



## /// /// /// CONCERTATION PROJET BODÉLIO /// /// ///

Dans le cadre de la concertation réglementaire du projet de futur quartier Bodélio, la Ville de Lorient organise 3 ateliers de co-construction. Ces ateliers ont vocation à travailler de manière approfondie 3 thèmes forts de l'aménagement :

- Les mobilités,
- Les exigences environnementales et le développement durable,
- Habiter et vivre les espaces publics.

Le premier atelier sur le thème des mobilités s'est tenu mardi 12 mars 2019 à 18H30 à la Cité Allende, 12 Rue Colbert à Lorient et a réuni une dizaine de personnes. Les participants étaient répartis en 2 tables et ont travaillé collectivement sur les mobilités dans le futur quartier.

Après une séquence de lancement où le contexte du projet et de la concertation a été rappelé aux participants, l'atelier a été lancé et s'est organisé en deux séquences :

- Une première séquence permettant de confronter des points de vue et des idées quant aux mobilités
- Une deuxième séquence sur l'évaluation du projet tel qu'imaginé jusque-là par la ville et la production de contributions pour le projet demain

### Compte rendu des contributions

#### Séquence 1 : la confrontation d'idées

##### Les objectifs de cette séquence :

- Laisser s'exprimer les différents points de vue
- Déconstruire des idées reçues
- Dénouer des points de tension

Un débat mouvant est lancé autour de 2 questions. Pour chacune d'entre elles, les participants sont invités à se positionner physiquement d'accord ou pas d'accord, d'un côté ou de l'autre de la pièce :

##### Question 1 : circuler à vélo est plus rapide qu'en voiture

9 participants sur 10 se positionnent du côté « d'accord ». Une participante se positionne entre les deux. Plusieurs participants sont invités à commenter et argumenter leur choix :

> À Lorient, les cyclistes rencontrent des difficultés pour circuler en raison de la configuration des pistes cyclables qui se trouvent coupées parfois par les voitures >> la voiture avance lentement à cause des vélos. → Le vélo peut être potentiellement plus rapide en ville, à condition que les aménagements prévus pour les cycles soient de bonne qualité, bien identifiables et sécurisés.

> Les conditions de circulation à vélo sont parfois rudes : circulation automobile, dénivelé, conditions météorologiques, circulation des bus.

> Au global, on va plus vite avec un vélo mais cela dépend énormément des heures et du trajet. Avec un vélo électrique, on peut aller beaucoup plus loin.

> Il faut habiter dans le centre-ville pour utiliser le vélo, sinon les distances sont trop importantes.



### Question 2 : prendre sa voiture fait gagner du temps par rapport aux transports en commun

10 participants sur 10 se positionnent du côté « d'accord ». Plusieurs participants sont invités à commenter et argumenter leur choix :

> Le réseau de transport dans sa configuration actuelle ne permet pas des déplacements rapides et fluides.

> Les trajets en bus sont trop longs, en particulier entre les communes périphériques.

> Il est difficile d'emprunter le bus pour aller faire des courses par exemple avec plusieurs points d'arrêt car cela prend trop de temps.

> Les bus se retrouvent fréquemment dans les embouteillages avec la voiture. Il n'y a donc pas de gain de temps.

> Le choix ~~de la Ville de Lorient~~ Lorient agglomération a été fait de favoriser des axes directs pour les bus, afin que les liaisons soient plus rapides ; mais cela ~~a été fait au détriment des~~ peut se faire parfois au détriment des quartiers, où les arrêts sont moins desservis. Les deux options (rapidité des lignes de bus et détours dans tous les quartiers) ne sont pas combinables, il faut choisir.

## Séquence 2 : la production de contributions

Pour cette deuxième séquence, il s'agit de faire travailler les participants sur des contributions concrètes de déplacement pour le futur quartier, au vu de ce qui a été imaginé jusque-là. Les participant-es sont donc invité-es à imaginer entre 1 et 3 profils d'usagers du futur quartier. Chaque profil d'utilisateur doit comporter les éléments suivants :

- Description et spécificités du profil : qui ?
- Point d'arrivée/de départ/arrêts intermédiaires
- Activités





### La table n°1 a choisi deux profils :

- 1) Un lycéen habitant dans le futur quartier Bodélio. Il se rend quotidiennement dans le centre-ville de Lorient à vélo le plus souvent et parfois à pied. Il emprunte notamment l'avenue Le Coutaller/Rue du Dr Lettry et Boulevard Léon Blum. Le quartier Bodélio lui permet d'être à proximité directe du centre-ville. Toutefois, il a besoin de voies sécurisées pour circuler à pied ou à vélo. Il est donc important de créer des aménagements permettant de connecter Bodélio à son environnement et aux axes existants en créant et prolongeant des axes de mobilités douces. Les pistes cyclables sont à privilégier aux bandes cyclables. La Ville de Lorient a rappelé à ce sujet que les pistes cyclables nécessitent la suppression de stationnements.



- 2) Une personne retraitée habitant le quartier du Burtul qui se rend au stade du Moustoir, à pied. Plutôt que de contourner le secteur de l'ancien hôpital comme c'est aujourd'hui le cas, ce retraité pourra demain emprunter la promenade Bodélio pour traverser le quartier et se rendre au stade. Il pourra aussi parfois s'arrêter au parc pour profiter de la verdure et du calme de cet espace. La promenade et les axes traversants doivent donc favoriser les liaisons douces et permettre une balade agréable. Il ne faudrait pas privilégier la voiture au sein du quartier Bodélio.

### La table n°2 a choisi deux profils :

- 1) Une famille avec 3 enfants installée dans le quartier Bodélio demain. Le 1<sup>er</sup> enfant est à la crèche Bouvet, à 10 minutes à pied. Le 2<sup>ème</sup> enfant à l'école Le Manio, à 13 minutes à pied et le 3<sup>ème</sup> au collège à 20 minutes à pied. Les parents travaillent à l'extérieur de Lorient et ont chacun une voiture. La multiplicité des lieux où déposer chacun le matin est une vraie difficulté et nécessite de l'organisation. Ainsi, les participants proposent d'imaginer un système d'entraide au sein du quartier, sous la forme d'un pédibus, voire même d'un vélobus (8 places). Et cela afin de favoriser les échanges et l'entraide plutôt que de laisser chacun gérer ses multiples trajets avec sa voiture personnelle. Concernant le nombre de voitures par foyer, les participants évoquent la mise en place d'un système de voitures partagées type « Marguerite », permettant d'éviter à chaque foyer d'avoir 2 voitures en permanence. Enfin, pour encourager une mobilité automobile plus propre, l'installation de bornes de rechargement électrique dans les parkings des immeubles est jugée par les participants comme indispensable.
- 2) Une personne âgée à mobilité réduite installée dans le quartier ou juste à côté. Celle-ci se déplace principalement à pied ou en bus. Elle a besoin d'espaces larges et sécurisés pour les piétons et d'avoir des arrêts de bus à proximité, pour aller faire ses courses en dehors du quartier notamment. Cette personne a aussi besoin d'une offre de services à proximité pour éviter des déplacements trop fréquents : pharmacie, maison médicale, boulangerie, activités collectives/associatives...



### **Enseignements et contributions générales :**

- Les liaisons douces prévues dans le quartier Bodélio sont très appréciées et plébiscitées ; elles doivent toutefois être prolongées à l'extérieur de Bodélio, via des pistes cyclables et des trottoirs de bonne qualité, pour favoriser les mobilités douces plus largement (pas uniquement à l'échelle de Bodélio), car sinon, l'usage de la voiture n'en sera pas diminué.
- Les entrées du futur quartier sont à réfléchir pour s'intégrer au mieux aux axes routiers alentours et pour ne pas créer d'engorgement automobile.
- Les connexions aux transports en commun à proximité de Bodélio sont à conserver, voire à améliorer (régularité de passage des bus).
- La possibilité de traverser Bodélio à pied ou à vélo, et non en voiture, est un plus à conserver ; l'ouverture du quartier doit miser sur les mobilités douces et non les accès voiture.
- Des systèmes de mobilité mutualisée doivent être mis en place sur Bodélio : pedibus et/ou vélobus pour les trajets à l'école ; système de voitures partagées (type « Marguerite »)
- Installation de bornes de rechargement électrique sur le site (pour les voitures).
- Enfin, la réduction des mobilités automobiles passera également par une relocalisation des services (de santé notamment) et commerces de proximité, sur le site ou à ses abords.