

L'observatoire

des déplacements du Pays de Brest #2

La lettre des observatoires de l'ADEUPa - octobre 2014

DÉFINITION DE L'OBSERVATOIRE

UN SUPPORT D'ANIMATION

L'observatoire des déplacements du Pays de Brest permet aux principaux acteurs institutionnels concernés par la mobilité (Brest métropole et les Communautés de Communes du Pays de Brest mais aussi le Conseil général, le Conseil régional et l'Etat) de disposer d'un espace d'échanges et de partage de l'actualité. Il constitue ainsi un véritable support d'animation.

L'objectif est d'amener à une lecture croisée du fonctionnement des déplacements, de l'activité socio-économique, de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire, de nos objectifs environnementaux. Ainsi, l'observation en informant les décideurs sur les différents leviers de la chaîne des transports leur permettra d'adapter son contenu et sa cohérence et aussi d'améliorer significativement la lisibilité de l'offre en transports publics à l'échelle du Pays de Brest

UN OUTIL D'ANALYSE ET DE REFLEXION

L'observatoire permet de rassembler des indicateurs liés à la mobilité. Cet outil apporte par la production et l'analyse des données, les éléments nécessaires à l'élaboration et au suivi des projets des partenaires en matière de déplacements.

Ce qui ne se mesure pas ne s'améliore pas. Dans le domaine de la mobilité, les données reposent principalement sur des enquêtes et des mesures partielles, ce qui rend l'exercice complexe. Par ailleurs, les changements de comportement en matière de déplacement se mesurent sur le long terme

PARTENAIRES : CONSEIL GÉNÉRAL DU FINISTÈRE, RÉGION BRETAGNE, SNCF, BREST MÉTROPOLITAIN Océane, PÔLE MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST, VILLE DE LANDERNEAU, CCI DE BREST, AGENCE DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU FINISTÈRE



Le temps de la mobilité connectée

La mobilité est en constante évolution, posant de nouveaux défis et ouvrant de nouvelles perspectives aux acteurs du transport. Comme dans tous les secteurs de l'économie, la percée du numérique contribue significativement à cette mutation et amène de nouveaux acteurs dans l'écosystème du transport que sont les entreprises du numérique. En hausse depuis des décennies, le nombre de déplacements en voiture au niveau national, a stagné entre 2001 et 2013, surtout en ville. Marquant ainsi une rupture dans les tendances observées jusque-là.

Dans le Pays de Brest, la croissance démographique et les choix résidentiels dessine une répartition spatiale de la population plus équilibrée entre Brest Métropole Océane et l'ensemble des six autres communautés de communes. Ce mouvement génère une hausse des déplacements automobile entre les pôles périurbains.

Les déplacements en transport en commun, en particulier dans les agglomérations, impliquent souvent l'usage de plusieurs modes de transport pour un même trajet. Cette intermodalité introduit de nouveaux défis pour les autorités organisatrices de transport concernant la cohérence des réseaux et l'homogénéité du service pour l'utilisateur (information trafic, accès, titre unique de transport...)

Par ailleurs, on assiste à une explosion des données (des usagers) disponibles et des capacités d'analyse. Outre la capacité des transporteurs à suivre en temps réel l'état du trafic, la prolifération des capteurs qui scrutent les déplacements permet de disposer d'un important volume de données. Il devient dès lors possible de connaître plus finement les habitudes de déplacement et d'en faire usage pour une meilleure gestion de la mobilité.

Sommaire

1 Evolution du trafic routier sur les principaux axes. Dans le périurbain la hausse de la démographie nourrit les flux	3
2 L'offre et la fréquentation du transport collectif Des voyageurs plus nombreux sur les réseaux	4
3 PLUi facteur 4 de Brest métropole océane Les orientations d'aménagement et de programmation du volet transport et déplacements.	6
4 L'intermodalité Les actions et les outils pour faciliter l'usage du système global de déplacements.	8
5 La Gare du Lac à Plabennec Un nouvel équipement d'intermodalité	10
6 L'apport des technologies numériques à la mobilité L'apport des technologies numériques à la mobilité	12
7 La centrale de mobilité Un outil d'organisation des déplacements	13
8 « enRoute pour l'emploi » Une association au service de la mobilité et de l'autonomie	16
9 La véloroute du Pays des ABERS Une voie verte touristique au service de la proximité	17
10 La mobilité des seniors Des seniors de plus en plus nombreux et mobiles	18

En couverture : Un exemple de représentation de la carte mentale de la mobilité

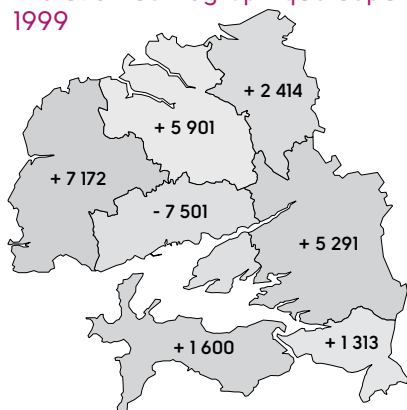
Outil de créativité participative hautement structuré, la carte mentale permet d'organiser intuitivement les informations et de les partager. Elle donne une vue synthétique d'un sujet complexe.

1. Evolution du trafic routier sur les principaux axes

Dans le périurbain la hausse de la démographie nourrit les flux

En évolution annuelle, sur l'ensemble du réseau routier départemental, le trafic est resté stable au cours de l'année 2013, après avoir connu une baisse d'environ 2 % en 2012.

Évolution démographique depuis 1999



Situation 2014

6 EPCI : 185 111 h. (+14,8%)

BMO : 206 040 h. (-3,5%)

Dans le pays de Brest l'évolution démographique depuis 1999 montre la persistance du phénomène de périurbanisation au-delà de l'agglomération brestoïse. Ce mouvement se traduit par une augmentation de la population de près de 15 % dans les six autres communautés de communes du Pays de Brest. Mais, dans le même intervalle de temps le nombre d'habitants de Bmo a lui diminué de 3,5 %. Aujourd'hui, les poids de population respectifs des deux entités géographiques tendent à se rapprocher et l'écart qui subsiste n'est que de 21 000 habitants contre 52 000, dix ans plus tôt.

Au cours des cinq dernières années (2008-2013), ce contexte démographique explique l'augmentation de +2 à +5 % des flux routiers. Dans le périurbain, la voiture assure 85 à 90 % des déplacements. Cette hausse de trafic est

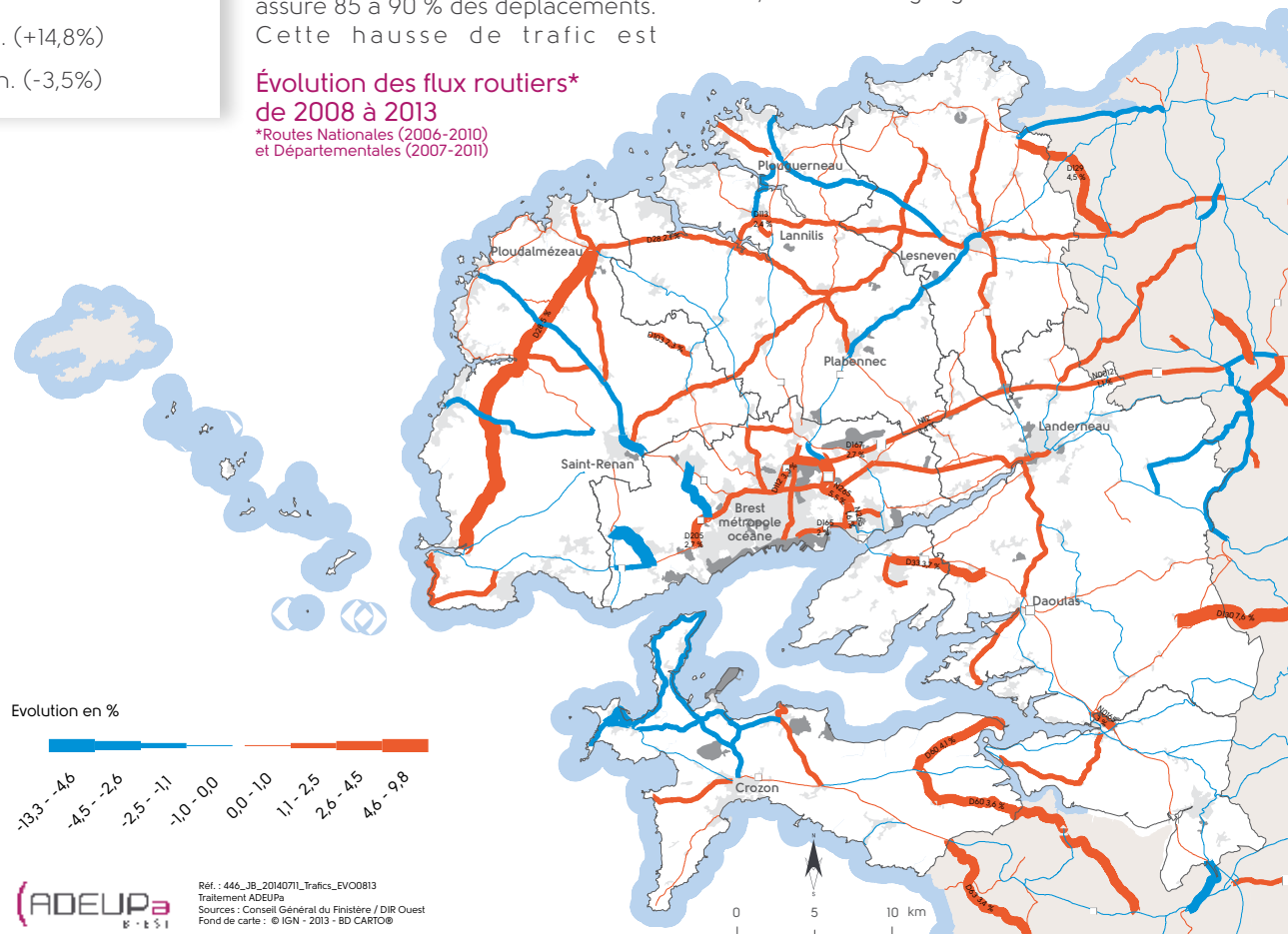
particulièrement significative (à partir de + 2,5 %) sur les axes transversaux joignant les principaux pôles urbains : Lesneven-Lannilis-Ploudalmézeau-Le Conquet. Il en est de même sur la RD 38 entre Plouvien et St Renan et la RD 770 reliant Lesneven-Landerneau-Daoulas.

Sur les voies nationales, le trafic de la RN 12 est en hausse de + 2,7 % et celui de la RN 265, plus connue sous le vocable de « Rociade est » reliant l'échangeur de Kergleuz à celui de Kervao s'apprécie à +5,5% sur la période considérée. Au Sud, la RN 165 connaît une stabilité.

Les baisses de trafic au-delà de 2% concernent la RD 68 desservant la côte nord depuis St Renan, la RD 788 entre Lesneven et Plabennec (effet du report modal vers le transport collectif ?) et la RD 32, Lesneven-Brignogan.

Évolution des flux routiers* de 2008 à 2013

*Routes Nationales (2006-2010) et Départementales (2007-2011)



2. L'offre et la fréquentation du transport collectif

Des voyageurs plus nombreux sur les réseaux

Le réseau interurbain Penn ar bed.

La nouvelle offre de transport du réseau interurbain Penn ar Bed est entrée en vigueur depuis septembre 2011. La refonte du réseau repose sur une logique nouvelle qui consiste à renforcer l'offre entre les pôles urbains : Brest - St Renan et Brest- Plabennec-Lesneven par 20 allers et retours par jour. Des nouvelles gares routières ont été construites à St Renan, Lesneven et Plabennec. Ce choix se traduit par un désengagement dans la desserte de petites communes devant être désormais prises en compte par les communautés de communes concer-

nées. Pour cette nouvelle organisation le conseil général a divisé le département en 5 zones confiées à autant de mandataires par délégation de service public (DSP) jusqu'en 2018. Cette nouvelle DSP va s'accompagner de la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs (SAEIV). L'objectif est de créer les conditions d'un suivi plus fin et en continu de la fréquentation pour optimiser le service.

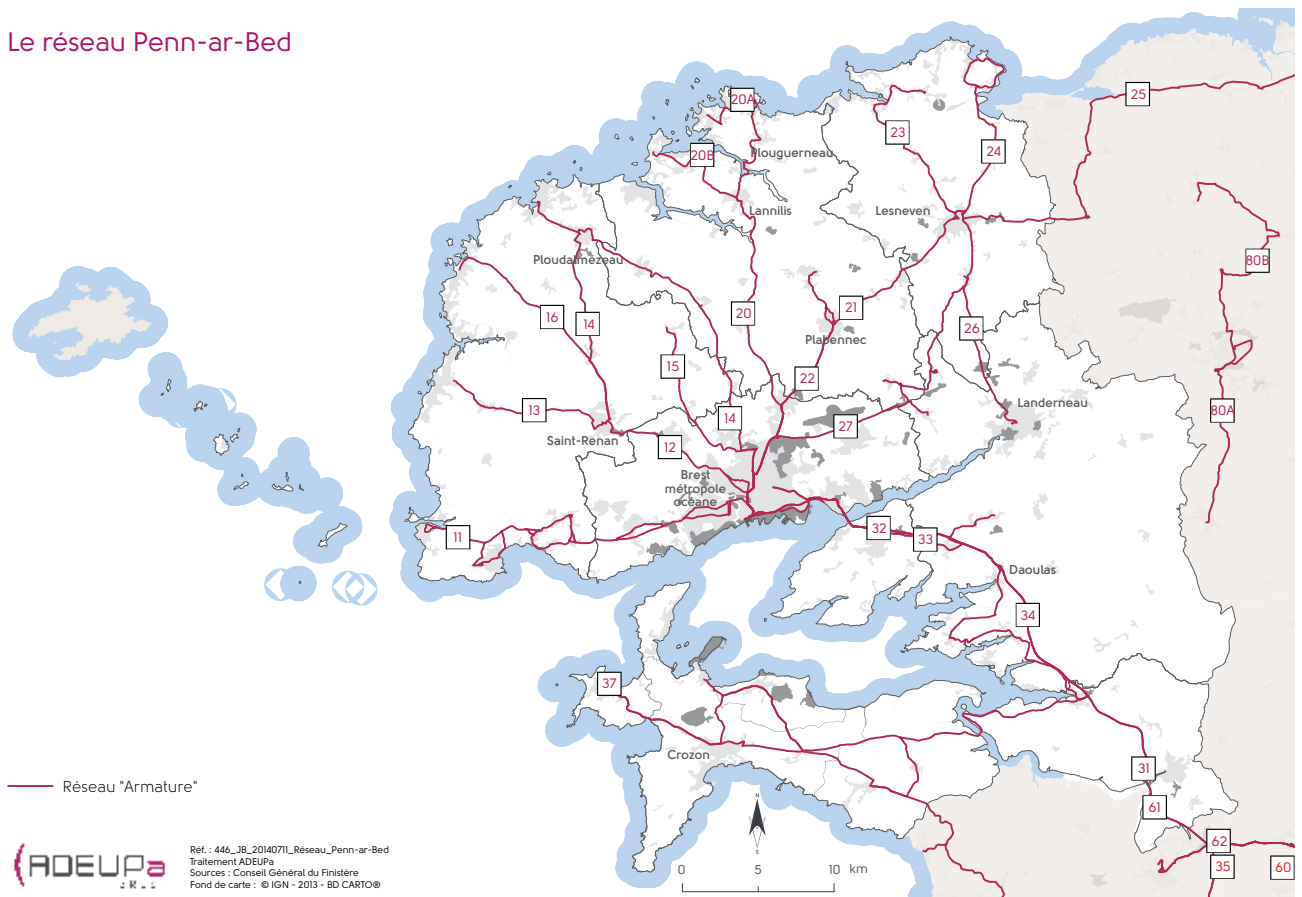
Pour être au plus près des attentes et à l'écoute des usagers, deux clubs ont été créés, à Brest et à Quimper. Ils sont constitués chacun de vingt cinq personnes.

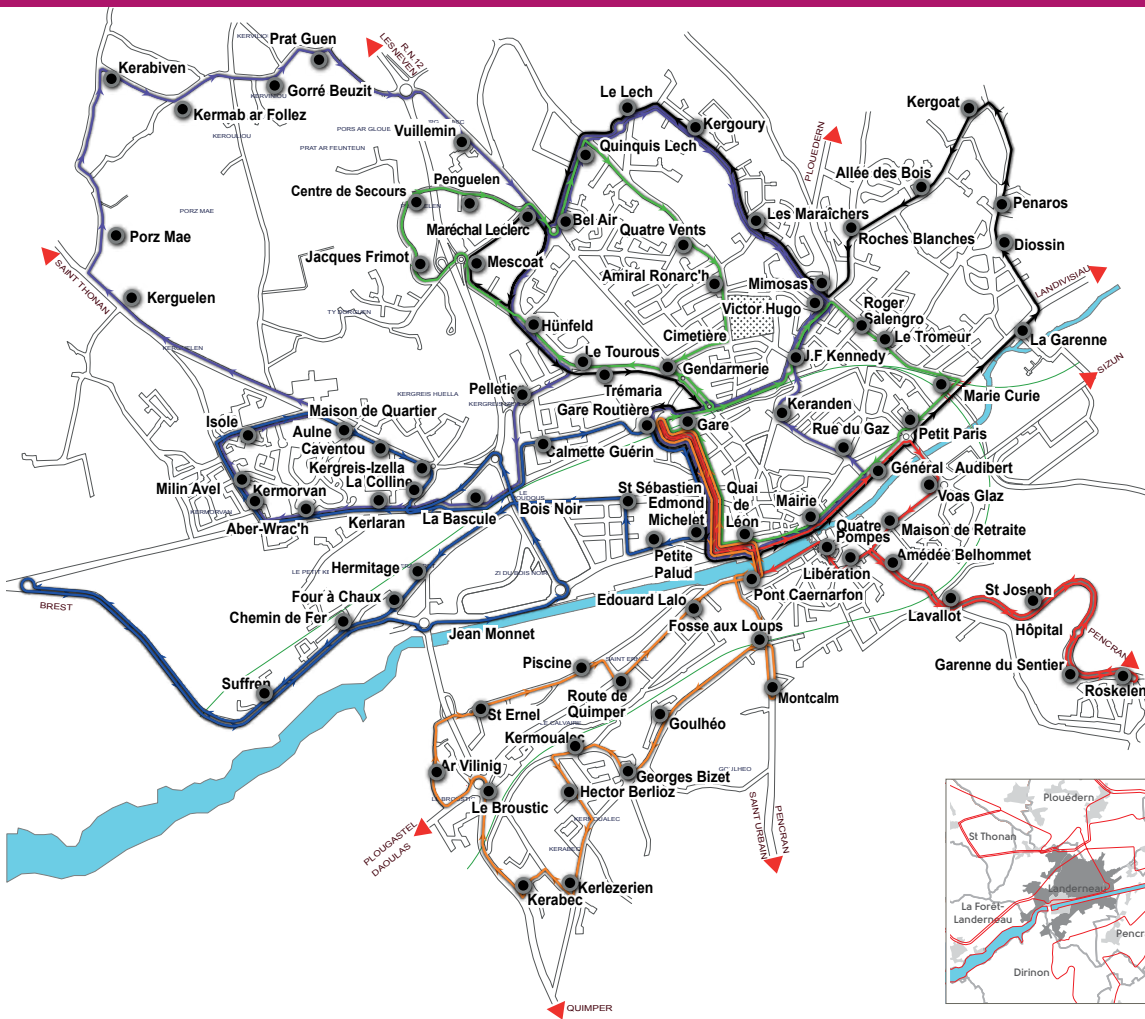
A l'échelle du Pays de Brest

Au cours de la période 2012-2013, 150 000 voyages ont été effectués sur les lignes venant de l'extérieur du Pays de Brest (Quimper-Brest, Carhaix-Brest, Roscoff-Brest), soit une hausse de 21% par rapport à la même période 2011-2012.

Les lignes internes au Pays de Brest, dont les principales (Le Faou-Brest, Lesneven-Plabennec-Brest, Ploudalmézeau-Brest, St Renan-Brest, Le Conquet-Brest) ont connu sur les mêmes périodes de référence une augmentation de +6,6%, pour un million de voyages.

Le réseau Penn-ar-Bed





PLAN DU RÉSEAU

Ligne 1 : Kergreis

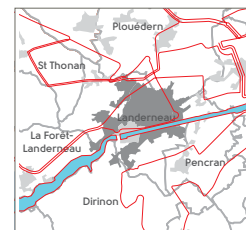
Ligne 2 : Kerabec

Ligne 3 : Hôpital

Ligne 4 : Mescoat-Tromeur

Ligne 5 : Les Ecossais

Ligne 6 : Gorré Beuzit



Dans le Pays de Brest, la clientèle du réseau Penn ar bed augmente au cours de la dernière année de +8,2%.

La fréquentation pour l'ensemble du département, hors transport scolaire, a été de 2 000 000 de voyages, ce qui représente une augmentation de 5,14% par rapport à 2011-2012. La part du Pays de Brest dans ce total est de 58,3%.

Le réseau urbain BIBUS de Brest métropole océane a connu en 2013 une fréquentation de 24,8 millions de voyages soit une augmentation de 5,9% par rapport à 2012.

Précision de lecture :

Les données de fréquentation commerciale concernent les lignes régulières fonctionnant toute l'année y compris lors des vacances scolaires, d'après la vente des titres de transport en l'absence de système de billettique.

À Landerneau, le réseau urbain Ar bus exploité par la société Trans Elorn Tourisme (TET) compte 6 lignes régulières qui desservent la ville centre

et quelques quartiers limitrophes de Plouédern. En 2013, la fréquentation a été de l'ordre de 300 000 passagers

La fréquentation pour l'ensemble du département, hors transport scolaire, a été de 2 millions de voyages.



Photo : ADEUPa

3. PLUi facteur 4 de Brest métropole océane

Les orientations d'aménagement et de programmation du volet transport et déplacements

Dans ce chapitre nous présentons l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « transports et déplacements » du PLUi Facteur 4 de Brest métropole océane, approuvé le 20 janvier 2014. Le contenu de cette thématique s'inscrit dans la continuité du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2002, dont une préoccupation majeure était de renforcer la cohérence des actions entre urbanisme et déplacements. Le nouveau document de planification renforce cet objectif, en articulant directement le zonage proposé avec l'organisation du système de déplacement aux trois échelles : la ville de proximité, l'agglomération et le bassin de vie des 400 000 habitants du Pays de Brest.

Dans la ville dense le réseau armature de type TCSP à forte capacité, se voit

renforcé, en lien avec des articulations au réseau périurbain. De manière complémentaire, des lignes fortes transversales seront consolidées, dans l'optique de la qualité de service. L'objectif est de bien desservir un « cœur de métropole » compact et attractif.

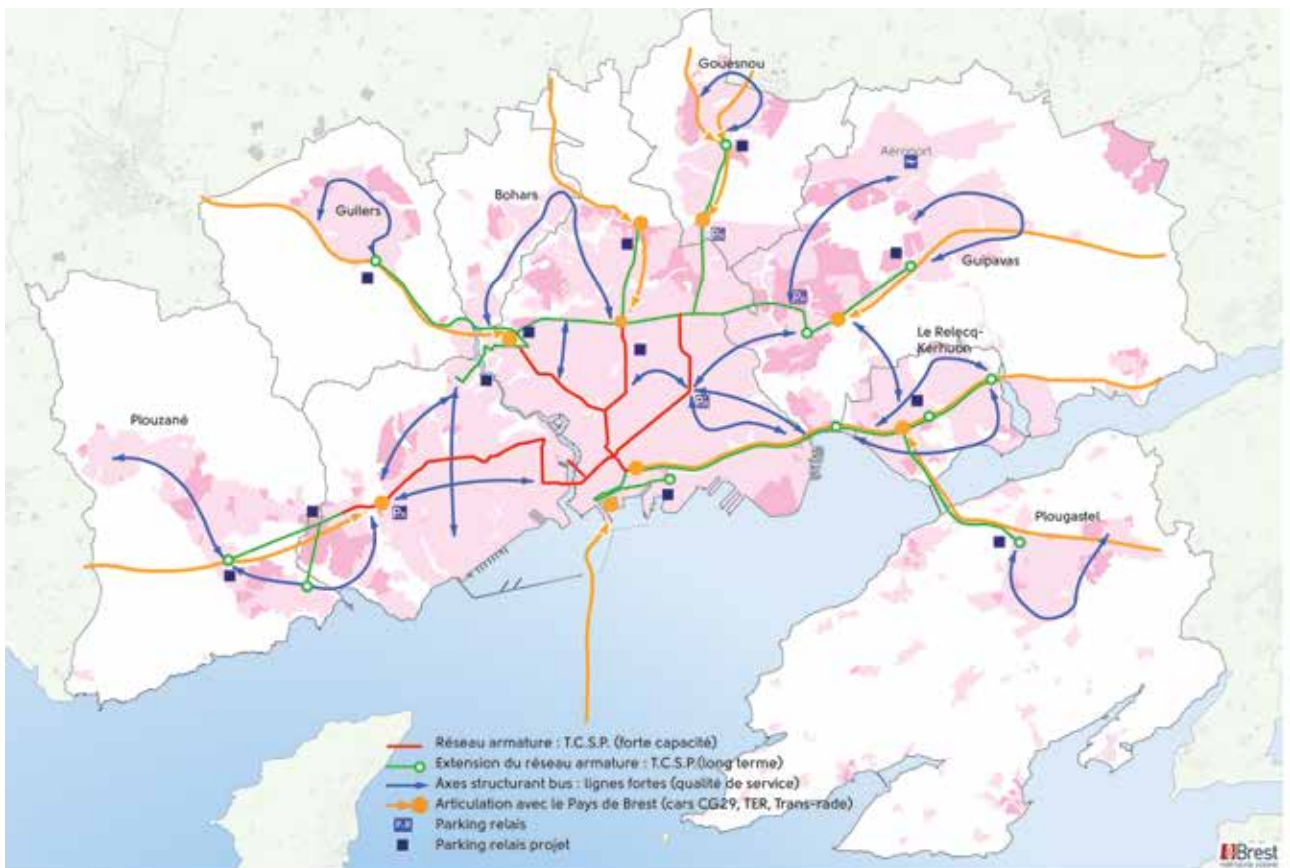
Le PLUi facteur 4 propose également une nouvelle étape de traitement plus qualitative de l'espace public pour améliorer le confort et la sécurité des modes actifs : piétons et vélos.

L'élaboration conjointe du Plan Climat Energie Territorial (PCET), approuvé en octobre 2012, a pointé la nécessaire mutation comportementale pour atteindre le facteur 4 (Il s'agit de diviser d'ici à 2050 par 4 les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990), plus

particulièrement en ce qui concerne l'automobile. Il suggère l'évolution de la gouvernance vers un service public de la mobilité durable. Il s'agit simultanément de développer, grâce aux TIC, l'offre multimodale, notamment sous les diverses formes d'utilisation de la « voiture partagée » : location, covoiturage, autopartage.

Le taux de motorisation des ménages est passé entre 1999 et 2009 de 81 à 85 % dans le Pays de Brest

Réseau structurant de transport collectif à long terme



Orientation 1 : Renforcer l'attractivité métropolitaine en consolidant l'efficacité technique, économique et environnementale des réseaux structurants de déplacements.

Action 1 : Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement

Action 2 : Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain

Action 3 : Elargir le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie

Action 4 : Densifier l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement

Orientation 2 : Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances

Action 5 : Conforter l'attractivité des centres-villes et des polarités de quartiers

Action 6 : Améliorer progressivement les services de mobilité durable pour répondre à l'évolution des comportements des habitants

Action 7 : Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité

Action 8 : Réduire les nuisances et prendre en compte les risques

Orientation 3 : Assurer la continuité, la connexion, des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la Région et le Département.

Action 9 : Renforcer la coopération à l'échelle du Pays de Brest pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs

Action 10 : Articuler et connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes par des services adaptés

Action 11 : Accompagner l'évolution des grandes infrastructures de communications maritimes, aériennes, ferroviaires et routières

Action 12 : Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises

Orientation 4 : Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable

Action 13 : Développer les outils de la ville numérique comme levier d'une mobilité diversifiée

Action 14 : Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs

Action 15 : Mesurer pour guider l'action



Photo : Franck Bétermin - Brest métropole océane

4. L'intermodalité

Les actions et les outils pour faciliter l'usage du système global de déplacements.

Contexte

Les déplacements multimodaux (utilisation successive de différents modes de déplacement) restent de manière générale et au niveau national très faibles, inférieurs à 5 %. Et ce, y compris dans les agglomérations ayant une politique intermodale volontariste (création de parkings relais ou tarifications multimodales attractives) comme par exemple à Strasbourg, Nantes, Lyon ou Grenoble. L'acceptation de la rupture de charge est vécue comme une contrainte par l'usager. Les déplacements multimodaux uti-

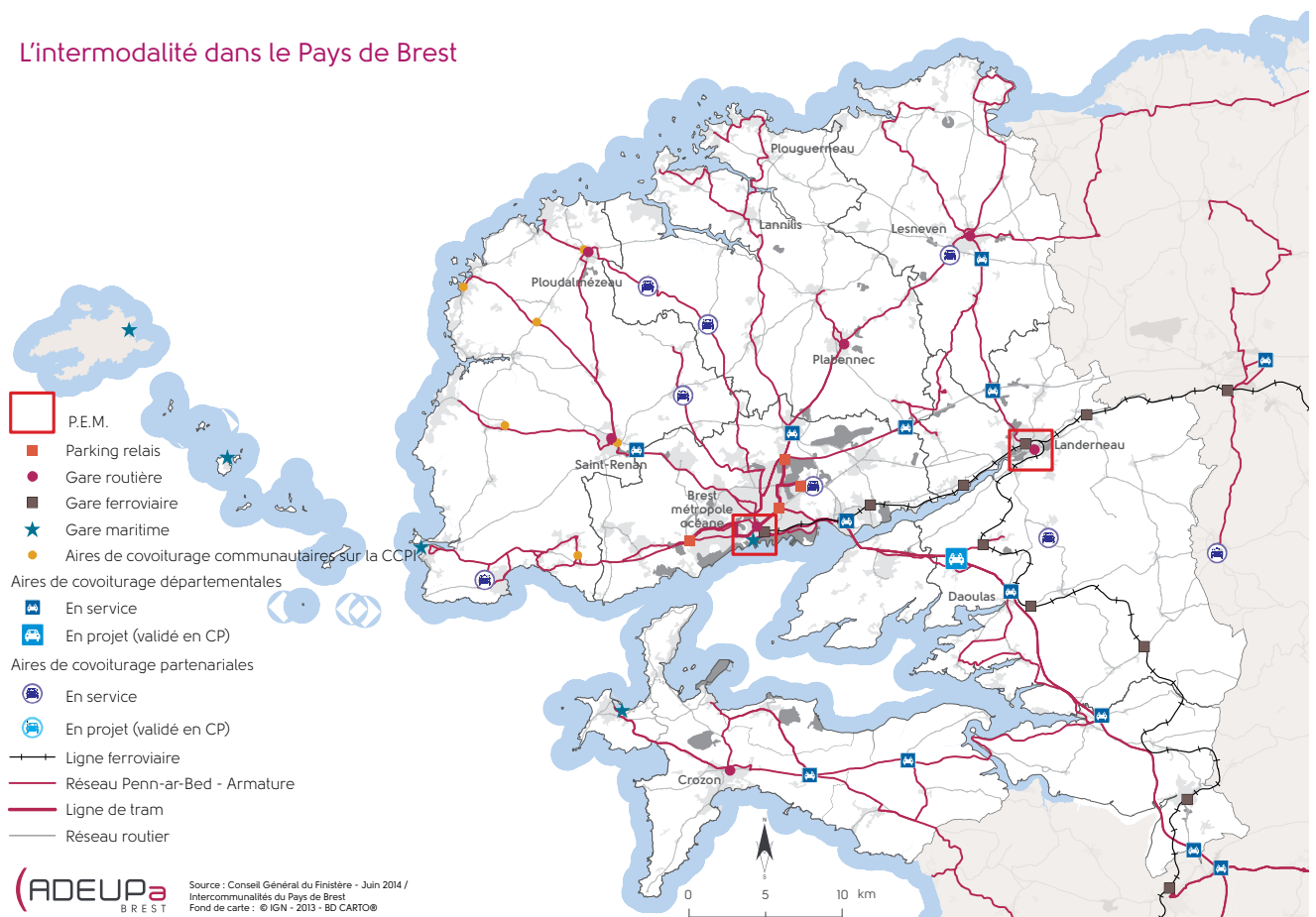
lisant deux modes sont largement dominants. Ceux utilisant trois modes ou plus sont marginaux.

La complémentarité entre les transports collectifs et les transports individuels passe par la création progressive d'aménagements spécifiques comme les parcs relais et les aires de stationnement pour vélos, ainsi que par un maillage d'itinéraires permettant d'accéder à pied ou à vélo aux stations bus, tramway et aux gares.

Billettique

BreizhGo, est un système d'information multimodale créé en décembre 2010. Chaque mois environ 10 000 recherches d'itinéraires sont effectuées sur le site. Il est issu d'une volonté partagée par toutes les autorités organisatrices de transport de Bretagne pour le développement de l'information des voyageurs et, de fait la facilitation de l'usage des transports collectifs. Sa création a été rendue possible par la technologie numérique et l'appropriation croissante de ses applications par les citoyens. Grâce à cet outil, le

L'intermodalité dans le Pays de Brest



BreizhGo, est un système d'information multimodale créé en décembre 2010. Chaque mois environ 10 000 recherches d'itinéraires sont effectuées sur le site



voyageur bénéficie d'une information globale, il trouve en un seul lieu tous les enseignements nécessaires pour préparer son voyage, quels que soient les modes de transport publics qu'il souhaite emprunter.

La Région Bretagne a lancé en 2007 l'abonnement « Uzuël + ». Il permet avec un pass unique d'accéder au TER Bretagne et à 11 réseaux urbains bretons, dont ceux de Brest et Landerneau. L'accès au TGV est possible en payant un supplément. Avec un titre unique, l'abonné peut voyager sur deux voire trois réseaux de transport.

Il bénéficie en plus d'une réduction de 75 % par rapport au plein tarif TER et de 50% sur le tarif du réseau urbain. La carte *KorriGo*, créée en 2006, spécifique à la Région Bretagne est un système de billettique commune permettant de regrouper sous un même support plusieurs titres de transports. Ce support sans contact, unique et multimodal, permet aux voyageurs ayant chargé les titres de transport correspondants d'utiliser le TER, le bus, le métro, le tramway ou le car, dans les principales agglomérations bretonnes depuis le 1er mars 2012.

A ce jour un volume de 700 000 cartes a été émis pour près de 470 000 utilisateurs réguliers. En termes de développement, de nouvelles adhésions de réseaux bretons sont attendues, de même que la création de lieux d'accueil et de vente notamment dans les gares, et peut-être une extension aux services de la vie quotidienne.



Photo : ADEUPa

5. La Gare du Lac à Plabennec

Un équipement d'intermodalité

Genèse du projet

Dans le cadre de la réflexion d'ensemble sur les déplacements dans le Pays de Brest, la communauté de communes du Pays des Abers a convenu qu'il y aurait deux pôles d'échanges multimodaux, un à Plabennec (où les conditions étaient réunies pour démarrer) et un autre à Lannilis. Le projet de la Gare du Lac a été pensé indépendamment de celui du réaménagement de l'espace public du centre de Plabennec. La commune souhaitait aménager la place centrale du Champ de Foire en réduisant le stationnement relocalisé en périphérie. De cette étude est également ressorti le besoin d'améliorer la circulation et le stationnement des cars qui transitent par Plabennec. Cette nécessité a été accentuée par l'implantation du nouveau collège public Nelson Mandela (400 élèves). L'espace disponible sous maîtrise publique a permis de créer une sorte de « hub » offrant de bonnes conditions de fluidité et de sécurité pour l'échange entre modes de transport.

D'autre part le département incitait les collectivités à améliorer l'accueil des usagers. La ligne Lesneven-Plabennec-Brest est la plus fréquentée du réseau Penn ar bed. Pour conforter sa fréquentation, il était nécessaire de valoriser l'offre de transport public de manière significative. D'autant plus

que certains clichés sont tenaces parmi la population « Le car c'est pour les pauvres, ou pour les suspensions de permis ».

Pour formaliser le projet, la communauté de communes a pris pour référence la gare routière de St Renan. Le Pays des Abers s'est positionné en qualité de maître d'ouvrage pour la réalisation de la Gare du Lac avec l'assistance du service transport du Conseil général.

La délibération pour réaliser le pôle d'échange multimodal a été prise par le conseil communautaire le 16/12/2010.

Dans les communes périurbaines, la suprématie de la voiture est incontestable, eu égard aux facilités de circulation et de stationnement. En revanche, l'augmentation du coût d'utilisation et le vieillissement de la population sont deux facteurs qui peuvent contribuer à réduire l'usage de la voiture. La Communauté de Communes a bien conscience que les comportements évolueront lentement et qu'un travail d'information et de sensibilisation en lien avec le Conseil Général et les transporteurs est à poursuivre. L'information sur les horaires est publiée dans les bulletins d'informations municipales. L'inauguration de l'équipement a été relayée dans la presse locale.

L'agglomération brestoise reste le cœur économique du Pays de Brest avec 104 500 des 156 600 emplois existant dans la zone d'emploi en 2007

Partenariat et financement

Le coût global des travaux s'élève à 1,35 million d'euros. La participation de la Communauté de commune du Pays des Abers est de 70 %. Dans le cadre du contrat de territoire, celle du Conseil Général a été de 12,5%. La commune de Plabennec a contribué par l'apport du foncier et la prise en charge des travaux de voirie.

En complément, la création d'arrêts de cars sécurisés, financés à 70 % par la Communauté ont été réalisés à St Pabu, Coat Meal et Plouguin. Dans un avenir proche il est également envisagé la construction d'une gare routière à Lannilis, dont l'emplacement reste à préciser.



Photo : ADEUPa



Photo : ADEUPa

Fonctionnement et organisation

Les principaux avantages de cet équipement sont de faciliter les correspondances et de garantir une meilleure sécurité pour la clientèle et le personnel. Le fait d'avoir excentré la gare du Lac a provoqué quelques réactions des Plabennecois. La mise en service datant de janvier 2014, il est trop tôt pour mesurer l'impact sur la fréquentation de la ligne. D'autre part, les travaux d'aménagement en cours dans le centre de Plabennec perturbent le trafic et le stationnement.

La rentrée scolaire 2014-2015 permettra d'observer les premiers changements d'habitude. A l'avenir, les cars venant de Plouvien iront directement à la Gare du Lac, ce qui, avec une offre de stationnement mieux adaptée, favorisera le rabattement.

Sur cette ligne, 22 allers-retours sont proposés chaque jour, avec une fréquence de 30 minutes aux heures de pointe du matin et du soir. Ce cadencement des services et la connexion directe avec le tramway rendent l'offre attractive et constituent une véritable alternative à l'automobile. La gare est desservie également par les lignes

du réseau Penn ar bed venant de Plouvien, Brignogan, Kerlouan et St Pol de Léon. Le matin une dizaine de cars sont positionnés sur la plateforme d'échange.

En réponse à la demande des cyclistes l'équipement sera complété pour le stationnement des deux roues par un « Véloparc ».

La présence d'une billetterie sur le site suppose de trouver une entreprise de transport pour s'y installer. L'idéal serait à terme, la création d'un commerce de services, seulement envisageable à partir d'un seuil de fréquentation.

Au départ de la gare du Lac, la ligne « Plab'express » opérée avec des petits véhicules, dessert la station «Porte de Gouesnou», mais ne fonctionne qu'en période scolaire. Pour les correspondances, il a fallu ajuster les horaires avec ceux du tramway. Le souhait serait de disposer d'une navette permanente avec une fréquence plus élevée. Les actifs travaillant dans la ville de Brest et qui aujourd'hui utilisent leur voiture, représentent une clientèle potentielle pour le développement de cette ligne. Une plus grande publicité y contribuerait également.

Au moment de l'entretien, des comptages étaient en cours de réalisation sur toutes les lignes pour connaître la fréquentation en fonction des horaires, et aussi vérifier la rentabilité des véhicules sur les trajets imposés. L'objectif est d'optimiser le nombre de cars pouvant circuler par ligne. Il appartient aux transporteurs de s'adapter, notamment en gérant le risque de saturation dans les cars et donc une perte d'attractivité auprès de la population.

**22 allers-retours
sont proposés
chaque jour, avec
une fréquence de
30 minutes aux
heures de pointe
du matin et du soir**

6. L'apport des technologies numériques à la mobilité

Une voie verte touristique au service de la proximité

Les systèmes d'information ont été longtemps considérés comme de simples supports de gestion au service des infrastructures, du matériel roulant et des modes de paiement. Dans l'espace personnalisé de son automobile, les technologies embarquées apportent plus de confort et de sécurité ; dans le domaine des transports collectifs, les technologies de l'information doivent faciliter les déplacements tout en simplifiant les interactions modales.

Aujourd'hui 60 % de la population possède un smartphone

En termes d'infrastructures, les communautés du Pays de Brest ont élaboré, avec l'appui de la Région Bretagne et de l'Etat, un « schéma directeur d'aménagement numérique » afin de préparer et d'organiser l'arrivée du très haut débit sur l'ensemble de leur territoire.

Aujourd'hui 60 % de la population possède un smartphone, mais les usages évoluent lentement : environ 62 % des utilisateurs n'ont jamais achetés une application.

Le smartphone permet tout à la fois de gagner du temps, en vérifiant le temps d'attente à un arrêt, en identifiant des itinéraires de repli en cas de perturbation, mais aussi de faire passer le temps, par la multiplicité des distractions et des contenus offerts. Les usages convergent entre la mobilité et le mobile. L'utilisateur accède ainsi à une information de plus en plus personnalisée, contextualisée et en temps réel. L'assistant personnel de mobilité

permettra de renseigner en temps réel tout ce qui existe pour se déplacer et sera prédictif en matière de circulation. L'idée est de passer d'une situation où l'on observe et réagit à une situation où l'on anticipe. « L'infomobilité » est une opportunité pour mieux informer les usagers car les temps et les lieux de l'information de mobilité se sont multipliés. L'attrait du transport public tient aussi à la disponibilité de l'information qu'il propose aux usagers.

La consommation collaborative appliquée à l'automobile

Le principe se décline sous plusieurs formes qui ont comme point commun de dissocier la possession de l'usage. L'outil de mise en relation privilégié de tous les services est Internet.

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun. Pour accéder au service il suffit de se connecter via son mobile à des sites internet dédiés (Ex : BLABLACAR) ou spécialisés en temps réel (Ex : COVISOFI).

Des mesures d'accompagnement sont mises en place par les collectivités pour améliorer la performance et la qualité de services, notamment par la réalisation d'aires de covoiturage. Elles répondent à trois enjeux majeurs : faciliter le covoiturage, rendre visible l'action des pouvoirs publics et sécuriser la pratique (lutter contre les parkings sauvages). La plateforme de covoiturage peut parfois constituer l'amorce d'une « centrale de mobilité » par la mise en place du référencement des transports collectifs. (Cf. chapitre 4).

Un modèle alternatif susceptible de diffuser de nouvelles pratiques

En 2003, l'autopartage existait grâce à quelques particuliers convaincus. Aujourd'hui l'idée de la mutualisation n'est plus le fait de quelques partisans éclairés, mais se structure autour d'acteurs du service. Le numérique, y compris celui de l'automobile connectée est clé pour la massification de ces usages. Ce modèle économique vaut par sa flexibilité qui lui permet de croître sans le soutien de la collectivité pour assurer sa rentabilité.



7. La centrale de mobilité

Un outil d'organisation des déplacements

DÉFINITION

Une centrale de mobilité regroupe de l'information, des services marchands et un volet social. Elle permet aux usagers de consulter de manière libre et gratuite les informations de l'ensemble de l'offre présente sur le territoire, tout en proposant des services exclusifs et personnalisés. La zone de pertinence doit couvrir à minima le bassin de vie.

La crédibilité de l'outil réside principalement sur sa capacité à fournir en temps réel des informations fiables. La collecte et l'actualisation constante des données exigent des moyens humains et techniques appropriés pour assurer son fonctionnement. Les principaux services d'une centrale de mobilité permettent :

- De vendre des titres de transport.
- Des conseils personnalisés selon les demandes sur l'offre de transport multimodale.
- Une sensibilisation à la mobilité durable.
- De diversifier l'offre et de proposer des moyens alternatifs de mobilité avec le covoiturage, l'autopartage, la location de vélos ou de VAE, la promotion de véhicules hybrides ...

- D'apporter une aide à la réalisation de PDE, PDIE, de pédibus, ...
- Une aide adaptée selon les situations, comme pour les personnes en situation de précarité ou d'isolement.
- Un accompagnement à la mobilité personnalisé et professionnel.

Aujourd'hui, le terme de centrale de mobilité recouvre des réalités très différentes selon les contextes locaux. Pour en savoir plus, nous avons réalisé un travail exploratoire au plan national permettant de repérer six modèles. Ils se situent à différentes échelles territoriales et présentent une diversité d'enjeux et d'objectifs. En effet, le public ciblé, la densité de population et les caractéristiques propres au territoire concerné sont autant de paramètres qui nécessitent des adaptations.

Les centrales de mobilité ayant pour leitmotiv l'insertion professionnelle

Dans notre sélection d'exemples nationaux, deux outils sont plus particulièrement dédiés à l'insertion professionnelle. Cette orientation s'explique par le fait que la population n'est pas sur un pied d'égalité pour ce qui est de l'accès à l'emploi. Effectivement, avoir les capacités pour prétendre à un emploi ne suffit pas, encore faut-il pouvoir se déplacer jusqu'à son lieu de travail. Ainsi, des contraintes socio-économiques et géographiques peuvent perturber la recherche d'un travail. C'est sur ce volet que de tels outils apportent des solutions. Souvent en lien avec des associations ou des maisons de l'emploi, elles constituent un véritable maillon dans la chaîne de l'intégration sociale et professionnelle de personnes fragilisées.



Photo : Jean-Yves Guillaume - Brest métropole océane

Marseille Provence Métropole

Le pilotage du projet et la maîtrise d'ouvrage sont assurés par la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole. La centrale de mobilité s'inscrit au dispositif régional « Paca-mobilité »

Elle comporte trois volets : animation, diagnostic et formation, avec un bilan de compétences à la mobilité. L'offre de service d'aides matérielles se décline sous les formes des prêts de véhicules, d'une auto-école solidaire et une centrale de covoiturage.

Tous les quartiers desservis (14 quartiers sont concernés, 12 sont classés en ZUS et 2 en ZFU) sont inscrits dans le Contrat Urbain de Cohésion Sociale de Marseille.

La centrale, dont l'idée a été lancée en 2008 et mise en place en 2011, a coûté 990 000 € de fonctionnement. Les financements sont multiples, ils proviennent de la Maison de l'Emploi de Marseille, de l'Etat, du FEDER, et de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Communauté d'Agglomération du Pays de Flers (Région de CAEN)

Le porteur et initiateur du projet est l'association L'Etape Pole Mobilité. La centrale de mobilité complète le Plan de Déplacement Communautaire. La maîtrise d'ouvrage est collective entre la Communauté d'Agglomération du Pays de Flers, l'Etape Mobilité, le réseau de transports urbains « Nemus » et le Pays du Bocage.

La mise en place effective passe par l'acquisition de véhicules adaptés aux besoins des habitants des quartiers, par des campagnes d'information et de sensibilisation, des ateliers et des animations ainsi que des événements. Cependant, il faut être adhérent de l'association pour profiter des services.

Le coût total est de 571 109€ dont en investissement 162 000€ et de 409 109€ en fonctionnement. Différents financeurs participent : les CUCS, la DDTEFP 61, la région Basse Normandie, le Conseil Général de l'Orne, le Pays du Bocage, l'ETAPE Mobilité).

Communauté urbaine de Bordeaux : Plate-forme de Mobilité et développement des services

Mise en service en 2011, la centrale de mobilité s'appuie sur les structures existantes et sur les initiatives latentes. Il s'agit de diversifier et de structurer ce que proposent déjà de nombreuses associations. C'est une réponse communautaire pour proposer à l'échelle de l'agglomération des solutions multiservices durables dans un esprit d'économie sociale et solidaire. La priorité d'action est dirigée vers les 34 quartiers inscrits dans des Périmètres de Renouvellement Urbain (PRU) et des Contrats urbains de Cohésion Sociale (CUCS). Les zones d'emplois prioritaires sont également intégrées

Le budget total est de 795 000 €, dont 345 600 € de fonctionnement et 450 000 € d'investissement. Les principaux financeurs sont le Conseil Général (qui finance l'étude de faisabilité de la plate-forme) et le FEDER.

Centrale de mobilité régionale du Limousin : Mobilimousin

Cette centrale de mobilité se veut dans « l'intérêt du citoyen », afin d'accroître les bonnes pratiques de mobilité alternatives à l'usage du véhicule personnel. Pour cela, elle cible trois objectifs : une augmentation du nombre des utilisateurs de transports en commun ; améliorer la complémentarité entre les différents réseaux de Transport collectifs et une information centralisée de qualité. Le site donne également des informations concernant l'accessibilité des transports, le TAD, les parkings-relais, le covoiturage, les taxis ou encore la location de véhicules.

Le coût global est de 300 000€, dont 56 800€ d'études. Les financements proviennent des différents partenaires : le Conseil Régional du Limousin a financé à hauteur de 492 000€, la DREAL 105 000€, l'UE 75 000€, l'ADEME 11 360€ (pour les études) et les collectivités 237 000€.

Un premier bilan a pu être dressé en

mai 2013, 250 000 pages web ont été visitées, et 90 000 itinéraires ont été calculés, enfin plus de 8 000 appels téléphoniques ont été traités.

Centrale de mobilité des Côtes-d'Armor : Tibus

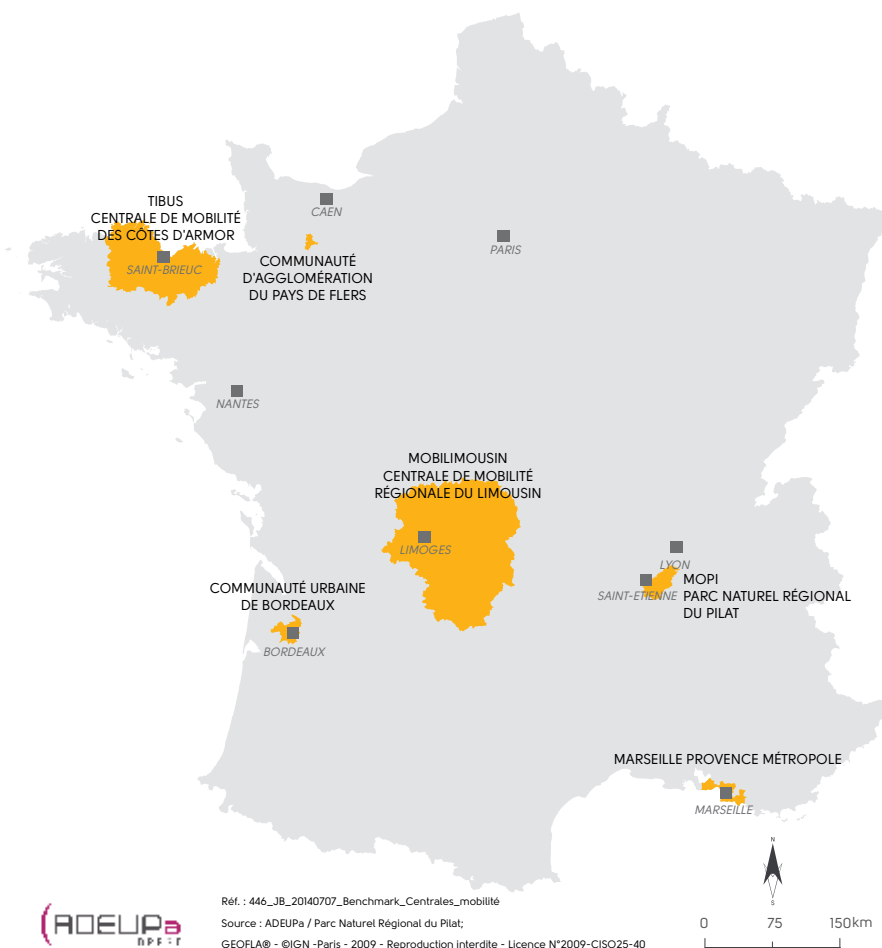
Le réseau Tibus dénombre 450 000 voyageurs quotidiens. Le billet unique et la tarification attractive favorisent cette fréquentation. Et la centrale de mobilité gère plus de 1 400 appels téléphoniques chaque semaine. Actuellement, les lignes sont sans cesse modernisées, avec notamment la présence d'écrans informant en temps réels dans les véhicules de l'état du trafic grâce à des systèmes de géolocalisation embarqués. De nombreux aménagements sont également réalisés pour favoriser l'accessibilité pour les PMR. Enfin, la centrale de mobilité travaille en lien avec les pôles de recherche, et les entreprises, comme c'est le cas avec le « Véhipôle » de Ploufragan.

Maison de la Mobilité du Pilat : MOPI (Rhône-Alpes)

Cette centrale de mobilité a la particularité d'être un projet conçu par le Parc Naturel Régional du Pilat, en partenariat avec l'association locale Pilatitude (association spécialisée dans la promotion des modes de transports conciliant liberté de mouvement et respect de l'environnement). Le but est de promouvoir l'écomobilité au sein du territoire du Parc.

Lancée en 2009, la Maison de la Mobilité opère sur un territoire de 47 communes et de 4 communautés de communes.

Quelques exemples de centrales de mobilité en France



Photos : ADEUPa

8. Agir pour la mobilité et l'autonomie, l'association « En Route Pour l'Emploi »

Une association au service de la mobilité et de l'autonomie

L'existence de cette association alliée à son expérience pourrait servir de base au développement local d'une centrale de mobilité.

L'association a été créée en 2002 à l'initiative d'élus locaux. Elle a pour objet de favoriser la mobilité des personnes en insertion professionnelle sur l'ensemble du Pays de Brest. Ainsi au cours de l'année 2013, quelques 800 personnes ont trouvé une solution de transport adaptée pour leurs déplacements. La question de la mobilité est d'autant plus cruciale qu'environ 70 % du public réside dans la ville centre et les catégories d'emplois concernées sont localisés en périphérie (Marai-chage, horticulture, IAA).

Afin d'assurer un service de proximité, des relais locaux sont implantés à Lesneven, Lanrivoaré et Landerneau.

Les ressources financières de l'association sont assurées pour environ un tiers par la vente de prestations, complétée par les participations des collectivités locales, du Conseil Général, de l'Etat, de la CEE et le soutien de la Caisse des Dépôts et Consignation (CdC) et du groupe ARKEA.

Le public est principalement constitué de demandeurs d'emploi de longue durée, de bénéficiaires des minima sociaux et de travailleurs handicapés.

La nature des services proposés :

- Le transport à la demande
- La location de véhicules (vélo, scooter, voiture)
- Le micro-crédit social (financement de projets liés à la mobilité)
- La cession de véhicule (Conseils et vente)
- Le garage social (réparation automobile et maintenance du parc Vélocibus)

L'ensemble de ces prestations facilite l'accès à l'emploi, à une formation ou un stage et à l'accomplissement de démarches administratives.



Crédit photo : Julien Ogor - Brest métropole océane

9. La Véloroute des Abers

Une voie verte touristique au service de la proximité

DÉFINITION

Une véloroute est un itinéraire sécurisé pour la pratique du vélo et partagé avec les piétons.

À l'origine il existait un chemin de fer en deux branches, l'une de Brest à l'Aber Wrac'h, et l'autre de Plabennec à Brignogan. Au début du XXe siècle, le « train patates » livrait du ciment dans le Léon et des légumes pour la ville. En 2008, c'est à partir de ce tracé et de son histoire qu'est né le projet de la véloroute des Abers. Le principal objectif de la communauté de communes du Pays des Abers était de renforcer l'image touristique, mais aussi de répondre aux besoins de déplacements. Il y avait une forte demande associative, que ce soit des vététistes, des coureurs à pied ou de marcheurs. En fait, toutes ces associations demandent aux élus « assurez-nous des circuits qui soient sécurisés, qui soient agréables, qui soient attractifs ».

L'agence de développement du Pays des Abers et de la Côte des Légendes a réalisé une étude démontrant la faisabilité du projet. Par chance 90% de la plateforme de l'ancienne voie était encore dans le domaine public.

La Communauté de communes a assuré la maîtrise d'ouvrage du projet en dehors des agglomérations. La véloroute d'une longueur de près de 30 km a été inaugurée en septembre

2012. Elle permet une liaison cyclable entre les communes de Landéda, Lannilis, Plouvien, Plabennec et le Drennec.

Cet itinéraire d'intérêt départemental est inscrit dans le schéma des déplacements en vélo du Finistère. À ce titre, il pourrait figurer dans les guides touristiques.

D'un coût d'environ 700 000 euros, sa réalisation a été financée par la CCPA, les communes traversées et le Conseil Général.

Le traitement de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) n'a pu être réalisé sur l'ensemble du parcours. À certains endroits, des contraintes topographiques n'ont pas permis de limiter les pentes à 5%. Il reste deux à trois points difficiles avec des traversées de routes à forte circulation et des secteurs à sécuriser. Cet équipement est aussi le théâtre d'événement sportif comme « L'Aber-Plab », organisé par une association

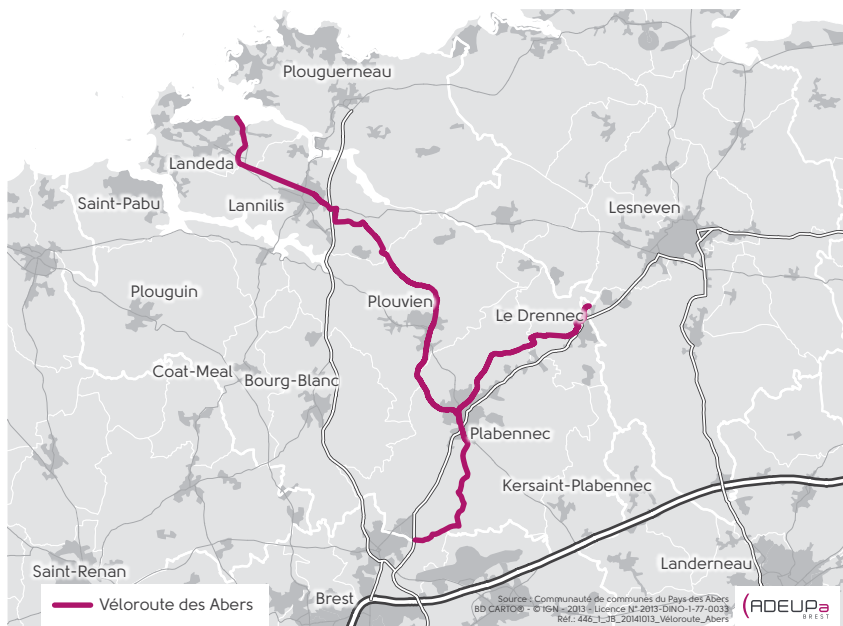


Photo : Franck Bétermin - Brest métropole océane

Collège Nelson Mandela pourraient l'emprunter ainsi que certains usagers des transports collectifs.

Dans un futur proche, le tracé de la véloroute va être prolongée vers Le Drennec, puis vers Lesneven, et la communauté de communes du Pays de Lesneven prendra le relais pour la prolonger jusqu'à Brignogan.

Le circuit Véloroute des Abers



L'usage du vélo reste encore marginal et ne représente à ce jour que près de 1% de l'ensemble des déplacements quotidiens

10. La mobilité des seniors

Des seniors de plus en plus nombreux et mobiles

En France 25% de la population aura plus de 65 ans en 2030. La question de la mobilité des seniors face au vieillissement de la population devient prégnante. Quelles solutions de mobilité sont le plus à même de répondre à leurs besoins ?

Il convient dans un premier temps de définir ce que recouvre exactement le seul terme « senior ». L'âge (soixante ans) retenu pour marquer l'entrée dans la vieillesse, perd de sa pertinence car il correspond moins à celui du départ à la retraite. L'espérance de vie progressant, les 65-70 ans sont dans une attitude de refus du vieillissement. Ils multiplient les activités hors du domicile et sont donc très mobiles.

La génération des papy-boomers est celle qui a baigné dans le culte de l'automobile, et abandonner la conduite est interprété comme une « mort sociale ». En fait, cette catégorie de population est sensiblement plus nombreuse que le reste de la population à utiliser les transports en commun, mais de manière moins fréquente que les autres clientèles.

L'avenir se profile avec des seniors de plus en plus nombreux, de plus en plus mobiles et de plus en plus motorisés.

Les seniors placent la sécurité au premier rang de leurs priorités. Ils sont très exigeants sur la qualité de ser-

vice et privilégient la tranquillité des offres de transport simples et lisibles. A cet effet, il convient d'apporter des conseils et d'aider les seniors à sortir éventuellement de l'isolement pour mieux gérer leur mobilité. En vieillissant, on se déplace différemment et moins loin.

Différentes études ont déjà été réalisées à Brest. Elles laissent apparaître un usage massif de la voiture chez les 60-74 ans. Ils sont néanmoins 80% à se déplacer régulièrement à pied et 55% à utiliser les transports en commun. D'après l'enquête qualitative sur l'habitat des seniors, les lieux les plus fréquentés, en dehors des commerces de proximité, sont : la plage du Moulin Blanc, le centre-ville de Brest, les cimetières. Plusieurs personnes interrogées déclarent utiliser régulièrement les navettes mises à leur disposition comme celle qui existe à Plougastel-Daoulas. Mais le transport à la demande est particulièrement coûteux et ne semble pas être une solution pleinement satisfaisante.

Les jeunes retraités ou les seniors moins actifs semblent particulièrement conscients du lien entre mobilité et santé : la campagne nationale favorisant 30 minutes de marche par jour paraît bien ancrée dans leurs esprits. Cependant, les modes de déplacements actifs nécessitent un espace

Un usage massif de la voiture chez les 60-74 ans

public sécurisé ou du moins sécurisant. La possibilité de s'asseoir sur un banc en cas de fatigue, une luminosité suffisante la nuit, des trottoirs larges et sans nids de poule sont autant de conditions nécessaires à la mobilité des seniors.



Photo : ADEUPa

Analyse des besoins sociaux de la ville de Brest. Enquête sur le « Bien vieillir » auprès des 60-74 ans. Réalisation ADEUPa, juin 2013

ACCESSIBILITÉ

Possibilité pour une personne qui souhaite atteindre ou quitter un lieu donné, de le faire dans des conditions satisfaisantes du point de vue de l'existence d'un réel choix modal.

COVOITURAGE

Pratique de déplacements consistant à se regrouper à plusieurs dans un même véhicule plutôt que d'en prendre un chacun séparément.

DÉPLACEMENT

Action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport.

PENDULAIRE

Personne effectuant un déplacement de son domicile à son lieu de travail le matin et inversement le soir. Appelé aussi «navetteur».

PDE

Plan de Déplacement Entreprise.

PDIE

Plan de Déplacement Inter- Entreprise.

PEM

Un pôle d'échange multimodal est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transports de voyageurs.

PMR

Personne à Mobilité Réduite

TAD

Transport A la Demande

PTU

Le Périmètre de Transport Urbain s'identifie en fonction du ressort territorial de l'autorité administrative compétente en matière de transports urbains ayant reçu mission d'organiser le transport en commun de personnes. Dans le Pays de Brest deux entités sont concernées : Brest métropole océane et la ville de Lanerneau.

TEMPS DE PARCOURS

Temps total nécessaire pour effectuer un déplacement du point d'origine au point de destination, en incluant les changements de modes éventuels.

TRAFIC ROUTIER

Nombre de véhicules passant en un point donné pendant un laps de temps donné.

AUTO-SOLISTE

Voiture particulière avec un seul conducteur à bord.

INTERMODALITÉ

Utilisation lors d'un même déplacement, d'au moins deux modes de transport mécanisés.

MULTIMODALITÉ

Désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux que les usagers choisissent en conséquence des principaux critères (commodité, coût, rapidité, sécurité).



L'OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS

Directrice de la publication :

Claire Guihéneuf

Réalisation :

Philippe Mazéas

Julie Bargain

Maquette et mise en page :

ADEUPa avec le concours d'Hippocampe

Contact : ADEUPa – 24 rue de Coat ar Gueven 29200 Brest

Tél : 02 98 33 51 71

philippe.mazeas@adeupa-brest.fr

Tirage : 500 exemplaires

Dépôt légal : 3^{ème} trimestre 2014

ISSN : en cours

