



## Plan d'actions vélo

### SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS QUIMPER BRETAGNE OCCIDENTALE

## ACTION 1.1 : AMENAGER LE RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT

Plan d'action SDMA QBO > Axe 1 : Infrastructures et aménagements

**Déployer un réseau cyclable sécurisé, continu, direct et performant.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables en proposant des aménagements cyclables séparés de la chaussée là où c'est nécessaire d'après les recommandations du Cerema.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissements de seuils.
- Marquer les séparations repérables quand des espaces sont dédiés à certains modes : aménagement cyclable/chaussée et aménagement cyclable/trottoir.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements en cohérence avec le régime de priorité.



#### Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMA



#### Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

### Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe

### Objectifs :

Aménager des itinéraires directs, confortables et sécurisés, en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de l'agglomération

### Porteur :

Communes, Département, QBO

### Partenaire :

### Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens

## ACTION 1.2 : AMELIORER LE RESEAU CYCLABLE EXISTANT ET RESORBER LES DISCONTINUITES

Plan d'action SDMA QBO > Axe 1 : Infrastructures et aménagements

**Perfectionner le réseau cyclable existant en l'intégrant aux différents usages et en résorbant les discontinuités.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur des mobilités actives.
- Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle de l'agglomération.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportierage, etc.)



Bande cyclable longeant stationnement automobile © Immergis 2022 // Avenue Léon Blum - Ville de Quimper



#### Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMA



#### Suivi :

- Linéaire d'aménagements réalisé annuellement
- Investissements dans l'amélioration des aménagement existants

### Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

### Objectifs :

Offrir la possibilité de se rendre efficacement et en sécurité aux principaux pôles générateurs de l'agglomération.

- Sécuriser les déplacements à vélo.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de l'agglomération

### Porteur :

Communes, Département, QBO

### Partenaire :

DDTM

### Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens

**Harmoniser les aménagements du réseau cyclable en adéquation avec les évolutions réglementaires.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Créer et maintenir des « itinéraires cyclables pourvus d'aménagement » lors de création ou rénovations de routes en agglomération (art. L228-2 Code de l'Environnement);
- Analyser l'opportunité et la faisabilité d'un aménagement cyclable hors agglomération lors des rénovations ou créations de voies hors agglomération (art. L228-3 Code de l'Environnement)
- Assurer les connexions avec le réseau cyclable structurant à travers des traitements de carrefours cohérents, la réalisation d'aménagements de raccordement, etc.
- Accueillir la circulation des cyclistes à double sens sur l'ensemble de la voirie à sens unique limitée à une vitesse inférieure ou égale à 30km/h, sauf exception.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportillage, etc.)



Double sens cyclable à Quimper © Jean-Jacques Banide // Ville de Quimper



### Coût :

A évaluer selon les projets portés dans le cadre de cette action.



### Suivi :

- Linéaire de voies conformes
- Nombre d'évaluations publiées
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

### Constat :

Les évolutions réglementaires et législatives imposent aux collectivités de repenser l'aménagement de l'espace public en intégrant à court terme des aménagements sécurisants pour les mobilités actives : visibilité aux passages piétons, obligations d'aménagement de la loi LOM, cohérence des zones 30/ zones de rencontre, etc.

### Objectifs :

Se conformer au cadre juridique nationale applicable aux gestionnaires de voirie et aux autorités organisatrices de la mobilité.

- Conformité de l'organisation de l'espace public aux normes légales et réglementaires
- Apaisement du cadre de vie des communes et baisse de l'accidentologie pour l'ensemble des moyens de déplacement.

### Porteur :

Communes, Département

### Partenaire :

QBO

### Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens

## ACTION 1.4 : ASSURER LE JALONNEMENT ET LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE SUR L'ENSEMBLE DES ITINERAIRES

### Plan d'action SDMA QBO > Axe 1 : Infrastructures et aménagements

**Garantir efficacité et cohérence des réseaux cyclables grâce au jalonnement et à la signalétique.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Harmoniser à l'échelle de QBO le jalonnement, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo&Territoires, tout en appliquant le principe de bilinguisme français-breton suivant les prescriptions de l'Office Public de la Langue Bretonne, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.
- Favoriser le déploiement d'une signalisation d'itinéraires s'inspirant du fonctionnement d'un réseau bus pour les itinéraires du SDMA.  
Par exemple : « L'itinéraire , de couleur jaune, permet de relier la gare de Quimper au centre-bourg de Locronan ».
- Mettre en œuvre une surveillance et une maintenance régulière à hauteur de 2 passages par an a minima pour le jalonnement.



Panneaux DV de la Véloroute V6  
Bretagne – Presqu'île de Crozon



#### Coût :

Défini dans le plan de jalonnement du SDMA



#### Suivi :

- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

#### Constat :

Le jalonnement cyclable contribue à l'efficacité et à la cohérence des réseaux cyclables ; il articule et mutualise les réseaux à différentes échelles, permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité.

#### Objectifs :

Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant sur le réseau, communiquer efficacement sur l'objectif du réseau et son existence auprès des usagers du vélo.

- Lisibilité accrue des aménagements dédiés aux cyclistes (du quotidien, cyclotouristes, ...)
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable au sein de l'agglomération, des cartographies communicantes pour le grand public
- Baisse de l'accidentologie pour les usagers via la mise en continuité et l'identification des itinéraires.

#### Porteur :

Communes, Département, QBO

#### Partenaire :

#### Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens

#### Garantir un stationnement sécurisé aux pôles intermodaux

##### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Stationnement sécurisé à la gare de Quimper pour favoriser l'intermodalité train + vélo. Favoriser le développement d'une consigne à vélo sécurisée suite au déploiement des box individuels, en cohérence avec le caractère central de la gare sur le maillage cyclable, son caractère de Pôle d'Echange Multimodal.
- Déploiement de stationnements vélo sécurisés sur les parkings de proximité pour faciliter l'intermodalités « vélo + voiture » et « vélo + bus/car »
- Stationnement vélo sécurisé en rabattement vers les arrêts des réseaux QUB et BreizhGO : favoriser un déploiement de box individuels sur les arrêts des lignes n'assurant pas l'emport des vélos sur le matériel roulant.
- Stationnement vélo sécurisé sur les aires de covoiturage, avec des objectifs à court terme : équiper toutes les aires de box ou d'abris vélo et à moyen et long termes : prévoir des stationnements vélos sécurisés pour 1/3 de la capacité automobile sur les aires accessibles dans de bonnes conditions



Box vélo QBO à l'arrêt de bus Zone d'Echanges au Rouillen  
Ergué-Gabéric – Ville d'Ergué-Gabéric



##### Coût :

Environ 1000€ par place de stationnement individuel en box



##### Suivi :

- Cartographie des implantations sur QBO
- Fréquentation des équipements

##### Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux pôles multimodaux est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

##### Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement sur les aires de covoiturages, les arrêts majeurs du réseau QUB et la gare de Quimper, et augmenter l'aire d'attraction des réseaux de transports publics en facilitant l'accès aux vélos.

- Augmentation des trajets intermodaux

##### Porteur :

Communes, Département, QBO, délégataire transports

##### Partenaire :

Selon implantation

##### Subventions :

Alvéole +

## ACTION 2.2 : DEVELOPPER LE STATIONNEMENT VELO SUR VOIRIE

Plan d'action SDMA QBO > Axe 2 : Développer le stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération

### Déployer une offre de stationnement dédiée aux vélos sur l'espace public

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie notamment aux points d'arrêts de courte durée sur l'agglomération.
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abris, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée maximum.
- Profiter des projets d'amélioration de la visibilité entre piétons et conducteurs pour implanter des arceaux vélo dans la zone en amonts des passages piétons.



Arceaux vélos Place Saint Corentin - Quimper



#### Coût :

Selon le plan de stationnement annexé au SDMA



#### Suivi :

- Cartographie des implantations sur QBO

#### Constat :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire.

#### Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement vélo sur voirie et structurant l'implantation de celui-ci.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos sur l'espace public
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements
- Baisse du nombre de vols de vélos

#### Porteur :

Communes, Département, QBO

#### Partenaire :

Selon implantation

#### Subventions :

Alvéole + (pour les arceaux avec abris)

Permettre de répondre à des besoins ponctuels ou saisonniers de forte affluence lors d'événements organisés au sein de Quimper Bretagne Occidentale.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Proposer plusieurs types de parkings cyclistes aux organisateurs d'événements : appuis vélos événementiels, appuis vélos mobiles classiques, voire parkings à partir de barrières Vauban.
- Définir les prérequis en matière de signalétique du parking vélo et proposer des « kits » (oriflammes et bâches, ...) à destination des organisateurs sur le temps des événements.
- Informer et sensibiliser, sur les actions menées pour le vélo et les conseils pratiques et sensibiliser à la lutte contre le vol des vélos



Photo Parking provisoire à vélos du Congrès de la FUB 2020 à Bordeaux

<https://www.altenova.com/realisations/realisation-equipement-amenagements-cyclistes/stationnements-velos-temporaires/>



#### Coût :

Selon le type de matériel et les modalités d mise à disposition



#### Suivi :

- Suivi des campagnes de communication des événements
- Nombre de déploiements des parkings vélos événementiels

#### Constat :

L'organisation d'événements doit créer les conditions d'accueil du public, et le stationnement sécurisé du vélo est le premier besoin du public cycliste

#### Objectifs :

Répondre aux besoins de stationnement du public et favoriser l'accessibilité vélo des événements à l'échelle de QBO et de ses communes.

- Hausse de la fréquentation des différents événements par un public cycliste
- Diminution de la gêne occasionnée par le stationnement anarchique.

#### Porteur :

Organisateurs d'évènements

#### Partenaire :

QBO, Communes

#### Subventions :

N/A

## ACTION 2.4 : APPLIQUER LA REGLEMENTATION CONCERNANT LE STATIONNEMENT VELO DANS LES CONSTRUCTIONS

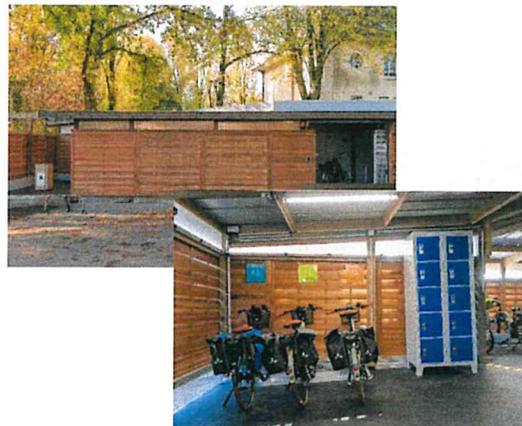
Plan d'action SDMA QBO > Axe 2 : Développer le stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération

Répondre aux besoins des citoyens en mettant en place des stationnements vélos sécurisés répondant à la réglementation en vigueur.

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.
- **Locaux d'habitation** : 1 place par logement jusqu'à 2 pièces principales et 2 places à partir de 3 pièces principales.
- **Bureaux ou bâtiments industriels** : 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment.
- **Bâtiments accueillant un service public** : 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment + 15% des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment.
- **Commerces ou cinéma** : 10% de la capacité totale du parc de stationnement dans la limite de 100 emplacements exigés au maximum.

Les PLU doivent être à minima compatibles avec le Code de la Construction et de l'Habitation mais peuvent aller au-delà dans les normes imposées.



Espace de stationnement de la CAF de Nantes © Olivier Guitard / FUB  
[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide\\_stationnement\\_vélo\\_constructions.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_stationnement_vélo_constructions.pdf)



### Coût :

A déterminer selon les porteurs de projets



### Suivi :

- Suivi des implantations de stationnement à l'échelle des différents pôles identifiés.

### Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire.

### Objectifs :

L'accessibilité, la facilité d'usage et la sécurisation du stationnement, afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les constructions nouvelles
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements vers des pôles générateurs de déplacements donnés, baisse du nombre de vols de vélos, limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public.

### Porteur :

Communes, Département, QBO, Entreprises ou propriétaires, promoteurs immobiliers

### Partenaire :

QBO, Communes

### Subventions :

Alvéole+

## ACTION 2.5 : PALLIER LES CARENCES DE STATIONNEMENT VELO DANS LES CONSTRUCTIONS ANCIENNES

Plan d'action SDMA QBO > Axe 2 : Développer le stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération

Permettre aux résidents de garer leur vélo de manière sécurisée à proximité de l'habitation afin d'éviter les dégradations et vols.

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Intégration du stationnement vélo dans les parkings en ouvrage pour des stationnements de longue durée (nuit).
- Implanter des consignes sécurisées sur voirie, d'environ 5 places au total, notamment dans les zones d'habitat denses
- Développer des consignes collectives aux endroits où des implantations plus importantes seraient envisageables.



Photo Parking à vélo de 5 places mini-box à Grenoble par Mvélo+  
[https://boutique.veloplus.fr/fr/Mveloplus/presentation/21service\\_park](https://boutique.veloplus.fr/fr/Mveloplus/presentation/21service_park)



### Coût :

Environ 1000 € par place de stationnement individuel en box



### Suivi :

- Cartographie des implantations sur QBO
- Fréquentation des équipements

### Constat :

L'espace disponible dans les constructions anciennes ne permet pas aux habitants de stationner un vélo.

### Objectifs :

Répondre aux besoins de stationnement de la population et limiter l'impact du stationnement vélo sur l'espace public.

- Hausse de la part de propriétaires de vélos dans les zones à forte concentration de constructions anciennes.
- Un stationnement vélo accessible pour l'ensemble des locaux d'habitation

### Porteur :

Communes, Département, QBO, Entreprises ou propriétaires, promoteurs immobiliers

### Partenaire :

QBO, Communes

### Subventions :

Alvéole+

## ACTION 3.1 : DEPLOYER DES BORNES DE REPARATION ET STATIONS DE GONFLAGE SUR LE RESEAU

Plan d'action SDMA QBO > Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo

Développer l'accès au vélo au quotidien grâce à des bornes de réparation et stations de gonflage.

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Déployer quelques bornes en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. Assurer une hausse du niveau de service proposé aux usagers sur l'agglomération. Cette action vise les cyclistes du quotidien et vient compléter la qualité du voyage des cyclotouristes
- A terme selon les retours de l'expérimentation et la fréquentation des aménagements, déployer d'autres bornes.
- Propositions d'implantations des expérimentations: proximité gare (pôle vélo avec la future Maison des Mobilités), CH de Quimper et lieux à forte fréquentation et/ou fort potentiel de déplacements du quotidien, directement desservis par les axes cyclables



Stations outils en libre service à Strasbourg

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/quimper/les-10-motocyclistes-de-strasbourg-11643374.html>  
stations-outils-libre-service-ont-ete-installees-pour-permettre-aux-cyclistes-reparer-velos-11643374.html



### Coût :

De 500€ pour une borne simple à 7 000€ pour une aire de service



### Suivi :

- Cartographie des implantations sur QBO
- Retour des usagers

### Constat :

L'accès au vélo au quotidien peut être amélioré sur QBO en favorisant les déplacements utilitaires et mettant en place des services « pratiques » pour améliorer le niveau de service proposé aux habitants et usagers du vélo.

### Objectifs :

Déployer en zone urbaine et sur le réseau cyclable structurant une offre de bornes de réparation et de stations de gonflage visant à améliorer le confort des cyclistes dans leurs déplacements au sein de l'agglomération et l'inclusion des cyclistes sans matériels de réparation à domicile.

Le niveau de service proposé sur le réseau cyclable permet de faciliter le quotidien des cyclistes et rend le territoire accessible à l'ensemble des cyclistes. Ce déploiement en milieu urbain favorise également la complémentarité avec les aires de services cyclotouristiques hors cœur urbain de l'agglomération.

### Porteur :

QBO, Communes

### Partenaire :

QCD et selon implantation, exploitant de la maison des mobilités en gare de Quimper

### Subventions :

N/A

## ACTION 3.2 : ETOFFER L'OFFRE DE LOCATION LONGUE DUREE (VLD) VELOQUB

Plan d'action SDMA QBO > Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo

### Adapter l'offre de location afin d'élargir le public touché.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Multiplier l'offre de location notamment sur le type de vélos proposés (augmenter le nombre de vélos-cargos, proposer des vélos adaptés aux PMR, des vélos pliants à assistance électrique à la location, des vélos longtail, ...), sachant que l'état du parc à la fin de l'année 2023 est de 500 VAE, 10 vélos pliants, 20 vélos longtail, et 20 vélos cargo bipporteur.
- Proposer le retrait de proximité des vélos à travers des sites de location VéloQUB dans les communes de l'agglomération afin de toucher plus de potentiels usagers et offrir un service décentralisé et axé sur une vision à l'échelle de l'ensemble de QBO.
- Développer l'ensemble des durées de location pour répondre aux différents besoin :
  - Longue durée (à partir de quelques mois) : pour les habitants du territoire souhaitant changer durablement de moyen de déplacement;
  - Courte durée (quelques heures à quelques mois) : pour le tourisme notamment



#### Coût :

Quelques coûts indicatifs (en € HT 2023)

:

- 10 VAE type ARCADE = 18 K€
- 10 Vélos longtail = 40 K€
- 10 Vélos pliants = 17 K€
- 10 Vélos cargo bipporteur = 45 K€



#### Suivi :

- Nombre de kilomètres parcourus par la flotte VAE
- Nombre de vélos en circulation
- Nombre de locations hors Quimper

#### Constat :

Le service de location VéloQUB propose un dimensionnement cohérent en comparaison aux services d'agglomérations de taille similaire et s'intègre dans une démarche d'accompagnement à la mobilité cyclable des nouveaux usagers.

#### Objectifs :

Dans le cadre de l'ouverture d'une Maison des Mobilités centralisant les aspects VéloQUB et du développement du vélo au quotidien, étendre le type de vélos disponibles à la location pour toucher un public plus large dans l'usage du vélo.

- Diversification de l'offre de location permettra de toucher plus de besoins et de répondre à des attentes plus variées de la population pour se déplacer à vélo.
- Ouvrir l'accès au vélo sur le territoire permet en outre de favoriser les déplacements actifs dans l'agglomération.

Dimensionnement parc VéloQUB horizon 2025 : 600 VAE, 30 Vélos cargo, 30 Vélos longtail, 30 Vélos pliants 5 vélos adaptés PMR

#### Porteur :

QBO et délégataire transports

#### Partenaire :

Exploitation du réseau QUB / VéloQUB

#### Subventions :

N/A

## ACTION 3.3 : METTRE EN PLACE UNE OFFRE DE LOCATION COURTE DUREE

Plan d'action SDMA QBO > Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo

**Développer une offre de location de courte durée pour favoriser et faciliter l'intermodalité.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Cibler les implantations à un ou plusieurs lieux stratégiques de l'agglomération. Déployer un service en expérimentation, suite selon le retour d'expérience.

Une expérimentation pourrait s'envisager en lien avec une maison des mobilités à la gare. Les modalités de fonctionnement (modalités de remise des vélos, durées de location, tarification etc.) seraient à définir en amont de la mise en place.



Ti Vélo, service de location courte durée de VAE à Landerneau  
<https://www.landerneau-breizh-velo/>



### Coût :

- 0,56 €/km à 1,35 €/km parcouru à vélo
- 2000 €/vélo/an



### Suivi :

- Nombre de vélos
- Nombre d'usagers uniques
- Nombre de kilomètres parcourus

### Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne.

Pour l'utilisateur arrivant sur le territoire (notamment à la gare) le vélo peut être une solution pertinente et attractive pour les derniers kilomètres.

Des vélos avec des durées de location courtes permettent de répondre à ce besoin.

### Objectifs :

Compléter l'offre existante en ciblant un public aux besoins différents (courte durée, visiteurs, vélos à destination) ;

Augmenter le nombre de trajets intermodaux en élargissant les destinations accessibles à partir de la gare et les horaires.

### Porteur :

QBO, délégataire DSP mobilité

### Partenaire :

Communes (implantation des stations)

### Subventions :

N/A

## ACTION 3.4 TESTER L'EMPORT DES VELOS SUR CERTAINES LIGNES DU RESEAU QUB

Plan d'action SDMA QBO > Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo

**Favoriser la continuité des trajets grâce à la possibilité de transporter les vélos dans certaines lignes du réseau QUB.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Une expérimentation peut être menée sur la ligne 10 (Locronan – Quimper), puis étendue à certaines lignes desservant des communes de la deuxième couronne
- L'équipement des minibus TAD est techniquement simple à mettre en œuvre et pourrait également constituer une expérimentation novatrice et à un faible coût pour QBO.



Emport des vélos à bord de certaines lignes BreizhGo du Finistère



### Suivi :

- Nombre de véhicules équipés
- Nombre d'utilisations



### Coût :

Selon le matériel et le nombre de bus équipés

- Racks horizontaux : 15 000 € par car
- Racks verticaux: entre 4000 et 5000€ par car
- Rack intérieur de 6 emplacements (supprimant 4 places assises) : 7 700€ par car

### Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Outre le stationnement, l'intermodalité passe également par les possibilités d'emport des vélos dans les transports le permettant, afin d'assurer une continuité du trajet jusqu'à destination.

### Objectifs :

Compléter l'offre existante en ciblant un public aux besoins différents, notamment sur le secteur de la ville de Quimper, et permettre la connexion aux voies vertes du Pays de Cornouaille.

Une hausse des trajets intermodaux incluant le vélo, une hausse de la part modale des transports en commun (mode de transport principal dans ces trajets combinés)

**Porteur :**  
QBO

**Partenaire :**  
Communes, Office de tourisme

**Subventions :**  
N/A

## ACTION 3.5 FAVORISER L'ACCES AUX VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Plan d'action SDMA QBO > Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo

**Inciter les citoyens à se porter vers la pratique régulière du vélo**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Maintien d'une aide à l'achat de vélos à assistance électrique modulée en fonction des revenus



**Suivi :**

- Nombre de vélos cofinancés



**Coût :**

- Moyenne 400 €/aide

**Constat :**

Le relief, les distances, le vent et l'effort à fournir lors d'un déplacement à vélo empêche certains usagers à choisir le vélo.

Les vélos à assistance électrique permettent de s'affranchir de ces contraintes. Cependant, le cout d'achat de ses vélos reste à frein considérable à l'achat d'un VAE.

**Objectifs :**

Lever des freins physiques et financières à la pratique du vélo.

**Porteur :**  
QBO

**Partenaire :**  
-

**Subventions :**  
-

### Favoriser la prise en compte de la mobilité cyclable par les employeurs à travers la labellisation employeur pro-vélo.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Inclure dans l'accompagnement au PDMe un travail sur la labellisation « Employeur Pro-Vélo » des structures et sensibiliser les entreprises à la mise en œuvre de cette labellisation.
- Proposer des supports de communication sur le développement économique aux enjeux d'écomobilité des salariés et de la clientèle et accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des actions en faveur de la mobilité cyclable (par exemple : obligations pour le stationnement au sein des locaux professionnels, mise en place du forfait mobilités durables, mise en place de flottes de VAE d'entreprise, mise en place d'une « cyclo-logistique », ...)
- Assurer la mise en œuvre des recommandations « Employeur Pro-Vélo » à l'échelle de la collectivité et développer au sein des services une culture vélo « référence »
- Sensibiliser les employeurs et accompagner sur des problématiques constituant des freins : assurance dans le cadre des déplacements domicile – travail, accompagnement par des associations (stages de remise en selle, ...)



Label Employeur Pro-Vélo

<https://emploi.qbo.parc-velo.fr/le-label-employeur-pro-velo/>



#### Coût :

Internes à QBO, communication.  
Moyens humains internes à QBO pour le suivi et l'animation des PDMe.



#### Suivi :

- Suivi interne aux entreprises
- Évaluation de la part modale

#### Constat :

La mobilité cyclable fait souvent l'objet d'un manque de prise en compte par les employeurs qui constituent pour autant un maillon essentiel des déplacements domicile-travail.

#### Objectifs :

Inciter les employeurs dans leur travail sur la mobilité de leurs salariés et clients, à intégrer une logique d'aménagement du site en faveur des cyclistes (stationnements, rangements, accès à la recharge de bornes VAE, ...).

Hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

#### Porteur :

QBO

#### Partenaire :

Kernavélo, Entreprises, Etablissements scolaires

#### Subventions :

## ACTION 4.2: RENFORCER LES ACTIONS EVENEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITE ACTIVE

Plan d'action SDMA QBO > Axe 4 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique

**Inciter les entreprises et les citoyens à participer aux événements en faveur de la mobilité active.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter, renforcer la communication et inciter les entreprises à participer au challenge Tout à Vélo – Quimper. Les résultats valorisent la cyclabilité du territoire et le passage via les entreprises permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écomobilité à leurs salariés, à minima le temps du challenge.
- Un exemple d'implication des entreprises dans un challenge vélo : les challenges Géovélo ou Tout à vélo, auxquels les entreprises peuvent participer et disposent d'un classement dédié.
- En complément, des actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo.
- Une action événementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver) pourrait avoir un impact sur le nombre d'utilisateurs cyclistes au cours des mois aux conditions météorologiques moins clémentes



### Coût :

Selon les actions retenues, voir le plan de communication.



### Suivi :

- Nombre de participants au challenge
- Nombre d'événements réalisés

### Constat :

Des actions événementielles sont d'ores et déjà accompagnées par l'agglomération, toutefois le renforcement de celle-ci et une animation tout au long de l'année sur la thématique pourrait favoriser une prise de conscience collective plus rapide de la pertinence de ce mode de déplacement

### Objectifs :

Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population. Donner une plus forte visibilité aux actions portées pour le vélo et renforcer la perception du vélo par la population locale comme véritable solution de mobilité dans les déplacements du quotidien.

Une forte mobilisation de la population autour des animations pour le vélo. Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser les habitants de l'agglomération aux enjeux sur le terrain et plus globalement aux enjeux de cohabitation et de sécurité routière.

### Porteur :

QBO (relais), Communes

### Partenaire :

Kernavélo, Entreprises, Etablissements scolaires, Département, Région

### Subventions :

N/A

## ACTION 4.3: MULTIPLIER ET ACCELERER LA FORMATION AU SAVOIR ROULER A VELO

Plan d'action SDMA QBO > Axe 4 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique

**Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et d'un nombre accru d'animateurs.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de l'agglomération et favoriser une extension de l'apprentissage sur les écoles primaires de l'ensemble des communes de l'agglomération.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...).
- Etoffer le service des sports de la Ville de Quimper pour intégrer toutes les communes de l'agglomération



### Coût :

A définir selon la méthodologie choisie



### Suivi :

- Nombre d'attestations de formations fournies par établissement scolaire

### Constat :

Le développement du Savoir Rouler à Vélo est un enjeu essentiel de sensibilisation de la population. 225 attestations sont recensées jusqu'en 2022 à l'échelle de QBO pour 4 structures de formation : UNSS 29 DSDEN, Association de Prévention Routière, Direction des Sports Ville de Quimper et la FFC à Plogonnec (Cornouaille BMX).

### Objectifs :

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo, en augmentant si besoin le nombre d'animateurs et/ou de personnels formés au déploiement du SRAV dans les écoles de l'agglomération.

Une formation à terme de l'ensemble des scolaires de CM1/CM2 de l'année scolaire courante formé au SRAV

### Porteur :

QBO, Communes

### Partenaire :

Kemavélo, Entreprises, Etablissements scolaires, Département, Région

### Subventions :

N/A

**Déployer une politique innovante favorisant les mobilités actives et les interactions avec le public.**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Faciliter l'utilisation de la flotte de VAE à disposition du personnel de la collectivité et étendre l'offre à d'autres sites.
- Renforcement du stationnement vélo à destination des personnels et du public
- Mettre en place des services adaptés selon les sites communautaires pour répondre aux besoins des cyclistes, sur le modèle d'un prestataire « Accueil Vélo » (kits de réparations à disposition, possibilité de recharger les batteries de VAE, ...)



Marque Accueil Vélo – garantissant des services de qualité auprès des cyclistes le long des itinéraires



**Coût :**

A définir selon les services mis en œuvre



**Suivi :**

- Enquête sur la mobilité du personnel
- Observation

**Constat :**

La mise en place d'une politique favorisant les mobilités actives pour des déplacements du quotidien concernent tant les entreprises que la collectivités. Celles-ci sont actrices des déplacements domicile-travail mais également de la réception du public dans le cadre de déplacements vers les services publics.

**Objectifs :**

Favoriser les interactions au sein de la collectivité et avec le public via une mobilité active.  
Favoriser les déplacements du personnel à vélo et renforcer l'accueil au sein des sites communautaires pour les cyclistes.

**Porteur :**  
QBO

**Partenaire :**  
Commune

**Subventions :**  
N/A

**Apporter des éléments quantitatifs et qualitatifs pour saisir l'impact de la politique mise en œuvre sur les déplacements.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place une méthodologie de comptage des flux cyclistes sur l'agglomération en déployant des outils comme des compteurs mobiles.
- Réaliser régulièrement des enquêtes de satisfaction
- Réaliser des retours d'expériences d'aménagements cyclables existants ou de lieux perçus comme problématiques servant assoir les nouveaux projets sur des éléments factuels



Compteur totem à Montpellier

[https://www.2brm-sites.fr/montpellier/3216159\\_20220114\\_montpellier-pronauq-tolems-compteurs-velos-et-pratique-cyclable](https://www.2brm-sites.fr/montpellier/3216159_20220114_montpellier-pronauq-tolems-compteurs-velos-et-pratique-cyclable)

### Coût :

A préciser au cas par cas selon les actions retenues

- Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
- Transmission des données : 300€/compteur
- Compteur-totem : entre 13 680 € et 26 000 €
- Coûts supplémentaires de maintenance, détection et compréhension des erreurs, analyse des données

### Suivi :

- Réalisation et publication régulière des données de fréquentation
- Nombre d'études de satisfactions réalisées
- Nombre de retours d'expériences réalisés

### Constat :

Evaluer la politique cyclable d'un territoire aiguille les investissements au plus près des besoins. Cette évaluation des politiques cyclables tend à s'organiser pour disposer de retours tant quantitatifs que qualitatifs, afin d'appréhender au mieux l'impact de la politique mise en place sur les déplacements.

### Objectifs :

Permettre un suivi factuel des aménagements, des services et de la pratique vélo;

### Porteur :

QBO, Communes, Département

### Partenaire :

Prestataires extérieurs, plateforme nationale des fréquentations

### Subventions :

N/A

# BOÎTE A OUTILS MARCHÉ

---

## SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS QUIMPER BRETAGNE OCCIDENTALE

Soutenu  
par



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du projet AVELO 2

IMMERGIS SAS La Valsière – 44 rue Antoine Jérôme Balard, 34790 – Grabels, France  
info@immergis.fr Tel : +33 (0)4 34 11 65 51 Fax : +33 (0)9 74 66 21  
[www.immergis.fr](http://www.immergis.fr)

## ACTION 1.1 : ELABORER DES SCHEMAS PIETONS DANS LA COMMUNE ET/OU QUARTIER

Plan d'action SDMA QBO – Axe 1 : Planifier et accélérer le développement de la marche

**Définir une méthodologie pour sectoriser les plans piétons.**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Périmètre en fonction des pôles générant des flux, des établissements publics, commerces, arrêts de bus, établissements de santé, ...
- Choix des liaisons à étudier, visites techniques sur le terrain avec les partenaires et identification des axes à aménager ou des aménagements à reprendre
- Etudes, chiffrages et définition du niveau de priorité.



Carte des EPCI disposant de schémas piétons  
© CEREMA 2022



### Coût :

Missions d'animation et  
d'accompagnement : entre 0,2 et 3 ETP



### Suivi :

- Nombre de schémas existants à l'échelle de QBO
- Suivi des aménagements « piétons » réalisés

### Constat :

L'enjeu piéton se traduit à l'échelle communale, notamment du fait des distances reconnues comme « pertinentes » pour la marche (1km selon l'ADEME).

### Objectifs :

- Guider les décisions de priorisation des travaux sur l'espace public.
- Identifier et aménager les itinéraires « stratégiques » pour les déplacements à pied.

### Porteur :

Communes

### Partenaire :

Habitants volontaires, représentants d'associations, représentants de professionnels, services de QBO et des mairies.

### Subventions :

N/A

## ACTION 1.2 : COMMUNIQUER POUR SENSIBILISER ET PROMOUVOIR LA MARCHÉ A PIED

Plan d'action SDMA QBO – Axe 1 : Planifier et accélérer le développement de la marche

**Renforcer la place de la marche dans les communications et sensibiliser aux enjeux de la marche pour les courts déplacements.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Communication sur la marche au quotidien et développement d'outils : carte des distances à pied, temps de parcours, application, avec pour objectif de mettre en avant le potentiel des déplacements à pied au sein de l'agglomération et de chaque commune.
- Communication plus globale sur la valorisation des « balades », sentiers et de la marche à pied eu sein de l'agglomération.

le 02 avril 2021  
**Challenge marche à pied - Vers une mobilité active avec le réseau QUB**

Le Challenge ludique et collectif qui valorise votre engagement en prenant soin de vous et de la planète !



Dossier de presse Challenge marche à pied  
© QBO 2021



#### Coût :

Edition d'un plan dédié aux piétons : 15 000€  
Mise en forme d'un site Internet pour la diffusion de documents et d'un guide : 5 000€  
Conception et diffusion d'une vidéo : 5 000€



#### Suivi :

- Evolution de la part modale de la marche

#### Constat :

Une action de développement d'une forme de mobilité s'accompagne nécessairement d'une communication afférente pour mettre en avant les mesures mises en place.

#### Objectifs :

- Inclure au plan de communication accompagnant le déploiement schéma directeur des mobilités actives un volet « marche à pied »

#### Porteur :

QBO, Communes, Associations d'usagers

#### Partenaire :

Entreprises, Etablissements scolaires, Office de Tourisme

Plan d'action SDMA QBO – Axe 1 : Planifier et accélérer le développement de la marche

**Améliorer les conditions de cohabitation des modes de déplacements sur l'espace public en renforçant la place des espaces dédiés à la marche pour l'ensemble des publics.**

### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Séparation des usages piéton / vélo dès que possible en sécurisant les usagers cyclistes au travers de la mise en place d'aménagements pertinents.
- Contrôle et sanction des stationnements illicites sur les espaces de marche (trottoirs notamment).
- Identification et retrait des obstacles sur les espaces réservés à la marche (bacs à poubelles, terrasses occupant le domaine public, ...).
- Accompagner cette démarche de communication / sensibilisation.



Stationnement sur espace piéton  
© Ouest France 2021  
Rue d'Orse en 2021 - Ville de Quimper



### Coût :

- Création d'un espace dédié aux piétons d'environ 30m de linéaires :
- Coût d'un aménagement complet (réalisation d'un trottoir d'une largeur de 1,40 m) : environ 2 000 €/ml
  - Coût d'un micro-aménagement (réalisation du cheminement, marquage et balises) : environ 500€



### Suivi :

- Evolution de la part modale de la marche

### Constat :

La cohabitation sur l'espace public rend parfois la marche à pied difficile notamment du fait des usages d'autres acteurs (automobilistes, habitants, commerces, ...)

### Objectifs :

- Assurer le contrôle et la sanction des « mauvais usages » de l'espace public et permettre une cohabitation sereine de l'ensemble des usagers.

### Porteur :

Communes

### Partenaire :

Associations d'usagers, Acteurs privés

## ACTION 1.4 : ENCOURAGER ET RENFORCER LES DEMARCHES DE PEDIBUS DANS L'AGGLOMERATION

Plan d'action SDMA QBO – Axe 1 : Planifier et accélérer le développement de la marche

**Renforcer l'accompagnement de la marche comme mobilité quotidienne dès le plus jeune âge.**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Communiquer, renforcer et inciter à l'usage de l'offre de pédibus existante ;
- « Professionnalisation » du pédibus ;



Pedibus

© Laurent Laveder, Ville & Quimper Communauté 2009



**Coût global** de la mise en œuvre d'une écomobilité scolaire (exemple Nantes Métropole) : 160 000€/an



**Suivi :**

- Evolution de la part modale de la marche des scolaires

**Constat :**

La spécificité du public scolaire vulnérable justifie d'une action prioritaire de promotion de la marche ciblant le jeune public et la continuité des actions type « pédibus » mise en œuvre actuellement. Cela permettra d'amplifier l'impact du guide pédibus déjà produit par l'Agglomération.

**Objectifs :**

- Diminuer les conflits d'usage de l'espace public, notamment réservé à la marche et favoriser une mobilité aisée et fluide.

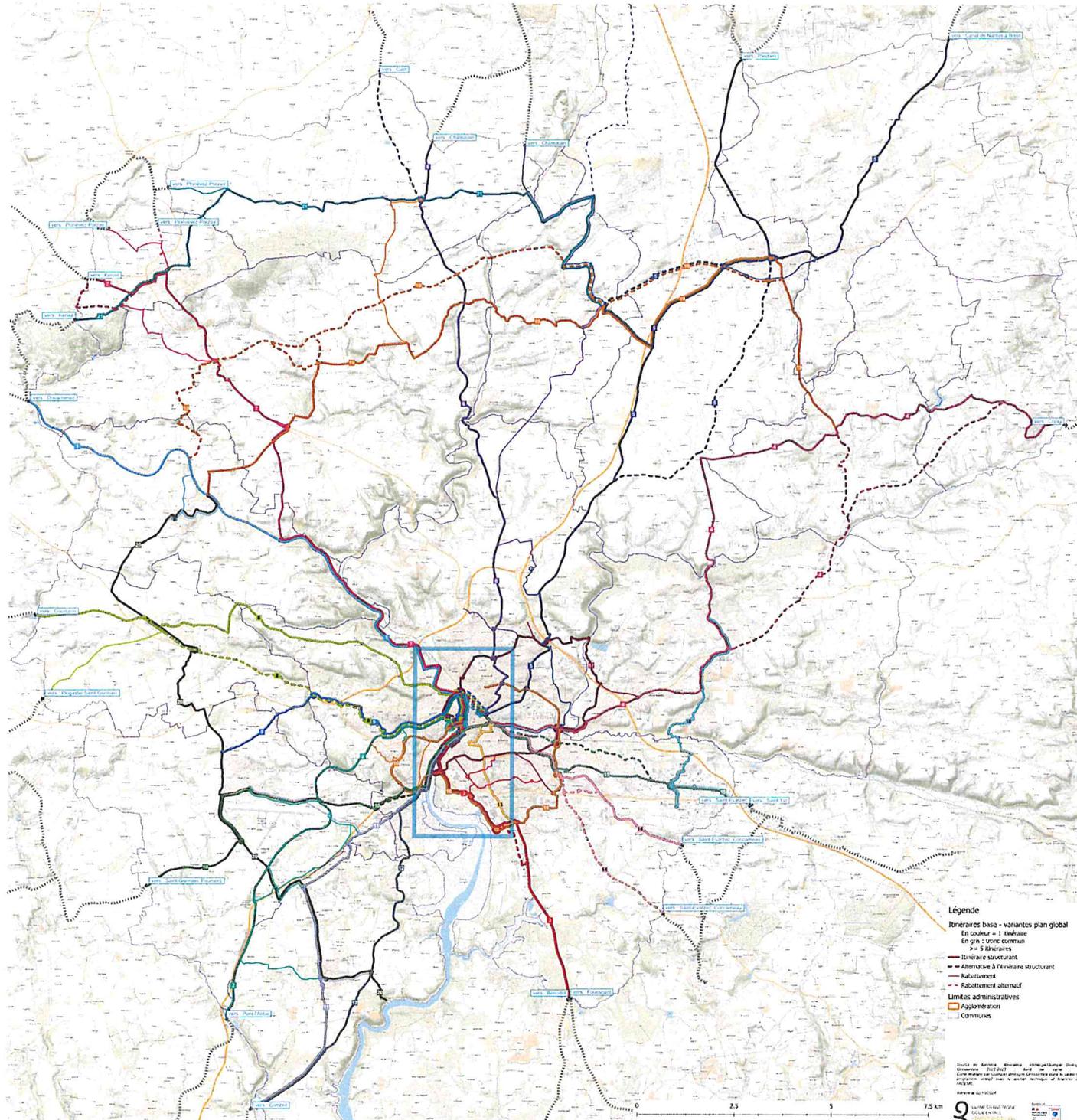
**Porteur :**

QBO, Communes, Associations d'usagers, Etablissements scolaires

**Partenaire :**

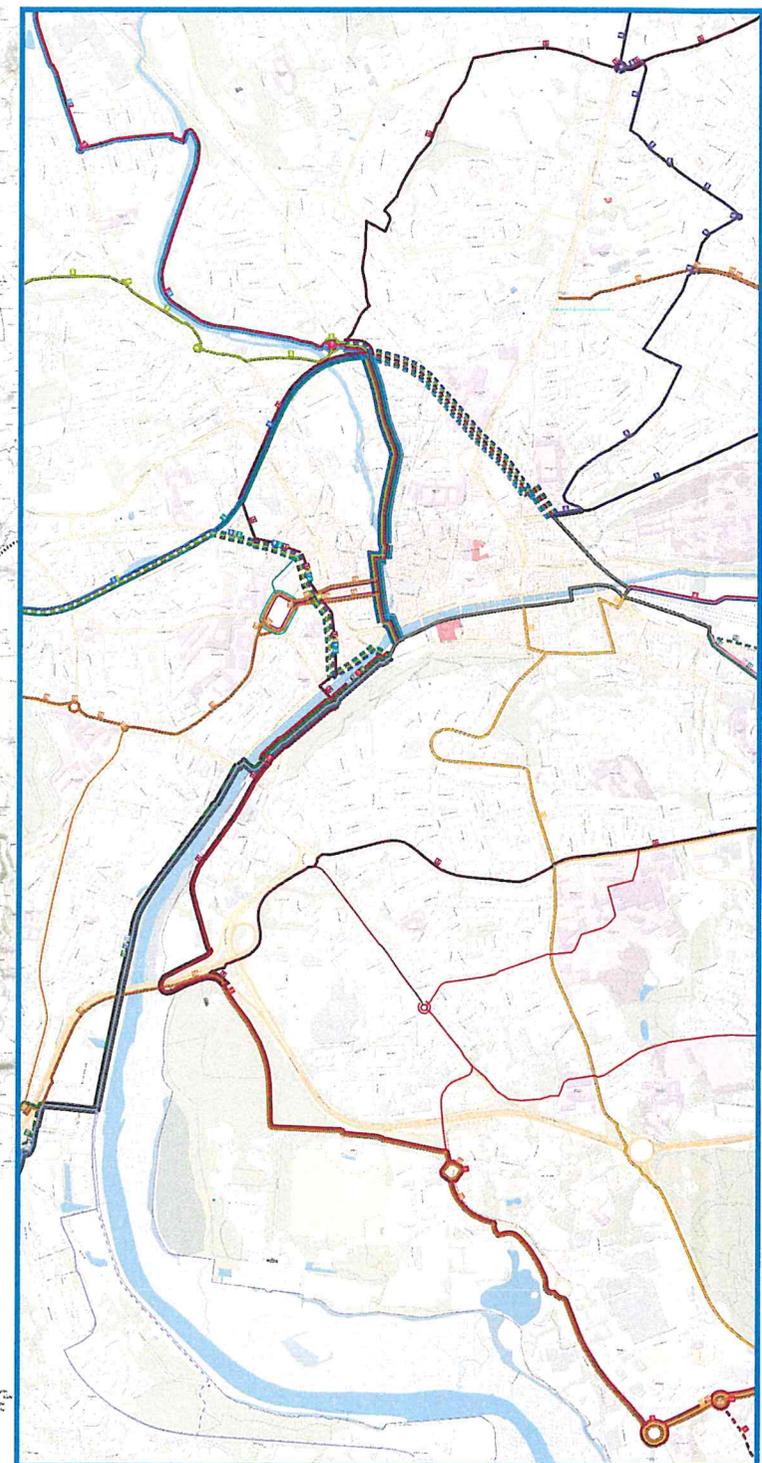
Associations de parents d'élèves

# Itinéraires cyclables structurants - Schéma Directeur des Mobilités Actives 2025 - 2035



- Légende**
- Itinéraires base - variantes plan global
  - En couleur = 1 itinéraire
  - En gris = itinéraire commun
  - à 5 itinéraires
  - Itinéraire Structurant
  - Alternative à l'itinéraire Structurant
  - Rabatement
  - Rabatement alternatif
  - Limites administratives
  - Agglomération
  - Communes

Source : Direction Régionale d'Aménagement, d'Urbanisme, d'Équipement, de Mobilité et de Développement Territoriaux (DRAUMDET) - 2022/2023  
Schéma Directeur des Mobilités Actives 2025 - 2035  
Document d'avis en ligne - Version 1.0  
Date de publication : 2023/06/01



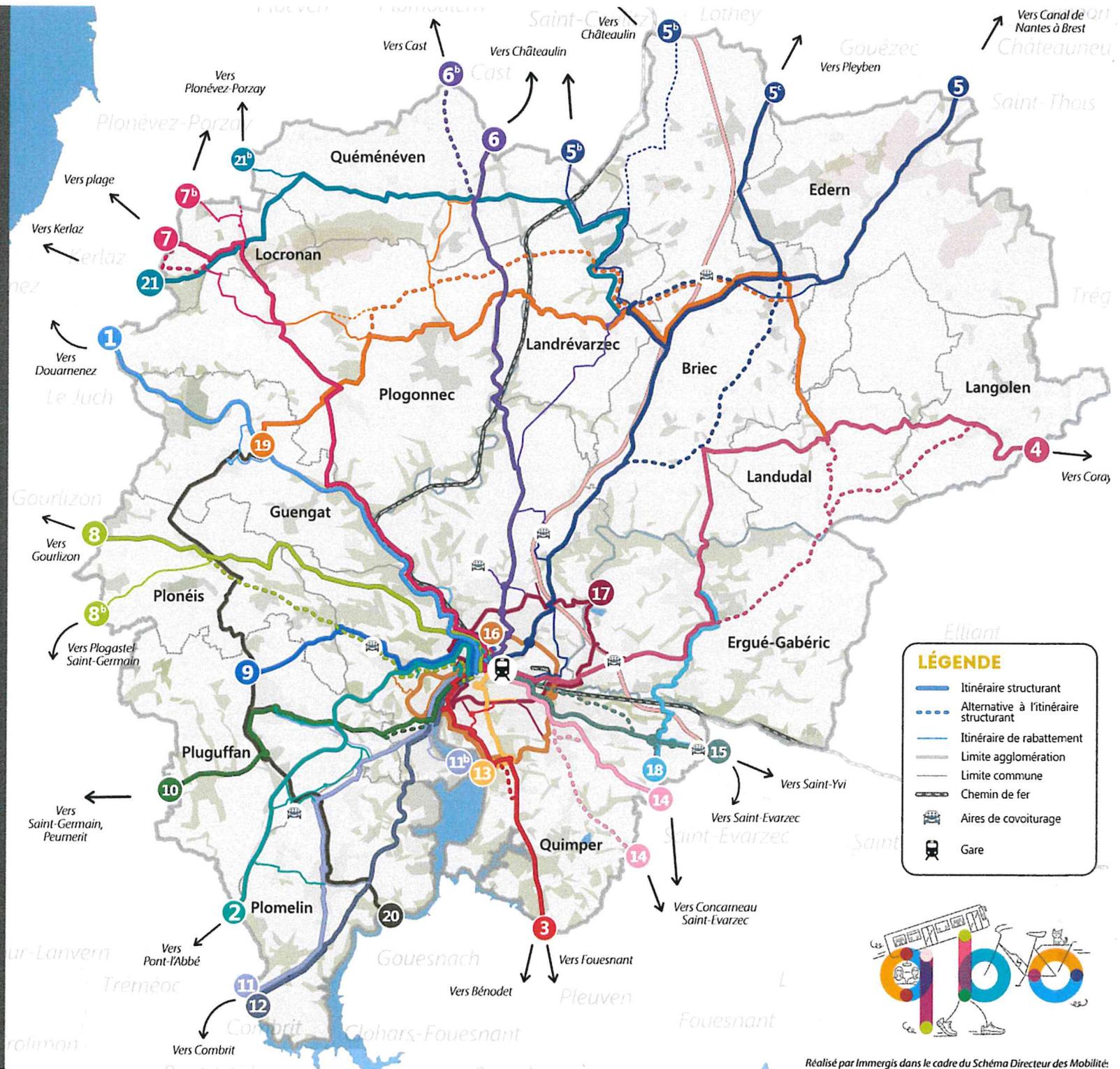


QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZHIZEL

# RÉSEAU VÉLO STRUCTURANT



- 1 Quimper - Douarnenez
- 2 Quimper - Pluguffan - Pont-l'Abbé
- 3 Quimper - Creac'h Gwen - Bénodet / Fouesnant
- 4 Quimper - Ergué-Gabéric - Landudal - Langolen - Coray
- 5 Quimper - Briec - Ederne - Canal de Nantes à Brest
  - 5<sup>b</sup> Vers Landrévarzec - Châteaulin
  - 5<sup>c</sup> Vers Pleyben
- 6 Quimper - Quéménéven - Châteaulin
  - 6<sup>b</sup> Vers Cast
- 7 Quimper - Plogonnec - Locronan - Plage
  - 7<sup>b</sup> Vers Plonévez-Porzay
- 8 Quimper - Plonéis - Gourlizon / Plogastel
  - 8<sup>b</sup> Vers Plogastel-Saint-Germain
- 9 Quimper - Kernévez - Pluguffan
- 10 Quimper - Pluguffan - Plogastel
- 11 Quimper - Bourg de Plomelin - Combrit
  - 11<sup>b</sup> Vers Le Corniguel
- 12 Quimper - Route des Châteaux - Combrit
- 13 PEM - Hôpital - Université
- 14 Quimper - Saint-Evarzec
- 15 Quimper - Troyalac'h - Saint-Yvi / Saint-Evarzec
- 16 Kerfeunteun - Université - Kermoisan - Centre-ville
- 17 Circulaire Penvillers - Kerlic - Hôpital
- 18 Ergué-Gabéric - Kerdroniou
- 19 Guengat - Briec - Landudal
- 20 Guengat - Plonéis - Plomelin
- 21 Landrévarzec - Douarnenez / Le Juch
  - 21<sup>b</sup> Vers Plonévez-Porzay



**LÉGENDE**

- Itinéraire structurant
- - - Alternative à l'itinéraire structurant
- Itinéraire de rabattement
- Limite agglomération
- Limite commune
- Chemin de fer
- Aires de covoiturage
- 🚉 Gare

