

Expertise territoriale de la mobilité dans le cadre de la restructuration du réseau de transport urbain

Principes de hiérarchisation et de restructuration du réseau

Conseil de Développement

Présentation de David Oppliger

Lorient, le 20 décembre 2016

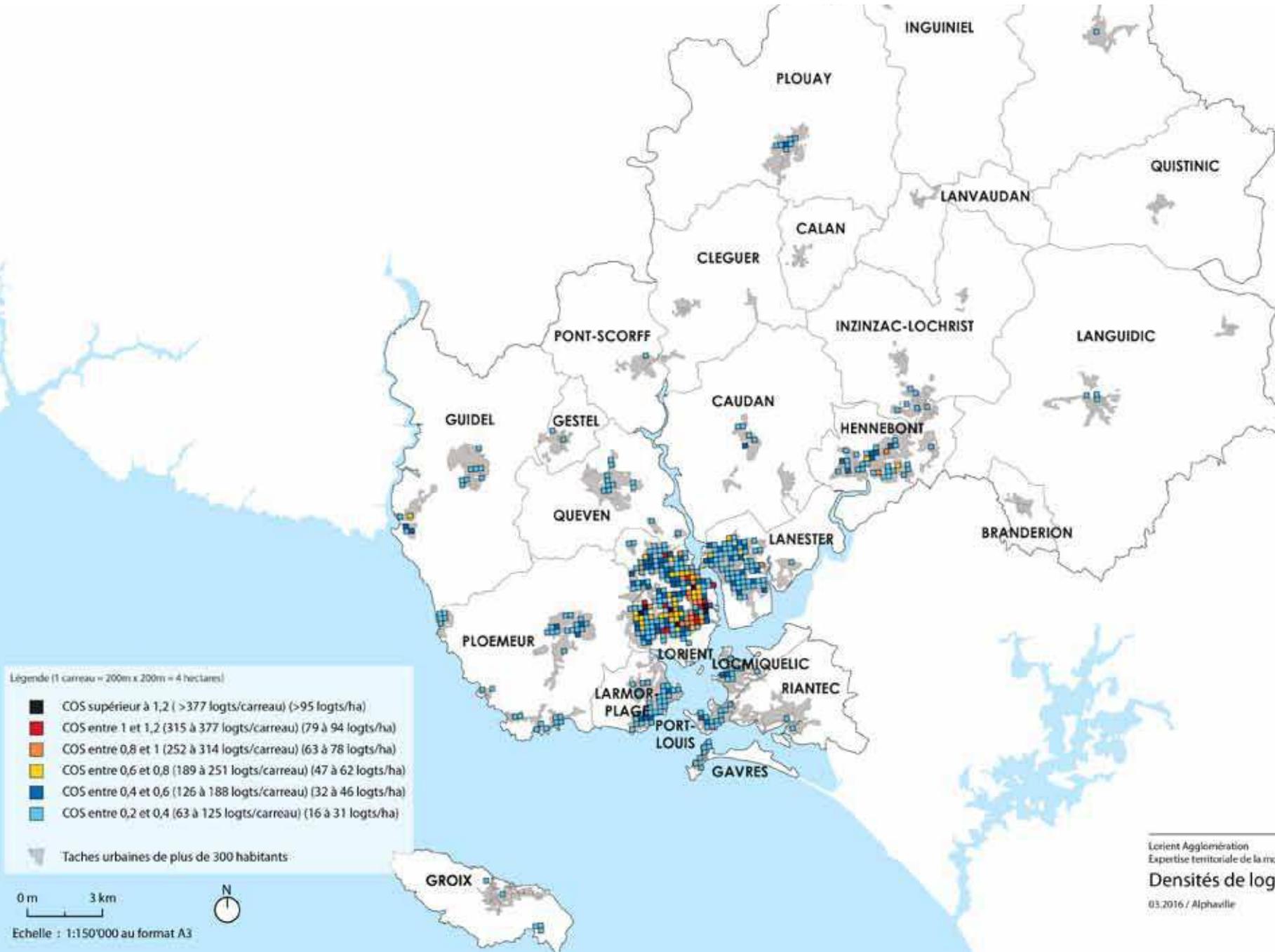


Plan de la présentation

1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités
2. Stratégie urbanisation et transports
3. Principes de base pour la restructuration du réseau TC
4. Projet de restructuration du réseau TC
5. Accompagner le projet de transports par un projet urbain coordonné

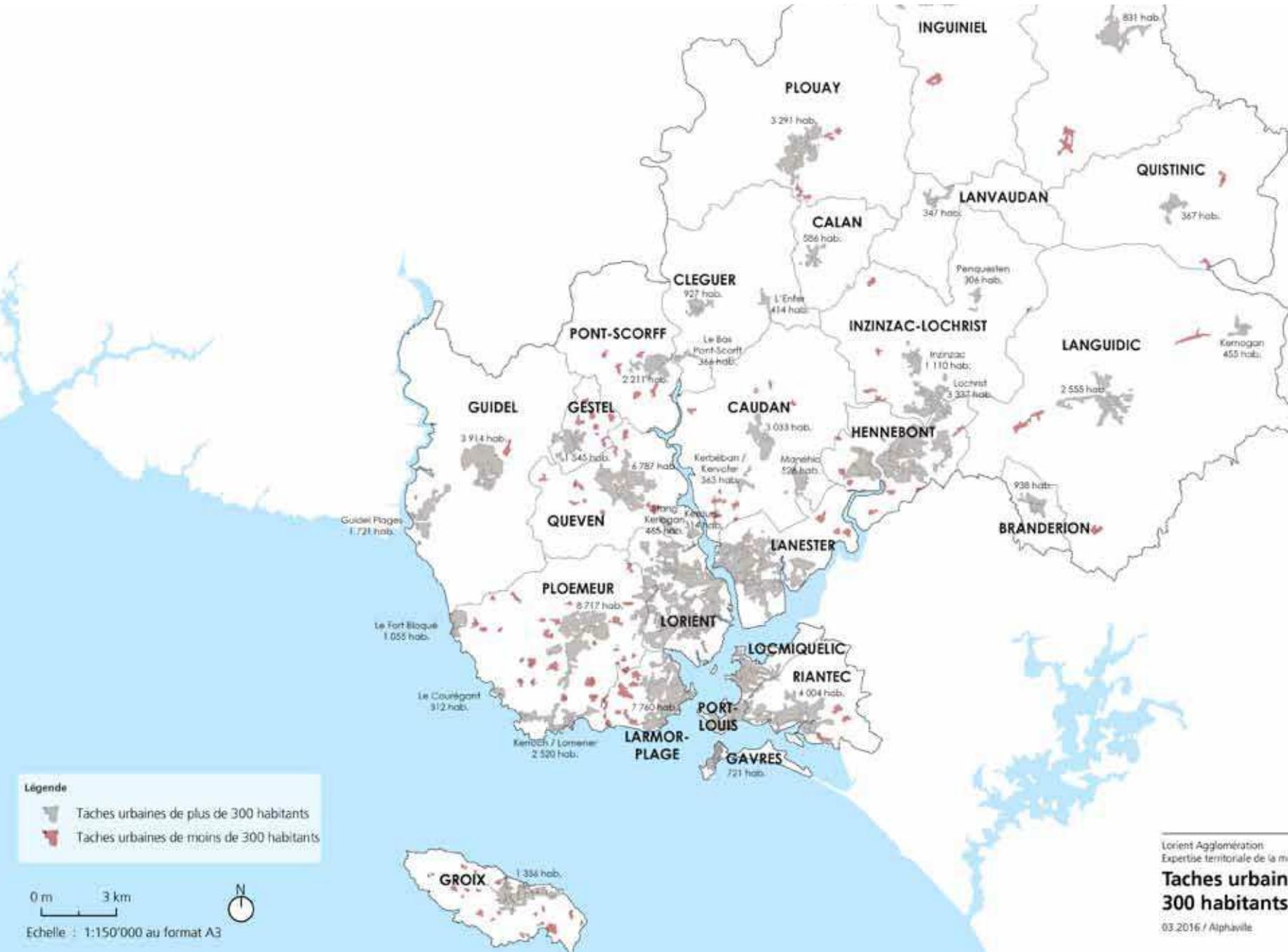
1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités

Densité - COS avec identifications des seuils



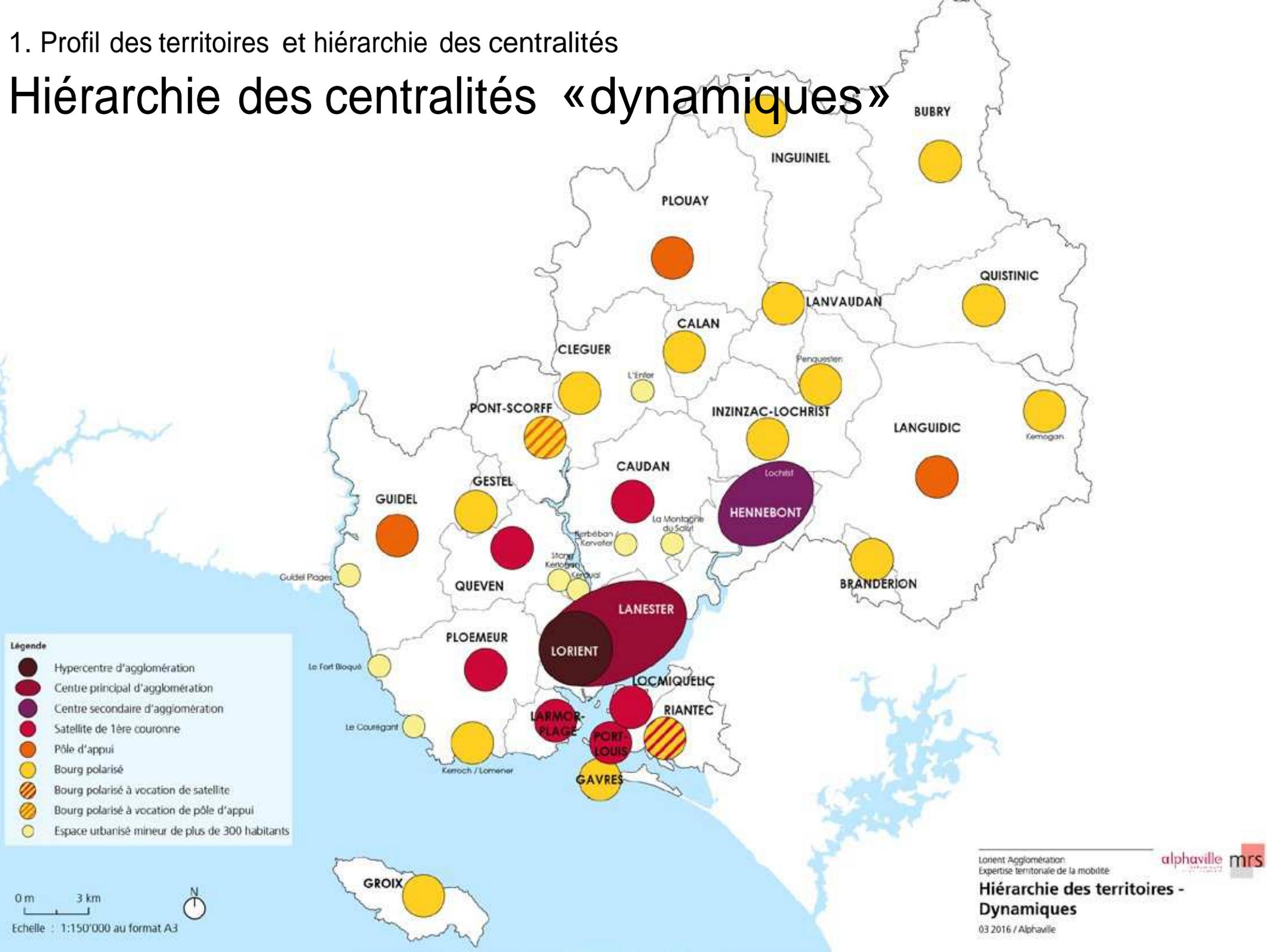
1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités

Densité - Espaces urbanisés de moins de 300 habitants



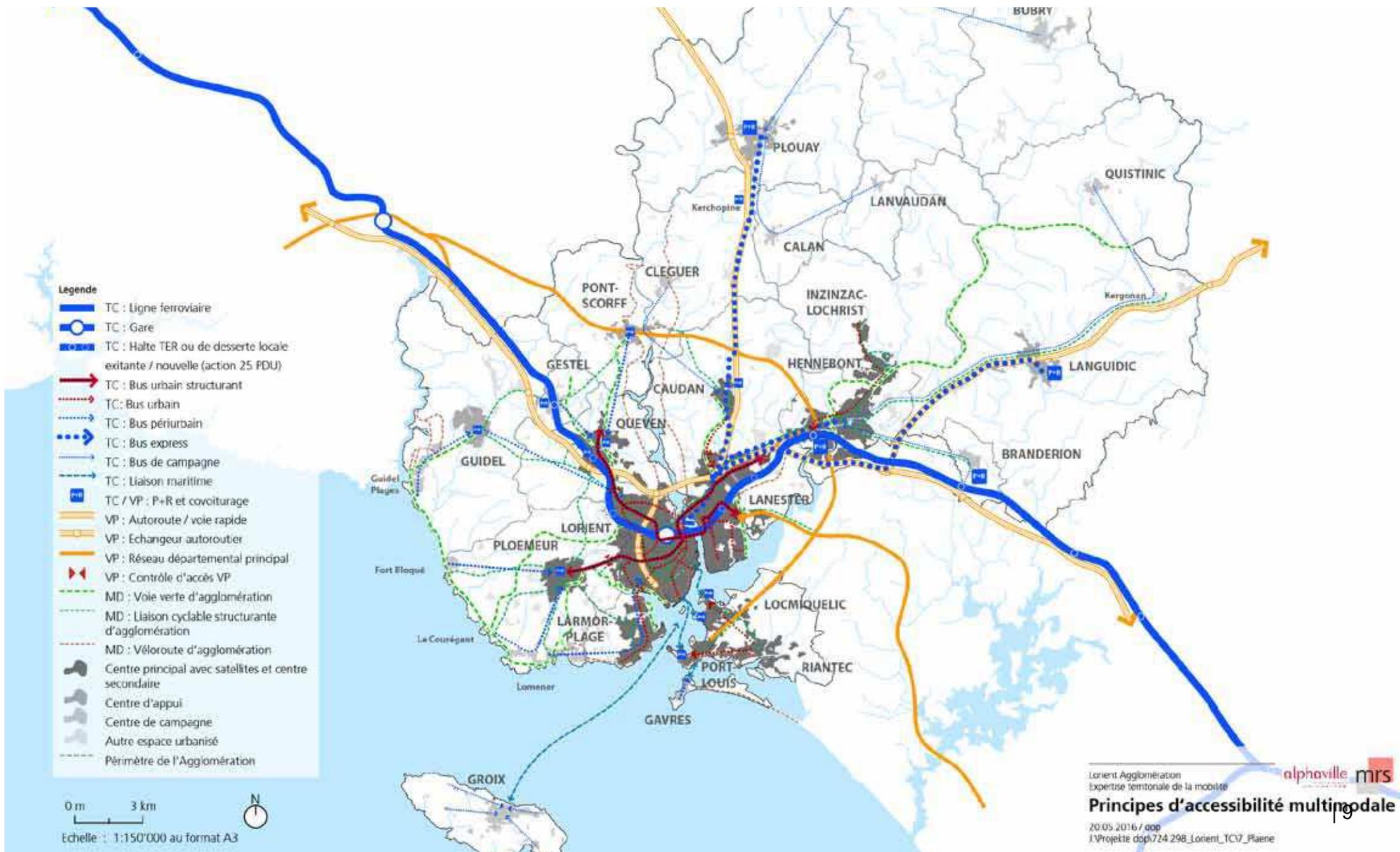
1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités

Hiérarchie des centralités « dynamiques »



1. Stratégie urbanisation et transports

Stratégie de mobilité - Agglomération «entière»



Plan de la présentation

1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités
2. **Stratégie urbanisation et transports**
3. Principes de base pour la restructuration du réseau TC
4. Projet de restructuration du réseau TC
5. Accompagner le projet de transports par un projet urbain coordonné

Diagnostic TC

Freins à l'usage des TC :

- Densité insuffisante de l'urbanisation
- Structure territoriale développée sur l'usage de la VP :
 - étalement urbain et mitage du territoire
 - zones monofonctionnelles éloignées des centres de vie
- Manque de hiérarchisation du réseau TC
- Temps de parcours TC trop long/Compétitivité avec le mode VP trop faible
- Exploitation du potentiel du système ferroviaire insuffisante
- Disponibilité de stationnement à destination élevée (ville et zones monofonctionnelles)
- Dominance de la VP dans les espaces publics et la voirie
- Manque de lisibilité des horaires (cadencement) et forte variation des amplitudes horaires (matin, soir, we)

Fondement de la restructuration du réseau TC

Déclinaison en principes du fondement de rationalisation :

- Concentrer l'offre TC sur les lieux combinant une **structure territoriale adaptée à une desserte TC et une densité suffisante**

--> ne pas disperser l'offre TC (impossible d'aller partout avec les TC sans faire exploser les coûts)

--> favoriser un développement urbain et dense autour des structures TC

- Concentrer l'offre TC sur les secteurs **où le potentiel de demande TC tous motifs se présente** (pendulaires, loisirs, captifs, etc.)

--> augmenter la part des actifs (motif travail: seulement 5% de part TC tout mode; pour comparaison motif formation École 39% et Université 19% de part TC tout mode)

--> ne pas viser que les captifs qui sont déjà principalement dans les centres (besoin TC moindre!)

- Adapter l'offre TC sur les territoires avec peu de potentiel TC et y privilégier des offres non-conventionnelles (SAD : bus à la demande, taxi-bus, ...)

Fondement de la restructuration du réseau TC

Rationaliser l'offre TC dans le territoire : concentrer les efforts où il y a un potentiel TC :

Une offre TC, même optimale, ne peut pas compenser les défauts structurels de certaines urbanisations, au risque d'affaiblir l'ensemble du système basé sur des structures favorables

Plan de la présentation

1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités
2. Stratégie urbanisation et transports
3. Principes de base pour la restructuration du réseau TC
4. Projet de restructuration du réseau TC
5. Accompagner le projet de transports par un projet urbain coordonné

5 piliers de la restructuration du réseau TC

1. Hiérarchiser le réseau TC

2. Simplifier le réseau TC

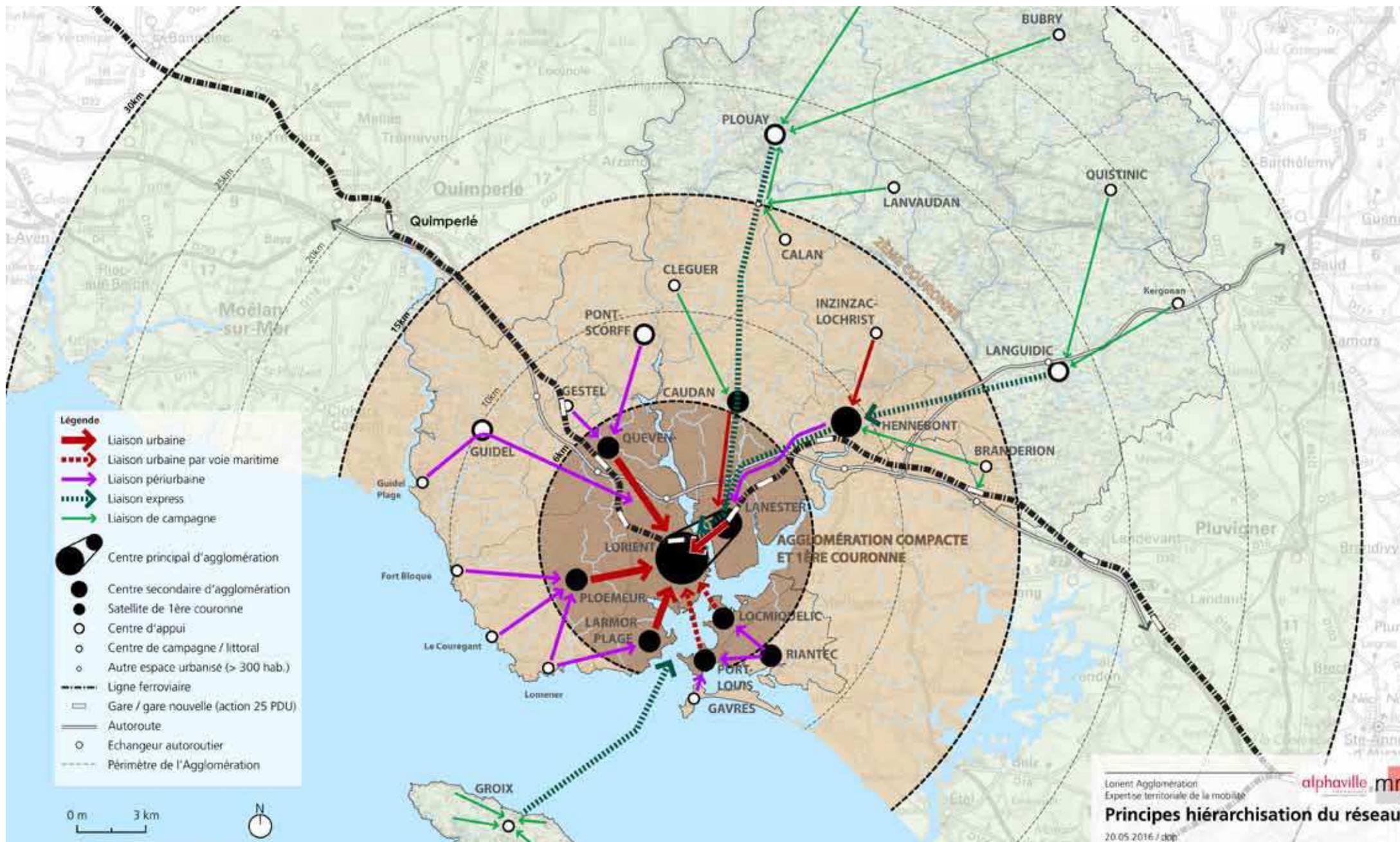
3. Accepter des chemins aux arrêts TC plus longs, pour réduire les temps de parcours TC

4. Déterminer l'offre TC en fonction de la densité et de l'éloignement des centres

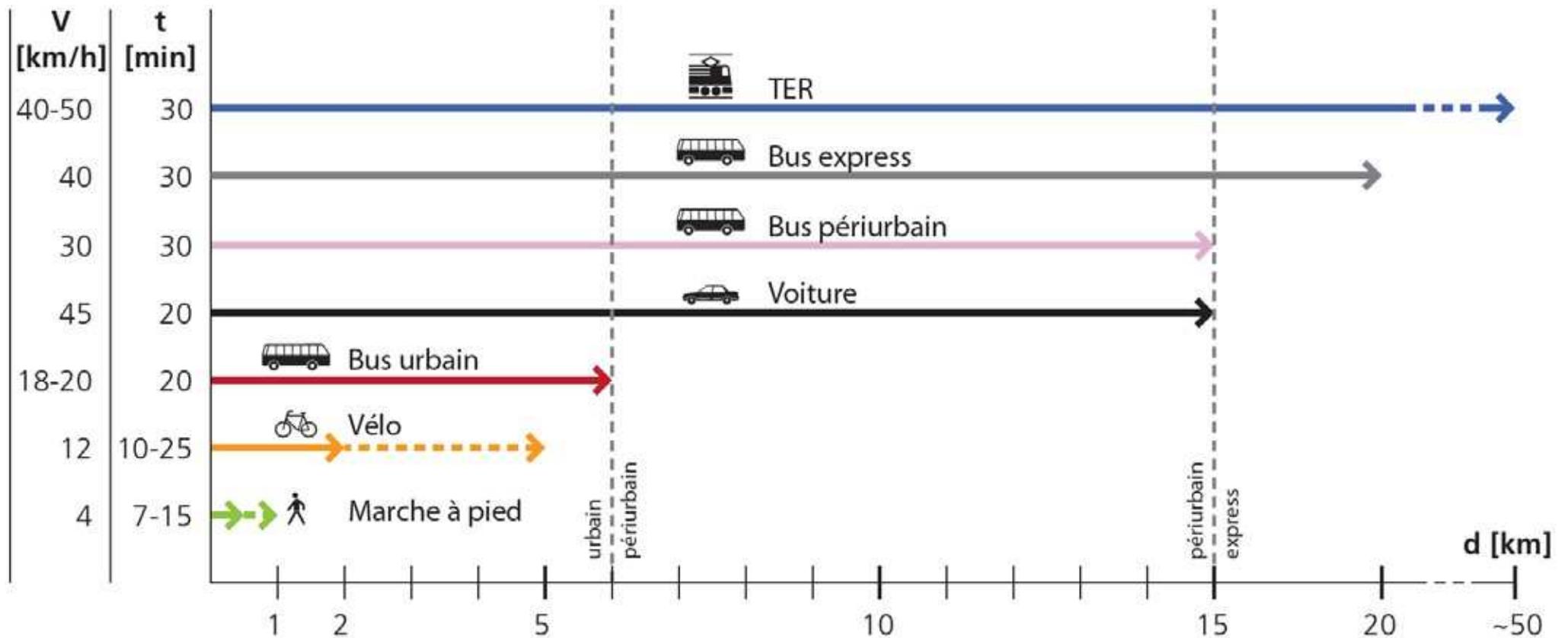
5. Admettre de ne pas couvrir l'ensemble du territoire

3.1 Hiérarchiser le réseau TC

Principes de base appliqués au territoire

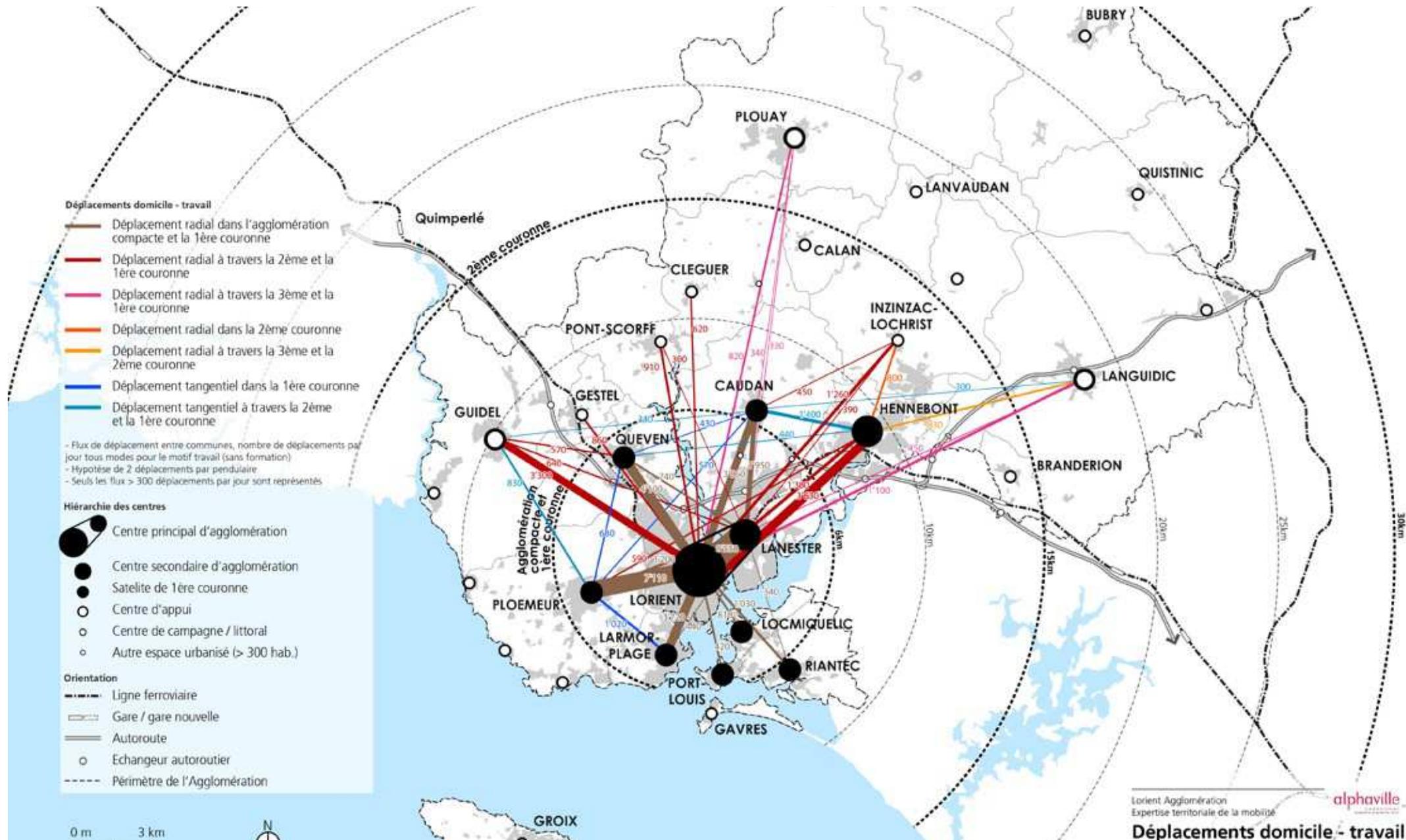


Fonctions des modes de transports et hiérarchie TC



3.1 Hiérarchiser le réseau TC

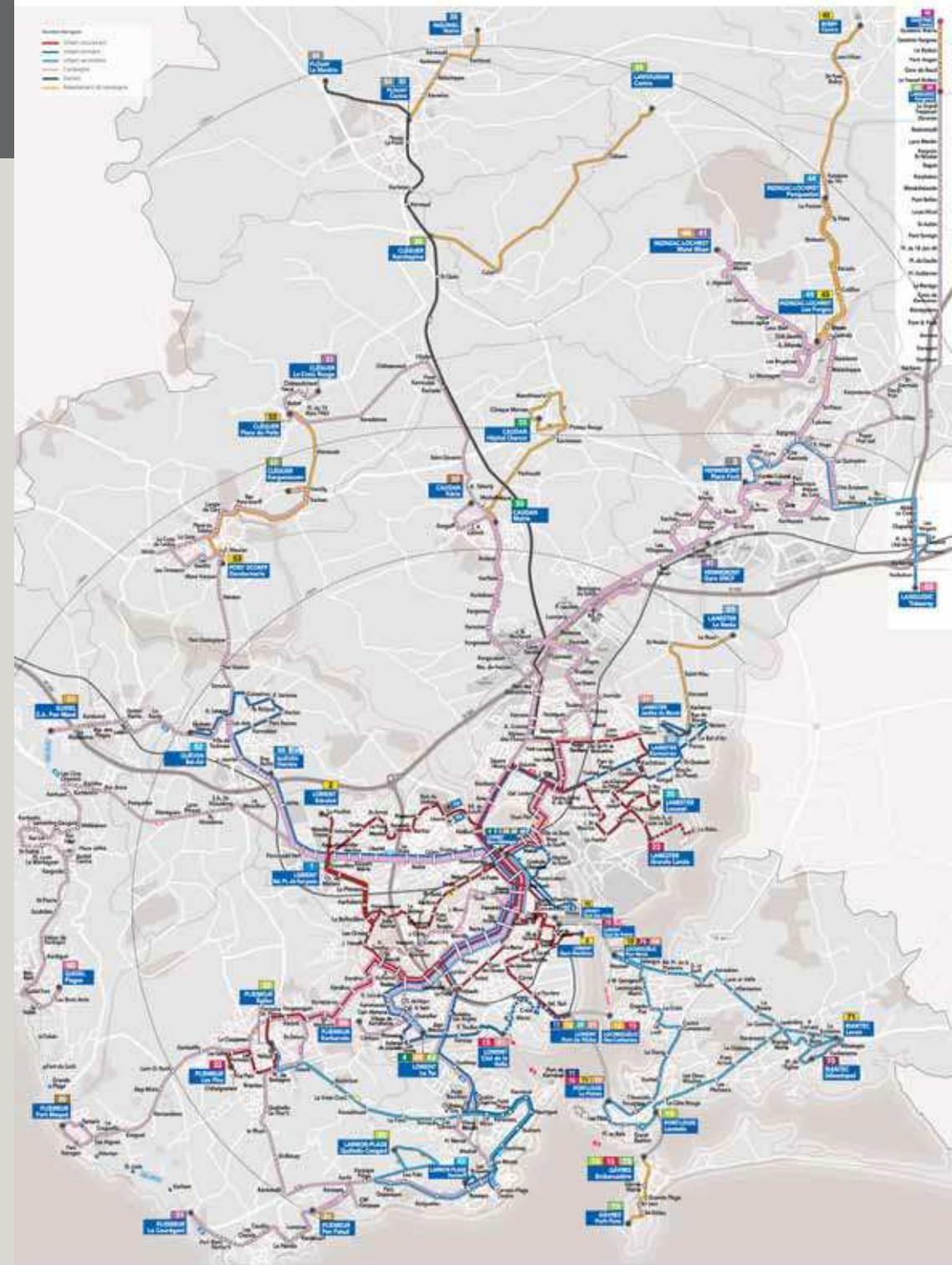
Principes de base - Adéquation avec les flux



3.1 Hiérarchiser le réseau TC

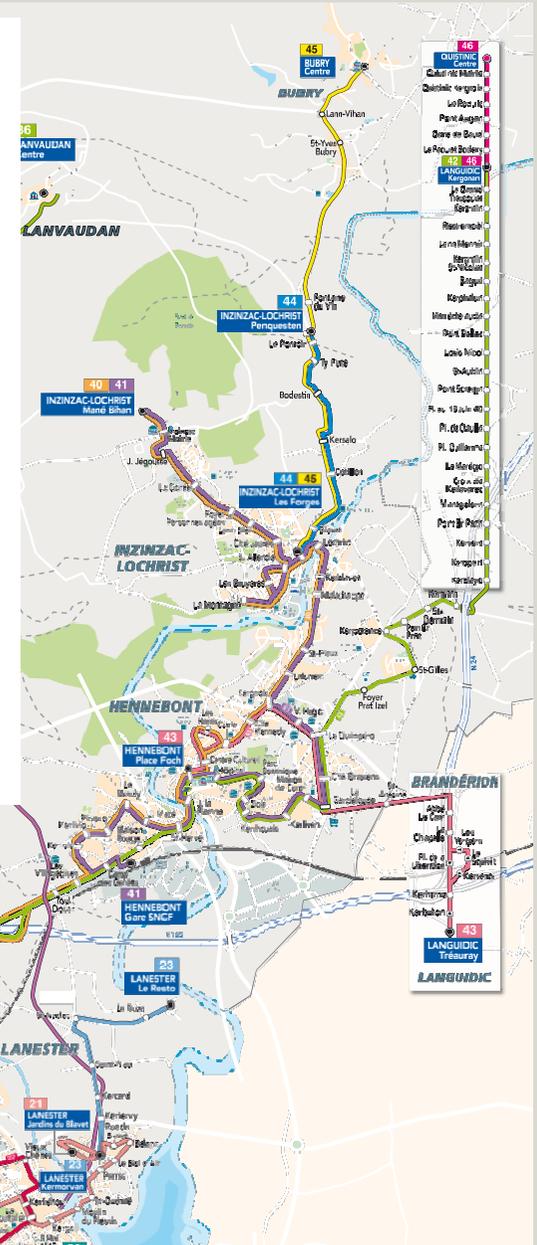
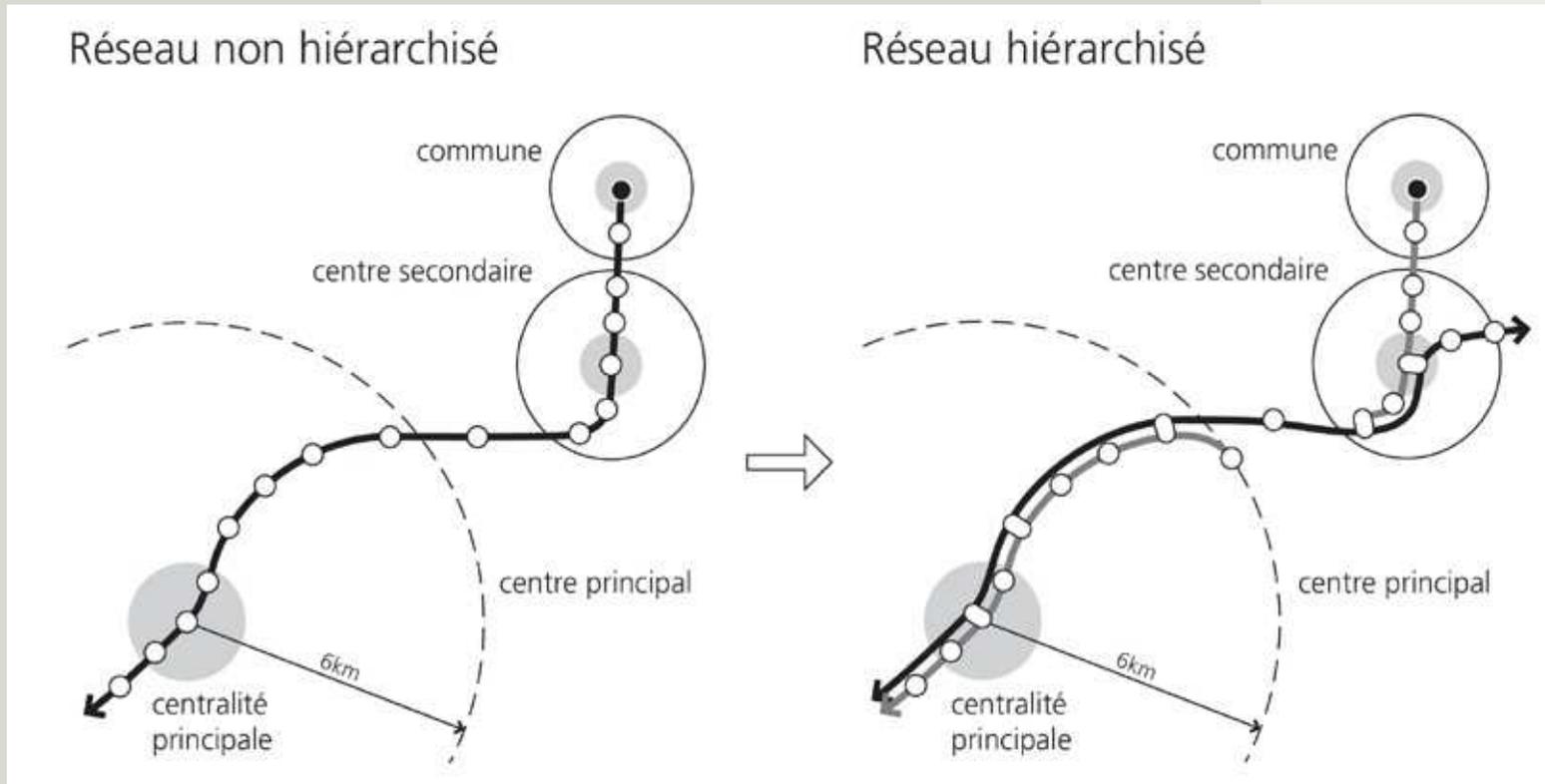
Fonctions actuelles des TC

- Superposition de lignes peu lisible à Lorient, avec trop de lignes périurbaines à travers tout le centre
 - Un réseau urbain principal pas toujours structurant (trop détours dans les quartiers)
 - Des lignes trop longues et cumulant plusieurs fonctions, par ex. «périurbain» et «urbain»
 - Des lignes avec des branches de fonctions inégales , par ex. «périurbain» et «urbain»
 - Des fonctions peu adaptées héritées de la construction dans le temps du réseau (historique)
- > Une hiérarchie de réseau avec un impact négatif sur les temps de parcours et la lisibilité du réseau pour les usagers**



3.1 Hiérarchiser le réseau TC

Principes de hiérarchisation du réseau TC



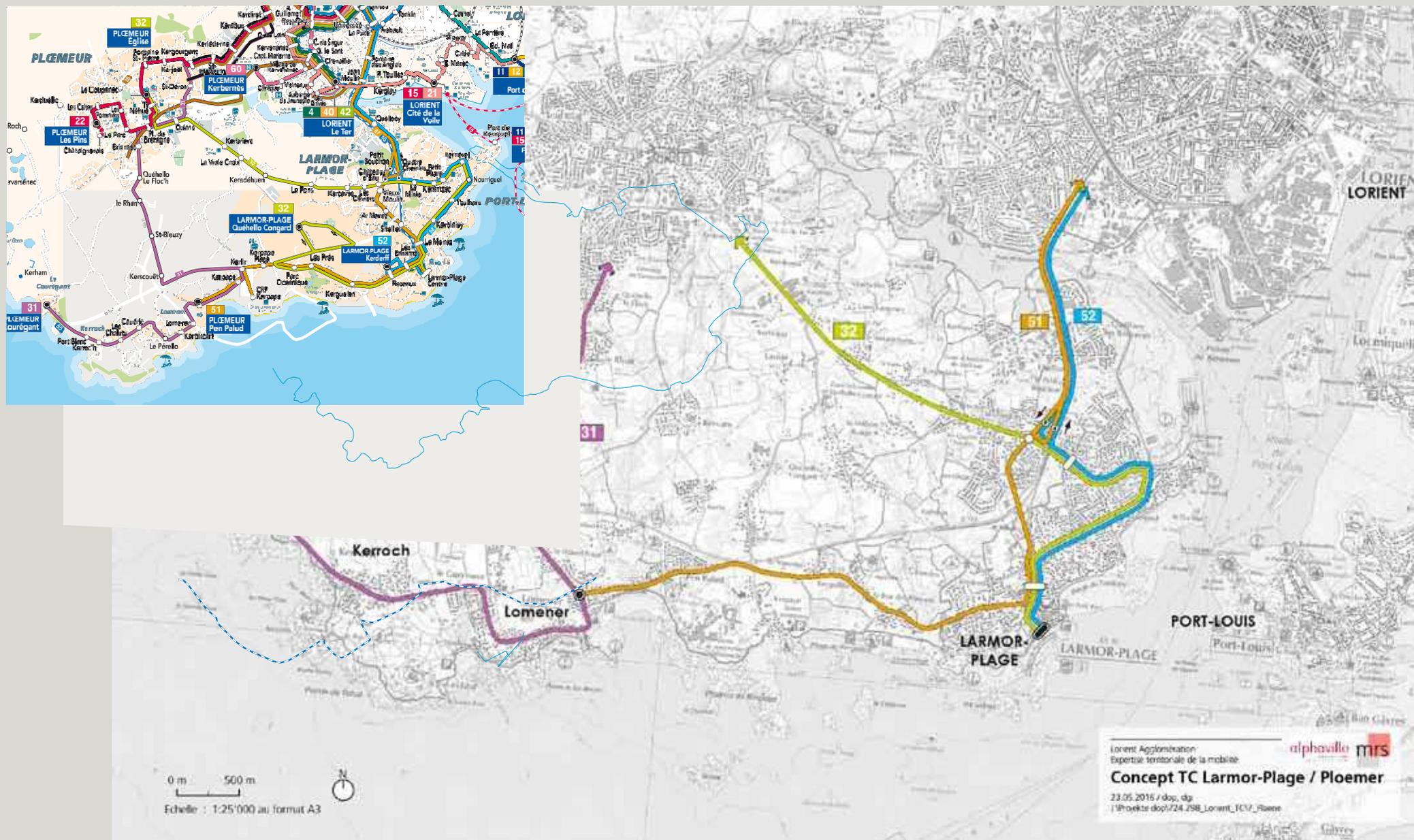
- Hiérarchiser le réseau et **attribuer des fonctions aux lignes TC selon leur position dans la structure territoriale**

- Organiser les **rabattements** sur les réseaux de hiérarchie supérieure avec un «saut» hiérarchique

ex. Ligne 40 et 42

3.2 Simplifier le réseau TC

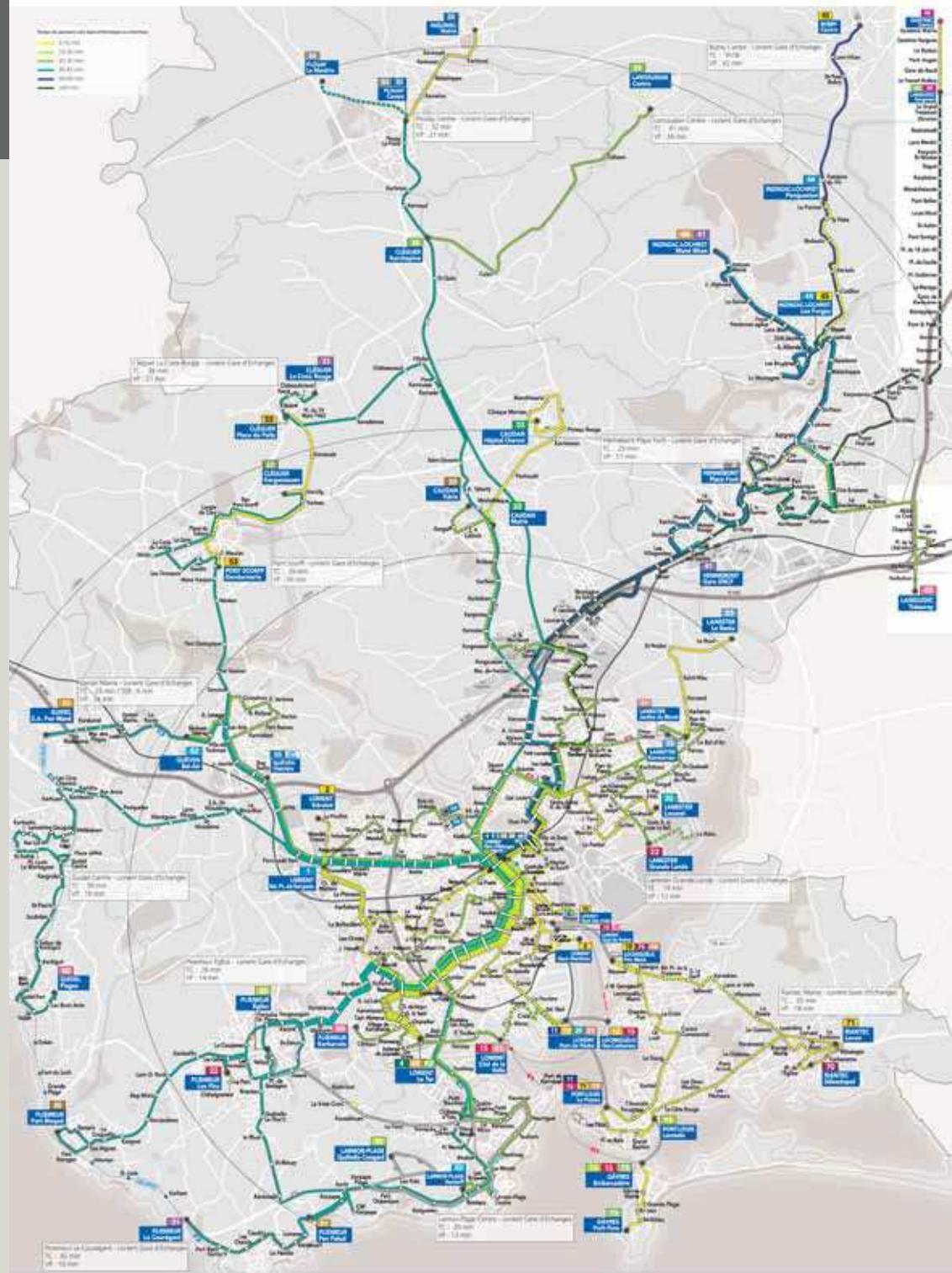
Simplifier le réseau TC -Exemple Larmor-Plage / Ploemeur



3.3 Chemins plus longs, temps de parcours réduit

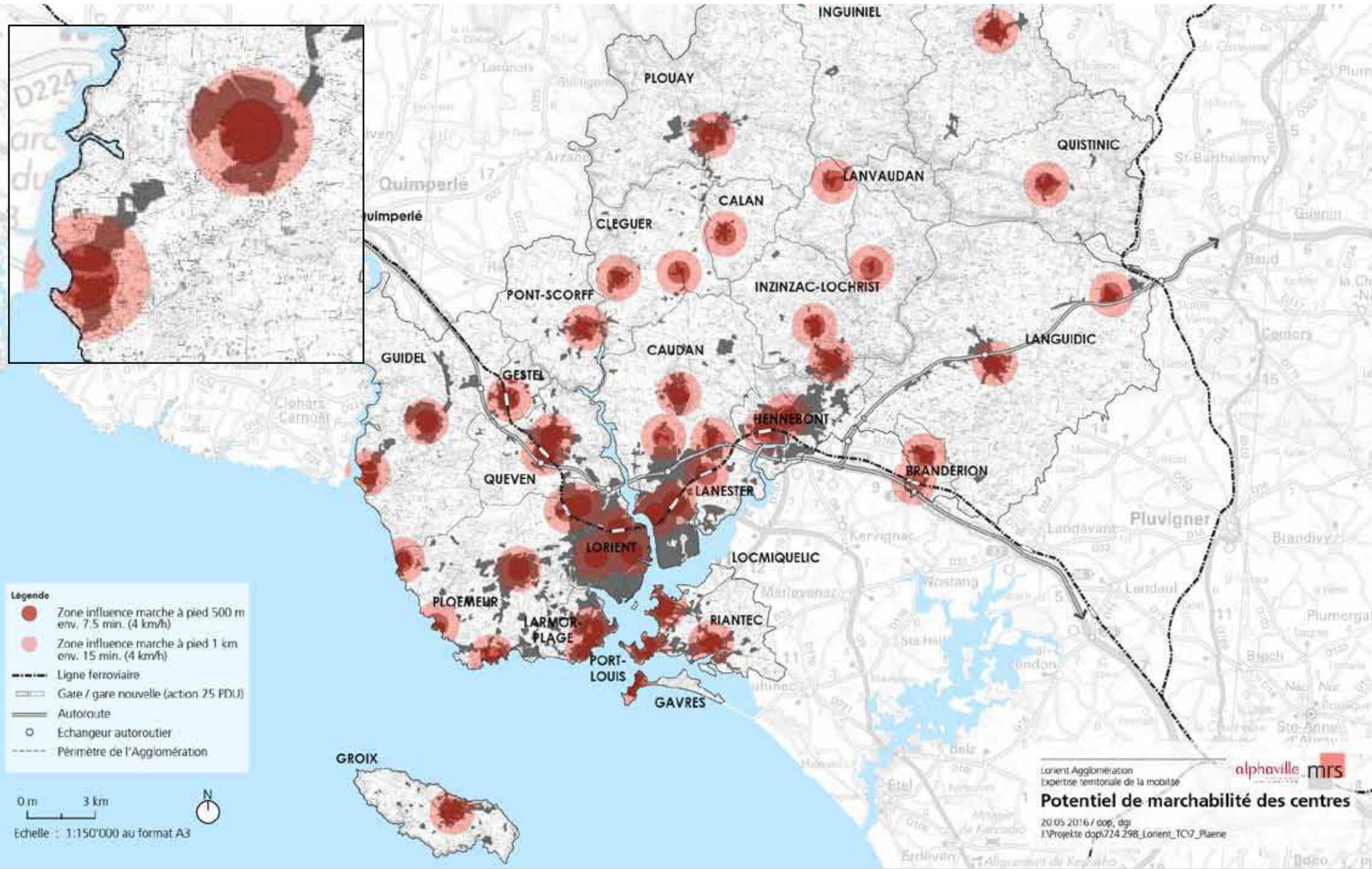
Temps de parcours actuel

- Agglomération compacte et satellites :
Des temps de parcours relativement attractifs et adaptés, bien que certains au-dessus de 20'
 - Centre secondaire :
Des temps de parcours long pour être attractifs
 - Littoral et 2ème couronne :
Des temps de parcours longs et peu attractifs, avec souvent plus de 30'
 - 3ème couronne :
Hormis pour Plouay, des temps de parcours trop longs pour être attractifs
- > Des temps de parcours en TC trop longs, peu concurrentiels à la VP en dehors de Lorient - Lanester et ses satellites**



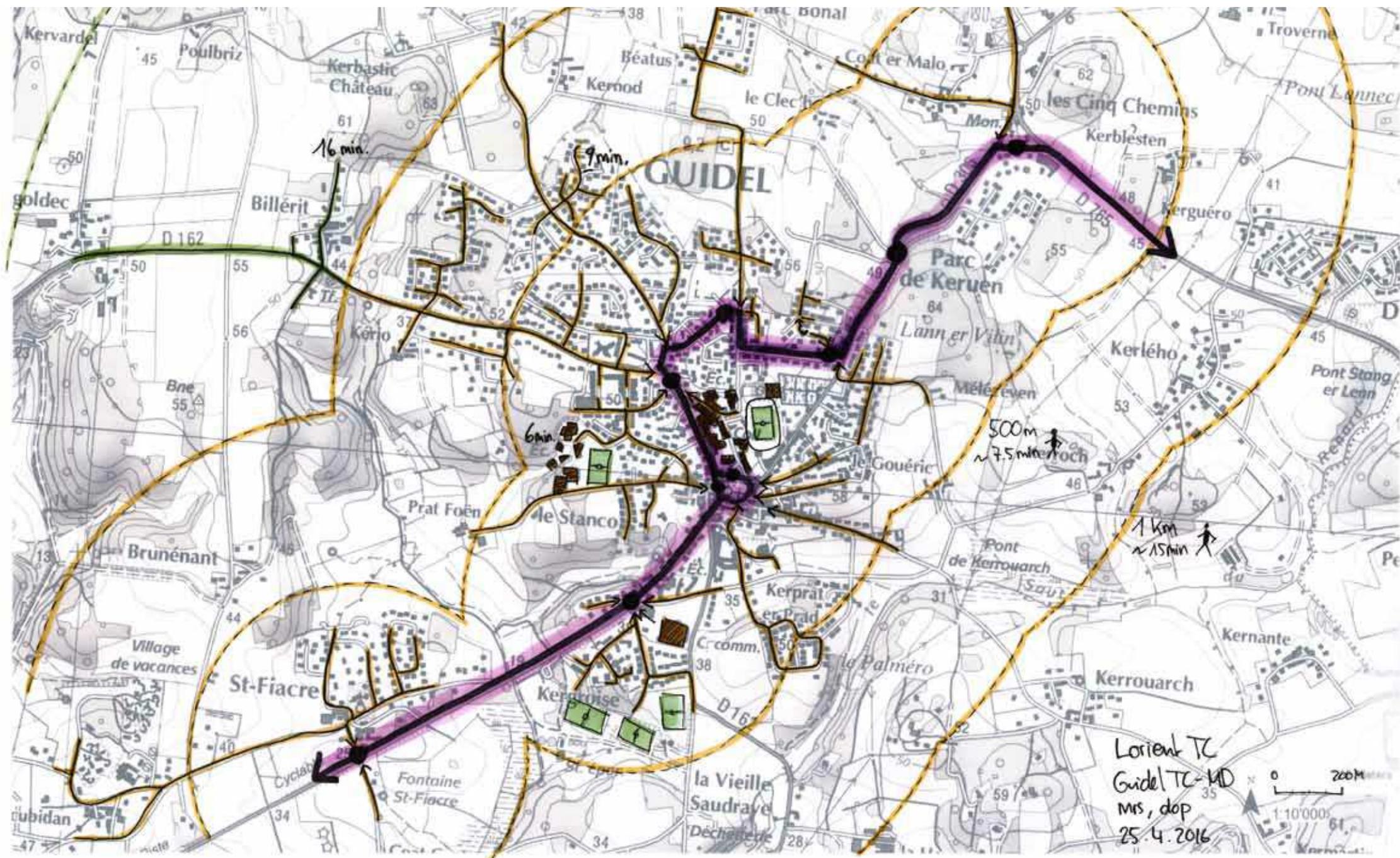
3.3 Chemin plus long, temps de parcours réduit

Accepter des chemins aux arrêts TC plus longs



3.3 Chemin plus long, temps de parcours réduit

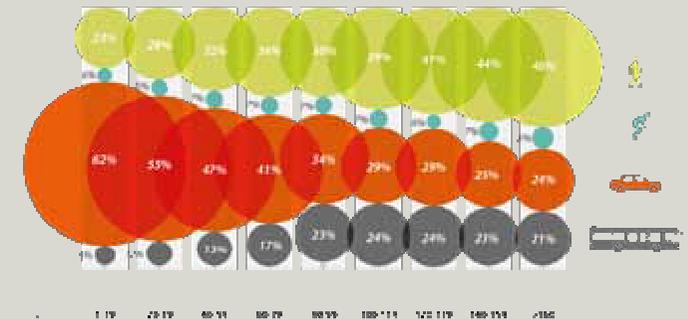
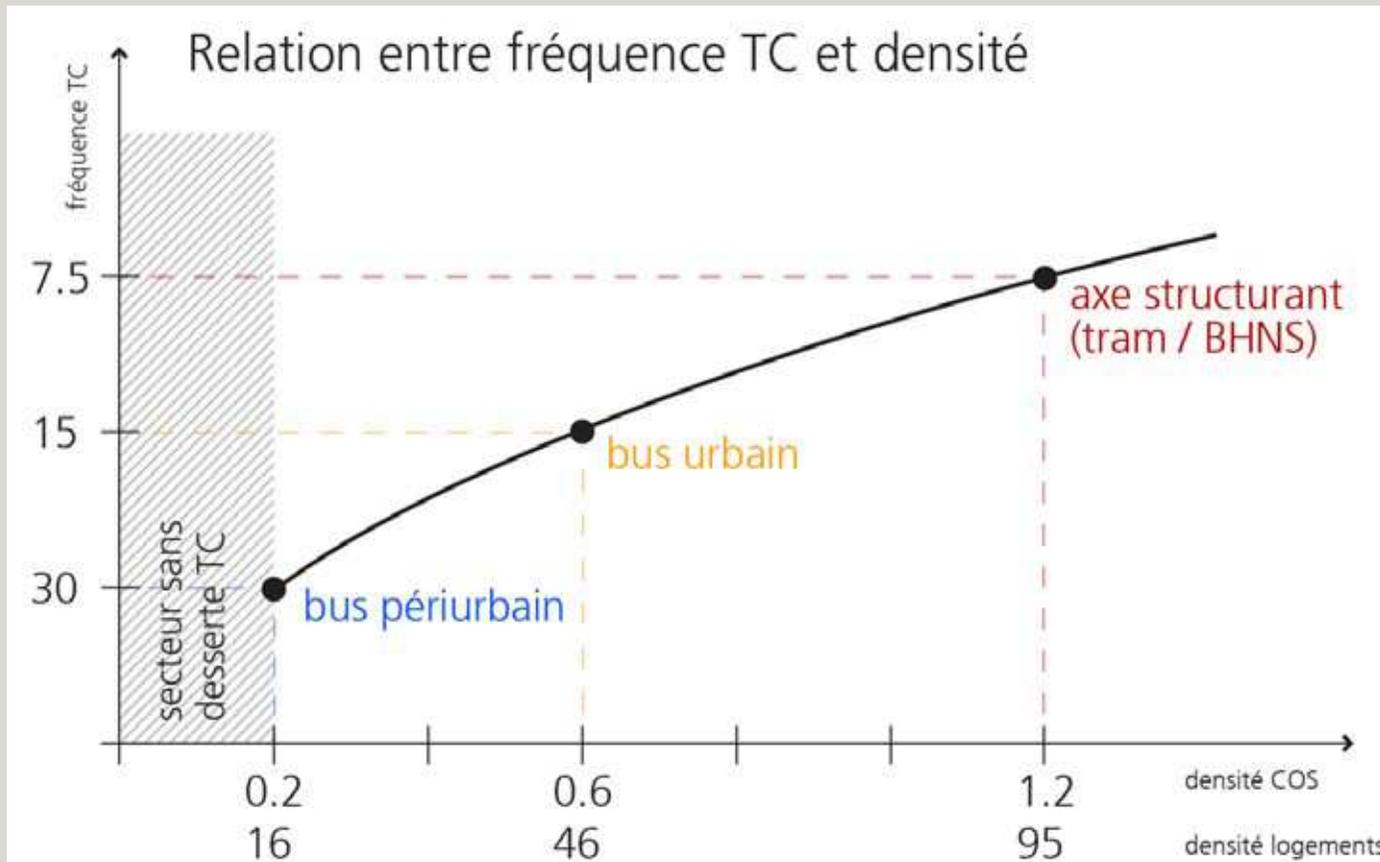
Accepter des chemins aux arrêts TC plus longs - exemple



Relation entre fréquence TC et densité

Les espaces qui peuvent en principe être convenablement desservis au moyen d'une offre TC conventionnelle sont les secteurs avec une **densité à l'hectare > 0.2 (COS)** (soit 16 logements/ha)

--> principe de «densité minimale»



Plan de la présentation

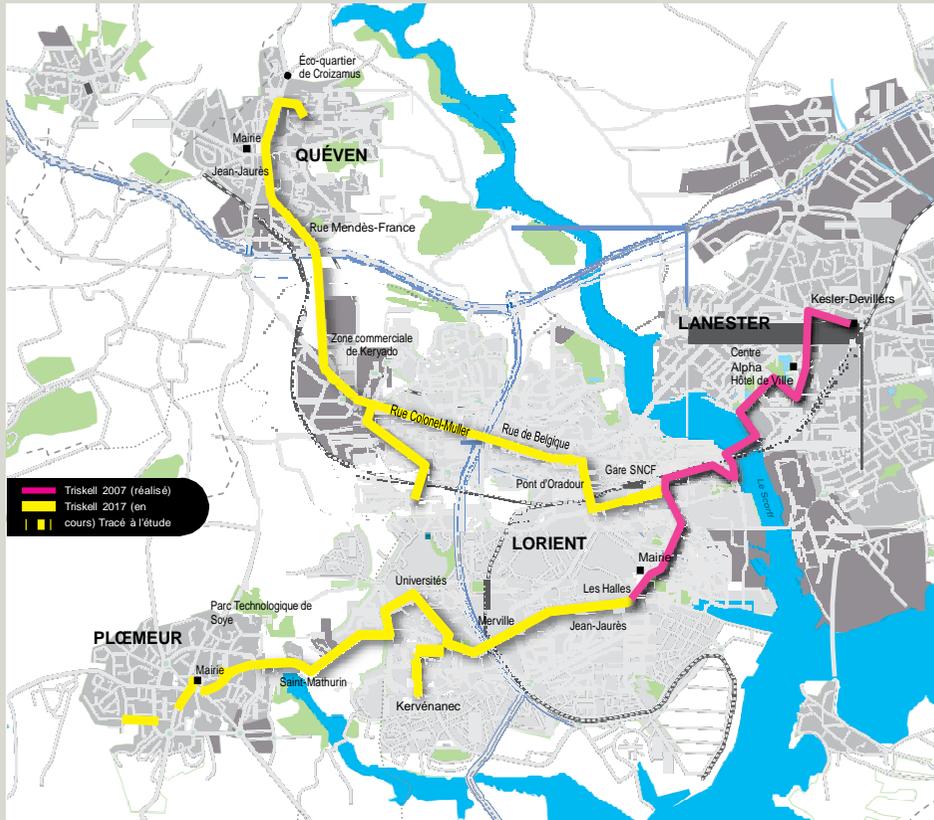
1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités
2. Stratégie urbanisation et transports
3. Principes de base pour la restructuration du réseau TC
4. **Projet de restructuration du réseau TC**
5. Accompagner le projet de transports par un projet urbain coordonné

5 actions principales

- 1) Renforcer le système urbain central de l'« Agglomération compacte et 1ère couronne » autour du Triskell**
- 2) Créer un système urbain secondaire à «Hennebont - Inzinzac-Lochrist»**
- 3) Développer et renforcer les 3 lignes «express» et créer 6 interfaces d'échanges à des points de rabattement**
- 4) Restructurer le réseau TC du nord de l'Agglomération**
- 5) Développer le système ferroviaire et les rabattements bus vers les gares**

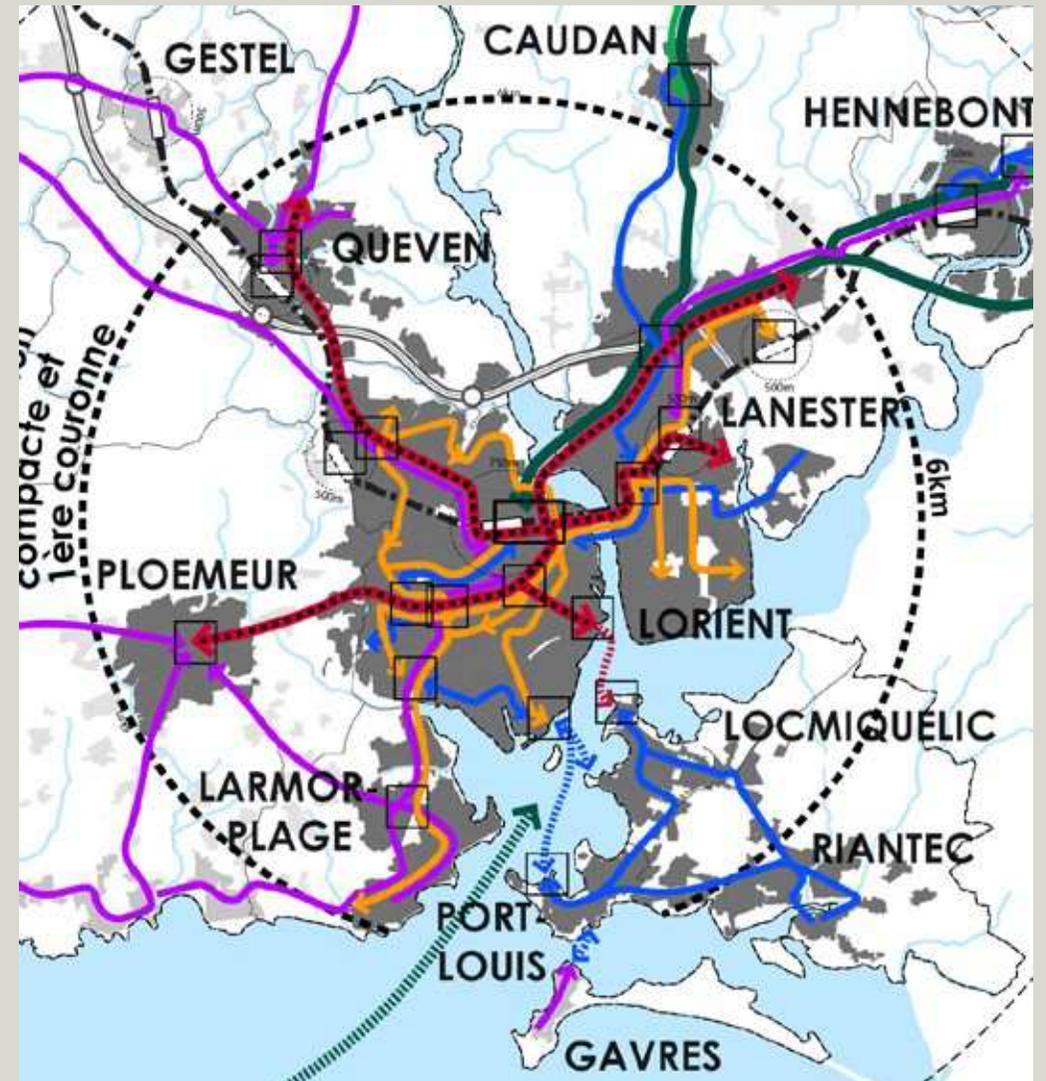
Action 1 - Système urbain central

Organiser le **système urbain de l'« Agglomération compacte et 1ère couronne »** autour du Triskell



Infrastructures Triskell réalisées et planifiées

Réseau urbain structurant sur les infrastructures Triskell étendues et réseau de rabattement

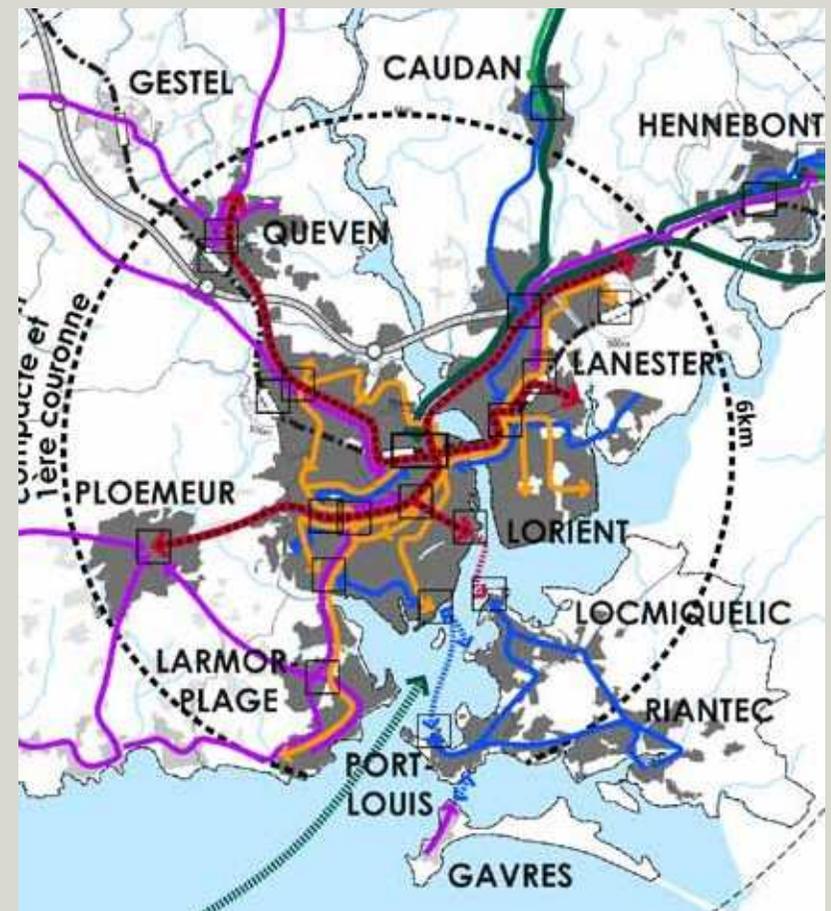
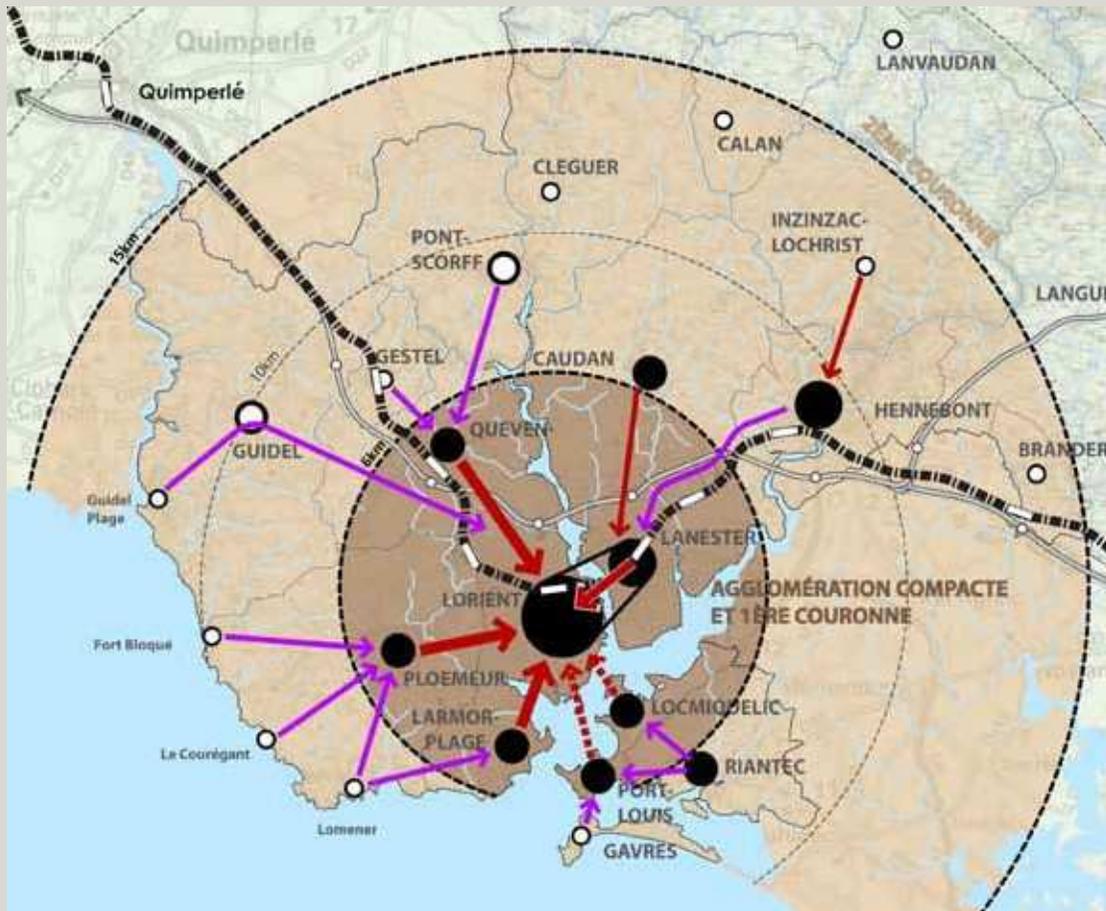


4. Projet de restructuration du réseau TC

Action 1 - Système urbain central

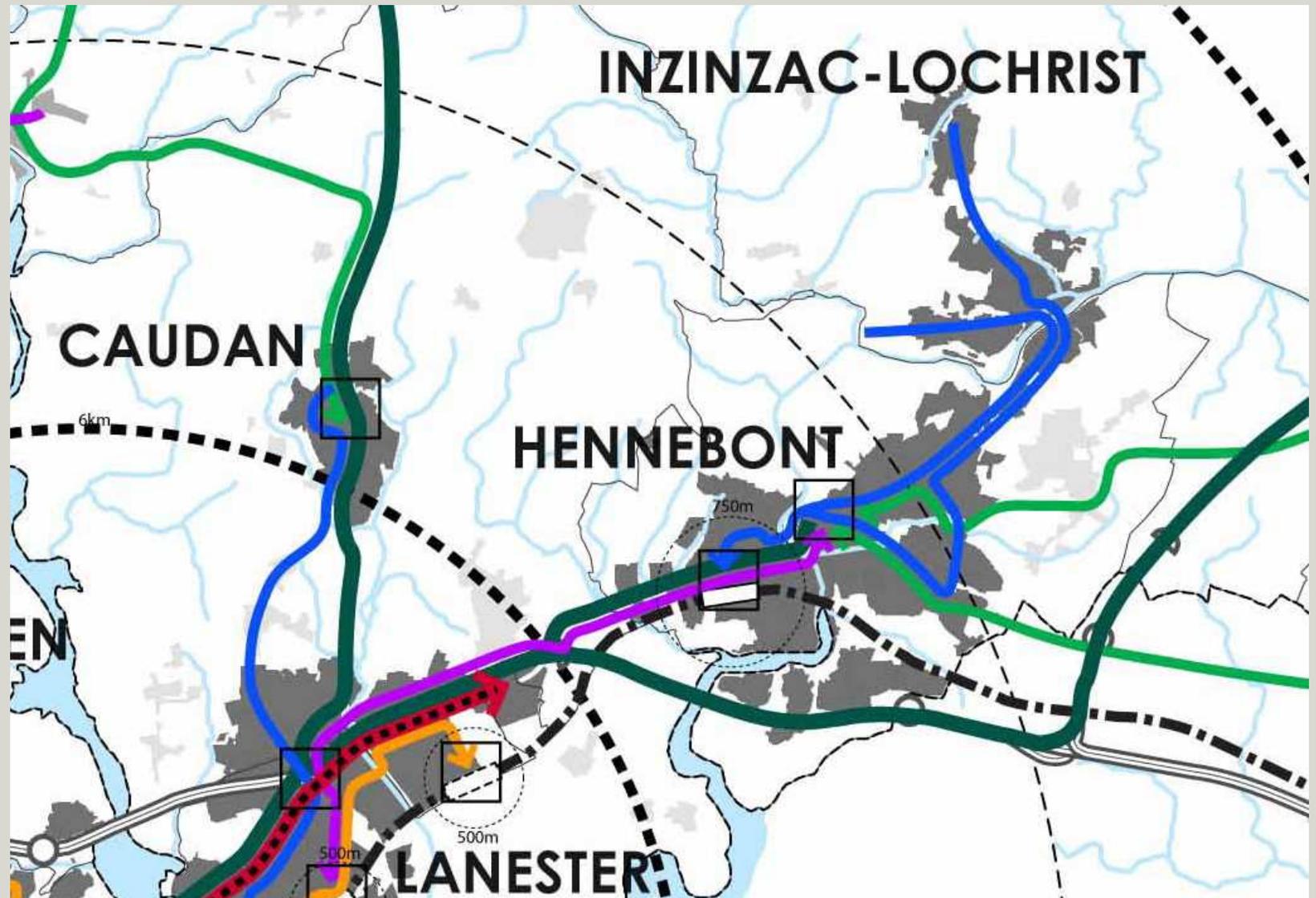
Créer un «réseau» de bus urbain structurant entre Lorient, Lanester, Quéven et Ploemeur, avec organisation d'**interface de transbordement** dans les satellites de 1ère couronne et/ou aux limites de l'Agglomération compacte

--> Triskell plus uniquement une infrastructure, mais un réseau de lignes



Action 2 - Système urbain secondaire à Hennebont

Créer un **système urbain secondaire** à «Hennebont - Inzinzac-Lochrist»



Réseau urbain
secondaire de
raboutement sur
le TER et les bus
express

Action 3 - Réseau express depuis la 3ème couronne

Développer et renforcer **3 lignes de bus «express»** depuis :

- le centre secondaire de Hennebont
 - les centres éloignés de Plouay et Languidic
- > transbordement sur un système rapide, avec réduction des lignes vers Lorient

Créer des **interfaces de transbordement** aux 6 points de rabattement suivants :

- Hennebont
- Plouay
- Kerchopine
- Caudan
- Languidic
- Parc des expositions



Centre de Plouay



Parc des expositions

Action 4 - Restructuration du réseau de la 3ème couronne

Restructurer le réseau TC du nord de l'Agglomération

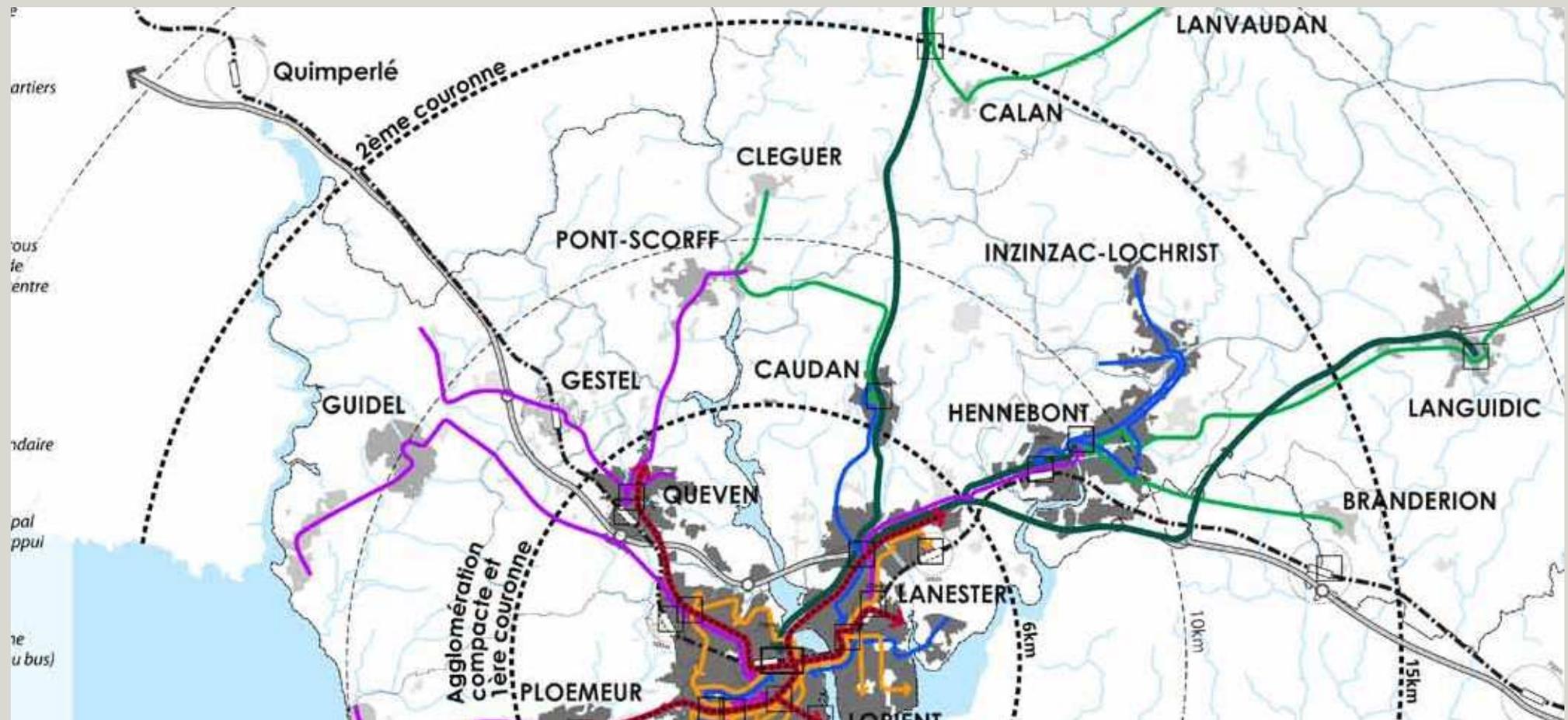
- rabattre Bubry sur Plouay
 - rabattre Lanvaudan et Calan sur Kerchopine puis Plouay
- > favoriser les relations avec :
- les plus fortes demandes et s'inscrivant sur un axe («collier de perles»)
 - des demandes tous motifs (pendulaire, achats et scolaire)

Action 5 - Développer l'armature ferroviaire

Développer le système ferroviaire et les rabattements bus vers les gares, en particulier depuis Hennebont à court terme (déjà 12 à 14 trains / jour)

--> imbrication et complémentarité des systèmes TC régionaux (rapide) et locaux (desserte fine)

--> rabattement uniquement performant à partir d'une fréquence des trains de 30' (voire 1h) à l'HP



Plan de la présentation

1. Profil des territoires et hiérarchie des centralités
2. Stratégie urbanisation et transports
3. Principes de base pour la restructuration du réseau TC
4. Projet de restructuration du réseau TC
5. Accompagner le projet de transports par un projet urbain coordonné

Structurer et développer l'urbanisation par les TC

Favoriser la réalisation de TC structurant moteur de développement urbain

et

favoriser un développement / renouvellement urbain autour des TC structurants

Kerpont



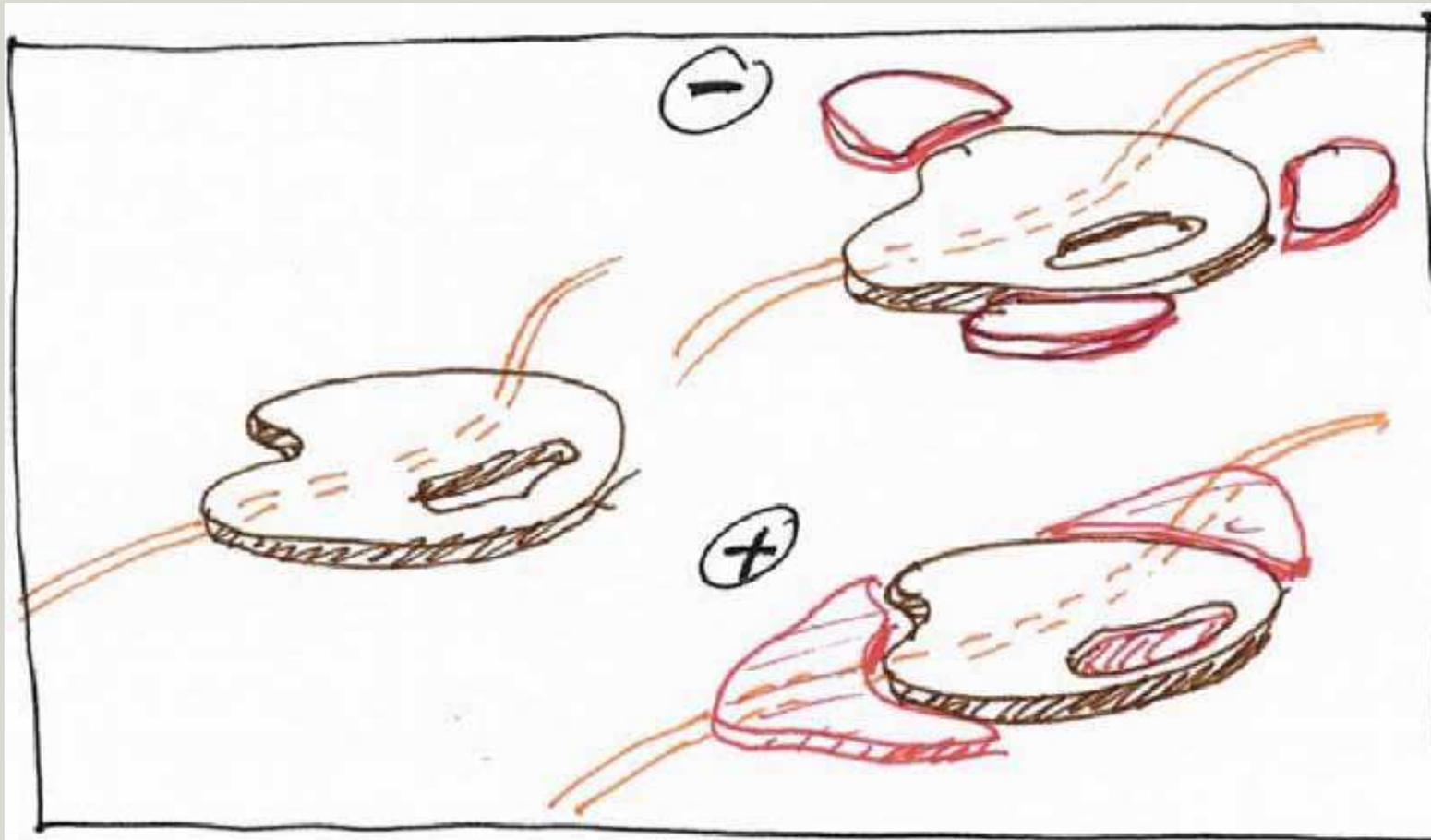
Densifier les axes TC structurants



5. Accompagner le projet de transports par un projet urbain coordonné

Développer l'urbanisation autour des TC

Favoriser un développement urbain le long des lignes de bus



Urbanisation coordonnée aux TC

Merci pour votre attention

