

**VILLE DE QUIMPER
CONSEIL MUNICIPAL**

**Séance du 17 octobre 2024
Rapporteur :
Madame Françoise DORVAL**

N° 20

ACTE RENDU EXECUTOIRE

compte tenu de :

- la publicité sur le site Internet, pour une durée de deux mois, à compter du : 25/10/2024
- la transmission au contrôle de légalité le : 25/10/2024 (accusé de réception du 25/10/2024)

*Acte original consultable au service des assemblées
Hôtel de Ville et d'agglomération
44, place Saint-Corentin – CS 26004 - 29107 Quimper Cedex*

Mobilité - Adoption du Schéma Directeur des Mobilités Actives 2025-2035

Partant du constat que les mobilités sont une préoccupation croissante des habitants de l'Agglomération, Quimper Bretagne Occidentale a élaboré un schéma directeur des mobilités actives.

Ce document de planification identifie les actions nécessaires pour améliorer les conditions des déplacements à pied et à vélo dans l'agglomération.

Contexte

Par délibération en date du 15 avril 2021, le conseil communautaire de QBO a approuvé le principe d'élaboration de deux documents stratégiques : le Plan De Mobilité Simplifié (PDMS), afin de doter le territoire d'une stratégie globale en matière de déplacements et la mise à jour du Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA), un document opérationnel relatif aux infrastructures cyclables et piétonnes.

Ce document prendra la suite du schéma directeur vélo de 2013 approuvé par Quimper Communauté et du schéma des déplacements doux élaboré en 2013 par la communauté de communes du Pays Glazik.

I – Les objectifs du schéma directeur des mobilités actives de Quimper Bretagne Occidentale : définir et orienter la programmation de la politique mobilités actives

Le schéma directeur des mobilités actives est un document de programmation opérationnel et complémentaire au Plan De Mobilité Simplifié (PDMS) qui vise à définir sur la période 2025-2035 le développement des infrastructures et services dédiés aux modes actifs sur le territoire communautaire.

Élaboré en concertation avec les communes et les partenaires clés du territoire, ce schéma directeur des mobilités actives 2025-2035 vise à répondre à plusieurs objectifs :

- faciliter l'usage du vélo et de la marche à pied au quotidien et inciter à la pratique dans de bonnes conditions de sécurité ;
- faciliter les déplacements au sein des communes et entre les communes de l'agglomération ;
- assurer les liaisons entre les pôles principaux de l'agglomération (scolaires, administratifs, services publics, culturels, sportifs, zones d'emplois etc.) ;
- permettre le franchissement en toute sécurité des « points noirs » identifiés sur le territoire ;
- faciliter l'accès au réseau départemental, notamment pour la pratique de loisirs et de tourisme ;
- être cohérent avec l'offre de transports en commun et ses perspectives d'évolutions ;
- être cohérent avec les logiques développées de modération de la vitesse (zone 30, etc.).

Ce réseau permettra aux cyclistes d'effectuer des déplacements sécurisés, cohérents, directs et confortables.

II – Méthode de construction du Schéma Directeur des Mobilités Actives

Un état des lieux des mobilités actives à l'échelle de l'agglomération

Un travail complet permettant de dresser un état des lieux de la situation des mobilités actives, tant en matière d'aménagement que de services, a été réalisé au premier semestre 2022.

Chaque commune de l'agglomération a été rencontrée individuellement au cours du premier semestre 2022 afin d'identifier les besoins et recenser les projets d'aménagements piétons et cyclables sur le territoire communal et en interaction avec les communes voisines.

Un maillage cyclable coconstruit avec les élus communaux

Sur la base de l'état des lieux réalisé à l'échelle de l'agglomération, plusieurs scénarii ont permis de dégager le maillage du réseau cyclable structurant à l'échelle de Quimper Bretagne Occidentale.

Ce scénario a été étudié de façon opérationnelle en 2023. Chaque commune a été rencontrée individuellement en 2023/2024 pour valider à son échelle les tracés proposés et définir les parcours à privilégier lorsque plusieurs tracés étaient possibles. Ce travail a permis

de finaliser, début 2024, un réseau complet identifiant les projets prioritaires à l'échelle des communes et les itinéraires privilégiés pour réaliser les connexions entre communes.

III – Une boîte à outils pour conforter la marche à pied

Les travaux sur le SDMA ont permis de mettre en exergue que les déplacements réalisés à pied ont un périmètre d'action qui reste majoritairement à l'intérieur des limites communales. Par conséquent, le travail mené sur cette thématique s'est recentré autour de la définition d'une boîte à outils pour les communes de l'Agglomération. Le document est visible en annexe de la présente délibération.

IV – Un plan d'action visant l'ensemble du système vélo

Le schéma directeur des mobilités actives 2025-2035 intègre des dimensions d'aménagements de l'espace public en faveur des mobilités cyclables et piétonnes ainsi que des services et actions de communication.

Ce plan d'action partagé par l'agglomération et les communes complète le volet aménagements et renforce la place du vélo dans l'écosystème des mobilités. Il inclut à la fois des actions existantes portées par QBO et ses communes membres (VéloQUB, aide à l'acquisition de VAE, etc.) et propose de nouvelles actions complémentaires pour accélérer le développement de la pratique sur l'ensemble des communes (stationnement vélo collectif, location vélo courte durée, bornes de réparation, évaluation des actions).

Le plan d'action du schéma directeur se décline en 19 actions regroupées en 4 axes de travail :

Axe 1 : Infrastructures et aménagements

- 1.1 : Aménager le réseau cyclable structurant
- 1.2 : Améliorer le réseau cyclable existant et résorber les discontinuités
- 1.3 : Adapter l'espace public aux évolutions réglementaires hors réseau cyclable structurant
- 1.4 : Assurer le jalonnement et la signalisation directionnelle sur l'ensemble des itinéraires

Axe 2 : Développer le stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération

- 2.1 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transports
- 2.2 : Développer le stationnement vélo sur voirie
- 2.3 : Développer le stationnement temporaire pour les grands événements

- 2.4 : Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions
- 2.5 : Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes

Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo

- 3.1 : Déployer des bornes de réparation et stations de gonflage sur le réseau
- 3.2 : Étoffer l'offre de location longue durée (VLD) véloQUB
- 3.3 : Mettre en place une offre de location courte durée
- 3.4 : Tester l'emport des vélos sur certaines lignes du réseau QUB
- 3.5 : Favoriser l'accès aux vélos à assistance électrique

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique

- 4.1 : Inciter à la labellisation employeur pro-vélo dans le cadre des PDMe
- 4.2 : Renforcer les actions événementielles en faveur de la mobilité active
- 4.3 : Multiplier et accélérer la formation au savoir rouler à vélo
- 4.4 : Faire de l'agglomération QBO et des communes des collectivités exemplaires pour les mobilités actives
- 4.5 : Évaluer les infrastructures, services et dispositifs via des enquêtes internes et comptages

V – Maillage d'un réseau cyclable structurant

Ce réseau d'intérêt intercommunal permet de relier les communes de l'Agglomération entre elles et les territoires voisins à travers 21 itinéraires cyclables continus et connectés entre eux. Au total, le réseau structurant proposé mesure 330 km auxquels s'ajoutent 75 km de variantes qui pourraient se substituer localement aux itinéraires de base. La mise en place d'aménagements cyclables est préconisée sur les sections où le volume et la vitesse du trafic motorisé le nécessite.

Le coût global de l'aménagement des itinéraires de base est estimé à 41 M€ HT. Les tronçons empruntés par les variantes représentent 15 M€ HT.

La ville de Quimper est concernée par les itinéraires qui convergent vers la gare de Quimper (n° 1 à 15). Trois itinéraires circulaires assurent des connexions entre les quartiers sans passer par le centre-ville (n° 16 et 18). Le linéaire des itinéraires quimpérois de base correspond à 120 km (15 km en variante). Le coût de réalisation est estimé à 20 M€ HT pour les itinéraires en base et à 8M€ HT pour les tronçons empruntés par les variantes.

Le réseau cyclable est visible en annexe de la présente délibération.

VI – Calendrier de mise en œuvre et priorisation

La programmation des différents aménagements sera élaborée par et avec les communes et le Département du Finistère. Le jalonnement sera adapté à chaque opération d'aménagement et s'intégrera dans une programmation propre aux volontés de réalisation des communes de l'agglomération et des partenaires.

Afin d'assurer le développement de ce réseau cyclable, QBO a proposé une refonte de la gouvernance associée aux aménagements vélos. En date du 11 mai 2024, le conseil communautaire a acté la création d'un « fond de concours vélo » afin d'aider les communes de l'Agglomération en ce sens.

Après avoir délibéré (1 abstention ; 48 suffrages exprimés dont 48 voix pour), le conseil municipal décide, à l'unanimité des suffrages exprimés, d'approuver le schéma directeur des mobilités actives.