- Travail de concertation avec les associations de prévention routière, de cyclistes et de personnes à mobilité réduite pour évaluer et améliorer la conception des projets d'aménagements.
- Consultation du panel citoyen sur ses pratiques et ses ressentis en matière de sécurité des déplacements à pied et à vélo.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Département du Morbihan
- État
- Panel citoyen
- Associations de prévention routière, de cyclistes et de personnes à mobilité réduite.

### Estimation de l'action

- Avec charte piétons vélos + communes.

### Enjeux liés

- 1.6 - 1.8 - 3.4 - 3.6 - 4.5

### Indicateurs

- Nombre de rencontres organisées.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 4

Susciter le plaisir de la marche et du vélo grâce à une meilleure qualité urbaine et une sécurité accrue.

## ACTION

73

## Rechercher la qualité urbaine dans les aménagements sur l'espace public

Les communes constituant l'agglomération lorientaise partagent une même démarche de qualité des espaces publics. Si cette qualité urbaine est d'ores et déjà atteinte dans nombre de secteurs des centres-villes et centres-bourgs, l'effort peut également être porté sur l'aménagement des autres secteurs, notamment les lotissements pavillonnaires et les zones « périphériques » d'activités économiques et commerciales, qui constituent une part majeure de la ville telle qu'elle s'est construite ces 20 dernières années. Les aménagements de ces secteurs ont été majoritairement pensés pour la voiture particulière ; le temps est venu pour la recherche d'une autre pratique de l'aménagement urbain, plus propice aux modes alternatifs à la voiture et à des pratiques de déplacements plus responsables. Cette recherche de la qualité urbaine devra permettre de favoriser les déplacements à pied et à vélo, mais aussi les déplacements multimodaux, en recherchant des aménagements qualitatifs par exemple pour les déplacements depuis et vers les stations de bus dans les zones d'activités économiques et commerciales et dans les secteurs pavillonnaires. La qualité et l'entretien des abris voyageurs est également une préoccupation à prendre en compte.

### Objectifs

- > Faciliter le report vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture.
- > Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser la marche et le vélo ainsi que le rabattement sur le bus.
- > Assurer une veille sur la qualité et l'entretien des abris voyageurs

### Nature et contenu de l'action

- Définition d'une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics adossée au plan de hiérarchisation de la voirie.
- Prise en compte de la qualité urbaine dans les Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Département du Morbihan
- Bureaux d'études

### Estimation de l'action

- Avec charte piétons vélos + communes - formation.

### Enjeux liés

1.6- 1.8 - 3.4- 3.6 - 4.5

### Indicateurs

- Élaboration d'une charte qualitative.
- Extension de la démarche PAVE à toutes les voies urbaines.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 4

Susciter le plaisir de la marche et du vélo grâce à une meilleure qualité urbaine et une sécurité accrue.

# ACTION

74

## Fédérer l'ensemble des référents sécurité routière des communes de l'agglomération

En matière de sécurité routière, la concertation et le retour d'expériences de terrain sont fondamentaux pour faire évoluer favorablement la situation.

Lorient Agglomération souhaite inviter à une réflexion commune le réseau de référents sécurité routière des 19 communes de l'agglomération, afin de créer une synergie entre les communes, de recueillir les dysfonctionnements, de localiser les points accidentogènes, d'identifier les mesures d'aménagement et de pédagogie auprès du grand public à mettre en œuvre.

### Objectifs

- > Créer un réseau de référents sécurité routière à échelle de l'agglomération.
- > Recueillir le « retour d'expérience de terrain » sur les questions de sécurité routière (aménagement défaillants, conduites à risque...).

### Nature et contenu de l'action

- Création d'un « club sécurité routière » réunissant ces référents.



### Porteurs de projets presentis

- Lorient Agglomération
- Communes
- Département du Morbihan

### Partenaires

- Associations de prévention routière.
- Référents sécurité routière des communes.

### Estimation de l'action

- Mission à moyens humains constants.

### Enjeux liés

3.5 - 4.1 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Élaboration d'un référentiel commun d'identification des points accidentogènes.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 5

Mettre en place un observatoire de la sécurité routière (accidentologie, ressenti des usagers).

## ACTION

75

## Collaborer avec les différents acteurs du territoire pour identifier les points noirs, établir une carte des secteurs accidentogènes sur l'agglomération

La sécurité routière constitue l'une des questions dont doivent obligatoirement traiter les PDU. Cette question était d'ailleurs déjà cruciale dans le premier PDU de l'agglomération en 1987, et de nombreuses actions ont été mises en œuvre depuis : réduction des largeurs de voiries, zones 30, sécurisation des points d'arrêts, résorption des points d'accidentologie... Néanmoins, certains secteurs peuvent demeurer accidentogènes. Pour résorber ces problèmes, il convient donc dans un premier temps de réunir tous les gestionnaires de voiries ainsi que les associations de prévention routière afin d'identifier les points nécessitant potentiellement des mesures, puis d'identifier les mesures à mettre en œuvre en veillant à rechercher des solutions non pénalisantes pour les transports collectifs.

Une cartographie des secteurs accidentogènes sera dressée à l'échelle de Lorient d'Agglomération, puis sera remise à jour au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

### Objectifs

--> Contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.

#### Porteurs de projets pressentis

- Gestionnaires de voirie
- Lorient Agglomération

#### Partenaires

- État
- Département du Morbihan
- Police nationale
- Gendarmerie
- Polices municipales
- Associations de prévention routière

#### Estimation de l'action

- Mission existante à développer - moyen humain.

### Nature et contenu de l'action

- Réunir régulièrement les partenaires impliqués dans les questions de sécurité routière.
- Cartographier les points accidentogènes du territoire.

#### Enjeux liés

3.5 - 3.6 - 3.7 - 4.1 - 4.3

#### Indicateurs

- Cartographie.
- Bilan régulier des travaux.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 5

Mettre en place un observatoire de la sécurité routière (accidentologie, ressenti des usagers).

# ACTION

7/6

## Favoriser l'organisation d'ateliers sécurité routière tout public

La question de la sécurité routière a été prégnante lors de la mise en œuvre des précédents PDU de l'agglomération lorientaise. Pour autant, rien n'est jamais définitivement gagné en matière de prévention et le travail doit être mené en permanence ou, tout du moins, de manière très régulière.

La prévention doit être menée en direction de l'ensemble des publics, avec une priorité en direction des conduites à risque mais aussi des jeunes conducteurs. Ceux-ci n'ont, par nature, pas été touchés par les précédentes campagnes de prévention routière, car trop jeunes pour être directement concernés.

Cette action de prévention doit être menée de manière collaborative avec tous les acteurs impliqués dans la prévention routière.

### Objectifs

- > Améliorer les conditions de sécurité des déplacements tous modes.
- > Faire baisser le nombre d'accidents, de blessés et de tués sur les routes de l'agglomération lorientaise.

### Nature et contenu de l'action

- Actions de communication sur la prévention routière en direction de cibles très variées : prévention alcool dans les lycées, universités, bars et boîtes de nuit, interventions auprès des associations, cyclistes, motards, etc....
- Travail collaboratif avec le monde médical, les associations de prévention routière, de lutte contre les addictions, des accidentés de la route.

### Porteurs de projets pressentis

- Associations

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Communes
- Département du Morbihan
- Monde médical, médecins et personnel de santé (hôpital), centre de prévention des addictions.
- Centre de réadaptation fonctionnelle de Kerpape.
- Établissements scolaires et universitaires (collèges, lycées, université).
- Bars et diSCoThèques.

### Estimation de l'action

- 10 000 € - communication  
+ moyens humains constants.

### Enjeux liés

2.1 - 2.3 - 3.5 - 3.7 - 4.2 - 4.5

### Indicateurs

- Création du groupe de partenaires.
- Bilan des actions de communication.
- Bilan des accidents.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 5

Mettre en place un observatoire de la sécurité routière (accidentologie, ressenti des usagers).

# ACTION

## 77

## Cartographier et hiérarchiser la voirie à l'échelle de l'agglomération

La cartographie des voiries de l'agglomération est un outil important pour les réflexions nécessaires à la lisibilité et à la cohérence de l'organisation du territoire.

La hiérarchisation de la voirie est un exercice de planification consistant à affecter une vocation et un type de trafic à chaque voie de l'agglomération : transit national et régional, (jusqu'à 80 000 véhicules/jour), échanges intercommunaux (plus de 15 000 véhicules/jour en cœur d'agglomération), échanges interquartiers, desserte locale... Cet exercice permet, par la suite, de s'assurer de la cohérence entre l'aménagement de la voirie et la vocation que l'on souhaite lui affecter.

En concertation avec l'État, le Département et les communes disposant ou non d'un plan de circulation, le PDU peut définir les niveaux structurants de voirie tout en tenant compte de ses fonctionnalités urbaines.

### Objectifs

- > Définir une classification des voies structurantes à échelle de l'agglomération.
- > Aménager les voiries en cohérence avec leur vocation, les niveaux de trafic, les équipements desservis, les tissus urbains traversés...

### Nature et contenu de l'action

- Cartographier les voiries de l'agglomération (et indiquer leurs gestionnaires).
- Élaboration d'un schéma de définition des voiries structurantes de l'agglomération lorientaise.
- Définir un type de partage de la voirie pour chaque niveau de hiérarchie.
- Agir auprès des fournisseurs d'itinéraires (GPS, Mappy etc.) pour obliger à suivre les itinéraires préconisés dans la hiérarchisation mise en place.

### Porteurs de projets pressentis

- Communes
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Gestionnaires de voirie
- Fournisseurs d'itinéraires « internet »

### Estimation de l'action

- Études : 30 000€ HT + moyens humains constants.

### Enjeux liés

- 1.4 - 1.6 - 1.8 - 3.4 - 3.6 - 4.2 - 4.5

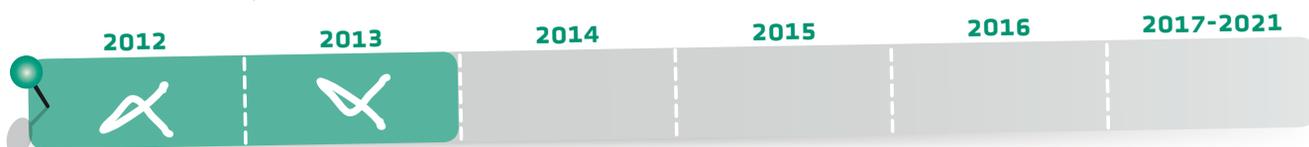
### Actions d'accompagnement

- Charte d'aménagement des voiries.

### Indicateurs

- Élaboration d'une charte commune aux gestionnaires des paramètres à retenir pour établir une cartographie générale.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 6

Optimiser le réseau de voirie de l'agglomération pour un usage plus respectueux de l'environnement.

# ACTION

78

## Collaborer à l'évaluation de la pertinence des projets de création de voirie

Le PDU 2012 n'inscrit pas à son programme d'actions la création de nouvelles infrastructures routières. Pour autant des projets importants peuvent émerger, soit l'ouverture à l'urbanisation de secteurs qui nécessite un raccordement sur le réseau viaire existant, soit des créations d'infrastructures routières nouvelles non identifiées aujourd'hui, soit des restructurations de voirie importantes. Il sera alors nécessaire d'étudier finement l'impact de ces projets au regard des orientations du PDU 2012.

Une méthodologie de projet « vers un lotissement durable » a été proposée aux communes par Lorient Agglomération en 2009 (plaquette). Il convient d'étendre de façon systématique cette recherche de cohérence sur l'ensemble des projets du territoire. L'orientation retenue pour ce PDU est plutôt de définir une méthode concertée de leur évaluation. En complément de l'étude d'impact (si elle est nécessaire), les critères pourront être, de manière non exhaustive :

- L'impact sur le trafic automobile dans les quartiers existants.
  - La présence d'un projet de redistribution de l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture dans les quartiers et secteurs délestés de trafic automobile.
  - La prise en compte des modes alternatifs à la voiture sur la nouvelle infrastructure y compris hors agglomération.
  - Les gains de temps permis pour les usagers par cette infrastructure, par tous les modes de déplacements (et pas uniquement en voiture).
  - Le coût de la nouvelle infrastructure.
  - L'impact sur la biodiversité sur l'itinéraire de la nouvelle infrastructure.
- Ces critères seront débattus pour chaque création d'infrastructure.

### Nature et contenu de l'action

- Établir une grille d'analyse des projets.
- Analyse de chaque projet au crible des critères non exhaustifs de cette grille.
- Obligation pour le maître d'ouvrage de produire les études nécessaires, tenant compte des critères demandés, permettant d'évaluer le projet.
- Analyse du projet par une commission ad hoc réunissant le maître d'ouvrage de la voirie, la commune concernée si elle n'est pas le maître d'ouvrage, les services de l'État, du Département, de Lorient Agglomération et les représentants du comité de suivi du PDU.

### Objectifs

- > Ne créer des nouvelles voiries que lorsque leur pertinence économique, sociale et environnementale est avérée.
- > Privilégier les modes doux de déplacements dans les projets.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération • Communes

### Partenaires

- Département • État • Gestionnaires de voirie

### Estimation de l'action

- Commission ad hoc – moyens humains constants.

### Enjeux liés 3.6

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 6

Optimiser le réseau de voirie de l'agglomération pour un usage plus respectueux de l'environnement.

# ACTION

79

## Former les automobilistes à la conduite économe

La conduite économe constitue l'un des nouveaux objectifs, apparus au cours des années 2000, que doivent atteindre les candidats au permis de conduire. Elle permet de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. En outre, elle est garante d'un comportement moins dangereux pour les automobilistes et les autres usagers de la route.

Toutefois, nombre de conducteurs n'ont pas été formés à ces pratiques économes. Il convient donc d'établir une stratégie de communication en leur direction afin de développer davantage ces nouvelles habitudes et donc participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant.

### Objectifs

- > Réduire les consommations de carburant par les véhicules particuliers.
- > Réduire les émissions de gaz à effet de serre par les véhicules particuliers.
- > Améliorer la sécurité routière.

### Nature et contenu de l'action

- Concertation avec les associations de prévention routière pour introduire un volet « conduite douce » à objectif environnemental dans leurs interventions.
- Dans le cadre des PDE, PDIE et PDA, création de stages ou de formations sur la conduite économe.
- Communication institutionnelle sur les gains financiers et environnementaux dont bénéficient les conducteurs grâce à la conduite économe.

### Porteurs de projets pressentis

- Associations de prévention routière
- Entreprises

### Partenaires

- ADEME
- La Presse
- Lorient Agglomération

### Estimation de l'action

- Partenaires + communication PDU.

### Enjeux liés

2.1 - 3.5 - 3.7

### Indicateurs

- Bilan des formations réalisées.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 7

Amplifier la formation à la conduite douce.

## ACTION

80

## Former les conducteurs de bus à la conduite économique et à la prise en compte des passagers fragiles dans les bus et bateaux

Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant des véhicules de transport public peuvent être réduites grâce à la formation adéquate des conducteurs de bus et pilotes de bateaux à la conduite économe. Le réseau CTRL a déjà engagé la formation de ses conducteurs, qui doit être poursuivie sur toute la période de mise en œuvre du PDU, ainsi que celle des conducteurs des entreprises auxquelles des services sont sous traités.

Par ailleurs, la conduite douce présente également l'avantage d'apporter un confort supplémentaire aux voyageurs, en particulier les plus fragiles. Les accélérations et freinages brutaux peuvent en effet être de nature à déranger, voire faire chuter certains passagers, ce qui peut les dissuader de se déplacer en bus. L'enjeu environnemental de cette action est donc double : réduire la consommation et les émissions des véhicules tout en incitant les voyageurs à se déplacer en bus plutôt qu'en voiture.

### Objectifs

- > Réduire les consommations de carburant des véhicules de transport public de voyageurs.
- > Réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de transport public de voyageurs.
- > Éviter les chutes à l'intérieur des bus.
- > Renforcer l'attractivité du réseau.

### Nature et contenu de l'action

- Formation en interne des conducteurs de bus et des marins à la conduite économe et à la prise en compte des passagers fragiles.



### Porteurs de projets pressentis

- CTRL

### Partenaires

- Entreprises sous traitantes du réseau de transport.

### Estimation de l'action

- Mission exploitant

### Enjeux liés

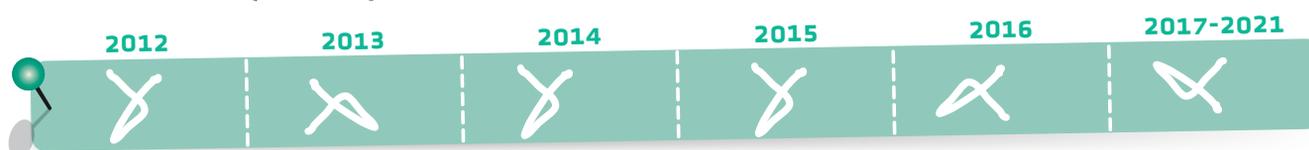
2.3 - 2.4 - 3.7 - 4.4

### Indicateurs

- Nombre d'agents formés.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI ENVIRONNEMENTAL 3

Améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres.

### ENJEU 7

Amplifier la formation à la conduite douce.



## ACTION

81

# Conduire des expérimentations évaluables pour valider les études de services nouveaux

Le PDU de Lorient Agglomération se fixe comme objectif d'ériger l'expérimentation comme méthode d'évolution et de perfectionnement de son système de déplacements, tous modes confondus. Cependant il convient au préalable de définir des objectifs à atteindre dans un cadre d'expérimentation financièrement et techniquement prédéfini, avec des critères d'évaluation de l'expérimentation à toutes ses phases : élaboration, concertation préalable, mise en œuvre, bilan technique (par exemple, fréquentation, gains environnementaux...) et financier (recettes, économies ou coûts supplémentaires générés par l'expérimentation et mis au regard des autres critères).

Cependant pour l'efficacité de cette action il est pertinent de recenser les expériences mises en place dans les autres collectivités ou autres pays, d'en faire l'analyse et de suivre les retours d'expériences applicables sur le territoire de l'agglomération.

## Objectifs

- > Mener des expérimentations avec méthode.
- > Permettre l'évaluation technique et financière des expérimentations.
- > Initier une « bibliothèque » des expériences mises en place dans les autres collectivités.

## Nature et contenu de l'action

- Avant chaque expérimentation en matière de déplacements (service de transport collectif, aménagement cyclable...), définir en interne et avec le ou les partenaires concernés une grille de critères, à l'aune desquels sera évaluée l'expérimentation, en comparaison des modèles théoriques issus de l'étude préalable.
- Engager un travail avec l'Université pour alimenter « la bibliothèque ».
- Échanger avec les autres collectivités.

## Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

## Partenaires

- Université
- Communes
- État
- Région
- Département du Morbihan
- CTRL
- Audélor
- Associations
- Habitants

## Estimation de l'action

- Mission existante à développer + moyens humains.

## Enjeux liés

1.2 - 1.4

## Indicateurs

- Définition d'une méthode d'expérimentation.
- Bilan des expériences conduites.

## Échéancier synthétique de mise en œuvre



## DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

## ENJEU I

Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.

# ACTION

## 82

## Faire vivre l'observatoire des déplacements

La mise en œuvre et le suivi des actions constituent un enjeu essentiel pour la réussite du PDU de Lorient Agglomération. Afin de créer et de maintenir une dynamique et de garder le cap et la cohérence de la politique des déplacements, un organe de suivi des caractéristiques de la mobilité sur le territoire est nécessaire. Il conviendra d'assurer en continu le recueil et l'analyse des données sur la mobilité.

Audélor, l'agence d'urbanisme de l'agglomération, dispose déjà d'outils de recueil d'informations. Aujourd'hui il importe de continuer d'alimenter ces bases de données permettant une connaissance fine du territoire pour évaluer les politiques publiques (économie, nouveaux habitants, qualité de vie, tourisme...).

L'observatoire des déplacements collecte et analyse les masses de renseignements notamment sur les déplacements et permet de faire de la prospective.

### Objectifs

- > Faire vivre l'observatoire des déplacements par le recueil en continu des données concernant les déplacements.
- > Suivre les effets du nouveau PDU grâce à des indicateurs ciblés.

### Nature et contenu de l'action

- Recueil et analyse de données chiffrées sur la mobilité (aménagement, fréquentation...).
- Encourager les partenaires institutionnels à alimenter régulièrement le recueil de données de l'observatoire.
- Production d'un rapport annuel de l'observatoire pour le comité de suivi du PDU.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Audélor
- Région
- CTRL
- État
- SNCF
- RFF
- Associations
- Habitants
- Départements 56 et 29

### Estimation de l'action

- Études : 20 000 € HT/an  
+ moyens humains constants.

### Enjeux liés

4.1 - 4.2 - 4.3

### Actions d'accompagnement

- Réalisation d'une Enquête Ménages Déplacements (enquête précédente : 2004).
- Plan de communication.

### Freins éventuels à la mise en œuvre

- Recueil des données de mobilité.

### Indicateurs

- Résultats de l'observatoire.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU I

Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.

## ACTION

83

## Mettre en place le compte déplacements

La mise en place d'un « compte déplacements local » a été rendue obligatoire par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il s'agit d'un outil d'analyse macroéconomique de l'ensemble des coûts induits par tous les déplacements d'une agglomération, qu'ils soient assurés par des transports publics (bus, bateau, train, avion) ou individuels (marche, vélo, voiture). Le compte déplacements doit faire apparaître les coûts directs et indirects générés par les déplacements, et il permet d'orienter la politique de déplacements de l'agglomération vers des modes de fonctionnement plus économes pour la collectivité, les particuliers et les entreprises. La méthode a été définie par le CERTU même si à ce jour très peu de collectivités ont pu mettre cet outil en œuvre.

### Objectifs

- > Évaluer l'impact financier des déplacements de l'agglomération lorientaise.

#### Nature et contenu de l'action

- Mettre en œuvre la méthodologie définie par le CERTU.

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

#### Partenaires

- Audélor

#### Estimation de l'action

- Études : 20 000 € HT/an - mission nouvelle.

#### Enjeux liés

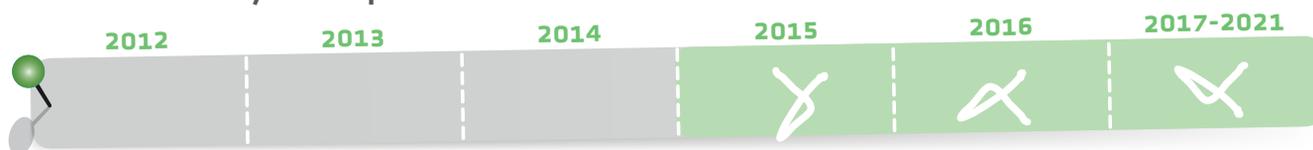
- 4.1 - 4.2 - 4.3

#### Indicateurs

- Mise en œuvre d'un outil d'évaluation des dépenses liées aux déplacements.



#### Échéancier synthétique de mise en œuvre



#### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

#### ENJEU I

Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.

## ACTION

84

# Évaluer en continu le PDU : suivre les effets des actions du PDU sur la mobilité et sur l'attractivité du territoire

L'évaluation du PDU 2001, menée au terme de la période de mise en œuvre, a mis en évidence la nécessité d'évaluer le PDU de manière plus régulière, que ce soient les modalités de mise en œuvre des actions ou les effets sur la mobilité.

L'évaluation réglementaire qui devra être menée avant la révision du PDU pourra ainsi se nourrir de l'ensemble des données de l'observatoire des déplacements et du compte déplacements pour évaluer les résultats obtenus et des inflexions constatées dans les pratiques de déplacements sur le territoire.

## Objectifs

- > S'assurer du maintien de la dynamique de la démarche PDU après son approbation.
- > Assurer un suivi continu des effets du PDU.

### Nature et contenu de l'action

- Évaluation quantitative grâce aux recueils de données de l'observatoire et du compte déplacements.
- Évaluation qualitative grâce au panel citoyen et au comité de suivi du PDU.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Audélor
- Communes
- Panel d'habitants

### Estimation de l'action

- 5 000 €/an + mission nouvelle - moyens humains.

### Enjeux liés

- 4.1 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Tableau de bord du suivi des actions.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU I

Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.

## ACTION

85

## Mettre en place un comité de suivi des actions du PDU, pour l'évaluation de la pertinence des actions réalisées ou envisagées

L'un des enseignements de l'évaluation du PDU 2001 reposait sur la nécessité de l'évaluation en continu des actions du PDU. Le PDU 2012 propose de suivre techniquement ces actions; cette fiche porte sur un suivi mêlant regards politique et technique, afin d'aider à la prise de décision par les élus et éventuellement de réorienter ou d'amplifier la politique de déplacements affirmée par le présent document.

Il est nécessaire de définir des instances se réunissant régulièrement pour suivre la mise en œuvre des actions et les ajuster le cas échéant.

Il s'agit donc de mettre en place un groupe de travail réunissant élus, techniciens, partenaires et associations, qui constitue un comité de suivi des actions du PDU et qui permette d'évaluer les actions déjà réalisées ainsi que les projets. Ce comité devra prendre en compte les enseignements des expériences précédentes: il sera un lieu ouvert de dialogue et de débat démocratique plutôt qu'une tribune ou une source de polémiques. Y seront notamment présentés les rapports établis par l'Observatoire des déplacements.

### Objectifs

- > Évaluer le PDU, ses actions engagées et ses projets.

### Nature et contenu de l'action

- Mise en place d'un comité de suivi du PDU réuni annuellement afin de faire le point sur les actions mises en œuvre.

#### ● Enjeux liés

4.1 - 4.2 - 4.3

#### ● Actions d'accompagnement

- Pérenniser les assises du déplacement durable.

#### ● Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

#### ● Partenaires

- Communes
- Acteurs des actions PDU
- Associations
- Région

#### ● Estimation de l'action

- Mission nouvelle - moyens humains.

#### ● Indicateurs

- Mise en place du comité de suivi.
- Compte rendu des travaux du comité.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 1

Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.

## ACTION

86

## Programmer une enquête ménages déplacements

Une enquête ménages déplacements est le principal outil de suivi dans le temps des pratiques de mobilité à l'échelle d'une agglomération. La même méthode, définie par le CERTU, est utilisée dans toute la France: il s'agit d'enquêtes par téléphone et/ou à domicile auprès des particuliers afin d'identifier tous les déplacements effectués par les membres d'un foyer. Elle permet entre autre de connaître les motifs des déplacements, les modes de transports utilisés, la durée et la longueur des déplacements.

Une telle enquête, qui nécessite un dispositif coûteux, est organisée tous les dix ans environ. La dernière enquête ménages déplacements a été réalisée à l'échelle du Pays de Lorient fin 2004.

Cette enquête pourrait être réalisée après la mise en service de la deuxième tranche du Triskell.

### Objectifs

--> Suivre l'évolution des pratiques de mobilité sur le territoire.

#### Nature et contenu de l'action

• Réalisation d'une nouvelle enquête ménages déplacements.

#### Porteurs de projets pressentis

• Lorient Agglomération

#### Partenaires

• Habitants

#### Estimation de l'action

• Montant de l'enquête: 350 000 € HT  
+ moyens humains.

#### Enjeux liés

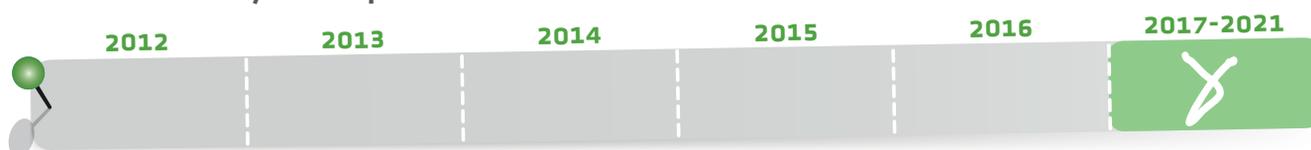
4.1 - 4.2 - 4.3

#### Indicateurs

• Réalisation de l'enquête.



#### Échéancier synthétique de mise en œuvre



#### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

#### ENJEU I

Définir les modalités de mise en œuvre et de suivi des actions du PDU à l'échelle de l'agglomération.

## ACTION

87

## Mettre en place un plan de communication sur le PDU

La communication est un volet essentiel pour la réussite d'un PDU. C'est en grande partie le rappel régulier de certains principes, de l'existence des différentes offres de transport, de la possibilité de « faire autrement », qui permettra de faire évoluer durablement les comportements de chacun.

Ainsi, le plan de communication du PDU 2012 s'attachera à communiquer sur les conséquences collectives des pratiques individuelles de déplacement; à communiquer sur les bénéfices en termes financiers (ex : l'éco calculateur de l'ADEME); à s'interroger sur la nécessité de ses déplacements pour les limiter (télétravail, visioconférence, courses locales, Internet, téléphone, etc.), à se « désintoxiquer » de la voiture. Enfin, il sera également opportun de communiquer sur les bénéfices en terme de santé auprès du grand public et des professionnels de santé.

### Objectifs

- > Faire évoluer les comportements et les usages.
- > Faire connaître la démarche du PDU pour alléger l'addiction à la voiture.
- > Tenir une « veille déplacement » auprès de la population et des décideurs.

### Nature et contenu de l'action

- Définition et mise en œuvre d'un plan de communication autour du PDU et de ses actions.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- CTRL
- Communes
- Tous les acteurs recensés dans les fiches actions du PDU

### Estimation de l'action

- Lancement 50 000 € HT
- + estimation par fiche – moyens humains.

### Enjeux liés

- 4.1 - 4.2 - 4.3 - 4.5

### Indicateurs

- Bilan de l'ensemble des actions de communication.



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 2

Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet.

## ACTION

88

## Pérenniser les Assises du Déplacement Durable

La période d'évaluation du PDU 2001, préalable à l'élaboration du PDU 2012, a été l'occasion de réunir les Assises du Déplacement Durable. Trois temps forts ont constitué ces assises :

- Un temps de présentation des enjeux du PDU 2012 puis de débat avec les partenaires institutionnels (élus et techniciens des communes, de la région Bretagne, du Département du Morbihan, des services de l'État et de Lorient Agglomération, des associations).
- Un temps d'échange et de dialogue avec les acteurs économiques : entreprises et CCI.
- Un séminaire consacré à la mobilité des seniors, organisé par le GART (dans le cadre de ses 30 ans).

De l'avis des participants, ces deux journées ont été l'occasion de riches débats qui ont permis de prendre du recul et de débattre des éléments devant ou pouvant être pris en compte dans le PDU 2012. Lorient Agglomération juge aujourd'hui utile de réitérer ce type de manifestation, tous les deux ans.

### Objectifs

- > Pérenniser un lieu de dialogue entre partenaires sur les déplacements dans l'agglomération.

### Nature et contenu de l'action

- Organiser les Assises du Déplacement Durable tous les deux ans.

#### ● Enjeux liés

2.1 - 4.1 - 4.2 - 4.3

#### ● Indicateurs

- Tenue des Assises du Déplacement Durable

#### ● Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

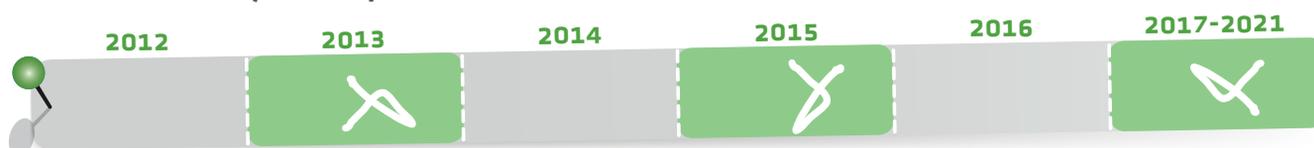
#### ● Partenaires

- Communes
- Départements 56 et 29
- Région
- État
- CTRL
- Audélor
- Entreprises
- CCI
- Associations
- Habitants
- SNCF
- Police
- Gendarmerie

#### ● Estimation de l'action

- Montant : 15 000 € HT tous les 2 ans + moyens humains constants.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 2

Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet.

## ACTION

89

## Développer de nouvelles pratiques de déplacements en lançant un concours d'idées : jeunes, scolaires, habitants, associations...

Le PDU 2012 doit permettre l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité. Lorient Agglomération va donc lancer un concours d'idées sur ce thème, qui sera ouvert aux jeunes, aux scolaires et aux associations, aux habitants, sur le thème des déplacements de demain. Les idées les plus pertinentes qui pourraient émerger seront expérimentées ou étudiées afin d'envisager un déploiement. Le terrain initial de ces expérimentations pourra être l'île de Groix, destinée à accueillir le laboratoire des mobilités douces.

### Objectifs

- > Initier de nouvelles pratiques de déplacements.
- > Susciter le débat sur des pratiques innovantes.
- > Mobiliser les jeunes générations.

### Nature et contenu de l'action

- Lancement d'un concours d'idées sur les nouvelles pratiques de déplacements.
- Exposition suite au concours des projets lauréats.



### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Établissements scolaires et universitaires
- Associations
- Habitants

### Estimation de l'action

- 10 000 € (une seule fois) communication PDU + moyens humains.

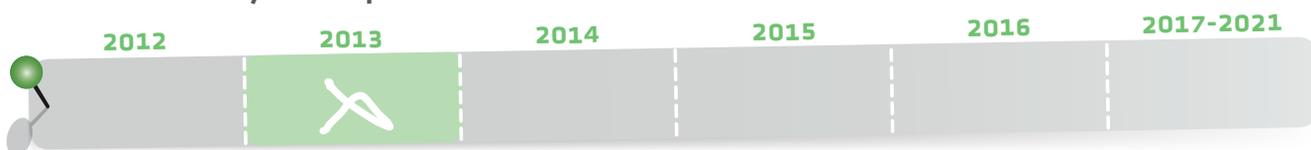
### Enjeux liés

- 1.2 - 4.1 - 4.2

### Indicateurs

- Bilan des propositions.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 2

Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet.

## ACTION

90

## Promouvoir une culture de la mobilité par des ateliers intercommunaux de partage d'expériences entre techniciens, entre habitants, entre associations, entre collégiens ou lycéens

Le PDU 2012 a notamment pour objectif de promouvoir une nouvelle culture de la mobilité, afin de faire changer les habitudes. Cette intention se concrétisera par la mise en place d'ateliers intercommunaux de partage d'expériences.

Ces ateliers s'adresseront à différents publics :

- Les techniciens des communes et de Lorient Agglomération, pour échanger sur leurs pratiques professionnelles (aménagement des voiries, instruction des PLU et permis de construire...).
- Les habitants, associations, collégiens et lycéens, pour échanger sur leurs pratiques de déplacements et les « bonnes idées » à mettre en œuvre ou pouvant être relayées auprès des services des communes et de Lorient Agglomération.

Ces ateliers seront animés et mis en place par les services de Lorient Agglomération, en concertation avec les communes et les associations pour le travail de proximité auprès des habitants. Ils pourront par exemple se tenir dans le cadre de la semaine de la mobilité.

### Nature et contenu de l'action

- Organisation d'ateliers intercommunaux de partage d'expériences entre techniciens.
- Organisation d'ateliers intercommunaux de partage d'expériences entre habitants, associations, collégiens et lycéens.

#### ● Enjeux liés

2.1 - 4.2 - 4.5

#### ● Indicateurs

- Nombre de réunions organisées dans ce cadre.

### Objectifs

--> Promouvoir et partager une culture de la mobilité.

#### ● Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- Communes

#### ● Partenaires

- Techniciens des communes et de la communauté d'agglomération
- Lycées, collèges
- Habitants
- Associations

#### ● Estimation de l'action

- Mission en lien avec assises déplacement durable + intervenant extérieur 5000 €/an + moyens humains.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 2

Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet.

## ACTION

91

## Créer un panel d'habitants et de familles pour connaître leurs habitudes et tester des expériences

Le succès des cafés du PDU a conclu sur la nécessité d'associer davantage la population aux projets engagés par la collectivité. Afin de connaître finement les habitudes et besoins de déplacements des habitants, d'avoir des retours de « vécu » pour éclairer les aménageurs et décideurs dans les choix à faire, un « panel citoyen » sera créé pour avoir « un regard d'habitants ». Ces personnes seront également associées régulièrement à l'évaluation du PDU. Les membres de ce panel seront sélectionnés sur plusieurs critères, qui pourront être d'offrir l'expérience de foyers différents (famille avec enfants, adolescents, jeunes adultes, célibataires, personnes âgées, couples sans enfants...) et de lieux de résidence variés (centre-ville, première couronne, périurbain, rive gauche, île de Groix...), sur les conditions de mobilité dans l'agglomération lorientaise et sur les différentes actions menées dans le cadre du PDU 2012.

Ce panel pourra également faire l'objet d'interventions dans le magazine de Lorient Agglomération ou lors des Assises du Déplacement Durable. Les membres pourront également être invités à tester des innovations ou des expériences menées dans le cadre du PDU.

### Objectifs

- > Recueillir le regard et le vécu des habitants dans leurs déplacements de tous les jours.

#### Nature et contenu de l'action

- Mise en place d'un panel citoyen dont les modalités de composition sont à définir.
- Engager un travail avec les professionnels du comportement pour analyser les fonctionnements et perceptions individuels ou collectifs dans le domaine des déplacements.

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

#### Partenaires

- Habitants
- Exploitants

#### Estimation de l'action

- Mission à créer 10 000 € la première année et 5 000 €/an les années suivantes.
- Test des expérimentations du PDU prévu sur fiches actions.

#### Enjeux liés

- 4.1 - 4.2 - 4.5

#### Indicateurs

- Création du panel.
- Bilan des retours d'expérience.

#### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 2

Faire connaître la démarche du PDU, sensibiliser et associer la population et l'ensemble des porteurs de projet.

## ACTION

92

## Améliorer la coordination des différentes structures impliquées dans l'organisation des déplacements et des transports

Tous les acteurs des transports et des déplacements savent que la multiplicité des intervenants est source de dysfonctionnements ou d'incompréhension : différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie, différentes autorités organisatrices de transport public, différents exploitants de réseaux... Le PDU de Lorient Agglomération est l'occasion de mettre en place un dispositif de communication entre partenaires en cas de situations exceptionnelles, en particulier en cas de travaux. Des rencontres régulières entre ces acteurs permettront en outre de faire avancer des dossiers, parfois attendus de longue date par les habitants qui ne comprennent pas les renvois d'un interlocuteur institutionnel vers un autre.

Par ailleurs, cette meilleure coordination entre acteurs permettra de mieux informer le grand public de manière rapide et efficace sur les perturbations et les modifications temporaires des services de transport. Cette meilleure communication entre partenaires doit être absolument transparente pour les habitants.

### Objectifs

- > Améliorer la coordination des acteurs des transports en cas de situation perturbée pour cause de travaux.
- > Engager des rencontres régulières, par exemple annuelles, pour favoriser la concertation entre partenaires.
- > Définir un dispositif de communication pour les situations perturbées entre services et opérateurs de transport.

### Nature et contenu de l'action

- Pour les maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie, en cas de travaux ou d'accident sur la voie publique, contacter le plus tôt possible :
  - les autorités organisatrices de transport (services transports de la Communauté d'Agglomération, du Département, de la Région Bretagne),
  - les opérateurs de transport (CTRL, TIM, SNCF),
  - pour les autorités organisatrices de transport et les opérateurs, informer au plus tôt les usagers de manière claire et précise dès que la perturbation est signalée.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Département du Morbihan
- Région
- État
- CTRL
- TIM
- SNCF
- Communes

### Estimation de l'action

- Mission existante à développer moyen humain.

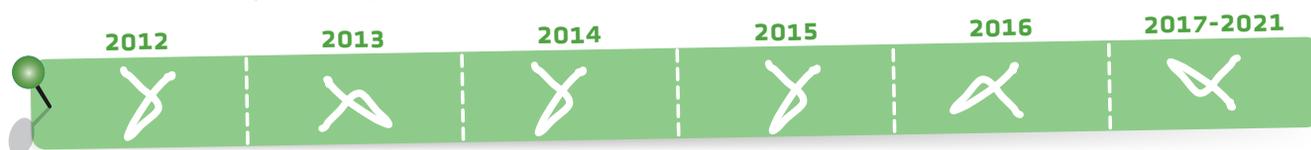
### Enjeux liés

- 1.3 - 4.1 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Nombre de rencontres.
- Outils mis en place.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 3

Favoriser la concertation entre les partenaires.

## ACTION

93

## Organiser la concertation pour le volet marchandises

En matière de déplacement des personnes, la collectivité adopte systématiquement un protocole de consultation des acteurs lorsqu'elle projette des aménagements de voirie. Par exemple, dans le cadre du réaménagement d'une voirie accueillant des lignes de transport collectif, aujourd'hui l'exploitant du réseau est consulté afin que ses contraintes techniques (dimension du matériel et rayon de giration par exemple) soient prises en compte.

La plupart des acteurs du transport de marchandises rencontrés ont déploré un manque de concertation et de suivi en ce qui concerne, d'une part, les dossiers relatifs à la mobilité des marchandises et, d'autre part, les aménagements et créations de voiries ayant un impact sur la circulation des poids lourds. La problématique du transport de marchandises et de la logistique relève de nombreux acteurs tant des institutions publiques que de la sphère privée qui ont des logiques diverses et parfois conflictuelles. La création d'une structure permanente d'échange et de consultation, de type « instance de concertation », mettant autour de la table les principaux acteurs du transport de marchandises en ville, permettrait d'adopter une véritable « feuille de route » en matière de politique marchandises.

### Objectifs

- Entériner un réseau permanent d'échanges entre les acteurs privés et publics impliqués dans la thématique des transports de marchandises avec plusieurs rôles fondamentaux parmi lesquels :
  - un rôle consultatif, notamment pour tous les projets d'aménagement, de réaménagement ou de création de voirie, quelle que soit l'envergure de ce projet.
  - un rôle de concertation permettant de faire évoluer la politique des communes en matière de déplacement des marchandises en ville.

### Nature et contenu de l'action

- Identifier les interlocuteurs locaux au sein des organismes concernés par le transport de marchandises : associations de commerçants, transporteurs, fédérations de professionnels des transports, industriels, logisticiens, organismes consulaires...
- Organiser les modalités de concertation (tables rondes, groupes de travail, comité de pilotage).
- Mettre en place une structure opérationnelle pour établir des contacts récurrents à la fois auprès des partenaires mais aussi au sein des collectivités dans les différents services ayant un impact sur la mobilité : urbanisme, environnement.

### Porteurs de projets pressentis

- La Chambre de Commerce et d'Industrie

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Communes
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- Organisations professionnelles du transport de marchandises
- Organisations professionnelles de la logistique
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- Associations de commerçants
- État
- Région
- ADEME

### Estimation de l'action

- Budget porteur de projet pressenti. Mission nouvelle – moyen humain (mi-temps de technicien à l'année) + coûts liés à des études, des investissements, des expérimentations, etc.

### Enjeux liés

1.5 - 1.9 - 4.2 - 4.3

### Indicateurs

- Programme d'actions.
- Calendrier de mise en œuvre.
- Bilan des actions menées.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 3

Favoriser la concertation entre les partenaires.

# ACTION

## 94

## Créer des vélo-écoles pour enfants et adultes

Le sentiment de sécurité est une clé essentielle pour développer l'usage du vélo. Néanmoins, l'apprentissage ne peut se faire seul, que l'on soit enfant ou adulte. Lorient Agglomération souhaite développer sur son territoire un réseau de vélo-écoles pour que chacun puisse s'il le souhaite apprendre à faire du vélo en toute sécurité et à tout âge.



### Objectifs

- > Développer la pratique du vélo.
- > Développer la connaissance du déplacement à vélo au sein de la population.

### Nature et contenu de l'action

- Concertation avec les associations pour définir la solution adéquate.
- Coordination des vélos-écoles associatifs « compétition » existants sur le territoire.

### Porteurs de projets pressentis

- Associations
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Police, gendarmerie
- Établissements scolaires
- Parents
- Enseignants
- Associations de prévention routière

### Estimation de l'action

- Missions associatives à initier 5 000 €/an + moyens humains.

### Enjeux liés

1.6 - 2.1 - 3.4 - 4.4

### Actions d'accompagnement

- Vélo-école pilote expérimental.

### Indicateurs

- Recensement des actions.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 4

Accompagner les publics fragiles dans leur appropriation du territoire.

## ACTION

95

## Mettre en place des ateliers de « (re) conquête de la confiance » sur l'espace public pour les publics fragiles (enfants, personnes âgées ou en insertion, illettrés)

Les publics les plus fragiles physiquement et intellectuellement sont aussi ceux qui éprouvent le plus de difficultés à se mouvoir dans l'espace public. Enfants, personnes âgées, publics en insertion, illettrés... n'ont pas ou plus la même perception de la rue et les craintes que cela engendre sont des obstacles à leur autonomie. Pour les personnes âgées ou en situation de handicap cela se traduit parfois jusqu'à la perte de lien social car elles ne sortent plus de chez elles. Pour les enfants, c'est le parent « taxi » qui multiplie les déplacements, souvent en voiture et une autonomie tardive pour les jeunes générations. Pour d'autres ce sont les obstacles de la lecture et l'isolement que cela engendre.

Lorient Agglomération propose de développer des ateliers en direction de plusieurs publics-cibles pour comprendre ce qui fait obstacle, analyser leurs « peurs » et pour les aider à gagner ou regagner la confiance en eux-mêmes, nécessaire à des déplacements à pied ou en bus... en toute sécurité. Les enseignements de ces ateliers amèneront à la prise en compte de leur perception de l'espace public dans les aménagements.

### Objectifs

- > Accompagner les publics fragiles dans leur apprentissage ou (re)conquête de la ville et de la rue à pied ou en bus pour plus d'autonomie.
- > Permettre aux aménageurs de comprendre la perception de l'espace par les publics fragiles.

### Nature et contenu de l'action

- Concertation avec les écoles, les CCAS et les associations pour définir un cadre d'ateliers.
- Mise en place des ateliers aménageurs - habitants ciblés accompagnés par un psychologue.

- **Enjeux liés**  
1.6 - 2.1 - 2.3 - 2.4 - 3.4 - 4.4

### Porteurs de projets presentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Écoles
- Parents
- Enseignants
- Associations de prévention routière,
- Maisons de retraite
- Associations de seniors
- Police, Gendarmerie
- Communes
- ADEME
- Département

### Estimation de l'action

- Mission à initier auprès de structures adaptées :  
Prestation de professionnels 10 000 €/an.

### Indicateurs

- Bilan des rencontres.
- Réalisation d'un guide « bon à savoir ».

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 4

Accompagner les publics fragiles dans leur appropriation du territoire.

# ACTION

# 96

## Créer des rubriques « Tout savoir sur les déplacements » dans les journaux municipaux et sur les sites des communes, de Lorient Agglomération, du Département et de la Région

Les journaux municipaux et les sites Internet des communes sont les relais de base de la communication institutionnelle à destination des habitants de Lorient Agglomération. Ils y trouvent des renseignements quotidiens sur tous types de services publics. Il semble essentiel que de l'information sur l'offre en transports collectifs y soit présente, afin de partager au maximum la connaissance de l'ensemble des services mis à disposition de la population en matière de déplacements. Ces rubriques « Tout savoir sur les déplacements » peuvent prendre plusieurs formes : détail des lignes de bus desservant la commune, plan de réseau, horaires, location de vélos, numéros de téléphone des artisans taxis, tarifs des différentes offres en transports, possibilités de covoiturage, location de vélos, temps de trajet à pied, ... ou mention du ou des lieux où ces informations peuvent être délivrées dans la commune. Sur les sites Internet des communes, il peut s'agir simplement d'un lien renvoyant les lecteurs sur les sites de Lorient Agglomération, de la CTRL, de la SNCF, du Département, de la Région...

### Objectifs

- > Faciliter l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.
- > Mieux informer les habitants sur les possibilités de déplacements et les offres de transports.

### Nature et contenu de l'action

- Création d'une rubrique « Tout savoir sur les déplacements » dans les journaux municipaux.
- Mise en place d'un ou plusieurs liens sur les sites Internet des communes en direction des sites mentionnant l'information sur l'offre en transport collectif.
- Éventuellement, création d'une page spécifique sur les sites des communes mentionnant le plan du ou des réseaux de transport desservant la commune et de l'information relative à l'ensemble des modes de déplacements.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Communes
- Département du Morbihan
- Région
- SNCF
- CTRL
- Habitants

### Estimation de l'action

- Mission existante à développer : service communication de Lorient Agglomération + partenaires

### Enjeux liés

- 4.1 - 4.2 - 4.5

### Indicateurs

- Recensement des rubriques créées.
- Actualité des informations diffusées.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 5

Améliorer l'information sur les déplacements.

## ACTION

97

## Recueillir les doléances des usagers en cas de problème sur le réseau CTRL ou sur la voirie

Par nature, les utilisateurs de l'espace public et les usagers du bus sont les premiers à se rendre compte des dysfonctionnements, soit sur le réseau de transport public (retards, courses non assurées, affichage défaillant en cas de situation perturbée, détour non annoncé aux arrêts), soit d'autres situations désagréables rencontrées sur la voirie à pied, à vélo, en voiture etc. Ces informations, sans nécessairement revêtir le caractère d'une plainte, doivent pouvoir être signalées facilement aux exploitants (CTRL, Département...) et aux services des communes afin de fournir au plus vite une solution, voire la résoudre en temps réel.

Lorient Agglomération propose de mettre en place deux types de dispositifs pour que les usagers puissent transmettre simplement, rapidement et efficacement leurs doléances : un recueil en mairies et sur le site Internet de Lorient Agglomération, complémentaires de celui déjà présent à la Boutique Transport.

### Objectifs

- > Optimiser le fonctionnement du réseau et résoudre ses dysfonctionnements.
- > Améliorer le service rendu aux usagers et aux habitants.
- > Renforcer l'attractivité du réseau.
- > Rendre les déplacements plus agréables.
- > Associer les habitants à l'amélioration des déplacements.

### Nature et contenu de l'action

- Mise en place de fiches de recueil de doléances en mairies.
- Mise en place d'une page « signalement des perturbations réseaux » sur le site Internet de la Communauté d'Agglomération et de la CTRL.
- Diffusion du numéro d'appel et du site Internet CTRL.

### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération
- CTRL

### Partenaires

- Communes
- Département du Morbihan
- Habitants
- Usagers du réseau

### Estimation de l'action

- Mission existante à développer – moyens humains.

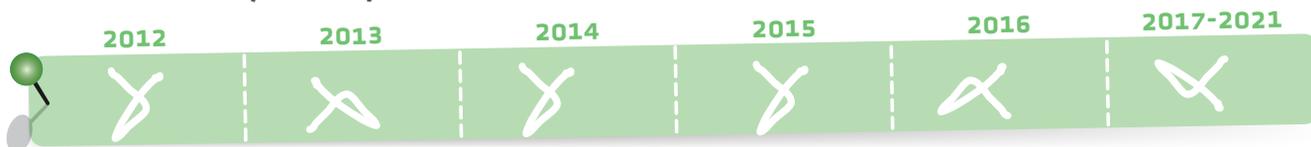
### Enjeux liés

1.4 - 1.7 - 4.3 - 4.5

### Indicateurs

- Mise en service des fiches en mairie et pages de signalement sur Internet.
- Recensement des informations transmises par les usagers.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 5

Améliorer l'information sur les déplacements.

## ACTION

98

## Améliorer la lisibilité des fiches horaires des transports collectifs

Un des freins à l'usage des transports collectifs identifiés par les habitants présents aux cafés du PDU est la complexité de lecture des fiches horaires. Cette complexité se retrouve tant dans les guides horaires que dans les abris voyageurs.

Les difficultés rencontrées par les usagers peuvent être de plusieurs ordres :

- la lisibilité : taille des caractères, police, manque de contraste (personnes malvoyantes),
- la complexité de présentation de l'information : renvois numérotés en bas de page pour les services circulant uniquement à telle date ou tel jour de la semaine, services partiels ou express, lignes effectuant des boucles,
- l'accès pour tous à l'information : hauteur de l'affichage dans les abris voyageurs ou sur les poteaux d'arrêt,
- les difficultés de lecture pour les personnes maîtrisant mal la langue française.

Cette action nécessite de faire appel à des compétences en ergonomie, en design, en accessibilité des personnes à mobilité réduite, déficiente visuelle ou de lecture. Elle se traduit également par la mise en œuvre des dispositions légales inscrites dans le Schéma Directeur d'Accessibilité des réseaux de transports publics.

### Objectifs

- > Rendre plus accessible l'information sur les transports collectifs.
- > Renforcer l'attractivité du réseau.

### Nature et contenu de l'action

- Étude d'ergonomie des fiches horaires.
- Concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite (y compris déficience visuelle ou de lecture) et les associations d'usagers des transports publics sur la lisibilité et l'affichage de l'information horaire.



### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### Porteurs de projets pressentis

- CTRL

### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Associations

### Estimation de l'action

- Mission exploitant.

### Enjeux liés

- 1.4 - 1.7 - 2.3 - 2.4 - 4.5

### Indicateurs

- Résultats de la concertation.
- Production de nouvelles fiches horaires.
- Mise en place cadre horaire à bonne hauteur.



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 5

Améliorer l'information sur les déplacements.

## ACTION

99

## Informers les voyageurs en cas de situations perturbées, recueillir l'information sur les perturbations du réseau auprès des conducteurs de bus

L'absence d'information en cas de situation perturbée, ou une information défailante, est de nature à décourager les usagers des transports publics. Il suffit d'un bus qui n'est pas passé à l'heure prévue pour décourager à vie un usager « débutant » du bus. L'information est cruciale pour conserver et faire progresser encore la part de marché du bus par rapport à la voiture particulière.

Pour pouvoir circuler, l'information doit être recueillie rapidement et précisément. Une fiche action est consacrée au recueil des doléances et au signalement en temps réel des perturbations par les usagers. Cette fiche porte quant à elle spécifiquement sur les actions à mettre en œuvre au sein de l'exploitant, à commencer par le signalement immédiat des perturbations par les conducteurs de bus auprès du poste central d'exploitation du réseau. Une fiche est par ailleurs spécifiquement consacrée aux gestionnaires de voirie pour prévenir des calendriers de travaux ayant un impact sur la circulation des bus.

À l'autre bout de la chaîne, les usagers doivent être informés le plus vite et le plus précisément possible sur la présence de perturbations (qu'elles soient prévues ou non), par les canaux les mieux adaptés : affichage lumineux dans les stations Triskell en cas de retard temporaire, information sonore immédiate dans les bus concernés par la perturbation et sur les portables des abonnés, panneaux affichés dans les abris voyageurs et sur les poteaux d'arrêts en cas de perturbations pour un ou plusieurs jours (par exemple en cas de travaux de voirie), information par voie de presse écrite ou radio, information vers BreizhGo, système d'information multimodal mis en place à l'échelle de la Bretagne, (via Alerte trafic).

### Nature et contenu de l'action

- Signalement immédiat des perturbations réseaux par les conducteurs de bus auprès du centre d'exploitation du réseau.
- Information temporaire sur les affichages des stations Triskell, sur le site Internet de la CTRL dans l'onglet « info trafic ».
- Information immédiate dans les bus et sur les portables des abonnés grâce aux nouvelles technologies.
- Information pour une durée de perturbation égale ou supérieure à une journée et prévue à l'avance sur de l'affichage dans les stations et points d'arrêt, ainsi que sur le site de la CTRL.
- Information par voie de presse écrite ou radio.
- Mise en place d'un protocole d'information pour les situations perturbées.

### Objectifs

- > Améliorer l'information sur les situations perturbées.
- > Maintenir et améliorer l'attractivité du réseau.

#### Porteurs de projets pressentis

- CTRL

#### Partenaires

- Lorient Agglomération
- Conducteurs de bus
- Région

#### Estimation de l'action

- Mission exploitant

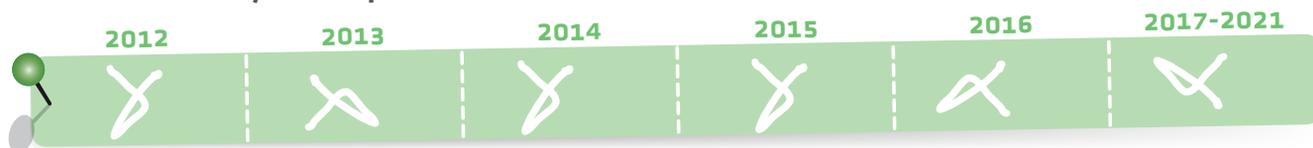
#### Enjeux liés

1.4- 1.7 - 4.3- 4.5

#### Indicateurs

- Protocole mis en place.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 5

Améliorer l'information sur les déplacements.



# ACTION

## 100

## Informer sur toutes les offres existantes et sur tous les modes de déplacements

Sans une large diffusion de l'information sur les transports, ceux-ci ne peuvent être empruntés que par des initiés. Pour développer l'usage des transports publics, les informations – qui existent – sur tous les modes de déplacements doivent être relayées. Deux plates-formes peuvent être privilégiées pour relayer l'information: le site Internet de la CTRL, et le site Breizh Go des autorités organisatrices de transport bretonnes.

- Le site Internet de la CTRL concentre l'ensemble des informations concernant le réseau: plans, fiches horaires, recherche d'itinéraires multimodale (bus, bateau, train à l'intérieur de l'agglomération lorientaise). Il sera refondu dans la période de mise en œuvre du PDU.
- Le site BreizhGo est une plate-forme regroupant de l'information multimodale sur les déplacements à l'échelle de la Région Bretagne: recherche d'itinéraires sur les réseaux urbains et interurbains, trains, covoiturage. Il renvoie également vers les différents sites Internet de covoiturage mis en place dans la région par les départements, les agglomérations, les communes et les associations.

### Objectifs

- > Rendre l'information plus accessible et plus visible.
- > Informer sur les modes de déplacements existants.
- > Communiquer davantage sur les offres existantes de transports alternatifs à la voiture particulière (bus, cars, bateau, vélos, trains, voire la marche à pied).

### Porteurs de projets pressentis

- CTRL
- Lorient Agglomération

### Partenaires

- Les transporteurs
- Communes
- Départements 56 et 29
- Région

### Estimation de l'action

- Mission exploitant (18 000 € en 2012).

### Enjeux liés

- 1.2 - 1.3 - 1.4 - 1.5 - 1.6 - 1.7
- 2.1 - 2.6 - 4.3 - 4.5

### Indicateurs

- Évolution des liens numériques entre réseaux de transports collectifs.
- Affichage des réseaux sur les documents produits.

### Nature et contenu de l'action

- Revoir et fiabiliser le site Internet CTRL.
- Mise en place d'un lien vers les plates-formes CTRL et BreizhGo sur les sites Internet des communes, de Lorient Agglomération et les sites des départements du Morbihan et du Finistère.
- Mention de ces sites sur les documents papiers diffusés sur les transports.
- Mention du site BreizhGo et des sites des départements du Morbihan et du Finistère sur les documents de communication de la CTRL et de Lorient Agglomération.

### Échéancier synthétique de mise en œuvre



### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

### ENJEU 5

Améliorer l'information sur les déplacements.

## ACTION

101

## Favoriser l'usage des nouvelles technologies pour l'information des voyageurs en temps réel

Les nouvelles technologies qui se sont diffusées et démocratisées au cours des décennies 2000 et 2010 apportent des améliorations substantielles des conditions de déplacements des personnes. Les GPS et les applications sur téléphones mobiles de type Smartphone, notamment, permettent d'optimiser les parcours en voiture et en transports collectifs ou d'alimenter des bases d'information en temps réel.

Le site Internet de Lorient Agglomération peut être enrichi d'un tel service, voire d'une version optimisée pour terminaux mobiles (téléphones et tablettes), afin d'apporter aux voyageurs de tous les modes de déplacements une information en temps réel. Elle serait mise en ligne par des services institutionnels, mais aussi alimentée par les usagers eux-mêmes depuis leurs terminaux mobiles ou un ordinateur connecté au réseau. Ce type de service ou de site collaboratif contribuerait à un usage raisonné et mieux optimisé des différents modes de transports.

### Objectifs

→ Optimiser l'usage des modes de transports grâce aux nouvelles technologies.

#### Nature et contenu de l'action

- Mise en place sur le site Web de Lorient Agglomération d'une page collaborative d'information en temps réel.
- Alimentation de la base par les gestionnaires de voiries, les exploitants de transports publics et les habitants grâce à une interface dédiée et attractive pour tous.
- Multiplication des bornes d'informations voyageurs (SIV).

#### Porteurs de projets pressentis

- Lorient Agglomération

#### Partenaires

- Départements 56 et 29
- Région Bretagne
- État
- CTRL
- SNCF
- Habitants

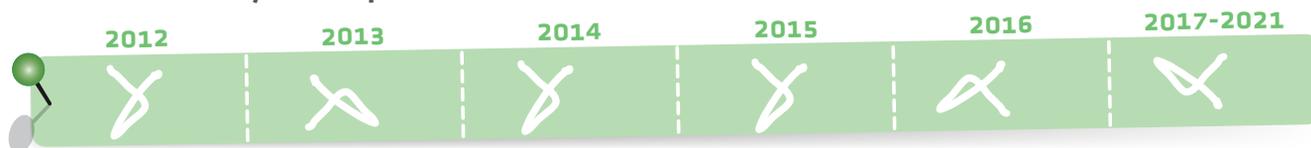
#### Estimation de l'action

- Montant : 100 000 € - inscrit PPI moyens humains.

#### Enjeux liés

- 2.6 - 4.5

#### Échéancier synthétique de mise en œuvre



#### DÉFI COMPORTEMENTAL 4

Changeons nos habitudes.

#### ENJEU 5

Améliorer l'information sur les déplacements.

**ACTION**  
**102**

...



# Les annexes du PDU 2012

Annexe portant sur l'accessibilité  
des personnes à mobilité réduite  
(PAVE-SDA)

Rapport environnemental :  
état initial de l'environnement  
et évaluation des incidences  
du PDU sur l'environnement

Évaluation PDU 2001

**Les annexes sont consultables  
sur le site Internet de Lorient agglomération**  
**[www.lorient-agglo.fr](http://www.lorient-agglo.fr)**  
*à la « rubrique transports et déplacements »*



# Glossaire

**Lorient Agglomération** : groupement des 19 communes composant la communauté d'agglomération.

**Agenda 21 - Plan Climat territorial** : programme d'action pour un développement durable du territoire.

**Aire de covoiturage** : parking de rassemblement des covoitureurs.

**AOTU** : Autorité Organisatrice de Transport Urbain.

**Audélor** : Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient.

**Auto partage** : système de location de voiture partagée.

**BGV** : Bretagne à Grande Vitesse.

**BreizhGo** : système d'information multimodale de Bretagne.

**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie.

**CERTU** : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

**CPER** : Contrat Plan État-Région.

**Covoiturage** : partage d'une voiture sur un déplacement.

**CTRL** : Compagnie de Transport de la Région Lorientaise.

**Document de planification** : document public d'organisation du territoire (SCOT ; PLU ; PLH; Agenda 21 - Plan Climat territorial ; PDU ).

**DDTM** : Direction Départementale des Territoires et de la Mer (État).

**EMD** : Enquête Ménages et Déplacements.

**GART** : Groupement des Autorités Organisatrices de Transport.

**Générateur de déplacement** : lieu recevant du public (école, mairie, salle de sport, commerce, etc.).

**Intermodalité** : correspondances entre plusieurs modes de déplacements.

**LGV** : Ligne Grande Vitesse.

**LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.

**Mobilité durable** : modes de déplacements économiques, écologiques et solidaires.

**Modes alternatifs** : marche, bus, vélo, train, etc. ( mode de déplacement n'utilisant la voiture particulière).

**Multimodalité** : cohabitation de plusieurs modes de déplacements dans un même lieu.

**PAVE** : Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

**PDA** : Plan de Déplacement d'Administration.

**PDE** : Plan de Déplacements d'Entreprises (plan de mobilité).

**PDIE** : Plan de Déplacements Inter-Entreprises.

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains.

**PEM** : Pôle d'Échanges Multimodal.

**Péri-urbain** : hors des limites de la ville centre.

**PLH** : Plan Local de l'Habitat.

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme (remplace les POS).

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite.

**POS** : Plan Occupation des Sols (remplacé par le PLU).

**Rabattement** : ramener les usagers sur une station bus, une gare ou un pôle d'échanges.

**RFF** : Réseau Ferré de France.

**Rupture de charge** : nécessité de changer de mode de déplacement au cours d'un même voyage.

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale.

**SDA** : Schéma Directeur d'Accessibilité des réseaux de transports publics.

**SRMDT** : schéma régional multimodal des déplacements et des transports.

**TAD** : Transport à la Demande.

**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre (couloir bus, priorité bus aux carrefours, aux feux...).

**TER** : Transport Express Régional.

**VT** : Versement Transport (taxe payée par les entreprises de plus de 9 salariés).

**Zone 30** : secteur urbain limité à 30 km/heure.

**Zone de rencontre** : secteur urbain limité à 20km/h où les piétons ne sont pas obligés de marcher sur le trottoir.

**Zone peu dense** : secteur peu habité.

**Zone de pertinence d'un mode** : secteur d'utilisation du mode de déplacement le plus judicieux.







**CODRA** 