



Schéma de développement des parkings relais et des aires de covoiturage

Sommaire

Sommaire	2
Synthèse	3
1. Introduction	4
1.1 Enjeux et objectifs	4
1.2 Définitions et cadre d'intervention	4
1.3 Méthode et pilotage de l'étude	7
2. Etat des lieux et diagnostic territorial	8
2.1 Trafic routier et réseau de transport collectif	8
2.2 Les aires de covoiturage	13
2.3 Les parkings relais	17
3. Perspectives de développement	19
3.1 Fiabilisation de l'état des lieux et remontée des projets	19
3.2 Catégorisation des aires	19
3.3 Développement et harmonisation serviciel	20
3.4 Principes d'intervention communautaire	21
3.5 Remarques complémentaires	22
3.6 Développement territorial	23
3.6.1 Aires de covoiturage	23
3.6.2 Parkings relais	27
4. Programme d'actions	28
4.1 Aires de covoiturage	28
4.2 Parkings relais	37
4.3 Synthèse du programme d'actions global prévisionnel	40
5. Suites à donner	42
Annexes	43

Synthèse

Le schéma des aires de covoiturage et des parkings relais proposé s'attache à étudier les opportunités de développement territorial et serviciel relative aux infrastructures. Il s'inscrit dans une stratégie plus large de développement du covoiturage et de renforcement de l'usage des transports collectifs en vue de réduire les externalités induites par le transport des personnes. Cette ambition et cette stratégie se traduiront dans le Plan de Mobilité (ex PDU), document visant à planifier de manière pluriannuelle les actions territoriales en matière de mobilité.

Le territoire, élargi à certaines communes limitrophes hors Agglomération, comptabilise 38 aires de covoiturage dont 23 formelles et 15 spontanées à usage informel. Le maillage des aires de covoiturage est donc déjà bien développé et s'articule principalement autour de la RN 165 et de certaines routes départementales (notamment la RD 769).

L'offre de service constatée sur les aires de covoiturage s'avère hétérogène. En particulier, la signalisation routière notamment directionnelle amont est peu développée. En revanche, la majorité des aires de covoiturage (75%) sont situées à proximité immédiate d'un point d'arrêt de transport collectif.

A noter qu'il existe peu d'aires de covoiturage intégrées à des aires de stationnement plus large (exemple centres commerciaux) et que près de la moitié des aires a un taux d'occupation inférieur à 30% par rapport aux places disponibles.

Le territoire est doté de 4 parkings relais dont deux de petite taille (inférieure à 12 places) et seul le parking relais de Pen Mané à Locmiquélic, situé à proximité immédiate de l'embarcadère de bateau bus, dispose d'un taux d'occupation important (>70%) pouvant sans doute désinciter l'usage des lignes maritimes de transport collectif. A noter que lors d'évènement d'ampleur soumis à une forte pression de stationnement dans les centralités urbaines, notamment pendant le festival interceltique, la mise en place de plusieurs parkings relais s'avère relativement efficace.

Une catégorisation des aires de covoiturage et des parkings relais est proposée en fonction du trafic routier associé aux aires, de la taille de l'aire et de la nature de l'offre de transport collectif située à proximité. Cette méthodologie permet de proposer des principes de répartition d'interventions opérationnels et financiers entre les communes, compétentes en matière de voirie, et l'Agglomération mais également d'affirmer le nouveau rôle de l'autorité organisatrice de mobilité.

Dans ce cadre un programme d'actions prévisionnels a pu être bâti et sera fiabilisé avec les communes en fonction des situations particulières. Pour les aires de covoiturage, il consiste principalement à

- Réaliser un programme de mise en cohérence de la signalisation routière pour renforcer leur visibilité
- Sécuriser certaines aires en installant des points lumineux (à énergie solaire)
- Déployer des bornes de recharge électrique et des abris vélos sécurisés sur plusieurs aires
- Créer de nouvelles aires de covoiturage

S'agissant des parkings relais, le programme d'actions consiste à déployer 6 nouvelles aires de rabattement intermodales :

- A proximité des trois gares TER (P+r de Gestel réalisé en 2021/22)
- A proximité des embarcadères de Pen Mané à Locmiquélic et de l'Anse du Dirasker à Port-Louis
- A proximité de la sorite Lanester Kerpont de la RN 165

Le programme d'actions proposé est évolutif et pourra être ajusté en fonction des évolutions démographiques, d'urbanisation, de mobilité, Il s'accompagnera d'une pluralité d'actions : renforcement d'une plateforme de mise en relation entre covoitureurs, développement de l'offre de transport collectif, incitations financières, mutualisation d'aires de stationnement avec des parkings de centres commerciaux, structuration d'aménagements dédiés, politique de stationnement dans les centralités urbaines, etc.

1. Introduction

1.1 Enjeux et objectifs

Le schéma de développement des aires de covoiturage et des parkings relais vise à déployer une politique intercommunale structurée en matière de stationnement pour le covoiturage et pour favoriser l'intermodalité sur le territoire en lien avec l'offre de transports collectifs. Les objectifs induits par le programme d'actions qui en découlera seront de :

- **Décongestionner les axes routiers** (notamment la RN 165) et les centres urbains en réduisant l'usage individuel de la voiture. En effet, on dénombre jusqu'à 80 000 véhicules par jour entre Lorient et Lanester sur la RN 165, chiffre comparable au trafic recensé sur les ceintures périphériques de Nantes et Rennes.
- **Réduire les externalités environnementales et le bruit.** En effet, les particules fines, issues notamment de la pollution des véhicules, sont à l'origine de plusieurs maladies respiratoires et cancers. Une étude de Santé Publique démontre que plus de 40 000 décès sont liés chaque année à ce polluant. Par ailleurs, les véhicules émettent également du dioxyde de carbone (CO2). A titre d'illustration, un trajet quotidien Hennebont – Lorient émet 1,18 tonnes de CO2 par an (soit environ 17 vols Lorient – Paris).
- **Augmenter le pouvoir d'achat des ménages.** En effet, le transport est le deuxième poste de consommation énergétique des ménages. A titre d'illustration, utiliser le covoiturage ou les transports collectifs seulement une fois par semaine pour un trajet quotidien Hennebont – Lorient ferait économiser 36€ par mois.
- **Réduire le stress dans les transports**
- **Garantir une accessibilité aux territoires plus ruraux en complément de l'offre de transport collectif**

Cette étude s'inscrit dans un cadre structurant de l'Agglomération définit notamment par :

- Le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** qui fixe un objectif d'augmentation du taux de remplissage des voitures de 1,4 à 2 à l'horizon 2050
- L'enjeu stratégique 3.1 « un territoire qui repense ses mobilités du quotidien » du **projet de territoire** délibéré le 9 novembre 2021

1.2 Définitions et cadre d'intervention

➤ Définitions

Le **covoiturage** consiste à l'utilisation en commun d'un véhicule entre un conducteur et un ou plusieurs passager(s). Il s'agit d'un cadre de déplacement non professionnel pour le propre compte du conducteur avec un échange financier représentant le partage des coûts du trajet. Il existe deux types de covoiturage :

- **Le covoiturage de proximité** (inférieur à 20 kilomètres). Ce type de covoiturage se développe récemment et tend à s'organiser avec le déploiement d'application de mise en

relation locale. Les modalités de prise en charge de covoitureurs courte distance s'orientent davantage vers des trajets porte à porte.

- **Le covoiturage moyenne – longue distance** (supérieur à 20 kilomètres). Ce type de covoiturage s'est développé depuis une dizaine d'années avec l'apparition d'application nationale spécialisée.

Les **aires de covoiturage** correspondent à des aires de stationnement signalisées et délimitées où les offreurs et demandeurs de covoiturage se rencontrent et se séparent. Elles ne sont pas forcément rattachées à un réseau de transport collectif.

- Il existe également des aires de covoiturations informelles non signalisées par un panneau
- Les aires de stationnement peuvent être exclusivement dédiées au covoiturage ou incluses dans une aire de stationnement plus large (exemple : dans un parking de centre commercial ou d'une salle de spectacle).



Aire de covoiturage informelle à Villeneuve - Hennebont



Aire de covoiturage formelle intégrée dans une aire de stationnement – mairie Lanester



Aire de covoiturage formelle exclusive de Boul Sapin à Brandérion

Les **parkings relais** ou parcs de rabattement correspondent à des aires de stationnement signalisées et délimitées permettant l'intermodalité en favorisant l'usage des transports collectifs. Ils peuvent être payants ou gratuits, de surface ou en ouvrage, avec ou sans barrière, sécurisés ou non. De la même manière que pour les aires de covoiturage, il existe des parkings relais formels (avec panneau de signalisation à l'entrée) et des parkings relais informels.



Parking relais formel – Gare de Gestel



Parking relais formel Quai Péri à Lanester



Parking relais informel Kerchopine à Cléguer

➤ Cadre institutionnel

La loi d'orientation des mobilités (LOM) définit Lorient Agglomération comme Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et souhaite développer l'usage du covoiturage en renforçant l'intervention des collectivités :

- Possibilité de verser une allocation aux covoitureurs
- Déplacements des travailleurs : thème de négociation obligatoire des entreprises de +50 salariés
- Voies dédiées sur les axes routiers structurants et facilitation de stationnement
- Forfait mobilité durable pour les déplacements domicile – travail
- L'établissement d'un schéma de développement des aires de covoiturage

La loi climat et résilience est venue renforcer la planification des aires de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers des personnes. En effet, ces aires doivent dorénavant faire partie intégrante des nouveaux Plans de Mobilité.

Ainsi, du fait de ces évolutions législatives, l'intervention des Autorités Organisatrices de la Mobilité sur les aires de covoiturage et sur les aires de stationnement relais se justifie pleinement. Il convient toutefois de trouver une articulation pertinente entre l'ensemble des parties prenantes ; en particulier, entre les AOM et les collectivités compétentes en matière de voirie (les communes et le Département).

➤ Leviers d'actions pour les collectivités

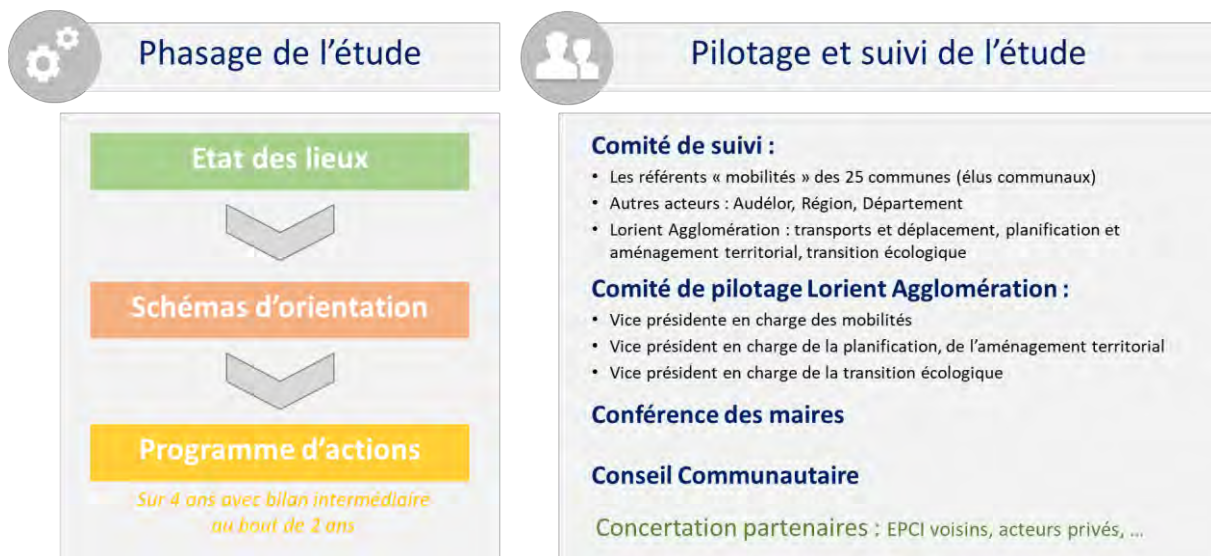
Cette étude sur le développement des aires de covoiturage et des parkings relais s'intègre dans une stratégie globale autour de la mobilité qui se traduira dans le **Plan de Mobilité (PDM)** de Lorient Agglomération. Ce document stratégique remplacera le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et visera à planifier et organiser l'ensemble des actions en matière de mobilité. L'élaboration du PDM de Lorient Agglomération se fera en concertation avec l'ensemble des parties prenantes du territoire.

Ce schéma sur les aires de covoiturage et parkings relais s'appuie sur le développement d'infrastructures mais plusieurs leviers existent et sont développées / étudiées en parallèle :

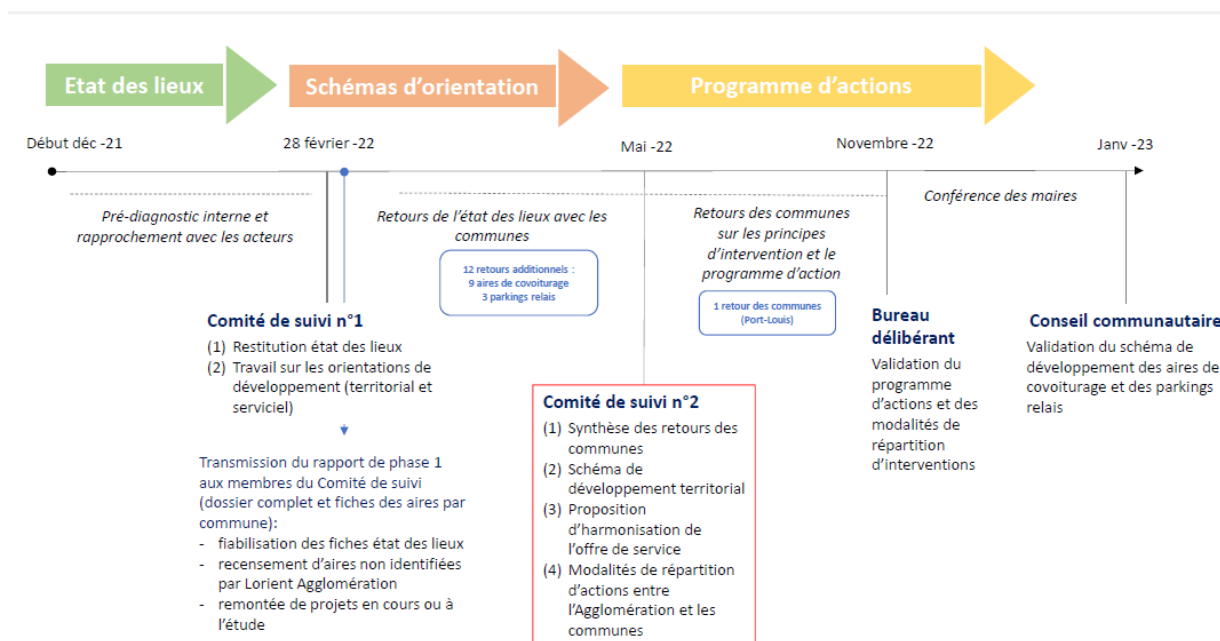
- Pour développer la pratique du covoiturage :
 - Porter et faire vivre une plateforme de mise en relation
 - Mettre en œuvre des actions de promotion (animation et communication) et d'accompagnement, notamment auprès des entreprises
 - Mettre en œuvre des infrastructures encourageant la pratique
- Pour favoriser l'intermodalité :
 - Proposer une offre de transport collectif interopérable et performante
 - Faciliter l'usage de plusieurs modes de transport (informations voyageurs, tarification identique, billettique commune, ...)
 - Mettre en œuvre des infrastructures permettant l'intermodalité

1.3 Méthode et pilotage de l'étude

Le cadre général de pilotage de l'étude s'articule comme suit :



Le calendrier global de l'étude est présenté ci-dessous.



2. Etat des lieux et diagnostic territorial

2.1 Trafic routier et réseau de transport collectif

Le déploiement d'aires de covoiturage et de parkings relais est fortement corrélé au trafic routier et à l'offre de transport collectif disponible pour y développer des possibilités de rabattement.

➤ Le trafic routier



Le territoire est marqué par un fort usage de la voiture individuelle. En effet, selon Audélor, 92% des navetteurs (actifs exerçant leur emploi dans une autre commune que celle de leur résidence) se rendent à leur travail en voiture. A noter que près de 4% des navetteurs utilisent les transports collectifs.

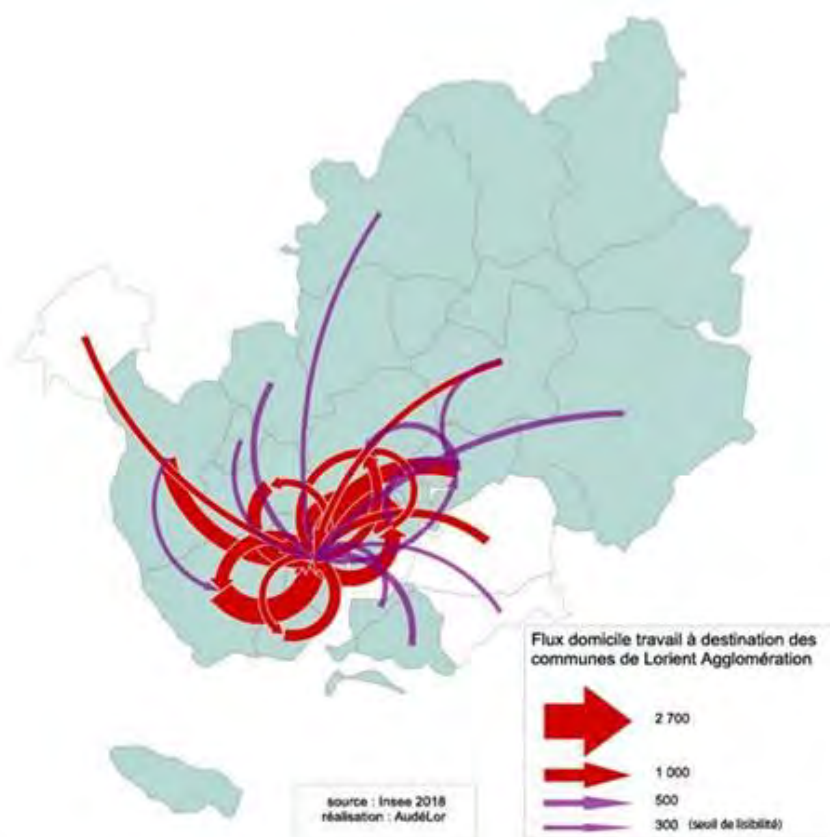
De surcroît, il est possible d'apprécier un éloignement croissant entre le lieu de résidence des personnes et leur lieu d'emploi avec une distance domicile – travail de 34,6km en moyenne.

La carte du réseau routier du territoire fait apparaître une classification des axes en 4 catégories (données : observatoire de la mobilité Insee) :

- Axes structurants : trafic supérieur à 25 000 véhicules / jour avec notamment un phénomène de congestion important sur la RN 165 entre Lorient et Lanester en heure de pointe. En effet, plus de 80 000 véhicules par jour ont été comptabilisés sur cette portion
- Axes secondaires : trafic compris entre 12 et 25 000 véhicules / jour
- Axes intermédiaires : trafic compris entre 4 et 12 000 véhicules / jours
- Axes de proximité : trafic inférieur à 4 000 véhicules / jour

➤ Les flux domicile – travail à destination des communes de Lorient Agglomération

En 2017, 78 274 actifs travaillent sur Lorient Agglomération ; 51 000 d'entre eux sont des navetteurs (actifs travaillant dans une autre commune que celle où ils résident).



Les flux de navetteurs traduisent l'existence d'un bassin d'actifs dépassant les limites administratives de l'EPCI et ayant comme destination le cœur d'agglomération et sa première couronne.

➤ L'offre de transport collectif



Le transport ferroviaire

Le territoire de l'Agglomération est doté de :

- Un Pôle d'Echange Multimodal à Lorient
- 3 gares TER :
 - Hennebont (à 7 minutes du centre-ville de Lorient)
 - Gestel (à 7 minutes du centre-ville de Lorient)
 - Brandérion (à 12 minutes du centre-ville de Lorient)

En 2019, plus d'1 million de voyageurs TER ont été comptabilisés sur les 4 gares.



Le transport en bateau bus

Autour de la rade, les principales caractéristiques du transport en bateau bus sont les suivantes :

- 8 lignes maritimes exploitées :
 - 5 lignes maritimes régulières : B1, B2, B3, B4 et B5
 - 3 lignes estivales : B6, B7 et B8
- 8 embarcadères :
 - 3 à Lorient
 - 2 à Port-Louis
 - 2 à Locmiquélic
 - 1 à Gâvres

En 2019, plus de 900 000 voyageurs ont été comptabilisés sur les lignes maritimes dont la moitié sur la ligne B1 reliant Locmiquélic Pen Mané à Lorient Quai des Indes. La demande pour le transport de personnes en bateau bus croît régulièrement chaque année.



Le transport en bus

Le réseau de transport en bus comptabilise 2 150 km de lignes exploitées dont plus de 460 km pour les lignes principales. En 2019, plus de 19 millions de voyages ont été comptabilisés sur le réseau de bus.

En 2017, le territoire s'est doté d'un aménagement urbain dédié au transport collectif (TCSP : transports collectifs en site propre) : le Triskell. Il permet des déplacements urbains rapides, cadencés et confortables pour répondre aux besoins de mobilité des habitants. Le système de priorité systématique au bus mis en place engendre un gain de 5 à 7 minutes par rapport aux aménagements initiaux.

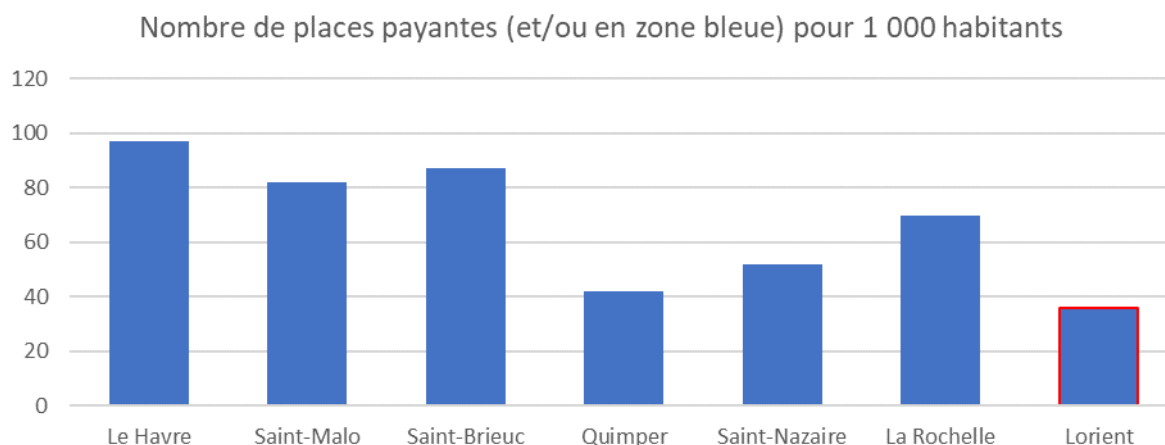
Au total, les lignes régulières du réseau de bus se caractérisent par :

- 39 lignes régulières dont 4 lignes structurantes : les lignes T1 (a et b), T2, T3 et T4. En heures de pointe, la fréquence de ces lignes structurantes se situe entre 12 et 15 minutes
- 3 lignes express pour rejoindre le centre-ville de Lorient depuis Plouay, Languidic et Inzinzac-Lochrist
- 2 lignes spécifiques (UBS et navette)
- Et 3 lignes estivales

➤ La politique de stationnement dans les centralités urbaines

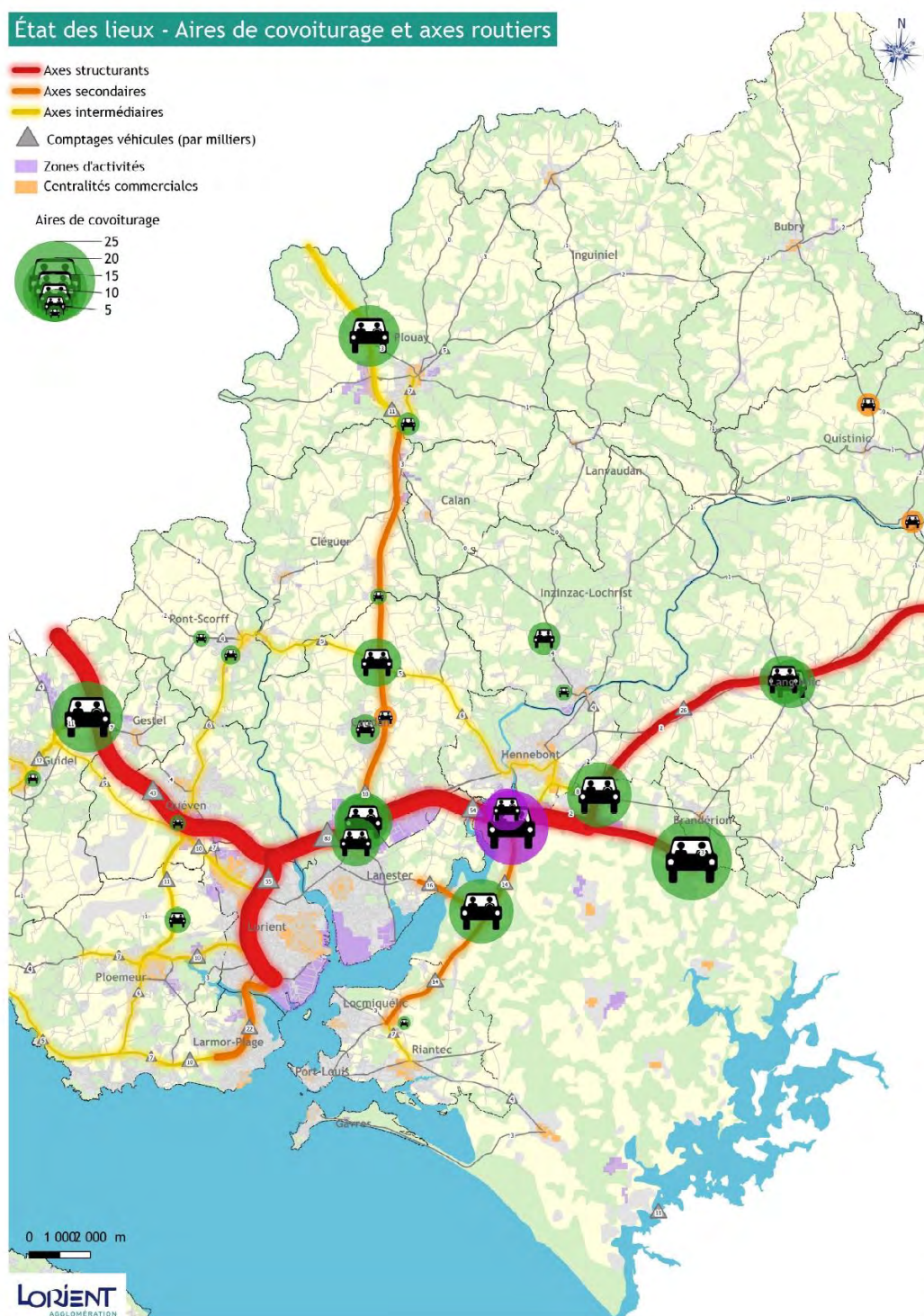
La politique de stationnement dans les centralités urbaines influence l'usage des transports collectifs et donc le développement de parkings relais. En effet, plus il y a de contraintes sur le stationnement plus les habitants / travailleurs sont encouragés à prendre les transports collectifs ou d'autres modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle.

L'offre de stationnement disponible dans le centre-ville de Lorient est importante et assez peu réglementée. En effet, il n'existe pas de stationnement payant en surface et le stationnement en zone bleue, même s'il se développe, reste relativement limité. A titre de comparaison, le graphique ci-dessous présente la situation de l'état de l'offre de stationnement payant (et/ou en zone bleue) sur 7 villes sensiblement comparables à la configuration de Lorient.



La politique de stationnement dans les centralités urbaines et notamment dans le centre-ville de Lorient est donc indirectement un des vecteurs de développement des parkings relais sur le territoire.

2.2 Les aires de covoiturage



Lors de la phase d'état des lieux, 28 aires de covoiturage ont été comptabilisées sur le territoire (dont 3 situées hors de l'Agglomération et 2 sont en travaux). Suite au Comité de suivi du 28 février 2022, cet état des lieux a fait l'objet d'une fiabilisation avec les communes.

La taille des aires de covoiturage s'étend de 4 à 120 places avec une moyenne constatée de 28 places par aire.

Le maillage des aires de covoiturage constaté semble déjà bien développé avec :

- Un fort développement d'aires de covoiturage de grande taille autour des axes structurants et secondaires. Ces infrastructures permettent notamment de favoriser le covoiturage moyenne et longue distance
- Un déploiement d'aires de covoiturage plutôt de petite taille autour des axes intermédiaires et de proximité

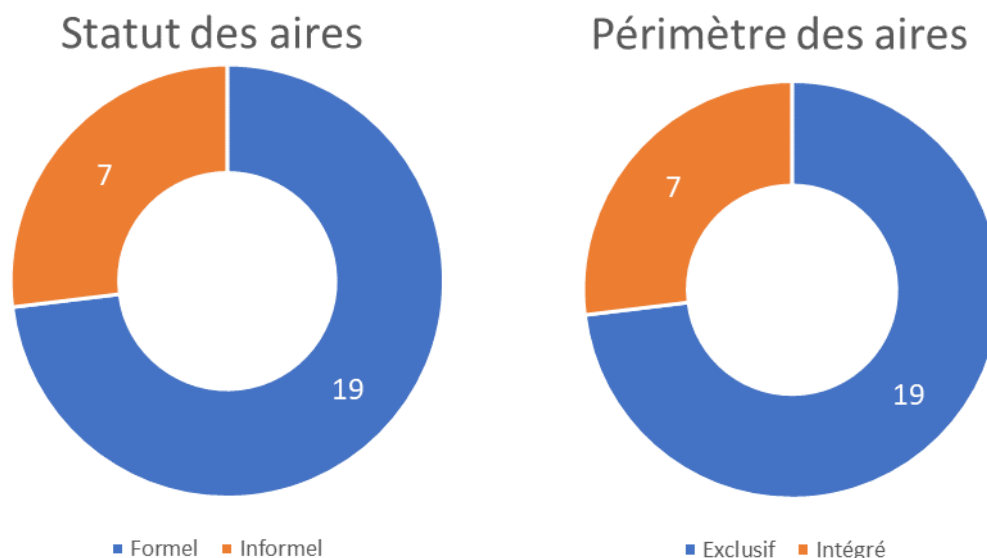
A noter que l'état des lieux fait apparaître un manque de développement sur les secteurs suivants (avec sans doute des usages informels non identifiés sur certaines aires de stationnement existantes) :

- Autour de la pénétrante (D465)
- Secteur côtier
- Certaines communes du Nord-Est du territoire

Dans le cadre de l'état des lieux des aires de covoiturage, une observation de terrain a été menée sur la période de décembre 2021 à janvier 2022 afin d'apprécier l'offre de service proposée sur chacune d'entre elles ainsi que de constater leur taux d'occupation. Ce dernier a potentiellement été sous-évalué du fait de l'épidémie de Covid 19 et de la réduction du trafic routier associé au télétravail recommandé aux entreprises.

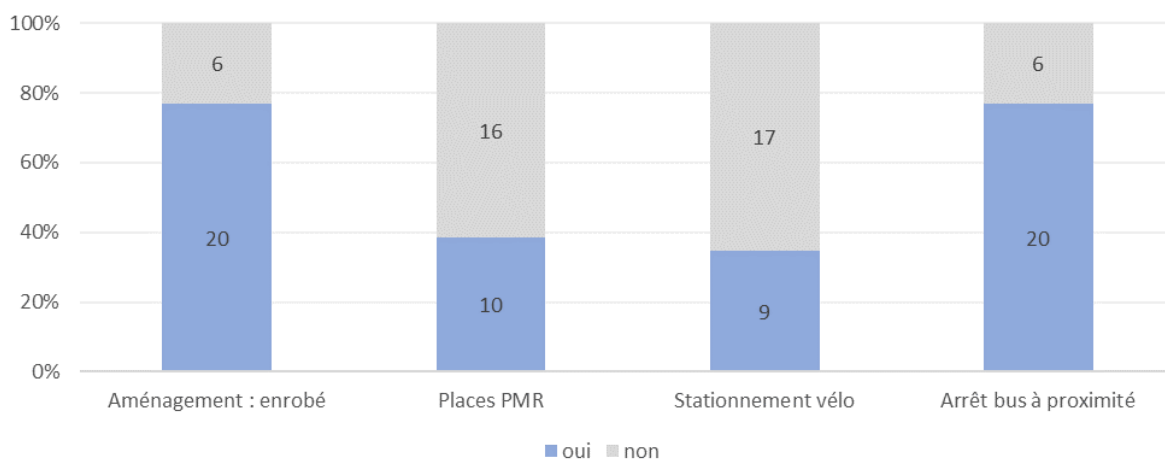
Sur les 26 aires de covoiturage disponibles (excluant 2 aires de covoiturage en travaux) :

- 7 font l'objet d'usage informel (pas de panneau d'aire de covoiturage constaté)
- 7 sont intégrées dans une aire de stationnement plus large (peu de développement d'aires de covoiturage dans des parkings de centres commerciaux : seule 1 aire comptabilisée)

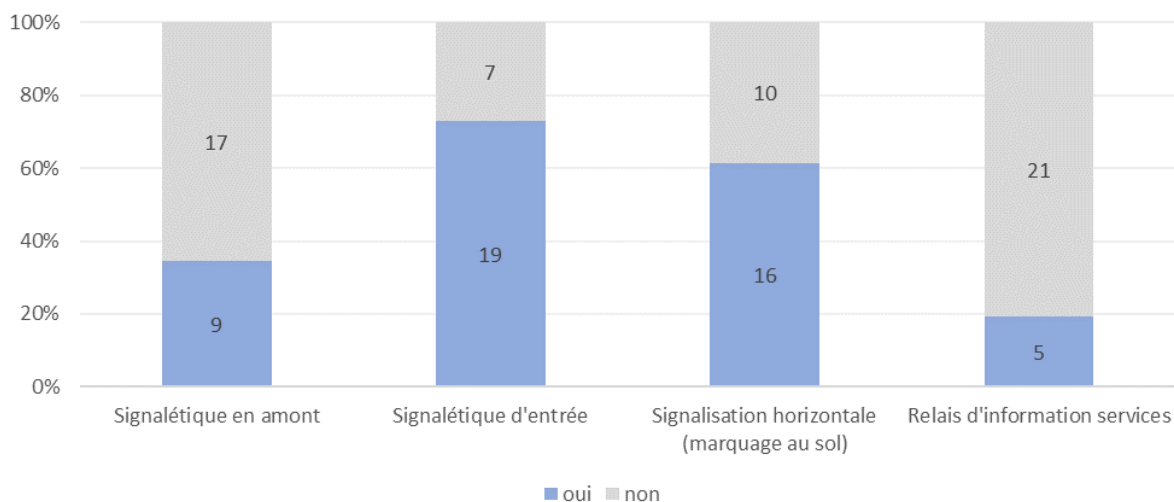


Les graphiques ci-après font apparaître les différences d'offre de service constatée sur chacune des aires de covoiturage identifiée.

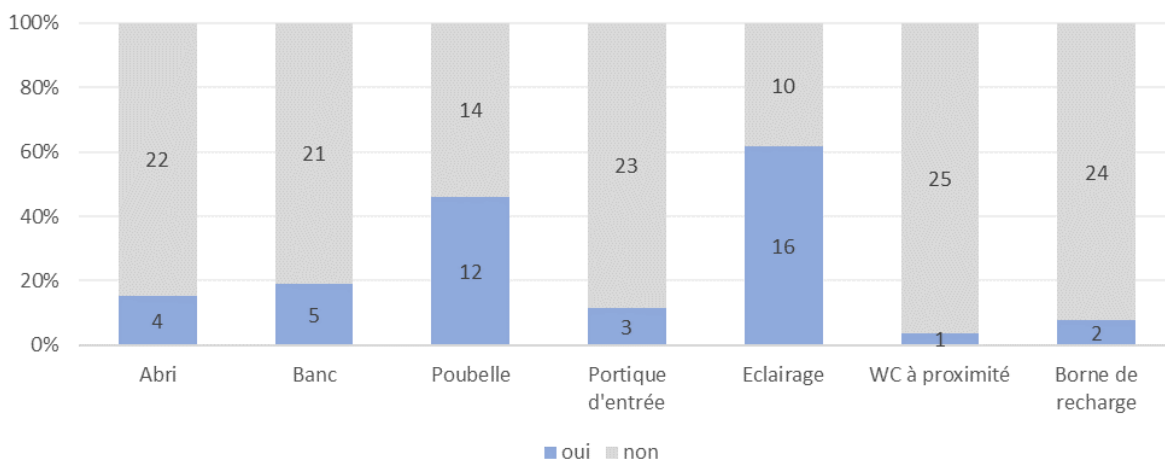
Aménagement des aires

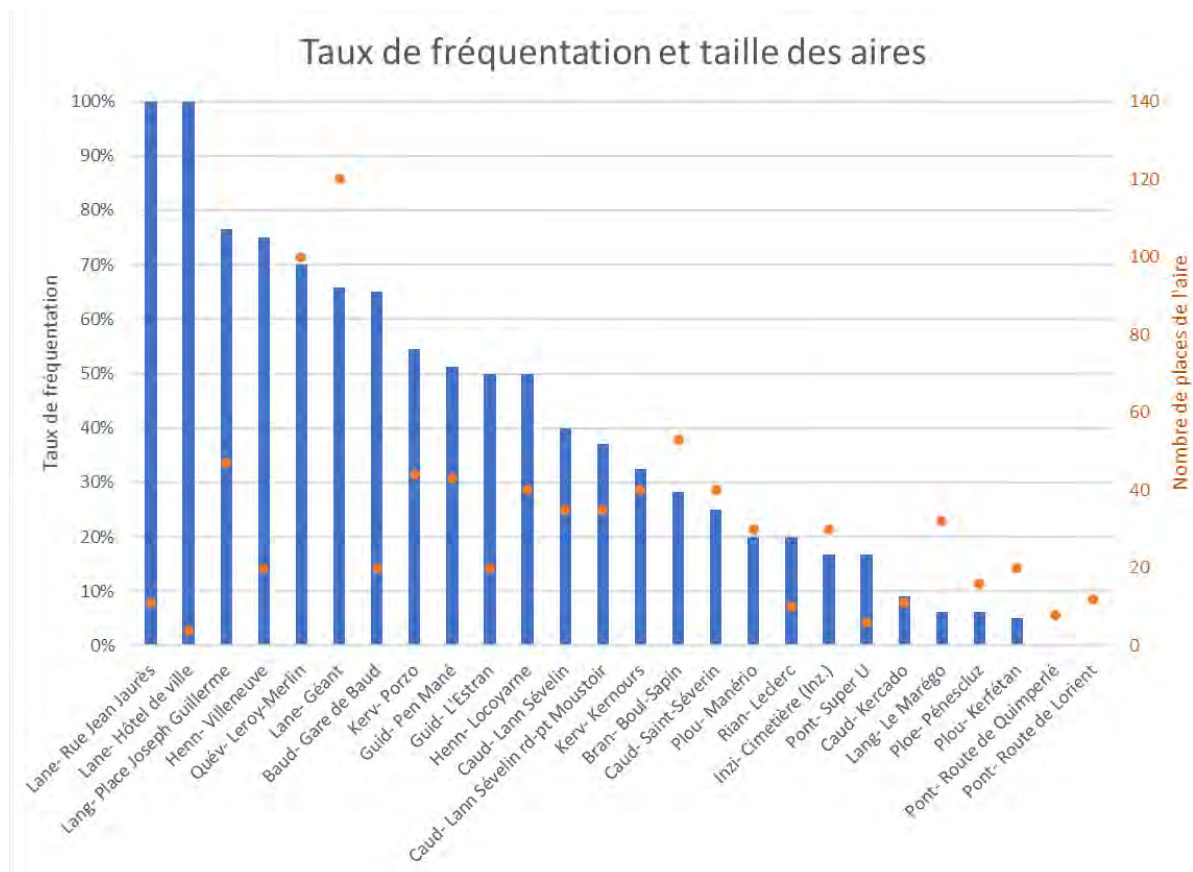


Signalétique et communication



Sécurité et confort





Synthèse du diagnostic des aires de covoiturage existantes

- 7 aires de covoiturage sur 26 sont informelles (avec des usages spontanés) – à noter qu'il y a sans doute d'autres aires de covoiturage informelles sur le territoire
- Peu de développement d'aires de covoiturage intégrées sur des aires de stationnement plus larges telles que des parkings de centres commerciaux
- La majorité des aires de covoiturage sont situées à proximité d'un arrêt de bus
- Un tiers comptabilise à minima une place PMR
- Peu d'offre de stationnement vélo
- Une signalétique peu déployée, s'agissant notamment de panneaux de signalisation routiers amont
- Des équipements de sécurité et de confort associés très hétérogènes : seuls deux aires de covoiturage disposent de borne de recharge pour véhicule électrique à proximité, 1 seule d'un WC à proximité, 60% dispose d'un éclairage, seule 3 sont équipées de portique d'entrée
- Des taux d'occupation différents :
 - Trois aires de covoiturage intégrées à des aires de stationnement plus importantes utilisées à près de 100 % : Lanester rue Jean Jaurès, Lanester hôtel de ville, Languidic place J. Guillaume
 - Quatre aires de covoiturage associées à un axe structurant fortement occupées (> à 60%) : Hennebont Villeneuve, Quéven Leroy Merlin, Lanester Géant, Baud gare de Baud
 - Une dizaine d'aires de covoiturage avec un taux d'occupation inférieur à 20% (notamment des aires de covoiturage de petite taille)

2.3 Les parkings relais

Le maillage de parkings relais est peu développé sur le territoire de l'Agglomération, avec :

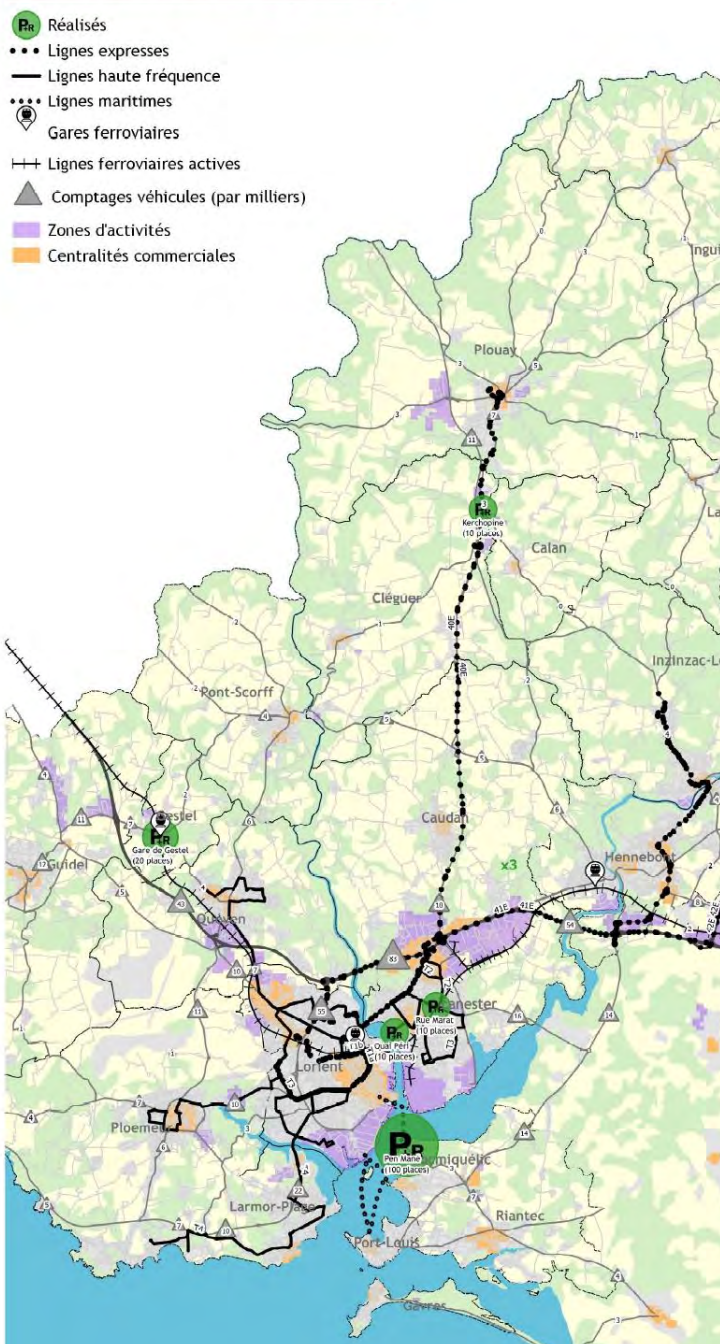
- Un important parking relais à Locmiquélic à proximité immédiate de l'embarcadère de Pen-Mané
- Des aires de stationnement relais de petite taille à Lanester
- Des usages sans doute informels sur d'autres aires de stationnement situées à proximité de points d'arrêt de transport collectif

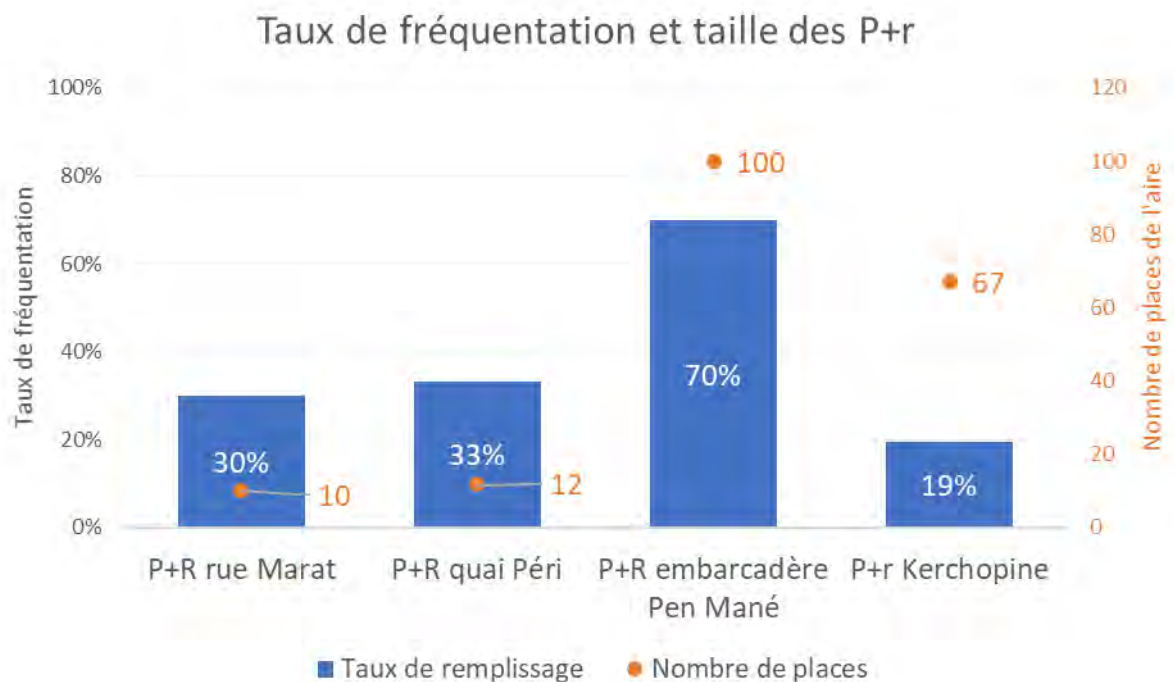
Il y a peu d'offre de stationnement relais autour des gares ferroviaires même si des parkings existent à proximité (la signalétique et des équipements complémentaires pourraient y être déployés). Un parking relais a été inauguré au niveau de la gare ferroviaire de Gestel au 1^{er} trimestre 2022.

Lors d'évènement d'ampleur, tel que le festival interceltique de Lorient, durant lequel il existe une forte tension de stationnement en centre-ville de Lorient, plusieurs aires de stationnement relais de taille importante sont mobilisées afin d'offrir une possibilité de rabattement pertinente aux automobilistes. Ces derniers peuvent ensuite utiliser les transports collectifs pour rejoindre les points d'intérêts en centre-ville. Le parking du parc des expositions de Lanester, du centre commercial de Géant Lorient, du centre commercial de K2 à Lorient, ... sont mobilisés et utilisés efficacement.

A noter qu'il existe des potentiels et opportunités de développement autour de la RN 165, de la pénétrante et des mutualisations pourraient être trouvées avec d'autres aires de stationnement (aires de covoiturage et parkings de centres commerciaux).

État des lieux - Parkings relais





Synthèse du diagnostic des parkings relais existants

Deux types de stationnement relais sont constatés sur le territoire :

- Aires relais de proximité à Lanester (rue Marat et Quai Péri)
 - Il s'agit d'aires formelles avec panneau de signalisation à l'entrée
 - Elles correspondent à des aires de stationnement de petite taille : entre 10 et 15 places
 - Avec des taux d'occupation relativement faibles : 3 à 4 véhicules stationnés
- Parkings relais : (1) de Pen Mané à Locmiquélic situé à proximité de l'embarcadère et (2) de Kerchopine à Cléguer
 - Il s'agit d'aires informelles (sans panneau de signalisation à l'entrée)
 - Elles correspondent à des aires de taille importante (de 100 et 67 places). A noter qu'à Locmiquélic les places le long de la voirie ont également été comptabilisées
 - Le taux d'occupation de l'aire relais à Pen Mané est important (70%) tandis que pour l'aire de Kerchopine il est relativement faible (20%)

A noter que les P+R de l'Anse du Driasker à Port-Louis et en gare de Gestel n'avaient pas été mis en service lors de l'état des lieux réalisé.

L'offre de stationnement relais est peu développée sur le territoire. Les 4 parkings relais existants présentent des caractéristiques et des taux d'occupation très différents. Des opportunités de développement peuvent toutefois être étudiées (gares ferroviaires, axes structurants, embarcadères, ...).

Des usages efficaces de stationnement relais sont constatés lors de déploiement parkings de rabattement durant des événements d'ampleur, tel que le FIL, avec une forte tension de stationnement en centre-ville de Lorient.

3. Perspectives de développement

3.1 Fiabilisation de l'état des lieux et remontée des projets

La première phase de l'état des lieux des aires de covoiturage et des parkings relais a été élaborée par les services de l'Agglomération. Afin de fiabiliser le diagnostic territorial et à la suite du premier comité de suivi du 28 février 2022, un dossier complet a été transmis à toutes les communes présentant pour chaque aire une fiche descriptive détaillée (voir annexe). Les communes étaient invitées dans un délai d'un mois à :

- (1) fiabiliser l'offre de service constatée sur chaque aire
- (2) communiquer les éventuels projets de développement en cours ou à l'étude qui n'auraient pas été identifiés par les services de l'Agglomération
- (3) informer d'éventuels aires de covoiturage formelles ou informelles non identifiées

Ainsi, 11 projets communaux ont été remontés dont 3 parkings relais et 8 aires de covoiturage.

3.2 Catégorisation des aires

En cohérence avec la structuration du réseau routier et de l'offre de transport collectif du territoire, une catégorisation des aires de covoiturage et des parkings relais est proposée.

En lien avec les axes routiers qui leurs sont associés, les aires de covoiturage ne répondent pas forcément à la même pratique du covoiturage. En effet, les aires de covoiturage situées à proximité des axes structurants (RN 165, D 465, D 769, RN 24) vont davantage être utilisées pour du covoiturage moyenne-longue distance, tandis que les aires de covoiturage associées aux axes intermédiaires ou de proximité sont davantage destinées au covoiturage courte distance.

La catégorisation proposée dans le tableau ci-dessous tient compte des caractéristiques de mobilité associées à proximité immédiate de l'aire de stationnement (axe routier ou offre de transport collectif) et de sa capacité de stationnement indicative.

Catégorisation	parking relais	Structurant	Secondaire	Intermédiaire	Proximité
Caractéristiques de mobilité	Situé à proximité immédiate d'un point d'arrêt de transport collectif structurant	Supérieur à 25 000 véhicules / jours	Entre 12 et 25 000 véhicules / jour	Entre 4 et 12 000 véhicules / jour	Inférieur à 4 000 véhicules / jours
Capacité indicative	Au-delà de 20 places	Au delà de 35 places	Entre 15 et 35 places		Inférieur à 15 places

Un point d'arrêt de transport collectif est qualifié de structurant dès lors qu'il s'agit :

- Pour le transport ferroviaire : d'une gare TER

- Pour le transport maritime de passager : d'un embarcadère comptabilisant plus de 200 000 voyages par an
- Pour le transport en bus : d'une ligne de bus à haute fréquence (T1, T2, T3 et T4) ou d'une ligne express périurbaine (40^e, 41^e, et 42^e)

La catégorisation proposée pourra évoluer en fonction des évolutions de mobilité structurelles constatées.

3.3 Développement et harmonisation serviciel

Une harmonisation de l'offre de service proposée sur les aires de covoiturage et parkings relais mériterait d'être étudiée. En effet, il s'agit de proposer aux usagers une offre claire, adaptée et cohérente à l'échelle territoriale.

Les services proposés peuvent être différents en fonction du type d'aire. En effet, par exemple, certains services peuvent être pertinents sur des aires de covoiturage structurantes et ne pas l'être sur d'autres (exemple dépose minute, stationnement vélos, ...).

Ainsi, en cohérence avec la catégorisation proposée ci-dessus, l'offre de service ci-dessous est proposée. Cette proposition peut servir de base à l'harmonisation de l'offre de service sur les aires existantes et de feuille de route à la réalisation de nouvelles aires.

	Structurant & P+r	Secondaire	Intermédiaire	Proximité
Aménagement				
Dépose minute	au cas par cas			
Signalisation				
Totem d'entrée (1 * 2,5)	Selon taille	au cas par cas		
Panneau entrée	x	x	x	x
Panneaux directionnelles (amont)	x	x	x	x
Signalisation horizontale (au sol)	x	x	x	x
Relais d'information services	x	au cas par cas		
Confort et sécurité				
Abri	au cas par cas	au cas par cas		
Poubelle	x			
Portique limitation hauteur	au cas par cas			
Eclairage	x	x	x	x
WC à proximité	au cas par cas			
Borne de recharge	au cas par cas			
Intermodalité				
Stationnement vélos	x	au cas par cas	au cas par cas	au cas par cas
Transports collectifs	x	au cas par cas	au cas par cas	au cas par cas

3.4 Principes d'intervention communautaire

Il est proposé de définir des principes d'intervention communautaire en cohérence avec la catégorisation des aires présentée ci-dessus dans l'objectif de :

- Déployer des parkings relais à proximité de points d'arrêt de transport collectif structurants
- Développer des aires de covoiturage à proximité des axes routiers structurants
- Soutenir le développement d'aires de covoiturage à proximité des axes routiers secondaires
- Accompagner le développement d'aires de covoiturage proches des axes routiers intermédiaires et de proximité

Les interventions entre les communes et l'Agglomération se répartissent entre actions d'investissement et actions de fonctionnement.

➤ Interventions en investissement

Les interventions sur les aires de covoiturage et parkings relais en investissement peuvent se décomposer en quatre principales catégories : le foncier, les aménagements de voirie et équipements complémentaires, les équipements de signalétique routière et de communication ainsi que les équipements d'intermodalité. Les principes de répartition d'action entre les communes et l'Agglomération proposés sont présentés ci-dessous.

<i>En investissement</i>	Structurant & Parkings relais	Secondaire	Intermédiaire	Proximité
Capacité indicative	Au-delà de 35 places pour les aires de covoiturage et 20 places pour les parkings relais	Entre 15 et 35 places		Inférieure à 15 places
Foncier	Au cas par cas selon opportunité Possibilité d'accompagnement technique de Lorient Agglomération à la recherche d'emprises foncières			
Aménagement de voirie (projets nouveaux) Confort et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Maitrise d'ouvrage LA • Financement pris en charge à 100% par LA pour les besoins de covoiturage / intermodalité • Possibilité MO déléguée à la commune 	<ul style="list-style-type: none"> • Maitrise d'ouvrage commune • Participation financière de LA à hauteur de 40% du reste à charge de l'opération • Possibilité d'accompagnement à la maitrise d'ouvrage 	<ul style="list-style-type: none"> • Maitrise d'ouvrage commune • Participation financière de LA à hauteur de 20% du reste à charge de l'opération • Possibilité d'accompagnement à la maitrise d'ouvrage 	
Signalétique et communication	Pris en charge par Lorient Agglomération			
Intermodalité	Pris en charge par Lorient Agglomération			

➤ Interventions en fonctionnement

En cohérence avec la répartition des compétences statutaires entre les communes et Lorient Agglomération, il est proposé de maintenir les missions opérationnelles d'entretien de la voirie et de gestion des équipements par les services communaux. En effet, les communes assurent d'ores et déjà ces missions sur les aires publiques existantes et disposent des capacités techniques internes d'entretien et de gestion de la voirie.

Par ailleurs, s'agissant des nouveaux projets d'aires de covoiturage structurants et de parkings relais, réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération, il est proposé de contribuer financièrement aux missions de fonctionnement. Dans ce cadre, une convention d'entretien et de gestion sera conclue entre l'Agglomération et la commune concernée.

Concernant les nouveaux équipements d'intermodalité (box vélo et bornes de recharge), pour toutes les aires de covoiturage et parkings-relais :

- Le petit entretien des box vélos et de l'éclairage sera assuré par les services communaux, via les conventions d'entretien de la voirie et de gestion des équipements
- La maintenance des abris vélos sécurisés sera assuré via la délégation de service publique des services de mobilité entre Lorient Agglomération et la CTRL
- L'entretien et la maintenance des bornes de recharge est assurée par Morbihan Energie.

3.5 Remarques complémentaires

- Il est proposé de ne pas opérer de transfert de propriété des aires de covoiturage et parkings relais existants à l'échelle communautaire
- Les pouvoirs de police de circulation et de stationnement sont conservés par la ou le maire de la commune
- La catégorisation des aires proposée pourra être ajustée au regard des évolutions de trafic et des évolutions d'urbanisation
- Les nouveaux projets communaux non identifiés dans le cadre de ce schéma de développement ne feront pas l'objet de financements communautaires de plein droit. Une étude d'opportunité et de cohérence devra au préalable être menée par les services de l'Agglomération pour pouvoir bénéficier de financements tels que prévus dans ce schéma de développement (dans la limite des crédits disponibles)

3.6 Développement territorial

3.6.1 Aires de covoiturage

Le maillage territorial des aires de covoiturage proposé est composé de 43 aires (formelles, informelles, en projet / à l'étude, avec des sites à potentialité identifiés). Il est proposé d'organiser le développement territorial comme suit :

- Renforcer les aires de covoiturage formelles et notamment les sites avec un fort taux d'occupation
- Officialiser, si possible en fonction notamment des disponibilités foncières, les aires de covoiturage informelles / spontanées
- Développer de nouveaux projets en cas de manquement constaté














Cette proposition de maillage territorial est issue :

- Du recensement et de la remontée des aires de covoiturage formelles et informelles existantes sur le territoire
- De la remontée des projets de création d'aire en cours ou à l'étude par les communes
- De l'identification de sites à potentiel pour créer de nouvelles aires de covoiturage

La liste de aires de covoiturage en fonction de leur catégorie est présentée ci-après.

➤ **13 aires de covoiturage associées aux axes structurants**

Commune	N° - Nom	Statut	Périmètre	Places voitures	Taux occupation (déc 21 - janv 22)
Brandérian	1 - Boul-Sapin	Formel	Exclusif	53	 28%
Baud	3 - Gare de Baud	Formel	Exclusif	20	 65%
Caudan	6 - Lann Sévelin	Informel	Exclusif	35	 40%
Caudan	7 - Lann Sévelin rd-pt Moustoir	Formel	Exclusif	35	 37%
Guidel	13 - Pen Mané	Formel	Exclusif	43	 51%
Hennebont	14 - Villeneuve	Informel	Exclusif	20	 75%
Hennebont	15 - Locoyarne	Informel	Exclusif	40	 50%
Kervignac	20 - Porzo	Formel	Exclusif	44	 55%
Lanester	22 - Géant	Formel	Exclusif	120	 66%
Lanester	24 - ZA Kerpont Est P2	A l'étude	Exclusif	80	nc
Languidic	29 - Le Marégo	Formel	Exclusif	32	 6%
Languidic	30 - Kerhann	Potentialité			nc
Quéven	42 - Leroy-Merlin	Formel	Intégré	100	 70%

➤ 7 aires de covoiturage associées aux axes secondaires

Commune	N° - Nom	Statut	Périmètre	Places voitures	Taux occupation (déc 21 - janv 22)
Caudan	5 - Kercado	Formel	Exclusif	11	● 9%
Caudan	9 - Saint-Séverin	Informel	Exclusif	40	● 25%
Caudan	10 - Kergohal	A l'étude	Exclusif	55	nc
Kervignac	21 - Kernours	Formel	Exclusif	40	● 33%
Plouay	37 - Kerfétan	Formel	Exclusif	20	● 5%
Plouay	38 - Manério	Formel	Exclusif	30	● 20%
Riantec	44 - Leclerc	Formel	Intégré	10	● 20%

➤ 9 aires de covoiturage associées aux axes intermédiaires

Commune	N° - Nom	Statut	Périmètre	Places voitures	Taux occupation (déc 21 - janv 22)
Guidel	12 - L'Estran	Formel	Intégré	20	● 50%
Lorient	33 - Bois du château	Informel		10	nc
Lorient	34 - Kervaric	A l'étude		15	nc
Lorient	35 - La Base - Le Ter	A l'étude			nc
Plouay	36 - Poulhibet	Formel	Exclusif	15	nc
Pont-Scorff	40 - Route de Lorient	Formel	Exclusif	12	● 0%
Pont-Scorff	41 - Super U	Informel	Intégré	6	● 17%
Quéven	43 - Rue Jean Jaurès	Potentialité	Intégré	5	nc
Ploemeur	45 - Pénescluz	Formel	Exclusif	16	● 6%

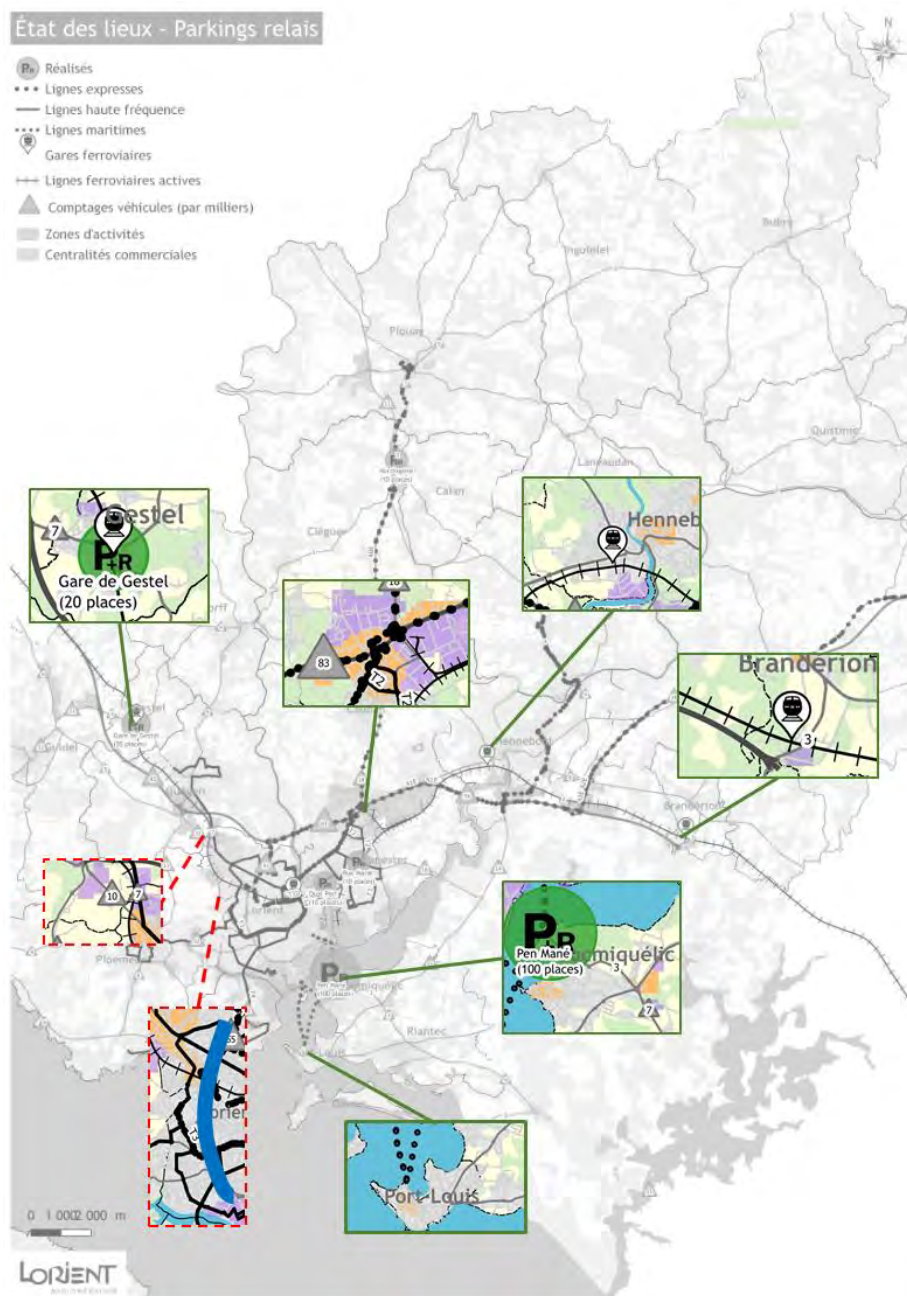
➤ 15 aires de covoiturage associées aux axes de proximité

Commune	N° - Nom	Statut	Périmètre	Places voitures	Taux d'occupation (déce 21 - janv 22)
Calan	4 - Salle polyvalente	A l'étude		20	nc
Caudan	8 - Centre commercial de Kério	A l'étude		18	nc
Inzinzac-Lochrist	17 - rue du Bois	Informel	Intégré	20	nc
Inzinzac-Lochrist	18 - Cimetière (Inz.)	Formel	Exclusif	30	17%
Inzinzac-Lochrist	19 - Place de l'église				
Lanester	23 - Rue Jean Jaurès	Informel	Intégré	15	nc
Lanester	27 - Hôtel de ville	Formel	Intégré	4	100%
Languidic	28 - Place Joseph Guillerme	Informel	Intégré	47	77%
Pont-Scorff	39 - Route de Quimperlé	Formel	Intégré	8	0%
Quistinic	47 - Keramour	A l'étude			nc
Quistinic	48 - Pont Augan	A l'étude			nc
Inguiniel	49 - Locunel	Potentialité			nc
Inguiniel	50 - Kerihouai	Potentialité			nc
Port-Louis	51 - Côte Rouge	Informel	Intégré	3	nc
Bubry	52 - Lann Vihan	Potentialité			nc

3.6.2 Parkings relais

Le maillage territorial des parkings relais proposé s'appuie sur le déploiement d'un réseau de 7 aires:

- Gares ferroviaires de Gestel (déjà réalisé), Hennebont et Brandérian
- Embarcadères de Locmiquélic (Pen Mané) et de Port-Louis (Anse du Driasker)
- Sortie n°42 de la RN 165 Lanester – Kerpont
- Et, à plus long terme, en fonction des opportunités, sur l'ouest de Lorient (secteur K2/Pénétrante).

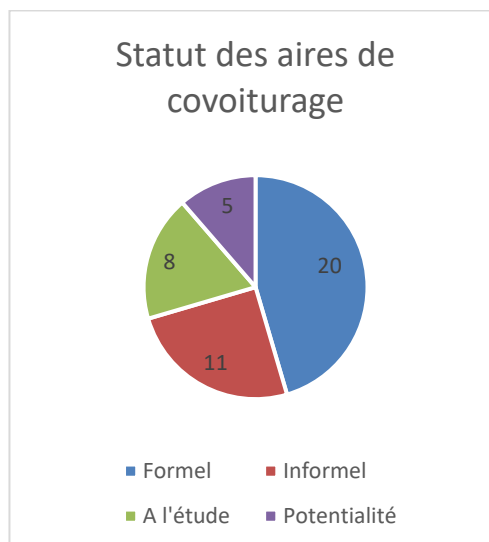


4. Programme d'actions

4.1 Aires de covoiturage

Le programme d'actions du schéma des aires de covoiturage propose un maillage de 44 aires s'appuyant :

- Sur le renforcement de l'offre d'aires de covoiturage formelles existante
- Sur l'officialisation, dans la mesure du possible et en fonction des disponibilités foncières, des aires de covoiturage informelles existantes
- Sur le développement de nouvelles aires (à l'étude / en projet par les communes et sur des sites avec des potentiels identifiés)



En complément du développement de l'offre territoriale, le programme d'actions intègre une harmonisation et un renforcement de l'offre de service sur les aires de covoiturage de l'Agglomération s'appuyant sur la catégorisation des aires proposée au point 3.3. Il comprend principalement :

- Un plan de signalisation routière pour améliorer la visibilité des aires de covoiturage et pour créer une « signature visuelle » (signalisation directionnelle amont et en entrée d'aire)
- Un plan de déploiement de points lumineux fonctionnant à l'énergie solaire pour renforcer la sécurité sur les aires de covoiturage
- Un plan de développement d'abris vélos sécurisés (un abri est composé de deux box sécurisé) en vue de renforcer l'intermodalité
- Une programmation d'installation de bornes de recharge pour véhicule électrique pour accélérer la décarbonation du parc de véhicules en lien avec l'autorité compétente

Une priorisation des actions à développer est proposée afin de répartir les moyens humains et financiers à mettre en place sur la période 2023-2026. En effet, lorsque le parking est existant les aménagements à réaliser sont mineurs et l'aire de covoiturage peut être créée rapidement. Dans le cadre d'une création complète d'une aire de covoiturage, les délais peuvent être plus importants notamment en raison des disponibilités foncières.

Le programme d'actions est décliné ci-après en fonction des catégories d'aire de covoiturage définies. Il s'agit d'une proposition de programme pluriannuel prévisionnel bâti à l'aide de prix unitaires constatés et qui méritera d'être ajusté au cas par cas avec les communes (exemple l'installation de portique pourra être arbitrée en fonction de chaque situation). S'agissant des aires situées hors du périmètre de l'Agglomération des échanges seront entrepris avec les collectivités voisines. Le détail du programme d'action est présenté en annexe. Le schéma de priorisation se matérialise comme suit dans les tableaux présentés ci-après :

★ Période 2023-2024

★ Période 2024-25

☆ Période 2025-26

➤ Aires de covoiturage associées aux axes structurants

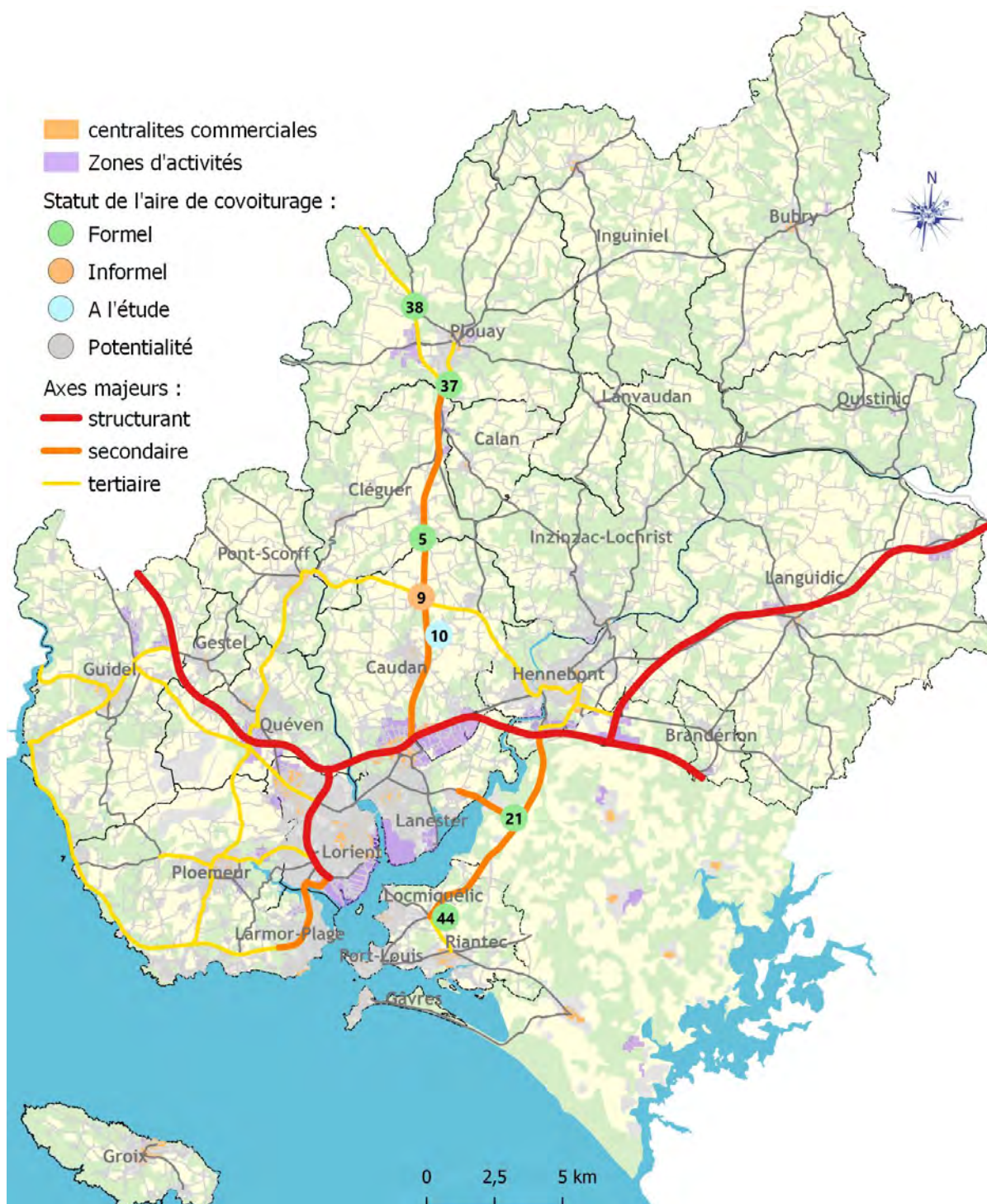


N° - Nom	Statut	Coût brut estimatif
★ 1 - Boul-Sapin	Formel	25 000
★ 3 - Gare de Baud	Formel	
★ 6 - Lann Sévelin	Informel	6 000
★ 7 - Lann Sévelin rd-pt Moustoir	Formel	16 000
★ 13 - Pen Mané	Formel	15 000
★ 14 - Villeneuve	Informel	220 000
15 - Locoyarne	Informel	
★ 20 - Porzo	Formel	
★ 22 - Géant	Formel	26 000
★ 24 - ZA Kerpont Est P2	A l'étude	176 000
★ 29 - Le Marégo	Formel	25 000
★ 30 - Kerhann	Potentialité	44 000
★ 42 - Leroy-Merlin	Formel	1 000
Total		554 000

Actions significatives à mener :

- ➔ Renforcer les services proposés sur l'aire de covoiturage de Boul-Sapin à Brandérion en proposant notamment une borne de recharge pour véhicule électrique et un abri vélo sécurisé
- ➔ Croiser avec Baud / Baud Communauté pour harmoniser l'offre de service sur l'aire de covoiturage Gare de Baud : éclairage et panneau de signalisation routière amont
- ➔ Officialiser l'aire informelle de Lann Sévelin à Caudan (côté ZAE) sur parking existant
- ➔ Renforcer les services proposés sur l'aire de covoiturage de Lann Sévelin (rond-point) en proposant une borne de recharge pour véhicule électrique et un abri vélo sécurisé
- ➔ Officialiser l'aire informelle de Villeneuve à Hennebont en créant une aire de covoiturage d'une 100aine de places (favoriser le rabattement des covoitureurs stationnés sur Locoyarne vers cette nouvelle aire de covoiturage). En effet, le stationnement côté Locoyarne pose actuellement des conflits d'usage avec les riverains
- ➔ Croiser avec Kervignac / Blavet Bellevue Océan pour harmoniser l'offre de service sur l'aire de covoiturage Porzo : panneau de signalisation amont
- ➔ Faire évoluer l'aire de covoiturage du Géant à Lanester en cohérence avec les perspectives de création d'un parking relais sur cette zone
- ➔ Créer une aire de covoiturage d'environ 80 places à Lanester dans la perspective du développement de la zone d'activité économique de Kerpont Est P2 (horizon 2025/26)
- ➔ Etudier la possibilité de créer une aire de covoiturage d'une vingtaine de place à Languidic – Kerhann au niveau de la sortie D724 sur la RN 24 : Hennebont / Inzinzac-Lochrist
- ➔ Renforcer l'offre de covoiturage disponible au niveau du rond-point du Mourillon à Quéven (problématique d'ouverture du parking avec les horaires de l'établissement commercial)

➤ Aires de covoiturage associées aux axes secondaires



N° - Nom	Statut	Coût brut estimatif
★ 5 - Kercado	Formel	1 000
★ 9 - Saint-Séverin	Informel	-
★ 10 - Kergohal	A l'étude	121 000
★ 21 - Kernours	Formel	-
★ 37 - Kerfétan	Formel	-
★ 38 - Manério	Formel	5 000
★ 44 - Leclerc	Formel	1 000
Total		128 000

Actions significatives à mener :

- Etudier la possibilité d'officialiser l'aire de covoiturage de Saint-Séverin à Caudan (parcelle privée) en fonction notamment de l'opportunité de créer une aire de covoiturage à Kergohal. En effet, le taux d'occupation de l'aire de covoiturage à Kercado est relativement faible (5%)
- Dans le cadre du projet de doublement de la RD 769 entre le giratoire du Moustoir jusqu'au hameau de Kergohal, étudier la possibilité de créer une aire de covoiturage d'une capacité de 55 places à Caudan – Kergohal (proposition de délaissé du Département). Les travaux sont envisagés sur la période 2024 -2026. L'opportunité de créer cette aire devra s'étudier en cohérence avec l'éventuelle perspective de développement de l'aire de Saint-Séverin
- Croiser avec Kervignac / Blavet Bellevue Océan pour harmoniser l'offre de service sur l'aire de covoiturage Kernours
- Travailler sur la signalisation directionnelle amont de l'aire de covoiturage existante du parking du centre commercial de Riantec
- A noter qu'à Cléguer – Kerchopine il existe un parking relais qu'il conviendrait de mutualiser pour identifier un certain nombre de places dédiées au covoiturage et y associer des boxes à vélo sécurisés

➤ Aires de covoiturage associées aux axes intermédiaires



N° - Nom	Statut	Coût brut estimatif
★ 12 - L'Estran	Formel	1 000
★ 33 - Bois du château	Informel	8 000
★ 34 - Kervaric	A l'étude	7 000
★ 35 - La Base - Le Ter	A l'étude	2 000
★ 36 - Poulhibet	Formel	5 000
★ 40 - Route de Lorient	Formel	-
★ 41 - Super U	Informel	1 000
★ 43 - Rue Jean Jaurès	Potentialité	1 000
★ 45 - Pénescluz	Formel	5 000
Total		30 000

Actions significatives à mener :

- Officialiser l'aire de covoiturage informelle d'une dizaine de places à Bois du Château - Lorient près de l'entrée de la pénétrante et étudier la possibilité d'installation un abri vélos sécurisé à proximité
- Créer une aire de covoiturage pérenne d'une 15aine de places à proximité immédiate du rond-point de Kervaric de Lorient et étudier la possibilité d'installation un abri vélos sécurisé à proximité
- Créer une aire de covoiturage pérenne dans le secteur la base – le Ter à Lorient. En parallèle, il conviendrait d'étudier la possibilité de mutualiser certaines places dédiées à l'usage du covoiturage sur le parking du centre commercial du Géant Lorient (échanges à mettre en place avec l'enseigne)
- Étudier la possibilité d'officialiser l'aire de covoiturage sur le parking du Super U à Pont-Scorff en installant des panneaux de signalisation d'entrée et directionnelle amont (opportunité à arbitrer au regard des taux d'occupation relativement faibles constatés sur les aires de covoiturage 39- Route de Quimperlé et 40- Route de Lorient)
- Étudier la possibilité de créer une aire de covoiturage de 5 places environ sur un parking existant rue Jean Jaurès à Quéven (parking en face du cimetière ? ou parking à proximité de la salle des Arcs ?)

➤ Aires de covoiturage associées aux axes de proximité



	N° - Nom	Statut	Coût brut estimatif
★	4 - Salle polyvalente	A l'étude	1 000
★	8 - Centre commercial de Kério	A l'étude	1 000
☆	17 - rue du Bois	Informel	1 000
★	18 - Cimetière (Inz.)	Formel	1 000
☆	19 - Place de l'église Penquesten	Informel	1 000
★	23 - Rue Jean Jaurès	Informel	1 000
★	27 - Hôtel de ville	Formel	1 000
☆	28 - Place Joseph Guillerme	Informel	1 000
☆	39 - Route de Quimperlé	Formel	5 000
★	47 - Keramour	A l'étude	22 000
★	48 - Pont Augan	A l'étude	33 000
★	49 - Locunel	Potentialité	1 000
★	50 - Kerihouai	Potentialité	6 000
★	51 - Côte Rouge	Informel	1 000
☆	52 - Lann Vihan	Potentialité	nc
Total			76 000

Actions significatives à mener :

- Déployer un plan de signalisation routière pour améliorer la visibilité des aires de covoiturage (signalisation directionnelle amont et en entrée d'aire)
- Officialiser l'aire de covoiturage du Côte Rouge à Port-Louis et renforcer la signalétique sur cette aire
- Accompagner la création d'une aire de covoiturage à Calan – salle polyvalente
- Accompagner la création d'une aire de covoiturage à Caudan – centre commercial de Kério (en cohérence avec l'opportunité de création de l'aire de covoiturage de Kergohal)
- Etudier la possibilité de réserver davantage de places réservées au covoiturage sur le parking de l'hôtel de ville à Lanester (taux d'occupation de 100% constaté)
- Accompagner la création de deux aires de covoiturage à Quistinic : Keramour et Pont Augan – opération d'aménagement globale sur parking non existant
- Accompagner la création de deux aires de covoiturage à Inguiniel : Locunel et Kérihouai – sur parkings existants

4.2 Parkings relais



A proximité des gares ferroviaires

➤ Parking relais à proximité de la gare ferroviaire de Gestel

Les aménagements du parking relais de Gestel ont été réalisés en 2021/2022. Il a été inauguré en mars 2022. Les caractéristiques de cette aire de rabattement multimodale sont les suivantes :

- 27 places de stationnement, dont
 - 1 place réservée pour les personnes à mobilité réduite
 - 1 place réservée aux deux roues
 - 3 places réservées aux covoitureurs
- 1 borne de recharge pour véhicule électrique (2 points de charge)
- 6 abris-vélos individuels sécurisés
- 1 portique de limitation de hauteur

Le schéma ci-dessous représente le plan de ce parking relais.



Le coût brut global de cette opération s'est élevé à près de 80 000€ TTC (hors acquisition foncière).

La réalisation de ce premier équipement a permis de définir un cadre de référence des caractéristiques d'un parking relais.

➤ Parking relais à proximité de la gare ferroviaire de Brandérion

L'offre de stationnement existante à proximité de la gare ferroviaire n'est actuellement pas suffisante. En effet, les 11 places actuellement disponibles ne permettent pas de répondre à la demande actuelle qui s'avère être plus importante :

- Lors de certaines périodes (travaux sur le pont du Bonhomme par exemple)
- Lors de périodes d'augmentation des coûts de transport (prix du carburant)
- Dans la perspective de renforcement de l'offre de transport ferroviaire

Dans le cadre de ce projet de développement, il s'agirait de créer un parking relais dans des conditions sensiblement identiques que celles réalisées à Gestel avec les caractéristiques suivantes :

- 20 places de stationnement, dont :
 - 1 place réservée pour les personnes à mobilité réduite
 - 1 place réservée aux deux roues
 - 2 places réservées aux covoitureurs
- 1 borne de recharge pour véhicule électrique (2 points de charge)
- 4 abris-vélos individuels sécurisés
- 1 portique de limitation de hauteur

➤ Parking relais à proximité de la gare ferroviaire de Hennebont

La gare de Hennebont remplit un objectif stratégique de décongestion des axes structurants de l'Agglomération, notamment de la RN 165. Le service TER propose un temps de trajet de 7 minutes pour rejoindre le centre-ville de Lorient alors qu'il est compris entre 16 et 20 minutes en voiture sur les horaires d'embauches et de débauches.

Le projet de création d'un parking relais sur cette localité devra se faire en cohérence avec le projet de site global et notamment du réaménagement du parvis devant la gare.

A ce stade et dans le cadre de ce schéma de développement, il est envisagé de structurer une aire de stationnement relais sur parking existant avec les caractéristiques suivantes :

- 35 places de stationnement, dont
 - 1 place réservée pour les personnes à mobilité réduite
 - 1 place réservée aux deux roues
 - 4 places réservées aux covoitureurs
- 1 borne de recharge pour véhicule électrique (2 points de charge)
- 6 abris-vélos individuels sécurisés
- 1 portique de limitation de hauteur



A proximité des embarcadères

➤ Parking relais à proximité de l'embarcadère de Locmiquélic

Lorient Agglomération a réalisé, sous sa maîtrise d'ouvrage, en 2007, un parking relais d'une 50aine de places à proximité immédiate de l'embarcadère de Pen Mané à Locmiquélic (74k€ TTC en valeur 2007). L'offre de stationnement globale autour de l'embarcadère s'élève à environ une 100aine de places et se trouve actuellement congestionnée (taux d'occupation de 70% constaté en janvier 2022). En effet, les augmentations de fréquentation des bateaux bus constatées ces dernières années engendrent :

- De nouveaux besoins de stationnement
- Des conflits d'usage avec les riverains et les usagers du port de plaisance
- Des problématiques de circulation tant pour les piétons et cyclistes que pour les autobus en correspondance

Face à ces enjeux, la commune de Locmiquélic en relation avec Lorient Agglomération, le Conseil Départemental du Morbihan et la Compagnie des Ports du Morbihan porte actuellement une étude d'aménagement globale sur ce site. Il s'agit d'un projet structurant pour la commune dépassant les stricts besoins de mobilité et notamment d'intermodalité en vue favoriser l'usage des transports collectifs. En effet, les questions de stationnement de remorques, d'hivernage de bateaux de plaisance, d'accès et de retournement au port ainsi que de liaison touristique sont traitées.

Dans ce cadre, l'amélioration du stationnement devra être discutée avec la commune de Locmiquélic. Le réaménagement du parking situé à proximité immédiate de l'embarcadère devra être étudié afin d'augmenter sa capacité. De même, les échanges avec la commune et la Compagnie des Ports seront poursuivis quant à l'opportunité d'implantation d'un nouveau parking. Enfin, des discussions devront être également engagées avec les enseignes commerciales afin d'étudier les mutualisations de stationnement dans une optique de maîtrise de l'artificialisation des sols.

➤ Parking relais à proximité de l'embarcadère du Driasker à Port-Louis

La commune de Port-Louis dispose d'une aire de stationnement au fond de l'anse du Driasker, d'une capacité de stationnement de 130 places, et à proximité des lignes de navette fluviale B2 et B5.

Dans le cadre de ce schéma de développement, une enveloppe financière est proposée afin de contribuer au financement de services complémentaires sur l'aire de stationnement du Driasker, tel que l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques, d'abris vélos sécurisés, de point lumineux et de mobilier de signalétique.



A proximité de la sortie de RN 165 Lanester – Kerpont

➤ Parking relais à proximité de la RN 165 à Lanester - Kerpont

Le schéma de développement anticipe la création d'une aire de covoiturage d'environ 80 places à Lanester.

Plusieurs projets sont à l'étude pour la commune de Lanester et pourraient impacter la création d'un parking relais :

- Le développement de la zone d'activité économique de Kerpont Est P2 (horizon 2025/26).
- L'aménagement de l'entrée de ville, dans la zone de Manébos, suite à la rétrocession des assiettes foncières communautaires à la Ville et dans le cadre du schéma cyclable de la Ville de Lanester
- La création du parking relais sur le parking du Géant Lanester.

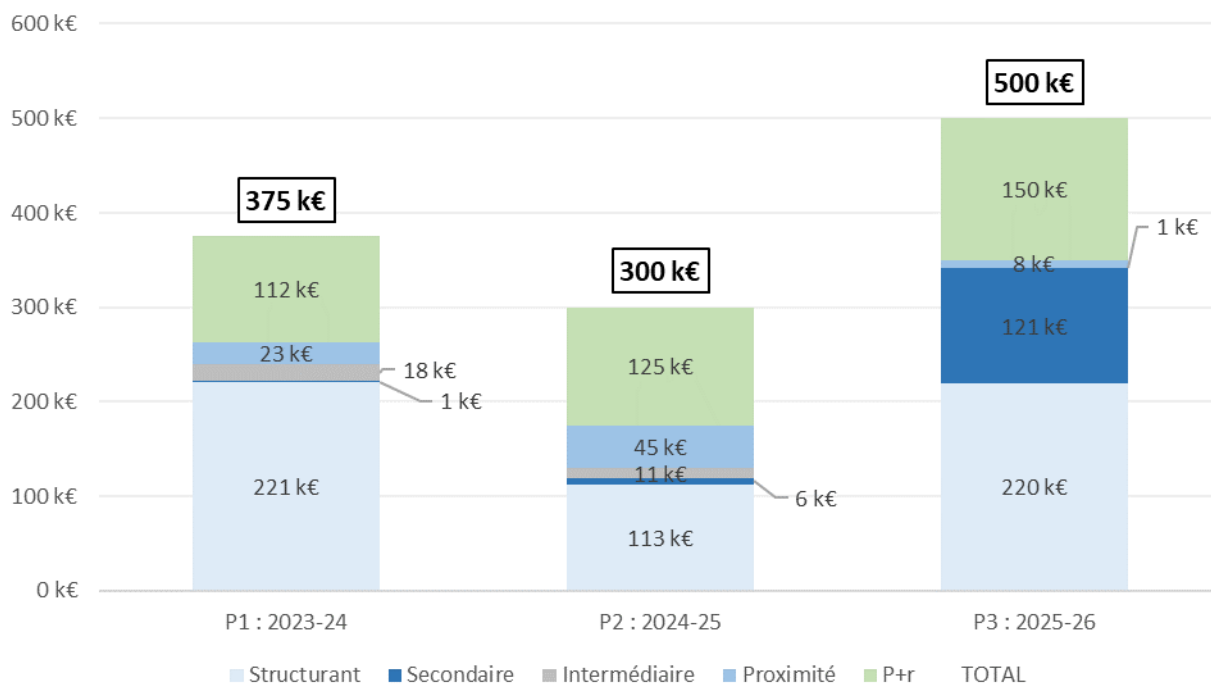
4.3 Synthèse du programme d'actions global prévisionnel

Le programme pluriannuel d'investissement prévisionnel s'échelonne sur la période 2023 – 2026, soit 4 années, avec une enveloppe financière évaluée à 1,2M d'€ TTC (hors subventions potentiellement mobilisable et hors acquisition de foncier). Il se compose de :

- 410k€ TTC pour la réalisation de 4 parkings relais (hors les dépenses intervenues dans le cadre de la réalisation du parking relais de Gestel à hauteur de 80k€ TTC) et le déploiement de services complémentaires sur le parkings de l'Anse du Driasker
- 790k€ TTC pour les aires de covoiturage en vue notamment de :
 - Réaliser le programme de mise en cohérence de la signalisation routière
 - Sécuriser les aires avec l'installation de points lumineux (à énergie solaire)
 - Déployer des bornes de recharge pour véhicule électrique et des abris vélos sécurisés sur certaines aires
 - Créer de nouvelles aires de covoiturage non existantes

Répartition financière du programme d'actions 2023 - 26 - en k€ TTC

Coût global Lorient Agglomération + communes hors subventions éventuelles



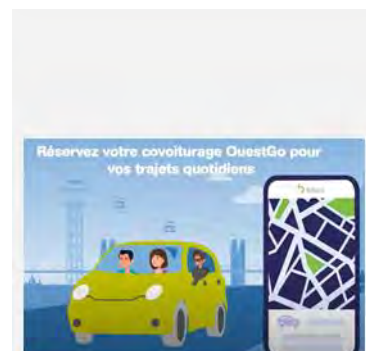
Remarques complémentaires - le programme d'actions prévoit :

- La création de l'aire de covoiturage Kergohal de 55 places estimée à 121k€ TTC (parking non existant à ce jour). Dans ce cadre et conformément aux principes d'intervention précisés, une participation financière de Lorient Agglomération à hauteur de 40% du reste à charge est attendue
- La création de deux aires de covoiturage à Quistinic de 10 et 15 places estimées chacune à 22 et 33k€ TTC (parkings non existants à ce jour). Dans ce cadre et conformément aux principes d'intervention précisées, une participation financière de Lorient Agglomération à hauteur de 20% du reste à charge est attendue
- S'agissant de la création ou de l'officialisation des autres aires de covoiturage, elles s'effectueront a priori sur des parkings existants. Les coûts d'aménagement induits sont donc considérés comme nuls (seuls les coûts d'installation des panneaux routiers et équipements complémentaires sont pris en compte)
- La création d'aires de covoiturage structurantes et parkings relais sont financièrement prises en charge par Lorient Agglomération (hors recherche d'opportunités foncières)

5. Suites à donner

La proposition de schéma est un outil évolutif et qui devra s'adapter aux situations particulières dans les communes. L'un des intérêts de l'étude est de proposer un modèle harmonisé d'aire de covoiturage et de parking relais afin d'établir une cohérence territoriale.

- 1** **Fiabiliser le programme d'actions** avec les communes pour assurer l'harmonisation servicielle, l'officialisation d'aires informelles existantes et la création de nouvelles aires de covoiturage et parkings relais
- 2** **Suivre le programme d'investissement** pluriannuel prévisionnel et essayer de mobiliser des financements complémentaires
- 3** **Prendre en compte le transport collectif et le covoiturage dans son ensemble** en développant : outils de mise en relation, incitation financière, aménagements dédiés, développement de l'offre de transport collectif, réalisation de campagnes de communication, politique de stationnement dans les centralités urbaines
- 4** **Echanger avec les centres commerciaux** du territoire pour favoriser la réservation de places de covoiturage et intermodales
- 5** Faire vivre en permanence le **schéma en encourageant le développement de nouvelles aires de covoiturage** non prévues dans ce schéma et en organisant un bilan à N+2
- 6** **Encourager les entreprises et les administrations à réaliser des plans de mobilité** et à réserver des places de covoiturage (exemple : hôtel de ville Lanester)
- 7** **Inscrire la proposition de schéma et ses principes dans les documents de planification** : Scot, plan de mobilité et PLU
- 8** Suivre les évolutions démographiques, de déplacement (comptage occupation des aires) et d'urbanisation pour **anticiper les besoins de mobilité de long terme et assurer des réserves foncières adéquates**



Plateforme de réservation



Mutualisation de places



Aménagements dédiés

S'agissant du développement des aires de covoiturage, les investissements financiers sont à relativiser puisque le territoire s'appuie déjà sur un maillage existant et que la création de nouvelles aires peut notamment s'effectuer sur des aires de stationnement informelles existantes. Un programme de mise en cohérence de la signalisation routière est envisagé afin d'améliorer la visibilité des aires.

Concernant le développement des parkings relais, le schéma s'appuie, à court et moyen terme, sur 5 aires de rabattement : autour des gares TER, de l'embarcadère de Pen Mané à Locmiquélic et à proximité de la sortie Lanester – Kerpont de la RN 165. A plus long terme, d'autres opportunités pourraient être étudiées à Lorient en cohérence avec la politique de stationnement menée par la Ville.

Annexes

Fiche descriptive aire de covoiturage / parking relais



Schéma de développement des aires de covoiturage et des parkings relais

Aire de covoiturage ou Parking relais

Caractéristiques générales :

Commune :

Emplacement (lieu-dit) :

Périmètre de l'ouvrage* : Exclusif ou intégré

* Soit l'aire de stationnement est :

- exclusivement dédiée au covoiturage

- comprise dans une aire de stationnement non exclusivement dédiée au covoiturage (ex : parking centre commercial)

Existence d'un dépose minute : Oui ou Non

Aménagement :

Nombre de places dédiées :

dont PMR :

Existence d'un dépose minute : Oui ou non

Revêtement : Enrobé/goudron ou stabilisé

Date de visite :

Nombre de places occupées :

Signalisation :

Signalisation d'entrée (grand panneau à l'entree) : Oui ou Non Totem ou Panneau sur mat

Signalisation directionnelle (en amont) : Oui ou Non

Signalisation horizontale (au sol) : Oui ou Non

Relais d'information services : Oui ou Non Préciser lequel

Confort et sécurité :

Abri : Oui ou Non

Banc : Oui ou Non

Poubelle : Oui ou Non

Portique d'entrée : Oui ou Non

Eclairage de l'aire : Oui ou Non

WC à proximité : Oui ou Non

Borne de recharge : Oui ou Non

Intermodalité :

Nombre de places stationnement vélo :

Nombre de places vélo occupées (le jour de la visite) :

Type de stationnement vélo : Pincés roues ou Arceaux ou Abri couvert sécurisé ou Abri couvert non sécurisé

Transport collectif à proximité : Oui ou Non

Si oui, quelle ligne et distance en mètre :

Commentaire général :

Quelle est la qualité générale du site

Existence de commerces à proximité ? Si oui lesquels ?

Programme d'actions prévisionnel – aires de covoiturage

N° - Nom	Statut	Signalétique d'entrée	Signalétique amont	Poubelle	Portique	Eclairage	Borne de recharge	Stationnement vélos
1 - Boul-Sapin	Formel	1	ok	1	1	1	1	1
3 - Gare de Baud	Formel							
4 - Salle polyvalente	A l'étude	1	1	0	0	ok	0	0
5 - Kercado	Formel	ok	1	ok	0	ok	0	0
6 - Lann Sévelin	Informel	1	1	1	1	ok	0	0
7 - Lann Sévelin rd-pt Moustoir	Formel	ok	1	1	ok	ok	1	1
8 - Centre commercial de Kério	A l'étude	1	1	0	0	ok	0	0
9 - Saint-Séverin	Informel	0	0	0	0	0	0	0
10 - Kergohal	A l'étude	1	1	1	1	1	0	0
12 - L'Estran	Formel	ok	1	ok	ok	ok	0	ok
13 - Pen Mané	Formel	ok	ok	ok	0	ok	1	1
14 - Villeneuve	Informel	1	1	1	1	1	1	2
15 - Locoyarne	Informel							
17 - rue du Bois	Informel	1	1	0	0	ok	0	0
18 - Cimetière (Inz.)	Formel	1	1	0	0	ok	0	0
19 - Place de l'église Penquesten	Informel	1	1	0	0	ok	0	0
20 - Porzo	Formel							
21 - Kernours	Formel							
22 - Géant	Formel	1	ok	1	1	ok	1	2
23 - Rue Jean Jaurès	Informel	1	1	0	0	ok	0	0
24 - ZA Kerpont Est P2	A l'étude	1	1	1	1	1	1	1
27 - Hôtel de ville	Formel	ok	1	ok	0	ok	0	ok
28 - Place Joseph Guillerme	Informel	1	1	ok	0	ok	ok	ok
29 - Le Marégo	Formel	1	1	ok	1	1	1	1
30 - Kerhann	Potentialité	1	1	1	1	1	1	1
33 - Bois du château	Informel	1	1	1	0	ok	0	1
34 - Kervaric	A l'étude	1	1	ok	0	ok	0	1
35 - La Base - Le Ter	A l'étude	1	1	ok	0	ok	0	0
36 - Poulhibet	Formel	ok	1	0	0	1	0	0
37 - Kerfétan	Formel	ok	ok	ok	0	ok	0	ok
38 - Manério	Formel	ok	ok	ok	0	1	0	0
39 - Route de Quimperlé	Formel	ok	1	0	0	1	0	0
40 - Route de Lorient	Formel	ok	ok	0	0	ok	0	0
41 - Super U	Informel	1	1	0	0	ok	0	0

N° - Nom	Statut	Signalétique d'entrée	Signalétique amont	Poubelle	Portique	Eclairage	Borne de recharge	Stationnement vélos
42 - Leroy-Merlin	Formel	ok	1	ok	ok	ok	0	ok
43 - Rue Jean Jaurès	Potentialité	1	1	0	ok	ok	0	0
44 - Leclerc	Formel	1	1	0	0	ok	ok	0
45 - Pénescluz	Formel	ok	ok	ok	0	1	0	ok
47 - Keramour	A l'étude	1	1	0	0	1	0	0
48 - Pont Augan	A l'étude	1	1	0	0	1	0	0
49 - Locunel	Potentialité	1	1	ok	0	ok	0	0
50 - Kerihouai	Potentialité	1	1	0	0	1	0	0
51 - Côte Rouge	Informel	1	1	0	0	0	0	0
52 - Lann Vihan	Potentialité	1	1	0	0	0	0	0