

Interquartier novembre 2024

Schéma Directeur des Mobilités Actives de QBO

Schéma directeur des Mobilités Actives 2025 - 2035

Diagnostic

Elaboration du SDMA



Niveau de la pratique

VdQ, QBO : Part modale vélo (**1,9%**, **1,3%**)

INSEE, Déplacements domicile-travail 2019

Fortes attentes

- Continuités des **trottoirs** et lutte contre stationnement sur trottoir
- Meilleure **séparation** vélo/voitures
- **Continuité** des aménagements
- **Plus de stationnement qualitatif** vélo

Analyse technique

- **Aménagements à prolonger** et à mettre aux normes
- **Stationnement à densifier** (VdQ 19 places/1000 hab., villes exemplaires 60-80 places/1000 hab.)
- **Jalonnement** : panneaux à homogénéiser, interruptions (panneaux disparus, liaisons partielles) à résorber, axes dangereux à sécuriser

Phase Diagnostic



Phase Stratégie



Phase déclinaison opérationnelle

Elaboration du SDMA

Phase Diagnostic



Phase Stratégie



Phase déclinaison opérationnelle



Rendus opérationnels

- Boite à outils actions piétons
- Plan d'action vélo
- Maillage d'itinéraires d'intérêt intercommunaux

Schéma directeur des Mobilités Actives 2025 - 2035

Le réseau cyclable structurant

Le réseau cyclable intercommunal – méthode d'élaboration

Objet : les itinéraires cyclables structurants à l'échelle de l'agglomération

Objectifs du réseau :

- Mettre l'accent sur les axes structurants entre les communes ;
- Desservir les grands pôles d'intérêt communautaire (ex. gare, collèges, lycées, zones d'emploi) ;
- Traiter les points noirs remontés (intersections, giratoires) ;
- Assurer des connexions avec les territoires voisins ;

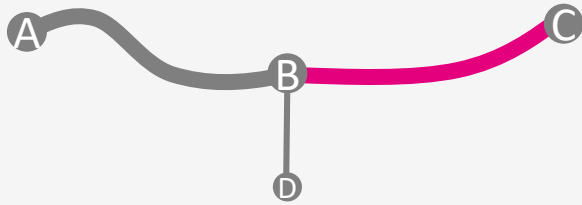
Rôle du réseau du SDMA :

- A considérer comme un réseau cible à horizon 2035 ;
- Servir de repère pour orienter les investissements des parties prenantes du schéma directeur ;
- Aider à choisir le type d'aménagement cyclable à prévoir lors de travaux sur les routes empruntés par des itinéraires cyclables structurants ;
- Servir d'appui lors de demandes de subvention ;

Réseau cyclable structurant – tracés variantes

Option 1 :

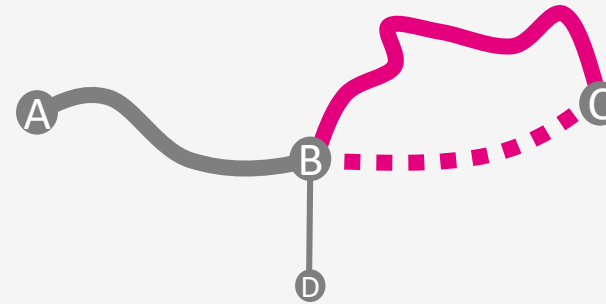
Un seul tracé inscrit dans le SDMA



- Mise en œuvre du tracé retenu dès que possible

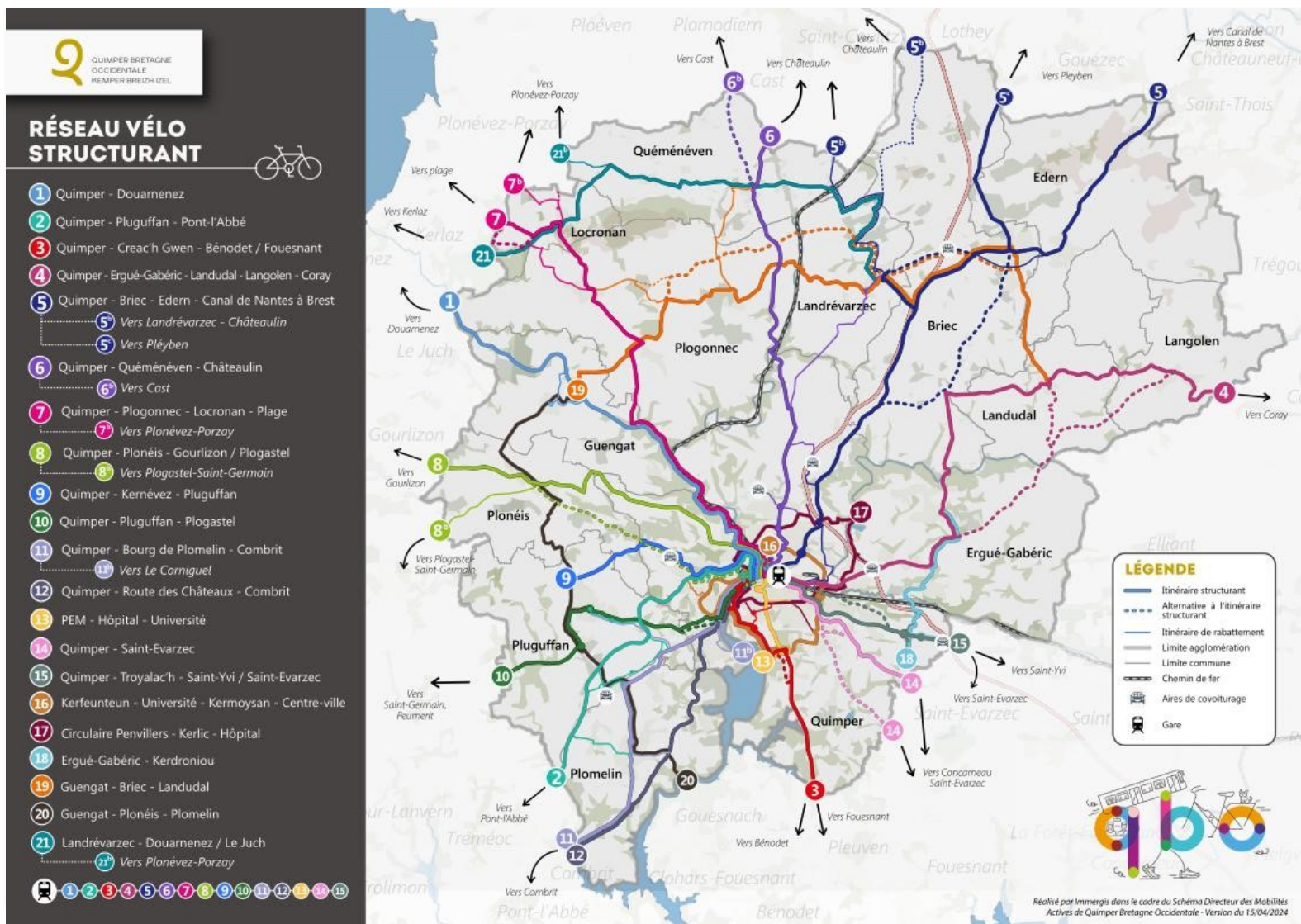
Option 2 :

Deux tracés inscrits dans le SDMA



- Tracé à court terme = tracé simple
- Tracé à long terme = tracé idéal à réaliser dès que les obstacles se lèvent

Réseau cyclable structurant



Le réseau cible peut être décomposé en 21 itinéraires cohérents entre plusieurs pôles.

- Itinéraires radiales en étoile sur la gare de Quimper
- Itinéraires circulaires pour assurer la connexion entre ces itinéraires et communes;
- Aménagements proposés sur la base des recommandations du Cerema adaptées au situations

Il est composé de trois types de tronçons

- Tracé de base entre les pôles ;
- ■ ■ Tracé variante : alternative au tracé de base ;
- Tracé de rabattement : ces tronçons permettent d'augmenter le rayonnement de l'itinéraire, leur utilité ne se déploie qu'à condition d'une mise en œuvre des tronçons principaux connectés ;

Schéma directeur des Mobilités Actives 2025 - 2035

Mise en œuvre

Mise en œuvre du SDMA

01 / Actions piétonnes

- Gestionnaires de voirie : infrastructure ;
- QBO : accompagnement technique Pedibus ;

02 / Actions vélo dont infrastructure

- Gestionnaires de voirie : infrastructure et certains services vélo ;
- QBO : accompagnement technique et financier des communes (fonds de concours vélo) ;
- QBO : services vélo communautaires, VéloQUB, stationnement vélo en intermodalité avec le réseau QUB, prime VAE ;
- Communes, porteurs de projets privés : stationnement vélo parties privative des bâtiments

Travail en ateliers

Atelier n°1 : Alimenter la priorisation des itinéraires / zones à traiter

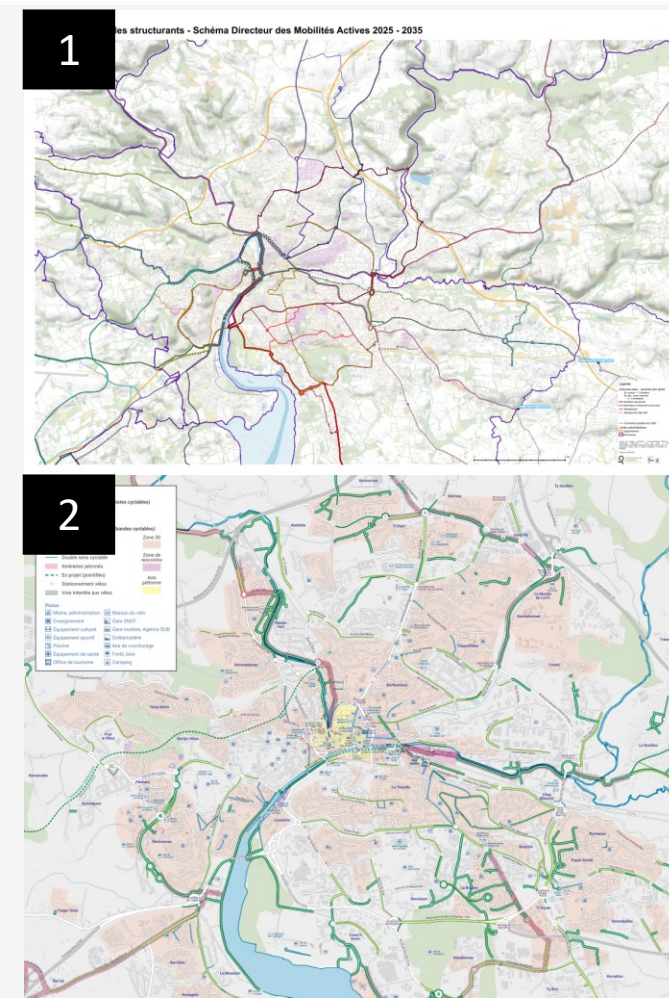
Où est-ce que les aménagements sont les plus attendus ?

Contexte :

- / Les itinéraires structurants sont identifiés.
- / Des sections continues sont nécessaires.
- / Des synergies se créent entre les itinéraires interconnectés.

Méthode :

- / Travail sur carte
- / 1^{ère} étape : identifier les itinéraires de la carte (1) sur la carte (2)
- / 2^{ème} étape : identifier les points à traiter en priorité (5 gommettes noires par personne)
- / 3^{ème} étape : le groupe s'accorde sur les 3 itinéraires prioritaires
- / Argumentaires/commentaires sur feuilles libres bienvenus



Atelier n°2 : Les itinéraires valorisables dès maintenant

Quels sont les itinéraires déjà praticables et pour quel public ?

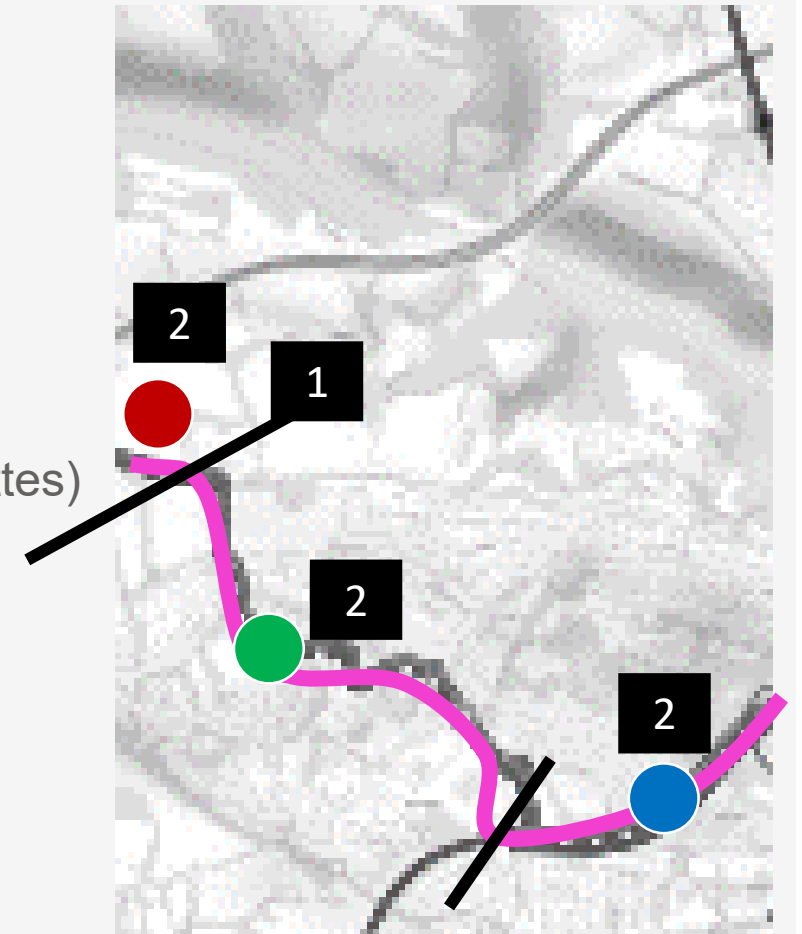
Contexte :

- / Certaines routes sont déjà équipées d'aménagement ;
- / Certaines sections ne sont pas praticables ;

Méthode :

- / Travail sur carte
- / 1^{ère} étape : découpage des itinéraires en section (feutre)
- / 2^{ème} étape : attribution d'un niveau de difficulté aux sections (gommettes)
 - Rouge : adapté aux cyclistes les plus téméraires,
 - Orange : adapté aux cyclistes avertis
 - Jaune : adapté aux cyclistes moyens
 - Vert : adapté à une majorité de cyclistes
 - Bleu : adapté à tous – y compris collégiens seuls

- / Argumentaires/commentaires sur feuilles libres bienvenus



Atelier n°3 : Stationnement vélo

Quels sont les itinéraires déjà praticables et pour quel public ?

Contexte :

- / Déploiement des arceaux à vélos au fils des demandes ;
- / Box à vélos de la gare de Quimper seront redéployés;
- / Consignes collectives : A certains lieux des stationnements capacitaires (ex. Gare, Eau Blanche) peuvent s'envisager

Méthode :

- / Travail sur carte
 - / 1^{ère} étape : identification des sites pertinentes pour les consignes collectives (5 gommettes rouges / groupe)
 - / 2^{ème} étape : identification des sites pertinentes pour les box à vélos (10 gommettes bleues / groupe)
 - / 3^{ème} étape : identification des sites pertinentes pour les consignes collectives (15 gommettes vertes / groupe)
-
- / Argumentaires/commentaires sur feuilles libres bienvenus



Annexe : Schéma directeur des Mobilités Actives 2025 - 2035

Les plans d'actions du SDMA

Boîte à outils : mobilité piétonne

Des idées d'actions pour les communes

Axe 1 : Planifier et accélérer le développement de la marche

- 1.1 : Elaborer des « schémas piétons » dans chaque commune et/ou quartier
- 1.2 : Communiquer pour sensibiliser et promouvoir la marche a pied
- 1.3 : Renforcer les actions de contrôle sur l'occupation des espaces de marche
- 1.4 : Encourager et renforcer les démarches de pedibus dans l'agglomération
- 1.5 : Renforcer la place de la marche dans les documents d'urbanisme

Axe 2 : Rendre la marche plus agréable

- 2.1 : Définir les « itinéraires structurants » piétons
- 2.2 : Améliorer le confort des espaces publics
- 2.3 : Mieux traiter les carrefours pour les piétons
- 2.4 : Traiter spécifiquement les abords des établissements scolaires
- 2.5 : Mieux concilier lieux d'attente et cheminements piétons

Plan d'action vélo

Axe 1 : Infrastructures et aménagements

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

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

- 2.1 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transports
- 2.2 : Développer le stationnement vélo sur voirie
- 2.3 : Développer le stationnement temporaire pour les grands événements
- 2.4 : Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions
- 2.5 : Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes

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

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

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique

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