



Schéma Directeur Cyclable intercommunal de Quimperlé Communauté

Mise à jour – 2022



Quimperlé
Communauté
Kemperle
Kumuniezh

Table des matières

Liste des abréviations.....	3
Préambule	3
Aspect législatif et normatif.....	3
1. Bilan des échanges	5
2. Enjeux.....	6
3. Finalité du schéma.....	6
4. Accompagnement des communes	7
5. Intérêt communautaire.....	7
6. Fonds de concours.....	8
7. Représentation graphique	8
8. Hypothèses financières.....	10
9. Programmation.....	11
10. Entretien.....	11
II. Schéma de services	12
11. Stationnement.....	12
12. Véloc'Q.....	12
a. Bilan.....	12
b. Hypothèses d'évolution.....	15
13. Aide à l'achat.....	15
a. Bilan.....	15
b. Hypothèses d'évolution.....	17
14. Nouveaux services (dans le cadre d'un redéploiement budgétaire).....	17
a. Atelier d'autoréparation.....	17
b. Vélo école / remise en selle.....	17
Annexes	18

Liste des abréviations

- **CEREMA** : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la transition écologique et solidaire, et du ministre de la cohésion des territoires)
- **CVCB** : chaussée à voie centrale banalisée
- **EPCI** : établissement public de coopération intercommunale
- **K€** : milliers d'euros
- **LAURE** : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite loi sur l'air - du 30 décembre 1996)
- **LOM** : loi d'organisation des mobilités (du 24 décembre 2019)
- **PPI** : plan pluriannuel d'investissement
- **SDC** : schéma directeur cyclable
- **VAE** : vélo à assistance électrique

Préambule

Entre 2018 et 2019, une étude réalisée en régie par le service Mobilités de Quimperlé Communauté a abouti à la validation en mars 2019 d'un premier schéma directeur cyclable intercommunal (SDC), avec une projection à 10 ans. Il a permis :




- La définition d'**itinéraires cyclables** constituant un réseau cible,
- La création d'un **fonds de concours** pour inciter les communes à aménager ces itinéraires.
- La mise en place d'un **service de location de VAE** pour faire découvrir la pratique aux habitants,
- La mise en place d'une **aide à l'acquisition de VAE** pour les habitants,

Aspect législatif et normatif

Pour rappel, la [LAURE](#) (1996) puis la [LOM](#) (2019) ont inscrit dans la loi des objectifs en matière d'aménagements cyclable. Ainsi, « **à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables** pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. [...]. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. » (Code de l'environnement [art. L228-2](#))

De plus, le Code de l'environnement ([art. L228-3](#)) précise que « [...] **le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière.** [...]. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, [...] »

La réalisation d'itinéraires cyclables, pour répondre aux normes de sécurité notamment, s'appuie sur la mise en adéquation des aménagements avec le contexte viaire et urbain. A ce titre, les **recommandations du CEREMA** sont une ressource utile. De manière générale, la nature des aménagements doit s'entendre selon le schéma de principe ci-dessous.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Extrait du cahier du CEREMA : « RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE, Les clés de la réussite »

I. Le schéma d'itinéraires

1. Bilan des échanges

Afin de rencontrer les nouvelles équipes élues en 2020 et de faire un point d'étape de la mise en œuvre du schéma adopté en 2019, Quimperlé Communauté a rencontré les communes volontaires entre mars et mai 2021.

Les rencontres ont permis de rappeler l'objectif du SDC et le rôle de chacune des parties et les modalités de co-financement en vigueur jusqu'alors :

- Les itinéraires figurant dans ce schéma doivent avoir un intérêt communautaire, de par les points desservis, ou le lien permis entre plusieurs communes. Le caractère utilitaire de la liaison est également pris en compte.
- QC a vocation à coordonner la programmation et la réalisation des aménagements au niveau intercommunal, mais ces derniers sont bien du ressort des gestionnaires de voirie. QC intervient financièrement auprès des communes via un fonds de concours à hauteur de 25% maximum des coûts d'aménagement.
- Le Conseil départemental du Finistère doit aussi être associé aux projets. En tant que gestionnaire de voiries, il peut réaliser certains aménagements directement, ou déléguer la maîtrise d'ouvrage aux communes.
- Le Conseil départemental du Finistère (CD29) peut également intervenir financièrement avec des subventions allant de 40 à 70% du coût des travaux et des études, selon les caractéristiques de l'itinéraire (nature des voies empruntées et intérêt local ou départemental). Il convient dans tous les cas d'associer le plus en amont possible le CD29 pour s'assurer de la faisabilité du projet sur RD et des taux de financements applicables.

Parmi les 26 itinéraires listés en 2019 :

- **2 ont été réalisés** en partie :
 - Bourg de Clohars-Carnoët – Pouldu (n°13 - 337 k€ HT)
 - Bourg de Riec-sur-Bélon – Rosbras (n°3 – pas de sollicitation du fonds de concours)
- **12 ont été confirmés comme faisant toujours partie des intentions communales, parfois avec des ajustements (montant estimatif total : 5 536 k€ HT) :**
 - Clohars (Langlazic) – Doëlan (n°12) (145 k€)
 - Clohars – Pouldu (n°13) (33 k€)
 - Clohars – Quimperlé (n°15) (883 k€)
 - Clohars- Moëlan (n°11) (488 k€)
 - Moëlan (Kergroes) – Kerfany (n°6) (336 k€)
 - Mellac – Kernault – Kervidanou 3 (n°32) (88 k€)
 - Mellac – Quimperlé (n°20) (1 255 k€)
 - Quimperlé - Moëlan (n°19) (226 k€)
 - Quimperlé (vers Arzano, portion n°25.1) (150 k€)
 - Rédéné – Quimperlé (n°25.2 par RD62) (1 710 k€)
 - Riec – Baye – Quimperlé (n°31) (136 k€)
 - Tréméven – Quimperlé (n°24.1) (87 k€)
- 14 ne sont donc, à ce jour, plus des projets immédiats.
- Au contraire, **2 nouveaux itinéraires sont envisagés** (montant estimatif total : 2 068 k€ HT) :
 - Arzano – Rédéné (estimée à 387 k€)
 - Guilligomarc'h – Arzano (estimée à 1 681 k€)
- Enfin, des itinéraires ne répondant pas aux critères actuels du fonds de concours sont envisagés :
 - Scaër rue Croissant – Voie verte

- itinéraires locaux sur les communes de Bannalec, Moëlan-sur-Mer, Querrien, Quimperlé.

Au regard de ces éléments, il semble que les modalités actuelles du **fonds de concours** ne répondent pas pleinement à l'objectif d'amélioration des liaisons intercommunales. Les deux itinéraires réalisés à Riec et Clohars sont en effet intra-communales (reliant néanmoins des lieux-dits ou points d'intérêt aux bourgs) et d'autres communes soulèvent la difficulté pour elles de l'utiliser comme levier pour réaliser leurs projets locaux.

Le **portage de la maîtrise d'ouvrage** des itinéraires entre zones agglomérées de communes différentes est également évoqué comme un frein à la réalisation. Les intérêts ne sont en effet pas forcément convergents entre les communes les plus proches de la ville-centre et les communes plus éloignées.

2. Enjeux

Plusieurs enjeux émergent pour améliorer le développement des itinéraires cyclables sur le territoire par le biais du SDC :

- **Préciser la finalité du schéma** (3) ;
- **Inciter davantage et intégrer l'ensemble des communes** (4) ;
- **Renforcer l'intérêt communautaire** (5) ;
- **Adapter le financement** (6).

3. Finalité du schéma

Le SDC, intégré à la politique de mobilité de Quimperlé Communauté, a pour finalité de faciliter les déplacements des habitants et d'encourager un moindre recours aux déplacements motorisés.

En effet, s'il existe un schéma des circuits de randonnées porté par la Direction du Tourisme, le SDC doit apporter des solutions pour les **déplacements du quotidien**.

À ce titre, **les itinéraires doivent être praticables par le plus grand nombre et ce en toutes saisons**. Cela exclut donc les chemins et sentiers non « carrossables ». Les aménagements de type voie verte en terre ou en sable stabilisé en traversée de sous-bois, par exemple, bien qu'ils soient adaptés pour les balades à vélo, seront proscrits dans le SDC à visée utilitaire.

Des connexions pourront néanmoins être recherchées et établies entre les deux types d'itinéraires.



à gauche - exemple de voie verte aux alentours de Scaër ©J. Savary (af3v.org) / à droite - entrée voie verte à Scaër ©scaerunelonguehistoire.blogspot.com



Piste cyclable rue de Quimperlé à Riec-sur-Bélon ©NB-Quimperlé Communauté

4. Accompagnement des communes

Pour inciter davantage les communes à aménager de nouvelles liaisons, il est intéressant de questionner le dispositif actuel, peu sollicité.

Considérant le schéma validé en 2019 et les échanges réalisés en 2021, **certaines communes ne sont de fait pas incluses dans le dispositif en vigueur.**

Cependant, pour ces communes, si **des liaisons vers leurs voisines sont difficilement envisageables** (distances non attrayantes pour des déplacements utilitaires, coût du projet rapporté au nombre d'utilisateurs potentiels...), la réalisation d'itinéraires locaux peut avoir un intérêt et une utilité.

Si chaque liaison locale envisagée est valable dans l'absolu, toutes ne répondent pas forcément à l'intérêt communautaire et n'ont donc pas vocation à bénéficier de l'accompagnement de Quimperlé Communauté.

5. Intérêt communautaire

L'intérêt communautaire s'applique en premier lieu dans la mesure où un itinéraire permet la liaison entre au moins deux communes (**liaison intercommunale**). Pour autant, des itinéraires intra communaux peuvent avoir un intérêt communautaire.

Afin de déterminer les liaisons locales pouvant être intégrées au SDC, et bénéficier du soutien financier de Quimperlé Communauté, il convient de définir les critères permettant de répondre à l'intérêt communautaire :

- Liaison favorisant l'**intermodalité** (rabattement vers un arrêt important du réseau TBK, une gare, une aire de covoiturage ou un itinéraire vélo structurant),
- Desserte d'un **équipement communautaire**,
- Liaison **entre un lieu-dit et le centre-bourg** (selon le nombre d'habitants/logements),
- Desserte d'un **point d'intérêt** (entrée de bourg, zone d'emplois, établissement scolaire, équipement, service).

Un certain nombre de liaisons locales répondant à ces critères sont présentées en annexe. Le montant total de leur aménagement est estimé à 1 922 k€ HT. Ces liaisons pourront toutefois être adaptées à la demande des communes, en fonction de l'avis du Comité vélo (voir point I.9. Programmation).

L'intérêt communautaire peut également se révéler dans la réalisation de liaisons vers les territoires voisins. Quelques propositions sont portées sur la cartographie générale (point I.7. Représentation graphique), sans évaluation budgétaire à ce stade.

6. Fonds de concours

Pour préserver l'objectif initial d'aménagement de liaisons intercommunales, **les itinéraires entre communes seront davantage soutenus si le projet est porté conjointement par les communes concernées (30%).**

Au-delà, des taux différenciés seront appliqués (25% ou 15%) selon la prise en compte des critères détaillés ci-dessus.

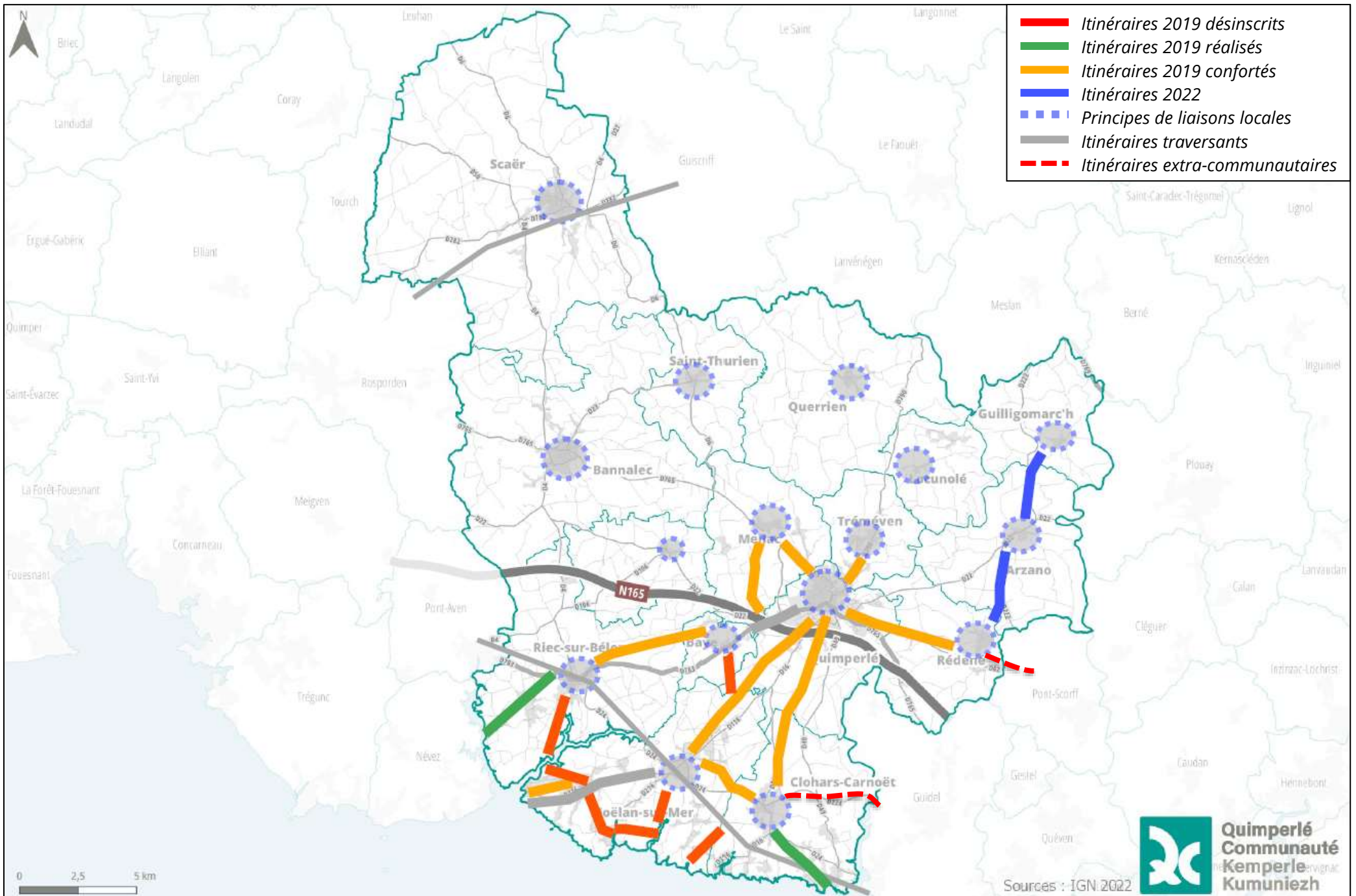
Participation de QC	Intérêt communautaire
25 à 30%	<ul style="list-style-type: none">• Intercommunal
25%	<ul style="list-style-type: none">• Intermodalité• Desserte d'un équipement communautaire
15%	<ul style="list-style-type: none">• Autre point d'intérêt• Liaison hameaux importants-centre bourg• Liaison entrée de bourg

7. Représentation graphique

Ci-dessous la cartographie générale des liaisons, sur laquelle apparaissent :

- Les itinéraires intercommunaux
- Les principes de liaisons locales d'intérêt communautaire

Des fiches spécifiques par itinéraire sont présentées en annexe.



8. Hypothèses financières

Les coûts présentés ci-après sont calculés selon les ratios suivants :

Type d'aménagement	Coût moyen / ml
voie partagée	20 €
zone 30	20 €
bande	50 €
CVCB	50 €
voie verte	120 €
piste	350 €
double sens cyclable	30 €

Sur cette base, la réalisation du schéma révisé est estimée à 9 418 k€ HT, avec une charge de 2 060 k€ pour QC via le fonds de concours et un reste à charge de 3 854 k€ pour les communes. Le Conseil départemental pourrait intervenir à hauteur de 3 354 k€.

Cette révision respecte ainsi le cadre prospectif financier de QC avec, sur un pas de temps de 10 ans, une compatibilité avec le PPI qui prévoit un effort d'investissement de 200 k€/an sur la mise en œuvre des aménagements cyclables.

Dans ce principe de répartition financière en première approche, il est supposé que le Département intervienne à proportion de 20 à 30% sur les itinéraires d'intérêt communautaire via le volet 2 du Pacte Finistère 2030 et de 50 à 70% dans le cadre des itinéraires jugés d'importance départementale (parmi ceux-là, sur RD hors agglomération, les tronçons réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale pourront néanmoins être pris en charge à 100%). Ces prises en charges restent soumises à arbitrage au moment de la rédaction du présent document.

En mars 2022, la carte-projet des itinéraires d'intérêt départemental (voir ci-contre un extrait) inclue :

- Mellac – Quimperlé
- Rédéné – Quimperlé
- Clohars – Moëlan
- Moëlan – Riec (véloroute voie verte n°5)

Des points durs spécifiques sont par ailleurs notés :

- Sur la RD 22 entre Keranguernec et Route de l'Isle à Mellac
- Sur la RD 790 entre Belle Vue (Tréméven) et la rue du Faouët (Quimperlé)



Des aides, en particulier au niveau de l'État, sont également mobilisables par les communes permettant de réduire leur reste à charge.

9. Programmation

Afin de suivre l'évolution des projets, actualiser le schéma et coordonner les besoins financiers, un **Comité vélo** sera créé, réunissant Quimperlé Communauté, les communes et le Département. Il se réunira à minima une fois par an.

Il sera demandé aux communes de communiquer à QC le plus en amont possible leurs intentions de démarrage des projets. En cas de cumul trop important de projets sur une même période, une priorisation de financement des projets pourra être nécessaire afin de respecter les capacités d'investissement de QC.

QC, dans un rôle d'animation, se proposera de **réunir les communes limitrophes** pour évoquer spécifiquement les projets qui les concernent.

10. Entretien

Il est primordial de noter qu'au-delà de l'investissement initial, tout aménagement doit être abordé en termes de fonctionnement également, et ce dès le lancement du projet.

Comme toute infrastructure, un aménagement cyclable doit être régulièrement entretenu pour rester sécuritaire et attractif. Notamment, les voies doivent rester praticables en toutes saisons et leur nettoyage régulier programmé, les peintures renouvelées et les revêtements maintenues en état.

Le budget moyen à consacrer à l'entretien des aménagements est de l'ordre de **2 275 €/km et par an** selon une étude de « départements & régions cyclables » .



Sources : destination-bretagnesud.bzh / circulationsdouces91.org / 24heures.ch / bienpublic.com

II. Schéma de services

11. Stationnement

La disponibilité de **stationnements sécurisés** à proximité des itinéraires, au droit des établissements recevant du public, des commerces et services etc. est également un point à prendre en considération pour le développement de la pratique du vélo.

Le stationnement doit en outre être développé à proximité des gares (pôles d'échanges multimodaux) et des points d'arrêts de transports collectifs les plus importants pour encourager à l'**intermodalité** et, in fine, à l'utilisation du réseau TBK.

Hors des établissements communautaires et des pôles d'échanges multimodaux, Quimperlé Communauté n'a pas vocation à aménager ces infrastructures ni à les financer. QC peut toutefois être force de proposition, et de soutien technique.

Afin d'assurer l'information aux usagers cyclistes, QC réalisera un recensement des stationnements existants et assurera sa diffusion.

12. Véloc'Q

a. Bilan

Le service de **location de vélos à assistances électrique (VAE)** de Quimperlé Communauté a été mis en place à l'été 2019 (gestion en régie, avec point de retrait unique au siège de QC). Depuis, il permet aux habitants du territoire de tester ce mode de déplacement sur plusieurs semaines grâce à une flotte de **40 VAE**.

Le **succès au rendez-vous** au lancement et durant les mois qui ont suivi (plus de 80 personnes sur liste d'attente fin 2020, avec des délais jusqu'à plus de 6 mois) a conduit QC à adapter le service en mars 2021.

Depuis, la durée de location est limitée à **3 mois maximum** (contre 6 auparavant) et il n'est plus possible de prolonger un contrat en cours.

Au total, ce sont **204 personnes** qui ont bénéficié du service (au 31/12/21).

Les recettes d'exploitation, qui progressent régulièrement, s'élèvent à 8 k€ HT en 2021.

L'**investissement réalisé pour l'achat des 40 VAE est de 56 k€ HT**. Le coût d'exploitation est estimé à 9 k€ (dont 2 k€ de maintenance préventive).

Au total, le reste à charge moyen pour QC, par VAE et par mois, est de 29€. Pour limiter ce montant, une augmentation raisonnée du tarif de location est instaurée en avril 2022 (désormais **35 € TTC**). Cela devrait générer environ 2 k€ de recettes annuelles supplémentaires.

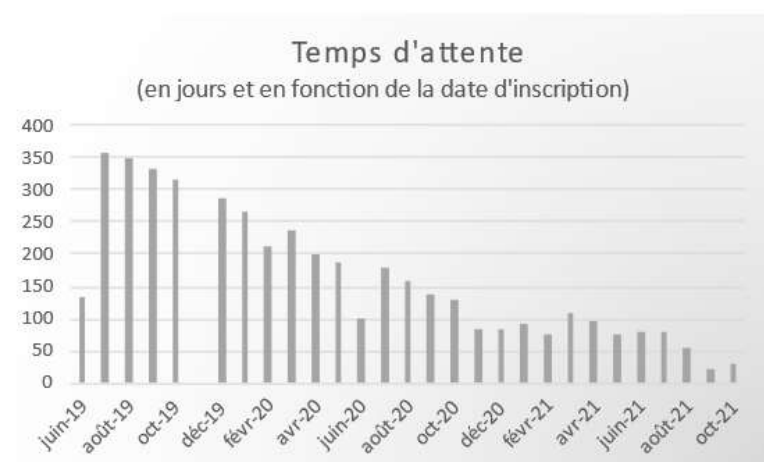
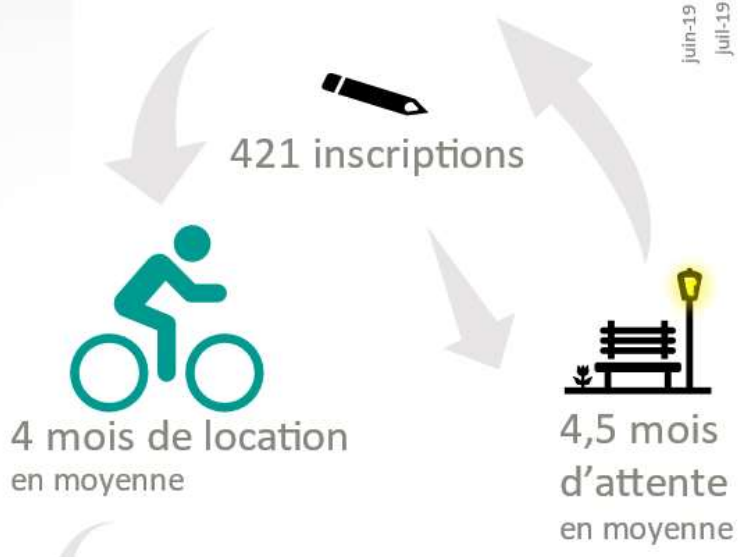
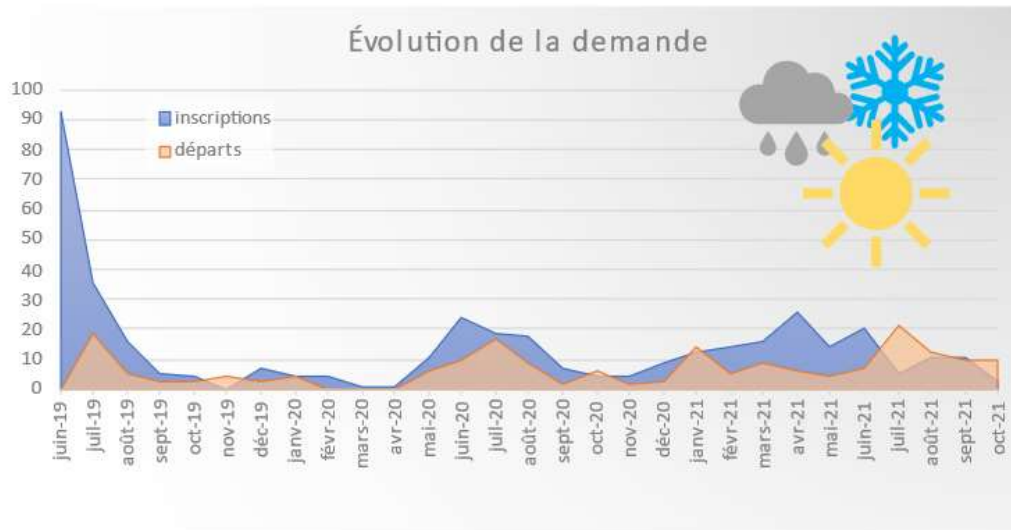
L'**effet saisonnier**, même s'il reste difficile à évaluer dans la mesure où le contexte (épidémie de Covid 19 avec les différentes restrictions sociales successives) ne permet pas la comparaison d'une année à l'autre depuis le lancement du service, semble toutefois rythmer l'activité.

Le **point unique de retrait** des VAE limite l'accès au service, pour les habitants des communes les plus éloignées de Quimperlé en particulier. Dans le cadre d'un véritable **service de mobilité**, il serait souhaitable de diversifier l'accès aux VAE.

L'impossibilité de renouveler une location, si elle s'entend dans le cadre d'un dispositif de test, limite également la notion de service.

Voir infographie page suivante.

Véloc'Q - Bilan 2019-2021



soit 83% de taux d'utilisation

51 ans en moyenne

68% de femmes
32% d'hommes

b. Hypothèses d'évolution

Le service Véloc'Q a été lancé avec pour objectif de faire tester un nouveau mode de déplacement (peu développé en 2019) aux habitants. L'objectif semble aujourd'hui rempli et la démocratisation des VAE pose la question de l'évolution potentielle du service :

- En gardant le même esprit et en intégrant de **nouveaux types de vélos (cargos...)** souvent chers et pour lesquels un test avant investissement est pertinent ;
- En tendant vers un **véritable service de mobilité** (diversification de l'accès et des modalités de location).

Les avantages de proposer des vélos cargo :

- **Recentrer le service sur un public souhaitant utiliser le vélo pour ses déplacements du quotidien ;**
- Limiter la tendance de Véloc'Q à devenir un service de location saisonnière de loisirs.

L'acquisition de 2 VAE pourrait s'établir entre 7 et 10 k€ HT selon les modèles choisis.

Les avantages de la mise en place de **points de retrait délocalisés** selon un principe de tournées régulières et organisées en fonction des demandes :

- Se rapprocher davantage des populations les plus éloignées de Quimperlé ;
- Offrir un véritable service aux habitants sans autre moyen de locomotion.

En parallèle ou en alternative, sera étudiée la possibilité de mise en place d'un service de **location en libre-service**. Le modèle a beaucoup évolué depuis le début des « Vélib' », et des systèmes plus adaptés aux zones peu denses sont désormais disponibles (avec ou sans infrastructures). Il conviendra de s'assurer de la pertinence de la réponse apportée aux habitants par ce service au regard de leurs besoins de déplacements, mais aussi de l'acceptabilité financière pour la collectivité.

L'émergence du « **Silo à vélos** » à Clohars-Canoët et sa volonté d'agir sur l'ensemble du territoire intercommunal représente également une opportunité pour l'exploitation d'un service vélo. Des échanges techniques avec la structure permettront d'envisager un partenariat.

Il s'agira également d'anticiper la **fin de vie des VAE actuellement en cours d'exploitation**. Deux hypothèses sont envisageables :

- Partenariat avec le « Silo à vélos » (ou autre association)
- Revente (enchères publiques par exemple)

Un système de leasing, envisagé durant un temps, ne semble finalement pas opportun. Cela principalement en raison de la distorsion d'égalité de traitement que cela pourrait générer entre les usagers pouvant ou non bénéficier d'un prix de rachat sur un VAE après location.

13. Aide à l'achat

a. Bilan

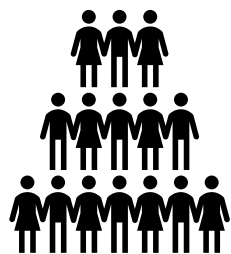
Mis en place en 2019, permet aux habitants achetant un VAE neuf de bénéficier d'une participation financière à hauteur de **25% du prix du vélo, plafonnée à 150€** (250€ jusqu'au 01/03/21).

Seuls sont éligibles les vélos d'un montant maximum de 3 000€ ou 5 000€ pour les cargos (depuis le 01/04/22, pas de maximum auparavant). Cette aide est **cumulable** avec celles versées dans certaines communes et par l'État. Elle ne peut être attribuée qu'une fois par personne.

Depuis son lancement, ce sont 1 539 primes qui ont été versées pour un montant de 317 k€ (au 31/12/21).

Voir infographie page suivante.

Aide à l'achat - Bilan 2019-2021



1 539 bénéficiaires



56 ans
en moyenne



54% de femmes
46% d'hommes



316 702 €
versés par
Quimperlé Communauté
soit 198 € en moyenne

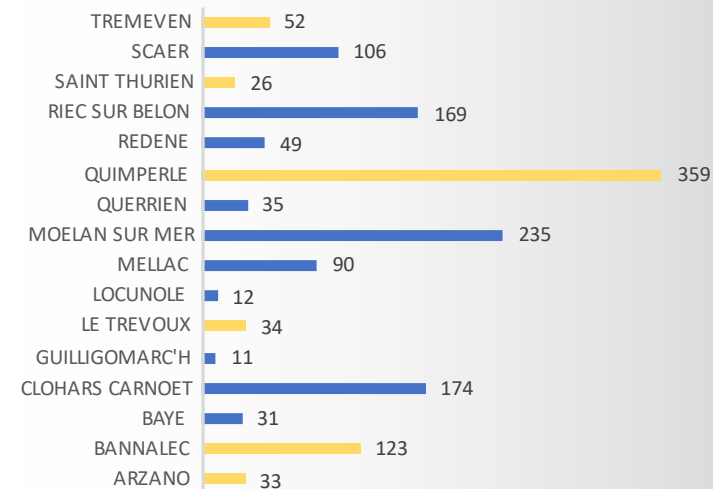


2 359 329 €
d'achat générés
au total



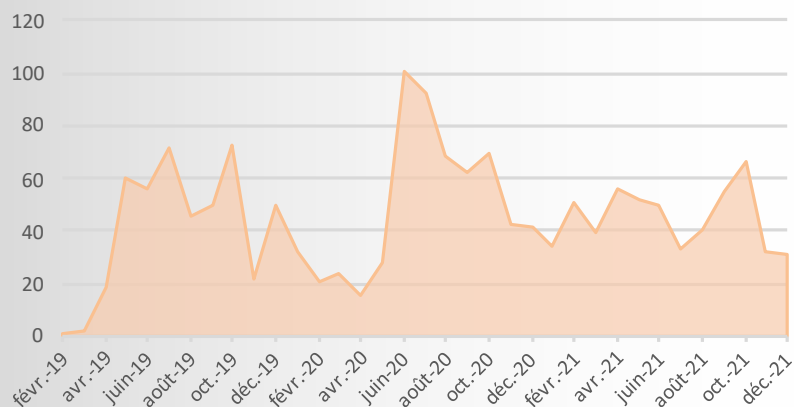
1 534€ en moyenne

Bénéficiaires par commune

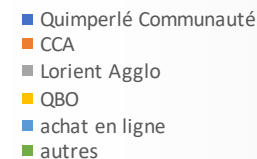


Communes attribuant une prime à l'achat VAE

Évolution du nombre de demandes



Lieux d'achat des VAE



b. Hypothèses d'évolution

L'aide à l'achat a été pensée comme un « booster » pour l'équipement des habitants et accélérer la pratique du vélo sur un territoire dont la géographie justifie l'usage du VAE. Le prix des VAE se démocratisant, le dispositif peut être requestionné :

- Doit-il être **concentré sur les personnes en ayant le plus besoin ?** (selon des critères de revenu, en lien avec la mise en place d'une tarification solidaire sur TBK)
- Doit-il être supprimé pour **réallouer le budget sur d'autres services ?** (110 k€/an en moyenne depuis 2019)
- Au contraire, doit-il être **ouvert au financement de kits d'électrification de vélos classiques ? voire aux vélos d'occasion ?** (dans une logique notamment d'économie circulaire)

14. Nouveaux services (dans le cadre d'un redéploiement budgétaire)

La réallocation du budget consacré aux aides à l'achat permettrait la création de nouveaux services en faveur du développement et de la sécurisation de la pratique du vélo.

a. Atelier d'autoréparation

Le maintien d'un vélo en bon état de fonctionnement, nécessite parfois une technicité dont ne dispose pas son utilisateur. Une simple casse mécanique peut mener un cycliste à remiser son vélo et abandonner ce mode de déplacement.

Le développement de la « vélotonomie » par le biais d'ateliers durant lesquels **les bénéficiaires s'entraident et acquièrent des compétences** peut être une réponse à l'essor durable d'une véritable culture-vélo sur le territoire. Ces ateliers pourraient être mis en place avec le concours d'associations.

b. Vélo école / remise en selle

La pratique du vélo au quotidien requiert un **apprentissage** particulier (savoir se positionner en sécurité sur la chaussée, anticiper les comportements des autres usagers, connaître les bases de l'entretien d'un vélo ...).

L'acquisition de ces bases, et la **pratique accompagnée** par des « experts » permettent de **répondre à certaines appréhensions et de lever des freins** à la pratique du vélo.

Ces formations peuvent être réalisées auprès des plus jeunes (« Savoir rouler à vélo ») mais tout autant auprès d'adultes n'ayant pas l'habitude du vélo en ville. Elles pourraient être réalisées en partenariat avec des associations.

Quimperlé Communauté s'engage à étudier ces différentes options pour proposer des services innovants dans le cadre budgétaire actuel. Ce travail sera mené dans le cadre de la Commission aménagement de l'EPCI.

Annexes

Tableau synthétique des itinéraires retenus :

itinéraire	distance (ml)	coût my. (€HT)	type
arzano	1 602	53 550	local
bannalec	3 730	257 420	local
baye	1 430	41 830	local
clohars	1 710	57 900	local
guilligomarc'h	1 065	53 250	local
le trevoux	1 676	61 450	local
locunolé	1 022	36 670	local
mellac	2 690	124 630	local
moelan	3 921	145 980	local
querrien	2 574	109 590	local
quimperlé	3 471	233 550	local
rédiéné	4 131	125 550	local
riec	4 232	266 800	local
scaer	2 295	95 730	local
st thurien	4 038	192 030	local
tréméven	2 023	66 500	local
arzano-rédiéné	5 150	386 500	interco
clohars-doelan	2 900	145 000	interco
clohars-moelan	3 850	488 000	interco
clohars-pouldu	650	32 500	interco
guillig-arzano	5 240	1 681 000	interco
kergroes-kerfany	2 800	336 000	interco
mellac-kernault	4 400	88 000	interco
qlé-clohars	9 200	883 000	interco
qlé-mellac	5 500	1 259 000	interco
qlé-moelan	6 800	226 000	interco
qlé-rédiéné	5 600	1 714 000	interco
qlé-tréméven	2 000	121 000	interco
riec-baye	6 800	136 000	interco
total	102 500	9 418 430	

Fiches par itinéraire, voir pages suivantes.