



Compte-rendu inter quartier du 18 septembre 2018

Terrain Blanc à la MPT de Penhars

Ordre du jour :

- 1- Présentation d'une application sur Smartphone
- 2- Présentation des voies douces : état des lieux et perspectives

Présents :

Membres des conseils de quartier

Centre-ville	12 présents et 7 excusés
Kerfeunteun	16 présents et 12 excusés
Ergué-Armel	21 présents et 10 excusés
Penhars	15 présents et 9 excusés
	Soit 64 membres présents sur 147 inscrits.

Élus

- 1- Ludovic Jolivet, maire de Quimper et président de Quimper Bretagne Occidentale
- 2- André Guénégan, vice-président chargé des transports et maire adjoint
- 3- Guillaume Menguy, adjoint chargé de l'urbanisme, du cadre de vie, de la voirie, de la rénovation urbaine et des espaces verts
- 4- Philippe Calvez, chargé de la coordination des mairies de quartier, de la démocratie de proximité, de la vie associative et du secteur socioculturel
- 5- Christian Le Bihan, chargé du quartier de Kerfeunteun
- 6- Corine Nicolas, chargée du quartier d'Ergué-Armel
- 7- Valérie Lecerf-Livet, chargée du quartier de Penhars

Invités

- 8- Laurent Gad, directeur des systèmes d'information
- 9- Jean-Luc Rault, directeur de projets Déplacements/Études
- 10- Paul Cancel, responsable Études

Ludovic Jolivet, maire de Quimper, rappelle qu'il est important de prendre le pouls des uns et des autres. « En tant que membres des conseils de quartier, vous êtes une émanation plus engagée de la population. Cela vous permet de mieux comprendre comment se gèrent les politiques publiques au sein d'un territoire. Ce n'est pas toujours simple de comprendre les idées qu'il faut parfois surmonter pour arriver à ses fins. Vous ayant déjà rencontré plusieurs fois, je vous propose de passer aux sujets qui vont être abordés ce soir et répondre ensuite à vos questions. »

1- Projet d'application :

Laurent Gad, directeur des systèmes d'information, présente le projet de mise en œuvre d'une application mobile pour faciliter le lien entre les quimpérois et les services de la ville, notamment sur le stationnement et le signalement de toute anomalie sur le domaine public. Dans ce cas, elle permettra d'avoir un retour personnalisé des demandes formulées (voir le diaporama sur le site réservé à votre quartier).

Question : Est-ce que cette application va aussi concerner les phénomènes d'urgences, comme un arbre tombé par exemple ?

Laurent Gad : *Oui, l'application peut être concernée. Maintenant, l'organisation des services de la mairie ne va pas changer pour autant. Des astreintes existent déjà aux services techniques pour répondre aux urgences.*

Question : Quel est l'intérêt d'avoir un compte sur ce type d'application ?

Laurent Gad : *L'intérêt d'un compte personnel est d'avoir un historique de vos demandes. A l'avenir, l'accès de cette application dont l'offre de télé service est appelée à se développer, en sera aussi facilité.*

Question : Tout le monde n'a pas aujourd'hui un Smartphone. Sera-t-il possible de contacter directement les services municipaux et/ou de leur envoyer un courriel avec un accusé de réception également ?

Laurent Gad : *L'application ne remplacera pas les autres moyens de contact qui existent déjà. Elle sera un plus. Nous reverserons sans doute les courriels de type contact vers cette application pour assurer un meilleur suivi des demandes. Une version des fonctionnalités sera également développée sur le site de la ville.*

Guillaume Menguy : *Une des exigences des élus est d'avoir un suivi à partir du moment où la demande arrive à la mairie. Une réponse positive et/ou négative, devra être apportée aux citoyens. Cette application permettra d'être plus efficace par le fait que les demandes seront orientées directement vers les services concernés qui devront les traiter avec un délai de réponse raisonnable.*

Question : Quand pourrons-nous utiliser cette application ? Est-ce que les membres des conseils de quartier pourront la tester avant sa mise en service auprès de toute la population ?

Laurent Gad : *Nous avons prévu de la tester en interne avec les services qui sont sur le terrain.*

Philippe Calvez : *L'objectif est de faire preuve d'efficacité pour réduire la durée de sortie prévue en fin d'année.*

Christian Le Bihan : *Cette application fonctionne dans d'autres villes. Le but de ces nouvelles applications comme « Dommages Réseaux » est d'être le plus réactif possible pour résoudre le problème posé.*

Question : Avez-vous donné un nom à cette application ?

Les élus : *Nous n'avons pas statué pour l'instant. Qui a une idée ?*

2- Les voies douces

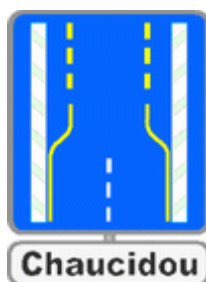
André Guénégan qui a en charge les mobilités, travaille de pair avec Guillaume Menguy qui a la compétence voirie. A Quimper, 2,5 % des gens roulent à vélo ; 10 % prennent le bus (+2 % en 2017) ; 17 % des quimpérois font de la marche et les autres prennent leurs voitures. Une recrudescence de l'usage du vélo s'est progressivement mise en place avec l'arrivée du vélo électrique. La Qub a été un des

premiers acteurs avec les locations de vélos électriques 2 x 9 mois. Les côtes sont devenues moins dures à franchir. Dernièrement, nous avons constaté que les appuis vélos sont souvent complets. Dans quelques années, d'autres moyens de transports (trottinettes électriques, gyropodes...) feront partie du paysage. On pourra faciliter ces nouveaux moyens de transport en rompant la discontinuité des pistes cyclables. Avoir de véritables axes pour rouler qui sont souvent interrompus par les ronds-points, c'est un sujet permanent.

Il y a en effet de fortes disparités entre les villes françaises. Sur la base d'une étude parue au 1^{er} semestre, Guillaume Menguy rappelle qu'un focus présente Quimper de manière défavorable pour la circulation des cyclistes. TF1 nous a interviewés cet après-midi sur ce sujet en faisant une comparaison entre les villes bretonnes, Lorient et Quimper. Les journalistes cherchaient à comprendre pourquoi la situation pouvait être aussi différente entre ces deux villes. La réponse est d'ordre structurelle : la composition urbaine n'est pas la même. Quimper est une des plus grandes communes de France avec 95 km² alors que Paris intra-muros est de 105 km². Lorient a une surface de 17 km². Avec son relief varié, les déplacements doux ont toujours été plus difficiles à réaliser à Quimper et ont, sans doute, été moins pris en compte par le passé. Nos 240 km de voirie demandent un effort beaucoup plus important, budgétairement parlant, pour adapter les chaussées aux déplacements des cyclistes. Néanmoins, il y a de plus en plus de vélos dans notre ville malgré le relief important et une météo pas toujours clémente. Pour venir du Moulin Vert à Penhars par exemple, c'est compliqué. Non pas à cause du relief, mais plutôt du fait de l'insécurité. Personnellement, je gagne du temps à prendre mon vélo. Par contre, ce n'est pas toujours possible à cause de ces discontinuités. Nous avons certainement un effort pédagogique à faire, car ce moyen de transports est plus efficace en termes de temps.

Une bonne nouvelle concerne la voie verte. Au mois de juin dernier, SNCF Réseaux a enfin accepté le principe de déclassement de cette voie ferroviaire vers une autre utilisation. Nous allons enfin pouvoir lancer les études techniques qui vont nous permettre d'évaluer les coûts de ce chantier (environ 2 millions d'euros pour relier Plugufan). Un co-financement avec le conseil départemental qui reste le maître d'ouvrage, devra être mis en place. Pourquoi ce dossier a traîné ? Un des points de blocage a été émis sur le principe du déclassement de la voie par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports (FNAUT) qui défend en priorité les transports en commun et donc, le train. En France, de grands projets deviennent très longs à émerger malgré la volonté des élus de répondre à une demande croissante.

Pour le reste, 50 km d'aménagements cyclables ont été réalisés. Depuis 2014, 4,2 km de voirie ont été créés pour 750 000 euros. On se retrouve avec une volonté forte de faire en sachant que notre budget baisse. Des moyens pour améliorer ce type de déplacement vont être expérimentés sur la rue du Château à Kerfeunteun par un « chaucidoux » : une voie centrale avec deux pistes cyclables de chaque côté (voir ci-dessous).



Nous allons continuer de basculer des quartiers en zone 30. Nous réfléchissons pour en passer d'autres en voies partagées plus sécurisant pour les vélos et les piétons. En 2019, le centre-ville pourrait également passer de 50 km/h à 30 km/h. D'autres villes l'ont fait. Nous travaillons aussi sur une étude de requalification des espaces publics qui nécessitera un important budget. Le point noir des quais sera concerné avec ses trottoirs en très mauvais état à cause des marronniers. L'idée sera de répartir la circulation des différents acteurs de manière idéale (voitures, vélos et piétons). Une concertation sera, bien sûr, mise en place dans le cadre de la politique du cœur de ville, Quimper ayant été retenue par l'État. On y travaille avec conviction.

Paul Cancel, responsable Études, complète les propos de Guillaume Menguy en présentant les avancées du schéma directeur cyclable d'agglomération voté en juillet 2013 (voir le diaporama sur le site réservé).

Question : Pour rejoindre les quartiers, il faut déjà pouvoir partir ou arriver au centre-ville avec le vélo. Comment envisagez-vous ces jonctions ?

Paul Cancel : Étant un pratiquant très régulier du vélo, il est possible d'aller de Locmaria vers l'Eau Blanche en longeant les quais et la place de La Résistance ; un chemin aménagé entre l'Odét et les voies de chemins de fer est réservé aux piétons et aux vélos. La rue Jean Jaurès pourrait être retenue pour combler le manque de continuité.

Guillaume Menguy : C'est un panel de solutions qu'il faudra trouver pour longer les quais. C'est un projet à part entière qui sera soumis à étude technique avec les marronniers qui ont entre 70 et 90 ans, la réfection d'une partie des quais, les réseaux à renouveler et le partage des voies. Ce sont des solutions à l'échelle de la ville. Pour rejoindre les quartiers, seules les rues à moins de 5000 véhicules/jour peuvent être utilisées pour les voies partagées. Elles ne doivent pas avoir trop de virages car cela devient trop dangereux. Je crois davantage aux zones à 30 km/h. Maintenant, il faut que le cycliste réussisse à prendre sa place. L'abaissement des vitesses rétablit un équilibre, mais ce n'est pas une panacée. Notre contrainte majeure est le manque d'argent public depuis que les budgets d'investissements sont tombés de 25 millions d'euros à 15/16 millions depuis 3 ans.

Question : Vous avez six voies sur les quais avec les deux de stationnement. L'investissement serait moindre si vous en supprimez une ?

Guillaume Menguy : Vous avez raison. Mais notre perspective consiste à évacuer du centre-ville les flux de transit qui s'élèvent à 40 %, alors que ces véhicules pourraient utiliser les contournements extérieurs. Cette contrainte, prise en compte, doit

s'exprimer de manière positive et pas excessive comme on a pu le connaître par le passé avec le projet de voies de circulation dédiées uniquement aux bus et aux vélos. Nous souhaitons garder un apport positif pour le cœur de ville en terme d'attractivité économique au quotidien pour les touristes, les usagers et les commerçants. Il faut savoir rester pondéré dans ses choix qui peuvent, très vite, impacter les centres villes. Un exemple : nous avons appliqué à Quimper la réforme nationale du stationnement. Depuis, les horodateurs sont devenus des cauchemars dans beaucoup de villes. L'application de cette réforme a affecté, de manière ponctuelle, l'activité économique de notre centre-ville qui se porte plutôt mieux qu'ailleurs. Nous sommes prudents pour ne pas casser cette dynamique qui reste fragile. Les changements qui devront être opérés ne pourront se faire que par étape, notamment à cause des contraintes budgétaires qui sont réelles.

Question : La sensibilisation est un point important. Pourquoi ne pas expliquer que ces mesures sont importantes et que les 30 km/h ne sont pas pénalisants ? La circulation sera plus fluide. Des études ont montré que la traversée de Quimper s'effectue à 25 km/h en moyenne. Quimper a été une ville pilote pour les aménagements de ronds-points. Il serait bon de sensibiliser également les automobilistes sur la manière de se comporter dans les ronds-points

Guillaume Menguy : Vous avez des temps de parcours qui sont affectés par rapport à la vitesse limitée en ville. Néanmoins, on constate qu'entre deux feux rouges sur les quais, les véhicules roulent à 50. Si la vitesse est limitée à 30 km/h, cela devient plus confortable et sécurisant pour les vélos. Maintenant, de nombreux ronds-points sont de compétence départementale. Dans le cadre du contrat de territoire, la ville participe à des cofinancements pour les aménager en partenariat avec le CD29. Le rôle de la ville est d'accélérer le mouvement sur sa voirie communale.

Paul Cancel : Début 2019, deux expérimentations pour supprimer une voie de sortie, seront mises en place sur le giratoire Lebon qui va vers Ergué-Gabéric et sur le rond-point de Kérustum. Le trafic automobile sera mesuré avec et sans ce dispositif, ceci afin de réduire la vitesse. Si les réponses sont concluantes, un aménagement en partenariat avec le CD29 pourra être envisagé.

Question : J'ai une suggestion à faire pour libérer des places de parking le long des allées de Locmaria : un est payant et vide le matin, l'autre est complet dès 8h45. Pour libérer des places dans le centre de Quimper, pourquoi ne pas rendre gratuit le parking de La Providence ? Bien sûr, cela aurait un coût pour la municipalité, mais il faut savoir choisir entre sécurité et finances.

Guillaume Menguy : C'est un sujet passionnant dont on a longuement parlé avec le maire et les commerçants lors de nos nombreuses réunions avec eux ces derniers mois. Sur l'attractivité du centre-ville, le stationnement est toujours au cœur des discussions. Aujourd'hui, Quimper ne peut pas se passer des recettes du stationnement. Elles représentent environ 2 millions d'euros dans le budget de la ville qui est conçu ainsi. Ce qui n'est pas le cas d'autres villes qui délèguent le stationnement à des sociétés privées ou qui mettent en place des zones bleues non payantes. Hormis une augmentation d'impôts pour combler cette perte de recettes, le choix des élus de cette mandature a été de ne pas faire payer aux quimpérois, les baisses de dotations de l'État. Il est globalement faux de penser qu'un stationnement gratuit rendrait la ville plus attractive. Ce choix générerait plutôt des difficultés majeures de gestion du domaine public. Le parking gratuit des allées de Locmaria est occupé par les salariés du centre-ville, privés et/ou publics. Si d'autres l'étaient, ces mêmes personnes occuperaient les places gratuites toute la journée. Le long de

l'Odéon, elles sont payantes pour pouvoir déambuler un certain temps au centre-ville. Nous devons trouver le juste milieu pour permettre une rotation des véhicules et garantir assez rapidement une place à chacun. Combien doit-on en avoir gratuites et payantes ? C'est un équilibre à trouver avec des stationnements anarchiques qui se font dans les quartiers résidentiels limitrophes, sujets à des réclamations des riverains. Les transports en commun, la marche, le vélo sont des solutions alternatives, non majoritaires aux regards des chiffres qu'indiquait André Guénégan. Nous sommes persuadés que ce choix politique a un effet bénéfique sur l'attractivité du cœur de ville. Les clients trouvent de la place ; les commerçants commencent à s'approprier ce raisonnement basé sur des études très précises. La preuve par l'exemple : à la demande de leurs commerçants, des élus et des agents de Lorient où le stationnement est gratuit, ont été reçus à Quimper au printemps dernier. Encore une fois, panacher des solutions permet de mieux répondre aux différents usages du citoyen : nous avons du stationnement gratuit, du stationnement sur les parcs en ouvrage où on ne paie que le temps réellement pris et du stationnement sur voirie géré par des horodateurs pour une courte durée afin que les clients du centre-ville puissent disposer d'une place plus rapidement. Voilà notre doctrine en matière de stationnement.

Remarque d'un membre : L'éducation doit aussi être faite du côté des cyclistes et notamment au niveau des scolaires.

Remarque d'un autre membre : La dangerosité de certains axes oblige à rouler sur les trottoirs.

Guillaume Menguy : Le cycliste est fragile et quotidiennement en danger. Il faudrait encore plus de cyclistes dans les rues pour modifier le comportement des automobilistes et rétablir ainsi un rapport de force.

Question : Le travail des conseils de quartier pourrait se faire sur les voies piétonnes qui permettraient de traverser les quartiers, notamment résidentiels. Il faudrait ensuite indiquer si le passage est possible. Le piéton se trouve pénalisé par cette méconnaissance de chemins possibles.

Guillaume Menguy : Un plan de jalonnement a été réalisé en 2013/2014. Il est mis progressivement en œuvre à cause de son coût initial qui s'élève à 400 000 euros. Les conseils de quartier sont les bienvenus pour travailler sur cette thématique. Un cheminement piéton est en cours de réflexion entre le quartier de Kerfeunteun et le Moulin Vert. Une connexion le long du Steir demande une passerelle pour relier Kergolvez et la rue du Château, près du pont contournement nord/ouest. Mais là encore, l'argent public nous manque pour combler ces quelques mètres.

Question : Afin d'améliorer la communication entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes non attentionnés, est-ce qu'une campagne publicitaire « Regarder l'autre » serait judicieuse ?

Guillaume Menguy : Je crains une comparaison avec les pays nordiques. Nous sommes plus latins qu'anglo-Saxons.

Question : Ne serait-il pas possible d'accompagner le passage des piétons avec un système sonore ?

Jean-Luc Rault : La grande majorité de nos feux est équipée pour les personnes malvoyantes qui peuvent déclencher un système sonore lors de leurs passages, avec leurs télécommandes individuelles. Un fonctionnement permanent ne serait pas très apprécié des riverains.

Question : Est-ce qu'une campagne de sensibilisation contre le stationnement sur les trottoirs dans les quartiers pourrait être faite, ainsi qu'auprès des écoles aux heures d'entrées et de sorties ? Les piétons se retrouvent très souvent sur la chaussée.

Guillaume Menguy : Les voitures des résidents sont aussi concernées par ces problèmes. Par contre, lorsque c'est sur un axe fréquenté avec un stationnement anarchique, nous pouvons le régler avec du mobilier urbain au détriment des riverains parfois. Nous avons un nombre important de réclamations par des personnes en situation de handicap, par des mères de familles avec des poussettes, par des personnes âgées.

Question : Qu'est-il fait pour résorber le stationnement sur le trottoir boulevard Amiral de Kerguelen ?

Réponse : Il existe deux solutions qui sont la verbalisation pratiquée en semaine pendant les heures de présences de nos agents et par la police en soirée et les dimanches. Le mobilier urbain est la 2^{ème} solution. Il n'aurait pas l'aval des restaurateurs car ce sont leurs clients qui sont ainsi stationnés. Je ne crains pas les protestations, mais plutôt la perte économique qui va s'ensuivre. Lorsque les quais seront réaménagés, le stationnement ne pourra pas se faire de la même manière.

Question : Les trottoirs sont normalement pour les piétons. Il est vrai que certaines personnes ne veulent pas marcher. Malgré tout, on ne peut pas tolérer cet irrespect. Il y a trop peu de verbalisations.

Guillaume Menguy : La Brigade Anti-Criminalité de la Police Nationale (BAC) est le seul service habilité à verbaliser aux heures où ces infractions se produisent en sachant que ce n'est pas la 1^{ère} de leurs missions. Il est vrai qu'il y a peu de verbalisation, mais il y en a, puisque nous recevons les plaintes en mairie.

Ludovic Jolivet : Dans une ville comme Quimper, il y a au fil du temps des habitudes qui se prennent, et des tolérances, des usages, des coutumes qui s'engagent. Lorsqu'on ne les connaît pas, la 1^{ère} question qui se pose : « Qu'est-ce que font ces voitures stationnées là ? » Par contre, la verbalisation est plus fréquente que vous ne le pensez. Nous avons eu des réclamations pour un dimanche de fête où certains véhicules ont pu être dégagés à temps, d'autres mal garés ont été verbalisés (135 euros d'amende) et certains ont été mis en fourrière. Il faut être tolérant, mais la police intervient de temps en temps car je suis régulièrement sollicité pour demander l'indulgence du commissaire de police. La seule solution pour retrouver le droit chemin est de réaménager les quais. Nous sommes d'accord pour dire que stationner sur les trottoirs n'est pas normal, mais y faire du vélo ne l'est pas non plus. La réalité est là avec sa part d'égoïsme et d'intolérance.

Remarque d'un membre : En tant que quimpéroise, ce stationnement existe depuis très longtemps. Mais combien de piétons sont gênés en soirée ? D'autres rues sont impactées par cette problématique dans les quartiers et présentent un caractère de dangerosité beaucoup plus important que les quais en soirée.

En guise de conclusion, Philippe Calvez invite les membres à continuer leurs échanges au sein de leurs conseils de quartier. Il souligne que l'éducatif est pratiqué de manière constructive par plusieurs associations quimpéroises et notamment Kernavélo. Il rappelle que les élus sont souvent confrontés à des incohérences. On apprend à conduire, mais pas forcément à respecter l'autre.

La soirée se termine à 21h50 par un rafraîchissement servi à l'entrée de la MPT.