



MOBILITÉ DURABLE SUR LE PAYS DE BREST

DIAGNOSTIC PARTAGÉ

GLOSSAIRE ET ACRONYMES

Acronymes

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

PDM : Plan De Mobilité

TAD : Transport à la Demande

VAE : Vélo à Assistance Électrique

Définitions

Autopartage : mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules.

Autosolisme : fait qu'un automobiliste soit seul dans son véhicule.

Autostop organisé : covoiturage spontané qui est structuré et facilité par un acteur privé, une collectivité ou un prestataire (installation de bornes au bord de voies publiques ou privées).

Bande cyclable : aménagement de la chaussée, réservé aux cyclistes.

Économie collaborative – économie du partage - économie de fonctionnalité : l'économie collaborative consiste à privilégier l'usage d'un bien à la possession de ce dernier.

Covoiturage : utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers (effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte).

Mobilité active : toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle se réalise à l'aide de modes eux-mêmes dits « actifs », principalement la marche et le vélo.

Mobilité inclusive : la mobilité inclusive vise à proposer des solutions physiquement et financièrement accessibles aux catégories de populations exclues d'un accès à la mobilité (personnes à faibles revenus, demandeurs

d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...).

Mobilité inversée : la mobilité inversée consiste à faire venir les biens et les services sur les lieux de vie.

Multimodalité : recouvre le foisonnement dans l'offre des services de mobilité et « modes » de transport.

Intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Plan de mobilités (PDM) : ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Plateforme de mobilité : une plateforme de mobilité est un dispositif favorisant une mobilité inclusive au service d'un territoire et de sa population.

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues (toujours

physiquement séparée de la chaussée ouverte à la circulation motorisée).

Véloroute : itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné et sécurisé.

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

SOMMAIRE

I.	Introduction.....	5
II.	Les déplacements dans le Pays de Brest	7
II.1	Des flux de différentes origines.....	7
II.2	Les pratiques de déplacement des habitants et des touristes	15
III.	L'offre multimodale dans le Pays de Brest.....	18
III.1	Les transports en commun	18
III.2	Les usages partagés de la voiture	24
III.3	Les mobilités actives.....	27
III.4	La fluidité entre les différents modes de déplacement	31
III.5	La non mobilité	35
IV.	La mobilité inclusive	37
IV.1	Contexte	37
IV.2	Acteurs et actions dans le Pays de Brest.....	39
V.	L'accompagnement au changement en matière de mobilité	42
VI.	Un séminaire multi-acteurs pour identifier les enjeux du territoire.....	46
VI.1	Forces, faiblesses, opportunités et menaces	46
VI.2	Principaux enjeux	49
VI.3	Conclusions pour l'élaboration du plan d'actions	55

I. Introduction

Le concept de mobilité durable, apparu pour la première fois dans les années 1990, ne semble pas avoir de définition formelle et univoque. De même que le concept de développement durable, il évoque la nécessité de tenir compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux liés à la mobilité.

Le Pays de Brest, organisé autour d'une métropole et de 7 intercommunalités se compose de 103 communes pour environ 420 000 habitants. Il constitue un véritable bassin de vie au sein duquel ses habitants réalisent de nombreux déplacements quotidiens. La voiture individuelle étant actuellement le mode de transport privilégié des habitants du territoire, les élus du Pôle métropolitain du Pays de Brest ont souhaité

mener une réflexion à l'échelle de ce bassin de vie en faveur du développement d'une mobilité plus durable afin d'infléchir l'usage de la voiture individuelle tout en assurant un accès à des solutions de mobilité à tous les habitants du territoire.

Pour répondre à ces attentes, le Pôle métropolitain, de par son rôle d'espace de coopération et de solidarités, pilote une **mission mobilité durable** afin d'élaborer un programme d'actions en associant l'ensemble des acteurs du territoire. Cette mission est co-financée par l'ADEME et la région Bretagne.

Par ailleurs, le Pôle métropolitain du Pays de Brest accompagne les 6 communautés de commune du territoire dans l'élaboration de leur Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Le transport fait partie des volets étudiés. Les transports représentent 20 % de

la consommation d'énergie primaire du territoire et 25 % des émissions de gaz à effet de serre (second poste après l'agriculture)¹. Le travail effectué par le Pôle métropolitain sur la mobilité sera étroitement lié à l'élaboration des plans d'actions du volet transport des différents PCAET du territoire.

Le **diagnostic partagé mobilité durable du Pays de Brest** constitue la première étape de ce travail. Il se compose :

- d'un état des lieux,
- d'une identification des atouts, faiblesses, opportunités et menaces du territoire,
- d'une identification des principaux enjeux.

L'**état des lieux** a pour objectif de connaître et de comprendre :

¹ Diagnostic Climat Energie Pays de Brest 2016 – Ener'gence

- les déplacements dans le Pays de Brest : les flux générés par les différentes activités ainsi que les pratiques de mobilité des habitants et des touristes qui se déplacent sur le territoire (§II),
- l'offre multimodale actuelle (infrastructures, services et acteurs) (§III),
- le contexte lié à la mobilité inclusive sur le territoire (§IV),
- les processus de changement de comportement en matière de mobilité ainsi que les actions menées sur le territoire (§V).

L'état des lieux a été partagé avec l'ensemble des acteurs du territoire lors d'un séminaire, le 1^{er} octobre 2018. Des ateliers ont ensuite permis de faire émerger les principales forces et faiblesses du territoire ainsi que les principaux enjeux.

II. Les déplacements dans le Pays de Brest

II.1 Des flux de différentes origines

II.1.1 Flux professionnels

Brest métropole, principale destination des flux professionnels

En 2014, **64 %** des trajets domicile travail du territoire étaient réalisés en direction de Brest métropole². En conséquence, le Pays de Brest est l'objet de nombreux **déplacements pendulaires** entre les EPCI et la métropole.

Entre 2008 et 2014, de nombreux flux professionnels inter-EPCI ont augmenté (voir carte ci-dessous), en particulier ceux des habitants de la Communauté de communes du Pays d'Iroise.

Depuis 1975, le poids démographique de Brest métropole diminue au profit des pôles

structurants et des pôles communaux des autres EPCI du Pays de Brest³. Cette **périurbanisation** conduit au rallongement des trajets professionnels. En effet, seule la moitié des habitants du Pays de Brest réside dans Brest métropole alors que cette dernière concentre plus de 60 % des emplois⁴.

Flux internes aux EPCI : une part prépondérante de la mobilité professionnelle

Les navettes domicile-travail internes aux EPCI représentent **70 %** des déplacements professionnels du territoire en 2014. Ainsi, même si la tendance est à l'éloignement entre son lieu de vie et son lieu de travail, une part prépondérante de la population du Pays de Brest vit dans l'EPCI au sein duquel elle travaille.

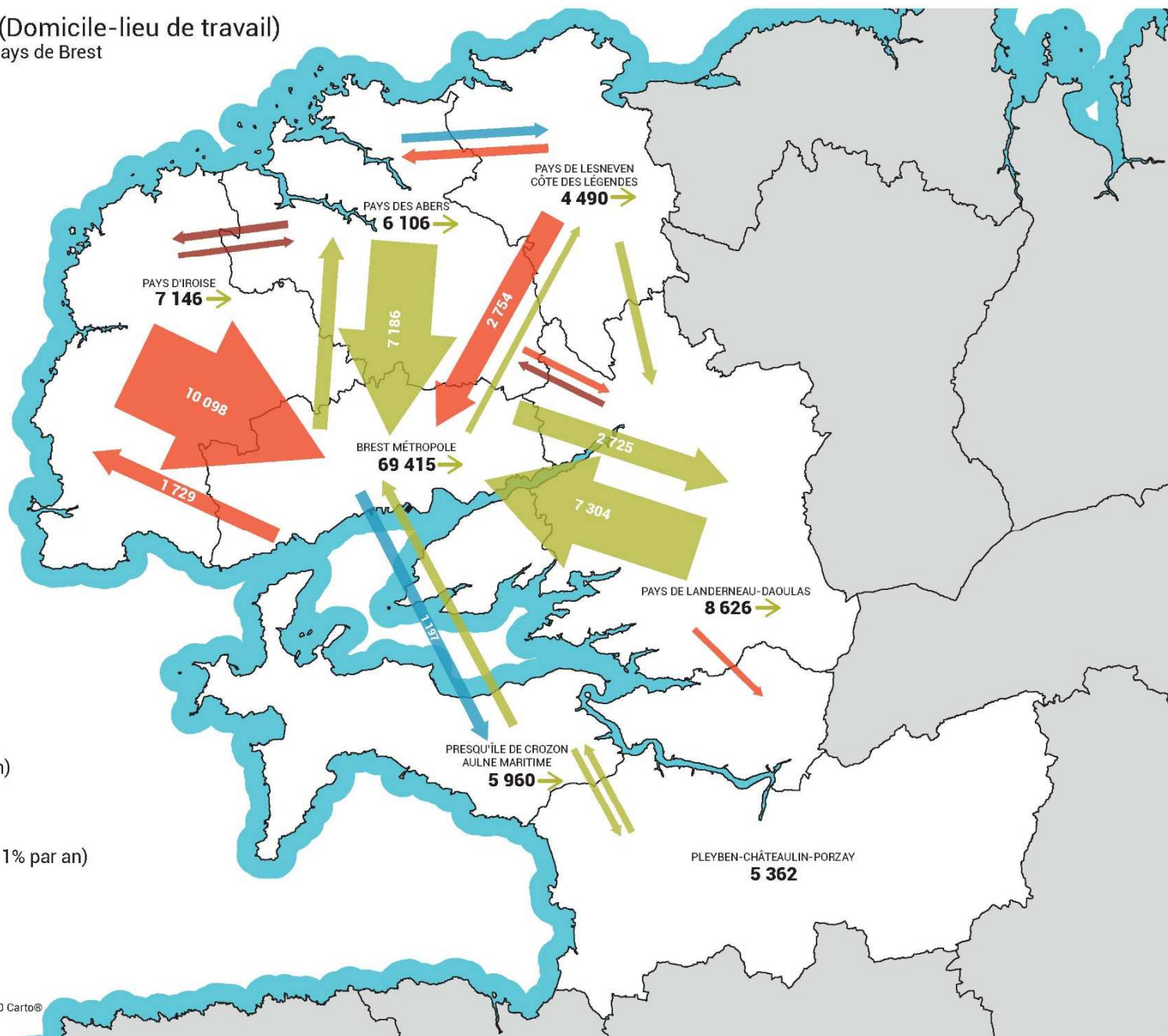
² Source : ADEUPa

³ Portrait socio-économique du Pays de Brest - 17 décembre 2014 - ADEUPa

⁴ Insee 2015

Mobilité professionnelle (Domicile-lieu de travail)

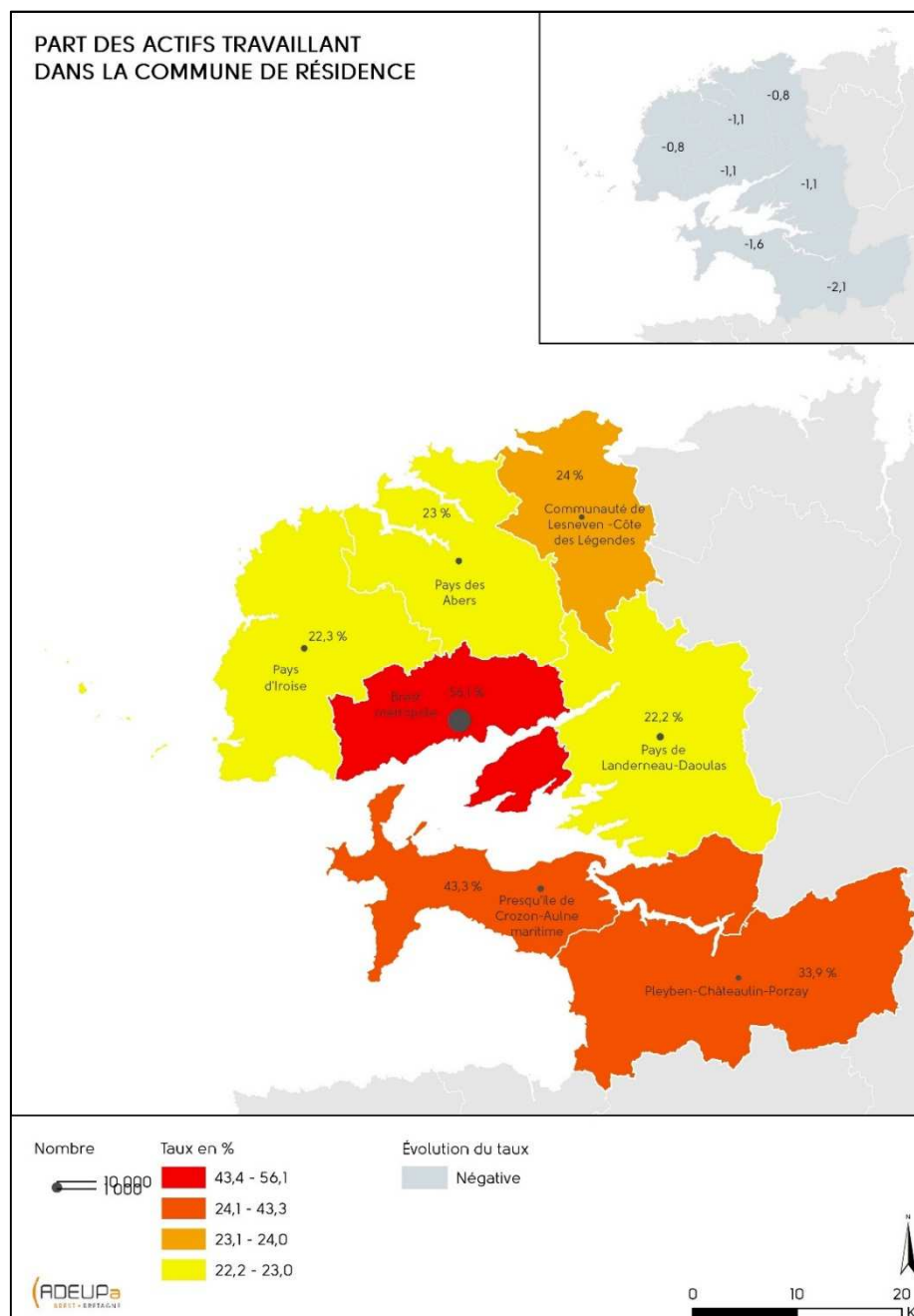
Flux quotidiens entre les EPCI du Pays de Brest
supérieurs à 500 navettes par jour



Flux internes aux communes : une part non négligeable de la mobilité professionnelle

En moyenne, **41 %** des actifs du Pays de Brest travaillent au sein de leur commune de résidence. Cette valeur est à nuancer : si sur Brest métropole, la part s'élève à 56,1 %, elle est plus proche de 23 % sur les autres EPCI.

La part des actifs travaillant au sein de leur commune de résidence est plus élevée en moyenne dans le Pays de Brest qu'en Bretagne (36 %) et en France (33 %).

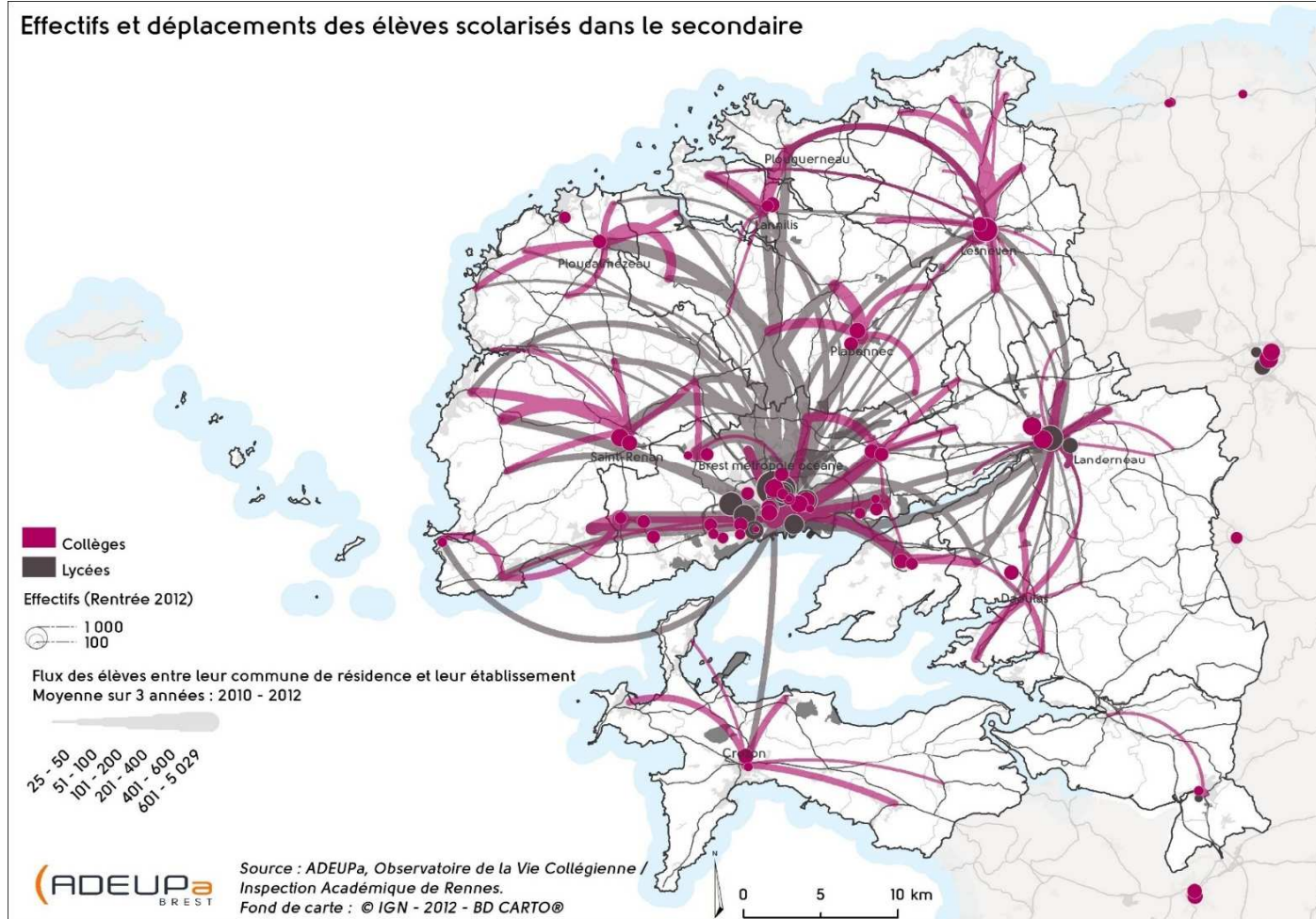


II.1.2 Flux des scolaires et des étudiants

Dans le secondaire : une convergence des déplacements vers les pôles structurants

L'enseignement secondaire génère :

- Des flux liés aux déplacements des collégiens à destination des pôles structurants du territoire.
- Des flux liés aux déplacements des lycéens, principalement à destination de Brest métropole où se trouvent la plupart des lycées du territoire.



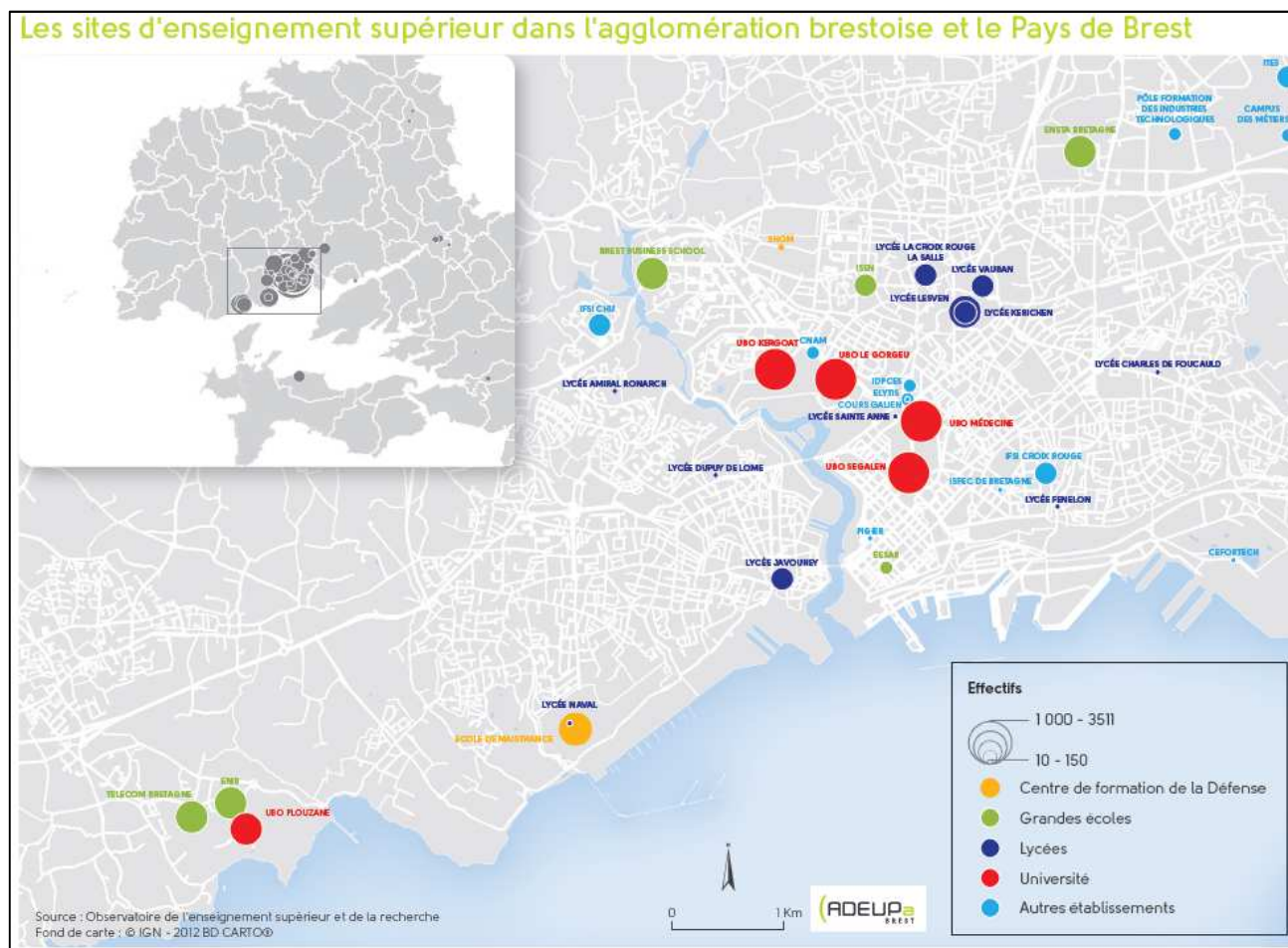
Dans l'enseignement supérieur : des déplacements assez courts, majoritairement effectués au sein de la métropole

Le Pays de Brest comptait 24 600 étudiants inscrits dans le supérieur en 2014⁵. Les trois campus du Bouguen, de Segalen et de médecine concentrent 60 % des étudiants. Deux autres lieux accueillent également un grand nombre d'étudiants : le technopôle Brest-Iroise et le boulevard Léon Blum (cité scolaire Kerichen et lycée La Croix Rouge La Salle). Les principaux sites d'enseignement supérieur sont donc situés au sein de Brest métropole.

La plupart des étudiants du pays de Brest vivent dans la métropole (84%), particulièrement dans la ville de Brest (17 000 étudiants). Environ 4 000 d'entre eux vivent dans les intercommunalités voisines, en

⁵ Les pratiques de déplacement des étudiants dans le Pays de Brest – Juin 2015 – Brest métropole, ADEUPa

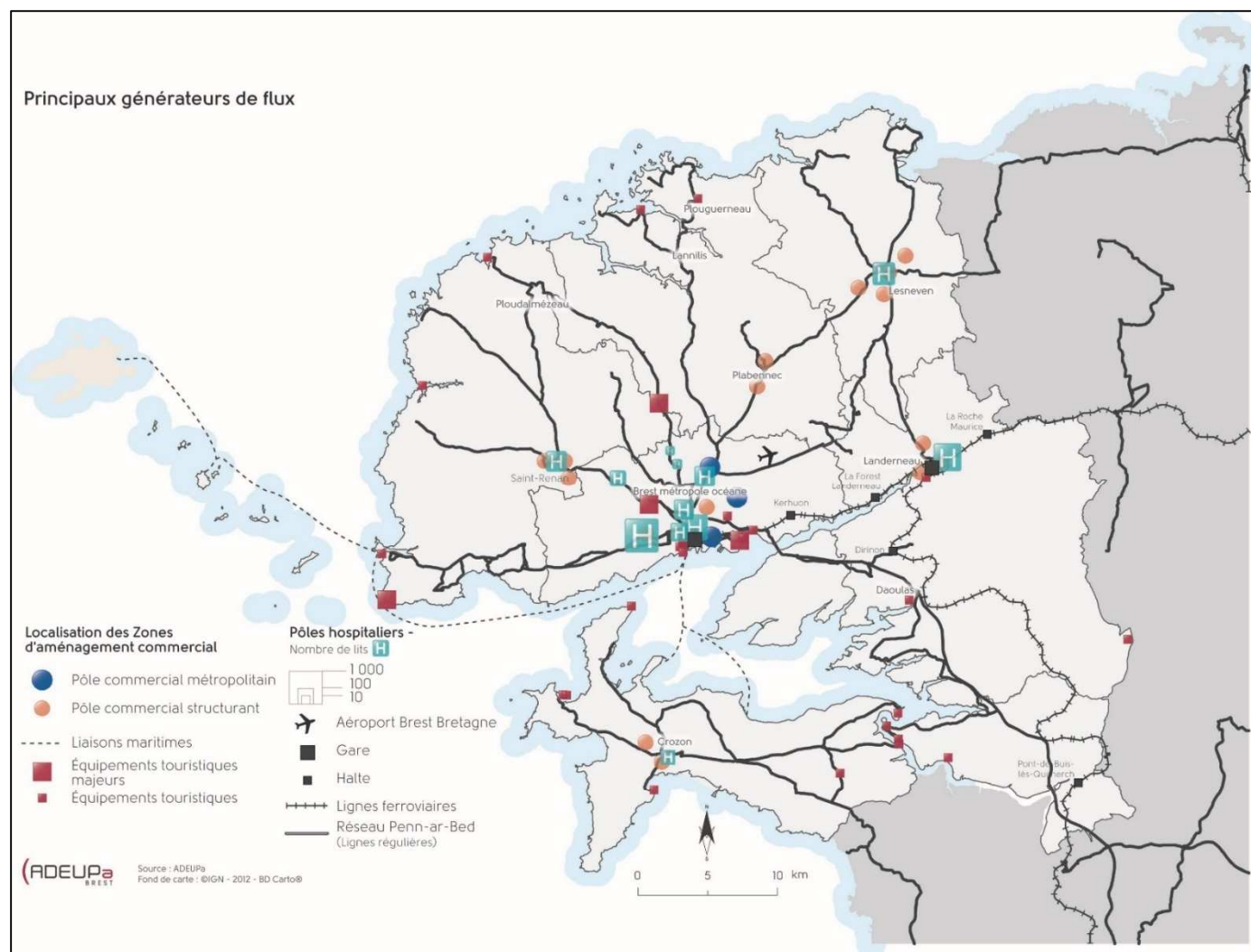
général au domicile de leurs parents⁵. Les étudiants se déplacent donc en moyenne moins loin que les élèves du secondaire.



II.1.3 Flux liés aux soins, aux achats et aux loisirs

Brest métropole concentre la majorité des plus gros équipements qui génèrent des flux liés aux soins ainsi qu'aux achats et aux loisirs (Océanopolis, piscines, Quartz, cinéma Multiplex, centres commerciaux...).

D'autres pôles structurants du territoire tels que Landerneau, Lesneven, Crozon ou Saint-Renan possèdent également des équipements majeurs générateurs de flux (hôpitaux, centres commerciaux, piscines...).



II.1.4 Flux touristiques

La fréquentation touristique du Pays de Brest semble être repartie à la hausse depuis 2012⁶.

Le territoire possède une véritable diversité d'équipements et de sites touristiques :

■ 9 équipements touristiques majeurs : le site de Saint-Mathieu, le site de l'Île Vierge, le village de Meneham, la récréée des 3 Curés, Océanopolis, le musée national de la Marine, le conservatoire botanique national, le Fonds Hélène & Edouard Leclerc pour la culture et l'Abbaye de Daoulas.

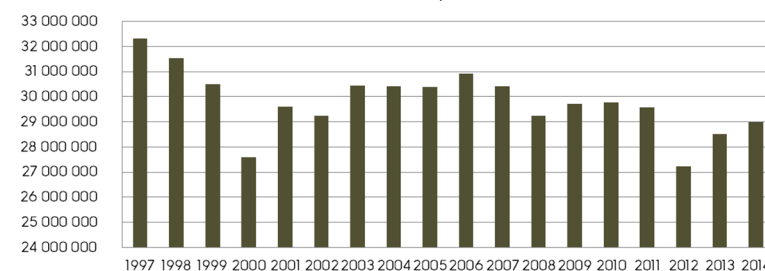
■ 3 spots à forte notoriété : la Presqu'île de Crozon, la rade de Brest et les îles.

Par ailleurs, le territoire possède 450 km de GR®, il accueille les 4^{ème} et 6^{ème} festivals de Bretagne (le Bout du monde et Fête du bruit) et dispose de deux parcs naturels (le Parc

naturel régional d'Armorique et le Parc naturel marin d'Iroise).

Tous ces attraits touristiques génèrent de nombreux déplacements sur le territoire.

Évolution des nuitées touristiques dans le Finistère

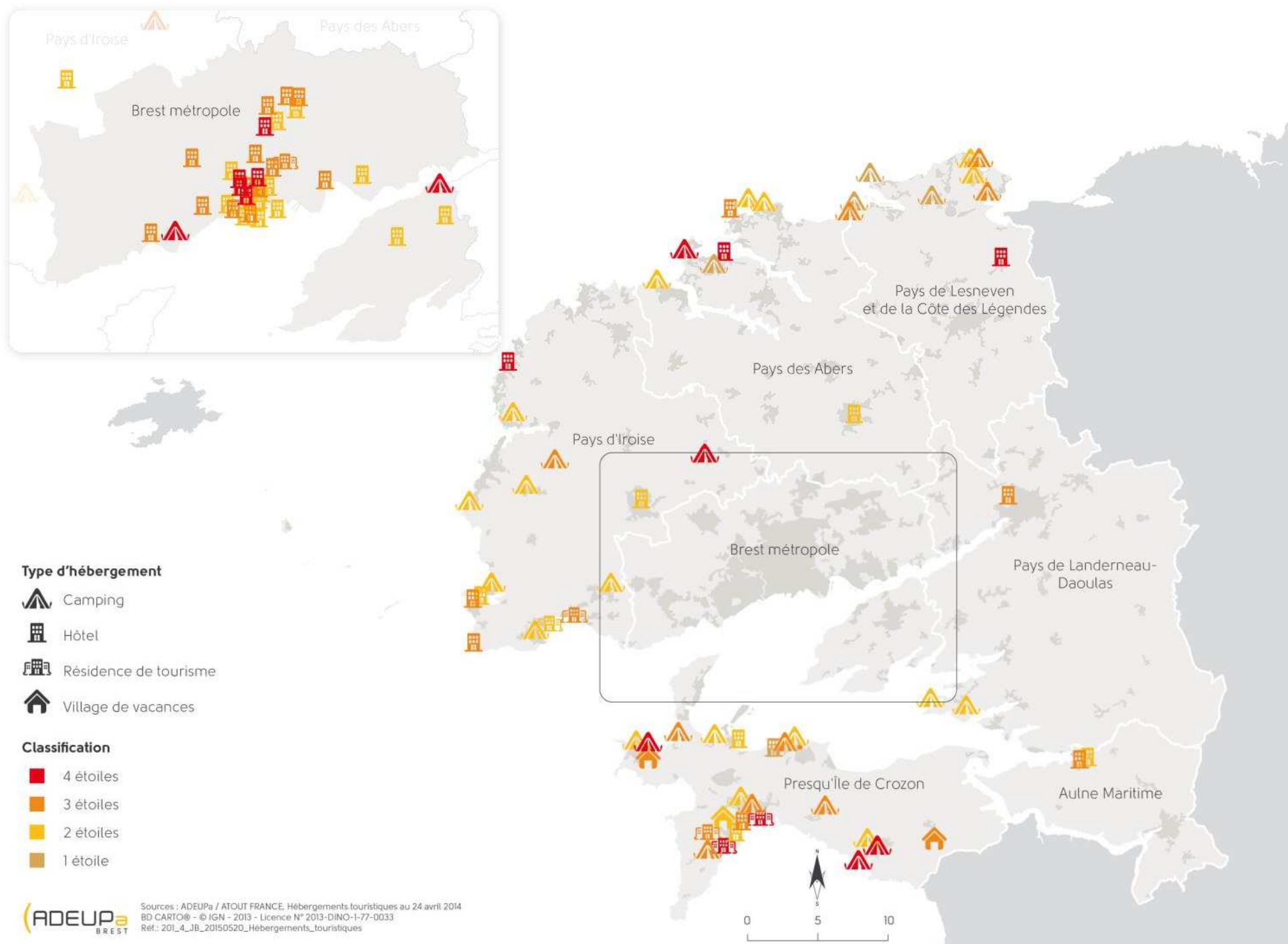


Source : ADEUPa



⁶ Source : ADEUPa

Hébergements touristiques



II.2 Les pratiques de déplacement des habitants et des touristes

II.2.1 Des déplacements majoritairement effectués en voiture

Une forte motorisation des ménages

86 % des ménages du territoire possèdent au moins une voiture⁷. Cette part s'élève à 94 % sur la Communauté de communes du Pays des Abers et la Communauté de communes du Pays d'Iroise. La moyenne sur le Pays de Brest est supérieure à la moyenne française qui est de 81 %.

⁷ Insee 2015 (chiffre qui n'inclut pas la Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay)

Une utilisation massive de la voiture dans les déplacements quotidiens

Ce fort taux de motorisation ainsi que la présence d'un réseau routier performant conduisent à la prédominance de l'utilisation de la voiture individuelle dans les déplacements des habitants.

II.2.2 Focus sur les déplacements professionnels

D'après les chiffres de l'Insee, **7 %** des actifs du territoire utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail⁷. Ce taux d'élève à **11 %** sur Brest métropole mais ne dépasse pas les **4 %** sur les autres EPCI du Pays de Brest.

⁸ Les pratiques de déplacement des étudiants dans le Pays de Brest – Juin 2015 – Brest métropole, ADEUPa

II.2.3 Focus sur les déplacements des étudiants

Une enquête réalisée par l'ADEUPa auprès des étudiants de l'enseignement supérieur du Pays de Brest⁸ révèle que le mode de transport le plus utilisé par ces derniers est la marche (**34 %**). Viennent ensuite à parts équivalentes les transports collectifs (**30 %**) et la voiture (**30 %**).

La part modale du vélo pour les étudiants du Pays de Brest est en revanche assez faible (**5%**). Seuls 36 % des cyclistes sont satisfaits ou très satisfaits de la qualité des cheminements cyclables.

La part du covoiturage chez les étudiants est aujourd'hui égale à **7 %** en moyenne. Ce chiffre double presque sur le site du technopôle Brest-Iroise où des actions de sensibilisation ont été menées.

II.2.4 Focus sur les déplacements touristiques

Le Comité Régional du Tourisme de Bretagne a réalisé une enquête portant sur les habitudes des touristes de toutes les destinations bretonnes⁹. Sur la destination Brest Terres Océanes, 1 832 questionnaires ont pu être analysés.

Les résultats de cette enquête montrent que **79 %** des touristes de la destination Brest Terres Océanes interrogés, se déplacent en voiture, **16 %** utilisent les modes actifs et **5 %** les transports en commun. Les personnes interrogées ont justifié ce choix par le fait qu'elles préfèrent utiliser un véhicule personnel et être indépendantes pendant leurs vacances.

II.2.5 Une hausse soutenue du trafic sur le réseau routier du Pays de Brest depuis 2012

L'utilisation prépondérante de la voiture individuelle sur le Pays de Brest additionnée à une hausse de la population dans les communes limitrophes de Brest métropole ainsi que dans les autres EPCI, a pour conséquence une **augmentation soutenue, chaque année, du trafic sur le réseau routier depuis 2012**. Cette augmentation concerne le réseau national (N165 et N12), le réseau départemental ainsi que les boulevards internes de Brest.

Les principaux accès à Brest métropole ont vu leur fréquentation augmenter ces dernières années. Seul le tronçon de la route départementale D5 entre Saint-Renan et Brest a enregistré une baisse de trafic routier depuis 2012. Le trafic de cet axe semble en

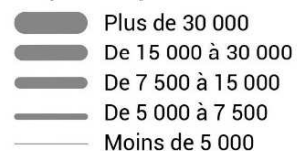
effet s'être reporté sur la départementale D67 en direction de Gouesnou et Guipavas.

⁹ Enquête Reflet du CRT Bretagne (2016)

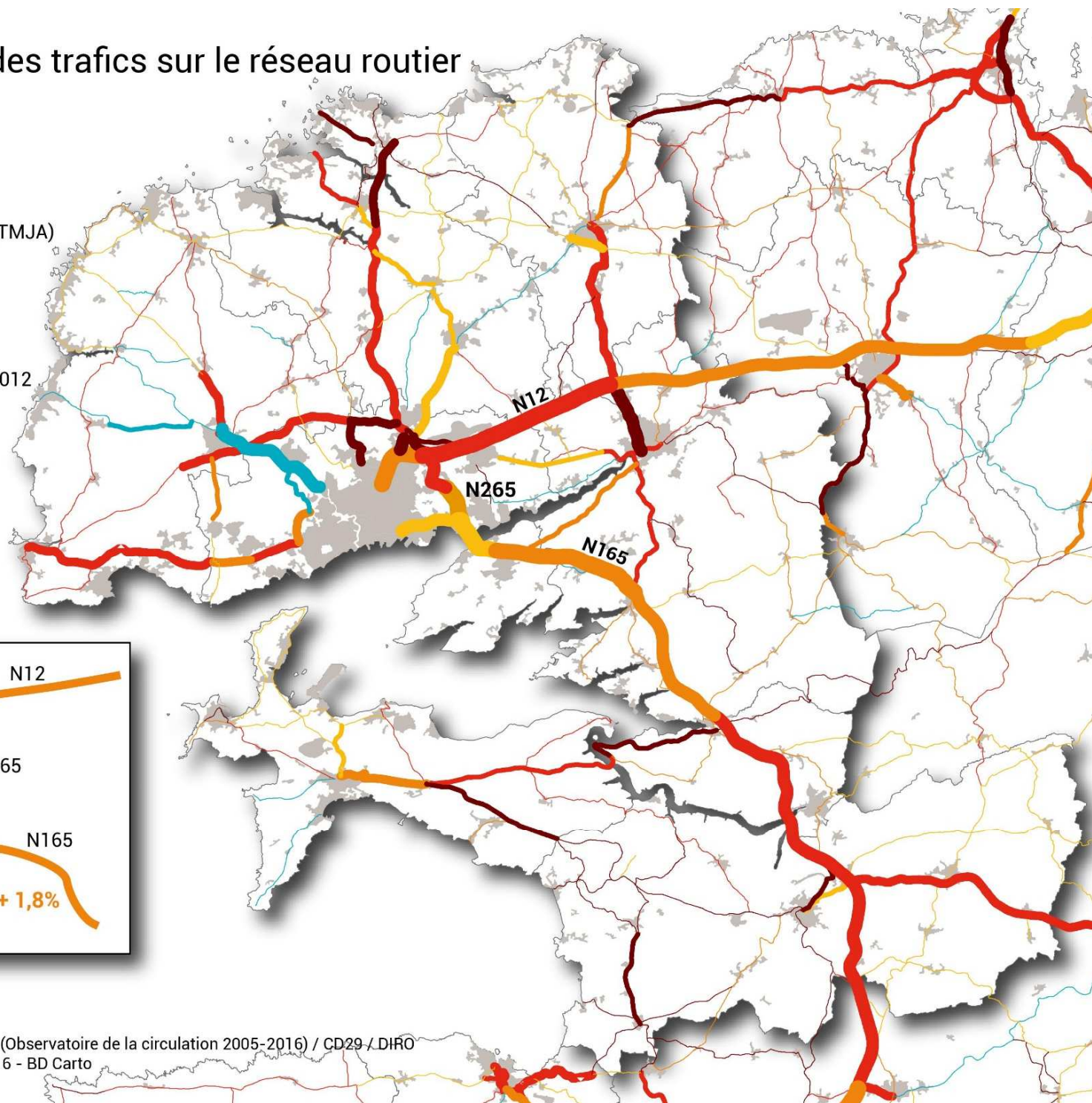
Une hausse soutenue des trafics sur le réseau routier

Evolution des trafics depuis 2012

Moyennes journalières annuelles 2017 (TMJA)



Taux d'évolution annuel moyen depuis 2012



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

Rocade de Brest: +1,1%

D205

Boulevards internes : +0,3%

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

0 5 10 km

III. L'offre multimodale dans le Pays de Brest

Il existe d'ores et déjà de nombreuses alternatives à « l'autosolisme » sur le territoire, facilitées par des infrastructures, des outils et des services, notamment :

- Les transports en commun,
- Les modes actifs,
- Les usages partagés de la voiture.

maritime pour la desserte des îles depuis 2017).

- Brest métropole met en place le transport urbain Bibus (bus, tramway, téléphérique, TAD).
- La ville de Landerneau organise le réseau de bus Ar Bus.

III.1 Les transports en commun

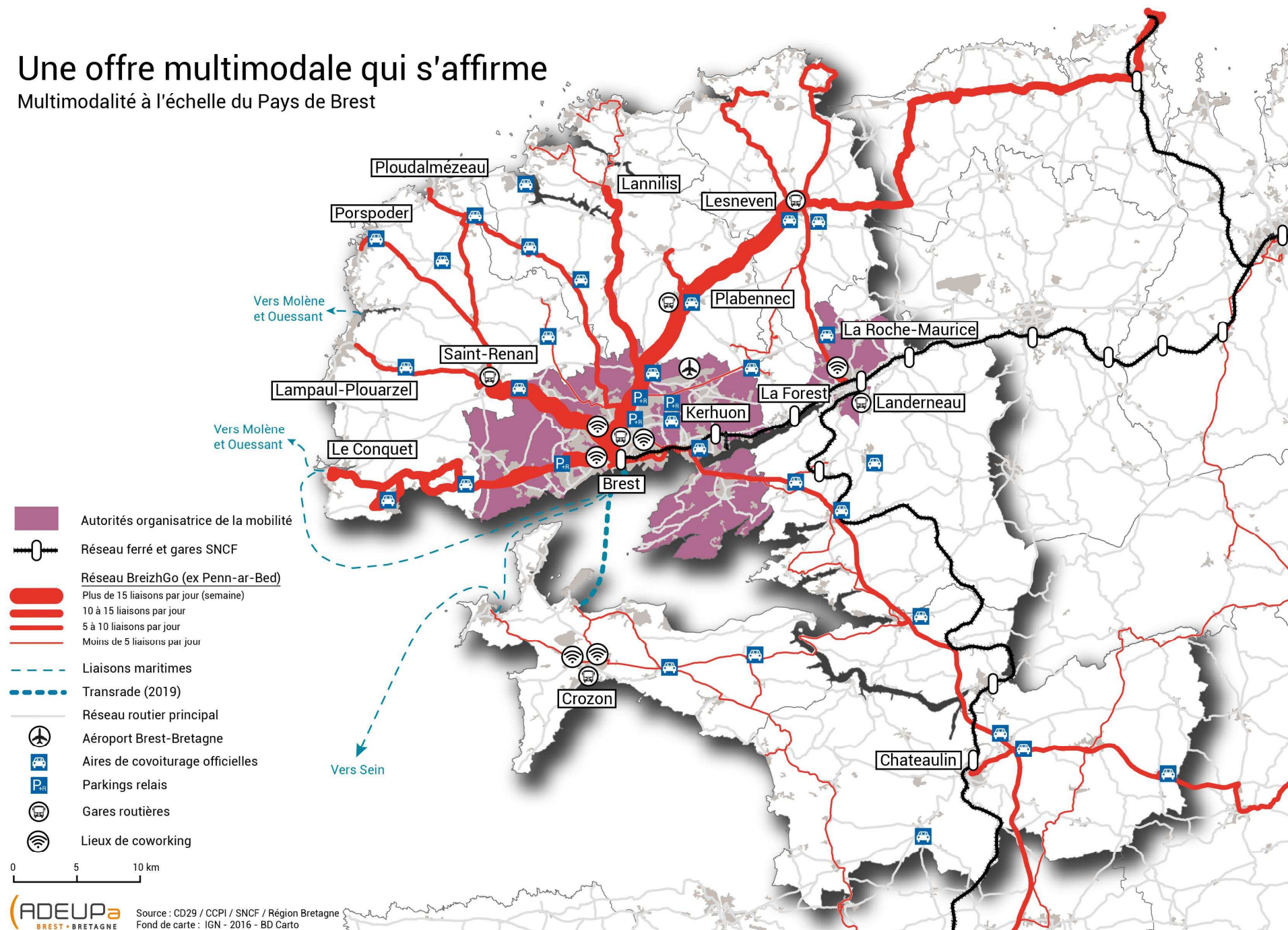
III.1.1 Une offre partagée entre plusieurs acteurs

Les compétences transports en commun sont partagées entre différents acteurs :

- La région Bretagne organise le transport régional de voyageurs (train et car TER, transports interurbains, scolaires et transport

Une offre multimodale qui s'affirme

Multimodalité à l'échelle du Pays de Brest



III.1.2 Une ligne ferroviaire structurante : la ligne Landerneau-Brest

Deux lignes ferroviaires traversent le Pays de Brest :

- La ligne Rennes-Brest dessert les gares de Brest et de Landerneau ainsi que les haltes TER de La Roche-Maurice, La Forest-Landerneau et du Relecq-Kerhuon.
- La ligne Brest-Quimper dessert les gares de Brest, Landerneau et Châteaulin ainsi que les haltes TER de Dirinon-Loperhet et Pont-de-Buis.

La fréquence de passage de TER et de TGV sur la ligne Landerneau-Brest est importante (423 000 voyages origine-destination en 2014¹⁰). Le trajet Landerneau-Brest se classe parmi les 4 trajets les plus fréquentés du réseau régional de Bretagne. Cependant,

malgré un trafic en forte hausse jusqu'en 2012, il semblerait que la fréquentation du TER sur cette partie de ligne stagne depuis quelques années. Ainsi, le nombre de voyageurs (en origine-destination, hors correspondance amont et aval et hors TGV) a baissé de 4,7 % entre 2012 et 2013 et de 5,3 % entre 2013 et 2014¹⁰.

La ligne Brest-Quimper a été modernisée et réouverte en décembre 2017. La nouvelle ligne propose 9 aller-retours par jour en semaine, pour un temps de trajet d'une heure pour les trajets directs. Cependant, pour les trains qui s'arrêtent à Châteaulin, la voiture s'avère être un moyen de transport plus rapide.

La fréquentation de la gare de Brest a augmenté de 2,4 % entre 2013 et 2014 (environ 1 600 000 voyageurs) mais sans pour autant retrouver le niveau de fréquentation qu'elle avait atteint au début des

années 2010 (trafic tous trains, hors voyageurs en correspondance)¹⁰.

La gare de Landerneau est très fréquentée (environ 600 000 voyageurs par an¹⁰). Cette fréquentation semble cependant stagner ces dernières années avec une légère baisse depuis 2012.

III.1.3 Un réseau de transports interurbain qui dessert les principaux pôles structurants du territoire

La compétence des transports routiers interurbains a été transférée du département à la région le 1^{er} janvier 2017. Le transport maritime pour la desserte des îles a également été transféré à la région à cette date.

¹⁰ Observatoire Régional des Transports de Bretagne

Ainsi, le réseau de transports interurbain du Pays de Brest (anciennement Penn-ar-Bed) fait dorénavant partie du réseau régional de transports BreizhGo.



Car du réseau BreizhGo

Les services interurbains et scolaires sont regroupés dans des contrats uniques de DSP.

Le Pays de Brest est concerné par trois lots :

- LOT 1 : délégué à CAT Transdev (Ouest)

- LOT 2 : délégué à Transports Bihan (Abers, Lesneven, Landerneau)

- LOT 3 : délégué à CAT Transdev (Crozon, Châteaulin).

La fréquentation du réseau Penn-ar-Bed en 2016-2017 est restée stable par rapport à celle de 2013-2014 sur l'ensemble du département du Finistère (environ 1 700 000 voyages). Plus d'un million de voyages traversent le périmètre du Pays de Brest¹¹.

Une offre qui présente quelques inégalités

22 lignes de car traversent le territoire desservant ainsi 65 communes sur 103. Les lignes du nord du territoire permettent une bonne desserte des pôles structurants, eux même reliés à Brest par des liaisons plutôt efficaces. La ligne 21 (Lesneven-Brest) qui passe par Plabennec est la ligne la plus fréquentée du département. Elle propose 20 aller-retours par jour. La ligne 12 (Saint-

Renan-Brest) est également bien cadencée avec 17 aller-retours par jour.

En revanche, l'offre est un peu moins développée dans le sud du territoire. Ainsi, la ligne 34 (Camaret-Brest) ne propose que 2 aller-retours par jour pour un temps de trajet d'1h20. L'offre pour relier Brest à Quimper est également assez faible (peu d'aller-retours, temps de trajet d'1h20). Par ailleurs, une grande partie de la Communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas n'est pas desservie en cars. En particulier, les deux pôles structurants Landerneau et Daoulas ne sont pas reliés.

Une clientèle essentiellement composée de scolaires

La mise en place du tarif unique à deux euros pour tous les trajets en 2004 a conduit à une hausse de la fréquentation du réseau. Ce dernier reste cependant essentiellement

¹¹ ADEUPa - Observatoire n°3 mobilité – l'offre de mobilité dans le Pays de Brest

fréquenté par des scolaires bien que les lignes scolaires soient ouvertes à tous les usagers.

Du transport à la demande pour le rabattement vers les centres villes

Pour compléter l'offre du réseau de cars régional BreizhGo, la région, en partenariat avec les communautés de communes propose des services de Transport à la Demande (TAD) avec réservation obligatoire.

Les tarifs sont les mêmes que ceux du réseau BreizhGo et donnent droit à une correspondance gratuite dans la journée sur une autre ligne du réseau BreizhGo et sur les lignes de bus du réseau Ar Bus ainsi qu'une heure de correspondance gratuite sur le réseau Bibus.

Ces lignes de rabattement vers les pôles structurants sont co-financées par la région et les communautés de communes. Il s'agit de lignes virtuelles : les trajets et horaires sont

fixes et une réservation doit être effectuée à l'avance.

En dehors de Brest métropole, le TAD dessert 34 communes du Pays de Brest grâce à 17 services différents. Pour toutes les lignes virtuelles, les jours, horaires et arrêts sont fixes. La plupart des services de TAD fonctionnent un à deux jours par semaine et permettent aux habitants de se rendre aux marchés dans les centres-bourgs ainsi qu'en ville le samedi après-midi.

La Communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas ne dispose d'aucun service de transport à la demande.

Sur Brest métropole, le réseau Bibus propose également un service de transport à la demande sur 9 lignes (service RESAGO), un service de navettes pour desservir les marchés (FLEXO) ainsi qu'un service destiné aux personnes à mobilité réduites (ACCEMO).

III.1.4 Deux réseaux de transports urbains pour mailler les AOM du territoire

Bibus, le réseau de Brest métropole

Bibus est le réseau de transport urbain de Brest métropole, exploité depuis le 1^{er} janvier 2010 par Kéolis Brest par délégation de service public pour une durée de 9 ans. Le réseau bus + tramway + téléphérique dessert les 8 communes de Brest métropole.

En juin 2012, le nouveau réseau tramway + bus a été lancé avec la mise en service de la ligne A du tramway. En novembre 2016, le premier téléphérique urbain de France a été inauguré. Il constitue la ligne C du réseau Bibus et permet de relier les deux rives de la Penfeld.

Entre 2011 et 2012, le nombre de voyages réalisés sur le réseau a fait un bond de

24,4%¹² avec la mise en service du tramway. Depuis 2012, la fréquentation du réseau continue d'augmenter régulièrement bien que dans une moindre proportion.



Tramway ligne A, Brest

Ar Bus, le réseau de bus des Landernéens

Ar Bus est le réseau de bus de la ville de Landerneau créé en 2003. Le transport est assuré par la société T.E.T. autocars par délégation de service public. Le réseau compte 6 lignes qui desservent la gare de Landerneau. Le bus est gratuit le samedi.

Les derniers chiffres de l'Observatoire régional des Transports de Bretagne

¹² Chiffres de l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne

indiquent que 280 000 voyages ont été effectués en 2015 sur le réseau Ar Bus. Le nombre de voyages effectués a fortement diminué entre 2010 et 2011 et le réseau n'a jamais retrouvé ce niveau de fréquentation depuis.

Il existe également un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite.



Réseau Ar Bus, Landerneau

Paroles d'acteurs du territoire

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

« Le car subit les embouteillages en ville ce qui ne rend pas ce moyen de transport plus attractif que la voiture »

« Les cars ne desservent pas les principales zones d'activité de Brest métropole »

« Le transport à la demande ne fonctionne pas pour le public jeune »

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

III.2 Les usages partagés de la voiture

III.2.1 Le covoiturage, facilité par le développement d'infrastructures et d'outils de mise en relation

Le covoiturage représente un fort potentiel de développement alors que dans 90 % des déplacements de courte et moyenne distance en France, les automobilistes sont seuls dans leur voiture¹³.

Un maillage important d'aires de covoiturage

Le Pays de Brest est maillé de façon assez homogène par 28 aires de covoiturage départementales (aménagées le long des routes départementales) et partenariales

labellisées (aménagées sur des parkings existants ou des délaissés routiers).

Trois aires sont très fréquentées, voire saturées :

- L'aire de Saint-Eloi à la jonction entre la N12 et la D770 entre landerneau et Lesneven.
- L'aire du Moulin des Salles à la jonction entre la N165 et la D770 à côté de Daoulas.
- L'aire du Pouillot à la jonction entre la N165 et la N164 à proximité de Châteaulin.

Le département du Finistère a mené en 2013 une enquête auprès des usagers des aires de covoiturage¹⁴. Cette enquête a montré que les habitants covoiturent principalement pour des raisons économiques sur leurs trajets « domicile-travail » avec un collègue de

travail. Les raisons écologiques, de convivialité, d'un manque de transport en commun ou encore la réduction du stress et la fatigue au volant viennent à parts égales dans un second plan.

L'enquête révèle également que seulement **16 %** des personnes interrogées ont accès à un outil d'organisation du covoiturage dans leur entreprise, par exemple dans le cadre d'un Plan de mobilités.

3 covoitureurs sur 4 interrogés dans l'enquête pensent que le réseau d'aires de covoiturage devrait être développé plus localement.

¹³ ADEME

¹⁴ 720 personnes ont répondu à cette enquête soit un taux de retour de 6 %.

« OuestGo », le service public de covoiturage solidaire et de proximité en Bretagne

Une plateforme de covoiturage nommée « **OuestGo** » a été développée sur le grand-ouest dans l'objectif de massifier l'offre de covoiturage. Le projet a été initié par l'État, la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes métropole, Nantes métropole, Brest métropole et la CARENE St Nazaire agglomération, avec le soutien financier de l'ADEME.

La plateforme a été mise en service le 23 mai 2018 et met en relation gratuitement les covoitureurs. Elle propose trois modules :

- Un module pour les **covoiturages réguliers** (domicile-travail, loisirs...)

- Un module pour les **covoiturages ponctuels** permettant de se rendre à des évènements

- Un module de **covoiturage solidaire** pour faciliter la mobilité des publics en recherche d'emploi.

La plateforme « OuestGo » permet de centraliser l'ensemble de l'offre pour une meilleure lisibilité.

Les collectivités qui adhèrent au service bénéficient des fonctionnalités d'animation de la plateforme et peuvent faire appel à un animateur de covoiturage. L'objectif de l'animation de la plateforme est de parvenir à obtenir une base de covoitureurs qualitative sur les territoires, permettant notamment le bon fonctionnement du module covoiturage solidaire.

Pour développer un réseau de covoitureurs sur le territoire, les actions d'animation et de

communication ne doivent pas être négligées. En effet, l'ADEME estime que les territoires sur lesquels les actions en faveur du covoiturage fonctionnent le mieux consacrent plus de 75 % de leur budget à l'animation et à la communication¹⁵.

III.2.2 Des expérimentations d'autostop organisé

Sur la Presqu'île de Crozon, l'association « Octopouce » a lancé en 2016 une expérimentation d'autostop organisé avec l'aide de la Communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime. Des panneaux ont été installés dans des lieux stratégiques et un site internet sur lequel les personnes intéressées (conducteurs et passagers) peuvent s'inscrire a été créé. Des autocollants, badges apposés sur la voiture ainsi que la présentation d'une carte

¹⁵ Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - ADEME - 2017

d'adhérent au réseau permet une reconnaissance mutuelle des usagers du service. En octobre 2018, le réseau comptait 230 adhérents.

Sur la commune de Plougastel-Daoulas, une expérimentation d'autostop organisé appelée « la cabane à pouces » a été lancée en septembre 2018 avec un principe de fonctionnement similaire à celui du réseau « Octopouce ».

III.2.3 De l'autopartage entre particuliers sur Brest métropole

Sur Brest métropole, l'association « les partageurs » est à l'origine du premier véhicule en autopartage entre particuliers à Brest. Aujourd'hui, l'association possède deux véhicules en autopartage.

Brest métropole a accordé le label autopartage à l'association « les partageurs »

et leur a réservé deux places de stationnement en ville.



Place réservée à l'autopartage, rue Branda, Brest

Paroles d'acteurs du territoire

« Le covoiturage est une réelle réponse aux besoins des communes rurales »

« Le covoiturage doit être vu comme un réseau de transports en commun. Aujourd'hui, ces transports en commun sont vides. »

« Le covoiturage et l'autostop ne sont efficaces que si l'on atteint une masse critique de covoitureurs sur les territoires. Une plateforme de mise en relation ne suffit pas, il doit y avoir de l'animation derrière ».

III.3 Les mobilités actives

La part modale du vélo dans les trajets du quotidien a beaucoup baissé ces dernières décennies. Elle est passée en France de 10 % en 1970 à 2,7 % aujourd'hui¹⁶.

III.3.1 Pratique de loisir et touristique

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

Le Pays de Brest se dote petit à petit de véloroutes et de voies vertes en faveur d'un tourisme plus doux :

■ **La véloroute-voie verte V5 (la Littorale)** permet de longer la côte de Roscoff à Lampaul-Ploudalmézeau et de Lampaul-Plouarzel au Relecq-Kerhuon. À terme, cette véloroute-voie verte devrait être complétée pour relier Roscoff à Saint-Nazaire.

■ **La véloroute-voie verte V6** de Crozon à Tal ar Groas. Cette véloroute-voie verte n'est pas terminée. À terme, elle devrait relier Crozon à Camaret et au Fret. Le schéma régional et interdépartemental des véloroutes et voies vertes de Bretagne prévoit en effet que la V6 relie Camaret à Vitré en passant par le centre de la Bretagne.

■ **La véloroute-voie verte des abers** de Landéda à Brest en passant par Plabennec. Elle fait 34 km.

■ **La véloroute de la côte des Légendes** de Goulven à Plabennec en passant par Lesneven. Cette portion fait 23 km. Une seconde branche, pour le moment incomplète, relie Lesneven à Landerneau.

■ **Le canal de Nantes à Brest** entre Châteaulin et Nort-sur-Erdre (44) possède un

chemin de halage de 340 km parfaitement cyclable et traversant toute la Bretagne intérieure.

La randonnée, une activité plébiscitée des touristes et facilitée par la présence de GR®

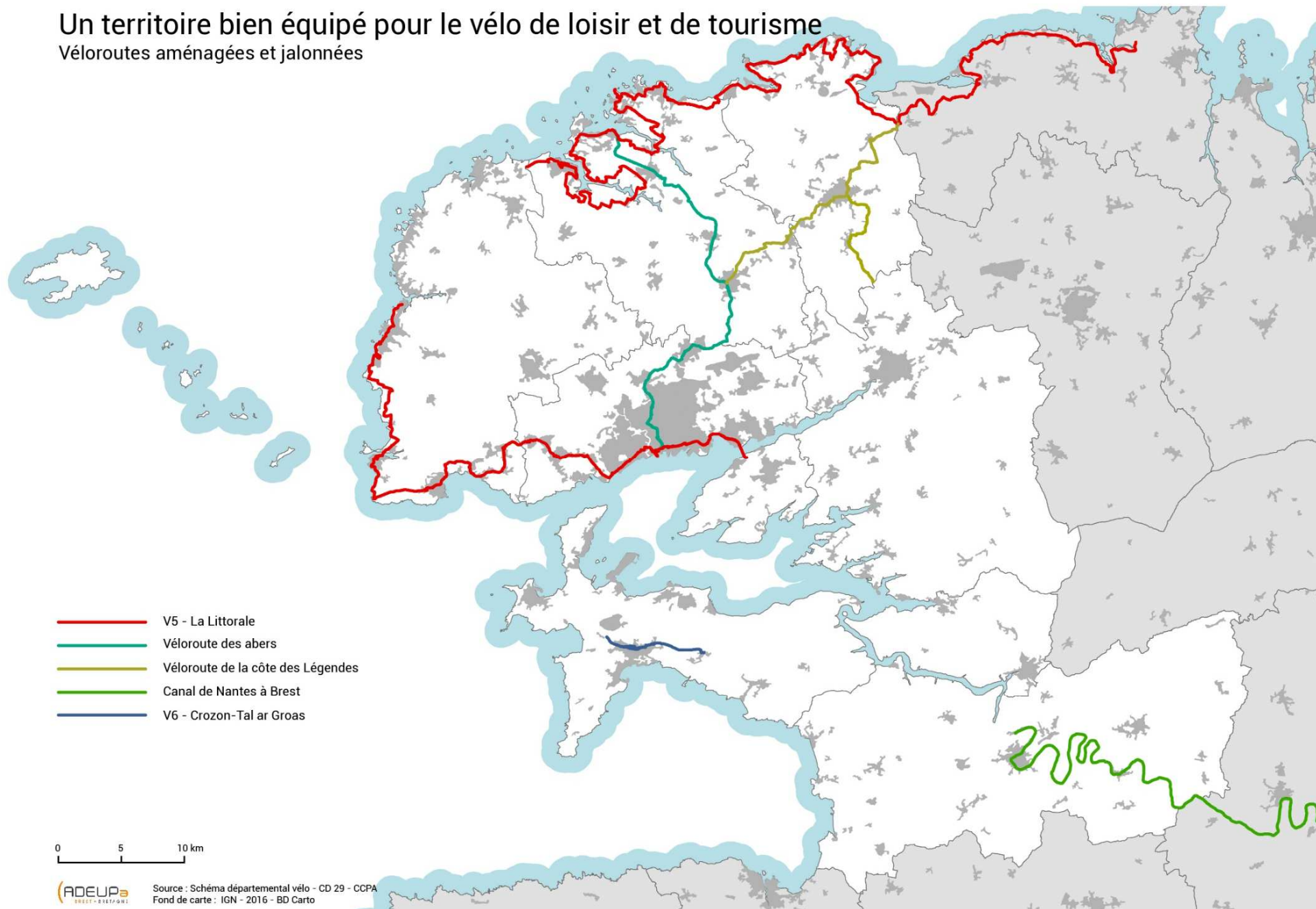
Le Pays de Brest permet aux habitants ainsi qu'aux touristes de se promener aisément grâce à de nombreux itinéraires de promenade et de randonnée. Le GR®34, très fréquenté, permet des promenades d'exception le long du littoral. Seule la baie de Daoulas n'est pas longée par ce sentier de randonnée.

Le Comité Régional du Tourisme de Bretagne réalise une enquête en 2018 afin de connaître la fréquentation du GR®34.

¹⁶ Enquête nationale transports déplacements 2008

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

Véloroutes aménagées et jalonnées



III.3.2 Pratique quotidienne

Un territoire qui travaille au développement de la pratique quotidienne du vélo

Plusieurs EPCI du Pays de Brest ont réalisé des schémas vélo ou des schémas des cheminements doux pour développer les infrastructures cyclables et piétonnes de leur territoire.

Chaque année, le nombre de kilomètres de pistes et de bandes cyclables progresse sur le Pays de Brest. Cependant, des problèmes de continuité et de sécurité persistent encore en de nombreux endroits.

Brest métropole prévoit une révision de son schéma vélo en 2019 afin d'améliorer les conditions de mobilité des cyclistes. La métropole compte actuellement plus de 100 kilomètres d'aménagements cyclables dont 18 % partagés avec les piétons, 41 % en bandes cyclables et 23 % en pistes

cyclables¹⁷. Malgré cela, le baromètre des villes cyclables de 2017 réalisé par la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) classe la ville de Brest à la 15^{ème} position des villes cyclables de France sur 29 dans la catégorie 100 000 à 200 000 habitants. La première ville de cette catégorie étant Grenoble.

Vélocibus, le service de location de vélos de Brest métropole

Brest métropole propose avec Bibus, un service de location de vélos longue durée (3, 6 ou 12 mois) : le service Vélocibus. 50 vélos classiques et 150 vélos à assistance électrique sont à la location. Le service est réservé aux personnes qui étudient ou qui résident sur Brest métropole. Il faut également être abonné à Bibus pour en bénéficier.

Les vélos Vélocibus sont gérés et entretenus par le chantier d'insertion de l'association En Route Pour l'Emploi.

Un plan piéton pour coordonner les actions en faveur de la marche sur Brest métropole

Brest métropole réalise depuis 2015 son premier plan piéton en concertation avec les habitants. L'objectif de cette démarche est de constituer un document permettant de faciliter la coordination des actions favorisant la pratique de la marche sur le territoire dans des conditions de sécurité et d'accessibilité optimisées.

L'objectif de Brest métropole est de porter au minimum à 30 % la part modale de la marche en 2025.

¹⁷ L'offre de mobilité dans le Pays de Brest – Observatoire ADEUPa – Septembre 2018

Brest à Pied et à Vélo, l'association qui milite pour le développement des modes actifs sur le Pays de Brest

L'association Brest à Pied et à Vélo mène des actions en faveur du développement de l'usage des modes actifs sur le Pays de Brest et plus particulièrement sur Brest métropole.

L'association propose ainsi des ateliers de réparation de vélos, la vente de vélos, le prêt de VAE pour test ainsi que des formations permettant d'apprendre à circuler à vélo en ville avec la vélo-école.

L'association accompagne également Brest métropole sur certaines de leurs actions : information et sensibilisation, mise en place de Pédibus dans les écoles, élaboration du plan piéton... (Cf. §V.1.3).



Vélo-école – association Brest à Pied et à Vélo

Paroles d'acteurs du territoire

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

« Il y a un manque de possibilité de location de vélos sur le territoire, notamment aux pôles d'échange »

« La topographie du territoire ainsi que la météo constituent des freins à la pratique du vélo »

« Les habitants n'ont pas suffisamment de possibilités de stationnement sécurisé. En ville notamment, tous les immeubles ne sont pas dotés de caves pour ranger son vélo ».

III.4 La fluidité entre les différents modes de déplacement

Dans les zones rurales et périurbaines, l'usage de la voiture est bien souvent indispensable et les transports en commun ne peuvent constituer l'unique solution.

En conséquence, il semblerait qu'il doive exister non pas une mais plusieurs solutions, capables d'assurer le rabattement sur les premiers et les derniers kilomètres.

Ainsi, en complément des usages partagés des véhicules, l'**intermodalité** constitue une véritable solution à la diminution de l'usage de la voiture individuelle. Sa réussite est conditionnée par la **fluidité entre les différents modes de déplacement**.

¹⁸ Observatoire Régional des Transports de Bretagne

III.4.1 Les gares ferroviaires et routières

La gare de Brest, principal pôle d'échange multimodal du territoire

La gare SNCF de Brest accueille entre 1 600 000 et 1 700 000 voyageurs par an¹⁸. Elle est desservie par le tramway, plusieurs lignes de bus du réseau Bibus ainsi que plusieurs lignes de car du réseau BreizhGo.

Devant la gare ferroviaire, un parking pour les voitures, des quais d'embarquement ainsi que des casiers sécurisés pour les vélos ont été aménagés.



Gare de Brest – parkings sécurisés pour les vélos

La gare de Landerneau, second pôle d'échange structurant du Pays de Brest

Avec une fréquentation d'environ 600 000 voyageurs par an¹⁸, la gare ferroviaire de Landerneau constitue le second pôle d'échange multimodal du territoire. Il est également desservi par toutes les lignes du réseau Ar Bus ainsi que par la ligne 26 du réseau BreizhGo.

Des parkings pour les voitures ont été aménagés ainsi que des stationnements abrités pour les vélos.

Une gare ferroviaire à Châteaulin qui n'assure pas la fonction d'un pôle d'échanges

La gare SNCF de Châteaulin a été rénovée et inaugurée en 2010. Elle accueille entre 8 et

10 allers-retours de trains par jour, entre Brest et Quimper.

Située à l'écart du centre-ville et en hauteur par rapport à ce dernier, elle n'est desservie par aucune ligne de cars du réseau BreizhGo. Par ailleurs, la topographie ainsi que l'absence de parking vélo sécurisé à la gare ne favorisent pas la pratique de la marche ou du vélo pour y accéder.

En dehors de la ville de Châteaulin, l'échangeur du Pouillot accueille une aire de covoiturage ainsi que les lignes 35, 61, 62 et 31 du réseau BreizhGo. Seule la ligne 35 (Châteaulin-Carhaix) dessert également la gare SNCF.

Des gares et haltes TER récemment rénovées mais peu propices à l'intermodalité

Les 8 haltes TER du territoire citées dans le §III.1.2 ont été récemment rénovées afin d'en améliorer l'accueil et le confort.

Ces haltes ne sont pas situées sur des pôles structurants et ne sont donc pas desservies par le réseau BreizhGo (excepté la halte TER de Dirinon qui est desservie par la ligne 33).

Aucune de ces haltes TER ne possède de stationnement sécurisé pour les vélos et la plupart d'entre elles présentent peu de possibilités de stationnement pour la voiture.

La gare routière de Plabennec, un exemple de pôle d'échange multimodal en zone périurbaine

Les gares routières suivantes sont des pôles d'échange pour le réseau BreizhGo :

- Gare de Saint-Renan (lignes 12, 13, 16, 14)
- Gare de Lesneven (lignes 23, 24, 25, 26, 21)
- Gare de Plabennec (lignes 22 et 21)
- Gare de Crozon (lignes 34 et 37)

La gare routière de Plabennec nommée « gare du lac » a été aménagée en pôle

d'échange multimodal en 2013. Une salle d'attente, un quai d'embarquement, des abris voyageurs, un parking à vélos sécurisé intégré dans la gare et 100 places de parking pour voitures sont aménagés, intégrant une aire de covoiturage.

Par ailleurs, la véloroute du Pays des Abers traverse Plabennec et permet de relier Brest à Landéda.

La gare routière de Saint-Renan, située non loin du grand parking du centre-ville possède également un parking sécurisé pour les vélos.



Gare routière de Saint-Renan

III.4.2 Les parkings-relais

Les parkings-relais de Brest métropole sont des aménagements favorisant l'intermodalité entre véhicules personnels et transports en commun en zone urbaine. En ce sens, quatre parkings-relais bus/tramway ont été aménagés le long de la ligne A de tramway :

- Fort Montbarey (174 places)
- Place de Strasbourg (233 places)
- Porte de Gouesnou (195 places)
- Porte de Guipavas (80 places)

Ces parkings sont sécurisés et gratuits pour les abonnés du réseau Bibus.

Sur ces parkings, des parkings vélo sécurisés ont également été mis en place.

III.4.3 La billettique et les outils numériques

MobiBreizh, le site régional d'information multimodale

Le site internet **MobiBreizh.bzh** permet de préparer son voyage en transport public en calculant son itinéraire parmi plus de 25 réseaux bretons, soit la quasi-totalité de la Bretagne, et toutes les gares bretonnes.

Une billettique simplifiée en Bretagne

La carte **KorriGo** permet de se déplacer en Bretagne et de bénéficier de nombreux services.

Elle peut être utilisée sur le TER Bretagne, sur les réseaux urbains de Rennes, Saint-Brieuc, Brest, Quimper, Lorient et sur les lignes de car péri-urbaines du département d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-d'Armor.

Il est possible de charger l'ensemble des titres de transport sur cette carte, pour se déplacer dans toute la Bretagne.

Des offres en faveur de l'intermodalité pour les abonnés des réseaux de transport

Pour ceux qui souhaitent voyager sur deux réseaux de transport en commun différents sur le Pays de Brest, il existe des offres avantageuses :

■ **l'abonnement UZUËL+** permet de combiner un abonnement sur une ligne TER (abonnement UZUËL) et un abonnement sur le réseau Bibus. Cet abonnement permet de bénéficier de 75 % de réduction (sur le prix d'un voyage) sur le réseau TER Bretagne et de 50 % de réduction sur l'abonnement mensuel Bibus.

■ Les abonnés du réseau BreizhGo peuvent bénéficier d'une correspondance gratuite dans la journée sur le réseau BreizhGo ainsi que sur le réseau de bus de Landerneau, Ar bus. Ils peuvent également bénéficier d'une heure de correspondance gratuite sur le réseau urbain Bibus. Pour cela, ils peuvent obtenir une carte KorriGo en complément de leur carte d'abonnement BreizhGo et la

valider à chaque montée dans un transport du réseau Bibus.

III.4.4 Vélos et transports en commun

Une intermodalité vélos-transports en commun qui a ses limites

Les vélos sont acceptés à bord du tramway et du téléphérique du réseau Bibus mais seulement sur certaines plages horaires (en dehors des heures de pointe). Seuls les vélos pliants sont autorisés à toute heure dans le tramway, les bus et le téléphérique du réseau Bibus.

Durant la période estivale, il est possible d'embarquer des vélos sur certaines lignes du réseau BreizhGo grâce à l'installation de racks à l'arrière des cars. Les lignes choisies sont celles qui desservent les véloroutes et voies vertes du territoire.



Embarquement de vélos à l'arrière des cars régionaux

III.5 La non mobilité

La non mobilité consiste à trouver des solutions permettant d'éviter certains déplacements du quotidien.

III.5.1 Le développement du télétravail et des espaces de travail partagés

Les déplacements professionnels représentent 30 % des déplacements en France. Les **espaces de travail partagés** constituent un troisième environnement de travail, différent du lieu d'habitation et du lieu de travail traditionnel.

Ce sont des lieux permettant de travailler, seul ou à plusieurs, dans un contexte d'échange et de convivialité.

Les espaces de coworking ou espaces de travail collaboratifs sont des espaces de travail partagés permettant de travailler dans un lieu connecté et stimulant. Ils sont ouverts à tous avec des modalités d'accès flexibles.

La création d'espaces de coworking sur des lieux stratégiques où les actifs travaillent essentiellement en dehors de leur commune de résidence favorise la réduction du nombre de déplacements professionnels.

Le développement d'espaces de coworking est également conditionné par le développement du **télétravail**. Dans le Pays de Brest, le télétravail est encore peu développé alors que **32 %** des salariés du territoire exercent une profession à forte probabilité de télétravail¹⁹.

Pourtant, les espaces de coworking se développent sur le territoire. Les lieux

suivants permettent la location d'un bureau pour y travailler²⁰ :

- À Brest : « la Boussol' », « la cantine numérique » et « la grande maison » gérée par The Corner
- À landerneau : « la Pool ». Un nouvel espace de coworking est en projet dans le manoir de Keranden pour septembre 2018.
- À Crozon : « la Flotille » et « CoworkPic ».

III.5.2 La centralité et la proximité des commerces et des services

Les **magasins de producteurs et la distribution de paniers pour mutualiser les achats**

Les magasins de producteurs permettent d'offrir sur un même lieu, une large gamme de produits locaux en circuit court tout en

¹⁹ Guide de sensibilisation aux espaces de travail partagés – opportunités et potentiels pour le Pays

de Brest – Pôle métropolitain du Pays de Brest - 2015

²⁰ ADEUPa

assurant une vente directe du producteur au consommateur. Sur le Pays de Brest, ces magasins se développent, on en compte actuellement cinq, tous répertoriés sur le site internet « d'ici-même ».

Dans le même raisonnement, la distribution de paniers de fruits et légumes directement du producteur au consommateur se démocratise de plus en plus. Certaines entreprises, via leur politique RSE proposent ce service à leurs salariés.

Le maintien des commerces et des services de proximité, un enjeu majeur

L'installation de commerces et de services en centre-bourgs en plus d'être garante de lien social et d'emploi, permet d'éviter certains déplacements du quotidien. Plusieurs solutions existent pour dynamiser les centres-bourgs et de nombreuses expériences montrent qu'il est possible de maintenir les services dans une commune et ce, quel que soit sa taille.

III.5.3 La « mobilité inversée »

Le concept de « mobilité inversée » consiste à faire venir les biens et les services sur le lieu de vie des habitants d'un territoire. En ce sens, des expérimentations de services « itinérants » voient le jour sur certains territoires français (épiceries, haltes garderies, services publics, offre de soins...).

IV. La mobilité inclusive

IV.1 Éléments de contexte

A l'heure où l'on parle de plus en plus de **droit à la mobilité** permettant de garantir à chaque individu la possibilité d'effectuer ses déplacements quotidiens, de nombreuses personnes s'en trouvent encore exclues. Ainsi, le Laboratoire de la mobilité inclusive révèle que pour plus d'un français sur dix, les déplacements quotidiens constituent une expérience de mobilité difficile.

IV.1.1 La mobilité, un frein pour les publics fragiles

Un frein à l'insertion professionnelle...

La mobilité est un facteur clé d'insertion et d'accès à l'emploi. Pourtant, en France, une

²¹ Mobilité, insertion et accès à l'emploi – constats et perspectives – rapport 2013 - Auxilia

personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation pour des problèmes de mobilité et **28 %** ont même abandonné un emploi ou une formation en cours. Chez les employeurs, **41%** ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de mobilité et pour **59%**, un candidat a déjà refusé une embauche suite à des problèmes de mobilité²¹.

... et aux autres besoins du quotidien

Ces problèmes de mobilité se répercutent également sur tous les autres besoins du quotidien. D'après une étude réalisée par le laboratoire de la mobilité inclusive, faute de mobilité les Français ont déjà renoncé :

- à un loisir ou à une sortie culturelle (**41%**)
- à faire des démarches administratives (**36%**)

²² Les séniors : un enjeu pour les politiques de déplacements – octobre 2012 - Certu

- à se rendre à un rendez-vous médical (**30%**)

- à faire des courses alimentaires (**26%**)

Le vieillissement, autre frein à la mobilité

Le terme « sénior » désigne les personnes de plus de 65 ans, généralement retraitées. Parmi ces personnes, on peut distinguer les jeunes retraités encore en très bonne santé et très mobiles des personnes ayant plus de 75-80 ans pour lesquelles il devient de plus en plus compliqué de se déplacer physiquement.

Ainsi, en France, environ **45 %** des personnes ayant 75 ans et plus déclarent être gênées physiquement ou limitées dans leurs déplacements²². Par ailleurs, en 2008, **14 %** des 75-85 ans ne sortent pas de chez eux sur une semaine complète ainsi que **30 %** des plus de 85 ans²³.

²³ Piétons séniors et aménagement de la voirie en milieu urbain – juin 2016 - Cerema

Les seniors profitent actuellement peu du marché de la voiture partagée. Les chiffres de Blablacar révèlent ainsi que seuls 5 % des inscrits sur le réseau ont plus de 60 ans.

IV.1.2 La fracture numérique, une problématique qui s'étend aux déplacements

Selon le baromètre du numérique de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep), et de l'Agence du numérique réalisé en 2017, **19 %** des Français ne possèdent pas d'ordinateur et **27 %** n'ont pas de smartphone²⁴. De plus, l'étude montre également que **31 %** ne se sentent pas compétents pour utiliser un smartphone, **33 %** pour utiliser un ordinateur. Ces chiffres sont beaucoup plus élevés chez

les plus de 70 ans. Par ailleurs, **41 %** des non-diplômés déclarent n'avoir jamais eu à apprendre à utiliser des outils numériques.

Cette fracture numérique est également territoriale. En effet, l'étude montre que **29 %** des résidents des zones rurales ne se disent pas prêts à adopter de nouvelles technologies contre **13 %** des résidents de l'agglomération parisienne.

Avec le développement de la mobilité connectée, cette fracture numérique pourrait provoquer de nouvelles exclusions, notamment dans les zones rurales dans lesquelles l'offre en transport en commun est déjà faible. Elle devrait cependant être atténuée grâce au Plan France très haut débit qui prévoit la couverture de la totalité du territoire Français par le très haut débit d'ici 2022.

²⁴ Baromètre du numérique 2017 – 17^{ème} édition – agence du numérique, Arcep, Conseil général de l'économie

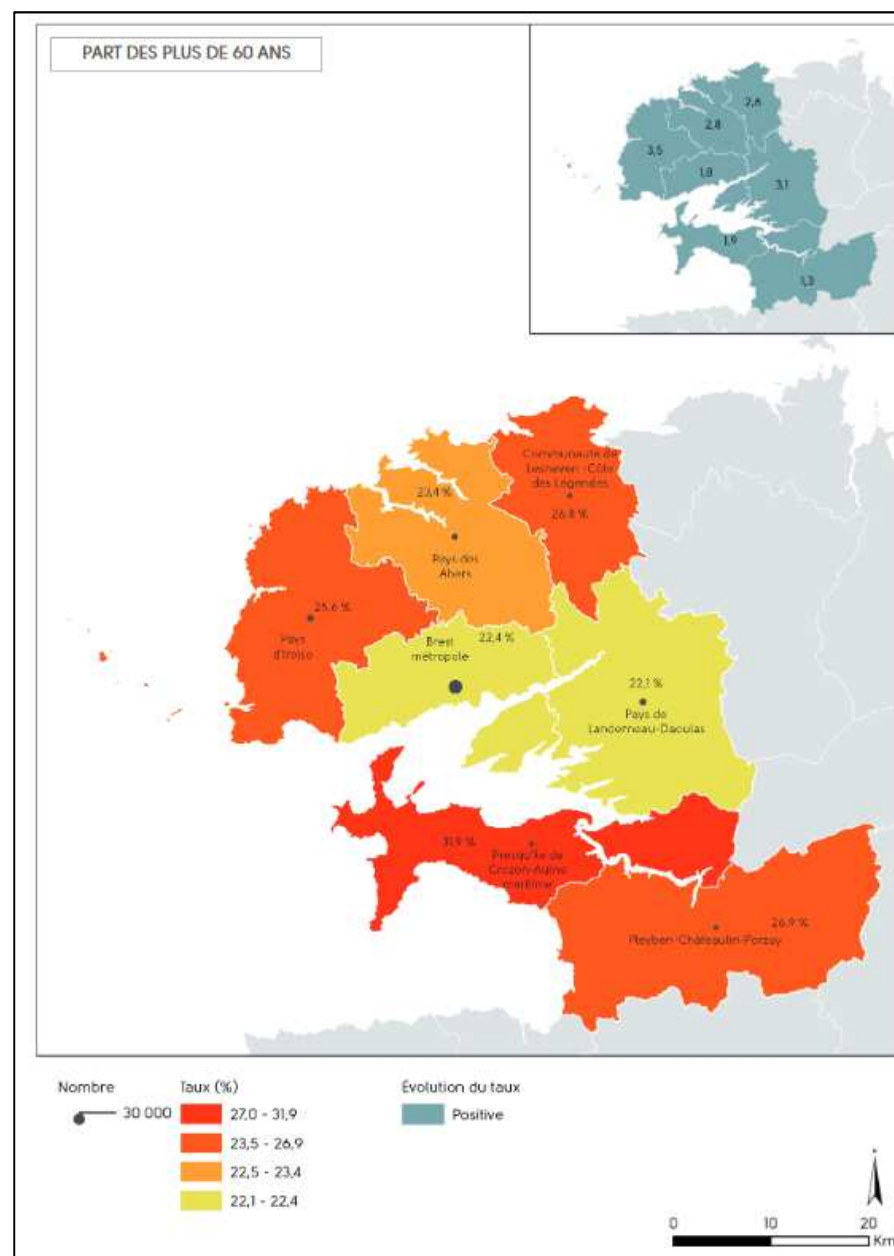
IV.2 Acteurs et actions dans le Pays de Brest

IV.2.1 La situation du territoire

Sur le Pays de Brest, près **d'1/4 de la population a plus de 60 ans**. Le vieillissement s'observe comme partout en France : la part des plus de 60 ans a ainsi augmenté de 2,3 % entre 2008 et 2013²⁵. Sur la Communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime, ce taux s'élève à **32%** (Insee 2013).

Les projections de l'Insee à l'horizon 2030 prévoient « *une évolution de la population âgée potentiellement dépendante de l'ordre d'un tiers dans le département* » (du Finistère). L'évolution « *serait inférieure à 30% sur Brest métropole [...]. Par contre, elle serait supérieure à 60% sur le territoire de Lesneven-Abers-Iroise* »²⁶.

²⁵ Portrait du Pays de Brest – septembre 2017 - ADEUPa



²⁶ ADEUPa : Prévention de la perte d'autonomie en Finistère, octobre 2016.

Par ailleurs, de nombreux habitants du Pays de Brest ne sont pas véhiculés. Ainsi, **14 %** des ménages ne possèdent pas de voiture²⁷.

Il existe en outre de réelles inégalités homme/femme vis-à-vis de la mobilité. Ainsi, sur un échantillonnage de 72 personnes vivant sur le pays de Brest²⁸ :

- **87 %** des hommes interrogés ont affirmé ne pas avoir le permis de conduire contre **93 %** des femmes

- **3 %** des hommes interrogés n'ont jamais fait de vélo contre **24 %** des femmes

- **7 %** des hommes interrogés ressentent un mal être dans les transports en commun contre **26 %** des femmes.

²⁷ Insee 2015 (chiffre qui n'inclut pas la Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay)

IV.2.2 En Route Pour l'Emploi

L'association En Route Pour l'Emploi intervient sur prescription, sur l'ensemble du Pays de Brest (l'association Mobil'emploi intervient également en partie sur la Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay). Leur première mission est de favoriser la mobilité des personnes en insertion professionnelle sur le Pays de Brest en proposant les prestations suivantes :

- Une centrale de location
- Un garage social
- Du transport individualisé
- Le micro-crédit social

D'autres missions viennent s'ajouter aux premières :

²⁸ Enquête réalisée par la plateforme des mobilités du Pays de Brest

- La gestion d'un chantier d'insertion (gestion du parc de VAE Vélocibus et agents d'accueil dans les parkings relais de Brest métropole)

- La gestion de l'auto-école sociale (dispositif Feu Vert Mobilité mis en place par Don Bosco)

- La gestion de la plateforme des mobilités du Pays de Brest

La plateforme des mobilités, un accompagnement individualisé

La plateforme des mobilités du Pays de Brest réalise des diagnostics mobilité (sur prescription) afin d'accompagner les publics en difficultés de mobilité en leur proposant des solutions personnalisées en fonction de leurs besoins. En 2017, 240 personnes ont pu bénéficier de ce diagnostic²⁹.

Par ailleurs, depuis janvier 2018, le dispositif « Vas-Y » de la fondation Ildys s'adresse aux

²⁹ Plateforme des mobilités du Pays de Brest

séniors du territoire et propose des actions afin de préserver d'autonomie des personnes ayant 60 ans et plus. Parmi ces actions, des diagnostics « conduite » effectués avec un ergothérapeute et un moniteur permettent d'estimer le besoin ou non de prendre quelques cours de conduite. Le dispositif organise également des conférences et des « rallyes mobilité » ayant pour objectif de préparer un parcours en transports en commun pour se rendre d'un point A à un point B.

IV.2.3 La solidarité : une solution à la mobilité des personnes fragiles

À Brest, le réseau Voisin'âge présent dans quatre quartiers de la ville permet aux personnes âgées de se faire accompagner par des bénévoles à des activités de loisirs leur permettant de conserver du lien social. Cette activité est pilotée par la ville de Brest

et coordonnée par le CLIC (Centre Local d'Information et de Coordination).

Certaines communes du Pays de Brest ont également mis en place des dispositifs de **transport solidaire** pour les personnes à mobilité réduite, fonctionnant à l'aide de conducteurs bénévoles : par exemple, le Trottik au Relecq Kerhuon, Plouz'karr à Plouzané, coup de pouce à Plougastel-Daoulas...

Par ailleurs, la plateforme de covoiturage OuestGo (§III.2.1) propose également un module de covoiturage solidaire qui se base sur l'engagement solidaire en faveur de personnes éloignées de la mobilité et en recherche d'emploi. La constitution d'un réseau qualitatif de covoitureurs est cependant nécessaire au bon fonctionnement de cette plateforme.



Le Trottik au Relecq-Kerhuon

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 n'est pas innée. Elle relève d'un apprentissage. »

« De nombreuses personnes sont confrontées à la fracture numérique alors que de plus en plus de services de mobilité se développent sur internet et que le papier (plans...) est de moins en moins utilisé. »

V. L'accompagnement au changement en matière de mobilité

De nombreuses alternatives à la voiture individuelle existent d'ores et déjà sur le Pays de Brest. Cependant, leur utilisation est faible par rapport à l'autosolisme.

L'accompagnement au changement de comportement peut s'avérer être un levier efficace s'il est bien mené, pour amener les habitants à adopter d'autres façons de se déplacer.

V.1.1 Le processus du changement : un processus long et complexe

Le processus du changement de comportement est couramment décrit en 5 étapes ³⁰ : la pré-contemplation, la contemplation, la préparation, l'action et le maintien. À chacune de ces étapes, il convient de mener des actions adaptées.

³⁰ Modèle des psychologues James Prochaska et Carlo DiClemente.

Pour conduire les individus à changer de comportement en matière de mobilité, différents leviers sont activables :

■ **L'information** (sensibilisation, conseil individualisé) permet d'accroître la connaissance des solutions alternatives.

Exemples : accompagnement individuel personnalisé, campagnes de communication...

■ **La contrainte** (règlementation, restriction...) pousse à la saturation. Elle doit être suffisamment contrôlée et dissuasive.

Exemples : diminution du nombre de parkings au profit de zones piétonnes, zones 30...

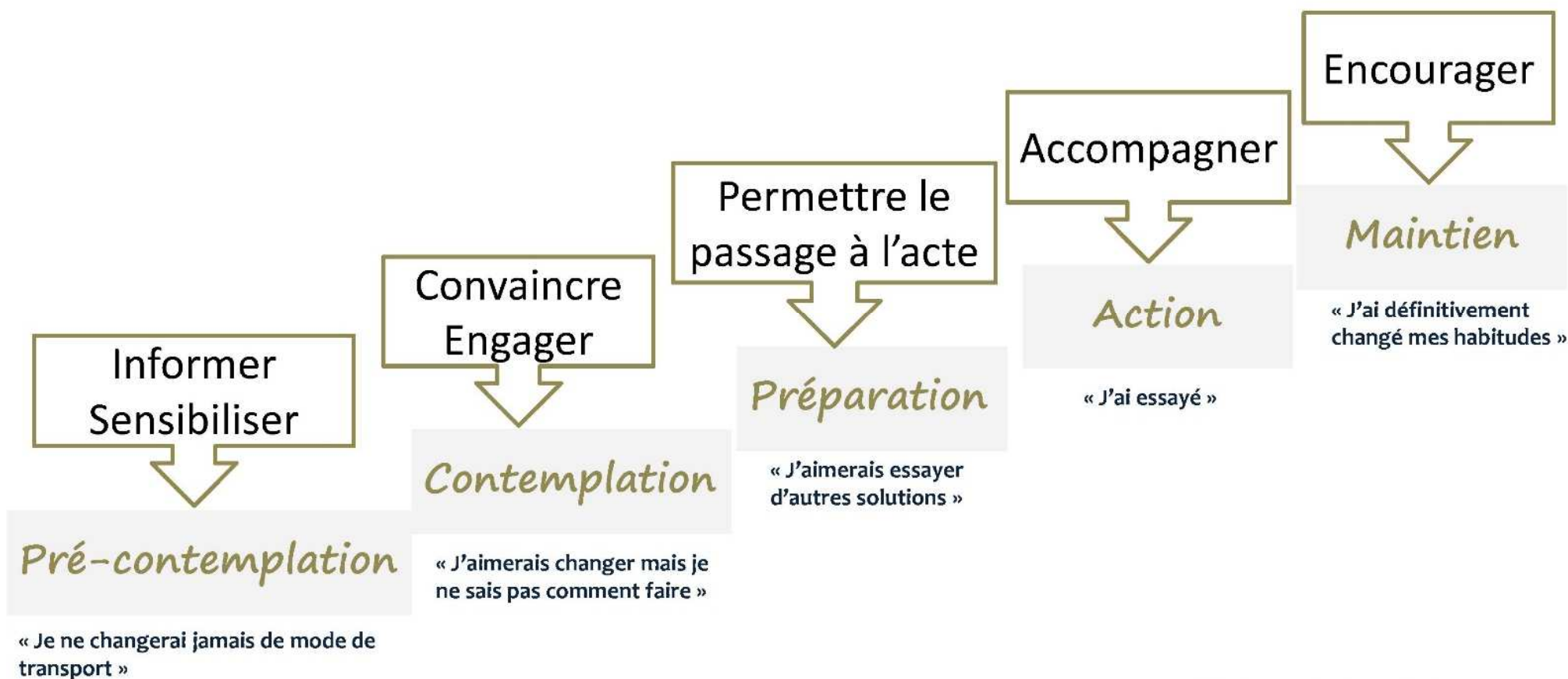
■ **L'incitation et la facilitation** (incitation financière, développement de nouveaux services...) permettent d'attirer un nouveau public.

Exemples : places de parking réservées aux covoitureurs, indemnité kilométrique vélo...

■ **L'expérimentation** (tests d'alternatives) permet de lever les représentations négatives et d'élargir le champ des possibles.

Exemple : essai gratuit d'un véhicule en autopartage, de VAE...

Les 5 étapes du changement de comportement



Modèle de Proshaska & Di Clemente

V.1.2 Les Plans de mobilité : des outils d'accompagnement au changement

Un Plan de mobilité (PDM) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports³¹.

Les déplacements liés aux activités de l'entreprise concernent les trajets domicile/travail, mais aussi le transport de marchandises, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs...

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les entreprises de plus de 100 salariés, situées dans le

périmètre d'un plan de déplacements urbains ont l'obligation de mettre en place un PDM.

V.1.3 Les actions conduites sur le Pays de Brest

Actions de Brest métropole

Brest métropole accompagne les entreprises dans la réalisation de leurs Plans de mobilité. À cette fin, Brest métropole a créé le site internet mobilite-durable-brest.net afin de fournir aux entreprises et aux salariés du territoire de l'information permettant de faciliter l'usage d'alternatives à la voiture individuelle.

Brest métropole a engagé un plan de mobilité durable pour 2017-2018. Dans ce cadre, des actions et animations sont mises en place auprès des 8/12 ans et des collégiens, en partenariat avec l'association BaPaV. L'objectif de ces actions étant d'éduquer à la

mobilité durable et de promouvoir les modes de déplacement à pied ou à vélo.

Des actions et animation sont également réalisées auprès des salariés de Brest métropole en partenariat avec Kéolis pour le réseau Bibus, BaPaV pour la pratique des modes actifs et l'association Ehop pour le covoiturage.

Ainsi, des challenges tels que « au boulot à vélo » ou « bougeons autrement à l'école » incitant les habitants du territoire à tester d'autres modes de déplacement sont régulièrement organisés sur Brest métropole.

Par ailleurs, l'association BaPaV avec le soutien de Brest métropole, met en place des opérations Pédibus dans les écoles. Le Pédibus est un système qui fonctionne avec des horaires, des arrêts et des trajets fixes et fait appel à des parents bénévoles pour

³¹ Article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte

conduire les enfants à pied jusqu'à l'école en toute sécurité.

BaPav prête également quelques vélos à assistance électrique pour test. Cela permet aux habitants qui hésitent à l'achat d'un VAE de pouvoir **expérimenter** avant.

Actions du département du Finistère

Le département du Finistère, à travers son schéma vélo, réalise des actions de sensibilisation à la pratique du vélo auprès des élèves de 6^e et de 5^e soit 1200 élèves par an³². Le département a également réalisé une étude en 2010 portant sur les modes de déplacement des collégiens sur leur déplacement domicile-collège. Les éléments leur ont permis d'identifier des collèges dans lesquels il y avait un fort potentiel de progression de l'usage du vélo.

Paroles d'acteurs du territoire

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

« 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 »

« Il faudrait valoriser l'image du vélo »

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

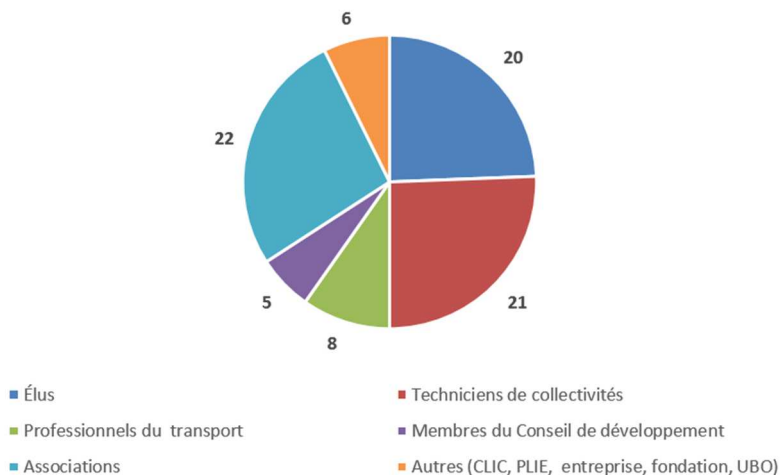
« L'offre alternative existe mais comment amener les habitants à changer leurs habitudes ? »

³² Le schéma départemental vélo – Plan d'actions 2016-2020

VI. Un séminaire multi-acteurs pour identifier les enjeux du territoire

Un séminaire a été organisé le 1^{er} octobre 2018 par le Pôle métropolitain du Pays de Brest avec de nombreux acteurs du territoire (collectivités, professionnels du transport, associations, Conseil de développement...). Ce séminaire a permis, outre le partage de l'état des lieux, d'identifier les principales forces et faiblesses du territoire ainsi que les principaux enjeux lors d'ateliers.

Le séminaire a réuni 82 participants de profils variés :



Cinq ateliers ont permis de travailler sur les thématiques suivantes :

- Les usages partagés de la voiture
- La diversification de l'offre alternative à la voiture
- L'amélioration des conditions de mobilité en matière d'intermodalité et d'aménagements
- L'accompagnement aux changements de comportement
- La mobilité inclusive et solidaire

VI.1 Forces, faiblesses, opportunités et menaces

Les participants ont travaillé sur l'identification des forces et des faiblesses du territoire en lien avec les thématiques ci-dessus.

Les tableaux ci-dessous résument les principales forces, faiblesses, opportunités et menaces pour le territoire du Pays de Brest

qui ont émergé des ateliers. En effet, les analyses qui ont été faites dans les cinq ateliers présentent des similitudes ce qui a permis de les regrouper.



Séminaire mobilité durable du Pays de Brest
1^{er} octobre 2018

Forces	Faiblesses
■ 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	■ 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...) ■ L'absence d'habitants « ambassadeurs » pour coacher et essaimer

Forces	Faiblesses
	■ 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 ■ Une offre de mobilité durable à destination des touristes à développer

Opportunités	Menaces
■ 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 pourrait inciter à expérimenter dans un contexte de vacances et/ou de loisir ■ De nombreux déplacements de courte distance ■ Le développement du lien social avec les usages partagés de la voiture	■ 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

VI.2 Principaux enjeux

Les participants aux ateliers du séminaire 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-

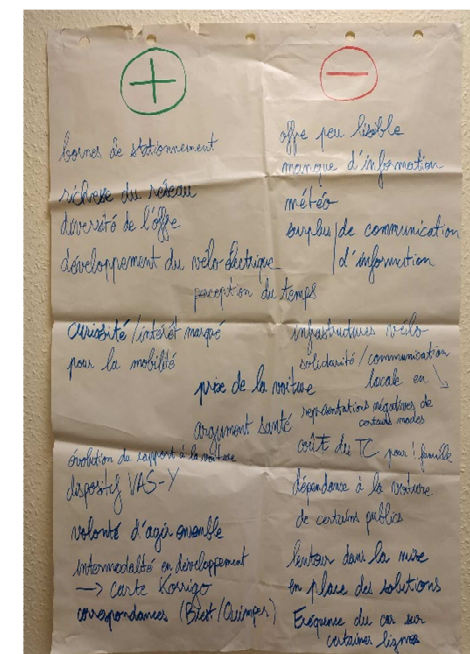
dessous ainsi que les premières pistes d'actions qui ont été évoquées.



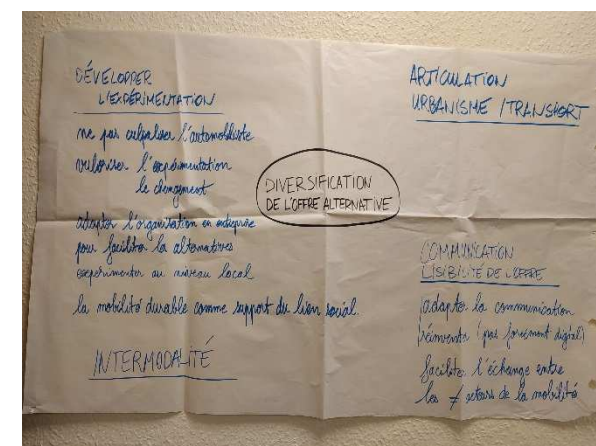
Photolangage – séminaire mobilité durable



Atelier – séminaire mobilité durable

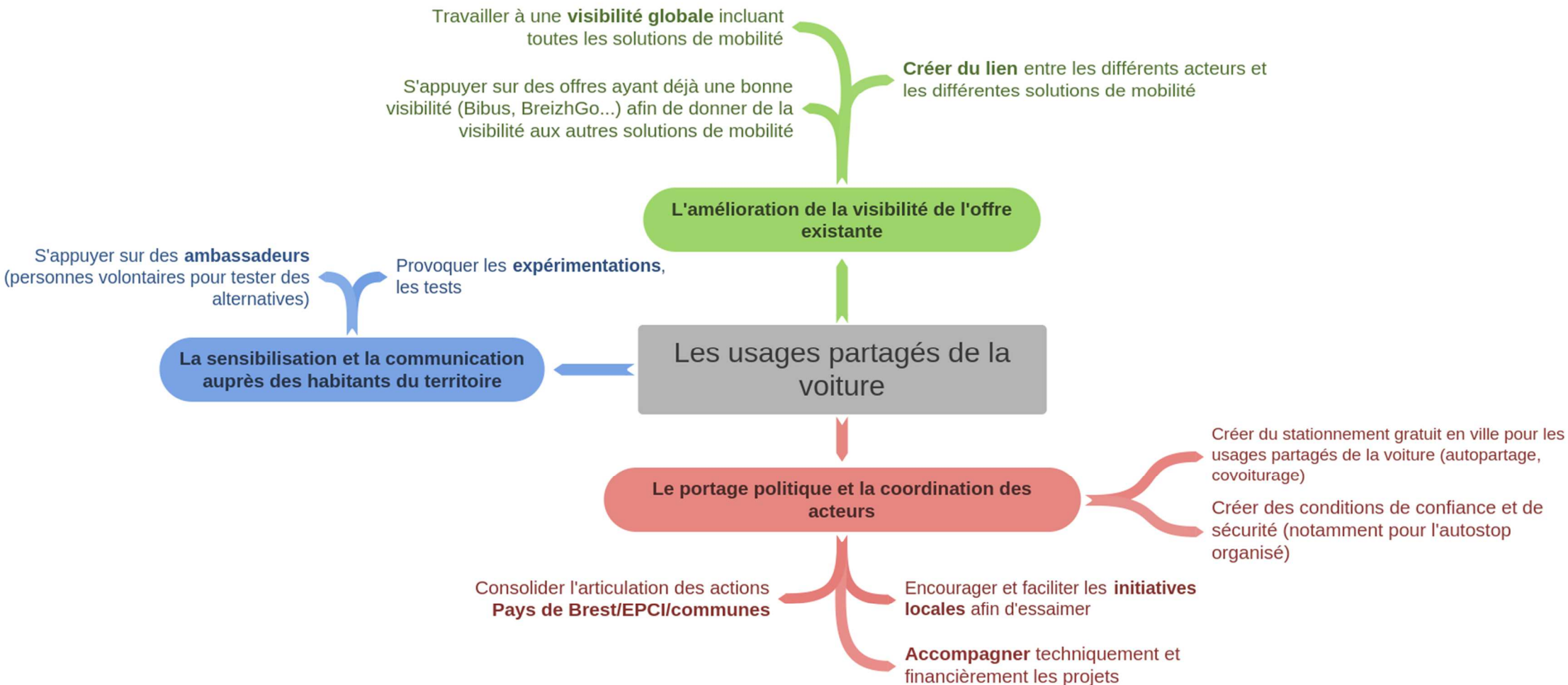


Exemple de réflexion sur les forces et faiblesses

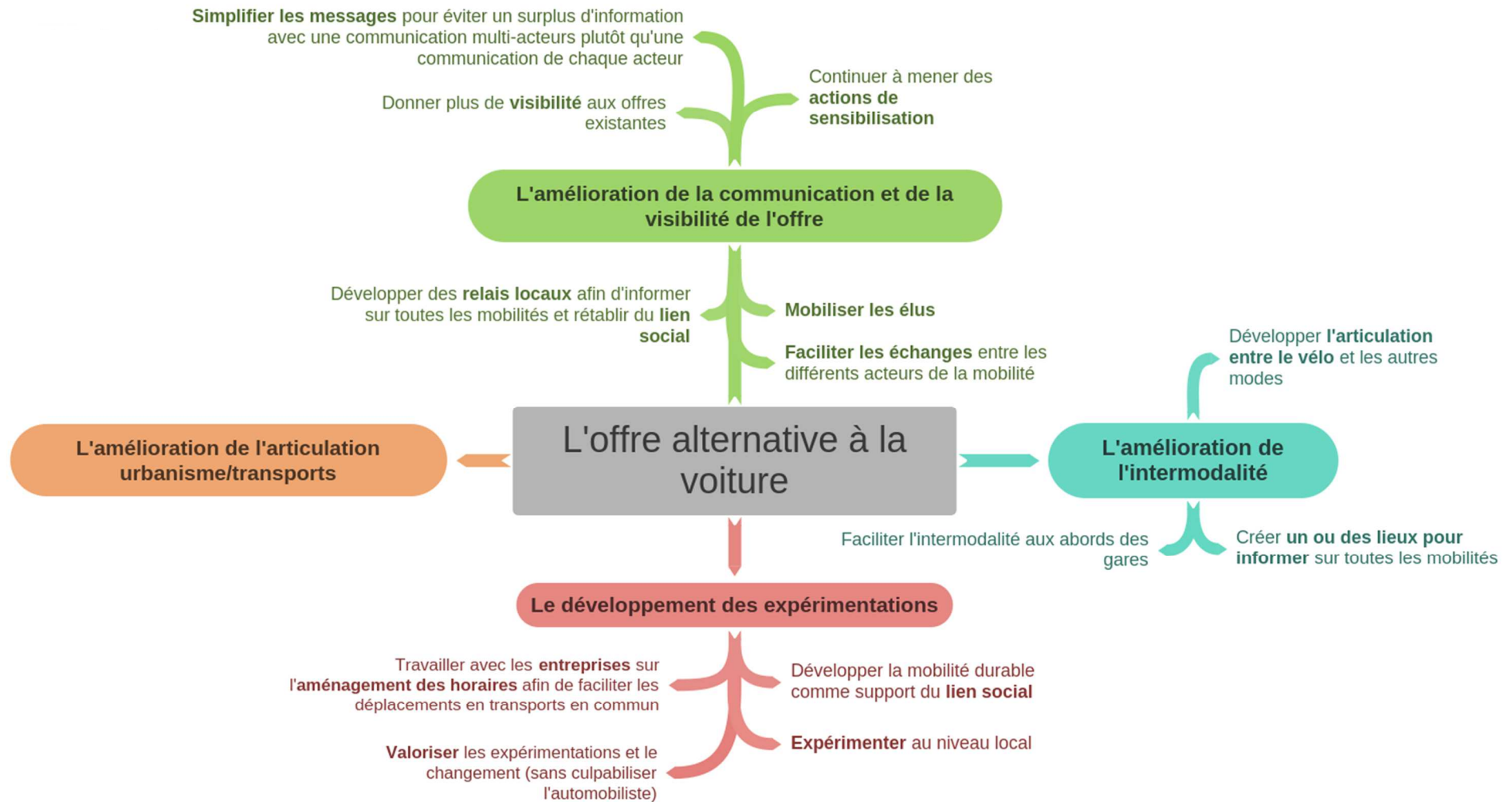


Exemple de cartographie des enjeux et pistes d'action

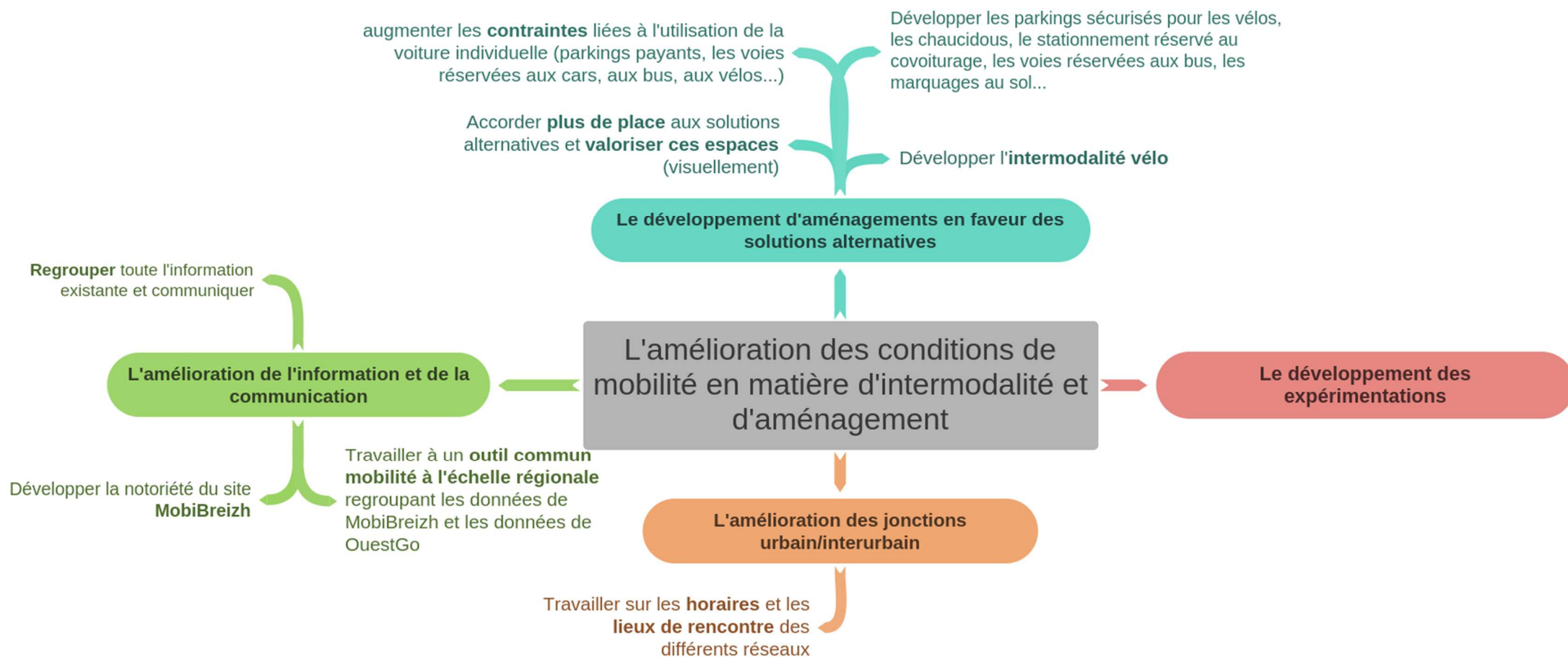
Atelier 1 : les usages partagés de la voiture (enjeux et pistes d'actions)



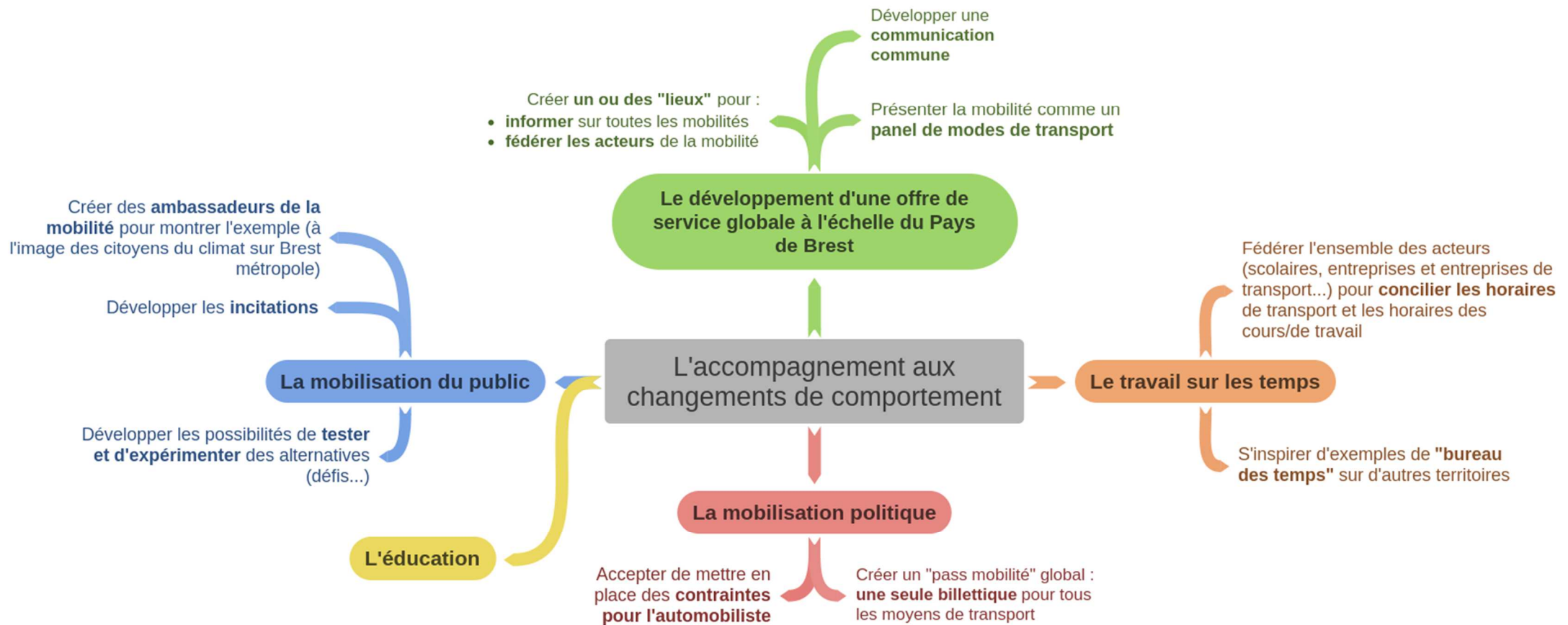
Atelier 2 : la diversification de l'offre alternative à la voiture (enjeux et pistes d'actions)



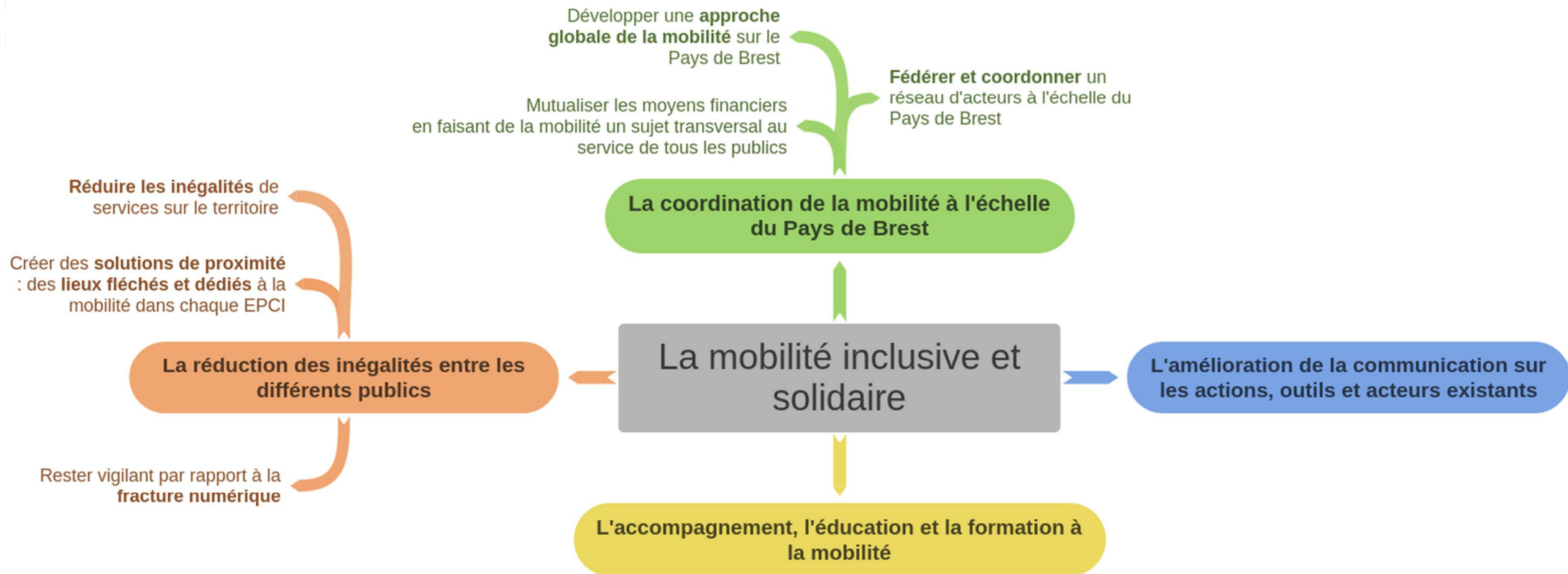
Atelier 3 : l'amélioration des conditions de mobilité en matière d'intermodalité et d'aménagement (enjeux et pistes d'actions)



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)



VI.3 Conclusions pour l'élaboration du plan d'actions

Finalement, de nombreux enjeux ont été identifiés dans plusieurs ateliers ce qui a permis d'effectuer des regroupements. Ces regroupements ont conduit à identifier quatre thématiques de travail pour l'élaboration du plan d'actions :

- Visibilité et coordination de la mobilité à l'échelle du Pays de Brest
- Intermodalité et aménagements
- Expérimentations au niveau local
- Mobilisation et éducation des habitants