









Lorient (56)


-  Selon moi, quel est l'endroit le plus problématique pour les vélos dans ma ville ?
-  Avez-vous des commentaires à ajouter sur la situation de l'usage du vélo dans votre ville ?

 de façon générale l'itinéraire entre la gare et l'université. Notamment la série de 4 ronds points entre la fnac et les halles de Merville, les croisements entre rue de la villeneuve et boulevard cosmao dumanoir puis rue mancel  La ville s'auto congratule sur ses aménagements cyclables, mais n'essaye jamais lesdits aménagements. Résultat, les aménagements proposés sont souvent plus dangereux que de rouler sur la chaussée "classique", ou complètement inadaptés au déplacement urbain (ils nous font beaucoup rouler sur les trottoirs). Les chaussées sont très mal entretenues, il y a des nids de poule partout (même sur les axes principaux). Le stationnement est gratuit en ville donc des voitures en stationnement gênant partout (notamment dans les intersections qui sont des priorités à droite → aucune visibilité). La ville est censée être en zone 30, mais les automobilistes ne respectent que très peu la limitation de vitesse. Et enfin, les agressions verbales sont très fréquentes (surtout si on a le malheur d'être une femme, là c'est double peine puisqu'on a les comportements sexistes en prime !)



 Le développement de la voie Triskell (sur lequel la ville communique comme une priorité pour les vélos) est faite pour que les vélos soient plus sur les voies voiture pour que les voitures soient tranquilles. Et le Triskell est dans les fait dangereux pour les vélos.  C'est la psychologie des conducteurs qu'il faut changé. Et celle des policiers/gendarmes qui sont trop tolérants sur les infractions qui mettent en danger les autres citoyens (cyclistes et piétons)

 1. rond point avenue a. France, avenue Jaurès, rue Gambetta. Dit le rond point de la mort. 2. Les ronds points Avenue du Faouedic , Anatole France .. Plusieurs fois mis en danger. 3. Quai des Indes, rue Lazare Carnot, Duguay Troin 4. Rue de Merville pire qu'avant le Tryskell (PDU). 5. ET que dire de la rue du colonel Jean Muller (on roue sur le trottoir (limité à 6km.h) voies de bus interdites. Da manière générale, on assiste à une régression du vélo à Lorient. Un élu a même déclaré en réunion (Lorient Agglo) : "on ne va pas ralentir un bus de 50 personnes à cause d'un cycliste". Tout un programme. Vous pourrez voir quelques photos sur la page FB vélorution Lorient gérée par des militant-e-s vélo. Merci de parler du Vélo et


des cyclistes !!!  Nous sommes plusieurs personnes (et j'espère qu'elles répondront à votre questionnaire) à être très déçu-e-s par la ville de Lorient (et Lorient Agglo). Le PDU (Tryskell) se révèle pro-voiture et pour les transports motorisés. Je milite personnellement pour les transports collectifs gratuits mais les décideurs politiques estiment que l'acte de payer est un acte fort sensé responsabiliser les usagers (alors qu'il n'y aucune recherche sociologique qui vient confirmer leur propos). Nous sentons qu'il n'y a pas de véritable volonté de favoriser le vélo. C'est bien triste. J'ai créé un atelier vélo (participatif, gratuit, anonyme ..) pour les réfugiés : nous n'avons eu aucune aide. Pas de local, etc. Nous n'avons pas pu nous appuyer sur l'atelier Ti Syklett qui est un collectif d'institutions (PJJ , Sauvegarde 56 ...) ou d'associations qui demandent une adhésion aux réfugiés (!!) et font toujours payer les pièces. Bref. Je prends le bateau tous les jours de Locmiquélic pour me rendre à l'école à Lorient : rien n'a été prévu pour transporter des vélos. C'est chaque matin (et surtout au beau jour) la galère pour poser son vélo aux heures de travail ! Et il n'est pas rare de casser un phare, un rayon, etc. Scandaleux. Sur le bateau, je suis le seul à ne pas porter un casque (et nous savons que le sujet divise) qui démontre que le sentiment d'insécurité extrêmement fort (on dit que je suis fou de ne pas en porter). Chacun raconte ses galères : insultes, route coupée, gestes déplacés, non respect des priorités, non respect des pistes cyclables, etc. Pour développer le vélo à Lorient, il faut vraiment un choc culturel à travers une volonté politique claire. Les militant-e-s vélos ne peuvent pas porter seul-e-s la lutte pour le vélo. Merci !

 les rond-point de l'axe triskell autorisés aux vélos sont dangereux du fait d'une méconnaissance ou mauvaise vision de la part des automobiliste j'ai évité de nombreux accidents avec des voitures qui ne m'ont pas laissé la priorité j'ai même chuté pour évité l'accrochage avec un autre véhicule dans ces rond-point

 Rond point de la puce  Mettez des pistes cyclables! Les bandes sont inutilisables par des enfants

 Triskell rond point devant la sécu,  Le plus désagréable à Lorient c'est les erreurs d'inattention des bagnolards, leur manque de courtoisie dans ces moments là, la complexité des itinéraires cyclables entre bus piétons et vélos, les poteaux trop nombreux et souvent mal placés, le manque de panneau pour indiquer les voies vertes, l'exclusivité de l'occupation de l'espace par les bus...

 Les nouveaux aménagements du "Triskell" (TCSP)  Gros avantage: la mise en zone 30 de la ville hors grands axes. Dommage que les vélos aient été les grands sacrifiés des aménagements du Triskell (BHNS comme ils disent...)

 La rue de Belgique

⚠ d'une façon générale, l'espace partagé avec les piétons est plus sécurisant que l'espace partagé avec les véhicules à moteur ➡ les espaces partagés à Lorient sont assez nombreux pour ma part je roule le plus possible sur les trottoirs qui sont plutôt larges, tout en étant très courtoise avec les piétons, car je me sens beaucoup moins en sécurité sur les bandes cyclables (portières qui s'ouvrent, voitures qui doublent en rasant...)

⚠ Les ronds points très fréquents et extrême dangereux. les pistes cyclable accolé aux places de stationnement

⚠ Deux intersections sont problématiques pour les vélos : la première se situe au niveau de l'avenue du Faouedic, place Jules Ferry et du boulevard Général Leclerc. La seconde relie l'avenue Anatole France, l'avenue Jean Jaurès et l'avenue de la Marne à Lorient (Les Halles de Merville). ➡ Des efforts conséquents ont été réalisés (aménagement, pistes cyclables (voie verte). Cependant, les véhicules motorisés sont toujours aussi importants dans le centre-ville et en périphérie et les limitations de vitesse peu respectées.

⚠ ... ➡ Ras

⚠ rue de Belgique

⚠ De manière générale Le long des voies de stationnement des voitures. Risque de portière

⚠ bd Cosmao Dumanoir ➡ non

⚠ les ronds-points coupés, les enrobées en mauvais état et les pistes cyclables trop petites

⚠ Les carrefours et ronds-points avec voies de bus/vélos prioritaires surtout faouedic/Halles et hôpital du Scorff ➡ Usagé de tous les jours (16km), rares sont les trajets où je ne manque pas de me prendre une voiture !

⚠ Le nouvel itinéraire Triskell 2, n'absolument pas intégré la pratique du vélo contrairement aux promesses des décideurs <f0><U+009F><U+0098><U+00A3> ➡ Beaucoup de peinture et de bonne conscience à part cela pas grand chose

⚠ autour de l'hôpital, pont(le nouveau) en direction de Lanester ➡ dernières pistes cyclables sur les trottoirs dans la zone commerciale de Keryado, cela n'est pas très pratique et peu sécurisant pour les piétons.

⚠ Boulevard Svob ➡ Les nouveaux aménagements ne favorisent pas assez la pratique du vélo. Trop de voitures.

⚠ Le danger réside dans le fait que les vélos sont autorisés à circuler sur la voie des bus. Le fait d'y circuler, bien que sécurisant la plupart du temps, est parfois dangereux lorsque l'on traverse un carrefour/rond point (ex. rond point de Merville) et que les véhicules motorisés, soit ne voient pas le vélo arriver (problème de vigilance ?) ou ne prêtent pas attention à cet avantage, cf panneau bus, taxis et vélos autorisés (priorité) : priorité grillée ou stop au dernier moment, parfois à qq's cm de l'accident. Avec parfois en prime un discours moralisateur de la part du conducteur qui n'a pas lui d'être dans cette situation. Autre(s) situation(s) : - piste cyclable entre les véhicules en circulation et véhicules en stationnement : ouverture de portière... - se faire doubler dans les lieux peu appropriés, de trop près (1m en agglomération !) ou encore voiture que se rabat bien trop vite et trop tôt Contre-exemple : Priorité à droite : Beaucoup d'automobilistes laissent passer les vélos malgré leur priorité. Nous avons le même code de la route. La voiture passe, le vélo s'arrête. ➡ cf réponse à question 9

⚠ entre le boulevard Cosmao Dumanoir (nouvelle gare) jusqu'au rond-point place de Bourgneuf (entrée de la zone commerciale K2)

⚠ Me concernant, c'est la jonction du Boulevard Léon Blum vers le pont de l'Oradour, qui sont pourtant deux itinéraires "cyclables". Lorsqu'on arrive du bvd Léon Blum, il faut traverser une voie de voitures tournant à droite pour pouvoir rejoindre le feu qui va vers la gauche (Pont de l'Oradour). Aussi, de façon générale, les itinéraires "Triskell" avec les voies de bus ont été très mal adaptés pour les vélos, et les ronds-points traversés par les voies de bus sont eux très dangereux. ➡ L'usage du vélo est plutôt mis en avant à Lorient, mais finalement on croise relativement peu de cyclistes au vu de ce qu'on pourrait attendre. Il ne faut pas que la ville cède à la facilité de "faux" aménagements cyclables (peinture au sol sur la route, trottoirs mixtes, etc.) mais réfléchisse à de vraies solutions qui permettront à tout le monde de se sentir en sécurité et efficace à vélo.

⚠ carrefours quand on veut tourner à gauche

⚠ Triskell 2

⚠ certains ronds-points

⚠ Rue Nayel en double sens vélo alors que rue sens unique véhicules ➡ Non

⚠ Rond-point

⚠ rue de Belgique

⚠ Carrefour devant la Gare d'échanges (en venant de la gare et en allant vers le Cours Chazelles). On se retrouve en vélo entre des voitures qui parfois tournent à droite et ne nous voient pas (pylône central et donc gros angle mort) et des bus à notre droite qui vont tout droit. Ce n'est pas confortable en tant que cycliste. De manière générale, à tous les carrefours ou les voitures peuvent tourner à droite et où les vélos vont tout droit c'est un peu dangereux car les voitures ne regardent

pas toujours. ✎ Pour la question précédente, je dirais plus: informer les automobilistes de la présence de cyclistes aux carrefours, par des panneaux, des nudges, de l'humour...Je n'ai pas la solution là tout de suite :). Pour le moment je fais du vélo toute seule mais je vais commencer à en faire avec mon enfant, et là c'est clair que je ne vais pas du tout prendre les mêmes itinéraires car j'aurais trop peur!

⚠ Les grands rond- points pour lesquelles les voitures veulent couper la route des vélos pour quitter le rond point (K2, entre Pont Normandie et mairie de Lorient) Les bandes cyclables peu larges. Problématique sur les grands axes (rue de Belgique). Dommage que les vélos ne puissent que rarement emprunter les voies de bus. Là, ils sont mieux protégés. ✎ L'usage du vélo est encore trop rare à Lorient. Ils n'ont pas la place de circuler lorsqu'on leur propose des bandes cyclables. Celles-ci sont toujours trop étroites et les conditions de circulation sur les grands axes sont compliquées. Circuler à vélo avec un enfant est très agréable mais pouvoir faire l'aller en vélo et le retour en bus serait l'idéal. Or c'est impossible à ce jour.

⚠ Les ronds points traversants à feu, au niveau du centre commercial K2.

⚠ les pistes cyclables couplées aux trottoirs ou voies piédestres

⚠ Nouvel axe cyclable le long du "Triskel" (TCSP) : très difficile de savoir où doit rouler le vélo. Divers carrefours sont difficiles à traverser (Cosmao-dumanoir/Henri Dunant)

⚠ Les double sens cyclables sont indiqués pour les vélos mais pas pour les voitures qui arrivent en face, qui pensent alors que nous sommes en sens interdit avec notre vélo : rue de Kerforn, rue Auguste Nayel. Par ailleurs, les pistes cyclables (quand elles existent) ne permettent pas toujours aux voitures de nous dépasser sans danger car la voie n'est pas assez large). Les dépassements des vélos par les voitures sont alors souvent précipités et risqués : rue de Kerfichant, boulevard du Général Leclerc. ✎ Malgré des ambitions assez fortes affichées par la ville de Lorient, la mise en oeuvre est encore lente. Par ailleurs, Lorient Agglomération a été chargée de réaliser un itinéraire pour les bus (le Triskell) sur de grands axes de la ville. Les vélos n'ont pas de place affichée sur ces axes "bus" et c'est difficile d'y circuler car le feu rouge pour les voitures ne se déclenchent pas à l'arrivée d'un vélo. Le vélo doit partager un trottoir avec les piétons, ce qui peut mettre en danger ces derniers.

✎ Venant de Brest j'ai été très agréablement surpris de l'importance du vélo en ville. Brest a tout intérêt de s'inspirer de la politique Lorientaise en matière de cycles.

⚠ Remarque générale : il faut différencier mes réponses selon le groupe d'usager : en tant que jeune homme en bonne santé, ça passe. Mais je me vois mal faire du vélo avec mon enfant dans une remarque avec des voitures qui passent aussi près. Les voies cyclables sont ETROITES. Je viens de Lorient, je vis en Allemagne. Les voies y sont plus larges, ça change tout (place pour la remorque donc pas besoin de (deuxième) voiture donc on fait du vélo toute sa vie). ✎ Cf. plus haut. La limitation de la vitesse à 20 ou 30 km/h en agglomération devrait être une priorité nationale. Il y a très peu d'anneaux à vélo. Par exemple, salle Carnot (Gymnase et arrêt de bus : Rien du tout ! un comble pour un équipement public). Pour que le gens fassent du vélo, il ne suffit pas d'améliorer l'infrastructure, il faut aussi purement et simplement réduire la place de l'automobile, en particulier du stationnement. Mesure simple : installer des anneaux à vélos sur d'anciennes places réservées aux voitures.

⚠ Triskell (pas de signalisation) Pistes cyclables / trottoirs brusquement coupées vers Keryado par exemple

⚠ la périphérie, rue de Larmor, aménagements hasardeux pour limiter la vitesse des voitures mais contre-productif pour la sécurité. ✎ Une politique fait de communication qui n'est pas toujours suivie de faits concrets sur les nouveaux aménagements. C'est assez stressant, les automobilistes manquent de civilité et sont parfois dangereux.

⚠ Rue de Merville - rue de Lanveur - rond-points des halles - bd Franchet d'Espèrey ✎ La pratique du vélo à Lorient reste agréable et faisable sur la plupart des axes car Lorient est une petite ville. Cependant dans les derniers aménagements ne tiennent pas compte des vélos (pas de pistes/ pas de bandes cyclables, des rues étroites et très encombrées mais conservation du stationnement de véhicules dans les deux sens...). Globalement une communication de la commune pro-vélo qui ne se traduit pas en actes ...

⚠ avenue Jean Jaures, avenue du Général de Gaulle ✎ Globalement beaucoup de bandes cyclables et quelques pistes cyclables mais intersections/croisements mal pensés et du coup dangereux (passage sur passages piétons, sur trottoirs, etc...) Des efforts sur la signalisation ont été faits. Passages restreints d'entrée des pistes cyclables (avec poteaux) à élargir pour vélos type triporteurs.

⚠ rond points avec passage vélo-bus en central bd du Général Leclerc ✎ trop de bandes cyclables pleines de plaques d'égout, de trous et bosses dans le goudron qui font que l'on se déporte.

⚠ nouveau carrefour des lycées nouveau triskell à Merville, catastrophique avenue du Général de Gaulle, très abîmé, penché, axe rapide

⚠ carrefour de Kerjulaude

⚠ Rond-points "coupés"

⚠ Quartier centre ville Hopital axes principaux

⚠ du centre vers périphérie du centre vers voie verte des kaolins ➡ que ceux qui décident et dessinent les réseaux soient cyclistes, car théorie et pratique sont deux choses bien différentes

⚠ rond point, carrefours, grande avenue. Lorient a développé des pistes piétons et cyclistes - ce qui permet de séparer de la piste motorisée mais que faire quand on quitte ces pistes?

⚠ Les ronds points avec lignes de bus au milieu ➡ De gros progrès ont été fait, il faut poursuivre dans ce sens.

⚠ Le centre ville les rues à double sens ➡ Les incivilités de la part des conducteurs de véhicules motorisés sont de + en + fréquentes

⚠ le Triskell (voie prioritaire réservée au transport en bus) n'est pas partagée dans son ensemble avec les vélos. cette discontinuité de partage pose problème car on est obligée de remonter sur les trottoirs avec cette contrainte des règles de vitesse à respecter sur ces espace partagés (9 km /h). ➡ On est sur la bonne voie mais il reste encore beaucoup de travail. Notamment, subventionner les abris vélos pour les immeubles et autre copropriétés (Privée ou Public Type HLM) adapté au 21ème Siècle. Le bâti actuel date des années 50-70 et est entièrement dévolu aux voitures. les abris vélos sont donc étripés et il est facile de voler dans ces espaces partagés sans solution de cadenas.

⚠ L'ensemble de la nouvelle voie (Triskell) bus en site propre du centre ville vers Keryado et vers Plomeur est devenu un enfer pour les cyclistes... Grosse régression de la place du vélo (suppression des bandes cyclables, des pass vélos) ➡ La ville de Lorient considère le vélo souvent comme un simple mode de déplacement du week end ou de loisir et pas comme un usage du quotidien. Résultat pas de parcours cyclable adapté à travail - boulot mais de la ballade le long des rives. Résultat pas de conséquence et de prise d'espace sur la voiture quand l'espace est pris il l'est face au piétons... Résultat tout le monde se retrouve en conflit avec tout le monde puisque la priorité n'a pas été actée.

⚠ Keryado, rue du colonel Jean Muller ➡ Sentiment d'insécurité, de ne pas avoir sa place malgré de scampagnes de com qui essaient de faire croire que c'est une ville cyclable. Aménagement anarchique, au coup par coup, sans vision de long terme, avec des gros ratés (une nouvelle voie pour les bus "en site propre" a impliqué de gros travaux de voiries et le vélo en tant que mode de transport n'a pas été pris en compte : relégué sur un trottoir partagé avec les piétons)

⚠ bus+vélo sur la même voie ➡ non

⚠ Les boulevards réaménagés comme l'avenue Raymond Queudet ou la rue du Colonel Jean Muller pour les grands axes de bus n'ont pas été pensés pour les vélos qui sont interdits de voies de bus dans ce secteur. Ils sont relégués en trottoirs partagés, impraticables par les vélos, comme tous les trottoirs partagés ou presque. Refaire tous ces boulevards sans y faire une place pour le vélo est un immense gâchis

⚠ Les carrefours quand il n'y a pas de poste cyclable ➡ Non

⚠ Rue de Belgique et coexistence avec le triskell ou les piétons <f0><U+009F><U+0098><U+009E> ➡ Situation dangereuse sans bande cyclable ou avec bande cyclable entre la route et le stationnement

⚠ Avenue Anatole France et Avenue du Faouedic ➡ Dangerosité avec les voitures qui font attention aux bus et pas les vélos (ex : ronds points traversant les voies de bus). Entre le k2 rue de Merville et la Base, les voies cyclables changent (trottoir à la route, à la bande cyclable). Les passages piétons mélangés aux passages vélos sont trop dangereux. Un mail a déjà été remonté à Lorient Agglo sans réponse. Important d'augmenter les panneaux «attention vélos prioritaires».

⚠ Les voies mutualisées avec les bus et les ronds points qui sont coupés par les voitures sont extrêmement dangereux pour les cyclistes. On appelle ça le triskell mais les voitures qui traversent ne voient pas les cyclistes et j'ai déjà assisté à plusieurs accidents de cyclistes alors que c'est censé être une voie facilitant l'usage du vélo ➡ Favoriser les voies sécurisées. Ou vélo/piéton mais pas avec les bus

⚠ La rue de Merville ➡ D'autres freins à la pratique du vélo à Lorient : Les rues où les pistes cyclables sont rares, les arrêts de bus où le cycliste est coincé et obligé de monter sur le trottoir pour ne pas rester à l'arrêt Et respirer les pots d'échappement

⚠ responsabiliser (ou verbaliser) les conducteurs qui se garent sur les pistes cyclables !!!!

⚠ Carrefour rue Paul Guyeisse et boulevard d'Oradour sur Glane

⚠ Rond point avec ligne de bus cyclable dangereux ➡ Non

⚠ Dans les petites rues étroites ou les rues à sens uniques avec des stationnements en épis des deux côtés de la voie (proximité du Cineville, quartier Kerentrech...0 ➡ C'est plus l'attention et la conduite des voitures qui pose soucis. Le danger des angles morts !

⚠ Les abords du bois du château côté Scorf...les voitures roulent très vite. Le rond point de l'école des beaux arts. La piste cyclable qui va de la Base vers le Géant où les voitures qui sortent ou vont à la station de lavage l'Éléphant Bleu nous coupent la route. Le cours de Chazelle au feu devant l'hôtel Ibis en direction du centre les voitures qui tournent à droite vers

la médiathèque coupe la route dans vérifier si un bus ou un vélo arrive. La fin du cours de Chazelle sur les ronds points avant la rue de Verdun, les voitures nous coupent la priorité..... ➡ Il est facile de se déplacer en vélo pour la ballade du dimanche mais pour la pratique quotidienne domicile\travail les bandes cyclables ça ne suffit pas ...tous les jours j'évite un accident avec les incivilités des automobilistes.

⚠ Les ronds point et le triskel

⚠ Plusieurs mais l'arrêt de la piste cyclable à l'entrée de la ctrl c'est incompréhensible ➡ Le cycliste n'existe pas à Lorient, il n'a pas d'importance, n'est pas respecté, même les bus s'en moquent. Il faut croire que l'essence est gratuite, chacun est dans sa voiture et se presse quitte à raser les vélos, j'invite les élus à utiliser les aménagements de la ville, pas que pour la photo mais en montrant l'exemple. Parisien d'origine je n'ai jamais autant été stressé qu'à Lorient à vélo.

⚠ rond-point de l'écosse ➡ Il y a souvent des morceaux de verres qui sont éjectés par les voitures et qui tombent sur la voie cyclable alors sois plus de poubelle dédiées au verre ou alors des pistes cyclables à part

⚠ Les voies bus vélo très dangereuses aux ronds-points pour les cyclistes. Stationnement des voitures le long des pistes cyclables = nombreux accidents de portières qui s'ouvrent. Je préfère utiliser les larges trottoirs. J'utilise souvent le vélo à la belle saison mon en saison pluvieuse. ➡ Des pistes dédiées séparées du réseau automobile

⚠ Aménagements du Triskell

⚠ Tous les ronds points et surtout le rond point Hédouard Hériot - Colbert, les pistes cyclables qui s'arrêtent d'un coup, la rue de Larmor.

⚠ les ronds points du triskell quand on est en vélo sur une voie de bus et certaines rues quand on est à double sens des automobilistes peuvent être surpris. ➡ les remarques sont les mêmes pour Lanester. et bon point pour le fait que l'on peut prendre avec son vélo

⚠ Avenue Jean Jaurès Avenue Anatole France Rue du Maréchal Foch Rue Paul Guieyesse / Rue de Belgique Rue Raymond Queudet ➡ Mettre en place des parcmètres, créer de véritables pistes cyclables (et non des bandes cyclables ou un partage du trottoir avec les piétons et les poubelles), ouvrir la discussion avec les associations d'usagers du vélo, copier les exemples des pays qui ont mis ces systèmes en place il y a des décennies (Pays Bas, Suède, Norvège, Finlande,...).

⚠ Le Pont du Bonhomme entre Lanester et Kervignac

⚠ tous les grands axes

⚠ Itinéraires insuffisamment sécurisés pour enfants (bandes cyclables sans largeur pour ouverture portière, très peu itinéraires sécurisés)

⚠ Dans la rue piétonne du centre de Lorient, quand il y a des bus qui s'arrêtent aux arrêts, il est parfois difficile de doubler car il peut y avoir d'autres bus qui arrivent en face et la largeur de la rue ne permet pas de doubler si un autre bus arrive.

Si on reste derrière le bus, on respire les gaz d'échappement du bus quand il redémarre ➡ Les piétons sont surpris : comme ils n'entendent pas les vélos arriver, il est fréquent que des piétons traversent sans regarder ce qui est pénible (surtout dans les côtes !) car il faut freiner et on perd donc l'élan qu'on pouvait avoir.

⚠ Rue Paul guieyesse et rue de Belgique, ainsi que l'avenue de la Marne

⚠ Rue à sens unique, les voitures en face rouent sur notre voie. Les automobilistes ne font pas assez de contrôle quand ils tournent ou sortent d'un rond point

⚠ Le carrefour près de la gare d'échange.

⚠ Le pont du Bonhomme

⚠ Avenue Jean Jaures, Rue Gambetta, Cours de la Bove, Rue Poissonnière... ++ ➡ Les espaces partagés sont dangereux pour les piétons et cyclistes car la partie cyclable est du côté des entrées d'immeubles. Av Jean Jaures, le rabat vers la voie du bus est dangereuse car elle coupe la voie de circulation automobile. La piste sur la chaussée ne sert à rien car elle est sur la même voie que celle des bus et automobile. Av Gambetta, la route est complètement défoncée. En règle générale, les plaques d'égouts et autres, sont du côté des pistes cyclables. L'angle des rues René Tayan et Maurice Le Léon est très dangereux, aucune visibilité et plusieurs équipements (lampadaires, panneaux...) oblige un gymnase.

⚠ Keryado

⚠ Rue général de Gaulle, rue de Verdun ➡ L'axe Ouest-Est est bien aménagé (Lanester-Lorient), mais l'axe nord-sud (Kerfichant-Merville) n'est pas aménagé pour les vélos.

⚠ Les ronds points devant le marché Et la place de la mairie Le quartier de la zone commerciale de Keryado Les voies cyclables sur les trottoirs ne sont pas du tout adaptées aux usagers du vélo

⚠ Les lieux où la piste cyclable traverse les ronds points et le fait de devoir rouler dans les mêmes couloirs que les bus.

➡ Autoriser les cyclistes à prendre leur vélo dans le bus, réserver un espace dans le bus pour quelques vélos.

⚠ Rue professeur perin et boulevard cosmao dumanoir

⚠ LE PASSAGE DES ROND POINTS ➡ Ameliorer la circulation des vélos par rapport au Triskel

⚠ Rond points Usagers motorisés sortent du véhicule sans regarder l usage de la piste cyclable Insultes dans les rues à sens uniques autorisées aux vélos ➡ D avantage de partage des passages piétons entre usagers piéton et usagers cycliste pour éviter les dangers de l usage des ronds points aux utilisateurs de vélo. Communiquer d avantage sur l autorisation des cyclistes à emprunter les sens uniques voitures. Communiquer sur la vigilance des usagers voiture lorsque ils descendent de leur véhicule le long d une piste cyclable.

⚠ Cohabitation sur les voies de bus. Les cyclistes sont peu visibles par les automobilistes aux intersections (carrefour rond-point)

⚠ Partout où il y a des routes dédié aux vélos et au bus. Ex: cours Chazelles, Keryado... Le fait de déconnecter la circulation vélo et motorisé est dangereux car le rassemblement ou l'intersection des deux voies est toujours problématique.

➡ Les aménagements triskell sont conçu ou voté en dépit du bon sens et par des gens qui ne circule pas à vélo.

⚠ le nouveau itinéraire Triskel vers Keryado ➡ J'aimerais plus de voies réservées exclusivement au vélo

⚠ les rues piétonnes, couloirs de bus du centre ville

⚠ Centre ville de Lorient et grandes artères ➡ Moins bien depuis les travaux du "Triskel" à Lorient - mieux sur certains passages comme le pont St Christophe entre Lorient et Lanester

⚠ Les grands axes type cours de chazelle, Leon Bloom, Belgique... ➡ Sensibiliser les automobilistes à "l'existence" des cyclistes sur les routes.

⚠ Rue de l'enclos du port

⚠ les rondes pointes pres de lycées

⚠ Il n'y en a pas ➡ Dommage qu'il n'y est pas plus de cycliste !

⚠ Partout ! ➡ Remplacer les bandes ou voies cyclables sur lesquelles les cyclistes sont pris en otages entre voitures garées et véhicules qui circulent, par de vraies pistes cyclables ! Les marquages de peinture au sol ne protègent pas des portières qui s'ouvrent à droite, ni des voitures (ou bus) qui rasent les 2 roues à gauche !!!!! Et puis aussi, le cas du Cours de Chazelles est emblématique de la situation, en 50 ans et de nombreux réaménagements, il n'existe toujours aucune voie propre pour les cyclistes sur cette avenue pourtant suffisamment large pour y installer une piste digne et sécurisée !!!

⚠ traverser les ronds points, il faudrait rajouter un panneau pour les automobilistes de priorité aux vélos comme au piétons sur les passages piétons ce serait ainsi clair pour tous. Car des automobilistes m'ont déjà sorti qu'il fallait que je descende de mon vélo, or la loi veut que si nous sommes sur une voie cyclable, nous pouvons rester sur le vélo. ➡ Oui, il faudrait rajouter des bornes pour se garer, cela devient difficile par endroit comme les halls de Merville lors des marchés.

⚠ pas d'aménagement en site propre systématique en liaison avec le triskel

⚠ Le Triskel, qui fait 2 voies de bus pour traverser le centre ville est TRES TRES TRES dangereux pour les vélos ! De nombreux demi rond-points sont ingérables pour les voitures, qui ne voient pas les vélos ! De plus quand on double un bus à vélo et qu'un autre arrive en face, les bus ne stoppent pas et il reste 10 cm pour le vélo !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! et on se fait engueuler à chaque fois, c'est JUSTE DINGUE !!!! Ceci 3x par jour, tous les jours !! ➡ Intermodalité = laisser son vélo à la gare = impossible pour 85% des usagers !! = même pas une rampe pour aider à monter les escaliers en gare d'Auray le seul problème que pose le vélo c'est la cohabitation avec les motorisés ! 1 tonne contre 80 kg, c'est toujours le vélo qui perd = il faut sensibiliser les conducteurs auto à la pratique du vélo !!!! les automobilistes ne VEULENT PAS voir les vélos = tous les jours c'est 3 voitures que j'évite alors que le conducteur m'a vue arriver et je suis sur une voie prioritaire !!

⚠ Je n'ai pas de réponse pour cette question. Mais un endroit problématique pour faire du vélo, restera toujours la rue sans piste cyclable. Donc, plus il y aura de pistes cyclables SÉCURISÉS, moins il sera dangereux de prendre son vélo au lieu de sa voiture ➡ Non

⚠ Les voies cyclables ne sont pas assez mises en évidence, elles sont « collées » aux voitures qui sont garées dc attention portières qui s'ouvrent = danger ➡ Ceux qui ont fait ces itinéraires vélo devraient aller voir celles au c ur de Strasbourg bcp mieux pensées

⚠ Le plus problématique à Lorient est de ne pas se faire voler son vélo en fin de journée ou en début de soirée. Il est aussi extrêmement dangereux d'emprunter la voie des bus en plein centre ville au niveau des différents ronds points, les voitures ne prennent pas en compte ce moyen de transport. ➡ Bravo aux assos qui essaient de promouvoir le vélo comme l'abricylett...

⚠ Rue de Lanveur ➡ C'est en bonne voie car de nombreuses améliorations ont été opérées ces deux dernières décennies mais il faut aller encore plus loin.

⚠ Grands axes

⚠ rond points ➡ PEUT MIEUX FAIRE

⚠ départ gare vers cosmos du manoir jusqu'à la zone commerciale

⚠ .

⚠ les ronds-points du Triskel

⚠ On se fait régulièrement couper la route par des voitures lorsque l'on circule sur la voie de bus Triskel

⚠ avenue anatole france

⚠ Tous les alentours de la gare ferroviaire et routière, dans toutes les directions ➡ Les travaux du triskell n'ont pas amélioré la circulation des vélos, ils l'ont même rendue plus dangereuse car ces travaux ont été mal pensés autant pour les vélos que pour les autres usagers de la ville, piétons, voitures, bus.

⚠ L'axe des bus entre la mairie et les halles de Merville, avec tous les ronds points où certains automobilistes ne voient pas les vélos et où on doit rouler ou attendre parfois derrière un bus à l'arrêt. J'ai cru mourir sur l'un des ronds points l'été dernier. Depuis mon vélo reste au garage...

⚠ entrée de Lorient venant de Ploemeur : Kerdiret, université, rue de Merville (pas de voie séparée, rue étroite et fort trafic bus+autos ➡ créer voies séparées et sécurisées entre villes forte population proche Lorient : Lorient-Ploemeur ; Lorient-Lanester ; voies séparées dans Lorient (trop peu actuellement)

⚠ de Merville vers Ploemeur ➡ Pas envie de circuler sur les mêmes voies que les bus !

⚠ Les ronds-points du centre ville avec ligne bus

⚠ Rue de Merville /Rue de Lanveur ➡ Diminuer l'espace dévolu à la voiture sur l'espace public (voiries et stationnement)

⚠ la descente rue le long du parc Chevassu ➡ lien Ploemeur (bourg)-Lorient difficile entre Soye et Merville

⚠ Rond-point de la base sous-marine

⚠ peu de piste cyclable , danger des bandes cyclable et la traversée des chaussées reste dangereuse , car les voitures roulent trop vite en ville .

⚠ Rond point du K2

⚠ Trajet entre le port de Lorient et la base de Lorient

⚠ Merville jusqu'à gare d'échange

⚠ Petite rue

⚠ Rond point de la Puce et rue de Merville, plus loin, le pont du Bonhomme est une horreur ➡ Apport très positif de Syklett pour donner accès à une réparation autonome et économe. L'accès à des voies séparées sera nécessaire pour développer l'usage du vélo pour les moins aguerris, enfants et adultes âgés.

➡ pas très sécurisant de faire du vélo à Lorient; c'est interdit je crois mais tant pis, je vais souvent sur les trottoirs, m'étant déjà fait bousculer par une voiture

⚠ Les grandes artères comme Paul Guyesse ou Chazelles, par exemple. Ou encore celles qui relient Lanester et Lorient.

➡ C'est un mode de transport peu agréable à Lorient, car il y a peu de pistes cyclables éloignées des véhicules motorisés et peu de communication sur les voies dédiées et accès directs. Peu de développement actuellement autour du vélo.

⚠ sur les voies partagées avec les bus et traversées par les autos ➡ n'est pas la préoccupation de la mairie malgré effets d'annonce

⚠ rue de la Marine ➡ Ce qui est problématique, c'est l'absence de cohérence et de prise en compte du vélo dans les récents travaux de voirie

⚠ le trajet université - centre ville ! ➡ Lorient est une ville pensée pour les voitures. Il serait appréciable de favoriser la circulation des vélos en centre-ville mais aussi sur les communes de Lorient Agglo par la création de voies dédiées, de tarifs spéciaux pour accéder aux installations municipales, etc.


⚠ Les ronds points et les pistes cyclables qui ne sont pas assez larges et qui sont donc aussi occupées par les voitures.

⚠ ronds points, certains ponts, grands axes


⚠ le stationnement devant le Cinéville, vols fréquents


⚠ Lorient Larmor Plage



⚠ Itinéraire du Triskell secteur Merville



 tres bonne progression de qualité, bcp trop de stationnement de vehicule ne facilitant pas l'abandon de l'auto au profit du bus ...ou du velo !



 Le carrefour près Des lycees Colbert et Marie le franc



 Chaussée abimée et dangereuse rue Professeur Perrin en direction du pont des Indes (les voitures à sens inverse serrent de l'autre côté et forcent les vélos à rouler sur la chaussée déformée). Rue de Verdun, notamment dans le sens de la montée, chaussée étroite. Croisement au niveau des voies de bus de la gare d'échange en direction du centre-ville (angle mort très important pour les voiture allant dans le même sens et tournant vers Cosmao Dumanoir). Tout le Bd Cosmao Dumanoir, les voitures roulent vite et les pistes cyclables ne sont pas sécurisées et séparées par un terre plein. Rue de l'enclos du Port en direction de l'hôpital, la rue est étroite et certaines voitures roulent sur la piste cyclable en contre sens. Transition manquante entre la piste cyclable / voie de bus de l'avenue du Faouedic en direction de la place Alsace Lorraine

et la piste cyclable en contre sens de rue du Couedic (il manque une signalisation horizontale sur quelques mètres).  Merci d'avoir proposé ce questionnaire. Nous espérons que les réponses seront écoutées par les élus de la commune et de l'agglomération, et prises en compte sérieusement pour les projets de développement urbains.


 boulevard cosmao dumanoir jusqu'à place bourgneuf  Proposer à la location des tricycles ou quadricycles à assistances électriques ou non L'augmentation du nombre de roues (1 ou 2) permet d'avoir un vélo stable (qui ne tombe pas) et qui ne demande pas de maîtriser l'équilibre nécessaire à la conduite d'une bicyclette.



 Lorient hyper centre, les ports de commerce, de pêche, Lorient la Base  Les services municipaux enseignent la pratique du vélos aux enfants des écoles avec des circulations en ville, initiative à souligner


 Croisement voie de bus-vélo et voiture en centre ville, piste cyclable sur trottoir piétons sur itinéraire triskell  La municipalité ne favorise pas assez l'usage du vélo dans une ville qui s'y prête particulièrement bien (taille de l'agglomération, distance à parcourir...) : Un manque de communication ou de facilitation autour de son usage peut-être ?


 carrefour rue de Belgique, paul Guyesse, Bd de Normandie et Pont d'Oradour carrefour Pont d'Oradour, bd Svob et bd Blum  Les voies réservées au vélo sont souvent coupées par les ronds-points ou les carrefour. Ca manque de fluidité. Partager les voies de bus n'est pas du tout agréable pour le cycliste : il n'est pas vu et respire les gaz d'échappement quand il est derrière et il est "collé au cul" par le bus quand il est devant lui.

 .  .

 Voitures garées sur les trottoirs et voies partagées



 Les ronds point traversé par les bus dans le centre ville. Les voitures sont fréquemment inattentifs au vélo sur ces ronds points.  Beaucoup de progrès facilitant l'usage des vélos ont été fait ces dernières année


 La non utilisation, légale et obligatoire, de toutes les voies de bus et leurs rond-points ... qui sont heureusement utilisés par sécurités, par les usagers de vélos. L'utilisation des larges trottoirs Lorientais devraient comporter un traçage de pistes cyclables dessus où l'usager du vélo n'est pas prioritaire par rapport à un piéton ... mais en complète sécurité par rapport aux voitures ... c'est d'une évidence implacable (ex: Cours de Chazelle). Arrêtez de tout le temps faire des travaux, débiles, dans cette ville où vous mettez des parcs pour accrocher des vélos à la place d'une place de stationnement, ou deux, pour 4 roues, qui aident les commerçants, alors que ce parc peut largement être mis un peu plus loin sur un large trottoir, facilitant la cohabitation vélo/auto (ex: centre ville). Les utilisateurs de vélos savent encore marcher, Mesdames, Messieurs ! Même problèmes pour les marquages au sol, des passages cloutés, où une place de stationnement voiture pourrait être préservée, mais non vous mettez en plein dedans le passage clouté (plus tubes et casse du trottoir en passage bateau), alors que 5 mètres plus loin, vous êtes devant une porte de garage (ex: rue de Calvin). Réfléchissez et observez un peu, avant de tout casser, ce sont mes impôts qui trinquent là ! Pareille avec les containers bouteilles et papier, prenant des espaces de stationnements alors qu'ils peuvent largement être mis ailleurs (ex: Place de l'Yser, Cineville etc). Vous contribuez à faire mourir les commerces des centres villes avec ces genres de bêtises, mais les vélos passeront toujours.

 Sécuriser au maximum les itinéraires des utilisateurs de vélos par des marquages sur les trottoirs, certains sont très peu utilisés même, ou des contres allées, plutôt qu'entre la voiture et le caniveau (ex: devant et derrière la Mairie, Cineville, Clisson, Svob, Franchet d'Esperey, Cosmao etc) Limiter le plus possible les vols de vélos et recycler au maximum les vélos trouvés, abandonnés etc.

 accès Lorient la Base  des améliorations constantes, avec l'école du vélo , l'usage doit progresser encore

 côté droit de la place jules ferry, avenue de la marne ...  pas de vraies pistes cyclables séparées, souvent il faut "slalomer" car circuits vélos incomplets, voitures qui ne respectent pas les vélos ...

 Bd Cosmao Dumanoir et yves Demaine,  Pas d'arceaux de stationnement salle de sport keryado asal, les automobilistes ne connaissent pas toujours les règles de circulation des vélos et pensant parfois que les cyclistes ne sont pas au bon endroit pour circuler

 des efforts sont faits pour faciliter le déplacement en vélo mais le partage de la route avec les autres usagers (voitures, taxi et bus) n'est pas toujours sous le signe de la sérénité. nous sommes loin du modèle hollandais

⚠️ avenue Raymond Queudet, rue C. Muller, Bd Flandres Dunkerque Il n'y a plus de place pour les vélos, les trottoirs "cyclables" à 6 km/h (rue Queudet) sont une aberration et inventés par des gens qui ne font pas de vélo. Rue Muller et en fait généralement les nouvelles voies Triskell qui excluent les vélos représentent un réel danger; par conséquent sur ces voies, les vélos, pour les automobilistes, ne sont que des freins, des gênes, ils ne sont même plus perçus comme des usagers à part entière. c'est grave sur des aménagements aussi récents, car cela va à l'encontre du but recherché. Sur le Triskell 1 (centre ville), on avait vu une amélioration. Je suis amer de constater que les "référents cyclistes" des meneurs de projets ne font visiblement pas un usage régulier du vélo en ville. ➡️ Une évolution est visible, le trafic à vélo augmente, mais Lorient est encore loin de ressembler à Copenhague ! Les choix effectués lors des derniers chantiers, notamment quand la largeur entre façades est importante laissent songeurs (bd Blum par exemple, les trottoirs cyclables sont absolument inutiles : une caméra pour en mesurer l'usage le prouverait facilement) et pourtant, la largeur laissait des possibilités très importantes couloirs entièrement réservés par exemple)

⚠️ Triskel, rond point faouedic devant le McDonald's

⚠️ Dans l'ensemble les chaussées sont en mauvais état pour la pratique du vélo : trous, tampons réseaux pas au niveau de la route, raccords bitume mal fait, chaussées déformées par les racines des arbres... Sinon le trafic étant dense la plupart du temps, le danger est toujours présent pour les cyclistes : piétons (attention aux casques audio, les piétons n'entendent pas la sonnette d'avertissement des vélos), autres cyclistes, véhicules légers mais surtout les Bus ➡️ J'ai eu l'occasion de louer un vélo "normal" et un vélo à assistance électrique à la boutique de Lorient. L'un comme l'autre sont déplaisant à utiliser (lourd, pédale dans le vide au delà de 25 kms/h...). J'ai fini par investir dans mon propre VAE.

⚠️ Les grandes artères, et les jonctions avec les villes limitrophes ➡️ En développement !

⚠️ dans le quartier de Quai de Rohan près de bassin à flot

⚠️ Ronds-Points traversants du Triskell(bus) ➡️ certaines pistes cyclables font de vrais zigzags dans certaines rues (ex: rue de Plourmel) quand elles ne sont pas interrompues (arrêt de bus,...) et le manque d'une bonne matérialisation de la piste cyclable fait que le parcours des automobiles est au mépris des cyclistes

⚠️ Rond-points avec BUS traversants, partage trottoir piéton-vélo, sens uniques en double sens pour les vélos ➡️ De bonnes intentions mais un manque de pragmatisme dans la conception des parcours

⚠️ Carrefour entre boulevard Heriot et rue de Kerjulaude ➡️ Les automobilistes et 2 roues ne respectent pas assez les aménagements réservés aux cyclistes

⚠️ Le partage des voies de circulation avec les bus et les voitures

⚠️ L'axe entre la mairie et les halles de Merville. Tous les ronds point où l'itinéraire vélo demande d'emprunter les trottoirs. L'axe rue de Belgique-K2. Le nouveau carrefour au dessus des lycées marie le franc lorsque l'on souhaite tourner à gauche.

➡️ Les cyclistes évoluent sur la voie publique, au même titre que les automobilistes. Souhaiter les faire circuler sur les trottoirs. Est dangereux et inadapté, personne ne veut prendre sa bicyclette pour aller au travail et faire 2km s'il doit rouler à 10km/h entre les piétons, les poussettes et autres cyclistes. Il est clair que la ville de Lorient fait des efforts pour promouvoir le vélo mais je me demande si il y a ne serait-ce qu'un cycliste régulier dans vos projets d'aménagement !

⚠️ les grands axes routiers ➡️ beaucoup de communication, de peinture sur les routes, d'autosatisfaction de la municipalité pour un résultat médiocre et une sécurité très relative des cyclistes, notamment sur les axes du Triskel (bus)

⚠️ PORT

⚠️ Halles de merville et début de la rue vers ploemeur ➡️ Permettre aux vélos d'aller vite et sans interruption aux carrefours. Oublier les pistes cyclables sur les trottoirs

⚠️ les grands giratoires, et les rues à sens uniques

➡️ Manque de pistes cyclables bien définies et continues

⚠️ circuler sur les axes principaux du fait de la densité de la circulation et des risques d'accroche par les véhicules motorisés sur les ronds-points

⚠️ Grands axes

⚠️ les deux grandes avenues, Jean Jaurès, Belgique sont très dangereuses pour les cyclistes du fait des îlots centraux qui prennent trop de places ce qui occasionne un resserrement de la chaussée partagée

⚠️ Rond point de sortie de Lorient et entrée dans Kerdiret est un danger absolu! Quitter la piste cyclable, prendre le passage piéton, un trottoir, un nouveau passage piéton, un nouveau trottoir et revenir sur la piste cyclable, tout cela avant le ceder le passage des automobiliste souhaitant entrer sur le rond point... Un vrai n'importe quoi, pensé pour faire comme si l'on avait pensé aux cycliste mais clairement pas par un usager de deux roues. Les ronds points du centre ville que les bus traversent sont un véritable coupe gorge, il ne passe pas deux jours sans que je manque de me faire renverser. Idem dans la zone du K2. ➡️ Il y a trop de danger pour circuler en ville! Il y a des routes pour les automobiliste, qu'il y en ai pour les cyclistes non de non! Les trottoirs cyclable sont une incohérence! On ajoute de la sécurité pour obliger les usager de

deux roues à zig-zagger entre les piétons, les poussettes, les véhicules stationnés et les gens qui sortent des magasins! Je préfère encore rouler sur la route Ploemeur-Quéven que rouler en ville, et pourtant je le fais quotidiennement. en 4 ans : 2 vélos volés 2 vélos passés sous les roues d'automobilistes (en plein jour) 1 coude cassé 7 chutes 1 casque brisé en deux

⚠ Du restau U à Kerlederne ➡ Les automobilistes ne savent pas tous qu'on a le droit de rouler dans les voies des bus et je me suis déjà fait apostropher par 3 fois

⚠ le carrefour de normandie rue de Belgique. ➡ une meilleure application du code de la route avec des contrôle routiers dédié à la vérification du respect des règles de conduite et circulation: infractions aux stationnement sur pistes cyclables, refus de priorité, etc....

⚠ Pont d'oradour et rond-point de l'immeuble à échasses

⚠ Les abords du pont des Indes entre Lorient et Lanester : il y avait (et il reste) toute la place nécessaire pour un aménagement réussi, mais le parcours est illisible et les réinsertions dans le trafic sont délicates alors que ce pont récent était supposé donner la priorité aux déplacements doux ! Exemple des contradictions entre une bonne volonté initiale et l'incapacité des concepteurs à traiter correctement les continuités cyclables. ➡ Beaucoup de progrès ces dernières années, notamment grâce à l'axe bus prioritaire "Triskel" qui est ouvert aux vélos, mais les giratoires traversants le long de cet axe sont particulièrement dangereux pour les vélos et demandent une extrême vigilance (les automobilistes voient arriver les bus mais pas les vélos).

⚠ Trajet batobus du quai des Indes à Ploemeur centre ➡ Les arrêts des bus bloquent la circulation des vélos. Les pistes cyclables qui empruntent les trottoirs sont à bannir car les piétons n'y sont plus en sécurité et les intersections avec les entrées/sorties des lotissement, parkings, habitations sont dangereuses pour les vélos. Les pistes cyclables sont trop souvent interrompues et poursuivies sur les trottoirs.

⚠ Le rond point Prof Jean Bernard près de l'hôpital du Scorff est très accidentogène; aucun respect des cyclistes qui empruntent la voie de bus et qui ont priorité sur les voitures mais cette priorité n'est quasiment pas respectée. Dans les rues à sens unique, les voies cyclables sont trop étroites. Sur le pont des Indes, des grands bacs à plantes sont souvent installés pour quelques semaines sur le trottoir partagé vélo/piétons qui n'est pas large.

⚠ Tous les axes routiers où passent les bus, les carrefours et en règle générale les pistes cyclables sont très rarement séparées ➡ ...

⚠ sur les axes de circulation du triskel ➡ empêcher le stationnement des véhicules sur les pistes cyclables en zone urbaine

⚠ La voie partagée avec les piétons le long du scorff, près de l'hôpital, dans sa portion en bois qui est glissante lorsqu'elle est mouillée ou givrée

⚠ Centre ville entre Victor Massé et la fac ou la Perrière (selon la direction après les halles de Merville). La circulation à vélo est un danger permanent entre les bus, les piétons qui traversent et les voitures (les ronds-points du réseau triskel sont de véritables pièges) ➡ Toute phase de travaux devrait inclure la création d'une véritable voie cyclable (pas un coup de peinture au sol) séparée des voies dédiées aux voitures/bus et piétons. Supprimez la piste cyclable absurde de l'avenue Jean Jaurès : comment circuler en sécurité entre les sorties d'habitation, de magasins, le trottoir piétons, voitures stationnées et le comble, fin de voie avec retour sur route au niveau de la sortie d'une école !!!

⚠ partout surtout avec le TRISKEL aucune sécurité!

⚠ Carrefour dangereux pour les cyclistes ET piétons, entre avenue de la Marne & avenue Général de Gaulle : dangerosité lorsqu'un vélo vient du nord pour aller au sud, direction La Perrière : les voitures en attente au feu avenue de la Marne peuvent doubler un vélo (qui va tout droit) pour tourner sur la droite, avenue général de Gaulle : risque d'accident ++ (expérience vécue) ➡ Phénomène croissant, mais peu de stationnements sécurisés et abrités, peu d'aménagement sécurisé continu, usage fort de la voiture

⚠ manquent des Pistes cyclables dédiées et protégées des voitures

⚠ Voies partagées Bus vélos

⚠ Rue de Belgique

⚠ Rond point en général ➡ R.a.s.

⚠ les entrées de rond point en général. Beaucoup des conducteurs de véhicule motorisé s'engagent dans les ronds point en "mordant" sur les pistes cyclables sans regarder si des cyclistes sont en train de s'engager. ➡ Respect de chacun, des automobilistes envers les deux roues, des vélos envers les piétons, etc. Partager les espaces publics en bonne intelligence :-)

➡ La création de pistes séparées afin de sécuriser les cyclistes

⚠️ tous le centre ville non piéton et où il y a pas de pistes cyclables clairement signalées ➡️ peu de réelles pistes cyclables en centre ville et sur les axes pour rejoindre les autres villes à proximité ; l'effort a été fait sur les voies de transport en bus, au détriment selon moi de réelles réflexions sur le vélo. Nombreux nids de poule et présence de plaques d'égout sur les pistes cyclable qui gênent en vélo. Un effort a été fait le long de la côte maritime, et la "voie verte", mais pas de réel plan pour le centre ville et les villes avoisinantes de Lorient.

⚠️ Des pistes pour vélos séparées des routes pour les voitures à l'image de munich, de villes allemandes, de villes du nord, aux Pays Bas, que la réflexion de nouvelles routes se fasse en séparant vélo et voiture ➡️ séparer vélo et voiture, la création de nouvelles routes ou leur réaménagement doit se faire en séparant vélos et voitures

⚠️ Avenue Charles de Gaulle par exemple, exemple type d'axe dangereux que je décris après. ➡️ A lorient, piste cyclable = partie de la chaussée séparée du flot des voitures par une bande de peinture verte aux trois quarts effacée. Ceci sur des axes rendus plus étroits par des îlots centraux artificiels qui poussent les voitures à doubler les vélos dans des conditions dangereuses. Impossible de faire du vélo avec des enfants dans ces conditions autrement que sur les trottoirs. Beaucoup de com, très peu d'actions. L'élu en charge ne fait pas de vélo et roule en 4x4...

➡️ Je pense que c'est le comportement des personnes qui est à changer (les voitures doivent mieux respecter les utilisateurs de vélo ainsi que la signalisation pour ces derniers, certains utilisateurs de vélo doivent respecter le code de la route. Des parkings sécurisés et abordables seraient un plus. (actuellement les 2 parkings sécurisés pour vélos coutent environ 60 /an)

⚠️ Les alentours des facultés et sa direction depuis la gare

⚠️ Le centre ville, entre les halles de merville et la Fnac Le secteur de Keryado. En fait, partout où il y a de voies de bus centrales.

⚠️ Sur les bandes cyclables des rues peintes entre la circulation et les voitures stationnées et dans les ronds-points.

➡️ Pour favoriser et sécuriser l'usage du vélo à Lorient, il est nécessaire de séparer les vélos des véhicules motorisés par des matérialisations impossibles à franchir par les voitures, et non seulement des bandes peintes, sauf croisements nécessaires.

⚠️ Pour les trajets entre communes ➡️ Lorient est une bonne ville pour se déplacer en vélo, cependant il manque des endroits sûr pour le stationnement. Il faudrait également éviter les bouches d'égouts et trappes en fonte, qui sont placées sur la partie droite des voies qui sont des pièges pour les vélos!

⚠️ ronds points avec traversées de bus le long de l'axe Triskell ➡️ beaucoup d'améliorations ces dernières années, mais il reste beaucoup à faire, en particulier pour la sécurité dans les ronds-points

⚠️ Les aménagements du Triskell 2 ont créé des zones d'insécurité pour les cyclistes : rond-point de Merville, avenue Jean Jaurès, avenue Raymond Queudet, carrefour Kerjulaude... ➡️ Quand on voit la place laissée aux voitures dans le projet du Triskell (site propre incomplet bus), pas étonnant qu'on en oublie les cyclistes...

⚠️ En sortie de Lorient, par ex en allant vers Hennebont

⚠️ Voie de bus velo entre le marche de Merville et la mairie. Coupure de priorités fréquente des voitures qui traversent la voie sans regarder si un velo arrive.

⚠️ rue de lanveur , rue de merville, ronds-points dangereux ➡️ La place du vélo n'a pas été pensée en amont des travaux du Triskell . Les travaux ont été faits en fonction des bus exclusivement ! ça aurait pu être l'occasion de mieux penser la place (indispensable) du vélo dans la ville . J'ai essayé de traverser Lorient à vélo pour me rendre sur mon lieu de travail (soit de la rue de Lanveur jusqu'à Lorientis) mais j'ai très vite abandonné : trop de stress et de peurs.

⚠️ Le passage devant la gare routière

⚠️ Un peu partout ➡️ Pas de piste séparée du trafic motorisé en ville d'ou Une circulation dangereuse.

⚠️ Rue de belgique alors que la rue vient d'être refaite ➡️ Très insécuritaire

⚠️ Le cours chazelle Les cours de la Bove

⚠️ D'une manière générale, Les vélos sont invités à utiliser les couloirs de bus. Moyennement satisfaisants et dangereux aux carrefours avec les voitures.

⚠️ Ronds points

⚠️ Axe Merville Fnac danger rond point Keryado

⚠️ Rue de Belgique, Rue de Merville, Rue de Lanveur, Rue Monistrol, Rue Édouard Henriot Avenue de la Marne,

⚠️ Les zones commerciales périphériques

⚠️ Les grandes artères centrales où le Triskell n'est pas développé ➡️ Néant

⚠️ Partage de voie (vélo voiture) en général. Traversées des carrefours et ronds points

⚠️ Cosmao dumanoir et yves demaine pont levant ➡️ Automobilistes pas toujours informés des doubles sens pour les vélos dans les rues a sens uniques pour les autos .

⚠️ Le cours de Chazelles, à hauteur du passage à niveau des trains SNCF, ainsi que la Rue de Verdun La Rue de Belgique qui connaît des discontinuités d'aménagement très absurde La Rue Jean Zay L'accès à l'Enclos du port ➡️ Non, c'est déjà une très belle ville cyclable ! Vivement un congrès de la FUB à Lorient l'été, je serai le premier à m'y rendre !!

⚠️ prendre la rue de merville pour aller sur ploemeur

⚠️ Lorient vers Ploemeur et pont du bonhomme ➡️ Circuit plutôt bien fait!

⚠️ Carrefour rue Paul Guyesse/bd Normandie

⚠️ Vers la gare et keryado ➡️ À Lorient, les ronds points traversés par les pistes cyclables sont dangereux pour les cyclistes, qui y sont normalement prioritaires. Les axes bus-vélo ne sont pas adaptés (devant les arrêts pour les lycées près du marché de merville). Il manque une piste cyclable sécurisée qui fasse la liaison avec riantec/locmiquelic le plus directement possible

⚠️ Bd Blum, cours de la Bove... les grands axes routiers du centte ville en fait

⚠️ Rue de Merville

⚠️ Centre ville ➡️ Se sont souvent les jonctions entre 2 agglomérations qui cause problème : Lorient ->Lanester->Caudan

⚠️ Les voies partagées avec le bus de manière générale (rue de Belgique, cours Chazelles...) ➡️ Des efforts ont été faits es dernières années (le pont St Christophe par exemple) grâce à la vigilance des assos d'usager. Par contre, certains aménagements du Triskell sont un recul pour les cyclistes. C'est vraiment dommage.

⚠️ Paradoxe : Dans les nouvelles zones aménagées pr les bus x les voitures excédées x les ralentissements ➡️ Que les concepteurs de voies cyclables les pratiquent !

⚠️ Pénétrante et grand axe ➡️ Bonne mais encore en cours de travaux et pas forcément géré sur la totalité de la commune

⚠️ toutes les voies qui ne sont pas physiquement séparées des axes véhicules motorisés. ➡️ la ville essaie tant bien que mal de faire évoluer la place du vélo (stationnement, mise en place d'itinéraires vélo). Cependant même si elle adapte simplement un bout de route en fonction des possibilités et fait des voies spécifiques, la ville ne s'appuie pas assez sur les utilisateurs qui pourraient lui indiquer quelques aménagements plus utiles et pratiques pour tous les usagers de la route. Et pas plus cher! Elle s'appuie davantage sur des "spécialistes" (ingénieur technicien...) qui ne raisonnent que comme tel, sans forcément être eux même utilisateurs.

⚠️ les grands ronds-points avec beaucoup de circulation

⚠️ B

⚠️ Autour de l Hopital du scorff + manque d endroits pour attacher les vélos en centre ville

⚠️ Vol: au cinema Carrefour: en contrebas de la Fnac ,sortie hôpital du Scorff vers le pont des Indes

➡️ Promouvoir le vélo

⚠️ Il n'y a pas un itinéraire plutôt qu'un autre quoi soit dangereux à Lorient à mon sens... Je pense plutôt qu'il y a trop de voitures sur la commune, eu trop peu d'usagers de la voirie sensibilisés aux modes actifs. ➡️ Davantage de libre service permettrait de sensibiliser les habitants. Trop de voitures encore!

⚠️ la voie partagée avec les bus qui part du des halles de merville jusqu'à la place aristide briand (FNAC) coupée par de trop nombreux ronds points...Fausse impression de sécurité... ➡️ Peu faire beaucoup mieux meilleure coordination et collaboration avec les communes voisines

⚠️ Voie bus/velos dans le centre ville

⚠️ Certains rond-points, ex : entre le boulevard Svob et le le boulevard Leclerc

⚠️ rue de belgique

⚠️ Itinéraire Keryado centre-ville (rue de Belgique / pont d'oradour/ boulevard Svob) ➡️ Il n'est pas normal que nous circulions sur l'espace des voitures avec juste une petite bande cyclable.



⚠️ le long des arrêts de bus, a cause de la hauteur du trottoir

⚠️ le carrefour devant les lycées Marie Le Franc et Colbert



⚠️ Beaucoup de rues très passantes sans piste cyclable ➡️ Les automobilistes sont très irrespectueux des cyclistes, surtout les hommes de plus de 50 qui croient que la chaussée leur appartient

⚠️ Ronds points face au marché de Merville ➡️ Il faudrait arrêter de considérer qu'un peu de peinture permet de créer une piste cyclable. Il faut réellement sécuriser les voies cyclables en les isolant du trafic routier


Le triskel



 A peu près partout, les voies vélo sont non séparées ni des rues, ni des trottoirs. Une rue coupe gorge malheureusement récemment aménagée (quartier de Merville) avec une voie vélo centrale partagée avec des bus avec de nombreux petits ronds points qui coupent allègrement les voitures, sans voir les vélos. Sinon, une fausse bonne idée, la voie vélo-piéton sur le trottoir, avec le risque de collision avec les piétons et les gens sortant de chez eux. il faut partager les voies de circulation....mais c'est la loi du plus fort qui prime !  Bref, dommage, de lourds et nombreux travaux de rénovation en centre ville, sans avoir réellement "pensé vélo", .Aller au travail au vélo quand c'est possible, c'est mettre moins de temps que les transports classiques. Or ici, ce n'est pas le cas, sauf à avoir un niveau professionnel...!! Projet Vélo de Lorient à revoir complètement. Prendre exemple sur Ploemeur...commune voisine.

RAS non

 Le Triskell ... toutes les voies centrales (bus-vélo) sont entrecoupées de pseudo ronds-points où les voitures ne s'arrêtent jamais et coupent la route des vélos ; parfois ce phénomène est lié à un manque de visibilité des vélos, cachés parfois par des massifs de plantes (par exemple en face du Carrefour de Kéryado, lorsque je suis en voiture je ne peux pas voir d'éventuels vélos qui arriveraient dans la même direction que moi) ; sinon, entre la FNAC et les Halles de Merville, c'est l'enfer matin et soir, on se fait systématiquement couper la route par les voitures (qui ne regardent que les bus) , nombreux lorientais ont arrêté le vélo pour aller travailler du fait de cette dangerosité de la route  Triskell : rajouter des ralentisseurs parallèles aux voies bus-vélo sur chaque "rond-point" qui coupe la route (ce qui oblige les voitures à ralentir avant de traverser) ; signaux lumineux à rajouter, prévenant de la présence des vélos sur les voies de bus ; communiquer sur cette voie centrale "mixte" ; encourager la pratique du vélo pour aller travailler (ce qui diminuerait le nombre de voitures et la pollution), ce qui doit se faire en privilégiant les trajets des vélos, le temps passé pour aller travailler ne devant pas être plus long en vélo par rapport au même trajet en voiture (exemple : priorité aux vélos dans certaines situations ; possibilité de doubler les bus qui s'arrêtent à leurs arrêts [certains arrêts les plus récents ne le permettent pas]) ; verbaliser les voitures qui stationnent dans les pistes cyclables (après 1 ou 2 éventuelles informations sur l'infraction commise) ; En dehors du Triskell, dessiner de vraies pistes cyclables au sol : les dessins de vélos sont très jolis mais, 2 mètres après, les voitures ont oublié les cyclistes... rajouter également des bandes rugueuses sur ces dessins au sol, notamment aux ronds-points où les voitures coupent systématiquement ces voies cyclables, à leur entrée ou leur sortie des ronds-points ; les bons points sont les possibilités de tourner à droite aux feux rouges avec un cédez-le-passage et les voies en sens uniques où les vélos peuvent circuler dans les deux sens ; la mairie a voulu donner un espace aux vélos (c'est très bien!) en leur permettant d'emprunter les voies de bus mais n'a pas anticipé le comportement des voitures qui ne font pas attention aux cyclistes et rendent le trajet très dangereux ; un simple aménagement des voies et une campagne de sensibilisation des voitures pourraient tout changer!!!

Grands axes Non

 Pas de séparation entre route et piste cyclable dans Lorient au contraire des pistes reliant Larmor, Quéven etc.



 Rue de Belgique avec les vélos entre la route et le parking, les ronds points près du K2 Carrefour  Le triskell n'a pas du tout favoriser l'utilisation du vélo, interdit sur la route, toléré sur les trottoirs à vitesse réduite

 Supprimer les ronds points traversant pour les bus


 Rue de Belgique  En amélioration



 sur les pistes cyclables juste peintes au sol, sans séparation des voies de circulation voiture ou bus


 ?

 L'axe Triskell  Séparer vélos et voitures mais également vélos et bus !! Ne pas se contenter de voies cyclables mais développer les pistes cyclables.


 Les ronds-points en centre ville (au niveau des halles Merville)



 lutte contre l'incivilité des automobiliste à l'égard des cyclistes, reconnaissance du vélo comme moyen de déplacement à part entière, ne pas le réduire à un engin de loisir. transport collectif (bus) gratuit; les We dans un premier temps pour contribuer à la réduction du trafic des voitures.

 les ronds points en général  ne pas mettre des pistes cyclables aussi étroites entre les voies de circulation et le stationnement


 Le rue de l'Assemblée Nationale, les voitures coupent la route aux vélos!

 le port  ca roule quand meme...

 Du Bd Svob au Pont d'Oradour, dans les 2 sens

 - Le triskell (aménagement pour les bus et les vélos) allant est entre autre du centre ville à l'université et en particulier au niveau des rond-points et des intersections  Les vélos que l'on peut louer sont trop lourds. Il n'y a pas d'abris protégés à l'université. Les pistes cyclables ne sont pas correctement entretenues... bcp de trous qui tardent à être réparés malgré

leurs signalisations sur des applications dédiés. Un potentiel à développer pour cette ville relativement plate et à taille humaine.

 grands axes