

Compte-rendu du séminaire mobilité durable du Pays de Brest

Lundi 1^{er} octobre à Loperhet

Pays de Brest
PÔLE MÉTROPOLITAIN



Dans le cadre de l'élaboration du plan d'actions mobilité durable du Pays de Brest, le séminaire mobilité durable organisé le 1^{er} octobre à Loperhet avait pour objectifs le partage de l'état des lieux de la mobilité sur le Pays de Brest ainsi qu'une réflexion collective autour des principaux enjeux du territoire.

Rappel du contenu

9h30-10h00 : propos introductif par Bernard TANGUY, Vice-président du Pôle métropolitain du Pays de Brest puis présentation de l'état des lieux de la mobilité sur le Pays de Brest

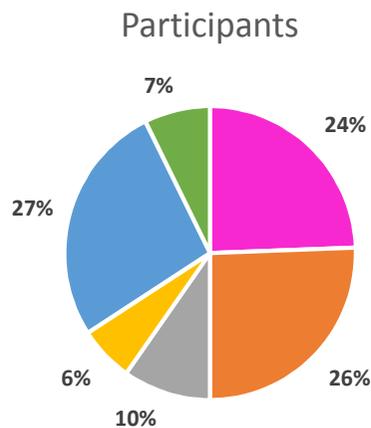
10h-11h45 : ateliers thématiques

11h45-12h30 : restitution des ateliers et conclusions de Bernard TANGUY

Le support de la présentation de l'état des lieux est annexé au présent compte-rendu.

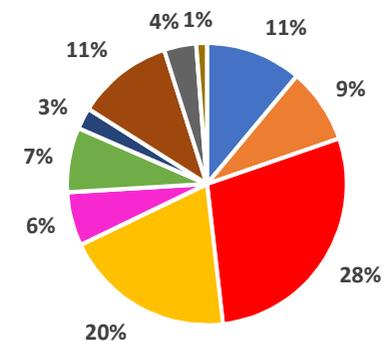
Participants

82 personnes ont participé au séminaire, de profils variés :



- Élus
- Professionnels du transport
- Associations
- Techniciens de collectivités
- Membres du Conseil de développement
- Autres (CLIC, PLIE, entreprise, fondation, UBO)

Répartition territoriale des participants



- Région Bretagne
- Département Finistère
- Pays de Brest
- Brest métropole
- CCPI
- CCPA
- CLCL
- CCPCP
- CCPCAM
- CCPLD

Résultats des ateliers

Les participants au séminaire ont travaillé sur cinq ateliers thématiques :

Atelier 1 : les usages partagés de la voiture

Atelier 2 : la diversification de l'offre alternative à la voiture

Atelier 3 : l'amélioration des conditions de mobilité en matière d'intermodalité et d'aménagements

Atelier 4 : l'accompagnement aux changements de comportement

Atelier 5 : la mobilité inclusive et solidaire

Le contenu des ateliers était le suivant :

1. Présentation des participants avec Photolangage®
2. Analyse des points forts et des points faibles du territoire
3. Réflexion autour des principaux enjeux et de pistes d'actions

Les forces et faiblesses du territoire

Les tableaux ci-dessous résument les principales **forces, faiblesses, opportunités et menaces** qui ont émergé des ateliers. Les analyses qui ont été faites dans les cinq ateliers présentent des similitudes : de nombreuses forces et faiblesses ont été identifiées dans plusieurs ateliers.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">■ Une diversité d'offres de mobilité, d'acteurs et d'initiatives citoyennes■ Un intérêt des acteurs du territoire pour la mobilité durable et une volonté d'agir ensemble et de se fédérer■ Les outils numériques et la billettique : carte bretonne KorriGo, site d'information multimodale MobiBreizh.bzh, plateforme régionale de covoiturage Ouestgo■ Le développement d'infrastructures et d'aménagements en faveur des modes actifs (stationnements vélos, cheminements doux, marquage au sol « rose des temps » à Brest, chaucidou...)■ De la formation et des accompagnements globaux (vélo-école avec BaPaV, centrale de mobilité et plateforme des mobilités avec En Route Pour l'Emploi...)■ L'émergence de nouveaux modes de déplacement (VAE, autopartage...) et une évolution progressive du rapport à la voiture	<ul style="list-style-type: none">■ Un manque de visibilité des solutions alternatives, des outils (MobiBreizh...), des initiatives locales (Octopouce...) et des acteurs■ Une multiplication des outils et des acteurs sans centralisation de l'information conduisant à une illisibilité de l'information■ Une information insuffisante et parfois inadaptée au niveau local■ Un manque de coordination et de fédération des acteurs■ Un manque de portage politique pour les questions de mobilité durable■ Des lacunes en matière d'intermodalité : manque de stationnements vélos et d'offres de location de vélos aux pôles d'échange, absence de solutions de stationnement longue durée à la gare de Brest, lacunes aux jonctions urbain/périurbain en matière d'horaires et de lieux de rencontre...■ Des lacunes pour la pratique des modes actifs : problèmes de continuité des bandes cyclables, manque d'infrastructures pour stationner les vélos (qui ne peuvent être transportés dans les transports en commun aux heures de pointe), manque de sécurité, méconnaissance des nouvelles règles du code de la route...■ Un trop faible cadencement sur certaines lignes de transport en commun■ De grosses entreprises peu investies dans les questions de mobilité durable■ Des alternatives parfois moins efficaces que la voiture individuelle (qui nécessitent plus d'organisation, parfois un temps de trajet plus long...)

Forces	Faiblesses
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faiblesses de certains publics : fracture numérique (certains plans et fiches horaires ne sont plus imprimés au format papier), savoir utiliser les nouveaux horodateurs, savoir faire du vélo, savoir se représenter sur un territoire... ■ Une diminution du lien social et de la communication dans les zones rurales ■ Un manque de personnel pour mener des actions bénévoles ■ L'absence d'habitants « ambassadeurs » pour coacher et essaimer ■ Une offre de mobilité durable à destination des touristes à développer

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ■ Le coût de la voiture individuelle (essence, stationnements payants...) ■ La présence de grosses entreprises : un effet d'image qui pourrait être important ■ La possibilité pour les entreprises de mettre en place des plans de mobilité ■ Des véhicules de service inutilisés en soirée et le weekend (potentiel pour de l'autopartage) ■ Le développement de solution alternatives (vélo, transports en commun...) dans les offres touristiques peut inciter à expérimenter dans un contexte de vacances et/ou de loisir ■ De nombreux déplacements de courte distance (cf. état des lieux) ■ Le développement du lien social avec les usages partagés de la voiture 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des freins psychologiques importants (peur de l'autre, peur de l'insécurité, représentations négatives...) ■ La fragilité de mobilité de certains publics, notamment en zone rurale ■ La qualité du réseau routier et la forte dépendance à la voiture de certains publics ■ La topographie et le climat ■ La hausse des prix du carburant : augmentation des disparités rural/urbain ■ Le développement du tout numérique : fracture numérique et baisse du lien social

Les enjeux et premières pistes d'actions

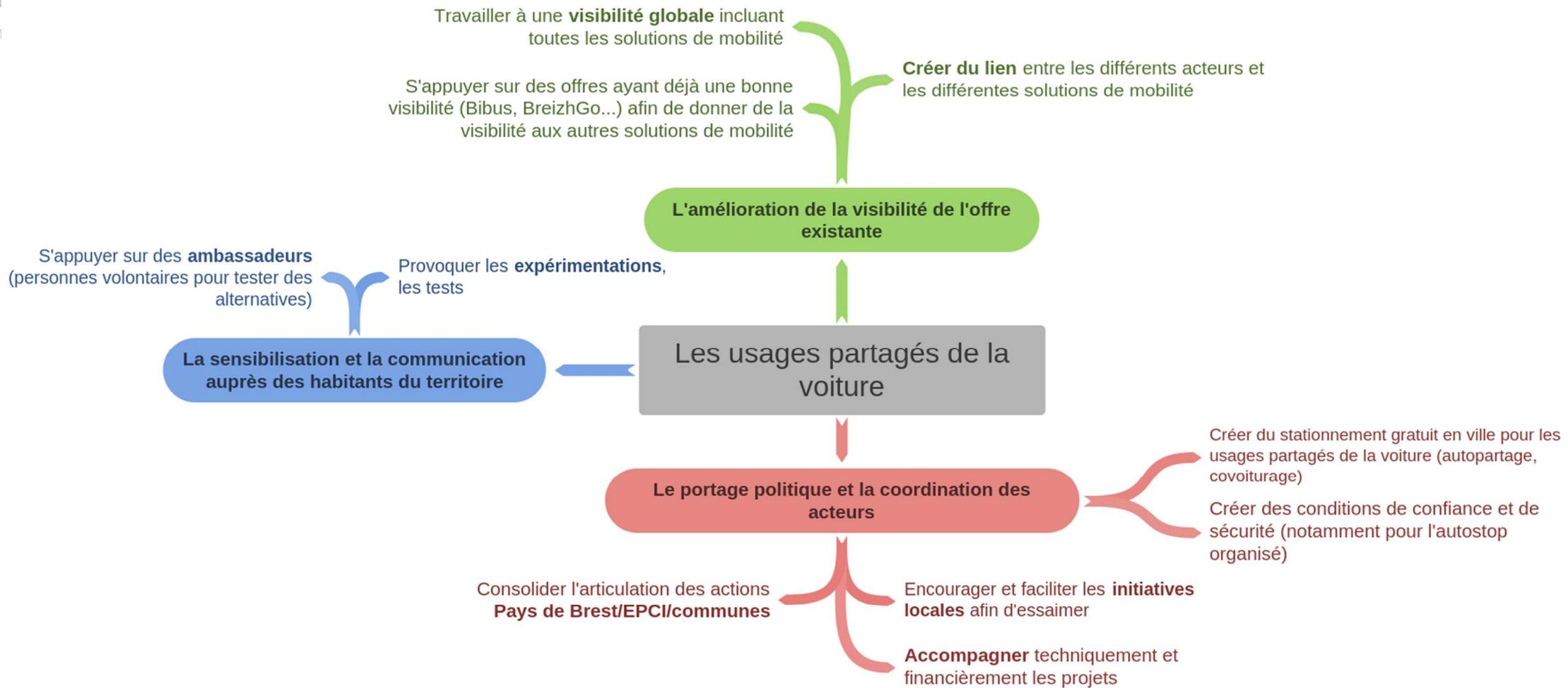
Les participants des ateliers ont ensuite réfléchi aux principaux **enjeux du territoire** en s'appuyant sur les forces et les faiblesses identifiées ci-dessus. Ils ont également proposé quelques pistes d'actions en réponse à ces enjeux.

Dans un premier temps, des enjeux généraux ont été énoncés :

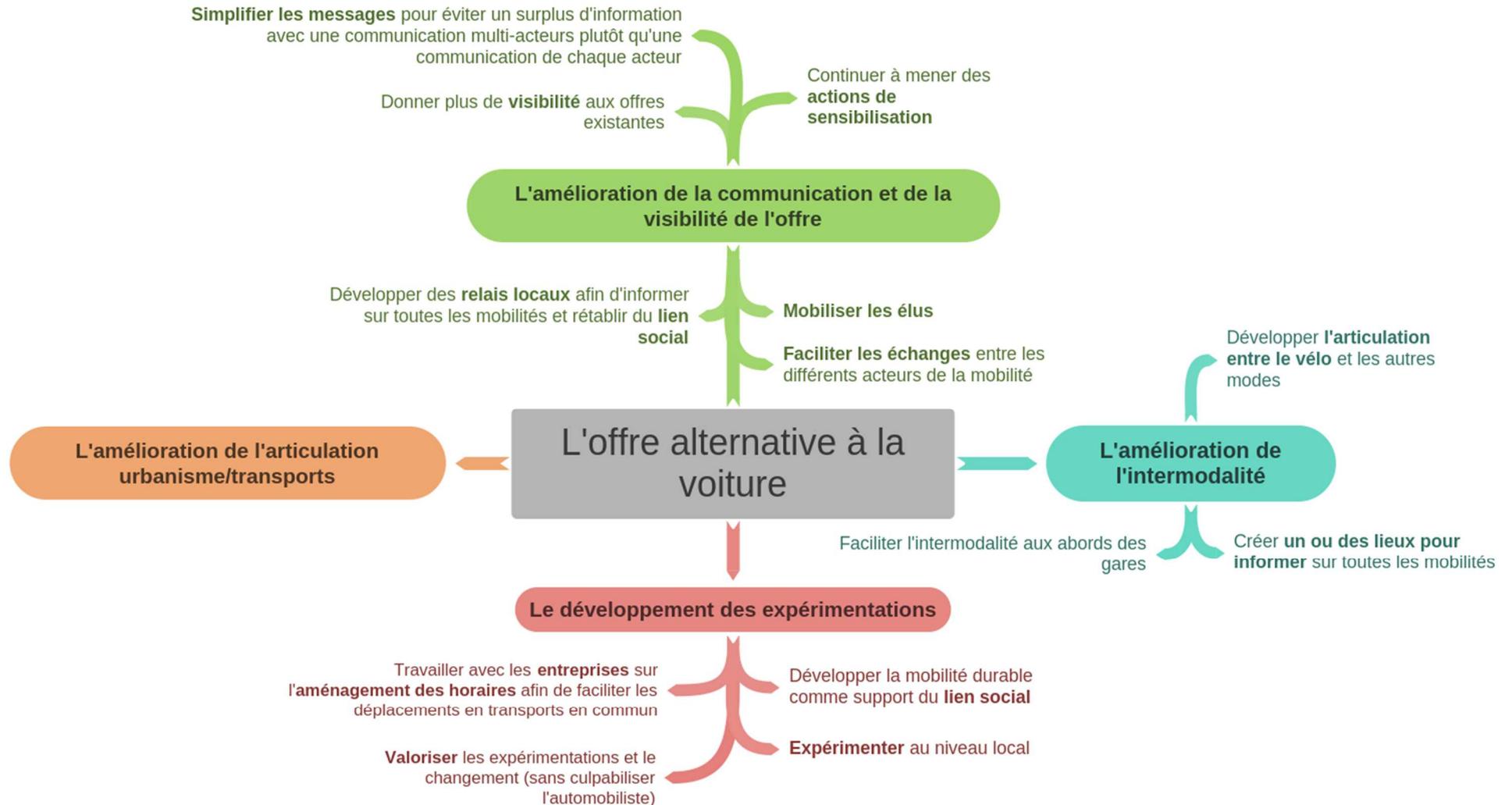
- La préservation de la qualité de l'air
- La préservation de la santé des habitants
- La préservation de notre environnement
- L'amélioration de la fluidité du trafic routier
- L'attractivité du territoire
- La lutte contre l'isolement et les inégalités

Puis, des enjeux propres à chacune des cinq thématiques des ateliers ont été identifiés. Ces enjeux sont présentés dans les cartes ci-dessous ainsi que les premières pistes d'actions qui ont été évoquées.

Atelier 1 : les usages partagés de la voiture (enjeux et pistes d'actions)

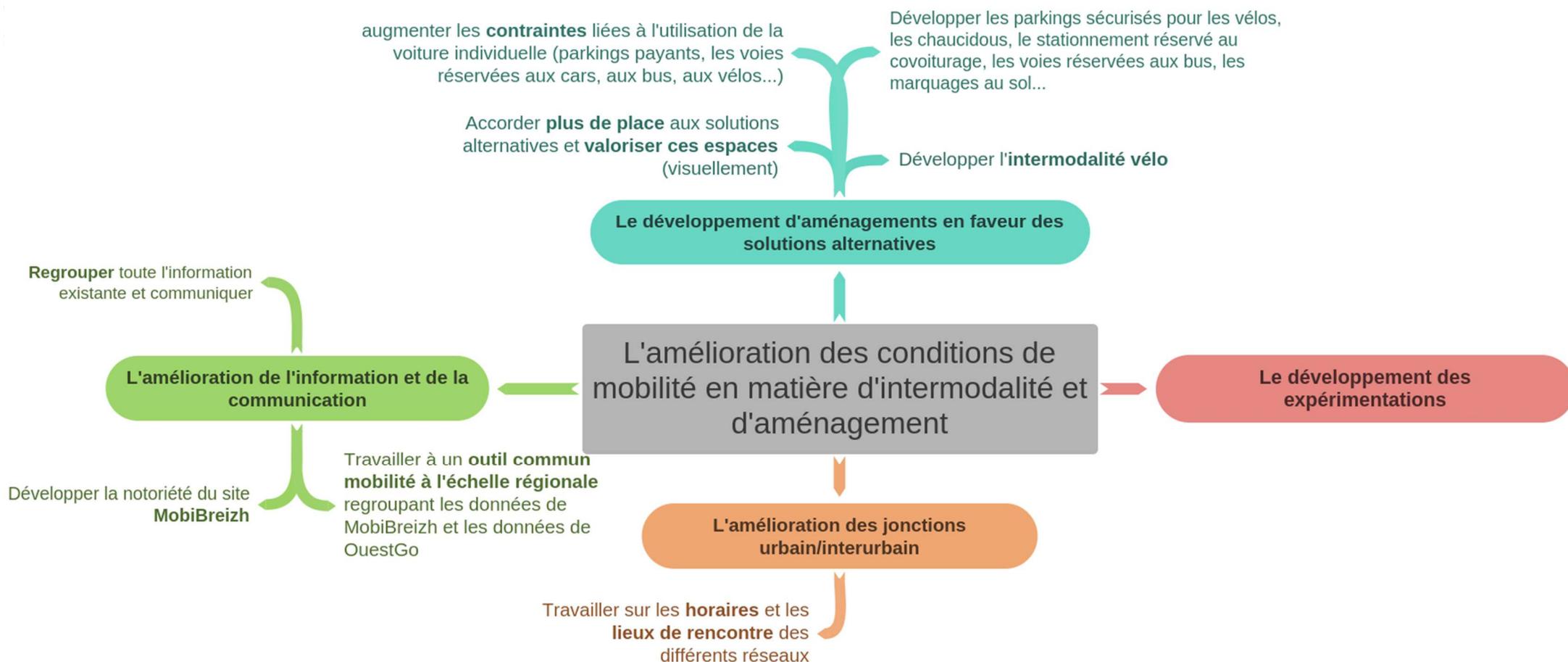


Atelier 2 : la diversification de l'offre alternative à la voiture (enjeux et pistes d'actions)

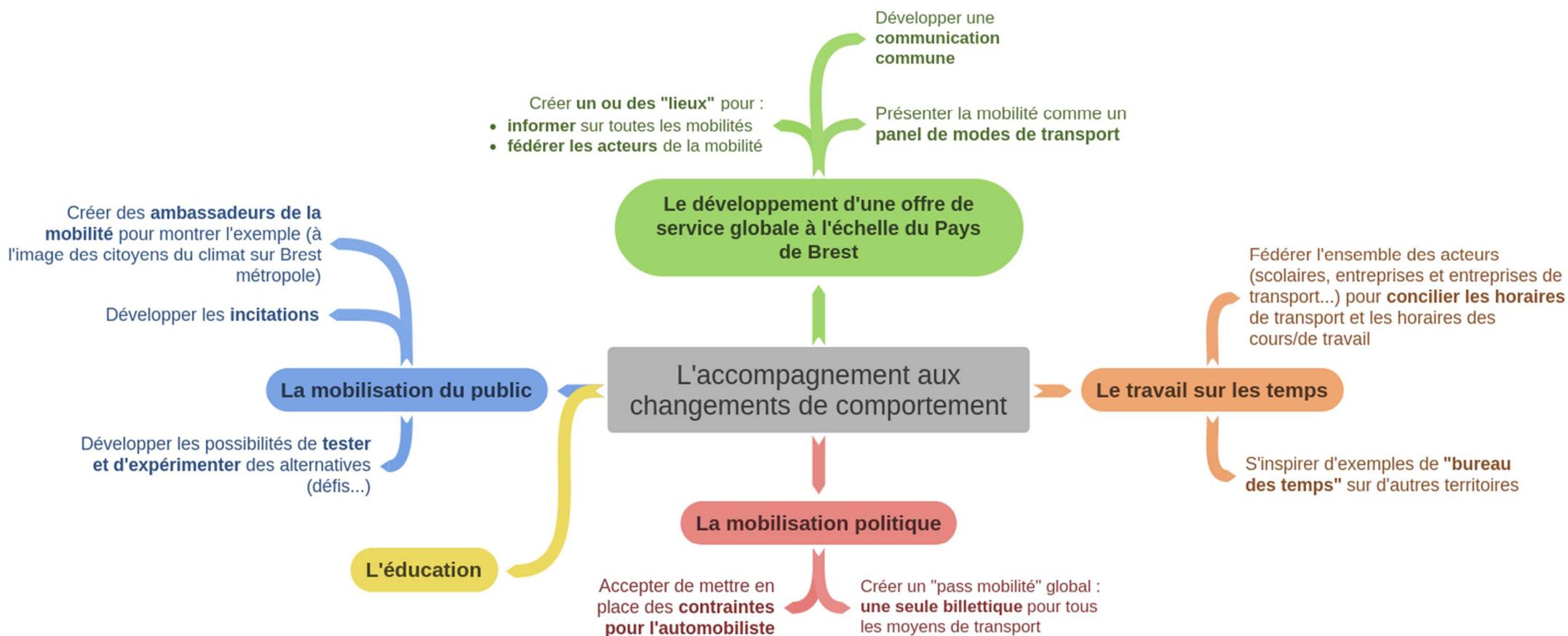


Atelier 3 : l'amélioration des conditions de mobilité en matière d'intermodalité et d'aménagement

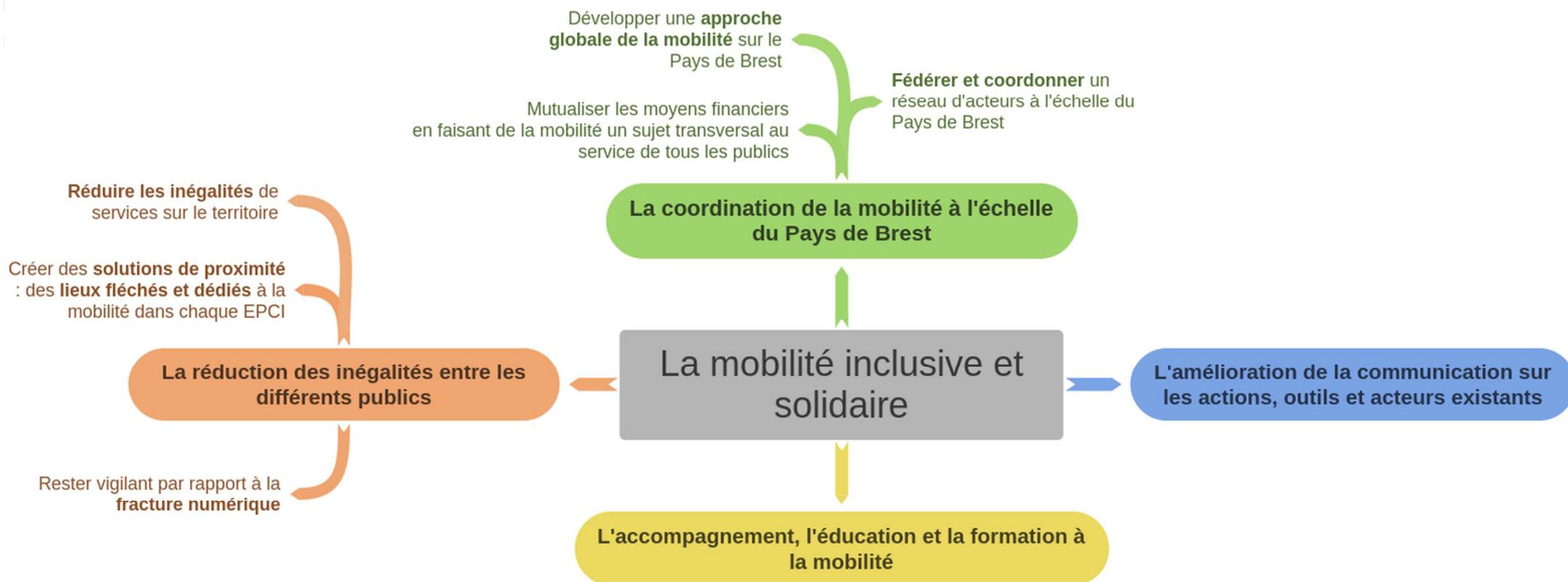
(enjeux et pistes d'actions)



Atelier 4 : l'accompagnement aux changements de comportement (enjeux et pistes d'actions)



Atelier 5 : la mobilité inclusive et solidaire (enjeux et pistes d'actions)





SÉMINAIRE

MOBILITÉ DURABLE

État des lieux de la mobilité sur le Pays de Brest



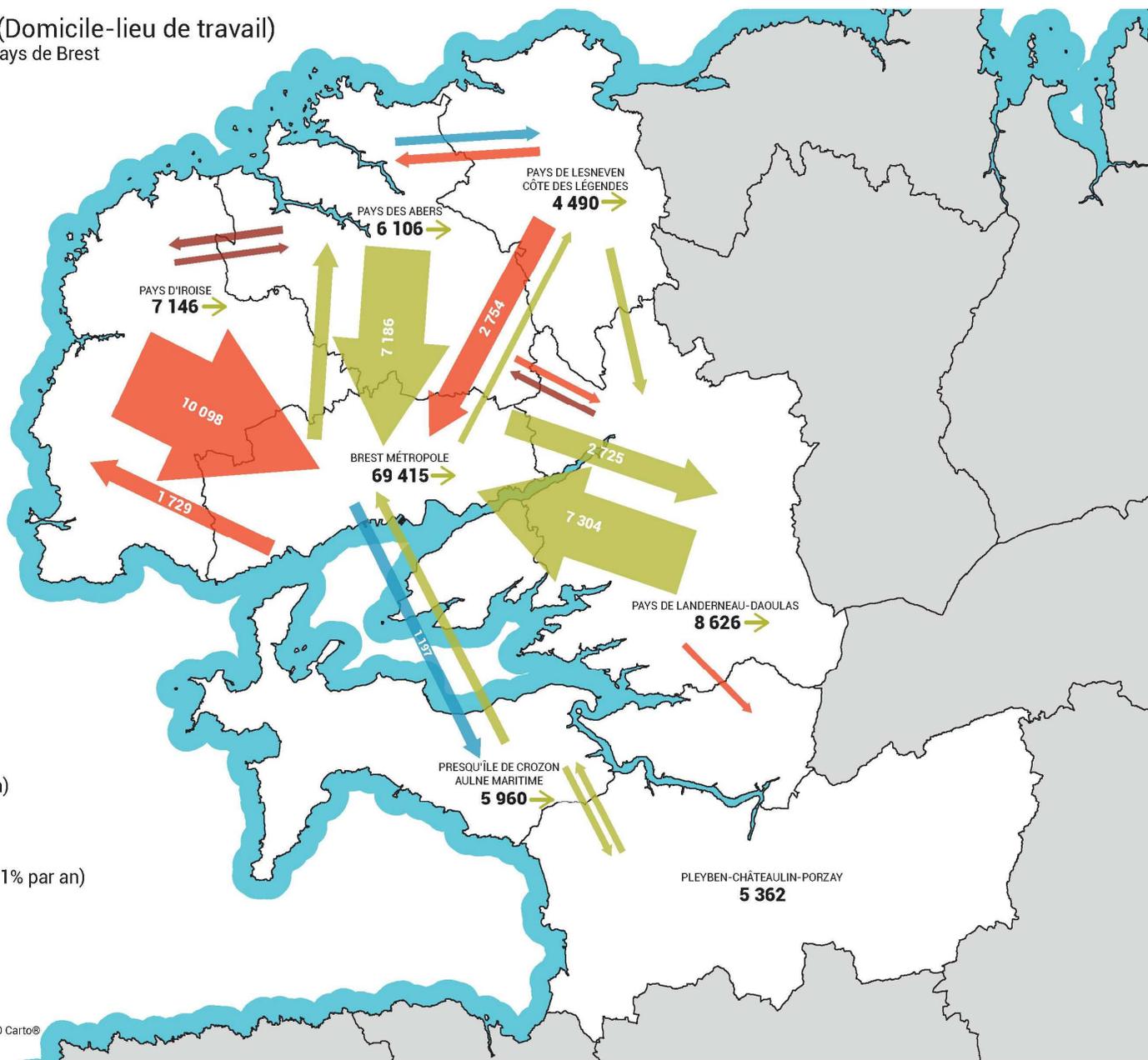


ÉTAT DES

LIEUX

Flux liés aux déplacements dans le Pays de Brest

Mobilité professionnelle (Domicile-lieu de travail)
Flux quotidiens entre les EPCI du Pays de Brest supérieurs à 500 navettes par jour



64 %
des trajets domicile-travail à destination de **Brest métropole**

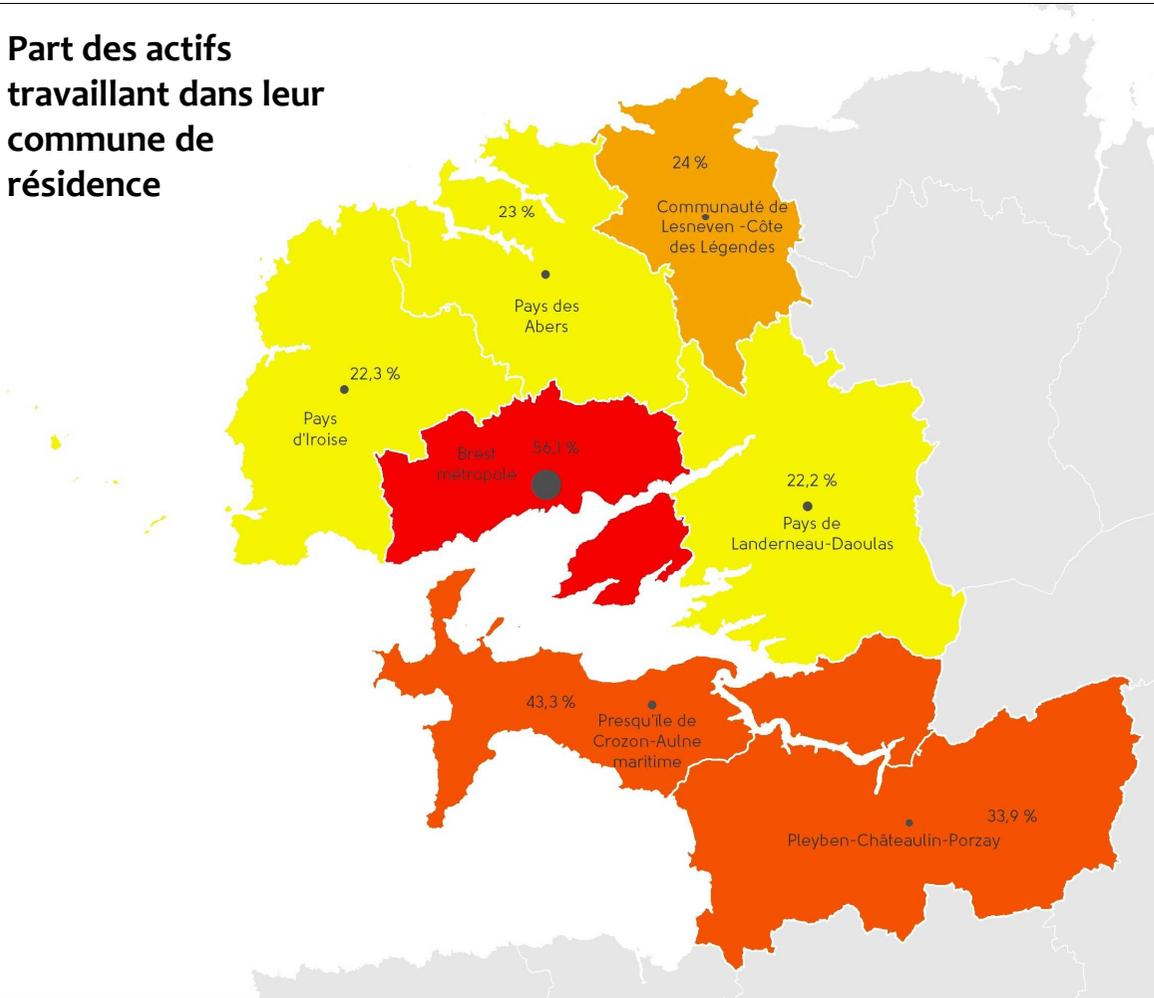
Périurbanisation : seule la moitié des habitants du Pays de Brest réside dans Brest métropole alors que cette dernière concentre **plus de 60 %** des emplois (Insee 2015)

70 %
des trajets domicile-travail **internes aux EPCI**

Évolution 2008 - 2014

- Forte hausse (>4% par an)
- Hausse (>1% par an)
- Stagnation (entre -1% et 1% par an)
- Baisse (<-1% par an)
- 7 146** Flux internes (>1000)

Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence



Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence* :

Pays de Brest : **41 %**

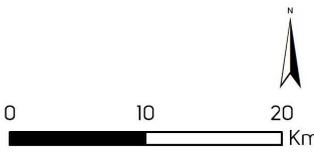
Brest métropole : **56 %**

Pays de Landerneau-Daoulas : **22 %**

Bretagne : **36 %** France : **33 %**

Nombre	Taux en %
10000	43,4 - 56,1
	24,1 - 43,3
	23,1 - 24,0
	22,2 - 23,0

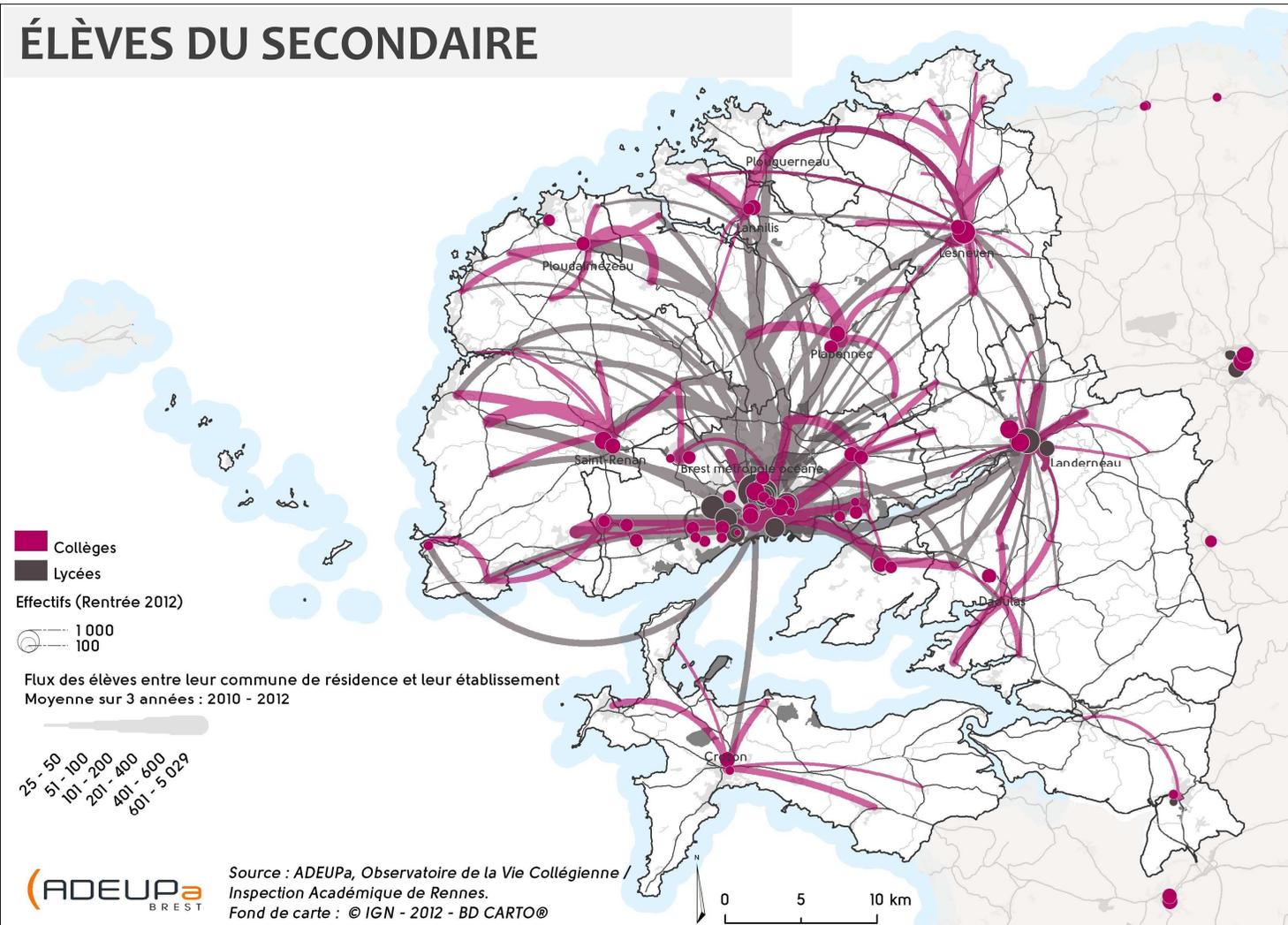
Évolution du taux
Négative





Flux liés aux études

ÉLÈVES DU SECONDAIRE



ÉTUDES SUPÉRIEURES

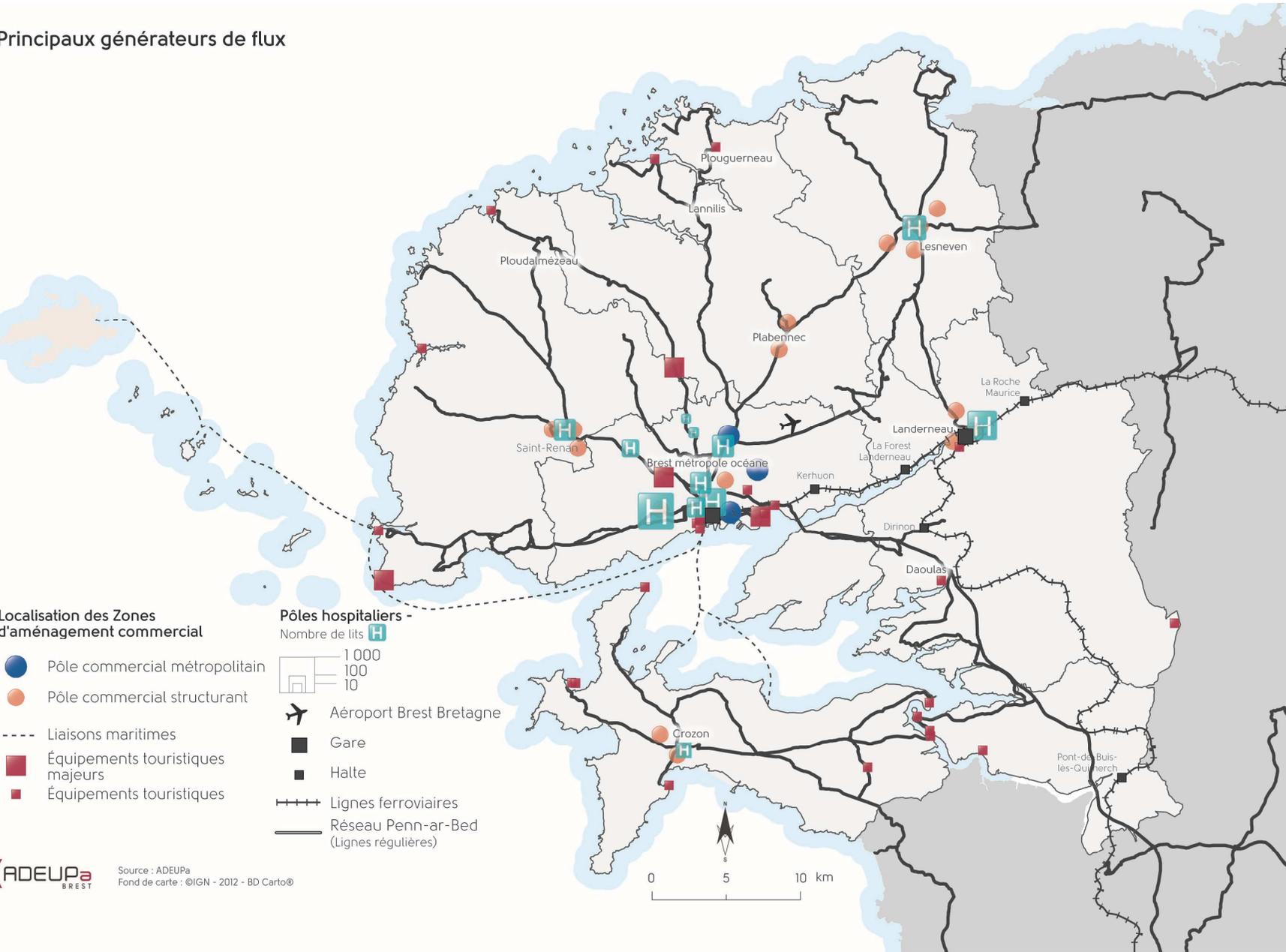
24 600 étudiants

3 campus de Brest
métropole concentrent 60 %
des étudiants

84 % des étudiants résident
dans Brest métropole

Source : ADEUPa

Principaux générateurs de flux



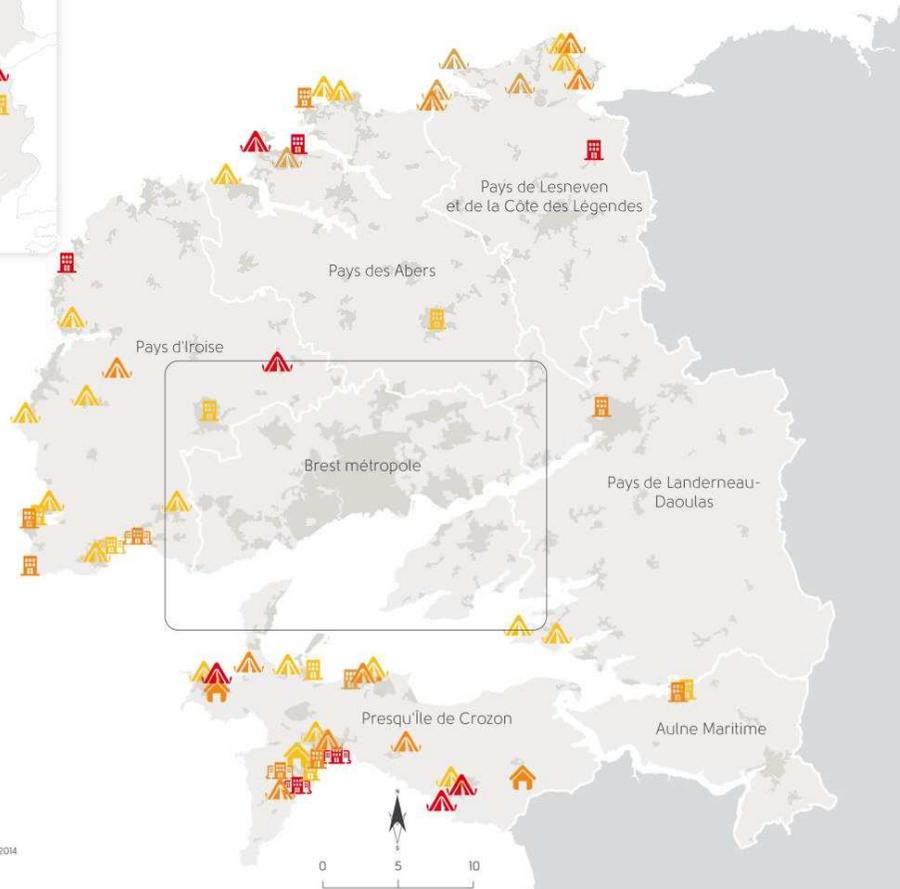
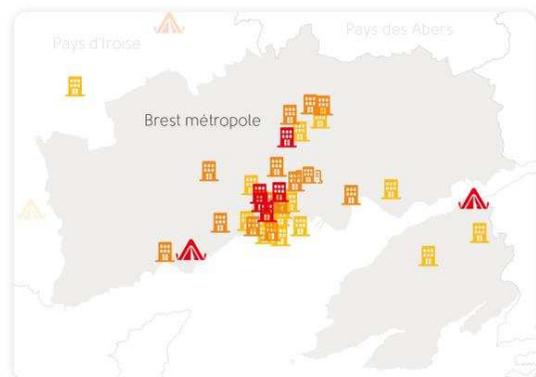
Flux liés aux principaux services (soins, achats, loisirs)

Les plus gros équipements générateurs de flux se concentrent sur **la métropole** et au sein des **pôles structurants**



Flux touristiques

Hébergements touristiques



Type d'hébergement

- Camping
- Hôtel
- Résidence de tourisme
- Village de vacances

Classification

- 4 étoiles
- 3 étoiles
- 2 étoiles
- 1 étoile

Sources : ADEUP / ATOUT FRANCE. Hébergements touristiques au 24 avril 2014
BD CARTO® - © IGN - 2013 - Licence N° 2013-DING-1-77-0033
Ref: 201_4_18_20150520_Hébergements_touristiques



DESTINATIONS PRIVILÉGIÉES

Le littoral et les îles

La ville et la rade de Brest

La Presqu'île de Crozon



ÉTAT DES

LIEUX

Pratiques de mobilité dans le Pays de Brest



Les pratiques de mobilité des ménages*

→ Une utilisation majoritaire de la voiture individuelle



86 %

des ménages du territoire
possèdent au moins 1 voiture

- Sur la CC du Pays des Abers : **94 %**
- Moyenne française : **81 %**



7 %

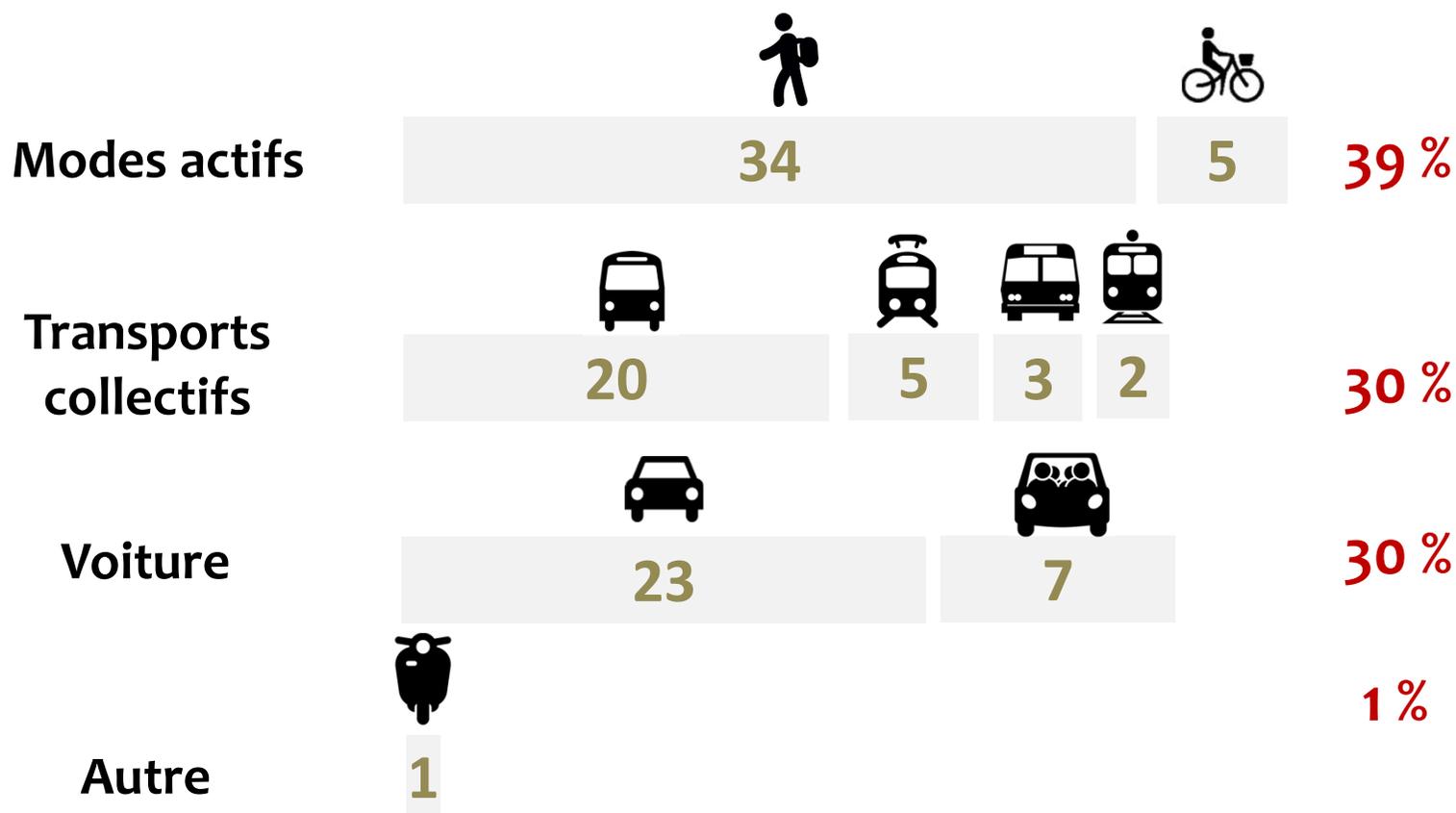
des actifs **utilisent les transports en commun** pour leurs trajets domicile-travail

- Sur Brest métropole : **11,7 %**
- Sur la CC de Pleyben-Châteaulin-Porzay : **1,2 %**

*Source : Insee 2015



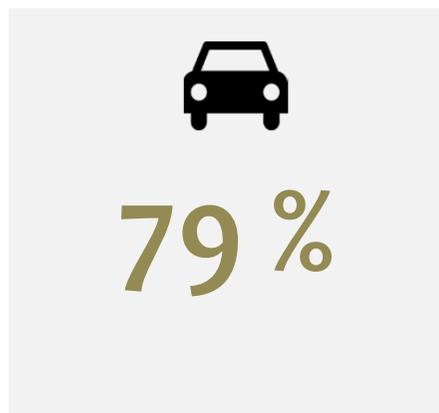
Les pratiques de mobilité des étudiants de Brest métropole*



*entre domicile et lieu d'étude 10
Source : ADEUPa



Les pratiques de mobilité des touristes*



EN
BRETAGNE BE
SANS *ma* VOITURE



Séjours clés en main ou idées de séjours sans sa voiture personnelle

Une hausse soutenue des trafics sur le réseau routier

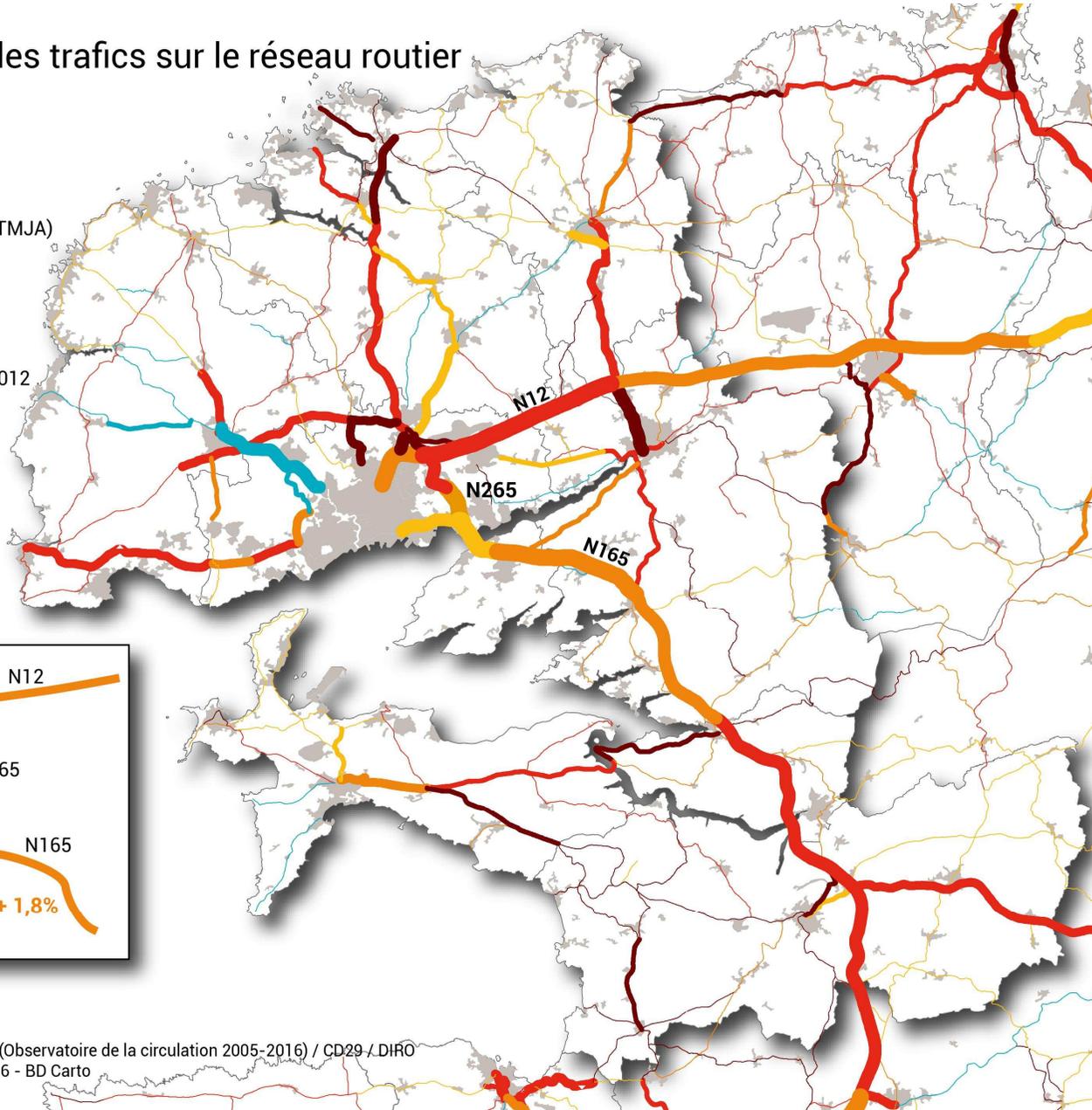
Evolution des trafics depuis 2012

Moyennes journalières annuelles 2017 (TMJA)

- Plus de 30 000
- De 15 000 à 30 000
- De 7 500 à 15 000
- De 5 000 à 7 500
- Moins de 5 000

Taux d'évolution annuel moyen depuis 2012

- Supérieur à 5%
- De 2% à 5%
- De 1% à 2%
- Entre -1% et 1%
- Inférieur à -1%



Synthèse sur les principaux réseaux:
(l'épaisseur du trait est indépendante du volume)

Rocade de Brest: +1,1%

D205

N265

Boulevards internes : +0,3%

N165

Réseau routier national : +1,8%
dans le périmètre du Pays de Brest

0 5 10 km

ADEUP
BREST • BRETAGNE

Source : Brest Métropole (Observatoire de la circulation 2005-2016) / CD29 / DIRO
Fond de carte : IGN - 2016 - BD Carto

augmentation
soutenue chaque
année, du trafic sur
le réseau routier
depuis 2012

Tronçon Saint-
Renan-Brest : report
du trafic en direction
de Gouesnou et
Guipavas



ÉTAT DES LIEUX

L'offre multimodale dans le Pays de Brest



Quelles sont les alternatives à la voiture individuelle sur le territoire ?

Transports en commun

- Réseau SNCF
- Réseau régional BreizhGo
 - trains et cars TER
 - cars interurbains et scolaires
 - liaisons maritimes vers les îles
- Réseau urbain Bibus (Brest métropole)
- Réseau urbain Ar Bus (Landerneau)



Modes actifs

- Vélo, VAE, trottinette...
- Marche



Usages partagés de la voiture

- Covoiturage
- Autostop organisé
- Autopartage



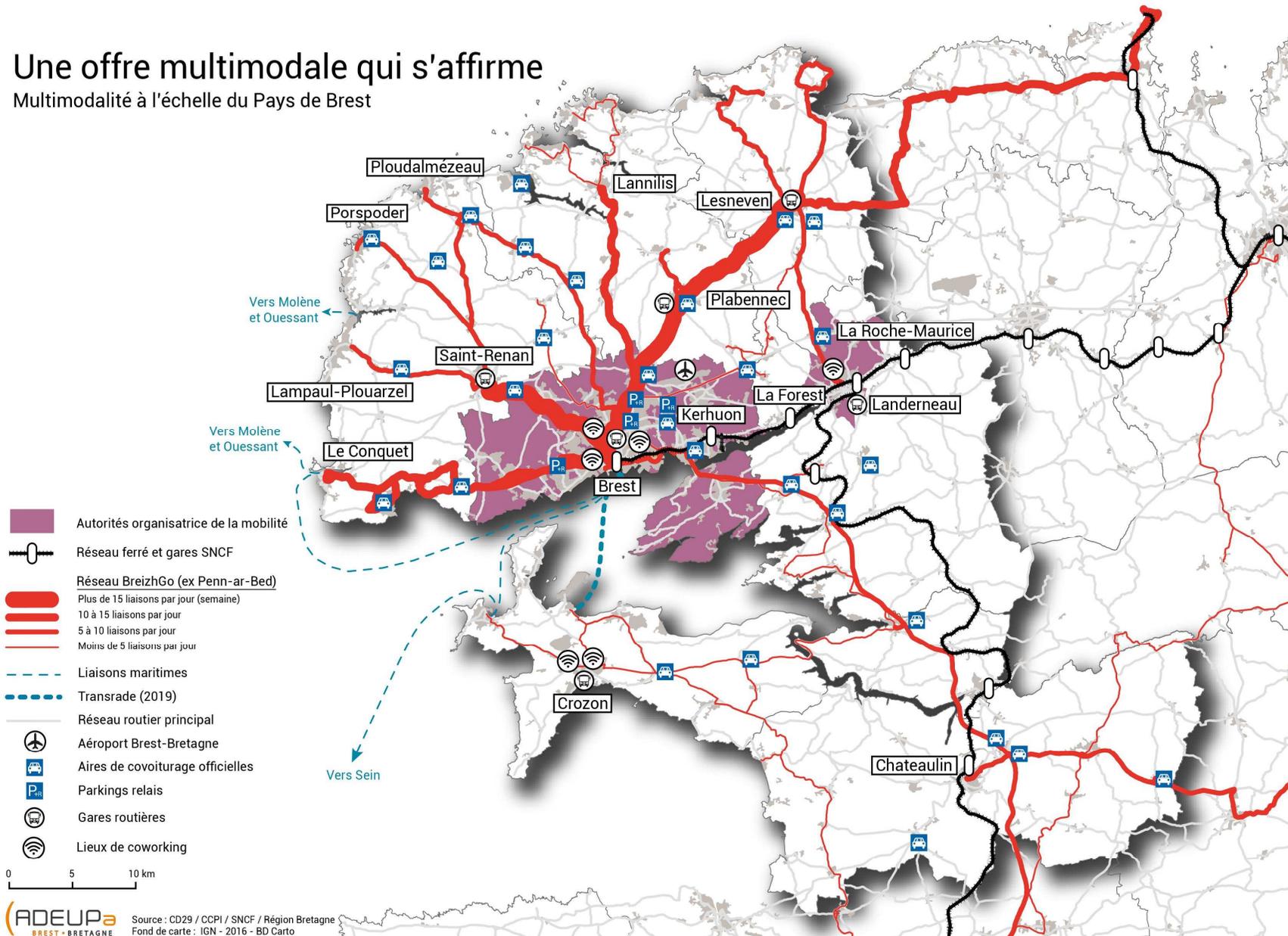
Solutions pour réduire les déplacements

- Télétravail
- Espaces de coworking
- Commerces et services dans les centres-bourgs



Une offre multimodale qui s'affirme

Multimodalité à l'échelle du Pays de Brest



-  Autorités organisatrice de la mobilité
-  Réseau ferré et gares SNCF
- Réseau BreizhGo (ex Penn-ar-Bed)**
-  Plus de 15 liaisons par jour (semaine)
-  10 à 15 liaisons par jour
-  Moins de 5 liaisons par jour
-  Liaisons maritimes
-  Transrade (2019)
-  Réseau routier principal
-  Aéroport Brest-Bretagne
-  Aires de covoiturage officielles
-  Parkings relais
-  Gares routières
-  Lieux de coworking

0 5 10 km

ADEUP BREST • BRETAGNE
 Source : CD29 / CCPI / SNCF / Région Bretagne
 Fond de carte : IGN - 2016 - BD Carto



Acteurs et services sur le Pays de Brest

Transports en commun

■ Réseau urbain Bibus (Brest métropole)

- ~25 millions de voyages en 2015*
- Nombre de voyages réalisés en constante augmentation

■ Réseau urbain Ar Bus (Landerneau)

- 280 000 voyages en 2015*



©Jean-Yves Guillaume

■ Réseau SNCF et TER régional

Brest-Landerneau :

- ligne très fréquentée : ~420 000 voyages (Origine-Destination) en 2014
- Légère baisse depuis 2012*

Ligne Brest-Quimper :

- Travaux de modernisation en 2017
- 9 A/R par jour





Acteurs et services sur le Pays de Brest

Transports en commun

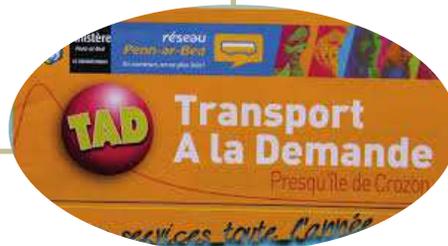
■ Réseau de cars régional BreizhGo

- 22 lignes traversent le territoire
- 65 communes sur 103 sont desservies
- Fréquentation stable > 1 million de voyages/an (2016-2017)*
- Inégalités de services entre nord et sud du territoire :
 - ➔ Ligne 21 (Lesneven-Brest) : 20 A-R /jour
 - ➔ Ligne 34 (Camaret-Brest) : 2 A-R /jour



■ Services de TAD (région et Communautés de communes)

- 17 services de TAD (hors Brest métropole)
- Aucun TAD sur le Pays de Landerneau-Daoulas



Paroles d'acteurs du territoire...

«Dans le sud du territoire, l'offre de cars ne répond pas aux besoins du public salarié»

«Le TAD ne fonctionne pas pour le public jeune»

«Les points d'arrêt du TAD ainsi que les jours de fonctionnement sont fixes ce qui pose problème aux jeunes et aux personnes âgées»



Acteurs et services sur le Pays de Brest

Modes actifs

PRATIQUE UTILITAIRE

■ Aménagements

- Schémas directeurs vélo sur Brest métropole et quelques EPCI
- 170 km d'itinéraires vélo jalonnés sur Brest métropole
- Plan piéton de Brest métropole

■ Location de vélos

Vélocibus sur Brest métropole

■ Association Brest à Pied et à Vélo (BaPaV)

Actions de sensibilisation, ateliers de réparation, vélo-école...

Baromètre des villes cyclables de France (2017)

Brest, classée 15^{ème} ville cyclable sur 29 dans sa catégorie (100 000 à 200 000 hab.)

Conditions jugées « plutôt défavorables »

PRATIQUE DE LOISIR ET TOURISTIQUE

■ GR®

- 450 km de GR®
- GR® 34 : enquête de fréquentation en cours (CRT Bretagne)

■ Véloroutes et voies vertes

- Une offre variée
- Schéma départemental vélo 2016-2020
- Label « accueil vélo » pour les établissements touristiques

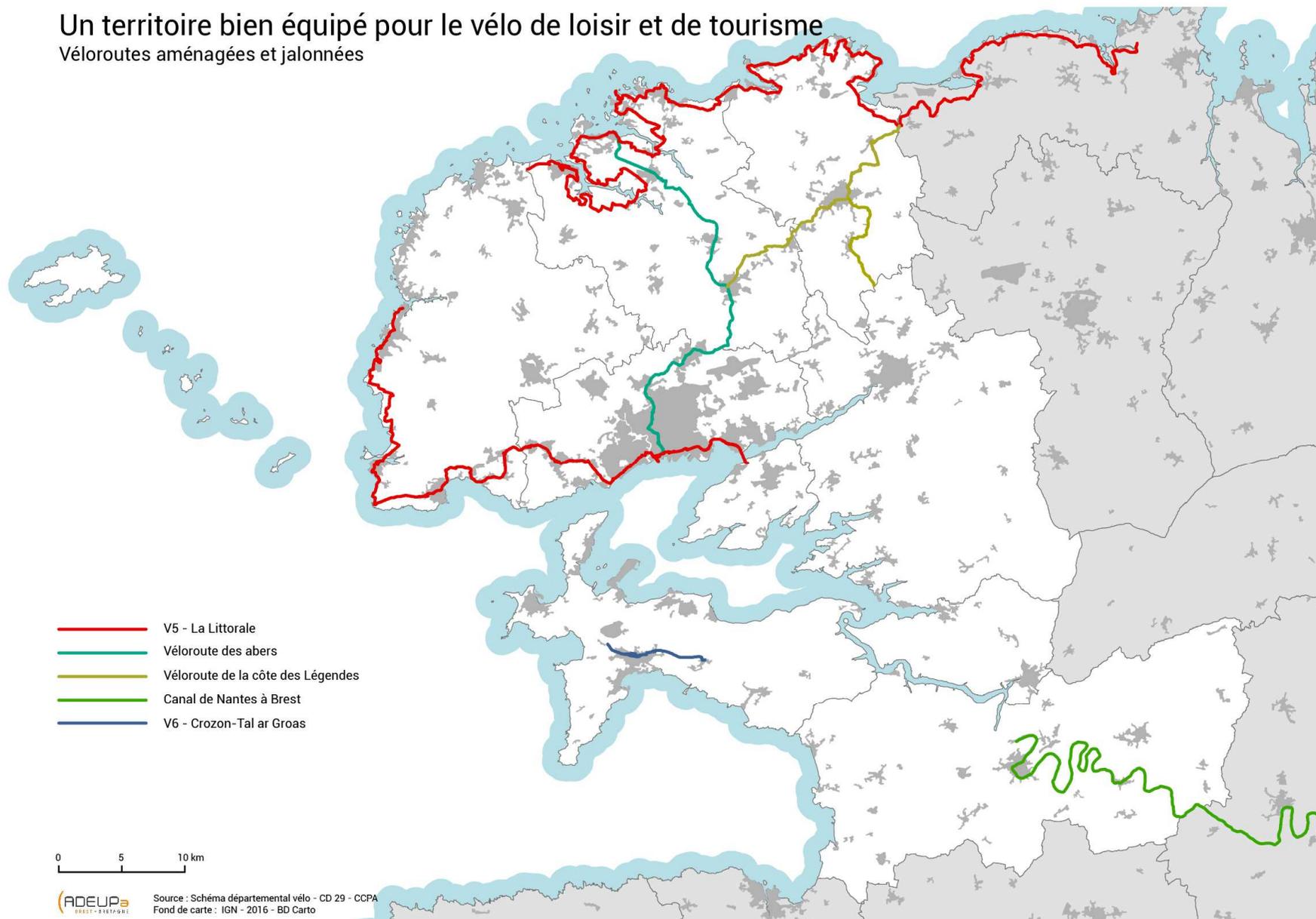
Paroles d'acteurs du territoire...

«Peu d'habitants font du vélo alors que leurs déplacements en voiture sont souvent inférieurs à 5-10 min»



Un territoire bien équipé pour le vélo de loisir et de tourisme

Véloroutes aménagées et jalonnées





Acteurs et services sur le Pays de Brest

Usages partagés de la voiture

■ Covoiturage

- **28 aires** dont 3 saturées (Daoulas, St-Eloi et Châteaulin)
- Plateforme de covoiturage « **OuestGo** » lancée fin mai 2018

■ Autostop organisé : 2 initiatives innovantes

- association « **Octopouce** » en Presqu'île de Crozon : 230 inscrits
- association « **la cabane à pouces** » sur Plougastel-Daoulas (lancement de l'expérimentation en septembre 2018)

■ Autopartage

Association « **les partageurs** » : 2 véhicules en autopartage à Brest



Chiffre ADEME

Les territoires où les actions en faveur du covoiturage fonctionnent le mieux consacrent plus de **75 %** de leur budget à l'animation et à la communication

Association Ehop

travaille au développement du covoiturage depuis 15 ans en Bretagne



Acteurs et services sur le Pays de Brest

Réduire les besoins de déplacement

■ Coworking

Les espaces de coworking se développent (Brest, Landerneau, Crozon)

■ Télétravail

Encore peu développé

■ Services aux salariés des entreprises

Visioconférences, livraisons de paniers de légumes...

■ Renforcement des centralités

SCOT du Pays de Brest : le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) fixe les conditions d'implantation des activités commerciales : privilégier les centralités urbaines commerciales ou des polarités commerciales, urbaines et périphériques



Chiffre du Ministère de la transition écologique et solidaire

Les trajets professionnels représentent 30 % des déplacements en France

Un exemple de « mobilité inversée » à Saint-Nazaire

« le MarSOINS » : unité mobile de soins





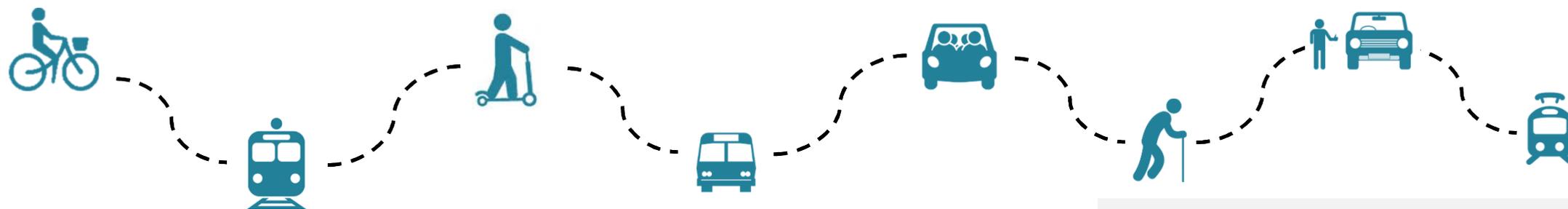
Intermodalité

Paroles d'acteurs du territoire...

« Dans les territoires ruraux et périurbains, les transports en commun ne peuvent pas constituer l'unique solution »

« Il manque souvent des solutions de mobilité pour les derniers km »

Et si l'INTERMODALITÉ était une solution ?



Proposer non pas UNE mais **UN BOUQUET** de solutions de mobilité

Proposer des solutions **DU PREMIER AU DERNIER KM**

Assurer la meilleure **FLUIDITÉ** possible au passage entre deux modes différents



Pays de Brest : quelle offre pour une intermodalité fluide ?

Pôles d'échange multimodaux

Brest (gare ferroviaire), Landerneau (gare ferroviaire), Plabennec (gare du Lac)

« KorriGo »

Une seule billettique pour le TER Bretagne et le réseau Bibus



Parkings relais

4 parkings relais tram et bus + parking vélos sécurisé sur Brest métropole

INTERMODALITÉ

Aires de covoiturage

28 aires de covoiturage

« MobiBreizh »

Site régional d'information multimodale





ÉTAT DES

LIEUX

La mobilité inclusive sur le Pays de Brest



Mobilité inclusive : des chiffres parlants

Sur le Pays de Brest :

1/4 de la population a plus de 60 ans

14% des ménages n'ont pas de voiture (INSEE 2015)

En France* :

1 français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de moyens de transport pour s'y rendre

19 % des français ne possèdent pas d'ordinateur

27% n'ont pas de smartphone

Paroles d'acteurs du territoire...

« Dans les communes isolées non desservies par des transports en commun et sans réseau de covoitureurs, la seule solution est parfois de déménager »

« La mobilité relève de l'apprentissage, ce n'est pas inné »





Mobilité inclusive : des acteurs et des actions sur le Pays de Brest

Sur prescription



Location de véhicules, garage social, transport individuel à la demande, micro-crédit social, auto-école sociale (Feu Vert Mobilité)

coordination des acteurs
accompagnements
« mobilité » (diagnostics, informations collectives, ateliers)

Préserver l'autonomie des 60 ans et plus : conférences, ateliers, rallyes mobilité...



ÉTAT DES

LIEUX

L'accompagnement au changement en matière de mobilité



L'accompagnement au changement : une nécessité

Paroles d'acteurs du territoire...

« Nous avons mis en place une expérimentation de TAD mais cela n'a pas fonctionné »

« Il faudrait valoriser l'image du vélo »

« Un outil seul ou une infrastructure seule ne suffisent pas à modifier les habitudes »

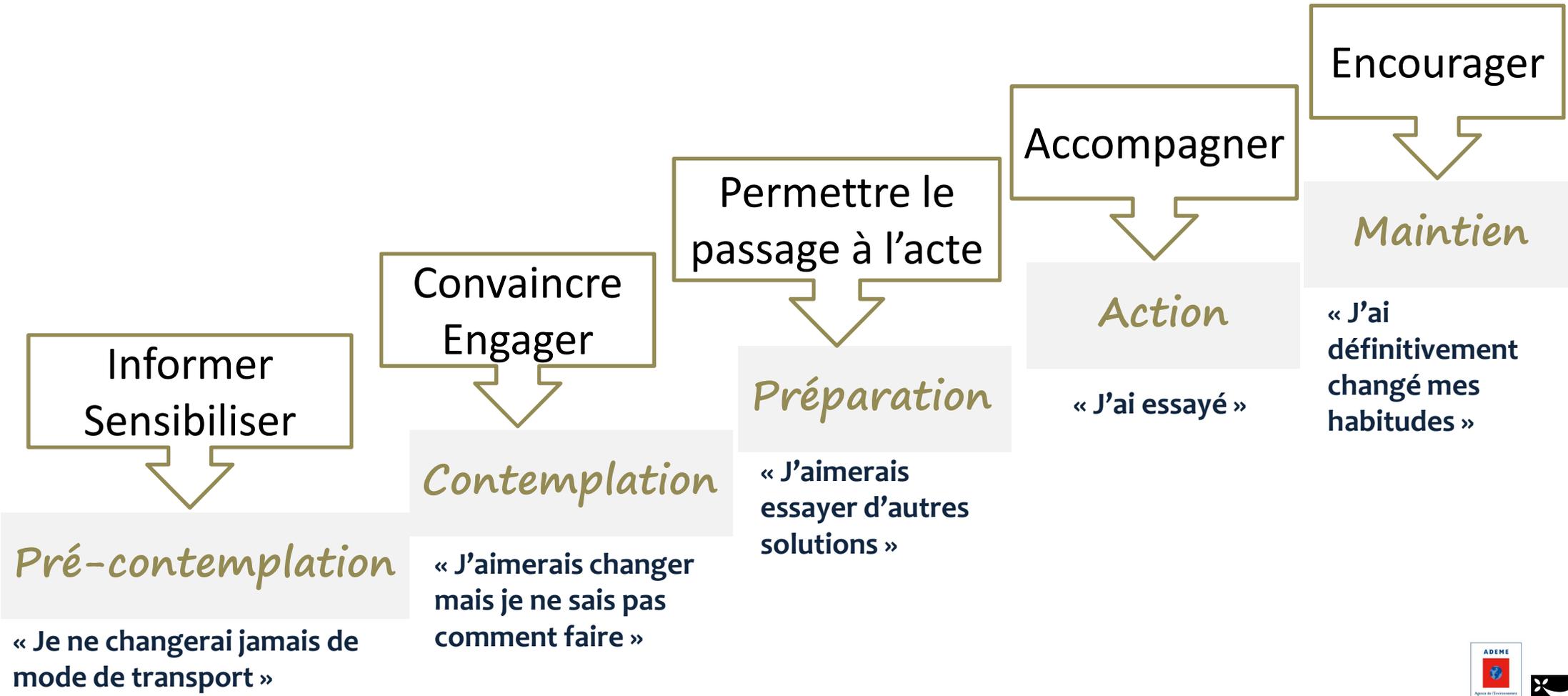
« La voiture représente la liberté, le confort et la facilité »

« L'offre alternative existe mais comment amener les habitants à changer leurs habitudes ? »

« Les employeurs ont parfois peur de développer le covoiturage dans leur entreprise car selon eux, s'il y a un problème, ce sont potentiellement plusieurs salariés qui ne viendront pas travailler le même jour »



Le processus du changement : un processus long et complexe



Modèle transthéorique (Proshaska & Di Clemente 1982)



Des actions menées sur le Pays de Brest

Information, sensibilisation, conseil

- Animations pour la semaine de la mobilité
- Accompagnement d'entreprises dans leurs **Plans de mobilité** par Brest métropole

Contrainte (réglementation, restriction...)

Développement de **zones 20/30 km/h ; chaucidou...**



Changement
de pratique

Expérimentation (test d'alternatives)

- **Challenges** et jeux-concours organisés sur Brest métropole (« à vélo au boulot », « bougeons autrement »...)
- **Prêt de VAE** pour test par BaPaV



Incitation, facilitation

- Incitation financière : mise en place de l'**Indemnité Kilométrique Vélo** dans quelques entreprises
- Périodes de **gratuité du bus**
- Facilitation : **places de parking réservées** aux covoitureurs dans quelques entreprises



ÉTAT DES LIEUX

Et ailleurs ?



Des territoires qui s'impliquent dans la mobilité durable

PÔLE MÉTROPOLITAIN LE MANS SARTHE

■ Développement de nouveaux services

Autopartage sur 6 communes rurales, auto-stop organisé entre 2 communes rurales, location de VAE, feuille de route covoiturage

■ Accompagnement au changement

Accompagnement de Plans de mobilité d'entreprises et mises en place d'évènements de sensibilisation

■ Projet de création de nouvelles haltes TER





Des territoires qui s'impliquent dans la mobilité durable

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VAL D'ILLE-AUBIGNÉ

■ Modes actifs

espaces de stationnement sécurisés, voies aménagées, service de location de vélos électriques (139 VAE)

■ Usages partagés de la voiture

expérimentation de l'autopartage sur 3 communes, aménagement de 5 aires de covoiturage, adhésion à l'association Ehop

■ Accompagnement au changement

Portraits et interviews d'habitants, animations, programme « les aventuriers de la mobilité »...

■ Renforcement des équipements de haltes TER





ATELIERS

Axes de travail identifiés



Atelier 1

Les usages partagés de la voiture

Covoiturage

Autostop organisé

Autopartage

La loge

Atelier 2

Diversification de l'offre alternative à la voiture

Vélo

Transports en commun

Solutions visant à limiter les déplacements

Salle Penfoul

Atelier 3

Amélioration des conditions de mobilité

Intermodalité, fluidité

Aménagement et partage de l'espace public

Salle Lanveur

Atelier 4

Accompagnement au changement de comportement

Information

Expérimentations

Contraintes

Incitations

La scène

Atelier 5

Mobilité inclusive et solidaire

Lever les freins

Éducation

Bénévolat

Salle Elorn