



Vendredi 2 décembre 2016

**Kernavélo**

Espace associatif  
Quimper-Cornouaille  
53, impasse de l'Odet  
29 000 QUIMPER  
quimper@fubicy.org

M. Ludovic JOLIVET  
M. le Maire de Quimper  
M. le Président de Quimper Communauté  
44, place Saint-Corentin  
CS 26004  
29 107 QUIMPER CEDEX

**Objet** : contribution de l'association Kernavélo à la concertation préalable relative au projet d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare.

Monsieur le Président,

La période de concertation préalable sur le projet de PEM de la gare de Quimper s'achève. Nous avons pu, grâce à la qualité du dossier de présentation générale et à celle de la réunion publique de mardi dernier à l'Hôtel Mercure, nous faire une idée plus précise des contours de ce projet.

L'objet de notre association est de regrouper les usagers du vélo du Pays de Cornouaille, d'y promouvoir la pratique du vélo " utilitaire " et " loisirs ", la création d'aménagements cyclables urbains et d'itinéraires cyclables intercommunaux qui sécurisent les déplacements à vélo. Kernavélo est membre de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Nous sommes favorables au scénario retenu pour l'aménagement du futur PEM, certaines interrogations demeurant, ce qui est légitime au stade actuel d'avancement du projet et de la concertation. Nous espérons que ce futur PEM, et plus largement le projet 765 AVENUE, permettra à la collectivité de trouver un levier pour augmenter la part modale du vélo et de la marche à pied à Quimper, mais aussi de dynamiser le centre-ville, tout en répondant aux attentes fréquemment exprimées par les habitants et élus de l'Ouest Cornouaille, qui considèrent à juste titre Quimper comme la capitale et la principale porte d'entrée ferroviaire du Pays.

Par ailleurs, ce projet de PEM, est clairement l'occasion d'améliorer les conditions d'accueil et de circulation des cyclistes, qu'ils soient cyclistes du quotidien ou touristes à vélo parcourant la Cornouaille.

**Ainsi, le futur PEM, couplé au projet 765 AVENUE, pourrait permettre :**

- **de contribuer à la réduction des coupures urbaines et à l'amélioration de la sécurité pour les modes de déplacements actifs, notamment grâce à la passerelle accessibilité PMR surplombant les voies ferrées ;**
- **d'améliorer les liaisons cyclables vers le PEM et l'accessibilité vélo du PEM ;**
- **d'offrir aux cyclistes de meilleurs services en gare.**

## **1. Atténuer les coupures urbaines : des perspectives offertes par la passerelle piétonne inter-quartiers en lien avec des aménagements qui pourraient être programmés dans le cadre du projet 765 AVENUE**

Les emprises ferroviaires du quartier de la gare constituent une importante coupure urbaine très pénalisante pour les piétons et les cyclistes qui souhaitent réaliser des liaisons Nord-Sud dans toute la partie située à l'Est du Centre-ville.

Ces emprises contraignent les cyclistes à effectuer d'importants détours (de plusieurs kilomètres) et/ou à emprunter des axes dangereux, à fort trafic, telle la section de rocade située entre les giratoires de l'Eau Blanche et Lebon. Sur cet axe, les cyclistes sont actuellement contraints de se réfugier sur des trottoirs exigus, inadaptés à une cohabitation piéton/cycliste, voire dangereux car délabrés et mal entretenus (végétation qui envahi les trottoirs).

C'est pourquoi le projet de passerelle accessible PMR au-dessus des voies ferrées, tout en permettant de rejoindre le parking Nord de la gare, rendrait bien des services aux cyclistes qui circulent régulièrement selon une direction Nord-Sud (et inverse) à l'Est du centre-ville, moyennant qu'elle soit accessible aux vélos et ouverte 24h/24 (voir complément en page suivante).

Dans cette optique de liaison urbaine inter-quartiers, et au regard des retours d'expériences des autres associations FUB qui se sont investies antérieurement dans des projets de PEM Gare en France, le choix d'aménager les extrémités de la passerelle avec des rampes nous semblerait nettement plus pertinent qu'avec des ascenseurs.

Au-delà du strict périmètre du projet de PEM soumis à cette concertation, et dans la cadre du projet 765 AVENUE, nous tenons à mentionner l'importance de compléter la résorption de la coupure urbaine constituée par les emprises ferrées, par des réalisations complémentaires à la passerelle du PEM :

- Réaménager les trottoirs entre les giratoires de l'Eau Blanche et Lebon et aménager un contournement de ces 2 giratoires par des pistes bidirectionnelles (partagées avec les piétons). Concernant le giratoire de l'Eau Blanche, ce contournement pourrait s'appuyer sur les deux passages inférieurs existant au Nord et au Sud en les complétant par un contournement Est et Ouest du giratoire à hauteur de trottoirs. Les emprises correspondantes sont donc à prévoir dès à présent, notamment à l'entrée de l'avenue de la Libération et de la Rue Henri Barbusse.
- Améliorer l'accessibilité de l'actuelle passerelle piétonne qui enjambe la voie ferrée entre Avenue de la Libération et Allée P. Dornic avec une réflexion à mener sur l'aménagement de rampes d'accès PMR/vélos de part et d'autre de l'actuelle passerelle. Objectif : ouvrir le quartier Kervir et Ergué-Armel - Est vers le Nord et l'Est de l'agglomération, ainsi que vers le centre-ville de Quimper via les cheminements qui longent la rive gauche de l'Odet.
- Construire une autre passerelle piétons-vélos pour enjamber l'Odet aux abords de l'actuel pollinarium sentinelle, près de la rue Guy Autret. En complémentarité avec la passerelle de la gare, il serait ainsi possible de relier très rapidement le sud de la gare à la ZI de l'Hippodrome en ouvrant un axe de circulation douce vers le Nord.

## 2. Améliorer l'accessibilité à l'intérieur et aux abords du PEM, y compris pour les cyclistes

### • La passerelle piétonne et accessible PMR au-dessus des voies ferrées

Structurante pour ce PEM, elle assure la double fonction de lien inter-quartier (comme vu au point 1) et d'accessibilité interne au PEM. Optimisée pour une utilisation mutualisée avec les cyclistes, la passerelle améliorerait sensiblement les conditions d'accueil des touristes à vélo venus découvrir Quimper et la Cornouaille.

Ces touristes à vélo, parfois en famille avec de jeunes enfants, lourdement chargés de sacs ou/et équipés de remorques, gagneraient indiscutablement en confort, en ponctualité et tranquillité d'esprit pour relier un quai à l'autre, en empruntant les ascenseurs PMR de la passerelle, moyennant que ceux-ci soient de gabarit suffisant pour embarquer les vélos.

L'aménagement de rampes en pente douce qui relieraient individuellement les quais à la passerelle serait la solution idéale pour faire face à une indisponibilité des ascenseurs (panne ou encombrement en période de pic estival de fréquentation). A défaut, des escaliers dotés de goulottes et éventuellement d'un seuil de repos à mi-parcours en cas de pente trop forte, pourraient être mis en place, sachant que cela ne constituerait pas une option des plus confortables : maîtriser son vélo lourdement chargé en montée ou en descente représente pour certaines personnes un véritable défi physique. Le degré de pente d'un tel ouvrage est un paramètre important dans une approche pro-vélo.

Pour information, en gare de Quimper, les escaliers de l'actuel passage souterrain conçus à une époque où la problématique accessibilité était absente des esprits sont maintenant équipés de goulottes (pour bagages, poussettes et vélos). Toutefois, leur utilisation avec un vélo de voyage chargé s'avère délicate, les pentes étant très prononcées.

#### **Les souhaits de Kernavélo pour cette passerelle franchissant les voies ferrées :**

Une passerelle PMR piétons-vélos qui connecte les quartiers entre eux et permet l'accès aux quais moyennant que :

- la passerelle soit bien accessible aux vélos, ce qui implique de privilégier le choix de rampes d'accès aux extrémités, plutôt que des ascenseurs complétés par des escaliers équipés de goulottes, qui constituent une solution moins confortable pour le transport de vélos chargés ;
- les ascenseurs aient des dimensions compatibles avec le gabarit d'au moins un vélo de voyage (équivalent à 2 places PMR en longueur) ;
- la passerelle reste accessible 24h/24, pour assurer une continuité de service, au moins pour le franchissement inter-quartier, et si possible pour l'accès aux quais.

### • La passerelle piétonne à l'ouest du PEM, longeant la voie ferrée direction Brest

Elle sera un point fort du projet pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements doux entre le PEM et le centre-ville.

Son aménagement permettra de rejoindre d'une part le centre-ville piétonnier via les double-sens cyclables de la rue des Réguaires et de la rue du Froust ; d'autre part, la Route de Brest voire Kerfeunteun au Nord, via l'Allée Abbé Jean-Yves Le Moigne et la Rue de Créac'h al Lan.

### **3. Développer une offre de services pour les cyclistes : stationnements vélos et autres services de la Maison du vélo**

Malgré une part modale du vélo faible sur Quimper Communauté<sup>1</sup>, nous constatons un réel développement de la pratique du vélo utilitaire à Quimper depuis 5 ans, comme cela s'observe dans de nombreuses villes en France.

Cette tendance devrait se poursuivre dans les années à venir ; **il est donc primordial que l'offre de services pour les cyclistes au niveau du PEM soit évolutive**, ce qui implique de réserver d'ores et déjà les espaces dédiés à cette évolution de l'offre.

- **Le stationnement aux abords de la gare**

Kernavélo, en ce qui concerne les déplacements utilitaires inter-urbains, est plutôt favorable au stationnement des vélos en gare, le transport des vélos à bord des trains et cars (à l'exclusion des vélos pliants), devant être prioritairement alloué aux touristes à vélo (qui préfèrent généralement utiliser leur propre vélo équipé spécialement pour le voyage plutôt que d'en louer un en gare d'arrivée). En effet, le nombre de places vélo disponibles à bord des trains est particulièrement faible, et exceptionnel ou saisonnier pour les cars (vélos embarqués sur racks à l'arrière de certaines lignes du réseau Penn-ar-bed).

Cette approche communément partagée par les associations du réseau FUB en France, s'est construite au regard des pratiques menées depuis plusieurs années aux Pays-Bas et au Danemark, pays qui enregistrent les parts modales vélo les plus élevées au monde. Les déplacements pendulaires en transports collectifs y sont nombreux, et le recours au vélo permet de contenir les engorgements du trafic automobile aux abords des principales gares. Il est fréquent que les usagers réguliers des trains et des transports urbains y utilisent 2 vélos : l'un pour relier le lieu d'habitation à une gare / un arrêt du réseau de transport urbain, l'autre pour rejoindre leur destination finale depuis leur gare / arrêt d'arrivée (le lieu de travail). L'un des deux vélos reste alors stationné toute la nuit en parking vélo sécurisé (avec abonnement).

De ce fait, nous partageons pleinement le choix de proposer deux types de stationnement aux abords de la gare, l'un très souple d'accès sur le parvis, l'autre sécurisé avec modalités d'accès à définir avec les associations cyclistes.

#### **Des arceaux vélos sur le parvis**

Ce type de stationnement, de préférence abrité, avec arceaux permettant d'attacher cadre et roue du vélo, est adapté pour un stationnement temporaire, de durée inférieure ou égale à la journée, pour les usagers occasionnels.

50 places couvertes sont annoncées dans le tableau en page 9, 50 arceaux soit 100 places en page 18 ; qu'en est-il exactement du dimensionnement à l'ouverture du PEM ?

25 arceaux, soit 50 places nous semblerait dans un premier temps tout à fait acceptable, à la condition express que soit projetée dès à présent l'emprise nécessaire pour une extension progressive jusqu'à 100 arceaux minimum (soit 200 places) au fil des ans, tout en garantissant autour de cette emprise des espaces de circulation optimum pour tous les usagers du PEM.

#### **Des places de stationnement sécurisées dans la Maison du Vélo**

Le projet prévoit une cinquantaine de places de stationnement sécurisées à l'intérieur de la Maison du Vélo. Ce dimensionnement en nombre de places nous semble acceptable à court terme mais, tenant compte de l'accroissement de la pratique vélo, ces capacités doivent pouvoir être largement évolutives.

---

<sup>1</sup> Selon l'enquête ménage déplacement de Cornouaille de 2013, 0,5 % des déplacements se font à vélo . Toutefois, cette part modale est sans doute plus forte sur la commune de Quimper que sur les communes périphériques.

Plusieurs points seraient pour cela à intégrer dès à présent à la réflexion :

- ce local vélo sécurisé pourrait prévoir un équipement en racks double étage, permettant un gain de place appréciable en espace contraint
- le bâtiment de la Maison du Vélo devra être conçu pour être évolutif, des extensions pouvant être réalisées en cas de forte demande en places de vélo sécurisées ?

A proximité immédiate de ces racks de stationnement, est-il prévu d'apporter les services suivants, connexes au stationnement, et qui nécessitent une petite emprise supplémentaire ?

- bornes de recharge pour vélo à assistance électrique
  - station de gonflage
  - casiers individuels verrouillables, permettant de ranger en lieu sûr son équipement (casque, vêtements, etc) avant de prendre le train
- **Les autres services à envisager pour la Maison du vélo**

D'autres services que le stationnement nous semblent aussi à envisager dans la Maison du Vélo, comme dans d'autres villes de taille similaire à la future agglomération de Quimper Bretagne Occidentale<sup>2</sup> : location de vélos (dont certains équipés pour le transport d'enfants), atelier de réparation, informations touristiques sur les itinéraires en Cornouaille...

- **La location de vélos** est-elle envisagée, afin d'offrir aux passagers débarquant en gare de Quimper la possibilité de parcourir la ville à vélo ?
- **Un atelier de réparation vélo** permettrait aux personnes qui laisseraient leur vélo stationné en gare, de le faire réparer ou réviser durant leur temps de déplacement ou de travail, atelier dont les modalités de gestion serait à définir (parfois, cela se fait par une gestion associative dans le cadre d'un conventionnement ou d'une délégation de service public avec la municipalité).
- **Des informations touristiques orientées vélo** : la Maison du Vélo pourrait être un lieu d'information touristique (vente de guides sur les itinéraire vélo, informations sur les hébergements accueil vélo). Le tourisme à vélo représente une opportunité de développement économique pour Quimper et la Cornouaille, comme l'attestent les projets de voies vertes sur le territoire et la croissance enregistrée cet été 2016 sur toutes les véloroutes / voies vertes du Finistère.

A l'issue de cette consultation préalable, notre association souhaiterait poursuivre les échanges avec les élus et les services qui mènent ce projet de PEM. Forts de notre participation aux réunions et échanges d'expériences au sein du regroupement des associations FUB de Bretagne (qui travaillent sur la durée entre elles et avec la Région pour améliorer la prise en compte des déplacements à vélo dans les projets de PEM), nous pourrions contribuer à ce que soient retenus des choix techniques et des services performants pour les cyclistes.

S'il est à noter que Quimper ne parviendra certainement pas à atteindre l'objectif de 10% de part modale vélo en 2020 visé dans le plan national vélo de 2012, l'amélioration des services vélos et la cyclabilité des infrastructures projetées dans le cadre du PEM et du projet 765 AVENUE, nous offrent de belles perspectives pour que ce pourcentage soit atteint d'ici 2025 ou 2030 .

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus haute.

**Tankred SCHÖLL**  
**Président de Kernavélo**

---

<sup>2</sup> Voir les services proposés par la [Maison du vélo de Caen](#) ou par la [Maison du vélo et de la mobilité de Douai](#)