

LE PROJET BREIZHGO EXPRESS NORD

IDENTIFICATION DES ENJEUX LOCAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Juillet 2024

RAPPORT D'ÉTUDE



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
Mise en contexte : le transport ferroviaire, un atout pour répondre aux enjeux contemporains de mobilité des personnes	4
BreizhGo express nord : la proposition de la Région	8
Le réseau ferroviaire du nord de la Bretagne	10
La mobilité quotidienne dans l'Ouest breton.....	12
Pays de Landivisiau	14

INTRODUCTION



En 2023-2024, la Région Bretagne a développé le projet BreizhGo express nord visant à améliorer l'offre ferroviaire dans la partie septentrionale du territoire, entre Lamballe et Brest. Le projet a été présenté aux collectivités concernées en septembre 2023 pour la section Lamballe-Lannion et en janvier 2024 pour la section Morlaix-Brest.

Cette ambition s'inscrit dans le sillage de la création du syndicat mixte de type SRU dédié aux transports de passagers et d'échelle régionale Bretagne Mobilités prévue pour l'automne 2024 d'une part, et de l'augmentation de l'offre TER dans le sud de la Bretagne (BreizhGo express sud) et sur l'étoile ferroviaire rennaise d'autre part.

Le projet BreizhGo express nord prévoit un renforcement de l'offre ferroviaire (TER) du quotidien par la mise en circulation de nouvelles rames permettant un nombre d'arrêts plus important. À l'instar du BreizhGo express sud, la Région sollicite les intercommunalités concernées afin de contribuer au financement global du projet, en investissement (trois rames supplémentaires) et en fonctionnement (sillons horaires, déficit d'exploitation).

En septembre 2026, les EPCI du nord de la Bretagne concernés par ce « choc d'offre » bénéficieront d'une augmentation sensible du nombre d'arrêts dans leurs gares, de +20 % à +107 % selon les territoires.

Afin de préparer cette évolution notable, des EPCI (Brest métropole, Guingamp-Paimpol Agglomération, Lannion-Trégor Communauté, Saint-Brieuc Armor Agglomération) ont sollicité l'Adeupa afin de réaliser un état des lieux des enjeux locaux en matière de mobilité quotidienne et de desserte ferroviaire.

Mise en contexte : le transport ferroviaire, un atout pour répondre aux enjeux contemporains de mobilité des personnes

Une recomposition spatiale en cours croisant des enjeux environnementaux et sociaux

Les territoires sont marqués par un double processus de **métropolisation** et de mise en réseau qui recomposent la hiérarchie urbaine et la structure des déplacements rallongeant les distances des mobilités quotidiennes (voir Tableau 1).

La métropolisation qui touche l'ensemble des grandes aires urbaines s'accompagne à la fois d'une concentration économique dans les principaux pôles urbains et d'un étalement urbain. Pour ce dernier, les couronnes des grands pôles et les littoraux constituent les espaces supports de l'accroissement démographique ; la pandémie a même accentué ces phénomènes en renforçant l'attractivité résidentielle des métropoles, des littoraux et de certaines villes moyennes et territoires ruraux périurbains.

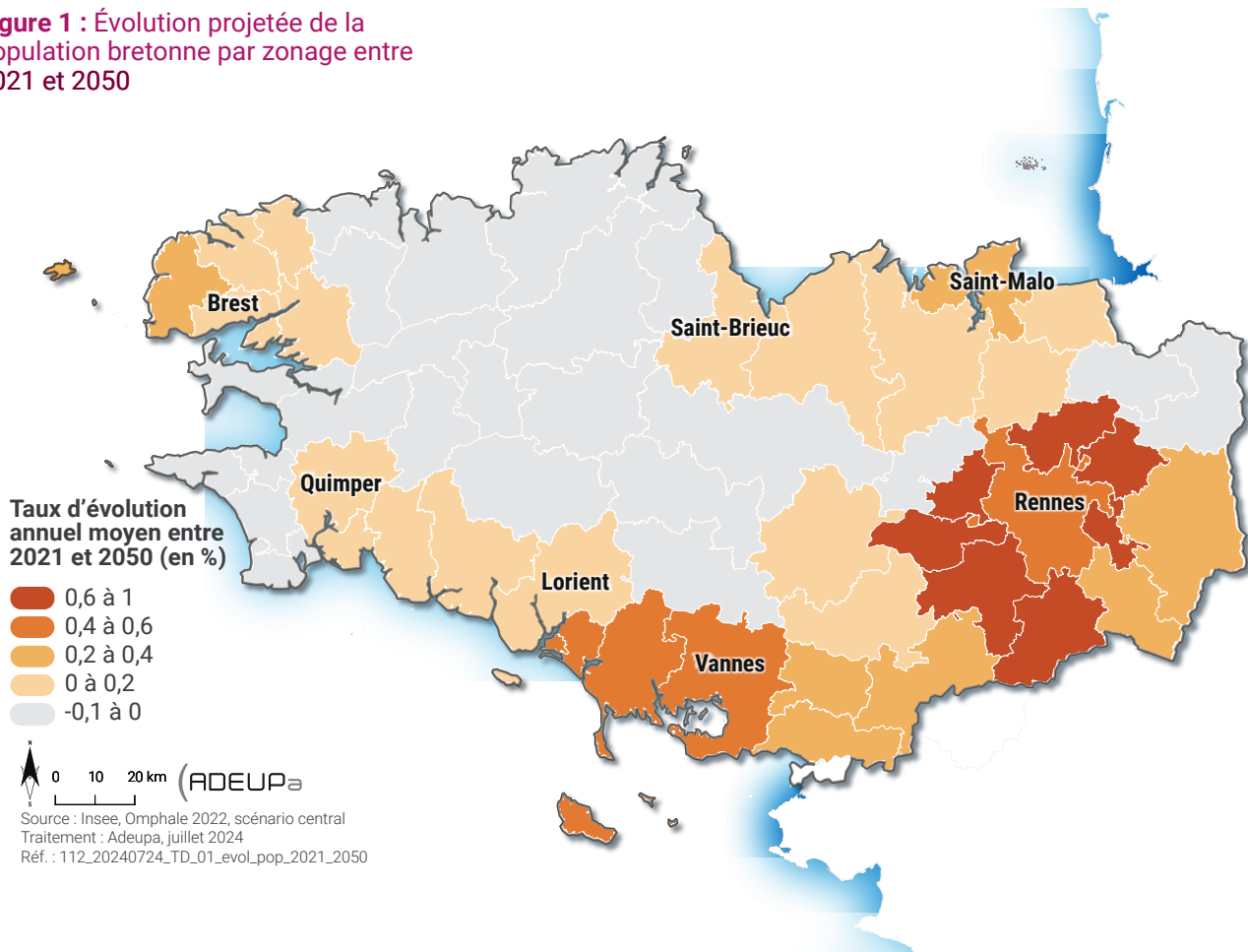
D'autre part, la mise en réseau des villes se poursuit avec un renforcement des liens entre les grands pôles urbains, avec

pour conséquence une intensification des flux sur certains axes et nœuds, et ce à toutes les échelles (européenne, nationale, régionale).

Cette recomposition territoriale en cours soulève trois enjeux :

- celui des **impacts environnementaux des déplacements**-aujourd'hui majoritairement carbonés-et de la dépendance à l'automobile qui impose de redéfinir les pratiques de mobilité et la répartition modale des transports ;
- celui de la **cohésion sociale et territoriale** : congestion routière des

Figure 1 : Évolution projetée de la population bretonne par zonage entre 2021 et 2050



métropoles, éloignement des pôles économiques, démotorisation et coût des déplacements ;

- celui de la **gouvernance** et de la nécessaire recomposition du paysage institutionnel et financier des transports, en s'assurant de maintenir ou d'améliorer la clarté pour les citoyens en faisant correspondre au mieux les périmètres d'action publique avec les territoires vécus.

Face à ces enjeux, les politiques publiques de mobilité ont pour objet d'offrir des alternatives aux habitants. Le mode ferroviaire, collectif et durable lorsqu'il repose sur l'énergie électrique, assure un service de *mass transit*¹ et d'intermodalité ; il répond à la fois à ce double processus de métropolisation et de mise en réseau (desserte centre-périphérie et interurbaine) et à ces enjeux environnementaux et sociaux. En parallèle, les collectivités se mobilisent pour répondre localement à ces problématiques : prise de compétence mobilité, mise en place et renforcement d'une offre de transport public, développement des modes actifs et partagés.

Par ailleurs, la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) a pour ambition de décarboner intégralement le secteur des transports à l'horizon 2050. En 2023, le gouvernement a annoncé consacrer un investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour améliorer le réseau ferroviaire avec deux priorités ciblées : le transport du quotidien et la décarbonation.

Le grand public montre une appétence certaine pour le train ; 2023 a constitué une année record de fréquentation des services ferroviaires en France, avec une augmentation de 4 % par rapport à 2022. Les causes de cette hausse de fréquentation sont multiples : augmentation de l'offre et de la demande, mutation des pratiques de loisirs et de tourisme depuis la pandémie de 2020, tandis que la prise de conscience écologique contribue vraisemblablement à cette évolution mais dans des proportions qui restent difficiles à estimer.

Des modes de vie mouvants et de forts enjeux démographiques

Cette recomposition territoriale produit des flux complexes et de longue portée réalisés quotidiennement par les individus. Progressivement, les besoins de mobilité dépassent les périmètres administratifs et le cadre des aires urbaines. Ces évolutions sont liées à la fois aux mutations des modes de vie mais aussi à l'augmentation de la vitesse des transports. La mobilité s'est ainsi imposée comme une des principales variables d'ajustement dans les choix résidentiels, professionnels et familiaux des individus.

Pourtant, des changements sensibles sont perceptibles depuis plusieurs années dans les comportements et les aspirations en matière de mobilité (renaissance du vélo comme mode de transport du quotidien, télétravail, piétonisation des villes, etc.) alors que la transformation numérique bouleverse l'ensemble de l'écosystème des transports ; en parallèle, des crises récentes (mouvement des Gilets jaunes, pandémie) ont montré que les questions de mobilité étaient au cœur des revendications citoyennes et sociales, dans un contexte d'augmentation croissante du coût des déplacements automobiles.

Si, en Bretagne, les perspectives démographiques et touristiques des prochaines années laissent entrevoir un maintien voire une augmentation des besoins en matière de transport ferroviaire, dans les prochaines décennies, cette dynamique démographique va ralentir. D'ici 2050, l'Ouest breton va perdre des habitants d'âge actif et des jeunes, sauf à constater dans les prochaines années l'arrivée de nouvelles populations. Le vieillissement de la population demeure ainsi un enjeu majeur. En 2050, les plus de 60 ans représenteront près de 38 % de la population de l'Ouest breton (contre 20 % en 2015). Ces évolutions auront des conséquences dans de multiples domaines : santé, logement, transport, services. Les besoins en matière de déplacements vont évoluer (motifs, temporalité, modes, etc.).

Tableau 1 : Évolution des distances parcourues par les Français dans leurs déplacements quotidiens entre 2008 et 2019

	2008	2019
De 0 à moins de 1 km	1,1	1,0
De 1 à moins de 2 km	2,9	1,9
De 2 à moins de 5 km	9,6	7,9
De 5 à moins de 10 km	15,3	12,9
De 10 à moins de 20 km	23,5	21,9
De 20 à moins de 35 km	23,5	22,2
De 35 à moins de 50 km	10,5	13,4
De 50 km ou plus	13,5	18,9

Entre 2008 et 2009, en France, la mobilité locale (de moins de 80 km) a augmenté, tant en nombre de déplacements qu'en matière de distance parcourue (voyageurs-kilomètres). On observe également une redistribution de cette distance parcourue au profit des tranches de distance les plus longues, illustrant la plus grande portée des mobilités du quotidien. En 2019, les déplacements de plus de 50 km représentaient 18,9 % des distances parcourues (voyageurs/km) par les Français dans la mobilité locale.

Parmi l'ensemble des motifs qui impliquent aux individus de se déplacer, le travail figure parmi les plus structurants. Au quotidien, plus d'un déplacement sur cinq réalisés dans les territoires l'est pour un motif professionnel². Les déplacements pour les études (dont le scolaire) représentent, quant à eux, un peu plus d'un déplacement sur dix. Si ces mobilités ne sont pas majoritaires, leur caractère régulier et contraint les rend prépondérantes dans les pratiques de déplacement des personnes.

Ainsi, les déplacements pour le travail sont souvent enchaînés avec des déplacements pour d'autres motifs : achats, loisirs, accompagnement des enfants, etc.

1. Le *mass transit* désigne le transport en commun massifié répondant aux besoins des zones urbaines denses et aux besoins de déplacements interurbains.

2. Source : EMD du pays de Brest, 2018 ; les valeurs présentées ici sont significatives et éclairent sur les pratiques dans des territoires similaires.

Figure 2 : Répartition des déplacements par motifs (EMD du pays de Brest, 2018)

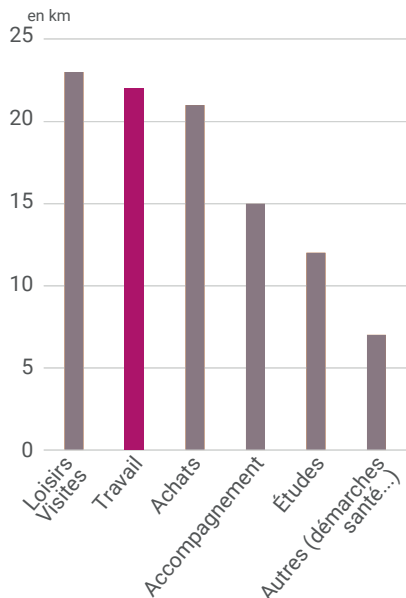
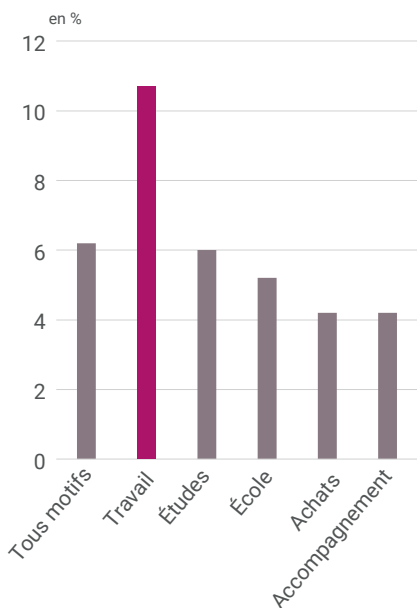


Figure 3 : Distance moyenne des déplacements selon le motif (EMD du pays de Brest, 2018)



L'enquête ménages-déplacements du pays de Brest nous renseigne sur la structure des déplacements des habitants. Dans la Figure 2, le motif travail représente 22 % des déplacements quotidiens réalisés par les habitants. La Figure 3 permet d'observer qu'au regard des distances parcourues quotidiennement par les habitants, le motif travail figure à la première place de l'ensemble des motifs.

En Europe, en France et en Bretagne : les ambitions en matière de ferroviaire

Face à ces enjeux, les pouvoirs publics s'engagent dans des projets de renforcement des infrastructures et des services ferroviaires. À plusieurs échelles, la Bretagne est concernée par plusieurs d'entre eux.

• Le RTE-T

Élément central de la politique européenne des transports, le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) affirme l'importance des chemins de fer dans la transition vers des modes durables, en particulier sur les longues distances. Afin de garantir une capacité suffisante et la fluidité des opérations de transport ferroviaire sans interruption sur l'ensemble du réseau RTE-T, des dispositions relatives au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur les principaux réseaux sont prises. Dans le cadre de sa révision, le RTE-T intègre désormais le port de Brest au réseau central.

• Les liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL)

Cela constitue un grand projet ferroviaire à l'horizon 2035 visant à améliorer la performance des liaisons existantes sur les axes Nantes-Rennes-Bretagne Sud, Rennes-Brest et Quimper-Brest. Il s'inscrit en continuité de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire en 2017.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI³) de 2018 avait recommandé de reporter à long terme la réalisation des LNOBPL et de travailler à l'amélioration du réseau existant. Cependant, l'abandon du projet d'aéroport à Nantes a rebattu les cartes et a abouti au Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne dans lequel est inscrit l'ambition de poursuite des études. Le COI de 2022 affirme le soutien à cette ambition.

Un avenant au volet mobilités du CPER 2015-2020, prolongeant son exécution à fin 2022, a été signé le 16 avril 2021. Le présent accord confirme les objectifs du Pacte d'accessibilité et de mobilité. Il acte que la poursuite du projet LNOBPL concourt à l'objectif d'accessibilité de la pointe bretonne.

Outre LNOBPL, le CPER 2015-2020 a confirmé l'intérêt de poursuivre les réflexions sur le devenir des axes structurants Rennes-Brest avec l'objectif de définir puis entamer les études des aménagements prioritaires de moyen et long termes, notamment dans le cadre du soutien aux études pour le développement de services express métropolitains et d'un renforcement du TER dans l'ensemble du territoire breton. Il prévoit également des études préalables à des travaux d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Brest.

3. Créé par la loi d'orientation des mobilités, le Conseil d'orientation des infrastructures est une instance consultative placée auprès du ministre chargé des transports. Il réunit des responsables politiques et des experts pour conseiller le gouvernement sur la programmation des investissements en matière de mobilité.



- **Le CPER 2023-2027**

Dans le cadre de la nouvelle contractualisation 2023-2027, qui donnera lieu à un avenant⁴, l'État et la Région s'engagent à faire figurer les orientations suivantes, telles que présentées par l'État et la Région au COI :

- l'amélioration de l'accessibilité à la pointe bretonne, ce qui passe notamment par la poursuite du projet LNOBPL (liaison à Rennes en 1h30 et à Paris en 3h), servant aussi les enjeux liés aux mobilités du quotidien en visant à renforcer les liaisons ferroviaires interurbaines au sein de la Région. Il est prévu, durant la période 2023-2027, de financer les études permettant de conduire les principaux aménagements envisagés à la déclaration d'utilité publique ;
- l'amélioration des déplacements du quotidien avec le développement des capacités du réseau ferroviaire structurant pour proposer une offre favorisant le report modal et permettant l'accroissement de l'offre interurbaine à direction du reste de la Bretagne et le développement de l'offre TGV vers le reste de la France. De premiers aménagements prioritaires pourraient être engagés durant la période 2023-2027.

- **Les Services express régionaux métropolitains (Serm)**

Les Serm ont été définis en 2020 dans le Schéma directeur de SNCF Réseau

4. Une consultation publique sur le projet d'avenant au CPER en matière de mobilités pour la période 2023-2027 a été organisée du 23 février au 23 mars 2024.

sur les étoiles ferroviaires et services express métropolitains. Cela a permis de définir ce concept et d'identifier Rennes et Brest comme pouvant faire l'objet d'un développement de tels projets. Concernant Rennes, l'intérêt d'ouvrir des réflexions sur le devenir du nœud ferroviaire a été affirmé dans le Pacte d'accessibilité. Le CPER mentionne l'opportunité de soutenir des études pour le développement de services express métropolitains et d'un renforcement du TER dans l'ensemble du territoire breton.

- **BreizhGo express Sud et Nord**

En octobre 2023, la Région a lancé un « choc d'offre ferroviaire » entre Vannes et Quimper devant aboutir à un futur service fin 2025 financé à 70 % par la Région et à 30 % par les EPCI. Pour cela, 21 circulations supplémentaires par jour seront proposées dans les gares des six EPCI traversés. Ce projet s'inscrit dans l'ambition régionale en matière de transport ferroviaire visant, d'une part, à augmenter l'offre de TER de 20 % d'ici à 2030, puis de 50 % en 2035 et jusqu'à 93 % en plus à l'horizon 2040, et, d'autre part, à proposer un train toutes les 20 minutes dans les gares principales en heures de pointe, et un train toutes les heures en période creuse. Un budget de 187 millions d'euros permettra d'investir dans les infrastructures et de moderniser certaines lignes.

C'est pour poursuivre cette ambition que la Région a initié en parallèle un projet BreizhGo express nord sur l'axe septentrional pour septembre 2026 entre Lamballe et Brest.

La Région Bretagne a initié un projet BreizhGo express nord sur l'axe septentrional pour septembre 2026 entre Lamballe et Brest

Source : Defnsjen



BreizhGo express nord : la proposition de la Région

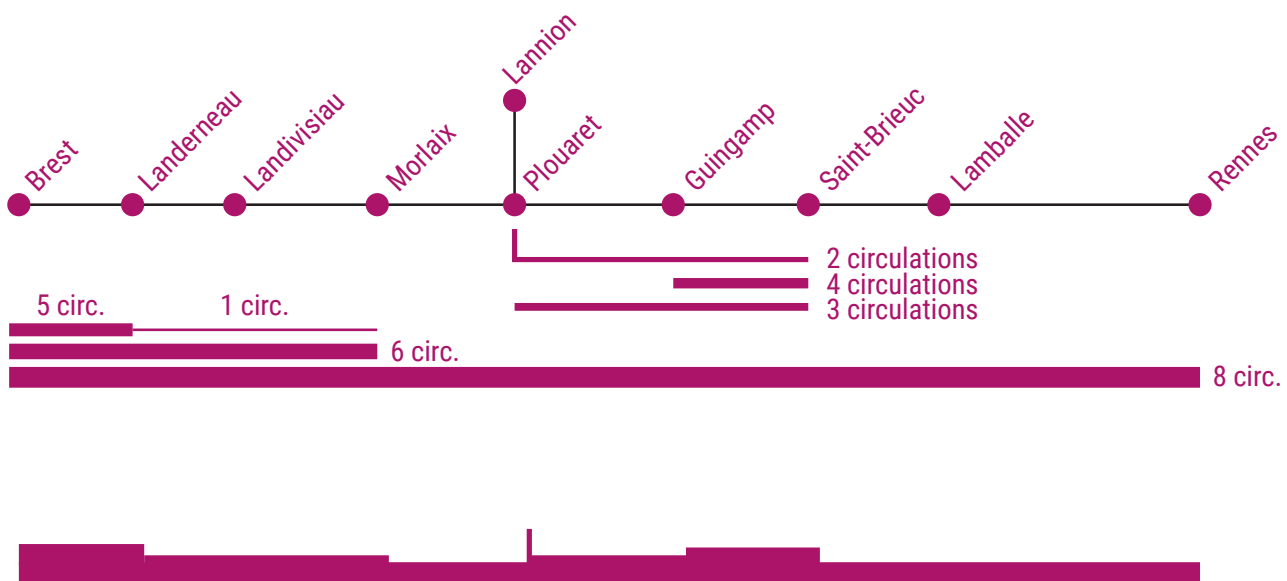
Le périmètre du projet couvre une grande partie de l'axe ferroviaire Rennes-Brest, entre d'une part Lamballe et Lannion (Côtes-d'Armor) et d'autre part Morlaix et Brest (Finistère).

Dans la section costarmoricaine, neuf gares sont concernées par une augmentation de l'offre de TER, pour un total de 17 circulations supplémentaires les jours ouvrables de base (JOB, soit du lundi au vendredi). Cela se traduit par 26 % d'arrêts TER supplémentaires en moyenne dans les gares.

Dans la section finistérienne, ce sont vingt circulations de TER supplémentaires qui concerneront dix gares. Cela correspond en moyenne à 31 % d'arrêts TER supplémentaires dans les gares.

Le périmètre du projet couvre une grande partie de l'axe ferroviaire Rennes-Brest, entre d'une part Lamballe et Lannion (Côtes-d'Armor) et d'autre part Morlaix et Brest (Finistère)

Figure 4 : Schéma d'offre 2026 en nombre de circulations supplémentaires en jour ouvrable de base (JOB)



Ce schéma permet de mesurer la répartition spatiale de la future offre BreizhGo express nord. Si huit circulations supplémentaires seront proposées sur l'ensemble de l'axe Brest-Rennes, des circulations plus locales seront également opérées. Deux secteurs sont particulièrement renforcés : l'axe Brest-Landerneau-Morlaix d'une part et l'axe Plouaret-Guingamp-Saint-Brieuc d'autre part.

Source : Région Bretagne, février 2024
Réalisation : Adeupa

Figure 5 : L'offre ferroviaire 2024 et la proposition d'évolution 2026

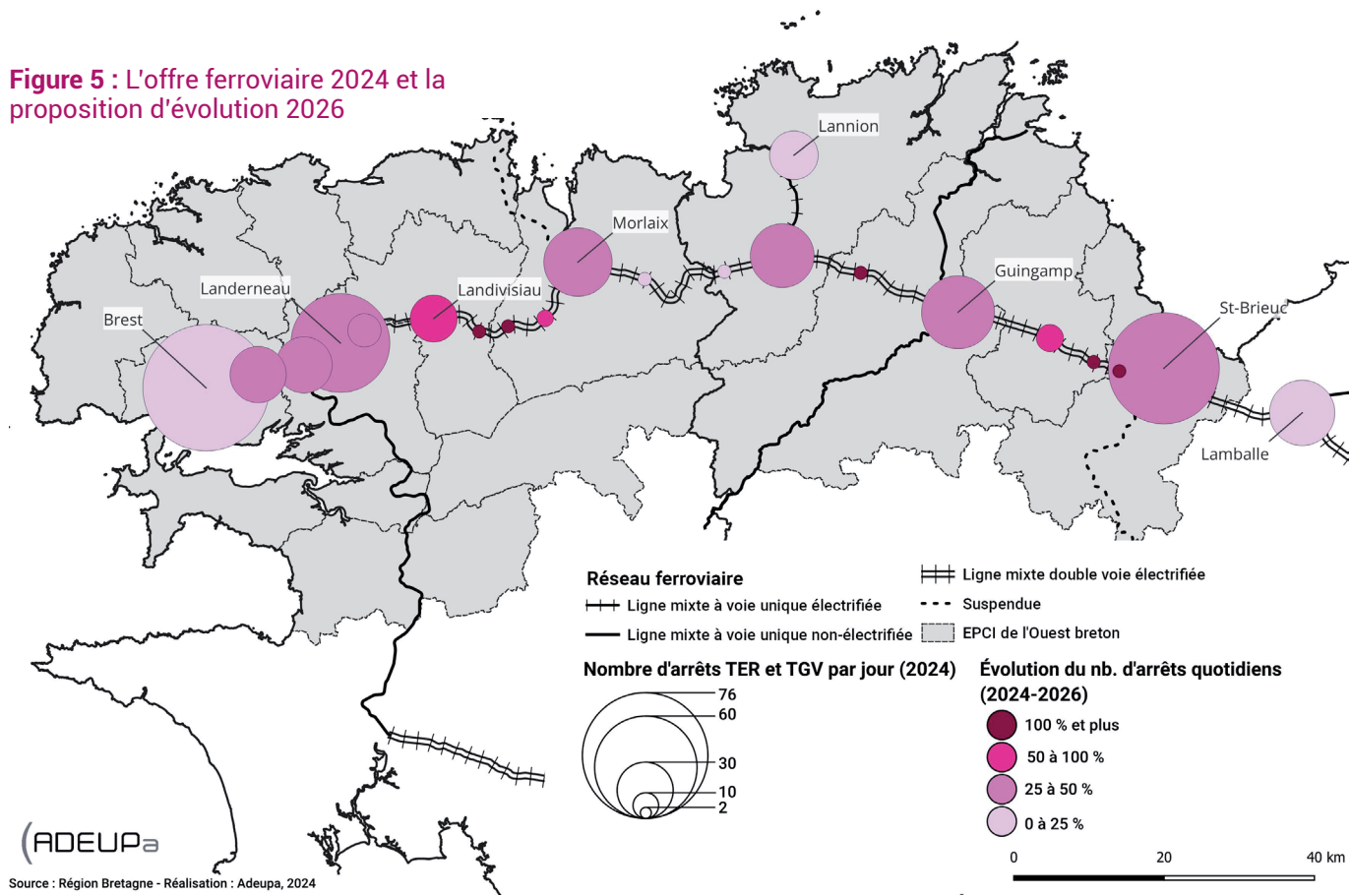
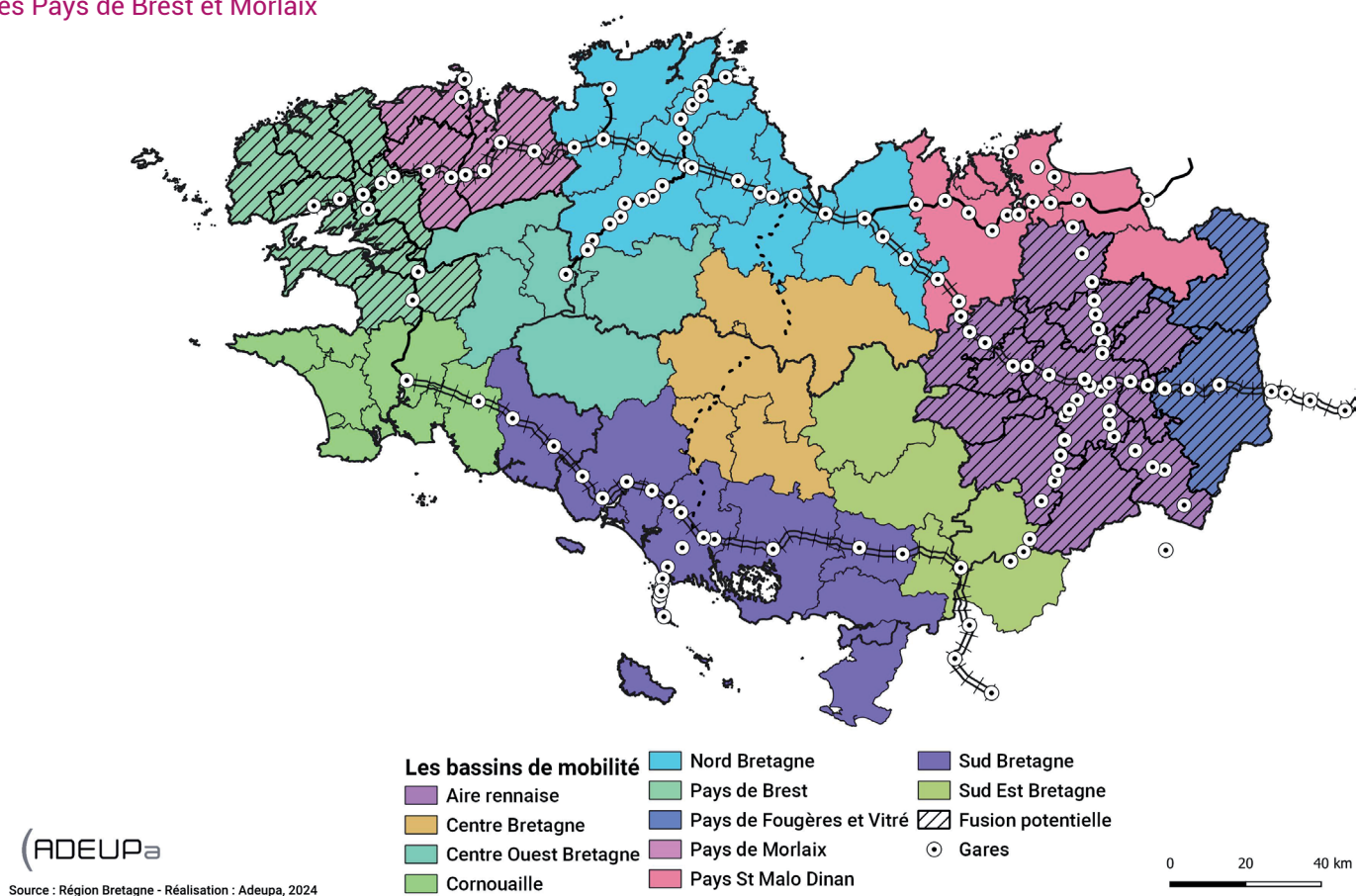


Figure 6 : Vers un bassin de mobilité regroupant les Pays de Brest et Morlaix



Le réseau ferroviaire du nord de la Bretagne

Le réseau ferroviaire du nord de la Bretagne s'articule autour de l'axe Rennes-Brest (partie de la ligne de Paris-Montparnasse à Brest). Voie double électrifiée, elle supporte, en plus des TER et des trains de fret, la circulation des trains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire qui poursuivent leur parcours vers l'ouest sur le réseau classique à partir de Rennes. Quatre lignes en service sont embranchées sur cette voie principale. La gare de Guingamp commande deux lignes à voie unique non électrifiée, vers Carhaix et Paimpol, toutes deux exploitées en affermage par Transdev Rail. La ligne de Plouaret à Lannion se détache à Plouaret et est la seule de ces lignes secondaires à être électrifiée.

Enfin, à Landerneau, la ligne reçoit les circulations en provenance de Quimper (voie unique non électrifiée). Deux autres lignes perpendiculaires, Saint-Brieuc-Pontivy et Morlaix-Roscoff, ont vu leur trafic suspendu en 2006 et 2018.

Les huit EPCI les plus occidentaux traversés par la ligne Rennes-Brest comptent vingt gares desservies. La gare de Lannion et celles situées sur les lignes Carhaix-Guingamp-Paimpol et Brest-Quimper complètent ce réseau de gares.

Avec 2 370 000 voyageurs en 2022, la gare de Brest est la plus fréquentée de l'Ouest breton devant celle de Saint-Brieuc (1 611 000 voyageurs). Après la baisse

de fréquentation engendrée en 2020 par la pandémie de Covid-19, la fréquentation des gares a progressivement retrouvé son niveau nominal et a même dépassé les chiffres de 2019 dans la plupart des gares (+20% d'augmentation entre 2019 et 2022 à Brest et Saint-Brieuc). Cette augmentation de la fréquentation des gares s'inscrit dans une tendance plus longue : depuis 2015, elle a notamment progressé de 43 % à Brest et de 32 % à Saint-Brieuc.

Figure 7 : Un réseau ferroviaire structuré par l'axe Brest-Rennes

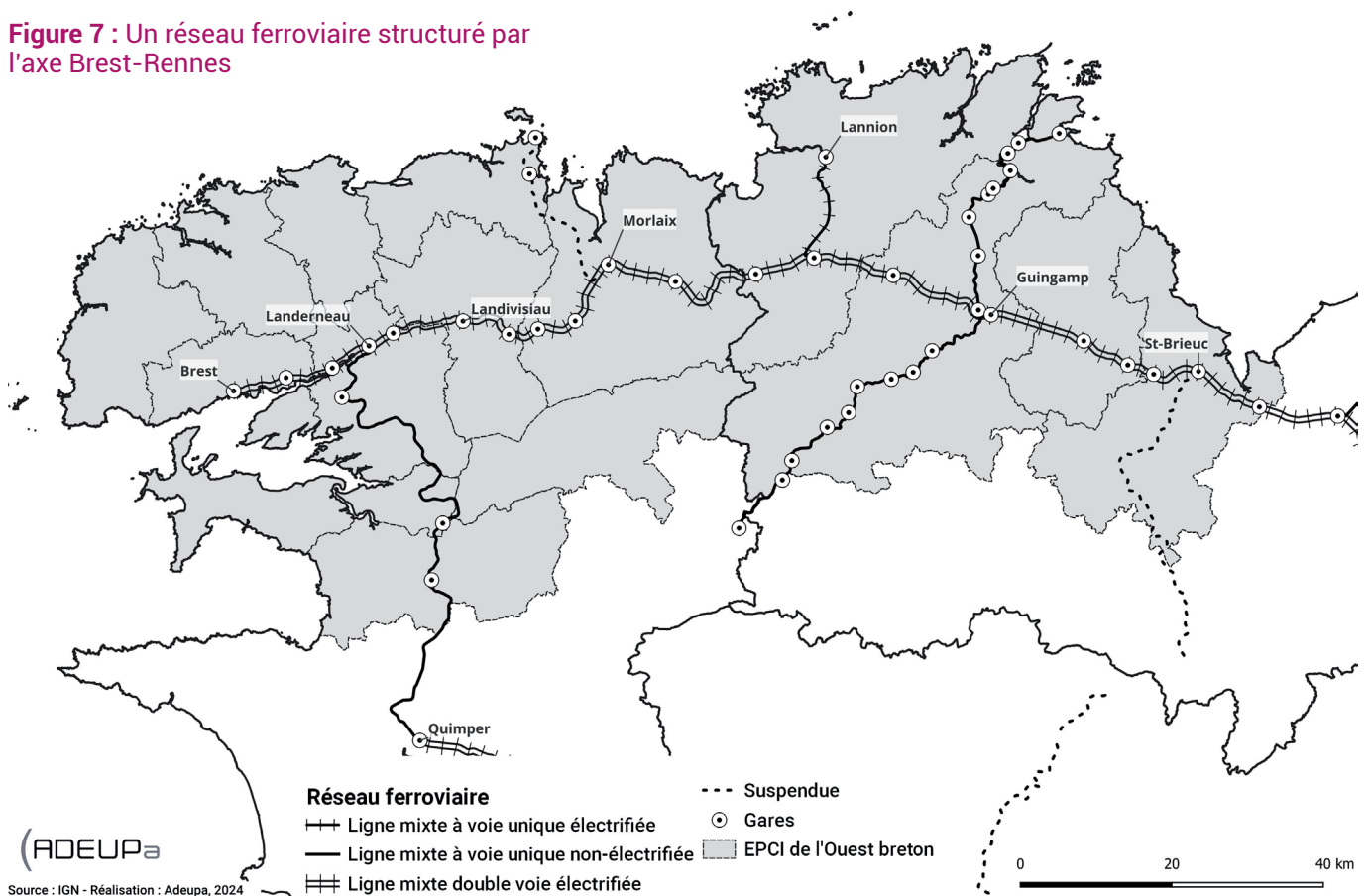
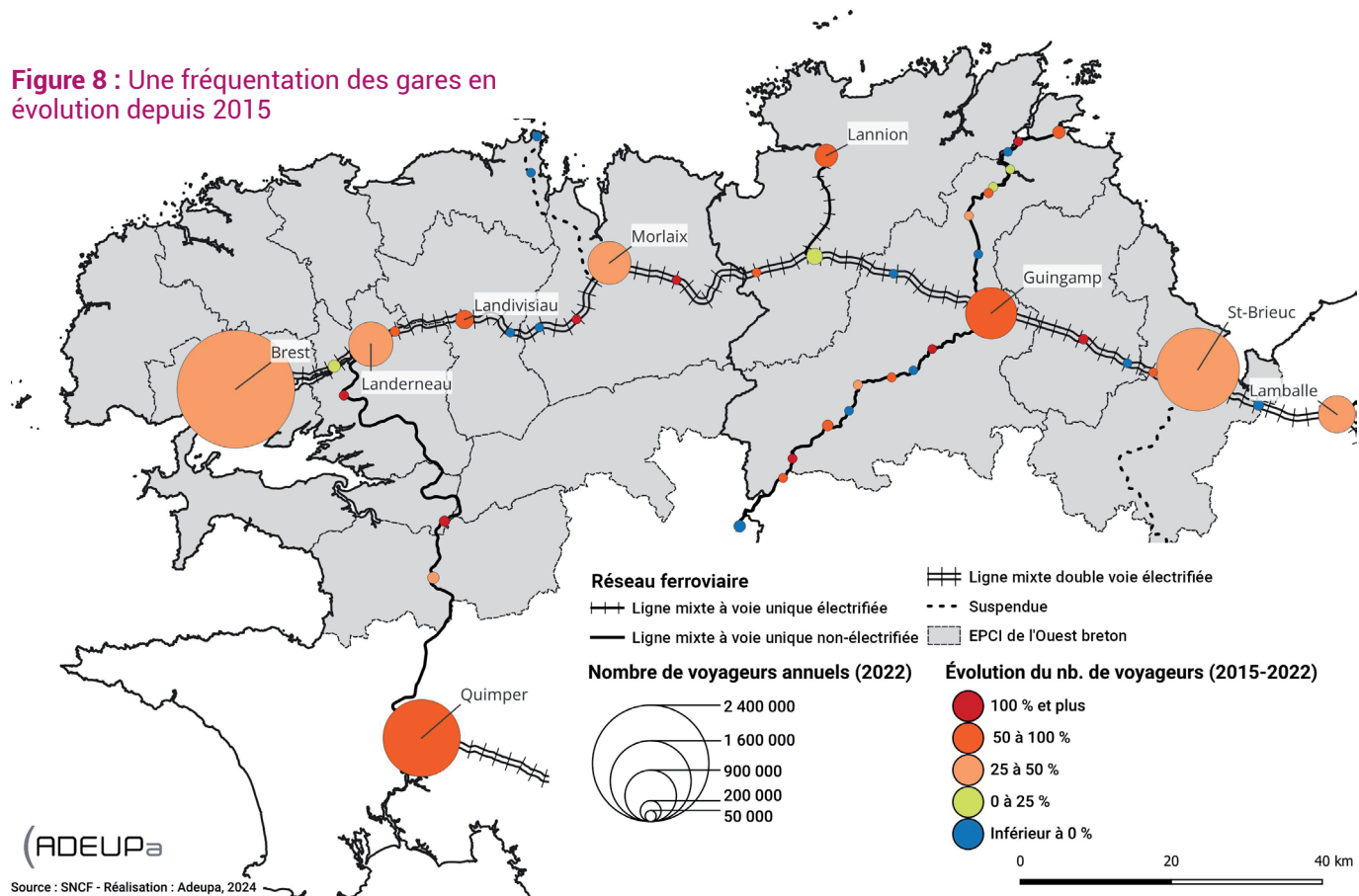


Figure 8 : Une fréquentation des gares en évolution depuis 2015



Source : SNCF - Réalisation : Adeupa, 2024

Tableau 2 : Fréquentation des gares et évolution

Gare	Fréquentation 2015	Fréquentation 2022	Évolution 2015-2022 (%)
Belle-Isle-Bégard	3 489	2 405	-31
Brest	1 653 322	2 370 384	43
Châtaudren-Plouagat	8 646	18 476	114
Guimiliau	5 911	909	-85
Guingamp	591 776	922 076	56
Kerhuon	38 793	39 605	2
La Forest	61 896	72 201	17
La Meaugon	45	86	91
La Roche	10 990	18 632	70
Landerneau	595 751	769 296	29
Landivisiau	132 611	205 452	55
Lannion	170 323	299 750	76
Morlaix	543 195	739 465	36
Pleyber-Christ	1 978	6 326	220
Plouaret-Trégor	134 336	159 840	19
Plouigneau	1 204	3 043	153
Plounérin	620	1 168	88
Plouvara-Plerneuf	1 176	645	-45
Saint-Thégonnec	536	250	-53
St-Brieuc	1 217 908	1 610 864	32
Yffiniac	36 880	29 106	-21

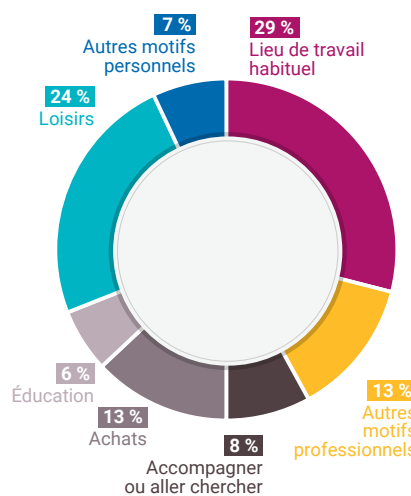
La mobilité quotidienne dans l'Ouest breton

L'Ouest breton est caractérisé par d'importants échanges de navetteurs⁵ entre les EPCI ; ces échanges se situent au croisement d'enjeux territoriaux, socio-économiques et environnementaux. Car, si dans certains territoires, l'essentiel des déplacements du quotidien est réalisé au sein de l'EPCI (c'est notamment le cas de Brest métropole, de Sbaa, de LTC), d'autres territoires affichent une plus faible autonomie en matière d'emploi et d'études.

En France, cette mobilité quotidienne structurante réalisée pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études, si elle ne représente pas la majorité des déplacements parcourus au quotidien par les habitants (les loisirs et les achats impliquent aussi de nombreux déplacements récurrents), représente plus d'un tiers des kilomètres parcourus dans le cadre des déplacements locaux en France.

Les principales agglomérations de l'Ouest breton polarisent ainsi des personnes (actifs, scolaires, étudiants) bien au-delà de leur périmètre. C'est particulièrement le cas de la métropole brestoise ou de l'agglomération de Saint-Brieuc, mais aussi de Guingamp, Morlaix ou Lannion. D'autres territoires sont polarisés : pour certains, plus de la moitié des actifs travaillent dans un autre EPCI. Dans tous les cas, chaque territoire émet et reçoit des flux. Cependant, il faut rappeler que l'essentiel des flux quotidiens d'un territoire est très généralement réalisé par les habitants de ce même territoire : ces déplacements sont le fait des activités de proximité (achats, loisirs, travail, etc.).

Figure 9 : La mobilité pour le travail et les études représente plus d'un tiers de l'ensemble des déplacements



Source : Sdes, Insee - Enquête nationale

L'essentiel des flux quotidiens d'un territoire est très généralement réalisé par les habitants de ce même territoire : ces déplacements sont le fait des activités de proximité (achats, loisirs, travail, etc.)

Personnes de 6 ans ou plus de France métropolitaine, déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

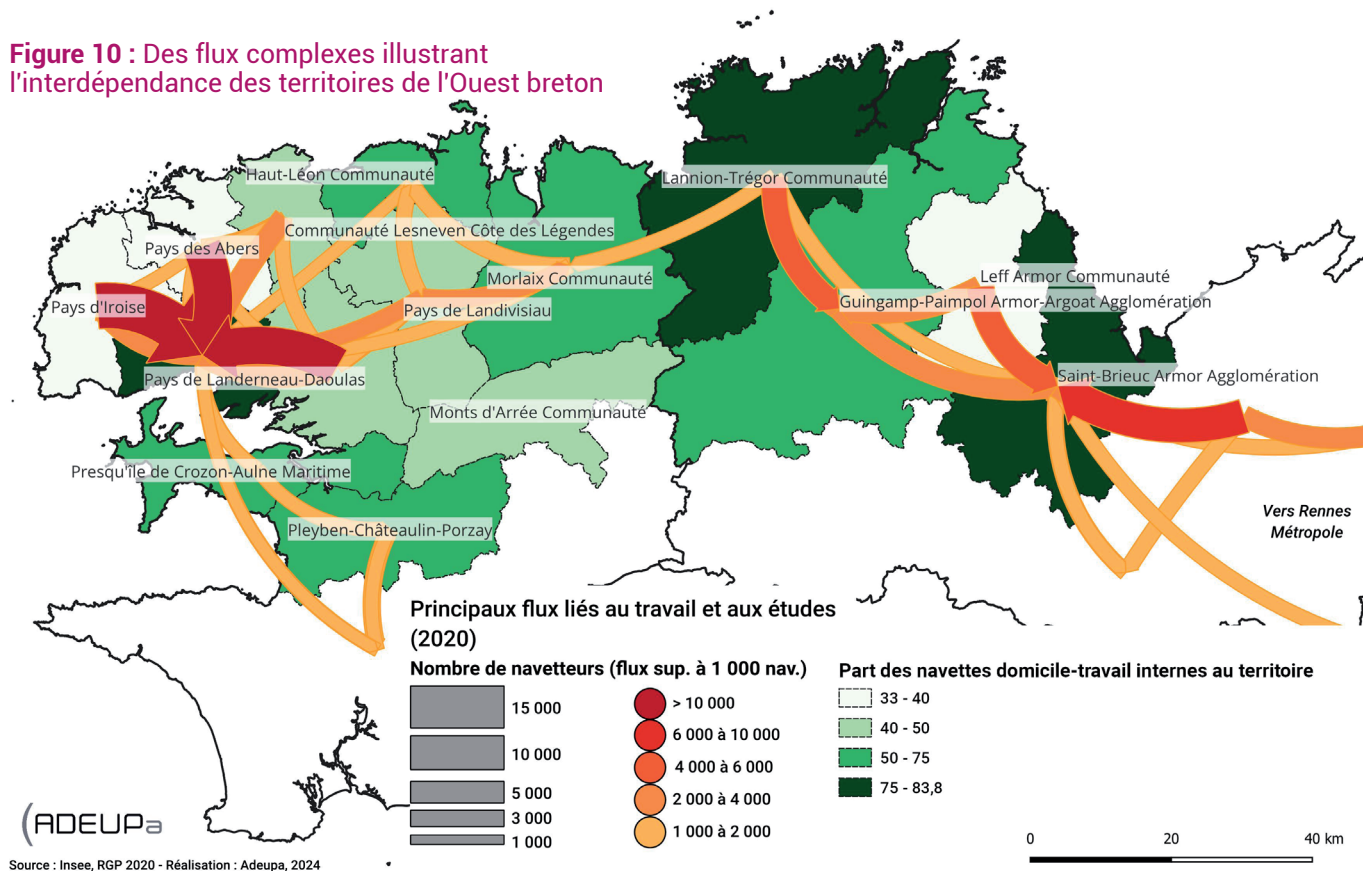
Tableau 3 : Les principaux flux de navetteurs (actifs et étudiants), supérieurs à 3 000 personnes entre des EPCI concernés par le projet BreizhGo express nord

Gare	Fréquentation 2015
Pays de Landerneau-Daoulas-Brest métropole	10 200
Lamballe Terre et Mer-Saint-Brieuc Armor Agglo.	8 300
Leff Armor Com.-Saint-Brieuc Armor Agglo.	5 500
Lannion-Trégor Com.-Guingamp-Paimpol Agglo.	4 600
Saint-Brieuc Armor Agglo.-Lamballe Terre et Mer	4 000
Brest métropole-Pays de Landerneau-Daoulas	3 400
Leff Armor Com.-Guingamp-Paimpol Agglo.	3 300
Guingamp-Paimpol Agglo.-Lannion-Trégor Communauté	3 300
Guingamp-Paimpol Agglo.-Saint-Brieuc Armor Agglo.	3 200

Ces informations permettent d'identifier les flux pour lesquels le potentiel de report vers le train est le plus important. Également, elles permettent de mesurer les différences entre les départements du Finistère et des Côtes-d'Armor, le premier étant caractérisé par une forte polarisation des flux par la métropole brestoise et un nombre réduit de lignes ferroviaires, et l'autre par un équilibre de l'armature urbaine avec pour conséquence une plus grande dispersion des flux.

5. Au sens strict, les navetteurs sont les actifs ayant un emploi qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence (Insee). Afin de compléter cette « photographie » des mobilités du quotidien-faute d'enquête-ménages couvrant l'ensemble du périmètre-nous avons ajouté aux navettes domicile-travail les navettes domicile-études. Cet indicateur permet d'évaluer une mobilité potentielle entre les communes, les EPCI, etc.

Figure 10 : Des flux complexes illustrant l'interdépendance des territoires de l'Ouest breton



QUELLE DEMANDE POTENTIELLE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ FERROVIAIRE ? absent
Éléments de réflexion tirés de l'Enquête ménages déplacements du pays de Brest (EMD)

Si l'EMD du pays de Brest (2018) nous renseigne sur le nombre de déplacements réalisés entre les EPCI aux heures de pointe, notamment pour le motif travail, nous connaissons également l'offre TER entre les EPCI durant ces périodes ainsi que le matériel roulant qui circule, en particulier le nombre de places disponibles dans les trains (informations disponibles sur le site TER BreizhGo). En croisant ces informations, nous pouvons évaluer le potentiel de captation de navetteurs par le train.

Nous pouvons par exemple réaliser cet exercice pour le trajet Landerneau-Brest, deux territoires couverts par l'EMD. Il s'agit toutefois d'un exercice théorique qui peut présenter quelques limites : d'abord, tous les navetteurs inter-EPCI n'ont pas forcément pour origine ou destination les secteurs urbains centraux dans lesquels sont installées les gares. De surcroît, certaines personnes ont besoin de leur voiture pour différentes raisons (horaires atypiques, destinations éloignées du transport collectif, accompagnement de proches, etc.) et ne peuvent donc pas se reporter sur le train. Par ailleurs, si nous connaissons le nombre de places par train entre Landerneau et Brest, il est évident que, lors de leur arrêt en gare, de nombreux passagers occupent déjà des sièges : sur les six trains circulants entre Landerneau et Brest durant l'heure de pointe du matin (7 h-9 h), un seul a pour départ la gare de Landerneau ; les autres proviennent de Morlaix, de Quimper ou de Rennes.

Afin d'évaluer au mieux ce potentiel, nous pouvons appliquer le taux d'occupation moyen des TER en Bretagne pour estimer le nombre de places disponibles : ce taux moyen était d'environ 26 % en 2019, ce qui cache certainement des disparités entre les heures de pointe et les heures creuses (Art. « Le marché du transport ferroviaire en 2019 », janvier 2021).

Ainsi, à l'heure de pointe du matin (7 h-9 h), 3 840 déplacements tous modes sont réalisés depuis la CAPLD vers Brest métropole pour le motif travail (EMD, 2018). Ce nombre est à mettre en regard avec les 10 200 navetteurs (actifs et élèves/étudiants) qui réalisent régulièrement ce même déplacement (Insee, 2020).

Durant ce créneau, les six TER qui circulent offrent approximativement 980 places en gare de Landerneau (en appliquant le taux de remplissage de 26 % sur les 1 260 places disponibles dans les TER en circulation). Un taux d'occupation à 50 %, certainement plus proche de la réalité en heure de pointe du matin, ramène le nombre total de sièges à 710.

A titre de comparaison, dans le sens Lamballe-Saint-Brieuc, le potentiel de navetteurs inter-EPCI est de 8 300 personnes (Insee, 2020).

Parmi eux, 960 navetteurs font régulièrement ce trajet entre les deux communes. A l'heure de pointe du matin, quatre TER originaires de Rennes circulent entre les deux gares, pour 922 places théoriques et entre 460 et 710 places potentielles (avec des taux d'occupation respectifs de 50 et 26 %).

Cet exercice permet de s'interroger sur le niveau d'offre au regard du potentiel de demande de déplacement.



Navetteurs réguliers entre les deux EPCI

- Déplacements quotidiens pour le travail (heure de pointe du matin)
- Nombre de sièges potentiel (heure de pointe du matin)
- Nombre de sièges réel (heure de pointe du matin) (taux d'occupation de 50 %)

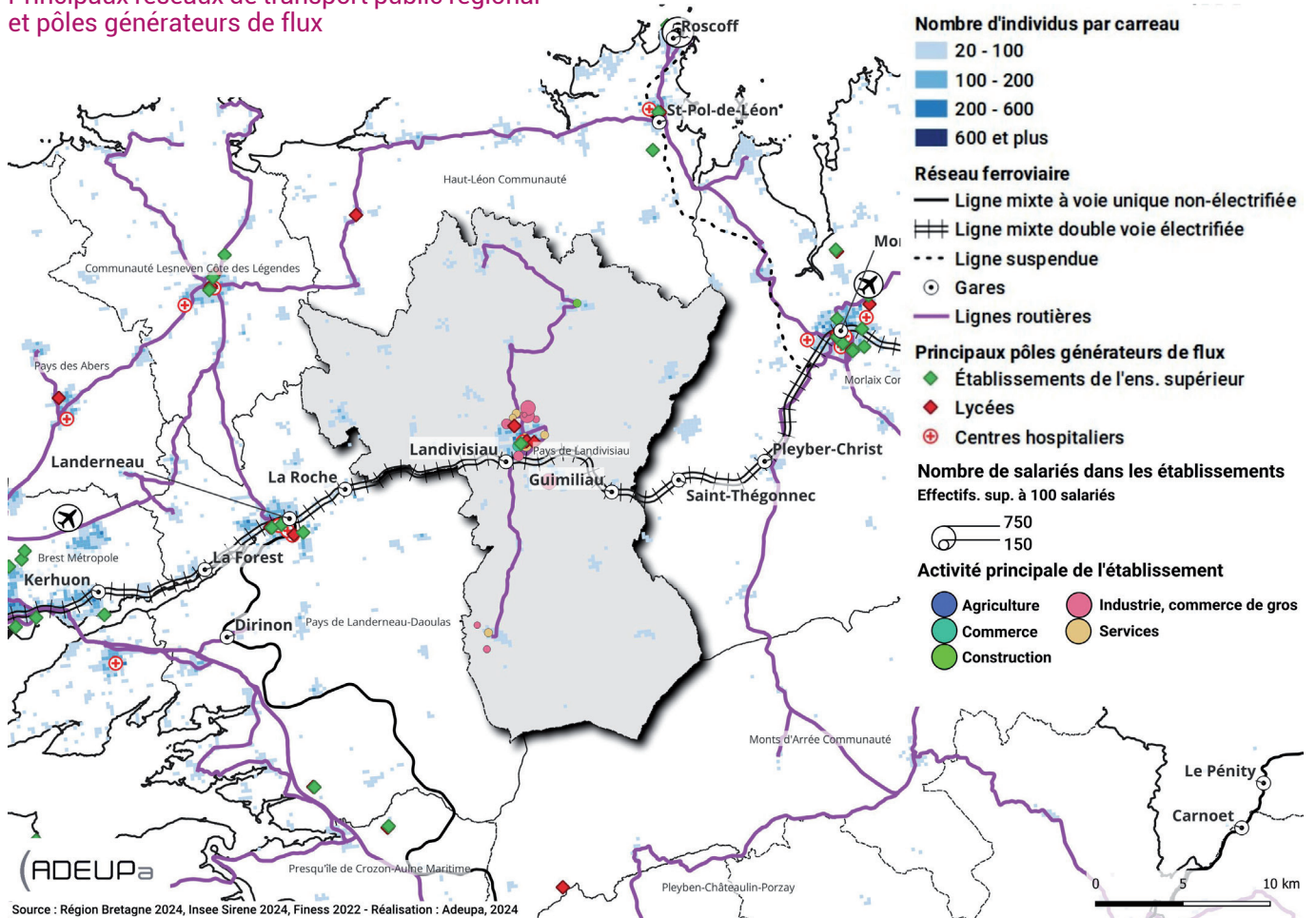
Schéma illustrant l'écart entre le potentiel et l'offre TER réelle en gare de Landerneau vers Brest

Pays de Landivisiau

Landivisiau : une situation centrale entre Brest et Morlaix

Le Pays de Landivisiau est un territoire plutôt polarisé : les quatre principaux flux sont constitués de navettes sortantes. Le territoire émet 2 100 navetteurs vers Morlaix (dont 1 800 pour le travail) et autant vers Brest métropole (dont 1 700 pour le travail). 1 600 navetteurs se rendent régulièrement dans le Pays de Landerneau-Daoulas (dont 1 200 pour le travail) et autant vers Haut-Léon Communauté (dont 1 400 pour le travail). Le principal flux entrant provient de Morlaix Communauté (1 500 personnes, dont 1 400 pour le travail).

Principaux réseaux de transport public régional et pôles générateurs de flux



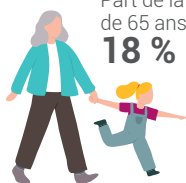
Nombre d'habitants 2021
33 471



Taux d'évolution annuel moyen de la population 2015-2021
0,23 %



Part de la population âgée de 65 ans et plus en 2020
18 %



Population active de 15 à 64 ans en 2020
16 087

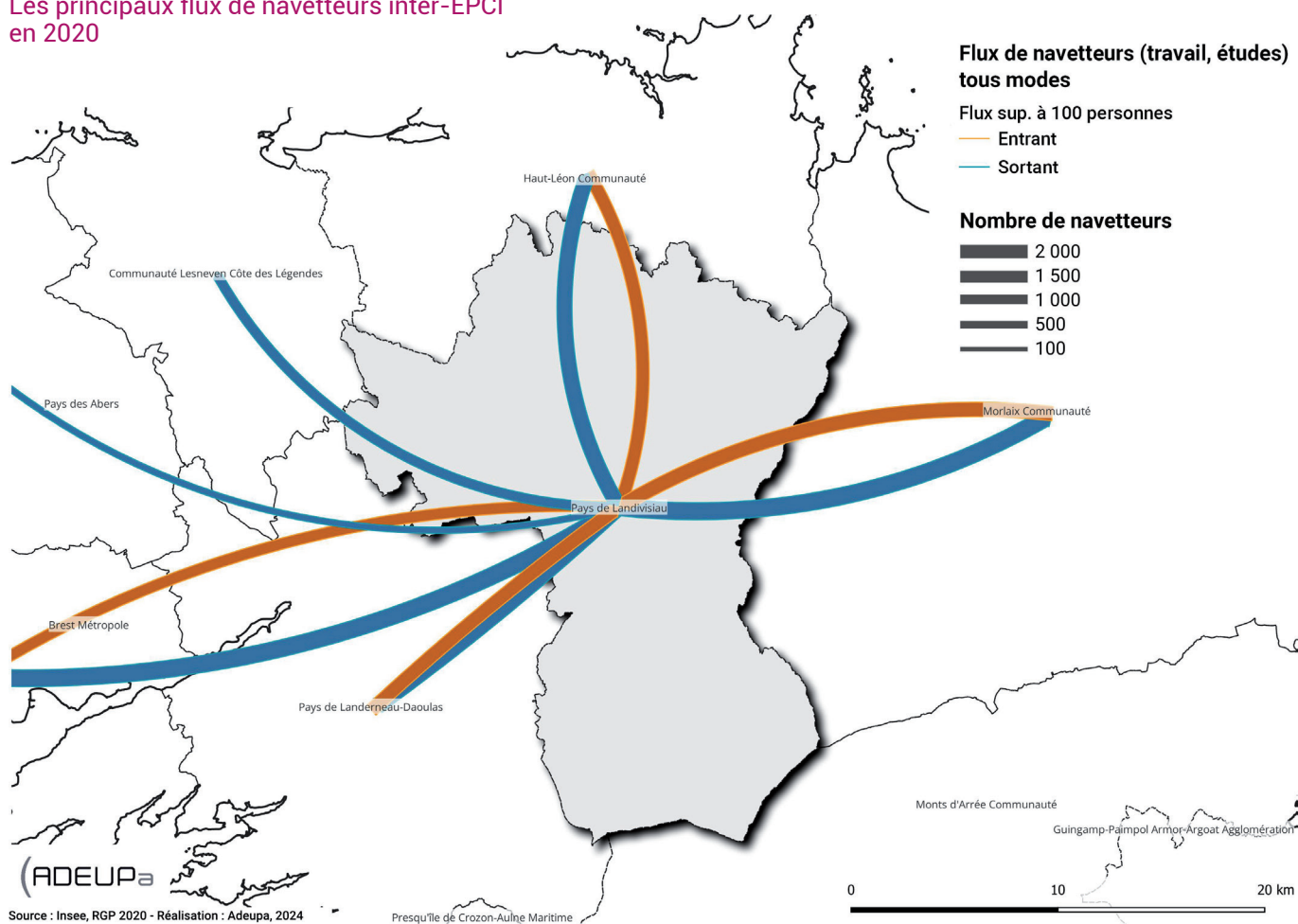


Nombre d'emplois au lieu de travail en 2020
12 746

Nombre d'étudiants inscrits dans les établissements et les formations de l'enseignement supérieur 2020-2021
55

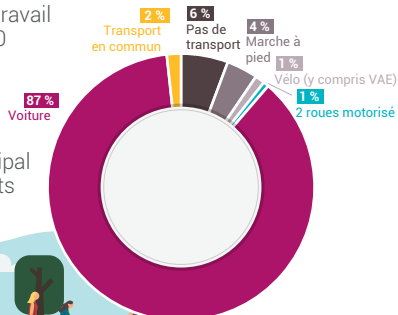


Les principaux flux de navetteurs inter-EPCI en 2020



Part des navettes domicile-travail internes au territoire en 2020
49,5 %

Mode de déplacement principal domicile-travail des habitants (Insee, RP 2020)



Principaux flux de navetteurs
CCPL - Morlaix Co : **2 100**
Morlaix Co - HLC : **1 700**
HLC - Morlaix Co : **1 700**

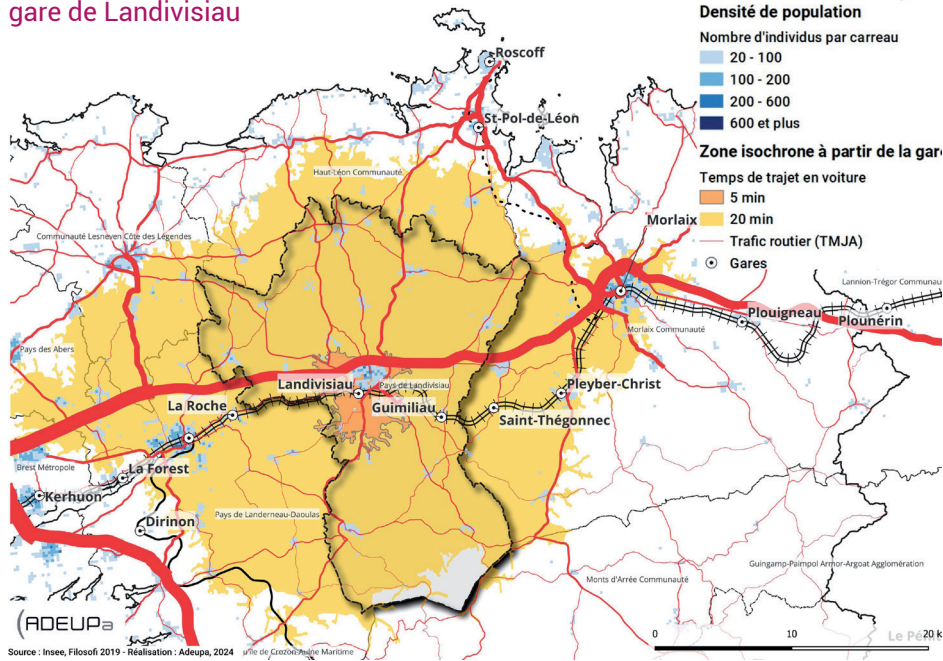
Tableau 10 : Prévion de population du Haut Léon communauté et du Pays de Landivisiau

	2030	2040	2050	2060
Population	63 609	63 151	62 301	60 903
Actifs	27 836	26 854	25 674	25 285
Moins de 20 ans	13 021	11 805	11 725	11 036
Plus de 60 ans	22 106	24 485	25 200	24 751

*Le seuil minimum est de 50 000 habitants
Source : Omphale 2022 scénario central-Insee

Gare de Landivisiau

Accessibilité spatiale de la gare de Landivisiau



Fréquentation
2022 : 205 452
2015 : 132 611



Estimation du nombre d'habitants à
5 minutes : 11 100
20 minutes : 122 800



Nombre d'arrêts
2024 (dont TGV) : 24 (0)
Nombre d'arrêts supplémentaires
2026 : 15 (+63 %)



Temps de trajet en min
Brest : 22 (TD)
Rennes : 119 (TD)
Saint-Brieuc : 61 (TD)

Parking



Gare routière



Location de voiture



Parking vélo



Taxi



Vélo en libre service



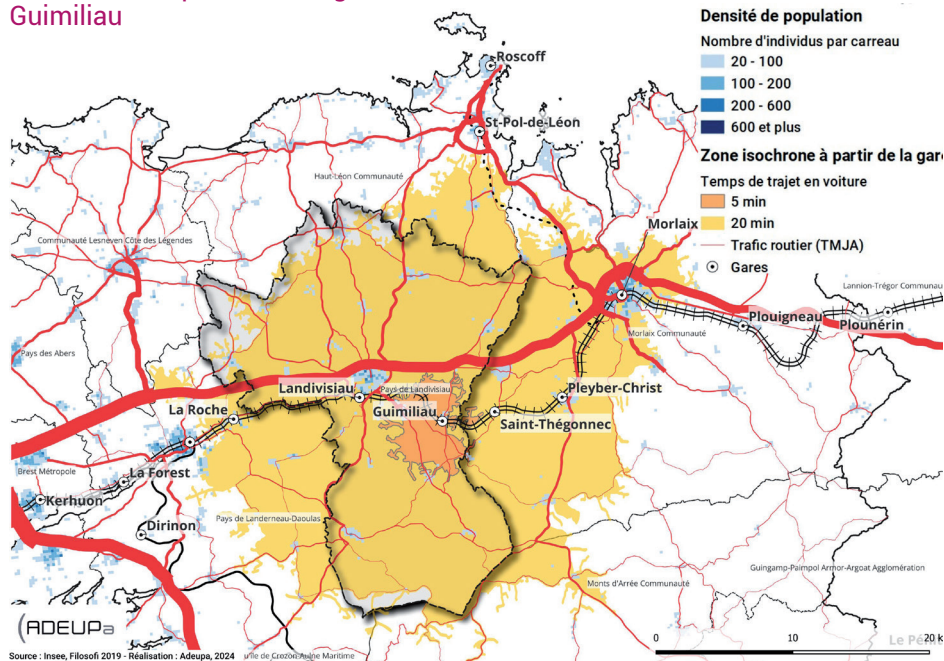
Desserte TCU



Gare de Landivisiau - Source : Adeupa

Gare de Guimiliau

Accessibilité spatiale de la gare de Guimiliau



Fréquentation
 2022 : 909
 2015 : 5 911



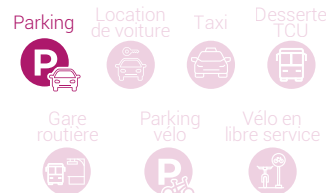
Estimation du nombre d'habitants à
 5 minutes : 3 300
 20 minutes : 81 800



Nombre d'arrêts
 2024 (dont TGV) : 2 (0)
Nombre d'arrêts supplémentaires
 2026 : 4 (+200 %)



Temps de trajet en min
 Brest : 34 (TD)
 Rennes : 187 (EC)
 Saint-Brieuc : 132 (EC)



Gare de Guimiliau - Source : kartenn.region-bretagne.fr

LE PROJET BREIZHGO EXPRESS NORD

Direction de la publication

Yves Cléach

Rédaction

Julien Gingembre

François Rivoal

Maquette et mise en page

Timothée Douy

Relecture

Magali Can

Crédit photographique de couverture

Boris Arbogast

Contact

contact@adeupa-brest.fr

Référence

24-157



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18 rue Jean Jaurès - 29200 BREST
Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE