



LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENT DES ÉTUDIANTS DANS LE PAYS DE BREST

Juin 2015

Brest
MÉTROPOLE

(ADEUP_a)
B R E S T

Etude réalisée en partenariat avec les établissements d'enseignement
dans le cadre de l'Observatoire de l'enseignement supérieur et de la recherche du Pays de Brest

Sommaire

Chiffres clés	4	Le profil des étudiants	11
Avant propos	6	Les marcheurs	11
Méthodologie	7	Les automobilistes.....	11
Les enquêtés.....	7	Les usagers du réseau bus et tramway	12
Le questionnaire.....	7	Les cyclistes.....	14
Taux de réponse	7	Zoom sur le campus du Bouguen.....	15
Le lieu de résidence des étudiants	8	Part des modes de transport suivant le site d'étude	17
84 % des étudiants résident dans Brest métropole	8	Synthèse	18
Le parc locatif privilégié, devant le domicile parental	8	Récapitulatif suivant les modes de déplacement.....	18
Les modes de déplacement des étudiants	9		
La marche, premier mode de déplacement	9		
Une part modale similaire pour les transports collectifs et la voiture	9		
Train et car, alternatives à la voiture dans les intercommunalités voisines.....	9		
28 % des étudiants font des trajets inter-sites.....	9		
Une évolution indéniable des pratiques	10		
Les déplacements du week-end	10		

Chiffres clés



19 minutes

c'est le temps de trajet moyen
domicile-études



1 étudiant sur 2

a une voiture personnelle



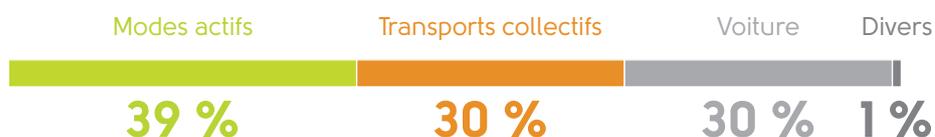
Part croissante du **covoiturage**

7 % pour les déplacements domicile-étude

33 % pour les déplacements du week end

Mode de déplacement principal entre le domicile et le lieu d'étude :

part prépondérante de la marche



24 600
étudiants

Pays de Brest

84 %



des étudiants résident
dans **Brest métropole**

+ 10
points

pour la part des transports
collectifs en dix ans



60 %

des étudiants concentrés sur trois campus
Bouguen - Ségalen - Médecine

Avant propos

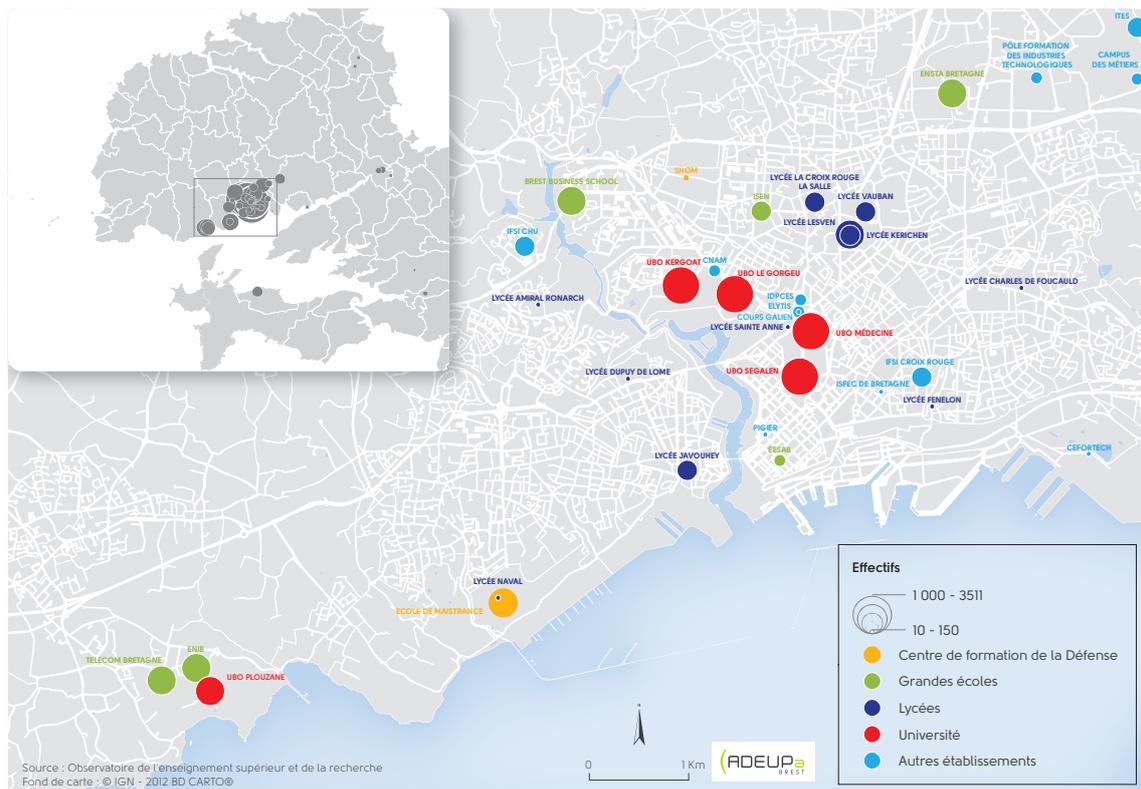
Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche du Pays de Brest se sont associés depuis 2009 pour analyser et échanger sur des problématiques communes comme les conditions de vie des étudiants, l'ouverture internationale ou les déplacements.

Dès 2009, interrogés sur leurs conditions de vie, les étudiants de l'UBO et de l'ENIB ont mis en exergue de nombreuses attentes pour faciliter les déplacements au quotidien, particulièrement pour se rendre sur leur site d'étude. Avec la mise en service du tramway en 2012 et la refonte du réseau Bibus dans l'agglomération brestoise, l'offre en transports collectifs a fortement évolué. L'aménagement de nouvelles pistes cyclables, la redéfinition du réseau départemental Penn-ar-Bed, la création de gares routières dans les pôles urbains comme Lesneven, Plabennec ou Saint-Renan, l'ouverture d'aires de covoiturage sont autant de facteurs qui ont pu induire de nouvelles pratiques. La montée en puissance des préoccupations environnementales et l'offre de nouveaux services numériques peuvent aussi avoir favorisé des changements dans les modes de déplacement.

Une nouvelle enquête sur les pratiques des 24 600 étudiants du Pays de Brest s'est ainsi naturellement affirmée comme essentielle pour comprendre les évolutions et nourrir les réflexions en cours (troisième phase de développement du réseau de transport collectif en site propre dans Brest métropole, Schéma directeur immobilier de l'UBO, Schéma de cohérence territoriale du Pays de Brest...).

L'ADEUPa remercie les établissements d'enseignement supérieur qui ont collaboré à l'enquête, les étudiants qui y ont répondu et les services de Brest métropole pour leur expertise et leurs conseils.

Les sites d'enseignement supérieur dans l'agglomération brestoise et le Pays de Brest



Méthodologie

Les enquêtés

L'enquête a été réalisée dans le cadre de l'Observatoire de l'enseignement supérieur et de la recherche du Pays de Brest, créé en 2009. Il est animé et mis en œuvre par l'ADEUPa, en lien étroit avec Brest métropole. L'observatoire associe également des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche qui peuvent y trouver des informations consolidées et des éléments d'analyse pour accompagner leurs réflexions stratégiques et leurs actions.

24 600 étudiants étaient inscrits dans le supérieur en 2014 dans le Pays de Brest, essentiellement dans des établissements de l'agglomération brestoise, mais également à Lesneven, Landerneau, Hanvec et Lanvéoc. Toutes les écoles et instituts ont été associés à l'enquête et invités à diffuser le questionnaire, l'objectif étant d'avoir une analyse à l'échelle du Pays de Brest.

Trois sites majeurs concentrent 60 % des étudiants : les campus universitaires du Bouguen (plus de 7 000 étudiants), de Ségalen (4 000) et de Médecine (3 700). Deux autres lieux accueillent également un grand nombre d'étudiants : le technopôle Brest-Iroise (2 100 étudiants inscrits à Télécom Bretagne, à l'ENIB ou à l'UBO) et le boulevard Léon Blum (cité scolaire Kerichen et lycée La Croix Rouge La Salle).

Au cours des six dernières années, les effectifs ont progressé significativement dans la filière santé (+1 000 étudiants). Cette hausse a induit une présence plus nombreuse des étudiants sur le campus de Médecine, mais également du côté de l'avenue Le Gorgeu (certains cours ont lieu dans les amphithéâtres de Kergoat). Il en résulte également un accroissement des déplacements entre les sites universitaires.

Le questionnaire

Il comprenait 35 questions et a été conçu pour recueillir des informations sur :

- les établissements fréquentés par les étudiants,
- leur profil (genre, âge, situation familiale...),
- leur lieu de résidence,
- leurs habitudes de déplacement entre le domicile et le site d'étude,
- leur niveau de satisfaction et les attentes pour améliorer les déplacements.

Le questionnaire a été mis en ligne : le lien pour y accéder a été diffusé par les établissements d'enseignement supérieur aux étudiants qui pouvaient y répondre entre le 1er et le 20 octobre 2014.

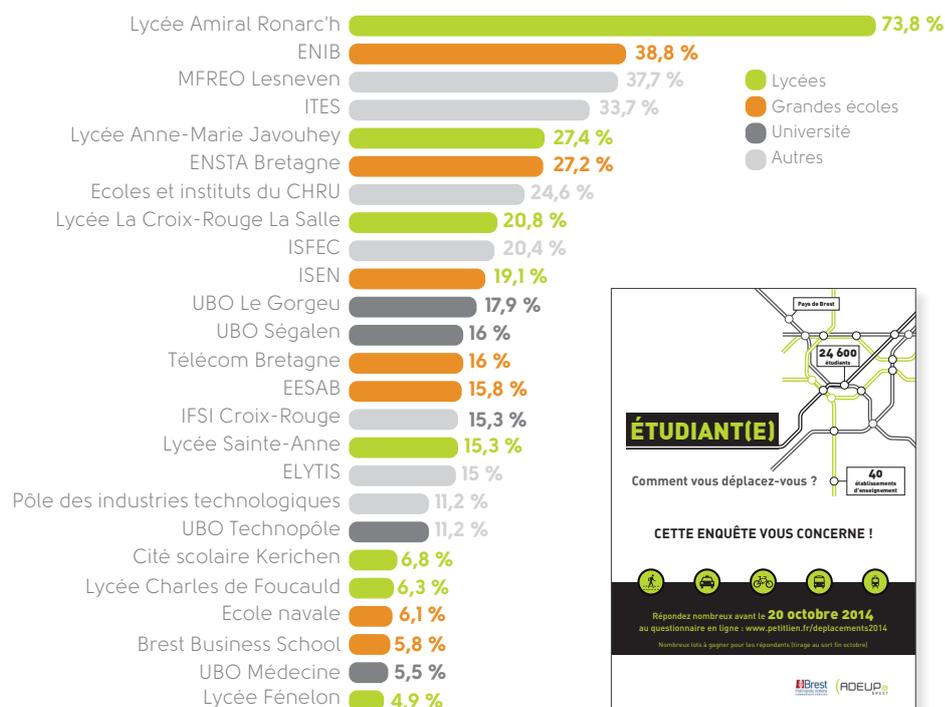
Taux de réponse

Au total, 3 701 questionnaires ont été renseignés, dont 3 582 ont pu être exploités. 14,8 % des étudiants du Pays de Brest ont participé à l'enquête ; ce taux monte à 15,7 % si on ne prend en compte que les établissements ayant effectivement participé à l'enquête.

Il s'agit d'un taux de retour satisfaisant pour avoir une bonne représentativité des pratiques des étudiants.

Vingt-cinq établissements ont participé à l'enquête ; en revanche, pour treize d'entre-eux, nous n'avons pas suffisamment de réponses pour analyser les pratiques des étudiants qui y sont inscrits (Lycées Dupuy de Lôme, Saint-Joseph, Saint-Sébastien, lycée de l'Elorn et lycée naval, Ecole de Maistrance, MFREO Rumengol Le Faou, CNAM, IdPCES, Cours Galien, PIGIER, CIEL, Campus des métiers).

Taux de réponse par établissement (taux moyen = 15 %)

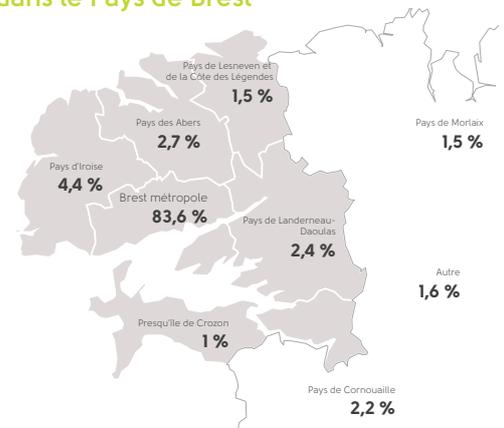


Le lieu de résidence des étudiants



Photo : Benjamin Deroche - Brest métropole

Lieu de résidence des étudiants dans le Pays de Brest



84 % des étudiants résident dans Brest métropole

La population étudiante vit très majoritairement dans la métropole brestoise, particulièrement dans la ville de Brest (17 000 étudiants). Environ 4 000 d'entre eux vivent dans les intercommunalités voisines, en général au domicile de leurs parents.

Compte tenu des temps de trajet, peu d'étudiants résident en dehors du Pays de Brest. Ils habitent dans ce cas majoritairement dans les secteurs de Landivisiau, de Morlaix et de Quimper.

Le parc locatif privilégié, devant le domicile parental

Les étudiants vivent majoritairement dans le parc locatif (40 %), soit seul(e), en couple ou en colocation. 37 % d'entre eux vivent au domicile parental et 13 % dans des résidences étudiantes (cités universitaires gérées par le CROUS ou résidences privées). Par rapport à la moyenne française, la proportion d'étudiants vivant chez leurs parents est plus importante, ainsi que la part des occupants propriétaires (+4 points dans les deux cas).

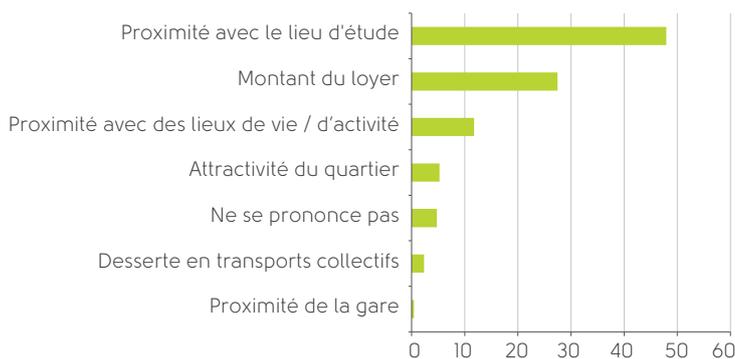
Les étudiants choisissent très majoritairement leur logement en fonction de la localisation de leur lieu d'étude ; le montant du loyer apparaît également comme un second critère décisif de choix.

Votre logement

Domicile de vos parents ou de l'un deux	36,7%
Location seul(e) dans le parc locatif privé	21,7%
Colocation dans le parc locatif privé	11%
Logement dont vous êtes propriétaire	7,3%
Résidence universitaire (CROUS)	6,6%
Autre résidence pour étudiants (secteur privé, ARPEJ)	6,3%
Location en couple dans le parc locatif privé	6,2%
Autres cas	2,9%
Location dans le parc locatif social (OPAC, HLM...)	1,2%

Parc locatif **40 %**

Premier motif de choix du logement



Les modes de déplacement des étudiants

Les étudiants du Pays de Brest ont un **temps de trajet moyen de 19 minutes** entre leur lieu de résidence et le site d'étude.

La marche, premier mode de déplacement

Ils déclarent utiliser majoritairement les modes actifs : 39% des étudiants se rendent en cours principalement en marchant ou à vélo. Cette proportion est importante (+7 points comparativement à la moyenne calculées pour une quinzaine d'agglomérations¹). Deux facteurs y contribuent : Brest se distingue par la présence de nombreux d'établissements dans le centre et par une offre de logements à proximité des sites d'étude (résidences étudiantes privées, cités universitaires et parc locatif).

Une part modale similaire pour les transports collectifs et la voiture

La part des déplacements en voiture et en transports collectifs s'élève dans les deux cas à 30%.

Les étudiants qui choisissent la **voiture** comme principal mode de déplacement sont majoritairement « autosolistes » (sans passager). Mais, la part du covoiturage est loin d'être négligeable puisque 7% des étudiants y ont recours.

54% des étudiants déclarent posséder une voiture personnelle. Par rapport à l'enquête réalisée en 2009 sur les conditions de vie des étudiants, le taux de possession semble croître².

1. CERTU - La mobilité urbaine en France : enseignements des années 2000 - 2010.

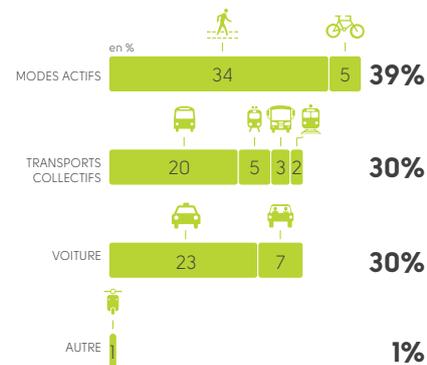
2. La question posée en 2009 était plus précise puisqu'il y avait une distinction entre la possession personnelle et l'utilisation d'une voiture de parents, d'amis... En 2014, les étudiants peuvent avoir confondu possession et jouissance. La stricte comparaison est donc difficile, mais une tendance à la hausse de la possession d'une voiture ne peut être exclue. Les établissements d'enseignement supérieur partagent d'ailleurs cette perception.

Côté **transports collectifs**, le réseau Bibus (bus+tramway) domine, devant le car et le train. A noter la part relativement faible du tramway (5 %), comparativement au bus (20 %). Cela s'explique par la faible présence de sites d'enseignement en proximité immédiate de la ligne du tramway. Dans les établissements comme l'ENSTA Bretagne, le lycée Anne-Marie Javouhey ou la faculté Ségalen, la part des étudiants utilisant le tram est bien plus forte (entre 10 et 30 %). Par exemple, 30 % des étudiants de l'ENSTA Bretagne optent pour le tramway comme mode de déplacement principal et 4 % le bus.

Train et car, alternatives à la voiture dans les intercommunalités voisines

La part modale du train est relativement modeste (2 %) en général, mais elle dépasse plus de 30 % pour les étudiants habitant le Pays de Landerneau-Daoulas ou le Pays de Morlaix. Le train représente pour cette population une véritable alternative à la voiture, compte tenu du temps de trajet avantageux (par exemple, 15 minutes pour les Landernéens ou 30 minutes pour les Morlaisiens) et d'un coût inférieur à l'usage de la voiture.

Mode de déplacement principal entre le domicile et le lieu d'étude



De la même manière, le réseau départemental Penn-ar-Bed rencontre un succès important auprès des étudiants qui résident dans le Pays des Abers et de Lesneven Côte des Légendes ; plus du tiers d'entre eux l'utilise.

28 % des étudiants font des trajets inter-sites

Les trajets entre sites d'étude sont définis comme des déplacements dans la même journée de cours nécessitant plus de 15 minutes de marche à pied. Plus du quart des étudiants sont concernés, tout particulièrement ceux inscrits dans les établissements suivants :

- Lycée Sainte-Anne (déplacements vers le lycée de la Croix-Rouge et vers les équipements sportifs)
- UBO Pôle Santé (cours des inscrits en PACES³ à Kergoat et trajets vers l'hôpital de la Cavale Blanche)
- IFSI Croix-Rouge (pratique professionnelle dans les hôpitaux et les établissements de santé)
- EESAB (annexe de l'établissement à Bellevue)
- UBO Site Technopôle Brest-Iroise (cours au Bouguen).

Pour les trajets inter-sites, les modes de déplacements sont sensiblement identiques à ceux utilisés entre le domicile et le lieu d'étude (39 % pour les modes actifs, 31 % en transports collectifs et 30 % en voiture). La principale différence réside dans la part modale des transports collectifs : le bus est prédominant (26 %, +6 points) du fait des trajets réalisés, majoritairement sur un axe Médecine – Bouguen – Hôpital de la Cavale Blanche (ligne 2 du réseau Bibus). L'usage du vélo est également plus important (8 % ; +3 points).

3. Première année commune aux études de santé

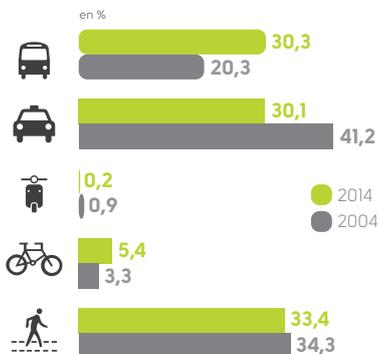
Une évolution indéniable des pratiques

En comparaison des données de l'enquête ménage déplacements réalisée en 2003-2004 pour cette tranche de population, **l'usage de la voiture a fortement baissé. Le report modal s'est essentiellement réalisé au profit des transports collectifs.** La pratique de la marche enregistre quant à elle une légère baisse alors que celle du vélo observe une hausse non négligeable.

L'évolution des pratiques peut en partie s'expliquer par une amélioration de l'offre des transports collectifs (tramway, nouveau réseau Bibus déployé en 2012, amélioration du réseau Penn-ar-Bed) et par les efforts réalisés en termes d'aménagements cyclables.

D'autres raisons, économiques et sociologiques, ont pu intervenir dans ces choix comme la hausse du prix du carburant ou un souci de préservation de l'environnement.

Évolution de la part des modes de transport entre 2004 et 2014



DÉCONNEXION ENTRE LA POSSESSION ET L'USAGE DE LA VOITURE

Parallèlement à la progression du taux de possession d'une voiture personnelle entre 2009 et 2014, l'enquête révèle un recul de la part modale de la voiture pour les trajets domicile-études. Il existe donc un découplage entre possession et usage de l'automobile. Par ailleurs, si la voiture est moins utilisée pour les trajets vers les lieux d'étude, elle peut avoir une place importante dans les trajets utilitaires (courses, loisirs, activités professionnelles...) ou pour les déplacements du week-end. L'aspect financier peut également favoriser un usage moindre de la voiture. A titre d'illustration, entre les deux enquêtes réalisées auprès des étudiants dans le cadre de l'observatoire de l'enseignement supérieur et de la recherche (novembre 2009 et octobre 2014), le prix à la pompe du gazole a progressé de 19,6%.

Les déplacements du week-end

Quatre étudiants sur dix quittent leur logement tous les week-ends. Le jour de départ est prioritairement le vendredi (70 % des cas), puis le samedi.

Le mode de déplacement privilégié est avant tout la voiture, avec une forte représentation du covoiturage. Ainsi, 40 % des étudiants qui quittent leur logement le week-end sont autosolistes et 33 % d'entre eux covoiturent.

L'usage des transports collectifs est plus modeste : train (13 %), réseau Bibus (7 %) et car (5 %).

Quittez-vous votre logement pour plus d'une journée le week-end?

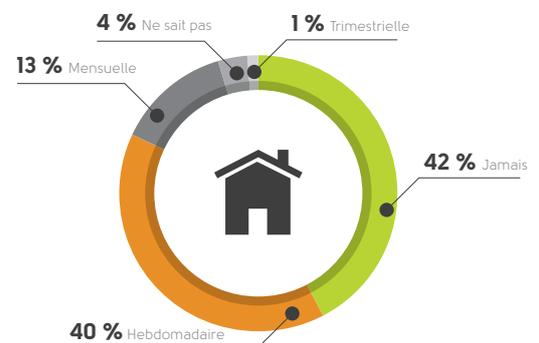


Photo : Simon Cohen - Brest métropole

Le profil des étudiants

Les marcheurs

Le tiers des étudiants utilise la marche comme mode de déplacement principal entre leur domicile et leur lieu d'étude. Le profil des piétons est globalement conforme aux caractéristiques moyennes de la population étudiante.

Des déplacements de proximité

Des différences existent néanmoins sur le lieu de résidence. Sans surprise, ils habitent dans la commune de leur lieu d'étude et résident davantage dans le parc locatif (+9 points) et dans les résidences universitaires privées ou gérées par le CROUS (+13 points).

Le temps de marche est de 10 minutes, soit 9 minutes de moins que le temps de trajet moyen.

46 % des piétons possèdent personnellement une voiture, soit un taux de possession moindre que la moyenne des étudiants (-8 points), mais malgré tout important.

Des cheminements piétons à sécuriser

Les étudiants qui se rendent à pied en cours sont majoritairement satisfaits de la qualité des cheminements piétons (76 % de satisfaits ou très satisfaits). Des observations portent tout de même sur le manque de sécurisation de certains passages piétons (exemples : avenue Foch et rue Camille Desmoulins) et de quelques axes très fréquentés comme la place Albert 1er ou le pont Schuman.

“ J'HABITE EN CITÉ UNIVERSITAIRE, ET POUR ME RENDRE À LA FAC, JE DOIS EMPRUNTER LE PONT SCHUMAN. ON EST BIEN D'ACCORD, QU'UN TROTTOIR EST FAIT POUR LES PIÉTONS ? IL Y A MÊME UN PANNEAU QUI LE SIGNALISE... ALORS POURQUOI CHAQUE MATIN, NOUS, PIÉTONS, CROISONS DES DEUX-ROUES SUR LE TROTTOIR ? ON NE PEUT PAS MARCHER TRANQUILLEMENT AVEC NOS ÉCOUTEURS DANS LES OREILLES SANS SE FAIRE KLAXONNER PAR UN VÉLO. ALORS QU'ILS NE SONT EN RIEN PRIORITAIRES SUR LE TROTTOIR. ”

ÉTUDIANTE DE 22 ANS, INSCRITE EN LICENCE À L'UBO (SÉGALEN)

Les automobilistes

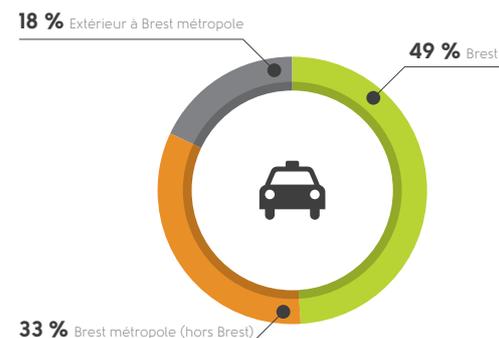
Les personnes déclarant utiliser principalement la voiture en solo pour leurs trajets domicile / lieu d'étude représentent 23 % des étudiants. Dans une conception plus large, les usagers de l'automobile sont 30 % si on y ajoute les personnes se faisant déposer en voiture (1 %) et les covoitureurs (6 %).

Un automobiliste sur deux réside à Brest

Les automobilistes sont plus âgés que la moyenne (de 1 an et 3 mois), sont des hommes (+4,5 points), ont plus souvent un enfant à charge (+4,2 points) et exercent plus souvent une activité salariée (+11 points). Ils résident majoritairement au domicile de leurs parents (près d'un automobiliste sur deux, et même deux sur trois pour ceux qui n'habitent pas Brest). L'usage de la voiture augmente avec l'éloignement entre le lieu de résidence et le site d'étude. Malgré tout, un automobiliste sur deux habite à Brest.

Leur temps de trajet moyen s'élève à près de 21 minutes, soit une durée assez proche de la moyenne. D'où une relative satisfaction des automobilistes quant à leur temps de trajet (deux tiers d'étudiants satisfaits ou très satisfaits). À la durée du trajet, il faudrait rajouter le temps consacré à la recherche d'une place de stationnement.

Provenance des automobilistes



Provenance de l'ensemble des étudiants

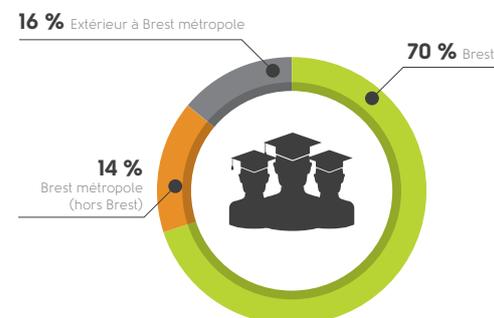
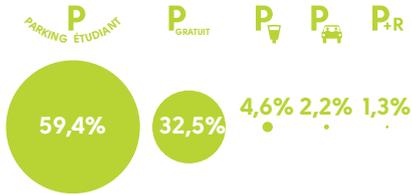


Photo : Simon Cohen - Brest métropole

Stationnement privilégié par les automobilistes



Stationnement : des étudiants insatisfaits

Les étudiants automobilistes sont critiques par rapport aux problématiques de stationnement (à peine 40 % de satisfaits et très satisfaits). Les mécontents sont particulièrement des étudiants inscrits dans les écoles et instituts du CHRU, à l'UBO sur les campus de Médecine, de Ségalen et du Bouguen. Les critiques portent sur le manque de places et le stationnement anarchique, par exemple sur le campus du Bouguen.

Les étudiants qui paient le stationnement sont essentiellement des inscrits à la faculté de Lettres.

Une pratique du covoiturage à accompagner

Les étudiants covoiturent davantage que les salariés. En se basant sur une moyenne de deux étudiants par véhicule pour les covoitureurs⁴, le taux d'occupation moyen par véhicule se situe à 1,14 à la date de l'enquête. Ce taux est ainsi plus élevé que la moyenne nationale qui s'élève à 1,07 pour les déplacements domicile-travail.

Pour autant, la différence n'est pas grande et le taux de remplissage des voitures pourrait encore être amélioré.

“ JE TROUVE QU'IL MANQUE DES PLACES DE PARKING AU NIVEAU DU BOUGUEN ET DES AMPHIS LA FAC DE DROIT (PACES), LE STATIONNEMENT Y EST PARFOIS DIFFICILE ET "ANARCHIQUE"... ”
 ÉTUDIANTE DE 20 ANS, INSCRITE À L'UBO (PÔLE SANTÉ)



Moyenne
52 %



Desserte
66 %



Temps de trajet
59 %



Amplitude horaire
48 %



Fréquence
46 %



Prix
41 %

Les usagers du réseau bus et tramway

Le réseau Bibus représente le mode principal de déplacement pour le quart des étudiants. Les jeunes, les femmes, les étudiants qui résident au domicile parental sont davantage utilisateurs. Le temps de trajet moyen est de 24 minutes, soit 5 minutes de plus que la moyenne. Les usagers sont globalement plutôt satisfaits de leur temps de trajet.

40 % des étudiants abonnés

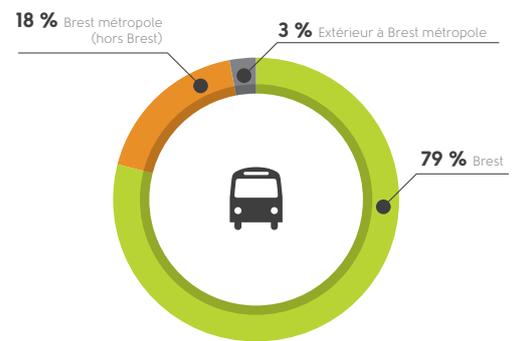
S'ils sont 25 % à déclarer utiliser le réseau Bibus comme mode principal de déplacement, le bus et le tramway sont en outre utilisés comme mode de transport occasionnel. Ainsi, 40 % des étudiants déclarent avoir utilisé le réseau Bibus dans la dernière journée de cours, quel que soit le motif de déplacement.

57 % des étudiants possèdent une carte Korrigo et 39,5 % ont un abonnement Bibus. La part des abonnés est ainsi largement supérieure à la part modale du réseau Bibus (+15 points) ; elle est en revanche égale au taux d'utilisateurs occasionnels. Cela s'explique probablement par la possession d'une formule "Liberté" considérée par les usagers (et présentée par Bibus) comme un abonnement, alors qu'il s'agit d'une formule de post-paiement au trajet.



Photo : Ivan Breton - Brest métropole

Provenance des voyageurs de Bibus



Satisfaction des usagers de Bibus

4. ADEME, 2010

Plan des lignes 1 et 2 du réseau Bibus



Des attentes sur les prix

Le prix des transports collectifs est le premier critère d'insatisfaction des usagers Bibus.

Par rapport à une vingtaine d'agglomérations disposant d'une desserte tram ou métro, le coût d'un abonnement mensuel pour les moins de 26 ans (27,8 €) est dans la moyenne. Les étudiants plus âgés n'y ont toutefois pas accès. Des villes prévoient une extension du tarif aux étudiants de plus de 26 ans,

sous réserve d'un justificatif de leur statut. Par ailleurs, il n'y a pas de formule annuelle dédiée aux étudiants, contrairement à d'autres métropoles (Toulouse, Marseille, Strasbourg...). Ils peuvent prendre la formule B', sauf qu'ils ne bénéficient pas d'une « prime transport » comme les salariés (50 % de l'abonnement).

Une fréquence plus soutenue sur les lignes 1 et 2

Les attentes des étudiants portent aussi sur la fréquence et la capacité des bus,

particulièrement dans les créneaux de forte affluence (par exemple, 7h15 - 8h). Les lignes 1 et 2, qui desservent notamment les campus de Médecine, du Bouguen, Brest Business School et les écoles du CHRU sont les principales concernées.

Suite à l'enquête, Kéolis a pris en compte les observations des répondants et le réseau a été renforcé. La ligne 1 a été doublée depuis février 2015 aux heures de forte affluence sur le tronçon Gare / Bouguen.

“ UN SEUL BUS (LIGNE 1-2) LE MATIN N'EST PAS SUFFISANT POUR LES COURS DE 8 H EN DIRECTION DE L'UBO, PLUSIEURS ÉTUDIANTS SONT LAISSÉS SUR LE TROTTOIR AUX ARRÊTS MALAKOFF ET ALBERT 1^{ER} ”
ÉTUDIANTE DE 20 ANS, INSCRITE À L'UBO (PÔLE SANTÉ)

“ LE TARIF MOINS DE 26 ANS EST CENSÉ CONCERNER LES ÉTUDIANTS, MAIS QU'EN EST-IL DES ÉTUDIANTS DE PLUS DE 26 ANS ? ILS N'ONT PAS FORCÉMENT PLUS DE MOYENS FINANCIERS QUE LES AUTRES ”
ÉTUDIANTE DE 28 ANS, INSCRITE À L'EESAB

“ IL SERAIT VRAIMENT APPRÉCIABLE QU'IL Y AIT DES BUS PLUS TARD ”
ÉTUDIANTE DE 19 ANS, CITÉ SCOLAIRE DE KERICHEN

Les cyclistes

31,5 % des étudiants possèdent un vélo.

La part modale du vélo atteint 5,4 %. Interrogés sur les déplacements lors de leur dernière journée de cours, les étudiants sont même 8,4 % à avoir utilisé le vélo, tous motifs confondus. Ce sont des chiffres plutôt encourageants lorsqu'ils sont mis en perspective avec les résultats de l'enquête ménages déplacements de 2004, évaluant à moins d'1 % la part du vélo dans l'agglomération brestoïse.

Des hommes, convaincus par ce mode de déplacement

Les cyclistes sont plutôt des hommes ; ils sont légèrement plus âgés que la moyenne, habitent quasi-exclusivement Brest et sont plus souvent dans le parc de logements privés.

Leur temps de trajet domicile-études est de 12 minutes, soit 7 minutes de moins par rapport à la moyenne. La distance parcourue est en moyenne de 2,7 kilomètres.

Nombreuses attentes pour une amélioration des aménagements cyclables

Souvent convaincus par leur mode de déplacement, les cyclistes souhaitent voir évoluer les aménagements cyclables, au sein des campus et dans la ville. Seulement 36 % d'entre eux sont satisfaits ou très satisfaits de la qualité des cheminements cyclables.

Par exemple, le passage de la place Albert 1er et du pont Schumann est jugé très dangereux et peut être dissuasif pour un certain nombre d'inscrits à l'UBO qui pourtant fréquentent plusieurs sites de part et d'autre du pont : Médecine / Le Bouguen, Ségalen / Le Bouguen...

Satisfaction des cyclistes (étudiants)

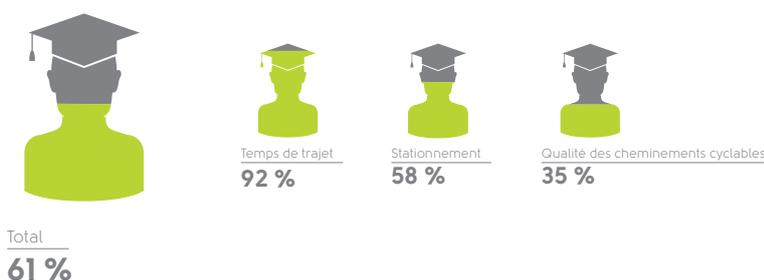


Photo : Franck Bétermin - Brest métropole

Des efforts sont également à faire pour le stationnement des vélos : les places peu nombreuses et parfois mal positionnées dans les campus. Des services complémentaires sont également suggérés comme l'installation de casiers pour déposer ses affaires (casques, tenues...).

Certains étudiants suggèrent la mise en place d'un système de vélos en libre-service de type vélos-campus. Ce service rencontre un vif succès dans d'autres villes avec la possibilité d'emprunter, de louer, de faire réparer les vélos... A Brest, le service Vélocibus proposé par Bibus propose 200 vélos "classiques" et 50 vélos à assistance électrique pour les abonnés Bibus.

“ PONT ROBERT SCHUMAN : LA CIRCULATION DES CYCLISTES NE SEMBLE PAS CLAIRE ENTRE CEUX QUI ROULENT SUR LES TROTTOIRS (TRÈS DANGEREUX POUR EUX ET POUR LES PIÉTONS) ET CEUX QUI UTILISENT LA VOIE DE BUS. ”
ÉTUDIANTE DE 26 ANS, INSCRITE À L'UBO (CAMPUS DU BOUGUEN)

“ JE VIENS DE VIVRE UNE EXPÉRIENCE INTÉRESSANTE EN LOUANT UN VÉLOCIBUS POUR TROIS MOIS ET JE L'AI RENDU HIER. JE N'AVAIS PAS L'HABITUDE DE CIRCULER À VÉLO, MAIS APRÈS CETTE JOURNÉE SANS VÉLO, JE ME SUIS DÉCIDÉ À EN ACHETER UN. JE PENSE QUE LES UNIVERSITÉS DEVRAIENT METTRE À LA DISPOSITION DES ÉTUDIANTS ET DU PERSONNEL DES VÉLOS POUR LES PARCOURS INTER ACADÉMIQUES DANS LE BUT DE LES INCITER À APPRÉCIER CE MODE DE DÉPLACEMENT. ”
ÉTUDIANT DE 26 ANS, INSCRIT EN DOCTORAT À L'UBO (CAMPUS DU BOUGUEN)

“ LA "PLACE" ALBERT 1ER PEUT ÊTRE VUE COMME UN OBSTACLE À LA PRATIQUE DES DÉPLACEMENTS DOUX (FEUX, FRÉQUENTATION DES VÉHICULES, MAUVAISE COMPRÉHENSION DU TRAFIC...). UNE SEULE PISTE CYCLABLE EST MATÉRIALISÉE VERS LE SITE SÉGALEN ET NE PROVIENT PAS FORCÉMENT DES LIEUX D'HABITATION DES ÉTUDIANTS (ST-MARTIN,...) ”
ÉTUDIANT DE 26 ANS, INSCRIT EN DOCTORAT À L'UBO (CAMPUS DU BOUGUEN)

“ J'HABITE ASSEZ LOIN À PIED DU LIEU D'ÉTUDE ET J'HÉSITE À PRENDRE MON VÉLO PARCE QUE LA CIRCULATION EST ASSEZ DIFFICILE AU NIVEAU DE LA PLACE ALBERT 1ER ; UN PASSAGE SÉCURISÉ POUR LES VÉLOS SERAIT IDÉAL ! ”
ÉTUDIANTE DE 21 ANS, INSCRITE EN LICENCE À L'UBO (CAMPUS DU BOUGUEN)

“ IL FAUDRAIT PLUS D'AIRES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS AU NIVEAU DES FACULTES !!! IL N'Y A JAMAIS DE PLACES ET SI OUI, ELLES SONT MAL SITUÉES. LES DISPOSITIFS ACTUELLEMENT EN PLACE TORDENT LES ROUES ET NE SONT PAS ADAPTÉS ! ”
ÉTUDIANT DE 22 ANS, INSCRIT EN LICENCE À L'UBO (CAMPUS DU BOUGUEN)



Photo : Shutterstock

Zoom sur le campus du Bouguen

Principal pôle universitaire à Brest avec 7 000 étudiants, le site du Bouguen a fait l'objet d'un éclairage particulier. Cette analyse s'inscrit dans un contexte de réflexion plus large sur l'aménagement du secteur ; elle doit permettre aussi d'apporter des éléments objectifs sur le fonctionnement du réseau actuel de transport collectif urbain.

Les parts modales des différents types de transport sont similaires à la moyenne : modes actifs (41 % contre 39 % en moyenne), voiture (28 % contre 30 %), TC (30 % soit une part identique).

L'analyse du lieu de résidence des étudiants du Bouguen atteste qu'un certain nombre d'entre eux viennent en voiture, sans habiter pourtant très loin du campus (ex : dans le quartier de Saint-Martin). Plusieurs explications sont possibles : certains ont d'autres activités avant ou après les cours qui nécessitent l'usage de la voiture, d'autres sont réfractaires à l'usage des TC...

Une des raisons probables est aussi une desserte insuffisante aux horaires de pointe sur certaines lignes au moment de l'enquête. Le service de bus s'est amélioré depuis avec un doublage de la ligne 1 aux heures de pointe.

Les attentes des étudiants sur l'offre en transports collectifs sont d'autant plus fortes que certains étudiants anticipent la suppression de places de stationnement au sein du campus et la nécessité de se reporter sur le bus dans les mois à venir.

Les autres attentes des étudiants concernent la baisse des tarifs, une amplitude horaire plus importante et le passage du tramway dans l'avenue Le Gorgeu.

7 000

étudiants sur le site universitaire du Bouguen

Déplacements domicile-étude : parts modales sur le site du Bouguen comparées à la moyenne

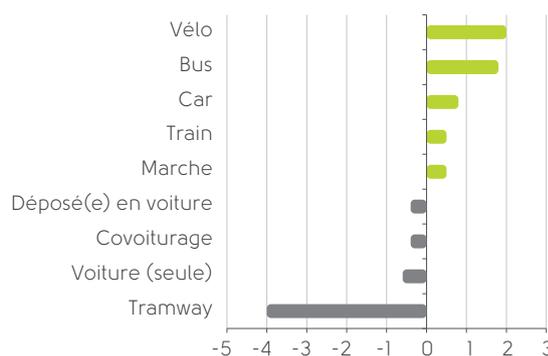




Photo : Shutterstock

Des difficultés de stationnement

La part modale de la voiture est inférieure de deux points sur le campus du Bouguen par rapport à la moyenne ; elle est deux fois moins élevée pour les étudiants que pour les salariés. Pour autant, de nombreuses remarques sur la place de la voiture dans le campus sont relevées. Les enquêtés sont critiques par rapport à la problématique du stationnement (manque de places dans certains secteurs prisés induisant un stationnement anarchique). Ils s'inquiètent du projet de l'université de diminuer le nombre de places dans le cadre du Schéma directeur immobilier.

L'enquête réalisée en octobre 2013 par les services de Brest métropole et l'ADEUPa avait déjà mis en évidence une réelle congestion sur les parkings du campus du Bouguen. A 11 heures par exemple, 1 685 véhicules avaient été comptabilisés sur des places en accès libres, pour 1 654 places « licites ». Les difficultés repérées étaient particulièrement importantes autour de la bibliothèque universitaire et du service des activités physiques et sportives. L'enquête avait mis en évidence un manque de perméabilité entre les parkings.

Il est logique que les parkings du Bouguen, gratuits, facilement accessibles et proches du centre, soit attractifs. Il semble d'ailleurs au regard de l'enquête qu'ils soient utilisés par des étudiants inscrits sur d'autres sites comme Ségalen, Médecine ou le lycée Sainte-Anne.

Par ailleurs, certains services comme la bibliothèque universitaire attirent des étudiants au-delà du campus. De même, la présence de Cap'Avenir, le service d'orientation et d'insertion professionnelle, induit par exemple la présence régulière de visiteurs.

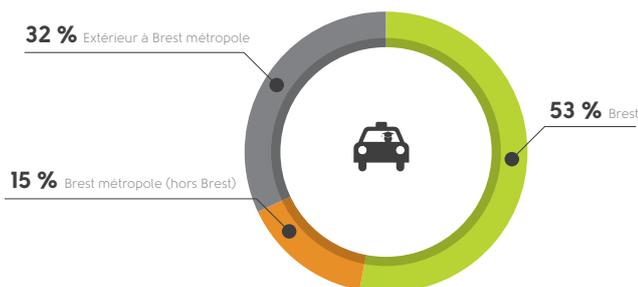
Un report modal est-il possible ?

6 % des étudiants du Bouguen résideraient dans la proximité du campus du Bouguen et utiliseraient principalement la voiture pour venir en cours (moins de 10 minutes pour faire le trajet domicile-études). Cela représente environ 420 étudiants qui pourraient peut-être se tourner vers un autre mode de déplacement.

Plus globalement, un report modal de la voiture vers les modes actifs ou les transports collectifs pourrait être favorisé grâce à :

- une offre de vélos en libre-service dans le campus, voire dans la ville,
- un développement des places de stationnement pour les vélos,
- une sécurisation du passage de la Place Albert 1^{er} et du pont Schuman pour les piétons et cyclistes,
- une sensibilisation à la pratique du covoiturage. Par exemple, les étudiants du technopôle Brest-Iroise covoiturent deux fois plus que les étudiants du Bouguen. Ce résultat est probablement lié aux actions de communication et d'accompagnement mises en œuvre par les établissements.
- une amélioration du service sur les lignes 1 et 2 du réseau Bibus (engagée depuis février 2015).

Provenance des automobilistes du campus du Bouguen



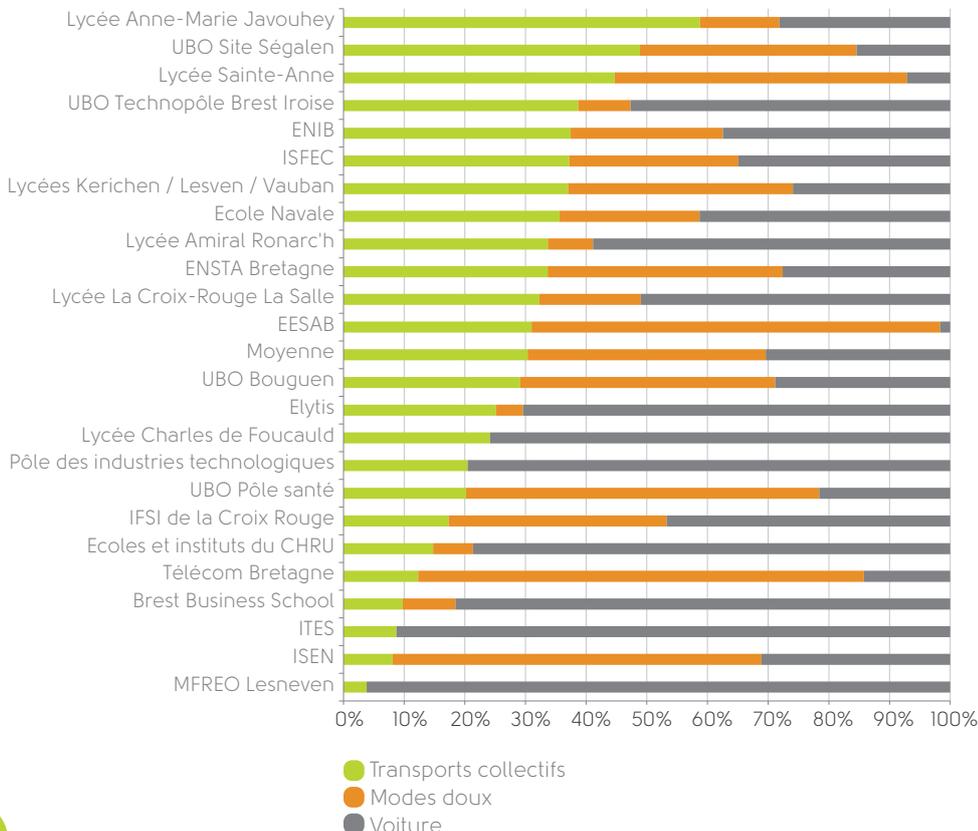
Part des modes de transport suivant le site d'étude

La part modale des transports collectifs se situe aux environs de 50 % pour les établissements qui bénéficient d'une très bonne desserte en transports collectifs, comme le lycée Anne-Marie Javouhey ou la faculté des Lettres au centre-ville de Brest.

En revanche, les étudiants inscrits dans des établissements plus éloignés des axes de transport collectif utilisent très majoritairement la voiture. Par exemple, les inscrits à l'ITES (école située dans la zone de Kergaradec à Guipavas) ou à la maison familiale rurale de Lesneven viennent à plus de 90 % en voiture en cours.

Dans d'autres cas, l'analyse est plus complexe. Par exemple, les étudiants du CHRU choisissent à 80 % l'automobile alors que le site est desservi par la ligne 2 du réseau Bibus et que des difficultés de stationnement sont signalées.

Parts modales des déplacements des étudiants pour les principaux sites d'étude



50 %
part modale des transports collectifs pour les établissements qui bénéficient d'une très bonne desserte en transports collectifs



Photo : Claude Carnot - Brest métropole

Synthèse

Pour leurs déplacements domicile-étude, les étudiants du Pays de Brest choisissent prioritairement la marche, puis les transports collectifs et la voiture. Ceux qui ne résident pas au domicile parental recherchent un logement proche des lieux d'étude pour pouvoir s'y rendre à pied.

La part des transports collectifs a progressé significativement en dix ans, celle de la voiture a reculé. Plusieurs facteurs ont pu jouer en faveur de cette tendance. L'offre en transports collectifs s'est développée (tramway, nouveau réseau Bibus et Penn-ar-bed, fréquence des liaisons ferroviaires...). Les comportements ont évolué.

Les attentes sont encore nombreuses, particulièrement pour les lignes 1 et 2 du réseau Bibus qui desservent le Technopôle, les campus universitaires de Médecine et du Bouguen, les écoles du CHRU, le CNAM, Elytis, IDPCes et Cours Galien, soit potentiellement 14 000 étudiants usagers. Il faut rappeler que les effectifs étudiants tendent à croître sur cet axe grâce à l'attractivité des filières santé ou éducation physique et sportive par exemple. Pour les étudiants qui viennent en car ou en train, les attentes portent davantage sur la fréquence et sur l'amélioration des connexions entre les réseaux (Bibus/Penn Ar Bed par exemple).

Afin d'encourager des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, deux autres pistes apparaissent au regard des résultats de l'enquête. La part du covoiturage va vraisemblablement progresser : égale aujourd'hui à 7 % en moyenne, elle atteint presque le double sur le site du technopôle Brest-Iroise où des actions de sensibilisation ont été menées. C'est par ailleurs une pratique déjà bien plus courante pour les déplacements du week-end.

La part du vélo pourrait aussi être plus importante si la pratique était encouragée grâce à des aménagements sécurisés et agréables, à des stationnements au plus près des lieux d'étude, voire à de nouveaux services comme une offre de type vélos-campus (location, prêt, réparation...).

Enfin, l'enquête met en évidence la nécessité de sensibiliser et d'informer toujours davantage sur les services proposés. En effet, les étudiants sont très mobiles tout au long de la journée. Ils adoptent des modes de transport différents suivant les motifs de déplacement, en fonction de leurs trajets, mais aussi des opportunités qui se présentent. Ils sont en revanche exigeants sur la qualité du service et veulent une information numérique et actualisée.

BIBLIOGRAPHIE

« La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », Collection « La Revue » du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Commissariat général du Développement durable, décembre 2010

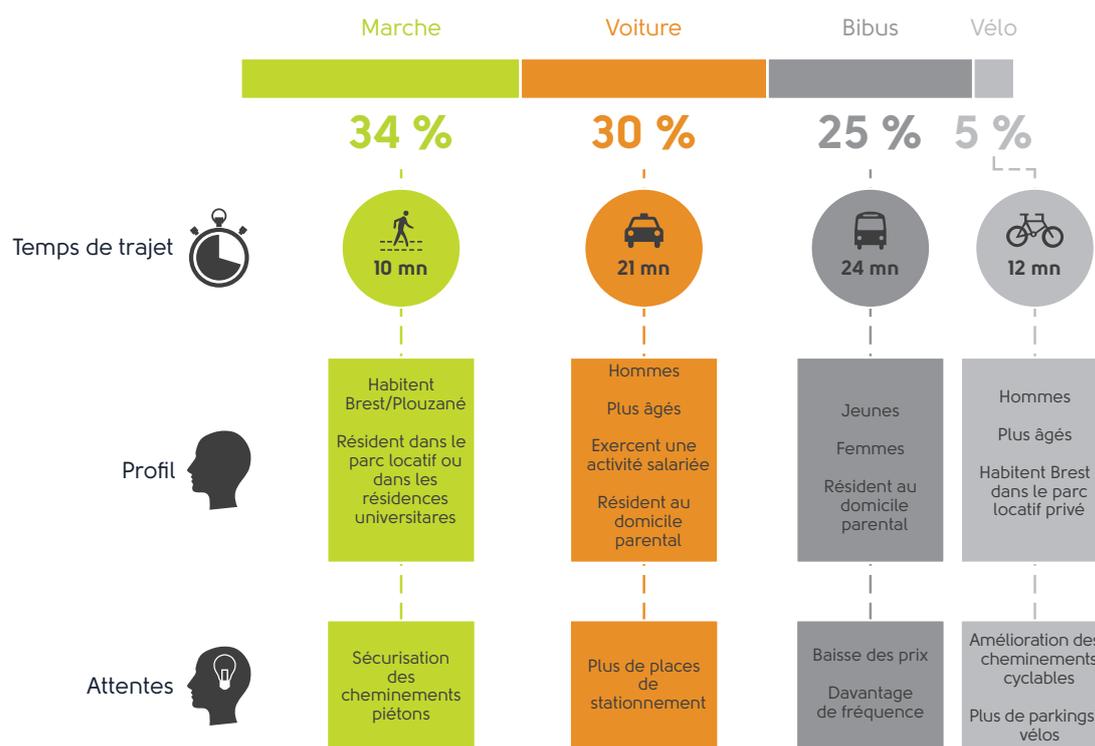
« Caractérisation de services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ? » ADEME, juin 2010

« Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? », Commissariat général au développement durable, Juin 2014

« Enquête sur la mobilité des étudiants – Démarche et principaux enseignements », 2009, Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéenne

« La mobilité étudiante », Enquête Ménages Déplacements, A'URBA, 2010

Récapitulatif suivant les modes de déplacement



ADEUP_{BREST}

OBSERVATOIRE DE
L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE
LA RECHERCHE DU PAYS DE BREST

Directeur de la publication
Benjamin GREBOT

Rédaction
Nadine LE HIR

Mise en page
Timothée DOUY

Dépôt légal : 2^e trimestre 2015

Réf. : 15/110

www.adeupa-brest.fr

