

L'observatoire socioéconomique du tramway

La lettre des observatoires de l'ADEUPa
n°10 - mai 2010

ACTIVITÉ
ÉCONOMIQUE

DÉPLACEMENTS

L'IMMOBILIER

CADRE DE VIE
ESPACE PUBLIC

définition de l'observatoire

L'observatoire socioéconomique du tramway est prévu par les chartes d'objectifs cosignées par Brest métropole océane (Bmo), la Chambre de commerce et d'industrie de Brest de Brest et la Chambre de métiers et de l'artisanat du Finistère 29.

Ce numéro 10 de l'observatoire a pour objectif de décrire la situation du réseau de transports collectifs en 2008. A la différence des précédentes publications de l'observatoire, le périmètre d'observation ne se limite pas à celui du tramway mais couvre la totalité du territoire de Bmo. En effet, la logique de déplacement est applicable à l'ensemble du territoire communautaire et une analyse partielle sur le plan spatial ne peut se justifier. L'estimation du nombre de passagers repose sur des enquêtes menées dans les bus pendant les jours ouvrés

Un nouvel état des lieux sera effectué après la mise en service. La finalité sera alors de qualifier la réorganisation du transport collectif sur Bmo.



Photo : ADEUPa



Photo : Bibus

LES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS BMO



Sur Brest métropole océane, l'exploitation du réseau de transport collectif est confiée à Keolis. Ce dernier a effectué en 2008 le transport d'environ 19 millions de voyages. Près de 70 % des Brestois bénéficient d'une desserte de proximité puisque situés à moins de 350 mètres d'un arrêt du réseau des lignes régulières). Ce dernier est organisé en 5 lignes structurantes, 3 lignes complémentaires, 9 lignes périurbaines (assurant la desserte des communes de Bmo) et 2 lignes de desserte spécifique (port de commerce et zones d'activité

du Nord Est de l'agglomération).

Les motifs de déplacement sont liés à l'éducation (l'agglomération accueille de nombreux lycées et établissements d'enseignement supérieur) et l'emploi (les communes de Bmo concentrent les 2/3 des emplois du Pays).

Par ailleurs, des efforts sont menés en matière d'accessibilité handicap avec la mise à disposition d'un matériel adapté (plancher bas et palettes) et de services (PMR).

Enfin, une approche intermodale est également privilégiée (avec le réseau des cars interurbains, ferroviaire...).



L'ORGANISATION DU RÉSEAU

Doté de 850 stations au total, le réseau de transports collectifs permet la desserte de 211 000 habitants sur Brest métropole océane dont plus de 75 % de brestois. Comptabilisant toute personne habitant à moins de 350 mètres d'un arrêt du réseau des lignes régulières, il couvre plus de ¼ de la population de l'agglomération brestoise. Le réseau Bibus propose une offre (kilomètre par habitant) supérieure à la moyenne des agglomérations de taille équivalente. L'estimation du nombre de voyages par habitant, qui constitue un indicateur de « l'efficacité » du réseau, apparaît proportionnellement plus faible mais reste néanmoins dans la moyenne des autres agglomérations. Cela pourrait correspondre à un trajet moyen plus long

Environ 19 490 000 voyages (soit 71 400 voyages par jour ouvrable) sont assurés en 2008 par Bibus sur l'ensemble de son réseau. Ce dernier est organisé en lignes structurantes, complémentaires, périurbaines et de desserte spécifique.

LES LIGNES STRUCTURANTES

5 Lignes A Niveau Elevés de Services (LIANES) structurent le périmètre urbain brestois et desservent les principaux quartiers d'habitation ; elles se situent exclusivement sur le territoire de la commune de Brest. Elles constituent le socle des transports collectifs et assurent des fréquences élevées. Celles-ci peuvent atteindre 6 minutes pour la ligne 5 mais se situent en moyenne entre 9 et 10 minutes en période de pointe et entre 10 et 12 minutes pour les périodes de creux. Bien évidemment, c'est sur ces lignes que l'offre de courses par jour est la plus importante (entre 150 et 165 pour les lignes 1 à 4 et 275 pour la ligne 5). C'est sur les lignes 1 et 4 (liaison sur un axe Est / Ouest) que la fréquentation est la plus élevée. En dépit d'une offre plus grande et peut-être en raison d'un

itinéraire plus court, la ligne 5 enregistre une moindre fréquentation mais se caractérise par un taux de correspondance important. Le rapport fréquentation / kilomètres commerciaux est le plus élevé pour la ligne 1 devant la 4 et la 5.

LES LIGNES COMPLÉMENTAIRES

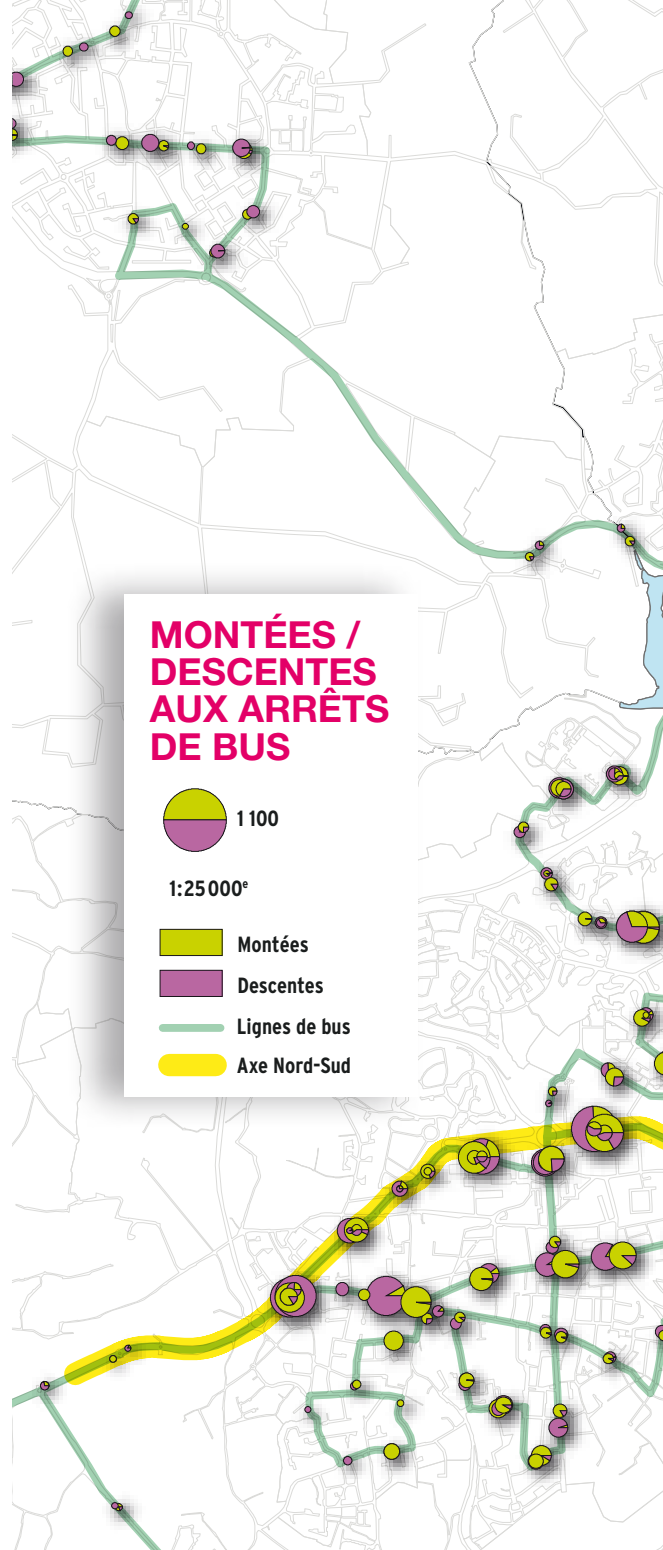
3 lignes complètent le réseau structurant et propose une offre plus hétérogène. La ligne 6 assure une fonction de rocade alors que les lignes 11 et 12 renforcent le maillage des quartiers d'habitation. La fréquence se situe entre 12 et 20 minutes en pointe et 15-20 minutes en creux.

LES LIGNES PÉRIURBAINES

9 lignes assurent la desserte des communes de Brest métropole océane avec une fréquence toutes les 20 minutes en heures de pointe et 30 minutes en heures creuses. Ces lignes représentent approximativement un tiers de l'ensemble des kilométrages effectués sur le réseau et environ 20 % de la fréquentation totale. Les communes bénéficient d'offres variées (régulière, scolaire, de semaine).

LES LIGNES DE DESSERTE SPÉCIFIQUE

2 lignes ont pour vocation principale la desserte des zones d'activités : le port de commerce (ligne 15) et la zone de Kergonan / Kergaradec / l'Hermitage (ligne 16). Adaptées aux horaires de travail, la fréquence de passage est relativement faible. Dans les dessertes spécifiques figurent également les lignes scolaires qui renforcent les lignes régulières et périurbaines. Le réseau de soirée et la demande Filigne (pour la desserte du Douvez et la zone du Vern) complètent le réseau.



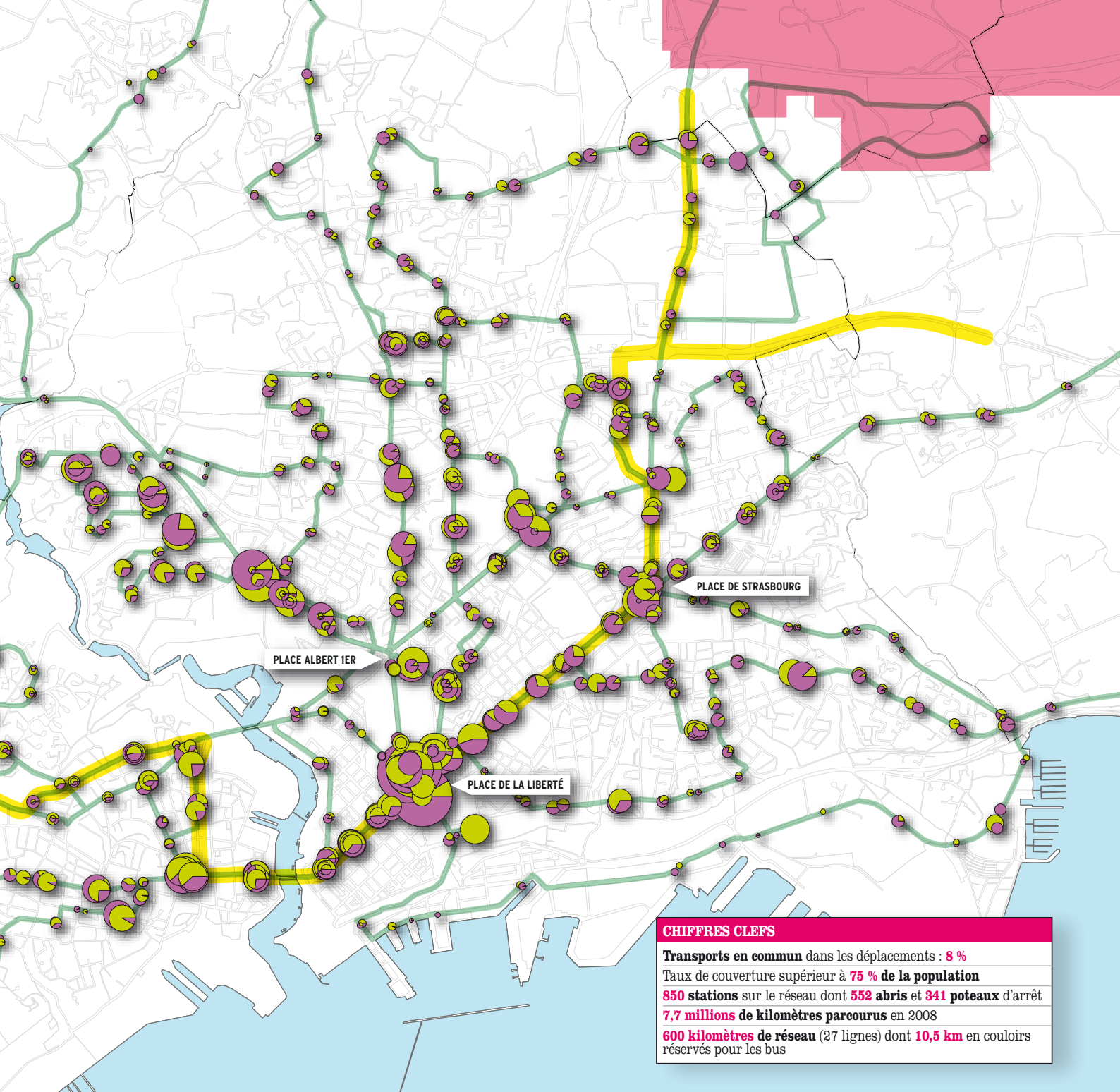


Photo : Bibus

Photo : ADEUPa



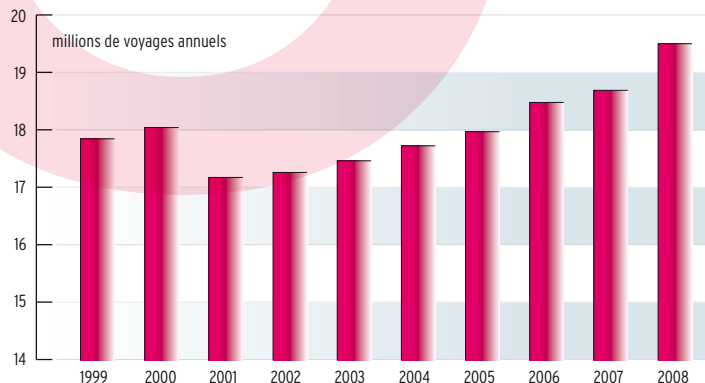
Accessibilité handicap

Garantir la liberté de se déplacer à tous est une priorité de Brest métropole océane. Les lignes 2, 3, 5 et 11 (et bientôt 1 et 6) sont déjà équipées de palettes pour accueillir jusqu'à 2 fauteuils roulants. Bmo met à disposition de Bibus 87 bus standards et 60 articulés dont 73,4 % à plancher bas. Ceux-ci permettent de minimiser l'écart entre le trottoir et le plancher du bus.

Depuis le 15 mars 2010, le service de transport adapté de Bibus a pris le nom d'Accemo ; ce service est destiné spécifiquement aux personnes ayant un taux de handicap supérieur ou égal à 80 % et se trouvant dans l'incapacité de prendre le bus seules ou accompagnées.

ESTIMATION DE L'ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION EN VOYAGES* 1999 - 2008

(nombre de titres vendus par le nombre de voyage effectué par titre - mobilités 1999)



* voyages services réguliers + service PMR

LA DEMANDE

Brest métropole océane compte 210 117 habitants en 2006 soit une baisse de 3 400 habitants par rapport au recensement de 1999. La population y est plus jeune qu'à l'extérieur de la communauté urbaine. Ces jeunes résident surtout dans le Nord et l'Ouest de la ville de Brest ainsi que dans les villes limitrophes. La densité de population est plus élevée sur un axe Est / Ouest entre Recouvrance et la place de Strasbourg et sur un axe Nord / Sud entre Bellevue et la gare. Les communes de Bmo accueillent un nombre élevé d'emplois et sont donc attractives sur ce point ; c'est également le cas en ce qui concerne les établissements d'enseignement (à partir du lycée et dans l'enseignement supérieur). Les ménages des communes périphériques disposent en grande majorité d'au moins un véhicule alors que dans Brest le taux de motorisation est plus faible (surtout dans les quartiers de Saint Martin, Recouvrance, Pontanézen et Kéraudren).

Les principaux générateurs de trafic sont concentrés à l'Est de Penfeld : l'axe Siam / Jaurès d'une part et l'axe port de commerce / Bellevue d'autre part. Les déplacements effectués entre le centre de Brest (place de la Liberté) et les autres quartiers ont une forte part de marché « transport en commun ». L'enquête ménage déplacements (E.M.D) réalisée en 2003-2004 démontre qu'il existe une prédominance des transports collectifs pour les déplacements en lien avec le travail ou les études. 5 espaces présentent une part de marché « transport en commun » supérieure à 10 % : Kérinou (14,6 %), Saint-Martin (14,5 %), Saint-Michel (13,7 %), Recouvrance (12,8 %) et Saint-Marc (10,4 %).

HISTORIQUE DU RÉSEAU

En 1897, la création de la Compagnie de Transports Bretons (CTB) marque la naissance des transports collectifs à Brest. Avant la seconde guerre mondiale, le réseau possède 15 kilomètres de lignes. En 1944, le réseau étant détruit, un système de bus et de trolleybus est mis en place. En 1970, les derniers trolleybus disparaissent et 5 ans plus tard, la Communauté urbaine de Brest rachète la CTB qui devient la Compagnie des transports de la Communauté Urbaine de Brest (CTCUB) puis Bibus en 1986. En 1992, les premières lignes du soir apparaissent. En 2004, Bibus met en place un nouveau réseau en 5 LIANES (cf. supra) et Brest métropole océane reçoit le « prix du développement » du magazine Rail et Transports.



Photo : Bibus

INTERMODALITÉ

Le réseau Bibus s'efforce d'être compatible avec les autres modes de transport :

- les titres de transport du réseau routier départemental Penn ar Bed donnent accès au réseau Bibus,
- avec un seul et même billet, il est possible de voyager sur les réseaux TER (ferroviaire) et Bibus,
- accès à la gare maritime.

Sur le plan aérien, une liaison entre différents sites de la ville de Brest et l'aéroport de Brest-Bretagne est assurée par une navette de la Compagnie Armoricaïne de Transport (CAT) pour le compte de Bmo.

bibus est le nom commercial du réseau de transport urbain de Brest métropole océane. La collectivité a délégué l'exploitation de ce service public à Keolis Brest, filiale du groupe Keolis. Au 31 décembre 2009, Keolis Brest employait 450 collaborateurs dont 346 conducteurs. Le parc comptait 152 véhicules. En parcourant 7,5 millions de kilomètres, Bibus a réalisé plus de 19 millions de voyages en 2008.



Photo : ADEUPa



L'observatoire socioéconomique du tramway

Directrice de la publication : Claire Guihéneuf

Réalisation : François Rivoal - Valérie Denis

Arnaud Jaouen - Léonard Vassord

Maquette et mise en page : Dynamo+ Brest

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

Tél. 02 98 33 51 81

francois.rivoal@adeupa-brest.fr - www.adeupa-brest.fr

Tirage : 1 500 exemplaires

ISSN : en cours - Réf. 09/250