



Test réussi pour le deux-roues

En ville, le vélo électrique gagne des adeptes.

DÉPLACEMENTS

En ville, le vélo est parfois plus rapide que la voiture. Les salariés sont donc de plus en plus nombreux à se laisser tenter par le deux-roues. Mais avant de se lancer dans une acquisition, le mieux est de commencer par en louer un.

On les voit se multiplier sur les routes, au détour d'un carrefour, en groupe à un feu rouge. Vélos de ville ou VTT, vélos électriques ou vélos-cargos... : les deux-roues se taillent une place de choix dans nos déplacements, y compris ceux du quotidien, notamment en ville (lire les résultats de l'enquête déplacements en rubrique « éclairage » page 38-39). « *Nous constatons un véritable développement du vélo et une très forte demande pour les vélos à assistance électrique*, confirme Catherine Degrés, responsable location



EN CHIFFRES

460

vélos dont 155 électriques

72 €

coût mensuel d'une location de vélo électrique (50% pris en charge par l'employeur)

116 000

journées de location en un an

Un vélo sous le bras

Morgan vit à Quimper et travaille à Lorient : il vient en train accompagné de son vélo pliant. « Je prends le vélo pour relier la gare puis mon travail au centre-ville. Le vélo pliant est très pratique à rentrer dans le TGV ou le TER. Il remplace mon précédent VTC, devenu trop vieux. Je vis en appartement, et là encore,

j'ai gagné de la place. »

Livré avec une housse de transport, le vélo de Morgan ne prend pas plus de place qu'une valise : « Dans le bus, chez moi, au gymnase : le vélo pliant s'adapte à tous les lieux, avec la même qualité d'utilisation, et me permet d'être libre dans mes déplacements. »



Franch Gairollet

chez Vélo An Oriant, un service de la Ville de Lorient. En six années d'existence, nous avons doublé notre parc : nous comptons aujourd'hui plus de 450 vélos à louer, dont 155 électriques. »

Si le taux d'utilisation du parc grimpe à 90 ou 100 % en saison, grâce aux touristes, il est encore supérieur à 70 % en hiver. « Le vélo devient une alternative avantageuse pour certains : les trajets en ville sont souvent plus rapides, on garde plus de liberté qu'avec les transports en commun, la moitié du tarif de location est remboursable par l'employeur, et l'entretien du vélo est compris. » Des arguments de poids pour

trique pendant 14 mois. » Essai concluant. Christelle finit par investir dans « un bon vélo électrique, avec un moteur au niveau du pédalier, maniable et léger ». Elle l'utilise une à trois fois par semaine pour se rendre au travail, mais aussi pour les courses, les balades... « À vélo, j'ai d'autres sensations. Je regarde autour de moi, je vois les étoiles, le lever ou le coucher du soleil sur le Scorff, le cycle des saisons et la nature... Ces 25 minutes de vélo après une journée de boulot, c'est une bonne coupure, un sas de décompression. »

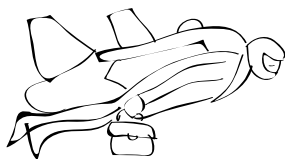
Pour Béatrice, qui habite à Lorient, le vélo électrique est un peu un retour aux sources. « Ado, le vélo faisait partie de mon quotidien, mais avec l'arrivée de mes propres enfants, j'ai perdu cette habitude... » Il y a deux ans, elle est remontée en selle. « Je me suis rendu compte que j'allais aussi vite qu'en voiture, et je n'ai plus de problème pour me garer. » Son circuit quotidien fait 3 km. Elle a choisi un itinéraire sécurisé, entre Carnel et la limite de Plœmeur. Béatrice a opté pour un vélo électrique, « pour être moins fatiguée », et elle aussi a préféré louer avant d'acheter. « C'est un investissement : je voulais être sûre de mon choix. » Aujourd'hui, Béatrice et Christelle ne regrettent pas leur achat ; le mari de Béatrice a d'ailleurs succombé. « C'est un vrai plaisir : avec l'assistance électrique, tout est plus facile ! » Leurs habitudes aussi ont évolué : pour sortir, elles pensent d'abord au vélo et ne choisissent la voiture qu'en deuxième option. ■

« Avec l'assistance électrique, tout est plus facile ! »

les usagers qui retrouvent aussi le plaisir d'être à l'extérieur et qui, en plus de faire une économie réelle, contrôlent davantage leur impact sur l'environnement.

« À vélo, le trajet est toujours agréable »

Christelle est de ceux-là : lassée de passer trop de temps en voiture, désireuse de se dépenser un peu, mais avec un minimum de confort. « J'ai testé le vélo électrique pour voir si ça me convenait. Je vis à Lanester et travaille à Quéven, il y a beaucoup de côtes sur le trajet. J'ai donc commencé par louer un vélo élec-





Collection archives de Lorient

Souvenez-vous, au siècle dernier

HISTOIRE

Il y a 30 ou 40 ans, on utilisait sa voiture facilement sans trop se poser de question. Aujourd'hui, les temps ont changé, surtout en ville. Faisons donc un petit saut dans le temps pour voir comment c'était avant...

Les transports en commun commençaient à se développer

Les compagnies privées de bus se développent dans les années 1950-1960 au Pays de Lorient. En 1965, la Compagnie des tramways de Lorient

ner son organisation. C'est à ce moment-là qu'est née la volonté de développer les transports en commun et de diminuer l'utilisation de la voiture. À compter de 1975, les lignes de bus se développent. En 1979 sont créés les premiers couloirs de bus cours de Chazelles et rue Gaston-Le-Lin, près de Kervéanec. La fréquence des rotations s'accroît, notamment pour desservir l'hôpital Bodélio. Le réseau du SIVOM est étendu avec la desserte des communes de Larmor, Quéven et Caudan et la création de nouvelles lignes. Dans les années 1980 est créé l'axe prioritaire des bus en centre-ville de Lorient. En 1982 est inauguré le dépôt Lorient et en 1989 la gare d'échanges de L'Orientis.

Source : Étienne de Beaupaire (recherches personnelles) / Page Facebook: Histoire des Transports en commun de Lorient

« Développer les transports en commun et diminuer l'utilisation de la voiture. »

devient CTRL (Compagnie des transports de la région orientale). Elle commence à bénéficier de subventions publiques en 1972. Le SIVOM (ancêtre de Lorient Agglomération) est créé en 1973 de la nécessité de la financer et de coordon-



EN CHIFFRES

1979

17 novembre : premiers couloirs de bus cours de Chazelles et rue Gaston-Le-Lain

1982

28 juin : création du dépôt de bus à Lorient

1989

18 avril : inauguration de la gare d'échanges à L'Orientis

La ville était dédiée à la voiture

À Lorient, de nombreux espaces aujourd'hui dédiés à la promenade ou à des aménagements urbains piétonniers, étaient, il y a 30 ou 40 ans, des parkings. Si l'on prend pour exemple la place Aristide-Briand, où l'on trouve aujourd'hui la Fnac et le Mac Donald (que l'on aperçoit dans le fond sur la photo ci-dessous), les voitures y circulaient et s'y garaient. Inimaginable aujourd'hui, sur cet espace désormais ouvert aux bus, aux vélos et aux piétons.

On parlait peu de réchauffement climatique

Dans les années 1970 et 1980, l'argument écologique pesait peu dans le choix des modes de déplacements de la majorité des citoyens. On a commencé à vraiment parler de dérèglement climatique dans les années 1990, après la création du GIEC en 1988 (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), à la demande du G7. Et c'est dans les années 1990-2000 qu'émergent véritablement des comportements dits « écocitoyens », comme la volonté de diminuer la part de la voiture dans ses déplacements au quotidien pour améliorer son bilan carbone.

À gauche : Cette photo date des années 70, lors d'une des premières éditions lorientaises du Festival Interceltique. On voit l'avenue Anatole France et l'avenue du Faouëdic avec une circulation automobile très dense, due au développement des commerces du centre-ville et à un réseau de bus urbain réduit qui, avant 1977, ne desservait que Lorient, Ploemeur et Lanester.

Ci-dessous : La place Aristide Briand, où se situe la FNAC aujourd'hui, vers 1978/1979. Le bus de la CTRL fait d'une série de bus acquis entre le 20 avril 1976 et le 29 mars 1979, par le SIVOM, dans le cadre de la modernisation des transports en commun à Lorient. La ligne L, en direction de Larmor-Plage, a été mise en service le 24 janvier 1977 après un accord entre le SIVOM et la Société Carriguel, société privée qui exploitait la ligne de Larmor avant cette date.

« L'argument écologique pesait peu dans le choix des modes de déplacements. »

Marcher ou prendre son vélo était plus rare

Dans une étude publiée par Audelor (Agence d'urbanisme et de développement économique du Pays de Lorient) en 2016*, il ressort qu'après une baisse des modes dits actifs (marche et vélo) entre 1982 et 2004 au profit de la voiture, la part du vélo et de la marche remontait en 2016, représentant un tiers des déplacements dans l'ensemble du Pays de Lorient. De 2004 à 2016, le nombre de déplacements à vélo est en effet passé de 16 000 à plus de 23 000. Et le nombre de déplacements à pied est passé de 182 700 à 278 400 (soit 50 % d'augmentation).

Cette part des modes actifs diffère selon les communes. De par sa forte densité urbaine et son relief plat, la commune de Lorient se prête plus facilement à la pratique des modes de déplacements actifs (41 % des déplacements internes). Les autres communes au tissu urbain dense (Port-Louis) ou au caractère insulaire (Gâvres et Groix) ont aussi un taux de mobilité active important (supérieur à 40 %).

*Enquête mobilité au Pays de Lorient - Les déplacements en 2016. Enquête téléchargeable gratuitement sur www.audelor.com (rubrique « aménagement-études » puis « déplacements »)



Collection archives de Lorient

