Municipales 2026

Charte vélo

Catégorie Moyennes et grandes villes

Demandes prioritaires

Repenser le plan de circulation pour apaiser la commune

Repenser le plan de circulation pour favoriser les trajets à vélo : utiliser les routes secondaires, voies résidentielles et chemins existants pour créer des itinéraires continus, sûrs et agréables. Réduire le transit motorisé, généraliser le 30km/h et faire du 50 km/h l'exception.

Premier pas

Sécuriser deux carrefours dangereux identifiés dans le Baromètre vélo.

Option ambitieuse

Mettre en place un plan de circulation global.

Déployer un Réseau Express Vélo (REV)

Sécuriser les grands axes structurants de la ville en transformant des routes existantes en itinéraires cyclables continus, directs et protégés. Constitue l'épine dorsale du réseau vélo.
Le REV n'est plus "en doublon" : il est complémentaire du plan de circulation, puisqu'il agit sur les grands axes de la commune.

Premier pas

Identifier à l'aide du Baromètre vélo et de l'association locale un axe structurant à mettre en œuvre d'ici la fin du mandat.

Option ambitieuse

REV complet d'ici la fin du mandat.

Généraliser les rues scolaires devant chaque établissement

Créer des zones apaisées devant les écoles pour supprimer la circulation motorisée aux heures d'entrée et sortie. Réduit les accidents et agit sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Premier pas

Fermer une ou plusieurs rues 30 minutes à l'entrée/sortie.

Option ambitieuse

Rues scolaires permanentes partout.

Installer du stationnement vélo aux lieux stratégiques

Garantir la présence de stationnements vélo abrités et clos aux lieux du quotidiens (habitat, gares/pôles d'intermodalité, écoles, sites employeurs)* et déployer des arceaux en libre accès de manière diffuse en cœur de ville pour les stationnements de courte durée (espaces publics, commerces).

Le type de stationnement dépend du lieu d'usage

– *abris fermés et sécurisés :* gares, pôles d'intermodalité, zones résidentielles.

– *arceaux et stationnement en accès libre :* centre-ville, services et équipements publics.

*Lieux du quotidien : zones résidentielles, habitat collectif, sites et espaces publics, gares et pôles d'intermodalité, établissements recevant du public, zones d'activité

Premier pas

– 30 arceaux à déployer dans les lieux identifiés dans le Baromètre vélo.

– Déployer un abri vélo sécurisé identifié dans le Baromètre vélo.

Option ambitieuse

– Abris sécurisés à chaque arrêt structurant, aux abords des écoles, des zones d'activité, zones commerciales et zones résidentielles.

– Ajouter des places dédiées aux vélos à grand gabarit (vélos cargos, biporteurs, vélos adaptés etc).

– Communiquer sur la création de ces stationnements auprès des habitant·es.

Financer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) pour tous les élèves de CM1/CM2

Permettre à tous les enfants d'apprendre à se déplacer à vélo en sécurité grâce à la généralisation du SRAV. Renforce l'autonomie et la sécurité dès le plus jeune âge. Associer écoles, associations et intercommunalité pour couvrir 100% des élèves.

Premier pas

Financer un cycle SRAV dans 3 écoles supplémentaires.

Option ambitieuse

100 % des écoles et collèges couverts. Organiser avec les acteurs locaux (association vélo notamment) des évènements autour du vélo à l'école (ateliers de sensibilisation, balades ou voyages à vélo, remise de l'attestation SRAV par un·e élu·e, etc.).

Soutenir les associations vélo locales

– Accorder un soutien logistique et financier aux associations (locaux, subventions, appels à projets) pour qu'elles puissent assurer leurs actions.

– Associer systématiquement les associations dans la construction des politiques cyclables.

Premier pas

Inviter l'association aux réunions de travail et financer un premier cycle d'ateliers (réparation, SRAV, diagnostics d'itinéraires).

Option ambitieuse

Convention pluriannuelle d'objectifs (CPO) + mise à disposition d'un local et participation aux grands projets urbains.

Porter le vélo auprès des instances supra communales

Demander à l'intercommunalité ou au département la mise en place d'un Réseau Express Vélo ou de de services vélo mutualisés.

Premier pas

Inscrire officiellement la demande lors d'une réunion de l'EPCI.

Option ambitieuse

Adoption d'un REV intercommunal pour le mandat.

Créer ou pérenniser un·e référent·e mobilité active au sein de la collectivité

Désigner une personne clairement identifiée (agent ou élu·e) chargée du suivi des projets vélo, de la coordination avec l'intercommunalité, du lien avec les associations locales et du pilotage des actions (aménagements, SRAV, stationnement, concertation).

Organiser une commission de concertation rassemblant les représentant·es d'usagers et usagères

Replacer les besoins des habitant·es au cœur des décisions : créer une commission de concertation (ou comité vélo) réunissant élu·es, services techniques, associations d'usager·ères et autres acteurs concernés (parents d'élèves, commerçant·es, etc.).

Premier pas

Mettre en place une rencontre trimestrielle avec les associations locales et les conseils de quartier.

Option ambitieuse

– Formaliser une commission vélo avec mandat, calendrier et publication systématique des décisions.
– Associer les usager·ères en amont des travaux (balades exploratoires, ateliers cartographiques).

Recommandations locales

Recommandation #1

Réaffecter des voies communales: valoriser le réseau rural et péri-urbain au service des mobilités actives. En utilisant les voies existantes (petites routes) en aménagements pour les mobilités actives, les communes de l'agglomération peuvent espérer largement réduire les coûts et le temps de la mise en œuvre du schéma cyclable et mailler le territoire. Les initiatives de reconversion de petites routes au bénéfice des mobilités actives se multiplient sur le territoire français. Premier pas : Faire un inventaire des voies concernées en concertation avec les usagers. Option ambitieuse : Réaffecter le plus grand nombre de voies.

Recommandation #2

Avoir une approche inclusive et transversale de l'espace public. Partager de l'espace public, assurer la place des enfants en ville, promouvoir la marche ou encore être attentif à la cohabitation des piétons et des cyclistes autant d'items qui sont portés par Rue de l'avenir et le Réseau Vélo et Marche dans une « Ville apaisée et des quartiers à vivre ». Premier pas : Prendre en compte cette approche dans tous les nouveaux projets. Option ambitieuse : Modifier les zones agglomérées pour prendre en compte cette approche

---

Recommandation #3

Utiliser une compétence de l'agglomération pour vraiment mettre en œuvre le schéma cyclable de Lorient Agglomération. Chaque agglomération définit ses compétences optionnelles en complément des compétences obligatoires. La compétence voirie qui concède la propriété des voies communales, notamment, à l'EPCI ou la compétence «voies d'intérêt communautaire » semblent être l'une ou l'autre des solutions qui s'offrent aux futurs élus. Premier pas : Réaliser une étude juridique et se rapprocher des autres EPCI qui ont intégré la compétence des voies d'intérêt communautaire. Option ambitieuse : Réaliser des voies ou des aménagements vélo s'appuyant sur cette compétence.