

Enquête mobilité au Pays de Lorient

Les déplacements en 2016

n°2 - Les modes actifs

Environnement

Habitat

Économie

Sites d'Activités

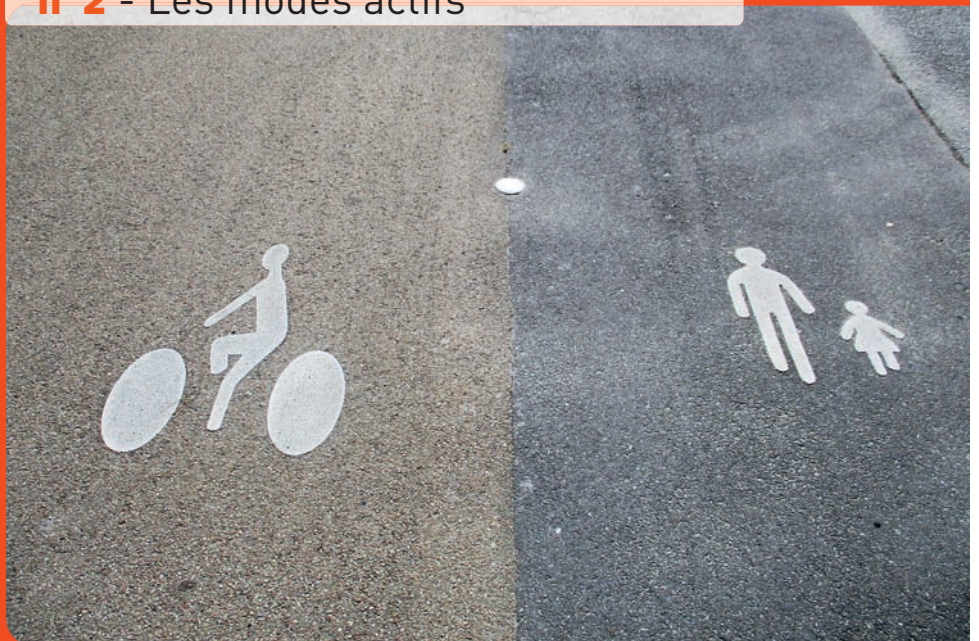
Emploi Formation

Déplacements

Tourisme

Population

Social



Contact : Jean-Christophe Dumons
02 97 12 06 64

Directeur de la publication : Philippe Leblanche

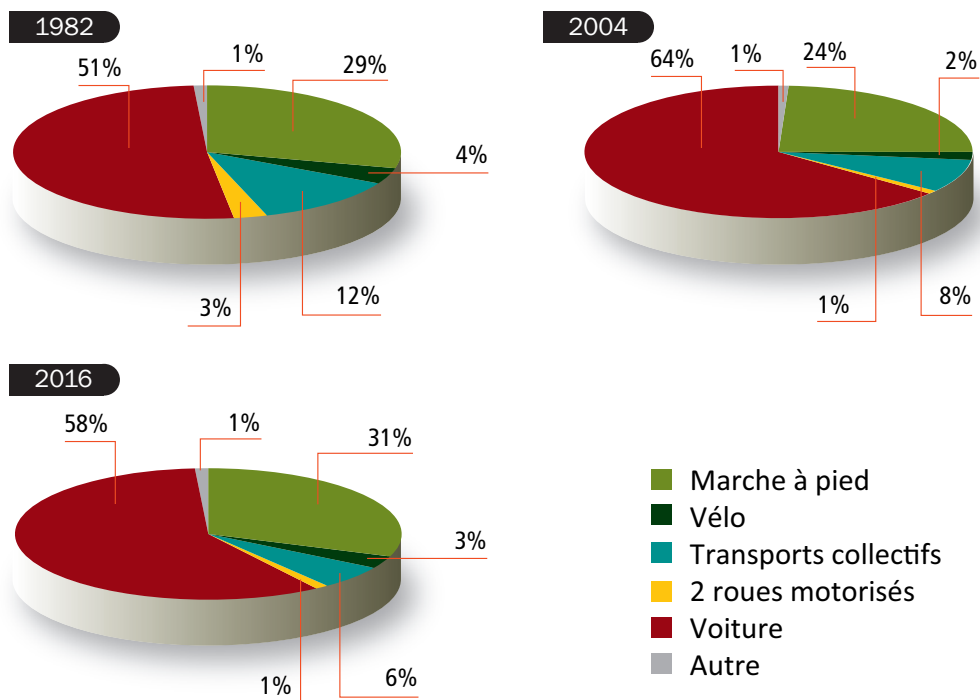
ISSN 2118 - 1632

Enquête mobilité 2016 – les modes actifs

Une forte croissance de la mobilité active

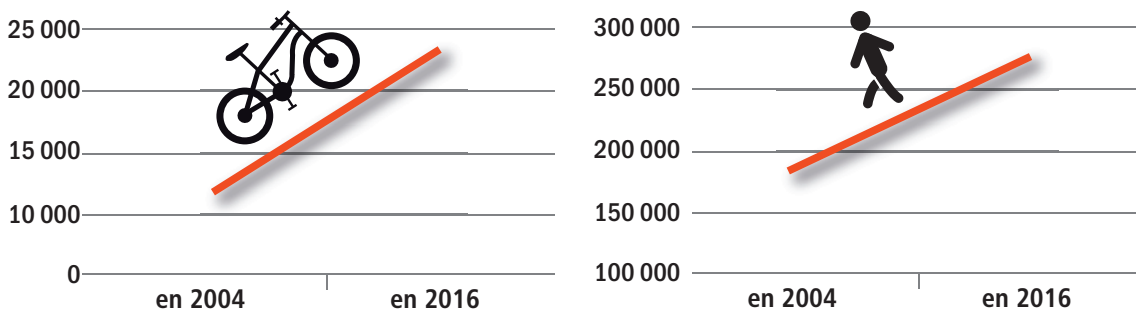
Cette seconde communication portant sur la restitution des données de l'enquête mobilité 2016 fait un zoom sur les modes actifs. Vélo et marche à pied ont connu un important essor ces dernières années. En effet, après une baisse de la part des modes actifs au profit de l'usage de l'automobile entre 1982 et 2004, la part du vélo et de la marche à pied représente à nouveau un tiers de l'ensemble des déplacements en 2016.

Évolution des parts modales entre 1982 et 2016



Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016 - EMD 2004 - EMD 1982

Entre 2004 et 2016 c'est en termes de volume que l'augmentation des déplacements actifs est la plus impressionnante. Le nombre de déplacements quotidiens à vélo passe de 12 000 à plus de 23 000 sur l'ensemble du pays de Lorient. Le nombre de déplacements à pied quant à lui passe de 182 700 à 278 400, ce qui représente une augmentation d'environ 50 %.



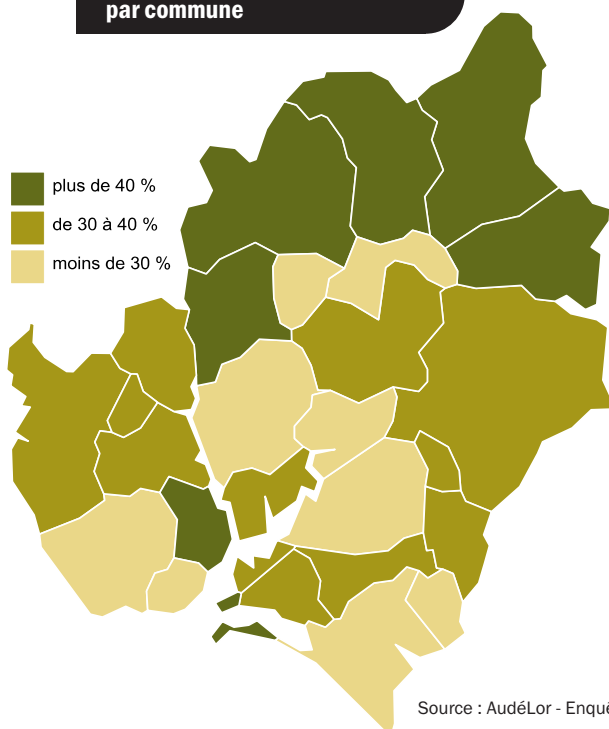
Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016

Des communes davantage tournées vers la mobilité active

davantage à la pratique des modes de déplacements actifs. 41 % des déplacements internes ou ayant pour destination Lorient sont effectués à pied (37 %) et à vélo (4 %). Les autres communes au tissu urbain dense (Port-Louis) ou au caractère insulaire (Gâvres et Groix) ont aussi des taux de mobilité active également supérieurs à 40 %.

Les modes actifs sont fortement représentés dans les communes du nord du territoire. Bien que le tissu urbain soit moins dense, les commerces et les équipements moins nombreux, les communes de Bubry, Quistinic, Cléguer, Inguiniel et Plouay comptent plus de 40 % de déplacements en modes actifs.

Part des déplacements actifs par commune



Les taux de déplacements effectués à pied ou à vélo varient d'une commune à l'autre.

De par sa forte intensité urbaine (concentration de logements, de commerces, de services et d'emplois) la commune de Lorient se prête

Lanester n'est qu'à 30,5 % de déplacements actifs. Ce taux de mobilité active inférieur à la moyenne peut s'expliquer par la présence de zones d'activités et de zones commerciales d'importance situées en périphérie. Une enquête⁽¹⁾ réalisée auprès de 394 salariés travaillant sur la zone de Kerpont (Caudan, Lanester) indique que seulement 1 % d'entre eux utilisent le vélo pour se rendre au travail.

L'implantation des commerces et services en périphérie des centres constitue un frein à la pratique des modes actifs pour les déplacements "motif achats". Ainsi, au sein même de la commune de Lorient, sur le secteur comprenant les zones commerciales et d'activités de Keryado, Kerulvé, la Cardonnière, la part des déplacements actifs n'est que de 23 % (22 % de marche à pied et 1% de vélo).

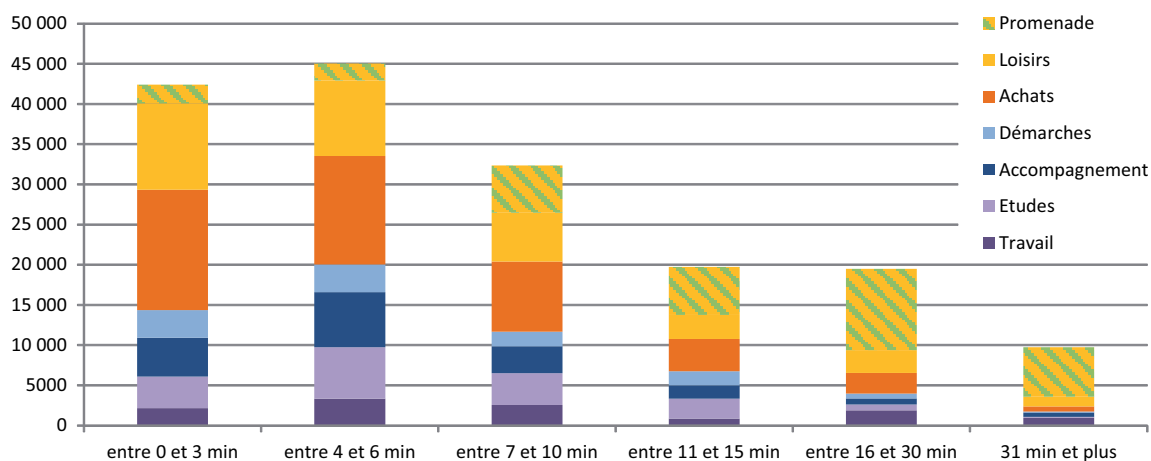
(1) : Enquête réalisée dans le cadre du Plan de Déplacement inter-entreprises de Kerpont

Marche à pied et ville de proximité

La pratique de la marche à pied (hors promenade) correspond à des déplacements de proximité. On compte un rayon de 300 mètres à vol d'oiseau pour une marche normale de 5 minutes. Un quartier, un centre-ville disposant de commerces et services de proximité est parfaitement adapté à ce type de mobilité. En 2016, plus de 278 000 déplacements sont effectués à pied chaque jour sur le pays de Lorient. Parmi l'ensemble de ces déplacements pédestres 32 000 ont pour motif la promenade soit près d'un sur cinq. Plus le temps de déplacement à pied est long et plus le motif promenade est représenté. Le temps médian d'un déplacement à pied tous motifs confondus est de 7 minutes. Le temps médian hors "motif promenade" est de 5 minutes.



Répartition des motifs de déplacements à pied selon leur durée



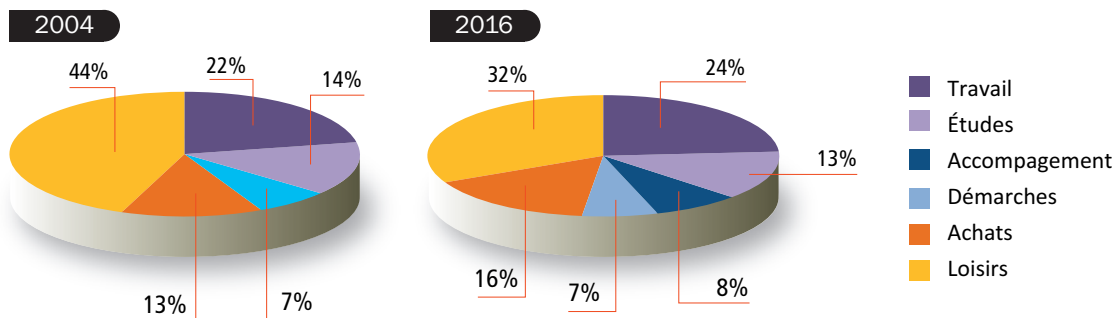
Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016

La pratique du vélo : les prémices d'une alternative à l'automobile

Le nombre de déplacements à vélo a fortement augmenté ces dernières années. Cette tendance à la hausse n'est pas le fait de l'augmentation des déplacements liés aux loisirs. La pratique du vélo s'effectue de plus en plus pour des motifs dits contraints (travail, études,

accompagnement, démarches, santé). En 2004, 44 % des déplacements vélos avaient pour motif les loisirs contre 32 % en 2016. La part des motifs travail et achat gagnent respectivement 2 et 3 points sur cette période. Un autre fait marquant est l'apparition du motif accompagnement en 2016 (8 %) qui, avec la hausse du motif achats, montre que le vélo est de plus en plus utilisé comme un moyen de transporter une personne ou des objets. D'après l'enquête toutes les personnes accompagnées à vélo sont des enfants se rendant à la crèche ou à l'école.

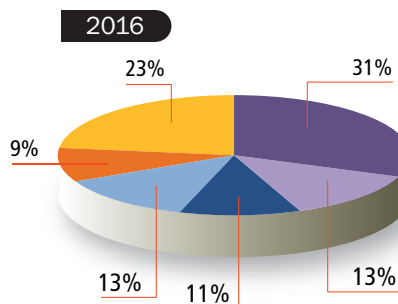
Évolution des motifs de déplacements



Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016 - EMD 2004

La pratique du vélo est également de plus en plus urbaine. La part des déplacements vélo interne à la ville de Lorient est passée de 3400 à 9600 entre 2004 et 2016, ce qui représente 28 % de l'ensemble des déplacements vélos en 2004 et 41 % en 2016. Au départ de Lorient les déplacements à vélos ont majoritairement pour motif le travail (31 %) et pour les deux tiers des déplacements dits contraints.

Déplacements en vélo au départ de Lorient



Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016

Vélo et transport d'objets ou de personnes.



De nombreuses solutions offrent la possibilité de transporter des objets courants. Une remorque caddy permet de transporter jusqu'à 50 kg et des sacs jusqu'à 20 kg. Les vélos "cargos", de plus en plus visibles dans le paysage urbain permet de transporter deux enfants de moins de 5 ans. Ce type de vélo utilisé au début du 20ème siècle pour le transport de marchandises, réapparaît aujourd'hui dans le cadre d'un usage familial et quotidien. En effet, il offre une réelle alternative à l'automobile pour les familles évoluant en milieu urbain.

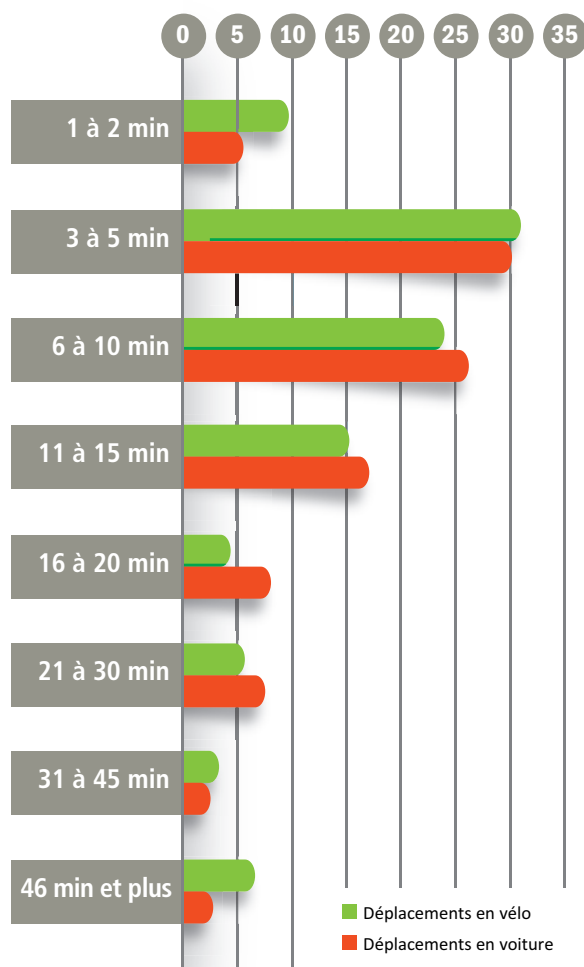
Vélo et durée de déplacement

L'usage du vélo tout comme celui de l'automobile est marqué par des déplacements de courte durée. La durée médiane d'un déplacement à vélo hors motif loisirs est de 7 minutes. Celle d'un déplacement en voiture est de 10 minutes. Les déplacements à vélo se répartissent autour de 9 minutes pour le motif travail et 5 minutes pour le motif achats.

Sur l'ensemble du pays de Lorient, 35 % des déplacements effectués en voiture en tant que conducteur, ont une durée inférieure ou égale à 5 minutes. Cela représente 150 000 déplacements sur 423 000.

À vélo, 40 % des déplacements tous motifs confondus ont une durée inférieure ou égale à 5 minutes (9500 / 23 000).

Répartition des déplacements voiture et vélo selon leur durée



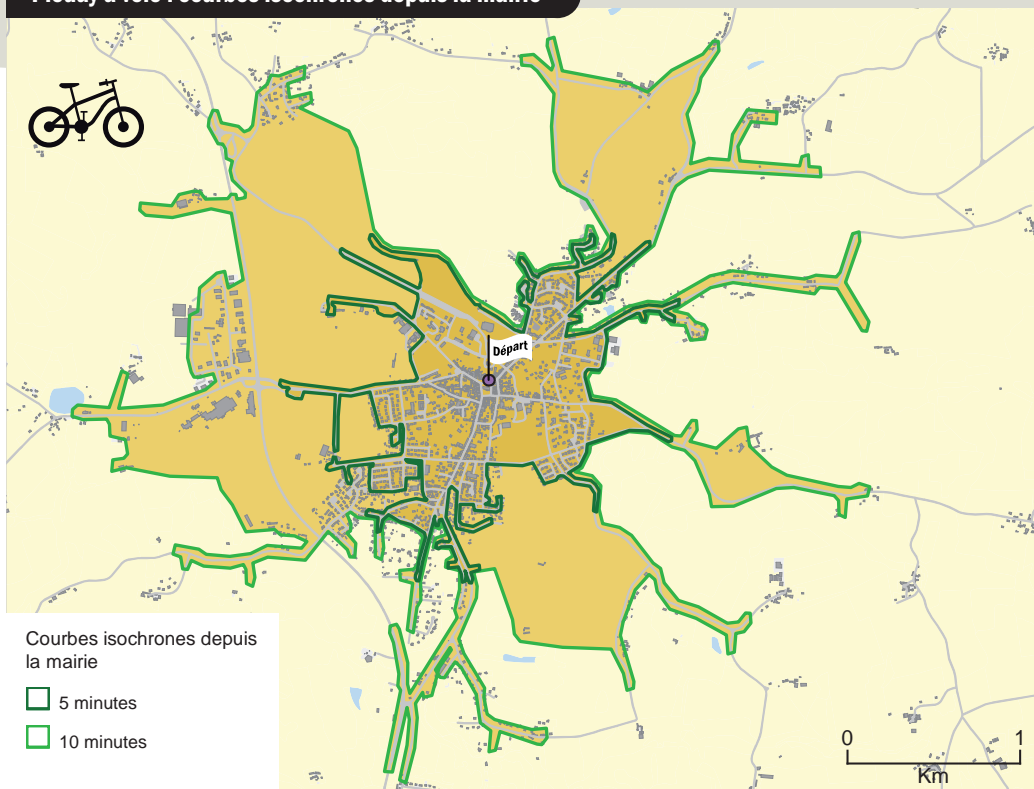
Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016

Au sein de la ville de Lorient, 65 500 déplacements sont réalisés en voiture conducteur dont 30 000 de moins de 5 minutes. Les deux tiers de ces déplacements sont des déplacements primaires, c'est-à-dire qu'ils ont pour origine ou destination le domicile.

Pour une partie de ces déplacements urbains de moins de 5 minutes équivalant à une distance d'un peu plus de 1 kilomètre, l'usage du vélo pourrait se substituer à celui de la voiture. Comme l'illustrent les cartes isochrones (pages 10 et 11), la distance parcourue en 5 minutes en milieu urbain est quasiment identique en voiture et à vélo. Au départ des halles de Merville à Lorient la surface couverte par un cycliste en 5 minutes s'étend du Nord au Sud de la gare à l'avenue de la Perrière et d'Est en Ouest de l'entrée du Péristyle à la pénétrante. La distance parcourue depuis le même point en voiture permet d'aller à peine plus loin.

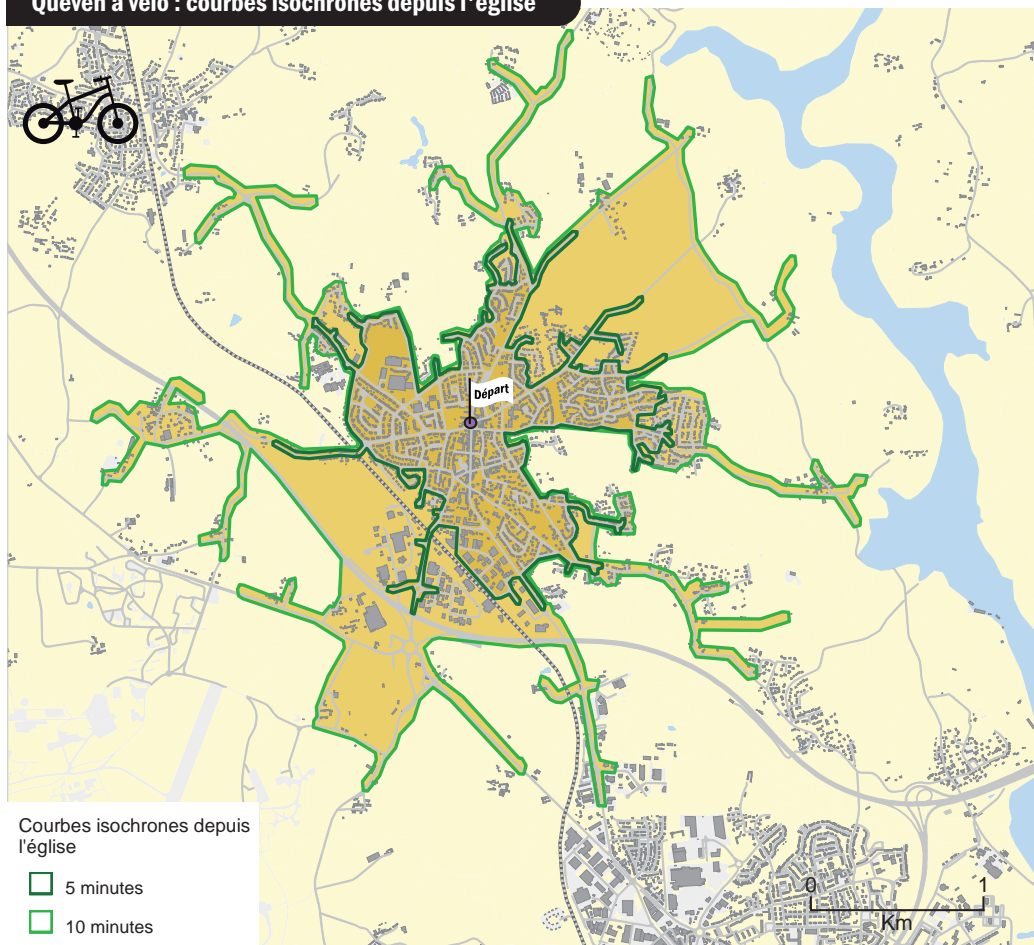
Sur les communes de Plouay et Quéven comme sur d'autres, la superficie couverte à vélo en 5 minutes depuis un point central correspond au périmètre du centre bourg. L'ensemble des commerces et services du centre sont inclus dans ce périmètre. Pour ces deux communes, la surface couverte à 10 minutes à partir du point central intègre même les zones d'activités périphériques de Restavy et du Mourillon (page 9).

Plouay à vélo : courbes isochrones depuis la mairie



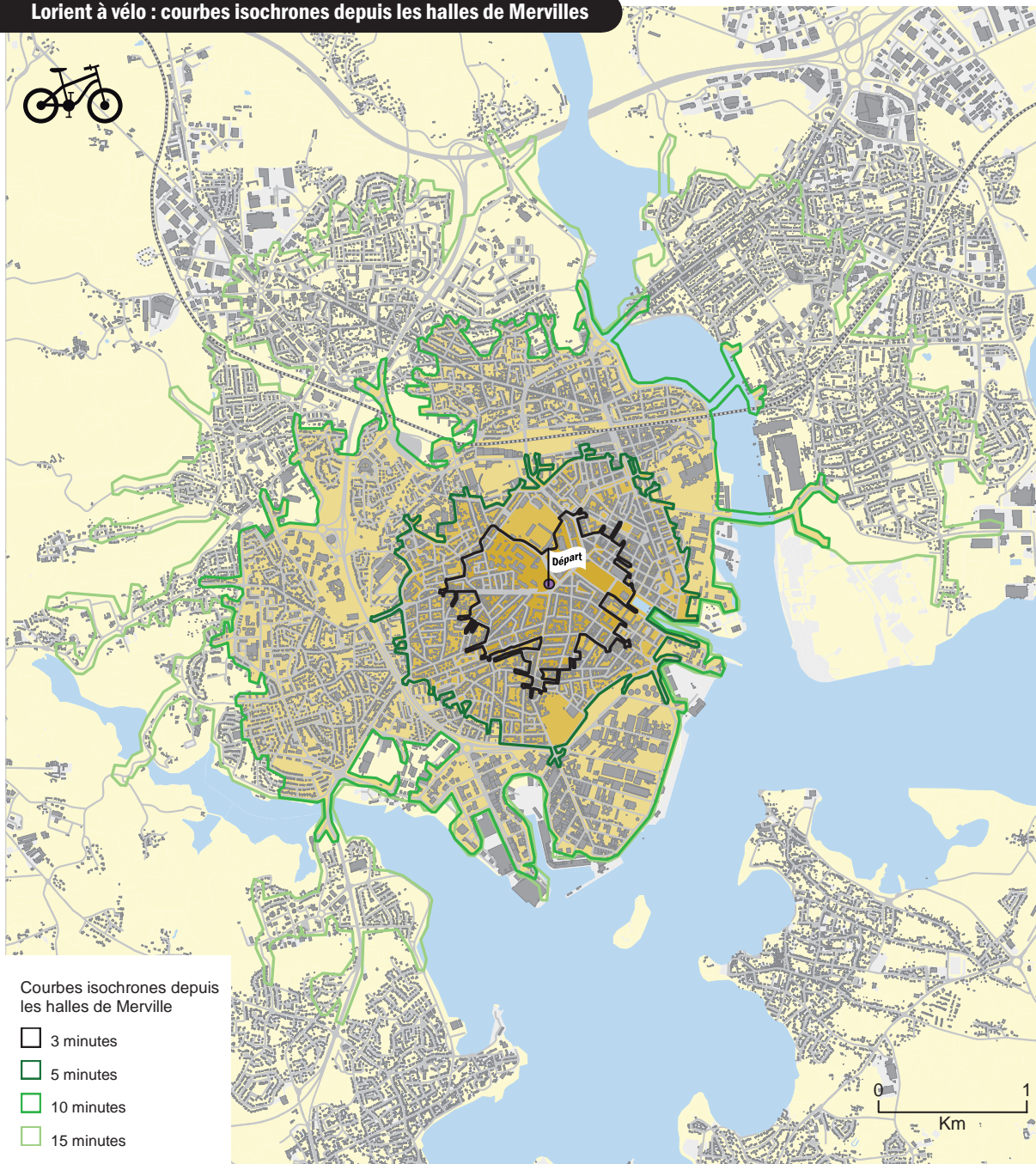
Source : Fonctions routières de Cartes et Données - Réalisation AudéLor

Quéven à vélo : courbes isochrones depuis l'église



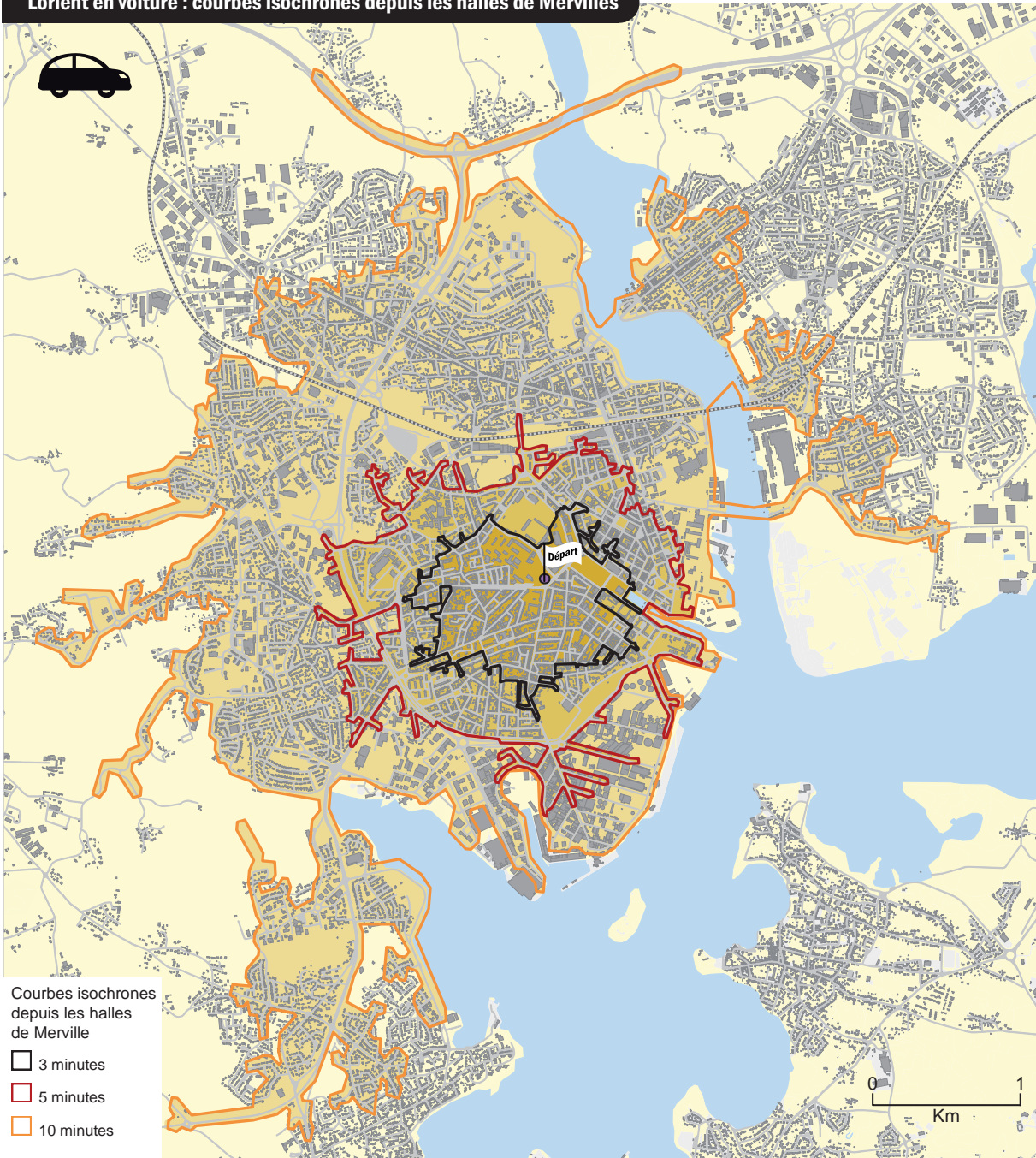
Source : Fonctions routières de Cartes et Données - Réalisation AudéLor

Lorient à vélo : courbes isochrones depuis les halles de Mervilles



Source : Fonctions routières de Cartes et Données - Réalisation AudéLor

Lorient en voiture : courbes isochrones depuis les halles de Mervilles



Source : Fonctions routières de Cartes et Données - Réalisation AudéLor

Le vélo, une tendance à la parité

En 2016, 61 % des déplacements effectués à vélo le sont par des hommes alors qu'ils ne représentent que 48 % de la population. Cependant la tendance est à davantage de parité : la part des déplacements à bicyclette effectués par des femmes a gagné 13 points entre 2004 et 2016 en passant de 26 % à 39 %.

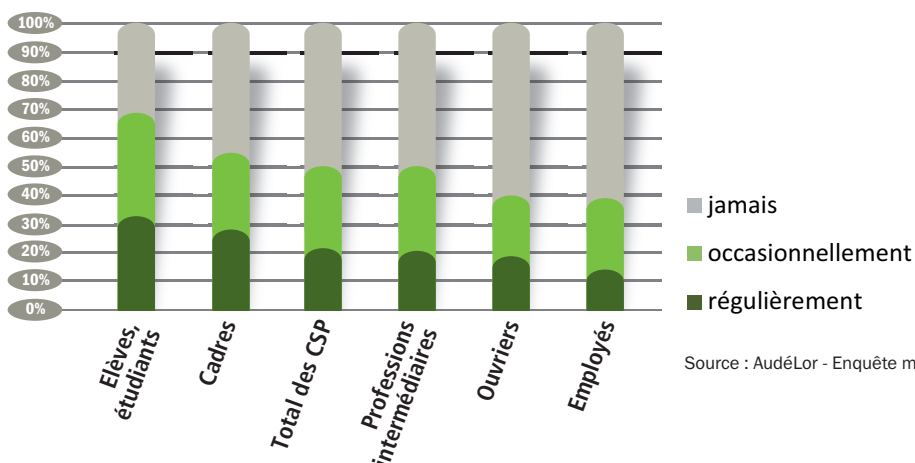
Une pratique plus développée chez les élèves, étudiants et les cadres

La pratique du vélo varie selon les catégories socioprofessionnelles. Cela ne signifie pas qu'une catégorie serait plus vertueuse qu'une autre. Cela reflète davantage le rôle de la localisation des emplois dans les pratiques de mobilité. Les emplois d'ouvriers se localisent essentiellement dans les zones d'activités industrielles relativement éloignées des centres villes. L'accès à ces espaces reste plus adapté à l'automobile. En revanche les emplois de cadres sont davantage représentés dans les centres d'agglomérations plus propices à la pratique du vélo.

Si les femmes sont un peu mieux représentées dans la pratique des modes actifs, l'usage du vélo est principalement masculin.

La pratique du vélo varie selon les catégories socioprofessionnelles. Cela ne signifie pas qu'une catégorie serait plus vertueuse qu'une autre. Cela reflète davantage le rôle de la localisation des emplois dans les pratiques de mobilité.

Pratique du vélo selon les catégories socioprofessionnelles



Source : AudéLor - Enquête mobilité 2016

Quelques chiffres illustratifs du développement de la pratique du vélo

On dénombre aujourd'hui **1,38 vélo par ménage** soit près de **140 000 vélos** sur le pays de Lorient dont 3300 équipés d'une assistance électrique.

Le développement de la pratique du vélo peut aussi se mesurer par l'évolution du nombre d'établissements liés à la vente ou la réparation de bicyclettes. Sur le pays de Lorient celui-ci est passé de 12 à 18 entre 2008 et 2017 (source SIREN). Ces chiffres ne prennent en compte ni les grandes surfaces et grands magasins de sports dont la vente et la réparation de vélos ne constituent pas l'activité principale ni les associations offrant un service de réparation de vélo.

Depuis 2013 s'est développée l'école du vélo sur Lorient. Aujourd'hui 19 des 20 écoles primaires de Lorient participent à cette action de formation des enfants au vélo. Chaque année, entre 850 et 900 élèves de CE2 et CM1 sont initiés à la pratique du vélo en ville. Il s'agit d'une formation dispensée par le service mobilité de la ville de Lorient. Elle se décompose en 3 parties : une partie théorique afin de sensibiliser les enfants à la sécurité, une partie pratique en circuit au sein de l'école et enfin une sortie en ville.

Une sécurité des cyclistes à renforcer

La sécurité est un facteur essentiel dans la pratique du vélo. En cas de chute ou de percussioin avec d'autres modes mécanisés, les cyclistes sont très vulnérables. Entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2016, 316 personnes ont été hospitalisées suite à un accident de la route dont 26 cyclistes (source : fichier BAAC des forces de l'ordre). Parmi eux 7 ont été accidentés sur le secteur Lorient – Lanester. Si les accidents impliquant une hospitalisation semblent peu nombreux, ces statistiques ne prennent pas en compte les petits accidents, chutes sans gravité ou même les "grosses frayeurs". Le sentiment d'insécurité constitue l'un des premiers freins à la pratique du vélo.

Du fait d'une part modale encore faible, les cyclistes disposent de peu de pistes qui leurs soient propres telles que la rue François Toullec à Lorient. Les aménagements cyclables sont généralement des aménagements de partage de voirie entre le vélo et les autres modes. Il s'agit dans la plupart des cas de bandes cyclables, de voie de bus autorisées aux vélos, de trottoirs partagés ou de voie vertes également utilisées par des promeneurs. Ainsi la cohabitation entre les différents modes de transport est parfois difficile à l'image des ronds-points traversant du Triskell.

Les zones d'activités situées en périphérie des centres comme Kerpont, le Porzo ou encore le Mourillon restent des secteurs où le vélo a peu de place. Les aménagements de voirie y sont logiquement adaptés aux poids lourds et donc à l'ensemble des modes motorisés.

La réalisation d'un réseau cyclable sans rupture ni discontinuité consacré à une vocation utilitaire constitue un levier d'action important pour favoriser la pratique du vélo. En effet, tous les déplacements vélo ne sont pas de l'ordre de la promenade. Si le réseau cyclable de promenade répond à des enjeux touristiques et de cadre de vie, un réseau à vocation utilitaire répond quant à lui à des enjeux de mobilité quotidienne (rapidité, sécurité, efficacité), d'économie d'énergie et de réduction de gaz à effet de serre.

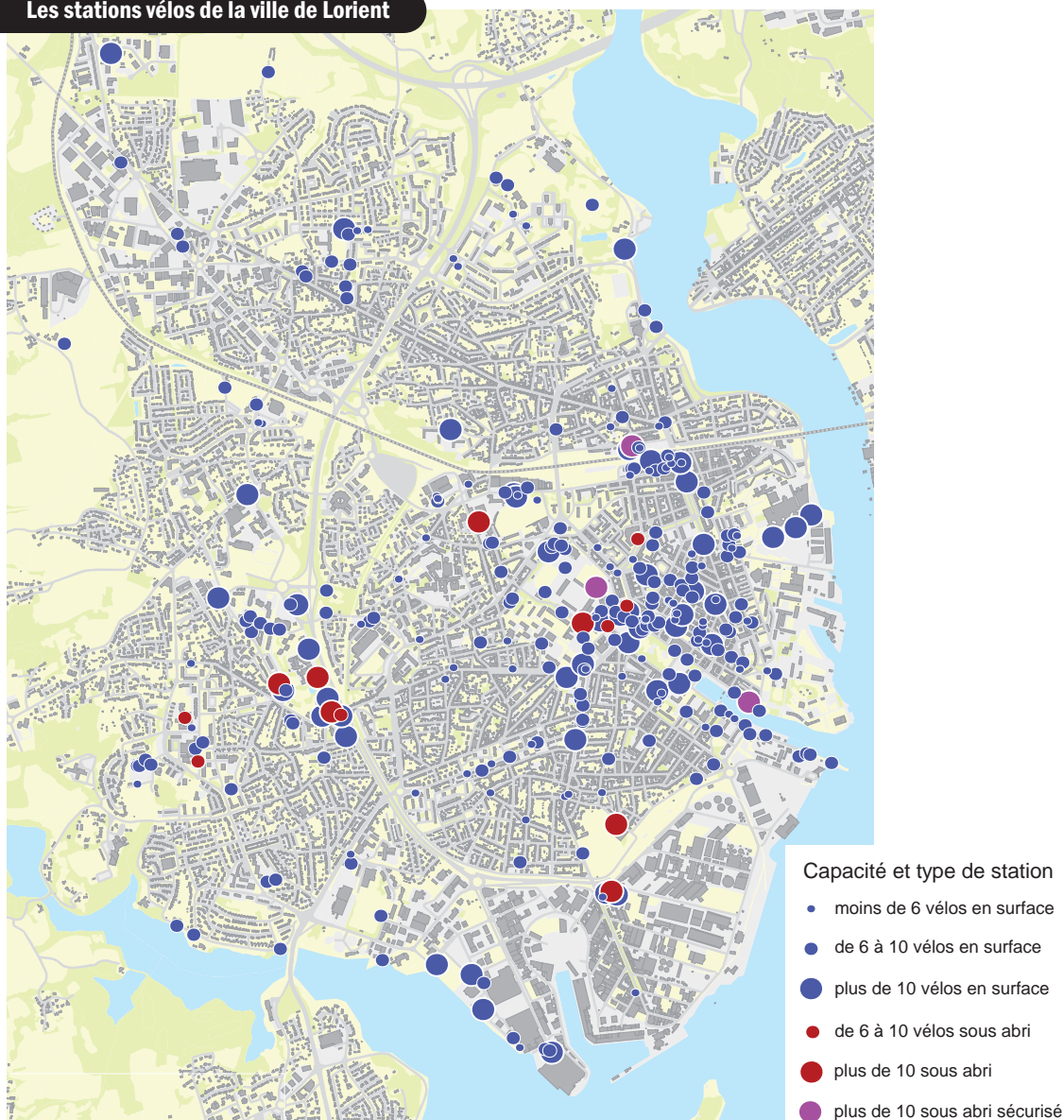


Le stationnement, levier de la pratique

En complément d'un réseau cyclable bien aménagé, le fait de disposer de nombreux points de stationnement répartis un peu partout en ville permet d'offrir au cycliste davantage de confort et de sécurité. Pouvoir attacher son vélo à proximité immédiate de l'endroit où l'on se rend facilite considérablement la pratique du 2 roues.

La ville de Lorient compte plus de 300 stations vélo pour plus de 2600 places. Les plus importantes peuvent accueillir jusqu'à 40 vélos voire davantage.

Les stations vélos de la ville de Lorient



Source : Ville de Lorient - DOSI

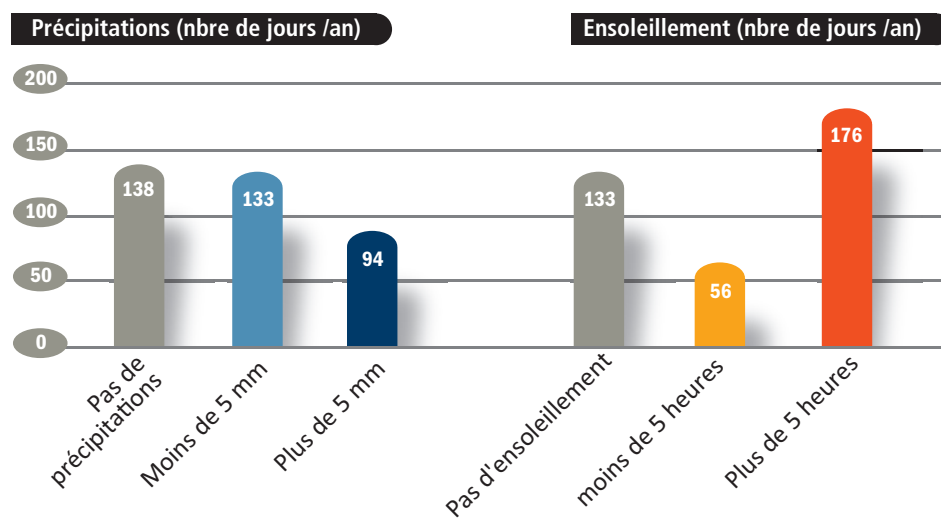
Des obstacles à la pratique du vélo ?

Les raisons météorologiques sont souvent évoquées pour justifier la difficulté de pratiquer quotidiennement le vélo. Parfois les conditions climatiques peuvent constituer un

réel frein à la pratique du vélo (vent, pluie, neige, ...). Cependant ces conditions extrêmes ne sont pas si fréquentes sur le territoire. La partie sud du Pays de Lorient comptabilise en moyenne annuelle près de 140 jours sans pluie et près d'un jour sur deux avec un ensoleillement de plus de 5 heures (normales climatiques calculées sur 30 ans entre 1981 et 2010 à Lorient - Lann Bihoué).

Un autre atout du territoire pour le développement de la pratique du vélo est son relief peu marqué, à l'exception de certains secteurs sur la partie Nord du territoire où les dénivelés peuvent être assez forts. D'autres villes bretonnes comme Vannes, Quimper, Quimperlé ou Brest n'offrent pas de conditions topologiques aussi favorables.

Conditions météorologiques du Pays de Lorient ²



(2) : Données climatiques enregistrées à Lann Bihoué sur une période de 30 ans entre 1981 et 2010
Source : Météo Bretagne

AudÉLOR
DÉVELOPPEUR DE TERRITOIRE

Agence d'Urbanisme,
de Développement Économique
et Technopole du Pays de lorient

12 avenue de la Perrière
56324 Lorient cedex

Tél. : 02 97 12 06 40

contact@audelor.com



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

www.audelor.com