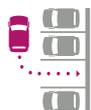


# L'observatoire

socio-économique du tramway #17

La lettre des observatoires de l'ADEUPa - février 2016

## QUELQUES CHIFFRES CLÉS



**12 500** places  
sur voiries en 2014,  
-8,7 % depuis 2006

**+35 %** de voyages en transports  
collectifs entre 2006 et 2014



**+ 640** places  
dans les parkings relais

**69 %** occupation moyenne  
du stationnement, en baisse  
par rapport à 2006 (72 %)



**9 750** voitures  
présentes  
en moyenne sur voirie  
au cœur de l'agglomération  
dans la journée



Credit - Jean Yves Guillaume - Brest métropole - Strasbourg

## Stationnement : de nouvelles pratiques de mobilité

La mise en service du tramway a induit de nouvelles pratiques de mobilité. Les aménagements ont généré une progression significative de la fréquentation du transport collectif. Dans le centre-ville, la piétonisation des rues Jaurès et Siam facilite les déplacements à pied et à vélo.

La réorganisation de l'espace public et ses nouveaux usages, permettent le maintien d'une offre fluide de stationnement alors que 1 200 places sur voirie ont été supprimées, partiellement compensées par la création de 640 places en parkings relais.

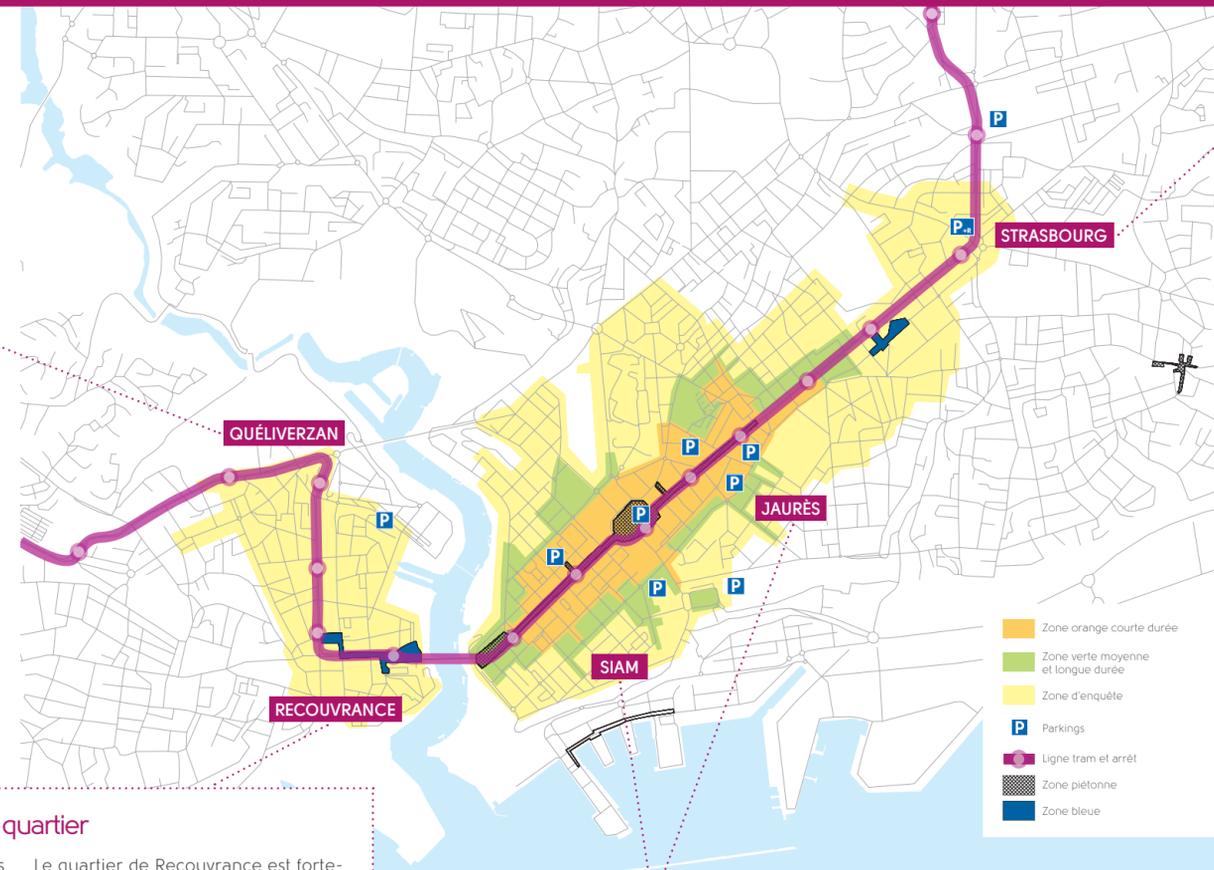


Credit - Ivan Breton - Brest métropole

### Queliverzan : un quartier à vocation résidentielle

En 2014, 1 100 places ont été comptabilisées dans ce secteur, une offre quasi équivalente à celle de 2006. L'aspect résidentiel de ce quartier explique les pics de fréquentation du matin, du midi et de la fin de journée. Le taux d'occupation s'établit autour de 52 %. Depuis la mise en service du tramway, celui-ci a légèrement augmenté (49 % en moyenne en 2006). Les habitants utilisent davantage le transport collectif et les voitures restent sur place. Par ailleurs, à proximité, les effectifs du lycée professionnel de Dupuy de Lôme ont augmenté d'environ 150 élèves entre les deux enquêtes. Une part conséquente d'étudiants habitant à l'extérieur de Brest est susceptible de se déplacer en voiture.

Évolution du taux d'occupation dans le secteur Queliverzan entre 2006 et 2014



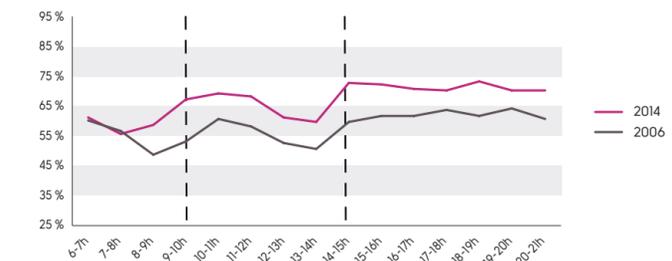
### Strasbourg : une porte d'entrée du centre-ville

Déjà identifiée comme une des portes d'entrée du cœur de l'agglomération, cette fonction s'est renforcée depuis la mise en service du tramway et la présence du parking relais. De plus, suite à la construction de nouveaux logements, l'attractivité résidentielle du quartier s'est accentuée. Du côté de Menez Paul, 125 ménages supplémentaires ont été recensés entre 2007 et 2012 comprenant des familles. Enfin, l'offre commerciale s'est développée et diversifiée les usages de ce secteur.

Le secteur enquêté autour de la place de Strasbourg a perdu près de 180 places de stationnement sur voirie, soit une diminution de 30 %. Les taux d'occupations ont nettement progressé passant de 58 % en moyenne journalière en 2006 à 66 % aujourd'hui.

Malgré des taux d'occupation plutôt modérés, la place de Strasbourg présente de fort taux de stationnement interdit : en moyenne 13 % des véhicules relevés. Entre 6 h et 7 h, cette part peut atteindre 19 % soit près d'une voiture sur cinq.

Évolution du taux d'occupation dans le secteur Strasbourg entre 2006 et 2014



Credit : ADEPa - Parking Géant



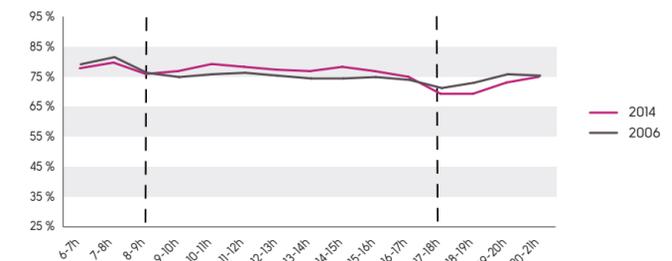
Credit : Ivan Braton - Brest métropole - Zone bleue Recouvrance

### Recouvrance : un centre de quartier

Environ 1 200 places ont été recensées sur ce secteur. L'offre de stationnement a légèrement diminué (75 places) entre 2006 et 2014. La zone payante, peu utilisée, a laissé place à une zone bleue gratuite plus attractive. On constate une hausse du taux d'occupation moyen sur la journée concentré entre 9h et 17h.

Le quartier de Recouvrance est fortement fréquenté avec le stationnement résidentiel, celui lié aux commerces et aux emplois de la base navale. Les creux d'occupation observés aux alentours de 8 h et de 18 h sont liés aux croisements de ces deux types de demande.

Évolution du taux d'occupation dans le secteur Recouvrance entre 2006 et 2014



### Siam et Jaurès : des modifications de comportement et d'offre

Les secteurs Siam et Jaurès étudiés disposent de 3 700 places payantes, 5 500 gratuites, une centaine en zone bleue et 2 240 places de parkings. 900 places sur voirie ont été supprimées dans ce secteur, la plus forte réduction observée sur le périmètre du tramway.

Pour autant, le taux d'occupation a particulièrement baissé passant de 76 % en moyenne journalière en 2006 à 70 % en 2014.

La diminution du nombre d'emplois au centre-ville explique d'abord cette évolution. On constate 2 000 emplois salariés

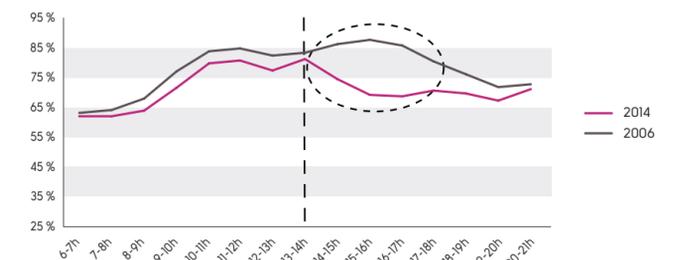
en moins entre 2007 et 2014. Entre la crise économique de 2008, le transfert d'une partie des activités du centre vers l'est de l'agglomération et les reports modaux vers le réseau bus-tram, le besoin de stationnement lié s'est réduit.

La baisse des taux d'occupation est plus forte au cours de l'après-midi, particulièrement côté Siam. La mise en circulation du tramway cumulée aux parkings relais, favorise l'utilisation du transport en commun pour accéder au centre.

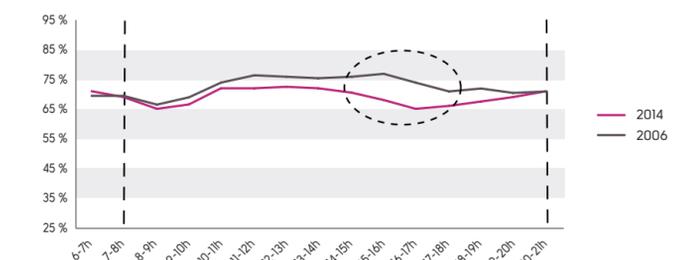
Cependant, Siam observe toujours des taux d'occupation plus forts que l'axe Jaurès car l'espace est plus contraint et le nombre de parkings en ouvrage moins nombreux.

Le stationnement résidentiel sur voirie est en augmentation de près de 25 % particulièrement autour de Jaurès. Les taux d'occupation sont plus forts en 2014 par rapport à 2006 en fin et début de journée. Selon les estimations de l'Insee, 300 ménages supplémentaires ont été recensés dans ce secteur entre 2007 et 2012. Pour autant, le nombre d'habitants baisse car il s'agit majoritairement de ménages composés d'une personne.

Évolution du taux d'occupation dans le secteur Siam entre 2006 et 2014



Évolution du taux d'occupation dans le secteur Jaurès entre 2006 et 2014





Crédit : Jean Yves Guillaume - Brest métropole - Zone commerciale Hermitage

## De fortes évolutions de l'offre de stationnement et des usages entre 2006 et 2014

La capacité de stationnement sur voirie au cœur de l'agglomération a connu une baisse de 8,7 % liée, pour l'essentiel, à l'emprise de la ligne de tramway, la création de la zone piétonne et l'aménagement des espaces publics de Saint-Martin. On comptait 13 700 places en 2006 contre 12 500 places en 2014. Cette diminution a d'abord concerné les secteurs Jaurès et Siam puis celui de Recouvrance. Parallèlement la zone payante s'est élargie pour maintenir une capacité de 3 900 places. Le stationnement tarifé représente désormais 31 % de la capacité totale du périmètre concerné contre 27 % en 2006.

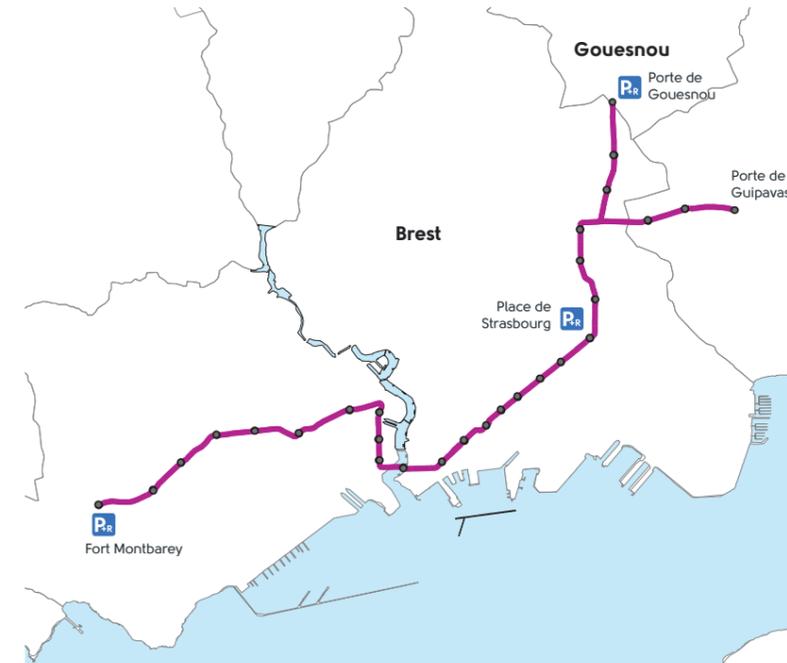
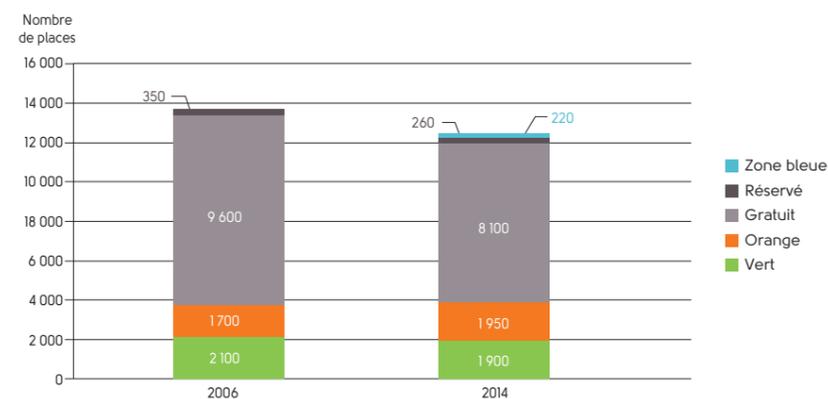
Au cours de la même période, l'offre de stationnement s'est également diversifiée avec la mise en place de 3 parkings relais (640 places) et le développement de zones bleues dans certains centres de quartier (348 places).

Sur le périmètre, l'occupation moyenne sur une journée (de 6 h à 21 h) est passée de 72 % en 2006 à 69 % en 2014.

Diverses raisons expliquent cette baisse : les délocalisations et cessations d'activité, un report de l'usage de la voiture vers les transports collectifs, la mise en œuvre des parkings relais avec un tarif intégré au titre de transport, la prime de transport aux salariés. Dans le même temps, le centre-ville de Brest voit son nombre

de ménages composés d'une personne augmenter avec un taux de motorisation inférieur à la moyenne. Par ailleurs, le stationnement illicite (sur trottoir, sur passages piétons, bandes cyclables...) a augmenté de 2 points passant de 7 % en 2006 à 9 % en 2014.

### Qualification de l'offre de stationnement sur voirie entre 2006 et 2014 en centre-ville



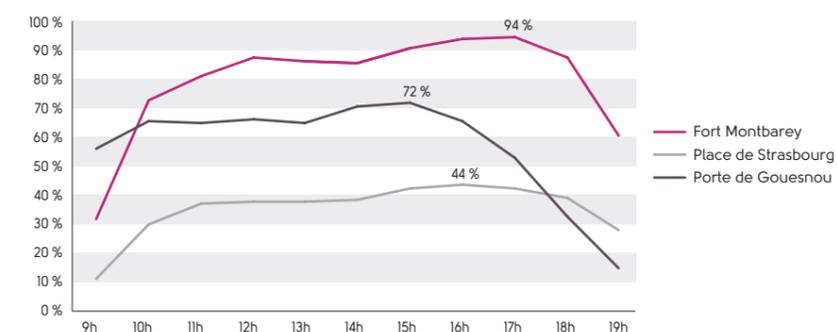
### Les parkings relais : 640 nouvelles places de stationnement

Les parkings relais constituent la principale nouveauté de l'offre de stationnement dans l'agglomération brestoise. Intégrés au système de transport urbain, l'objectif est de faciliter le passage entre l'utilisation de la voiture, du vélo et du réseau tram-bus notamment pour les trajets domicile-travail. Ils représentent 640 places de parking supplémentaires. Le plus volumineux est situé place de Strasbourg avec 233 emplacements, vient ensuite celui de la Porte de Gouesnou (195) et enfin celui du Fort Montbarey (174). Selon Kéolis, l'occupation de ces parkings liés à l'emploi ne concerne à ce jour qu'un tiers de l'offre. Ils sont en 2014 largement utilisés pour du stationnement de moyenne durée.

Le parking du Fort Montbarey est presque saturé dès 11 h avec un pic de fréquentation dans l'après-midi. La fonction d'entrée de ville semble donc avoir été identifiée par les usagers. Avec une moyenne d'occupation de 57 %, le parking relais Porte de Gouesnou conserve des marges de manœuvre. Celui situé place de Strasbourg présente des taux d'occupation faibles avec un pic à 15 h de 42 %.

Si l'utilisation des parkings relais semble présenter des marges de progression, il ne faut pas négliger l'usage des espaces à proximité des stations de tramway en tant que tel.

### Taux d'occupation des parkings relais en 2013



## DÉFINITION DE L'OBSERVATOIRE

L'observatoire socio-économique du tramway est prévu par la charte d'objectifs cosignée par Brest métropole, la Chambre de commerces et d'industrie métropolitaine de Brest et la Chambre de métiers et de l'artisanat 29 (CMA 29). Dans ce dispositif trois vagues d'observation ont été prévues : une première avant la réalisation de la ligne de tramway (2007), une deuxième sur la période 2010/2011 pendant les travaux et enfin deux ans après la mise en service de la ligne A du tramway 2015. Ce numéro, consacré au stationnement, introduit cette troisième vague.

Le numéro 9 de l'observatoire a eu pour objet la description du fonctionnement du stationnement sur voirie le long de la ligne de Tramway avant le début des travaux. En effet en 2006, une enquête avait été réalisée par relevé d'immatriculations entre 6 h et 21 h sur un périmètre d'analyse ciblé sur le centre de l'agglomération brestoise partant de Quéliverzan jusqu'à la place de Strasbourg. Les conditions de l'enquête ont été reconduites en 2014 pour évaluer l'influence du tramway sur le stationnement. Les tronçons communs aux deux enquêtes ont été utilisés pour l'analyse comparative.

Le périmètre d'analyse a été découpé en 5 secteurs. La sectorisation a été établie en fonction des caractéristiques propres à chaque quartier : les espaces de l'hyper centre, disposant de périmètres payants et les secteurs plus résidentiels limitrophes.



L'observatoire socio-économique du tramway du Pays de Brest

**Directeur de la publication :**  
Benjamin Grebot

**Réalisation :**  
Lucie Bianic, Anne Cuinat-Guerraz, Léonard Vassord

**Maquette et mise en page :**  
d'uneidéalautre.com

**Contact :**  
ADEUPa  
18 rue Jean Jaurès  
29200 Brest  
**Tél :** 02 98 33 51 71

**Mail :** lucie.bianic@adeupa-brest.fr  
**Site internet :** www.adeupa-brest.fr

**Tirage :** 400 exemplaires  
**Dépôt légal :** 1<sup>er</sup> trimestre 2016  
**ISSN :** 1299-6645  
**Réf. :** 15/253