



VILLE DE  QUIMPER



QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZH IZEL

# Inter- quartier sur les cheminements doux

Jeudi 22 novembre 2018

## Ordre du jour :

- Le schéma directeur cyclable d'agglomération
- Plan des cheminements doux à Quimper
- Applications recensement cheminements doux
- Méthodologie recensement
- Différents aménagements des voies douces
- Questions/Réponses
- Quelques rappels
- Actualités et informations diverses

# Les 4 conseils de quartier

Jeudi 22 novembre 2018

## Le schéma directeur cyclable de l'agglomération

(Présentation sur un autre diaporama)

# Apprendre à faire du vélo



Aix: LES VÉLOS AUTORISÉS À PRENDRE LES SENS INTERDITS EN ZONE 30



# Les 4 conseils de quartier

Jeudi 22 novembre 2018

## Plan des cheminements doux de Quimper

# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Distinction entre les types d'aménagement les plus fréquents

### Les bandes cyclables

- File de circulation sur chaussée réservée aux cyclistes
- Usage non obligatoire sur Quimper
- Elle est délimitée par une ligne continue et complétée par une figurine vélo (marquage peinture)
- Il est interdit de stationner dessus
- Le sens de circulation est toujours celui de la circulation automobile

Route de Ty Nay



# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Distinction entre les types d'aménagement les plus fréquents

### Les doubles sens cyclables

- Voie de circulation en sens unique pour les véhicules motorisés et en double sens pour les cyclistes
- Ces aménagements sont indiqués par des panneaux de police en entrée et en fin de voie (rappel aux intersections)

Entrée de la rue des Réguaires



Sortie de la rue Élie Fréron



# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Distinction entre les types d'aménagement les plus fréquents

### Boulevard de Créac'h Gwen



### Les pistes cyclables

- Voie(s) de circulation réservée(s) aux cyclistes hors circulation automobile  
Le caractère monodirectionnelle ou bidirectionnelle sera précisé par le marquage au sol (pictogramme)
- Usage non obligatoire sur Quimper

# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Distinction entre les types d'aménagement les plus fréquents

### Les voies partagées

- Aménagement offrant aux cyclistes un espace plus apaisé pour circuler lorsqu'une bande cyclable ou la création d'une piste cyclable n'est pas possible
- La circulation des cyclistes peut être soit en sens unique (sens de la circulation automobile), soit en double sens. C'est le plus souvent précisé par la présence d'un pictogramme vélo
- Le cycliste doit adapter sa conduite au comportement des piétons

Giratoire Lebon



# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Distinction entre les types d'aménagement les plus fréquents

### Exemples de voies partagées

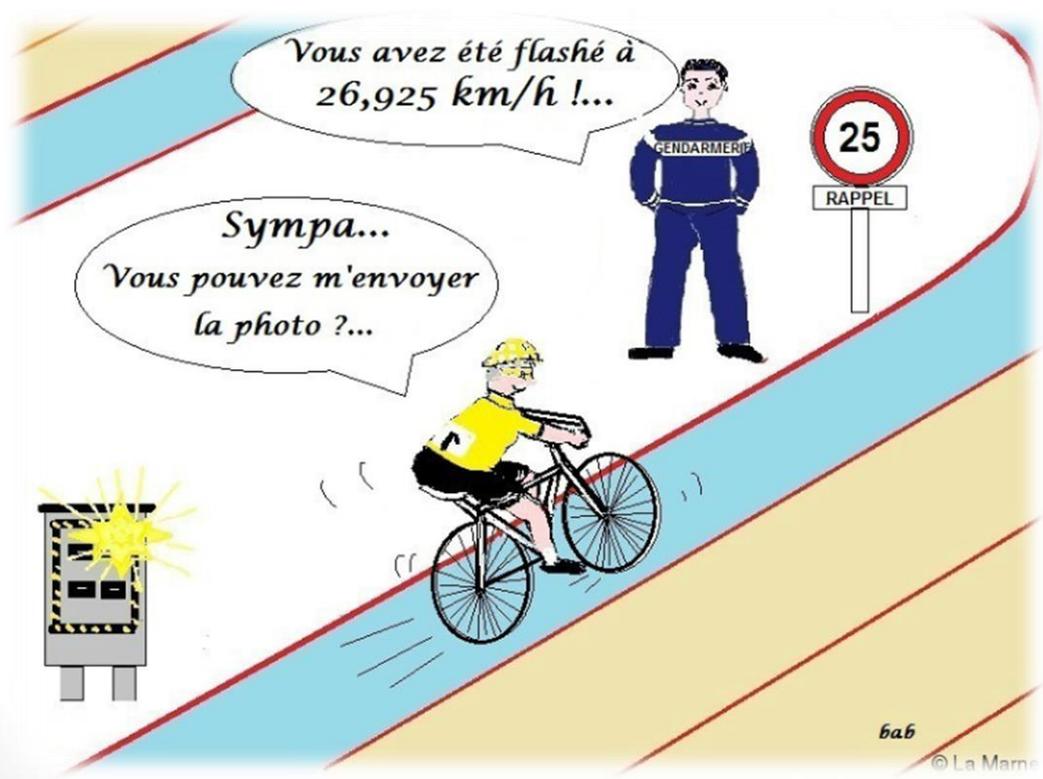
- Chemins autorisés aux cyclistes offrant un espace plus apaisé pour circuler
- Le cycliste doit adapter sa conduite au comportement des piétons

**Chemin du halage**



**Boulevard de Creac'h Gwen**





# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Les panneaux « vélo » du code de la route



Panneaux de début et fin d'aménagement obligatoires et réservés aux cyclistes

-> sur pistes et bandes cyclables

*L'aménagement cyclable est facultatif pour les cyclistes et leur est réservé.*

*Le cycliste peut emprunter la chaussée s'il le désire.*



Panneaux de début et fin d'aménagement conseillés et réservés aux cyclistes

-> sur pistes et bandes cyclables

*L'aménagement est obligatoire pour les cyclistes et leur est réservé*

# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Les panneaux « vélo » du code de la route



Panneaux de début et fin de voie verte  
*Route réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers*



Panneaux indiquant une zone mixte piétons/cyclistes

-> sur chemins ou trottoirs

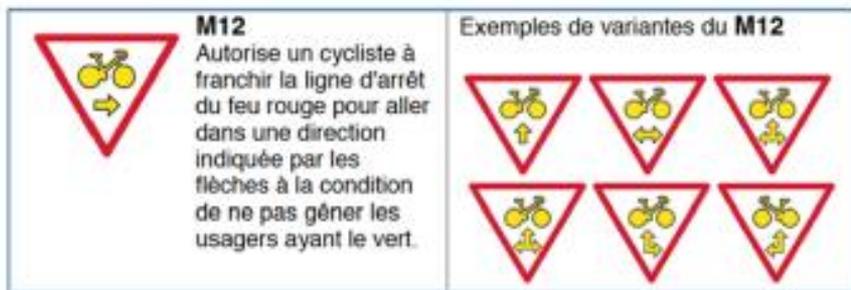
*Les piétons ont la priorité en toute circonstance.*

*Le cycliste doit adapter sa conduite au comportement des piétons*

# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Les panneaux « vélo » du code de la route



->aux carrefours à feux, fixé sous le feu tricolore  
*Le carrefour à feux devient un cédez le passage pour les cyclistes. Il doit laisser la priorité aux piétons et aux véhicules dont le feu est vert.*



Panneaux de début et de fin de zone de rencontre.

*Les piétons ont la priorité en toute circonstance. Le cycliste doit adapter sa conduite au comportement des piétons*

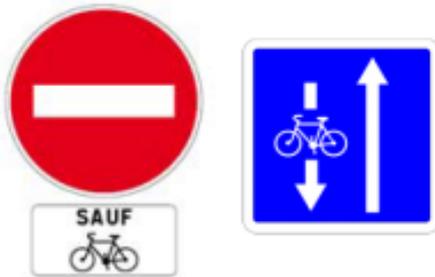
# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Les panneaux « vélo » du code de la route



Panneaux indiquant une intersection avec des cyclistes venant de droite, ou de gauche.



Panneaux indiquant que la rue est autorisée dans les deux sens pour les cyclistes  
→ sur les voies en sens unique pour les véhicules motorisés.

*Les véhicules qui se croisent, doivent ralentir.  
Le cycliste peut être amené à mettre pied à terre et à se réfugier sur le trottoir dans certains cas.*

# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Les panneaux « déplacements doux » du code de la route



Panneaux de début et de fin de zone piétonne.

*Les piétons ont la priorité en toute circonstance. Le cycliste doit adapter sa conduite au comportement des piétons*

*Vitesse limitée au pas*

*La circulation des véhicules motorisés est interdite sauf autorisations*



Panneaux de début et fin de « zone de rencontre »

*Vitesse limitée à 20 km/h*

*Les caractéristiques de ces zones ne nécessitent pas d'aménagement spécifique aux cyclistes.*

*Les piétons ont la priorité en toute circonstance.*

*Sauf indication contraire dans les rues en sens unique, le double sens cyclable est autorisé.*

*La circulation des véhicules motorisés est autorisée*

# Plan des cheminements doux de Quimper

Jeudi 22 novembre 2018

## Les panneaux « déplacements doux » du code de la route



Panneaux de début et fin de « zone 30 »

*Vitesse limitée à 30 km/h*

*Les caractéristiques de ces zones ne nécessitent pas d'aménagement spécifique aux cyclistes.*

*En présence de passage piéton à moins de 50 m, la traversée sur passage piéton est obligatoire.*

*Saut indication contraire dans les rues en sens unique, le double sens cyclable est autorisé.*



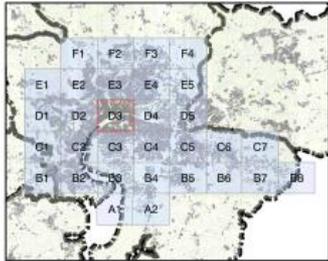
Panneaux de début de limitation à 30 km/h

*Vitesse limitée à 30 km/h*

*Les caractéristiques de ces zones nécessitent des aménagements spécifiques aux cyclistes.*

*En présence de passage piéton à moins de 50 m, la traversée sur passage piéton est obligatoire.*

# Aménagements Cyclables

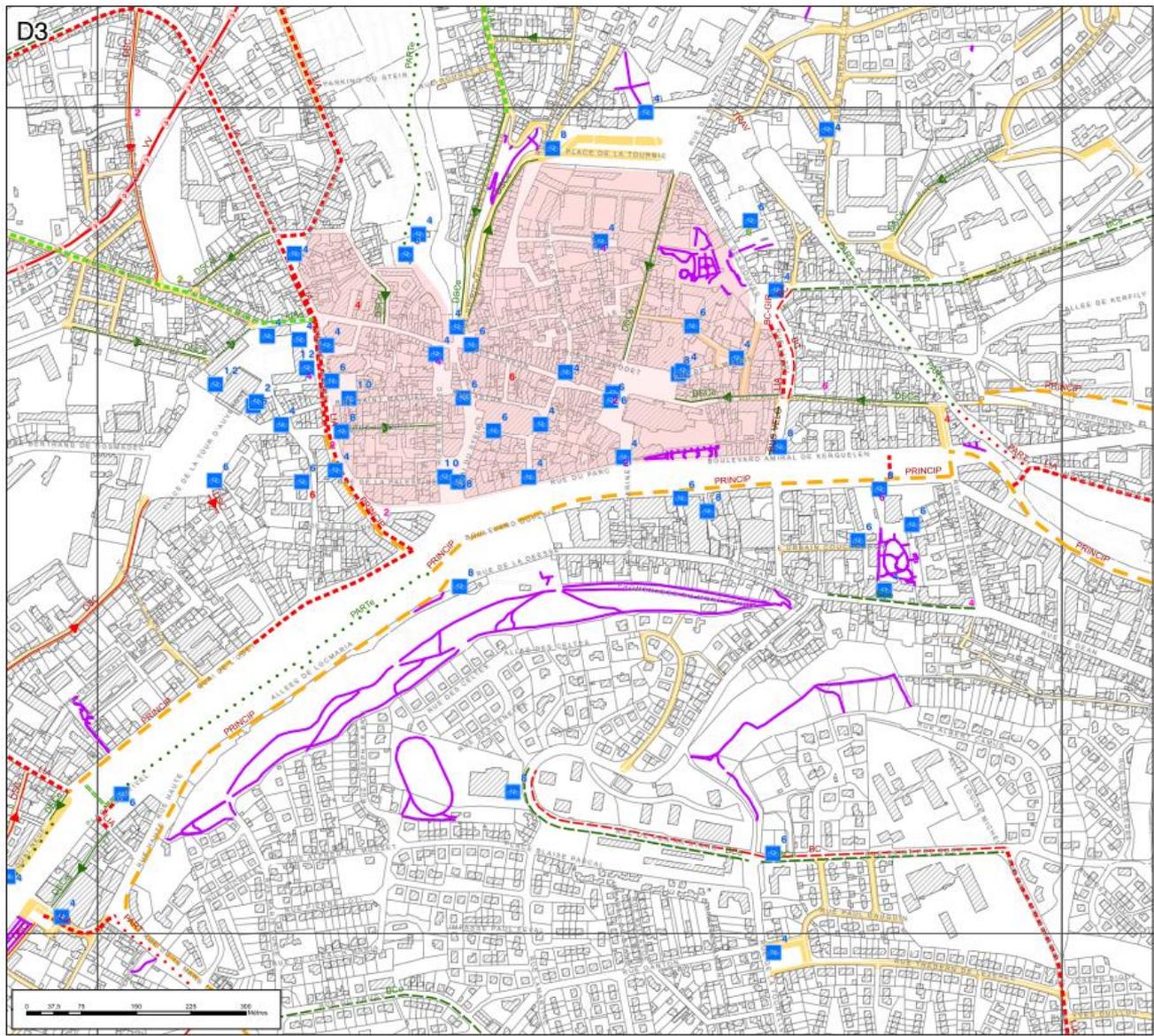


**Légende**

**Parking vélo**  
Appuis vélo  
 Concrète  
 Allées piétonnes

**Aménagements existants**  
 Descriptif  
 Bande cyclable sur chaussée  
 Piste cyclable unidirectionnelle  
 Piste cyclable bidirectionnelle  
 Espace partagé  
 Bordure de liaison conseilée  
 Voie verte  
 Double sens cyclable  
 Traverses d'ouvrage (passage piétons/voitures/passivels)  
 Voie hors autoroute aux vitres

**Aménagements projetés**  
 Descriptif  
 Bande cyclable sur chaussée  
 Piste cyclable unidirectionnelle  
 Piste cyclable bidirectionnelle  
 Espace partagé  
 Bordure de liaison conseilée  
 Voie verte  
 Double sens cyclable  
 Liaison de principe à tracer  
 VOIES 230 - Mise en œuvre 20



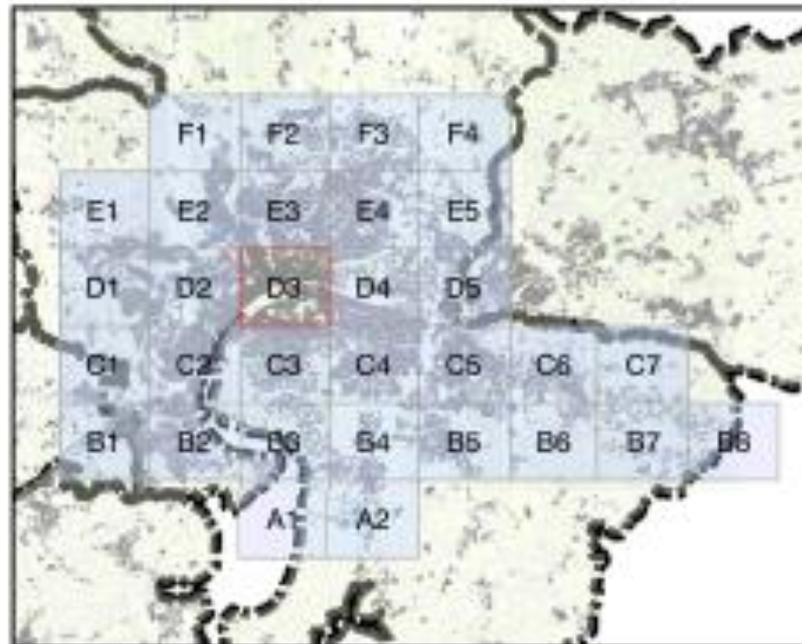
# Plan des cheminements doux de Quimper

## Aménagements Cyclables

En haut,  
à gauche

**31 plans cadrés  
de  
Quimper**

de **A1** à **F4**



## Légende

### Parking vélo

#### Appuis vélo



Existant

— Allées piétonnes

### Aménagements existants

#### Descriptif

— Bande cyclable sur chaussée

— Piste cyclable monodirectionnelle

— Piste cyclable bidirectionnelle

• • • Espace partagé

— Itinéraire de liaison conseillé

— Voie verte

← Double sens cyclable

— Traverse d'ouvrage (passage piéton/souterrains/passarelle)

— Voie bus autorisée aux vélos

### Aménagements projetés

#### Descriptif

— Bande cyclable sur chaussée

— Piste cyclable monodirectionnelle

— Piste cyclable bidirectionnelle

• • • Espace partagé

— Itinéraire de liaison conseillé

— Voie verte

← Double sens cyclable

— Liaison de principe à trouver

— VOIES Z30 Voies en zone 30

# Plan des cheminements doux

## Légende

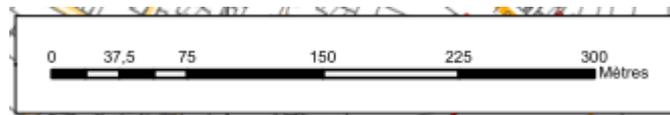
Bleu → Parking vélo

Fushia → Allées piétonnes

Vert → Existants

Rouge → Projetés

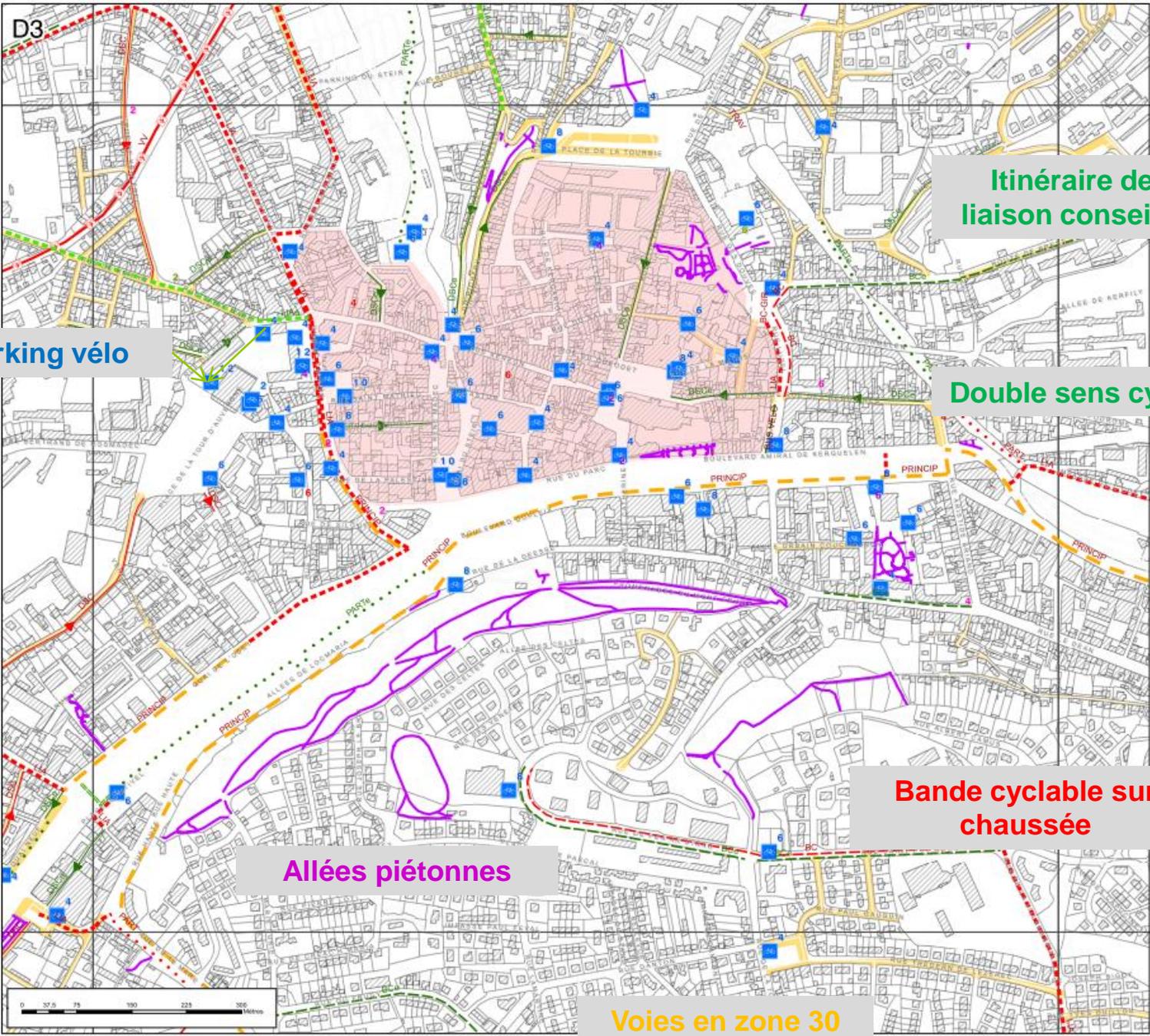
Orange → Voies 30 km/h



Est-Ouest  
Nord-Sud

environ 1,5 km  
environ 1,4 km

D3



Itinéraire de liaison conseillé

Parking vélo

Double sens cyclable

Bande cyclable sur chaussée

Allées piétonnes

Voies en zone 30

**Itinéraire de liaison conseillé**

**Voie en zone 30**

**Parking vélo**

**Double sens cyclable**

**Liaison de principe à trouver**

**Allées piétonnes**



**Les 4 conseils de quartier**  
**Jeudi 22 novembre 2018**

**Présentation**  
**Application recensement**  
**Chemins doux**

# Application recensement doux

## Direction des Systèmes Informatiques (DSI)

### Démonstration pratique

par

**Erwan Le Gallic**

membre du conseil de quartier de kerfeunteun

### *Plan SIG Quimper*

### Rappels

Deux membres (un titulaire et un suppléant) par conseil de quartier pourront accéder à l'application ville

# Les conseils de quartier



# Openstreetmap

- Le lien est accessible aux membres des 4 conseils de quartier (Kerfeunteun, Penhars, Ergué-Armel et Centre-ville), seulement pour le modifier, il faut faire le login :
- Aller sur le site <https://umap.openstreetmap.fr/fr/>
- Cliquer sur « connexion », puis choisir « openstreetmap » comme fournisseur
- Nom d'utilisateur : conseilsdequartier
- Mot de passe : cqquimper
- Accorder l'accès d'UMAP à notre compte conseilsdequartier
- Cliquer sur « Mes cartes conseilsdequartier »
- Cliquer sur « Liaisons douces - Conseils de quartier - Quimper »

# Openstreetmap

- Pour modifier, cliquer sur le stylo en haut à droite
- Ajouter un marqueur (voir les détails au menu), dessiner une ligne, etc...
- Pour ajouter des photos, il faut d'abord les mettre sur un cloud accessible sur internet. Exemple : <http://framapic.org/>
- Copier le lien des photos sur <http://framapic.org/> en ajoutant {{sous le texte dans « description »
- N'oubliez pas d'enregistrer de temps en temps
- Quand vous avez terminé, vous pouvez taper sur « désactiver l'édition » pour voir l'aperçu général
- Voici le lien de visualisation :

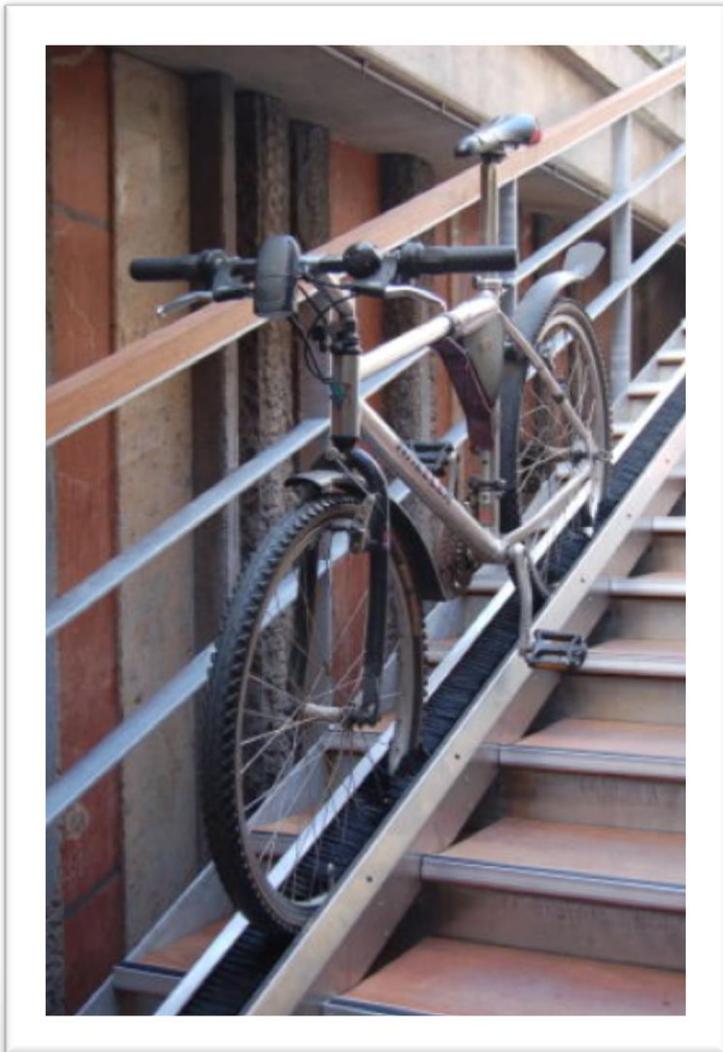
[http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/liaisons-douces-conseils-de-quartier-quimper\\_256851](http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/liaisons-douces-conseils-de-quartier-quimper_256851)

**Les conseils de quartier**  
**Jeudi 22 novembre 2018**

# **Exemples d'aménagements**

## **Voies douces**

## Aménagement de goulottes



# Les stationnements vélos



# Le marquage au sol

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives



**Métropole grenobloise**



**Tréméoc  
Pays bigouden**



**Clermont-Ferrand**

# Les conseils de quartier

jeudi 22 novembre 2018



## Différents marquages au sol



## Différents marquages au sol



**Pluguffan**



**Plomelin**

**Les conseils de quartier**  
**Jeudi 22 novembre 2018**

# **Méthodologie recensement**

# Les conseils de quartier

## Méthodologie de recensement des voies douces

- **Les signalements ponctuels sont gérés par l'appli Ville de Quimper** (Débroussaillage, défrichage, nids de poule, etc...)
- **Recensement des itinéraires manquants**  
Par l'application selon typologie présentée
- **Demandes d'aménagements vélo supplémentaires**  
Par le biais de fiche liaison et / ou par l'application à compléter selon la typologie présentée

# Les conseils de quartier

Jeudi 22 novembre 2018

## Questions/Réponses

# Mag + Agglo

N° 79 de novembre/décembre 2018

## Priorités prises en compte :

- Intégrer la circulation des vélos dans les travaux de voirie
- Installer des arceaux pour les vélos (778 au total)
- « Cédez-le-passage cyclistes aux feux » existe depuis 5 ans
- Double sens cyclable mis en place (sauf problème de sécurité)
- Zones limitées à 30 km/h

## Projets en réflexion :

- Améliorations des accès aux chemins
- Adoption d'une charte de marquage au sol
- Mise en œuvre d'une signalétique pour les itinéraires les plus adaptés au vélo
- Innover à moindre coût (chaussidoux)
- La voie verte en bon chemin

## Aides des collectivités et de l'État :

- 150 vélos à assistance électrique en location
- 2 x 9 mois maximum
- A l'issue de cette période, offre de 250 euros pour l'achat d'un VAE

## **Nouveau plan de déplacement urbain prévu en 2019**

# Le calendrier des conseils de quartier

Janvier		Février		Mars		Avril		Mai		Juin		Juillet		Août		Septembre		Octobre		Novembre	
1 M	An	1 V		1 V		1 L		1 M	Travail	1 S		1 L		1 J		1 D		1 M	Plénière EA	1 V	Toussaint
2 M		2 S		2 S		2 M	Collectif EA	2 J		2 D		2 M		2 V		2 L		2 M		2 S	
3 J		3 D		3 D		3 M		3 V		3 L		3 M		3 S		3 M		3 J		3 D	
4 V		4 L	Plénière Kerf	4 L	Collectif Kerf	4 J		4 S		4 M		4 J		4 D		4 M		4 V		4 L	Plénière kerf
5 S		5 M	Collectif EA	5 M	Plénière EA	5 V		5 D		5 M		5 V		5 L		5 J		5 S		5 M	
6 D		6 M		6 M		6 S		6 L		6 J		6 S		6 M		6 V		6 D		6 M	
7 L		7 J	CM	7 J		7 D		7 M		7 V		7 D		7 M		7 S		7 L		7 J	CM
8 M	Collectif EA	8 V		8 V		8 L		8 M	Armistice	8 S		8 L		8 J		8 D		8 M	Plénière Peak	8 V	
9 M		9 S		9 S		9 M		9 J	Plénière CV	9 D		9 M		9 V		9 L		9 M		9 S	
10 J	Collectif CV	10 D		10 D		10 M		10 V		10 L	Pentecôte	10 M		10 S		10 M	Collectif EA	10 J	Plénière CV	10 D	
11 V		11 L		11 L		11 J		11 S		11 M		11 J		11 D		11 M		11 V		11 L	Armistice
12 S		12 M		12 M		12 V		12 D		12 M		12 V		12 L		12 J	Collectif CV	12 S		12 M	Plénière EA
13 D		13 M		13 M		13 S		13 L	Collectif Kerf	13 J		13 S		13 M		13 V		13 D		13 M	
14 L	Collectif Kerf	14 J		14 J	Plénière CV	14 D		14 M	Plénière EA	14 V		14 D	2 <sup>e</sup> ée Nationale	14 M		14 S		14 L	Collectif Kerf	14 J	Plénière CV
15 M	Collectif Peak	15 V		15 V		15 L		15 M		15 S		15 L		15 J	Assomption	15 D		15 M	Collectif EA	15 V	
16 M		16 S		16 S		16 M		16 J		16 D		16 M		16 V		16 L	Collectif Kerf	16 M		16 S	
17 J		17 D		17 D		17 M		17 V		17 L		17 M		17 S		17 M		17 J		17 D	
18 V		18 L		18 L		18 J		18 S		18 M		18 J		18 D		18 M		18 V		18 L	
19 S		19 M		19 M	Plénière Peak	19 V		19 D		19 M		19 V		19 L		19 J		19 S		19 M	
20 D		20 M		20 M		20 S		20 L		20 J		20 S		20 M		20 V		20 D		20 M	
21 L		21 J		21 J		21 D		21 M	Plénière Peak	21 V		21 D		21 M		21 S	Journée du Handicap	21 L		21 J	
22 M	Plénière EA	22 V		22 V		22 L	Pâques	22 M		22 S		22 L		22 J		22 D		22 M	Collectif Peak	22 V	
23 M		23 S		23 S		23 M	Collectif Peak	23 J		23 D		23 M		23 V		23 L		23 M		23 S	
24 J	Plénière CV	24 D		24 D		24 M		24 V		24 L		24 M		24 S		24 M	Collectif Peak	24 J	Collectif CV	24 D	
25 V		25 L		25 L	Plénière Kerf	25 J	CM	25 S		25 M		25 J		25 D		25 M		25 V		25 L	
26 S		26 M	Collectif Peak	26 M		26 V		26 D	Élections européennes	26 M		26 V		26 L		26 J	CM	26 S		26 M	Plénière Peak
27 D		27 M		27 M		27 S		27 L	Plénière kerf	27 J	CM	27 S		27 M		27 V		27 D		27 M	
28 L		28 J	Collectif CV	28 J	Collectif CV	28 D	Journée Environnement	28 M		28 V		28 D		28 M		28 S		28 L		28 J	
29 M	Plénière Peak			29 V		29 L		29 M		29 S		29 L		29 J		29 D		29 M		29 V	
30 M				30 S		30 M		30 J		30 D		30 M		30 V		30 L	Plénière Kerf	30 M		30 S	
31 J				31 D				31 V				31 M		31 S				31 J			

# Les conseils de quartier

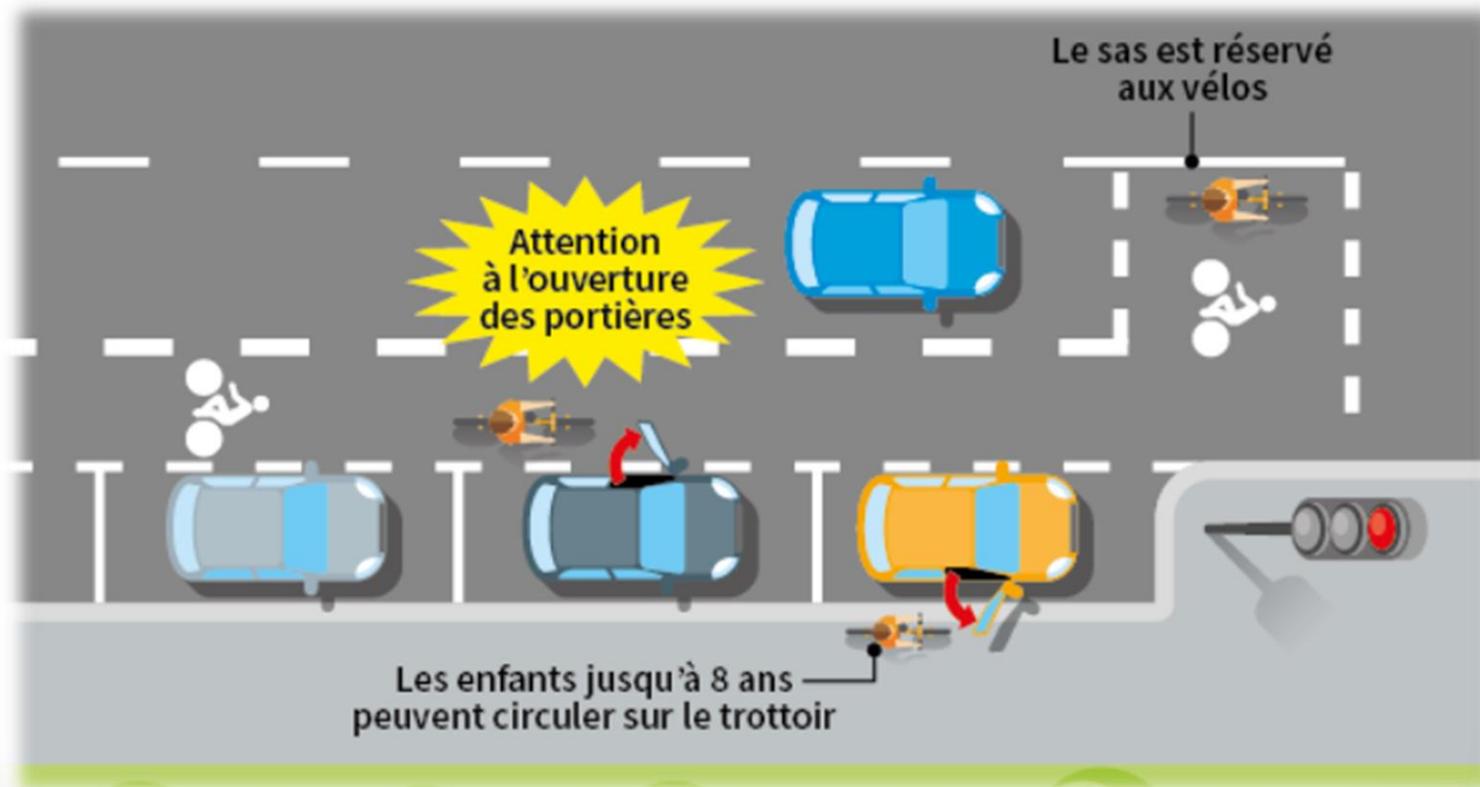
Jeudi 22 novembre 2018

## Quelques rappels

# Les conseils de quartier

jeudi 22 novembre 2018

Ce n'est pas le mode de déplacement qui va définir l'usage de l'espace public mais bien l'usage de l'espace public qui va définir les modes de déplacement adéquats



## Ces nouveaux engins qui défient les règles

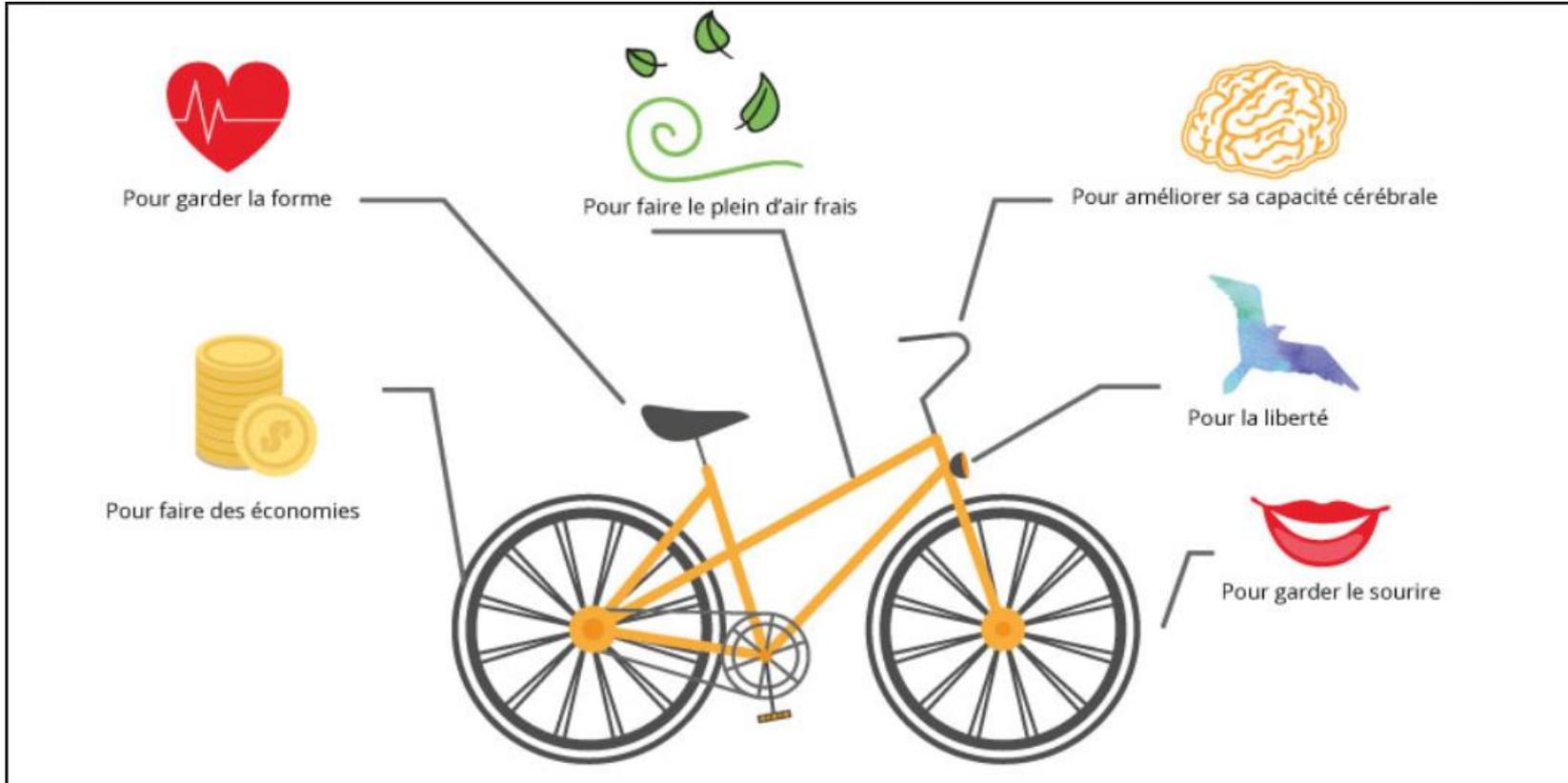


### Trotinettes et engins roulants électriques

Vitesse autorisée sur le trottoir :

6 km/h

# Les six bonnes raisons de se rendre au travail à vélo



## Les équipements obligatoires du cycliste

- un frein à l'avant ainsi qu'un à l'arrière de leur cycle
- un feu avant de couleur jaune ou blanche et un feu arrière de couleur rouge,
- un avertisseur sonore
- plusieurs catadioptres dont une paire rouge à l'arrière, une paire blanche à l'avant, que des paires orange sur chaque côté et sur les pédales
- un gilet réfléchissant pour circuler hors agglomération la nuit et lorsque la visibilité n'est pas suffisante (pluie, brouillard...)
- un casque pour les enfants de moins de 12 ans qu'ils soient conducteurs ou passagers

**Les conseils de quartier**  
Jeudi 22 novembre 2018

**Actualités**  
**Et**  
**Informations diverses**

# Les cyclistes distribuent bons et mauvais points

Quimper se classe en bas de tableau dans une grande enquête nationale, le Baromètre des villes cyclables. Les cyclistes, qui pointent le manque de sécurité, y font des propositions.

## 424 réponses pour Quimper

Les résultats du Baromètre des villes cyclables viennent d'être rendus publics. La plus grande enquête jamais réalisée en France, initiée par la Fédération des usagers de la bicyclette (Fub), a recueilli le ressenti général des cyclistes, leurs avis sur la sécurité, le confort, les services et le stationnement des vélos, la place du vélo dans leur commune. 424 Quimpérois (soit 0,7 % de la population) ont répondu au questionnaire individuel.

## Quimper en bas de tableau

Le Baromètre des villes cyclables est gradué de A à G, de « très favorable » à « très défavorable ». La capitale de la Cornouaille se voit attribuer la note F (« défavorable »), dans la catégorie des villes de 50 000 à 100 000 habitants.

## Location de vélos électriques

Kernavélo, association de promotion du vélo au quotidien en Cornouaille, analyse les résultats de cette enquête. Parmi les points positifs figure le dynamisme du secteur professionnel du vélo : « **Les répondants trouvent facilement à Quimper un magasin ou un réparateur de cycles.** » Autre atout : la location de vélos à assistance électrique par le réseau Qub, « **très appréciée et bien connue** ». Bémol cependant : l'absence de service de location courte durée.

## Le manque de sécurité pointé

La préoccupation majeure des cyclistes cornouillais ? Le manque de sécurité, surtout pour les personnes



À Quimper, 424 personnes ont participé à la grande enquête nationale sur le vélo. Elles demandent un « réseau complet, connecté et accessible à tous ».

âgées et les enfants. Ils jugent, par ailleurs, que les traversées de carrefours et giratoire sont généralement difficiles, en particulier sur les grands axes.

## Un réseau complet, sans coupure

C'est ce type de réseau que plébiscitent les cyclistes quimpérois, à

82 % : « **Les itinéraires doivent être lisibles (jalonnés) et les intersections fluides et sécurisées.** »

## « Accès sécurisés »

Les militants de Kernavélo vont désormais s'attacher à analyser les questions ouvertes, cartographier ces grands axes ou carrefours dan-

gereux et soumettre des propositions au conseil départemental et à la Ville : « **L'augmentation du nombre de cyclistes pour la prochaine décennie se fera en permettant des accès sécurisés et confortables, notamment pour tous les établissements scolaires et installations sportives et culturelles** », concluent-ils.



Juillet 2018  
Le Télégramme

## Projet de voie verte Quimper/Pluguffan



# Quimper-Pluguffan. La voie ferrée déclassée



L'ancienne voie ferrée en piteux état, vue depuis le pont de la Terre Noire vers le sud

Ronan Larvor

Après la fermeture officielle par SNCF Réseau de la voie ferrée de 9 km inutilisée entre Quimper et Pluguffan, le Département et l'agglomération de Quimper vont pouvoir terminer la liaison verte reliant la capitale cornouaillaise à Pont-l'Abbé.

L'information était attendue mais elle est passée inaperçue quelques jours après le début de l'été, le 27 juin dernier. Ce jour-là le Conseil d'administration de SNCF Réseau a décidé la fermeture et le déclassement de la voie ferrée qui relie Quimper à la zone de Kelarnig en Pluguffan, inutilisée depuis près d'une dizaine d'années. La section fermée a une longueur de 9,290 km. La transformation de cette section en voie verte pour terminer la liaison douce entre Pont-l'Abbé et Quimper était attendue depuis des années. Les élus de l'agglomération veulent offrir notamment une desserte cyclable sécurisée entre la gare et

les quartiers sud-ouest dont le futur lotissement de Kervalguen. Le Département souhaite compléter son schéma de voies vertes.

### Plus de train depuis 2010

La voie ferrée reliant Quimper à Pont-l'Abbé sur 21 km, ouverte en 1884, n'accueillait plus de voyageurs depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le transport de marchandises a ensuite été arrêté sur le tronçon Pluguffan-Pont-l'Abbé à la fin des années 1980. Le foncier avait alors été déclassé en 1989 et vendu au Conseil départemental pour la réalisation d'une voie verte sur une partie de l'axe. L'activité de transport ferroviaire s'est en effet poursuivie entre la gare de Quimper et Pluguffan, pour la desserte de l'entreprise Doux Aliment. Les rares trains de marchandises ont cessé d'y circuler en 2010 (Doux Aliment a officiellement fermé en 2014). L'entretien de la voie ferrée a ensuite été abandonné. Selon un rapport du Conseil régional, SNCF Réseau a estimé à près de 40 millions d'euros, la somme nécessaire à une remise en état pour la circulation de trains de fret ou de voyageurs.

### Une mise à disposition

Une fermeture avec une dépose des rails n'implique pas une cession aux collectivités de l'emprise. Ce deuxième déclassement de voies entre Quimper et Pluguffan n'aboutira sans doute pas à une vente de l'emprise au Départe-

ment comme le premier. Dans son dossier de demande de fermeture, « SNCF Réseau insiste sur le fait que, si elle envisage de mettre à disposition du Conseil Départemental cette section de voie ferrée pour la réalisation d'une voie verte, et ce, à travers une convention de transfert de gestion, elle souhaite rester propriétaire de l'emprise foncière concernée. Cette solution présente l'avantage de préserver à long terme la possibilité d'un retour du transport ferroviaire sur cette section de ligne », note le Conseil régional sollicité pour avis et qui approuve cette position.

### Avis réservé de la Région

Dans cet avis remis en décembre dernier, Loïc Chesnais-Girard explique que « les fermetures et déclassements de voie ferrée ne peuvent être aujourd'hui acceptés qu'avec en retour la garantie d'un maintien de la propriété foncière par SNCF Réseau, et l'assurance qu'un aménagement qui aurait pour conséquence de rendre inutilisable le foncier conservé à des fins ferroviaires ne puisse être envisagé et accepté sur cette emprise ». Le président de la Région Bretagne a émis un « avis réservé » sur le projet de fermeture et déclassement de la voie Quimper-Pluguffan, réserve portant sur la question de la propriété du foncier concerné.

La décision prise le 27 juin permet cependant le lancement d'un aménagement de la voie verte.



# Télégramme 15/16 septembre 2018

# Plan vélo. L'État donne l'impulsion

Jean-Michel Signor

Edouard Philippe a détaillé, vendredi, à Angers, les 25 mesures qui visent à tripler la part du vélo dans les déplacements des Français à l'horizon 2034. Un dispositif très attendu par les associations d'usagers après les belles promesses des Assises de la mobilité.



Avec ce nouveau plan, le gouvernement espère passer à 8 % d'ici à 2034, la part des déplacements faits à vélo.

Photo: Nicolas Lenoir

## 2 %

Seulement 2 % des trajets sont à vélo et près de six Français sur dix prennent leur voiture pour un déplacement de moins d'un kilomètre, selon l'Insee.

Atteint de pied ferme, le plan vélo fait partie des dossiers en souffrance du gouvernement depuis la démission de Nicolas Hulot. Il ne fait donc pas moins de trois ministres, vendredi, à Angers, pour dénouer l'impasse de la France à reculer au gelatin européen en matière de mobilité active.

### Mesures pratiques

**Des «sas vélo».** Pour renforcer la sécurité des cyclistes sur les routes, le gouvernement propose la réalisation de «sas vélo» devant chaque nouveau lot résidentiel et dans les agglomérations à partir du premier semestre 2019. C'est-à-dire la réaffectation d'un espace en amont du feu pour permettre l'identification des cyclistes par les véhicules motorisés. Le plan prévoit également l'attribution pour les cyclistes de petits dispositifs d'éclairage non éblouissants, alors que le code de la route ne l'autorise pas actuellement.

**Lutte contre le vol.** Le plan propose la généralisation à mariage des vélos vendus par les professionnels. Chaque bicyclette neuve devra, à compter de 12 mois après la commercialisation de la loi, porter un numéro d'identification pour aider les forces de l'ordre à retrouver les vélos en cas de vol. Le gouvernement demande aussi à la SRF et aux collectivités locales de contraindre davantage de stationsnements sécurisés pour les vélos, notamment au bord des gares.

### Rennes hors catégorie

Rennes sort du cadre avec un équipement sans précédent avec les autres villes bretonnes, offrant 275 kilomètres de pistes cyclables, de vélos en libre-service, et 18 000 places de stationnement, ainsi qu'un parc de 700 vélos classiques et 1 350 vélos électriques.

« Attendu de pied ferme, le plan vélo fait partie des dossiers en souffrance du gouvernement depuis la démission de Nicolas Hulot. Il ne fait donc pas moins de trois ministres, vendredi, à Angers, pour dénouer l'impasse de la France à reculer au gelatin européen en matière de mobilité active. »

**350 millions d'euros pour les infrastructures.** « C'est peu, mais c'est un début », estime Olivier Schneider, président de la fédération des usagers à bicyclette (FUB), qui n'a pas oublié la promesse d'Élisabeth Borne, ministre des Transports, lors de la clôture des Assises de la mobilité en 2017. « Un plan national, simple, structuré et financé », se résume-t-elle. « Favorisé », avait répondu Nicolas Hulot aux estimations de la FUB, qui a chiffré à 200 millions d'euros par an les besoins de financement des infrastructures. Finalement, ce sera 350 mil-

lions sur sept ans. « C'est beaucoup moins que ce que l'on espérait », reconnaît Olivier Schneider, notamment pour réhabiliter les routes urbaines : « Trop de pistes cyclables sont interrompues par des carrefours, ronds-points et autres tunnels... Si bien qu'on a des cheminements qui sont de suite part à ruelle part... », ironise-t-il. « Mais c'est la première fois qu'il y a une ligne vélo sur le budget de l'État, admet-il. On sort, enfin, des incertitudes et des études sans suite pour s'inscrire dans une vision dynamique. »

**Un forfait mobilité plutôt qu'une indemnité kilométrique.** Décidé par les salariés, le principe de l'indemnité kilométrique vélo (IKV), sur le même modèle que l'indemnité transport, a été abandonné. Remplacé par les instances patronales qui ne voulaient pas mettre la main à la poche, ce sera finalement un forfait forfaitaire, de 400 euros maximum. Une contrepartie

qui convient au Medef en France. « Réduire les gaspils de serre et les émissions polluantes, cela relève de la responsabilité de chacun. On ne peut pas demander à l'entreprise de tout payer. Il y a un espace de dialogue », rappelle Frédéric Baul, qui rappelle que les employeurs financent déjà 50 % des transports collectifs des salariés.

**L'État mène l'exemple.** En tant qu'employeur, l'État veut montrer l'exemple et passer un forfait de 200 euros à l'ensemble de ses agents, à partir de 2020, a assuré le Premier ministre. « L'État prend sa part pour une fois, l'année qu'il y aura un effet d'entraînement », se félicite Olivier Schneider.

**Pas de coup de poise au vélo électrique.** C'est l'une des déceptions de ce plan. Mis en place par Sébastien Rogal qui avait esquivé une partie de l'écoulement du système bonus-malus auto,

ce coup de poise était très mal perçu par le lobby des constructeurs automobiles. « Beaucoup de fabricants voyaient une dépendance d'argent, qui serait due à la fois à l'État, et à une concurrence à l'échelle du marché renouvellement d'une seconde voiture. Le gouvernement a préféré faire marche arrière. »

**Inciter une culture vélo à l'école.** « Sans modérer dans les écoles primaires, c'est le grand méfiance de ce plan qui s'inscrit dans une politique globale de santé publique contre les effets de la sédentarité, dont le coût se rapproche dangereusement de celui du tabagisme. » On est face à une bombe à retardement, à l'instar de la FUB. « Si on reste dans l'inaction, nos enfants seront touchés par les maladies chroniques que notre génération connaît à 50-60 ans, et comme ils vivront jusqu'à 100 ans, on imagine aisément l'explosion des dépenses de santé », pense le président, Olivier Schneider.



### Baromètre des villes cyclables

Nantes sur 6	Points forts		Points faibles		Équipement des villes	
	Notes sur 6	Points forts	Points faibles	Vélos classiques	Vélos électriques	Places et bandes cyclables, voies mixtes bus et vélos, zones piétons et piétons, vélos vertes, etc.
<b>Lorient</b>	4	Magasins et ateliers de réparation 4,9 Boules sans cyclistes généralistes 4,8 Sécurité enfants et personnes âgées 2,3 Sécurité aux intersections 2,2	321 vélos classiques 90 vélos électriques	135 places gratuites 120 places payantes		
<b>Vannes</b>	3,7	Magasins et ateliers de réparation 4,3 Carifas sans entre-piétons et cyclistes 3,8 Sécurité enfants et personnes âgées 2 Sécurité aux intersections 2	50 vélos classiques 50 vélos électriques	1 080 places gratuites		
<b>Brest</b>	3,7	Magasins et ateliers de réparation 4,4 Carifas sans entre-piétons et cyclistes 4 Sécurité enfants et personnes âgées 1,9 Travaux : solution alternative dès proposés 1,9	50 vélos classiques 170 vélos électriques	Plus de 1 000 places gratuites 5 parkings réservés aux abonnés		
<b>Saint-Brieuc</b>	3,6	Magasins et ateliers de réparation 4,3 Locations de vélos 3,9 Travaux : solution alternative dès proposés 1,8 Sécurité enfants et personnes âgées 1,8	22 vélos classiques 80 vélos électriques	684 places gratuites		
<b>Quimper</b>	3,5	Magasins et ateliers de réparation 4,4 Carifas sans entre-piétons et cyclistes 4 Sécurité enfants et personnes âgées 1,8 Sécurité enfants et personnes âgées 1,6	25 vélos classiques 150 vélos électriques	778 places gratuites (fin 2018)		

© Véloplan 2018. Toutes les données sont des estimations. Dernière mise à jour : septembre 2018.



Ouest-France  
15/16 septembre  
2018

QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZH IZEL

VILLE DE QUIMPER

## Le Plan vélo doit encore faire ses preuves

Le Premier ministre a présenté, hier, les mesures pour développer la pratique quotidienne du vélo. Les moyens alloués laissent sceptiques certaines associations.

En présentant lui-même le Plan vélo et mobilités actives, hier, à Angers, le Premier ministre Édouard Philippe envoyait un message. Quinze jours après la démission de Nicolas Hulot, le gouvernement (François de Rugy, le nouveau ministre de la Transition écologique, et Elisabeth Borne, ministre des Transports, l'accompagnent) ne se dédouane pas de l'écologie. Objectif, aussi : rassurer les rangs de sa majorité, en saluant « l'engagement » de Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire et proche de Nicolas Hulot.

« Mieux que rien »

Ambition affichée du plan : « Tripler le part du vélo dans les déplacements quotidiens, très en dessous de la moyenne européenne. » Soit passer de 3 % à 9 % en 2024. Pour cela, le gouvernement déploie un plan de vingt-cinq mesures.

Principale annonce, la création d'un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans. Il est destiné à financer les infrastructures. Notamment « pour supprimer les éléments de discontinuité », ces ponts ou carrefours, où la piste cyclable s'arrête.

Le plan prévoit également un « forfait mobilité durable ». Les employeurs pourront verser à leurs salariés venant travailler à vélo une somme plafonnée à 400 €. Elle remplace l'indemnité kilométrique vélo jugée trop complexe. « L'État montrera l'exemple en la fixant à 200 € pour tous ses agents à partir de 2020. »



Le Premier ministre Édouard Philippe à Angers avec François de Rugy, ministre de la Transition écologique.

Double-sens cycliste en agglomération y compris dans les zones à 50 km/h, axe à vélos généralisés aux feux tricolores, lieux de stationnement sécurisés, accent sur l'éducation au vélo à l'école... Le plan édicte tout un catalogue de mesures censées lever les freins à la pratique du quotidien.

La ribambelle de militants du vélo qu'a rencontrés Édouard Philippe,

et son pério à deux roues dans les rues d'Angers, ne seront pas forcément suffisants pour convaincre tous les sceptiques. « C'est mieux que rien, mais ce n'est pas à la hauteur des enjeux. La Fédération des usagers de la bicyclette (Fub) demande 200 millions, on en est loin », regrette Françoise Coste et Jean-Michel Trotignon, de l'association Place au vélo à Angers.

Cinquante millions par an pour le pays, à rapporter aux dix millions annuels investis par la seule ville de Copenhague (Danemark) depuis 2006 (lire ci-dessous)... « C'est plus que l'État a jamais mis, relève Olivier Schneider, président de la Fub. Si ces sommes sont bien employées, nous convaincrions peut-être l'État d'investir encore davantage. »

Eméric EVAIN.

## À Angers, la bicyclette au service de l'emploi

Seul derrière une petite table ronde, dans les jardins de la préfecture, à Angers, il a vu fondre sur lui une armada d'élus locaux, deux ministres et le premier d'entre eux, Édouard Philippe. Cinq minutes chrono pour témoigner d'une expérience réussie, qui mêle emploi et vélo.

Jean-Luc Pincou est le directeur du Jardin de Cocagne angevin, chantier d'insertion qui valorise le maraîchage et la récupération de fruits et légumes, depuis 1999. « On apporte 5 kg de fruits et légumes à 500 ménages, chaque semaine, à Angers », précise-t-il au Premier ministre.

Basé à Saint-Bonihéry-d'Anjou, l'exploitation est située à une poignée de kilomètres d'Angers. Problème : « 10 % de nos salariés ont le permis voiture, 5 % un scooter. Les autres doivent se débrouiller. » Depuis 2009, une partie du problème a été réglée en prolongeant le terminus du bus, par une solution « vélo + grutails. » Il reste alors 1,4 km à parcourir jusqu'à l'exploitation. Au bout de la ligne, ils trouvent des vélos, dans



Jean-Luc Pincou, directeur du Jardin de Cocagne angevin.

des boîtes mis en place par l'agglomération, pour finir leur trajet. »

Un dispositif simple, peu coûteux, bon pour l'emploi et pour le moral, et « qui favorise l'activité physique », rebondit Édouard Philippe. « Un de nos jardiniers a appris à faire du vélo à 35 ans », se félicite Jean-Luc Pincou, qui estime que la petite reine est le meilleur allié des plus précaires. « On a plein d'emplois saisonniers dans les compagnies auxquelles le public urbain n'a pas accès. »

Benoît GUÉPIN.

## Plus de vélos que de voitures à Copenhague

À Copenhague, les cyclistes comptent plus nombreux que les automobilistes. Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la capitale danoise comptait 265 700 bicyclettes contre 252 600 véhicules. C'est le fruit d'un investissement constant depuis les années 1970. Les militants de la première heure ont accouché de rejetons encore plus motivés, tel Mikael Colville-Andersen, le fondateur de Copenhagenize Design Company, un cabinet de conseils en mobilité urbaine, florisant à l'international.

Grâce à ses données maison, Copenhagenize fournit un classement des villes et pays qui offrent les meilleures conditions de déplacement aux cyclistes. La France y fait pâle figure, avec ses 2 % de transport vélo. Les Pays-Bas c'est 29 % et l'Allemagne, le pays du diesel, 10 %.

Cependant, quelques villes françaises ont réussi à se hisser dans le Top 20. C'est le cas de Strasbourg à la 4<sup>e</sup> place, de Bordeaux (8<sup>e</sup>), de Paris (13<sup>e</sup>) et de Nantes (19<sup>e</sup>). Le cas de Bordeaux est exemplaire : au cours de la seule année 2017, la ville d'Alan



Une piste cyclable à Copenhague.

Juppé a augmenté son trafic vélo de 12 % ! Le cabinet danois saute notamment « la mise en place de sas aux carrefours, qui permet aux cyclistes de ne pas rester le nez sous les gaz d'échappement ».

Mais Bordeaux – qui vole les 15 % de vélo comme Strasbourg – ne rivalise pas encore avec Copenhague et Amsterdam, où plus de 50 % des trajets domicile-travail se font à bicyclette. Située en Suisse qui pète à 25 % ou encore Bologne, Tokyo, Florence, Munich... qui tournent à 20 %.

Christelle OUBERT.

## Le Brestois Olivier Schneider, lobbyiste du vélo eb

Depuis 2015, ce Brestois préside la Fub, fédération des usagers de la bicyclette, qui regroupe 300 associations et représente quelque 50 000 adhérents.

### Entretien.

#### Comment êtes-vous devenu militant du vélo ?

J'habite à Brest, qui est un peu valonnée, et je suis asthmatique. Je me suis rendu compte que c'est en faisant de l'activité physique que je suis moins asthmatique. Je travaillais comme informaticien au Crédit mutuel, à 5 km de chez moi. En voiture, je n'arrivais jamais à me garer. Il y a douze ans, j'ai acheté un vélo à assistance électrique (VAE). J'ai trouvé ça tellement génial que je me suis dit : il faut convaincre plein de gens de faire pareil.

#### Et comment êtes-vous devenu président de la Fub ?

En juillet 2009, je suis entré dans l'association Brest à pied à vélo (Bapav), membre de la Fub. Je suis devenu président. Nous sommes près de 700 adhérents. Très vite, je me suis rendu compte que certains aspects ne pouvaient pas être influencés au niveau local. Je me suis engagé au niveau national. En 2011, je suis entré au conseil d'administration de la Fub. Créée en 1980, elle compte 300 associations membres et près de 50 000 adhérents. Je suis devenu président en 2015.

#### Vous aviez un projet ?

Oui, passer de la Fub qui défend les cyclistes à la Fub qui promeut une solution de déplacement vertueuse accessible à tous. Au lieu de dire : il faut améliorer le sort de trois millions de cyclistes ; on dit : 75 % de nos déplacements quotidiens font moins de 5 km et il n'y en a que 2,7 % qui se font à vélo.

#### Comment ce changement s'est-il traduit ?

On a décidé de faire du vrai lobbying. On est allé vers tous les acteurs, en disant : on n'est pas le syndicat de ceux qui font du vélo ; on propose des solutions. Ce qu'on met le plus en avant, c'est la santé publique. Idéalement, selon l'OMS, il faudrait 60 à 120 minutes d'activité physique par jour.

#### Vous avez beaucoup milité pour un « plan vélo ».

En juin 2016, nous avons réuni tous les acteurs de la planète vélo : industriels, collectivités, associations d'usagers. On s'est mis d'accord sur dix propositions en vue des élections de 2017. Tous les candidats à la présidentielle, sauf Marine le Pen, se sont engagés en faveur des dix propositions. Le plan vélo du gouvernement a eu du mal à sortir, mais, finalement, tout est passé.

#### Pourtant ce plan est critiqué.

Oui, un certain nombre de militants disent que c'est mou. Néanmoins, ce plan vélo est une excellente base de travail. Là, l'État met de l'argent sur la table, donne l'exemple.

#### C'est une victoire de la Fub ?

Pas que de la Fub, mais aussi de la Fub. Sans nous, on n'en serait pas là. La chose la plus importante, c'est cet engagement, qu'avant l'entrée en 6<sup>e</sup>, les enfants sachent faire du vélo, dans la rue, en autonomie. Ça va toucher les parents, inciter les collectivités à faire des aménagements aux abords des écoles. Surtout, ça va créer une génération qui aura le réflexe vélo.

Recueilli par Serge POIROT.



Olivier Schneider (et son vélo pliant) : « Le vélo est un moyen de transport bon marché, agréable. »

Novembre  
2018

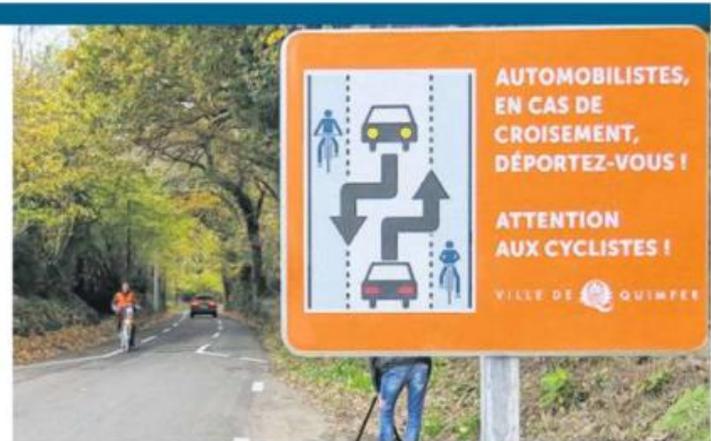
## Circulation

### Un chaucidou rue du Château

Les automobilistes empruntant la rue du Château (quartier de Kerfeunteun) vont devoir prendre de nouvelles habitudes. La Mairie vient d'aménager une chaussée à voie centrale banalisée, autrement appelée *chaucidou*. Celui-ci s'étend sur 750 m entre l'allée de Kerdaniel et le rond-point du Château. L'objectif était

de sécuriser les cyclistes et les piétons sur cette voie étroite et sinueuse limitée à 50 km/h. Le chaucidou est constitué d'une unique voie centrale et de deux « rives » pour les cyclistes et piétons. Les véhicules sont encouragés à circuler sur la voie centrale et à se rabattre sur le côté en cas de croisement. Des panneaux

expliquent le fonctionnement du chaucidou de part et d'autre de ce tronçon. La Ville de Quimper devrait aussi mettre en ligne une vidéo explicative. D'autres chaucidous pourraient être aménagés à Quimper si le premier donne satisfaction. Il en existe actuellement à Plouguerneau, Trégunc, Loctudy... Les chaucidous ne sont pas des pistes cyclables.



Il faudra faire preuve de pédagogie rue du Château.



Ouest-France  
Novembre  
2018

## Café-débat. Quelle place pour le vélo en ville ?



Les cafés parleront de la place du vélo dans la ville et des effets positifs d'une culture vélo pour la cité.

Le CAUE du Finistère, l'association Kernavélo et Approche Éco-habitat, s'unissent pour proposer deux café-débat, ce mardi et en décembre, sur la place du vélo en ville.

Envie de débattre ou d'échanger sur la place du vélo dans la cité, sur ce qui pourrait ou devrait être réalisé ? Les associations Approche Eco-habitat, Kernavélo et le CAUE du Finistère (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Finistère) s'unissent pour proposer des cafés-débats sur le sujet.

Ce mardi, le café traitera d'abord de « la place du vélo en ville » avec l'association Kernavélo. Sera évidemment rappelée la mobilisation à l'occasion des Assises de la mobilité fin 2017. C'est dans ce contexte qu'avait été lancée la première édition du Baromètre des villes cyclables, que Kernavélo avait relayée en Cornouaille, recueillant près de 500 contributions à Quimper.

### En bas de tableau des villes cyclables

« Il ressort de ce Baromètre que les communes de Quimper Bretagne Occidentale ont des efforts significatifs à faire pour permettre à leurs habitants de se déplacer confortablement et en toute sécurité, résume le président Tankred Schöll. Avec une classification défavorable au vélo, Quimper est en bas du tableau des villes de moins de 100 000 habitants ».

L'association attend désormais beaucoup de la création du plan vélo qui sera doté d'un fonds de 350 millions d'euros sur la période 2018-2024. Objectif : porter la part modale vélo à 9 % en 2024. « Les chiffres les

plus récents de la part modale vélo évaluée à Quimper remontent à 2013 et n'étaient, sur cette période, que de 0,5 %. La moyenne française étant de 3 %. Le chantier qui s'annonce est donc énorme et nécessite la mobilisation de tous les acteurs institutionnels et associatifs agissant dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture et des mobilités actives ».

### « Il y a des solutions »

Le 4 décembre, le second café évoquera « la mobilité douce et l'effet positif sur la ville », avec Approche Eco-habitat et le CAUE du Finistère.

« Nos villes ont été modélisées dans les années 30 en se fondant sur l'automobile, constate Nicolas Duverger, le directeur du CAUE. Elles ont subi cela durant plus d'un siècle, il faut les reconquérir, établir une chaîne de mobilités plus complexes tout en assurant la sécurité et la bonne cohabitation de tous ces flux. L'idée n'est pas de diaboliser le véhicule, qui est un outil de liberté, mais de mieux le canaliser. Imaginer d'autres modes de déplacements, vecteurs d'une économie plus vertueuse. Quimper est une ville dense, complexe pour le vélo, mais il y a des solutions, l'imagine par exemple des venelles ouvertes dans certains secteurs ».

À noter que les quatre conseils de quartier quimpérois ont tous évoqué comme sujet principal la problématique des voies douces. Une réunion entre quartiers se tiendra le 22 novembre prochain et reviendra sur cette thématique.

### ▼ Pratique

Cafés-débats « Quelle place pour le vélo en ville » et « Mobilité douce et l'effet positif sur la ville » respectivement ce mardi et le mardi 4 décembre, à 20 h, à l'Effet papillon, 22, rue de Douarnenez. Entrée libre.

## Café-débat Quelle place pour le vélo en ville ?

« La mobilité douce et l'effet positif sur la ville »

Mardi 4 décembre 2018  
à 20h

L'Effet papillon  
22, rue de Douarnenez  
Quimper

Entrée libre



VILLE DE  QUIMPER



# Bonne fin de soirée

