

MOBILITÉ | PAYS DE BREST

L'OFFRE DE MOBILITÉ DANS LE PAYS DE BREST

#03 | Septembre 2018

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Crédit photo : ADEUPa



AUGMENTATION
MOYENNE ANNUELLE
DU TRAFIC

SUR LA ROCADE DE BREST
2012-2016 :

+ 1,1 %

SUR LE RÉSEAU ROUTIER
NATIONAL DU PAYS DE BREST
2012-2017 :

+ 1,8 %



1,7 M
VOYAGES TER

AU DÉPART OU À DESTINATION
DES GARES DU PAYS DE BREST
EN 2017 (+0,7 % / 2016)



1 M
DE VOYAGES

EFFECTUÉS DANS
LE PAYS DE BREST AU SEIN
DU RÉSEAU PENN AR BED



1,04 M
DE PASSAGERS
À L'AÉROPORT BREST
BRETAGNE EN 2017



PLUS DE

100 KM
D'AMÉNAGEMENTS
CYCLABLES SUR BREST
MÉTROPOLE

3 146

TRAJETS

AU DÉPART
DE BREST
POSTÉS
SUR LA PLATEFORME
BLABLACAR
EN AVRIL 2018



Une diversité de l'offre de mobilité à étoffer pour amortir les effets négatifs du recours massif à l'automobile individuelle

L'offre de mobilité* sur le Pays de Brest est variée. Il est souvent possible de choisir entre plusieurs modes de déplacements pour effectuer un trajet. La prévalence du modèle d'aménagement extensif et diffus, la fluidité du trafic, la qualité du réseau routier offrent un avantage important à la voiture par rapport aux autres modes de déplacement. Contrairement à d'autres métropoles engorgées, Brest ne subit pour le moment pas tous les effets négatifs du recours massif à l'utilisation individuelle de la voiture, malgré la hausse générale des trafics sur le réseau routier et des ralentissements fréquents en période de pointe.

L'attrait pour le système automobile commence à être contrebalancé quand les nuisances qu'il engendre atteignent des niveaux extrêmes en termes de congestion, de coût et de pollution. Par conséquent, la réponse à l'augmentation du trafic par l'accroissement de la capacité des réseaux n'améliore la circulation qu'à un horizon de court terme.

Dès lors, deux grandes alternatives se dessinent. La première consiste à favoriser, dans le prolongement des tendances observées, des trajets automobiles effectués à des vitesses toujours plus élevées, pour relier des lieux de vie de plus en plus espacés, au prix d'influences néfastes sur la santé et l'environnement. La seconde est de s'orienter vers un modèle d'aménagement et de développement territorial offrant une possibilité : se déplacer moins loin. Elle s'appuie sur la consolidation des pôles urbains existants, le renouvellement urbain et une plus grande compacité des zones bâties. L'accessibilité, même non motorisée, pourrait y être de qualité équivalente, tout en s'affranchissant plus facilement de la gestion ou de hausses du prix des carburants.

De quoi parle-t-on ?

Parle-t-on de la même chose lorsque l'on évoque la mobilité, les transports, l'accessibilité ou encore les déplacements ? Difficile de distinguer les nuances entre des termes proches mais parfois utilisés, à tort, indistinctement. Même si ces notions ne sont pas univoques, reprenons quelques définitions et voyons ce qui les différencie.

Accessibilité

Le champ des possibles pour atteindre un lieu. Elle est déterminée par l'offre de transport existante et/ou la qualité des aménagements (voirie, bâtiments). L'accessibilité peut être différente selon le mode considéré. Par exemple un lieu peut être très accessible en voiture, dans le même temps pas du tout à pied et inversement.

Déplacement

Versant physique de la mobilité. Il désigne le franchissement d'une distance, la mobilité réalisée, mesurable, en durée, en distance ou en quantité, pour se rendre d'un endroit à un autre.

Mobilité

Elle revêt plusieurs dimensions. Si l'on parle de la mobilité des personnes, elle désigne un mouvement dans l'espace mais aussi un mouvement sur le plan social. Le déplacement est rarement une fin en soi. On se déplace d'un point A à un point B pour enchaîner des activités et cela implique souvent un changement social. Par exemple aller du domicile, où l'on occupe un rôle de membre d'un foyer, vers le travail, où l'on est membre d'une entreprise, d'une équipe de travail, nous transporte également dans 2 sphères sociales différentes. La mobilité n'est pas seulement le résultat du niveau d'équipement d'un territoire en transport. Elle dépend aussi des ressources et des compétences personnelles de chacun. Certaines personnes auront plus de facilités à utiliser un réseau de transport en commun (capacité à lire un plan, à se repérer, à jongler avec des correspondances) ou la voiture (détection du permis de conduire, ressources économiques, goût plus ou moins prononcé pour la conduite, aisance dans la circulation). Nous ne sommes donc pas tous égaux face à la mobilité, cela aussi bien en raison de l'offre de transport dont nous disposons que de nos connaissances et compétences respectives. La mobilité est donc une notion qui renvoie à la diversité des modes de vie.

Navetteur

Personne travaillant dans une autre commune que sa commune de résidence.

Réseau cyclable à haut niveau de service

Il vise à assurer des liaisons confortables et efficaces entre grands pôles et notamment les principales stations de transport collectif. Il joue le rôle d'épine dorsale du réseau cyclable de l'agglomération.

Son rôle est d'amener au vélo des usagers quotidiens sur des trajets pouvant atteindre une vingtaine de kilomètres. Il permet aussi de créer un « réflexe vélo » en donnant une visibilité forte de l'infrastructure dédiée.

Il assure un niveau de sécurité maximal par la suppression ou quasi-suppression des conflits des cyclistes avec les autres usagers (automobilistes et piétons) et les obstacles latéraux.

Il garantit une vitesse moyenne d'environ 20 km/h et une limitation des arrêts et redémarrages à chaque carrefour.

Système-vélo¹

Un système vélo est composé :

- D'un réseau cyclable continu, maillé et de sécurité homogène
- De vélos fiables, dotés des équipements nécessaires et d'un prix abordables
- De nombreux services (stationnement au domicile comme à destination, atelier de réparation...)
- De règlements de circulation (double sens cyclables obligatoires, cédez-le passage au feu rouge...)
- D'une communication présentant les avantages du vélo (économiques, environnementaux, sanitaires...)
- D'une formation au savoir rouler, pour enfants et adultes

¹ Selon la définition de Frédéric Héran (économiste des transports et urbaniste)

Transport

Ensemble d'équipements qui permettent le déplacement. Il répond à une demande de mobilité par la création de nouvelles infrastructures, en privilégiant la vitesse et la réduction des temps de trajets.



Credit photo : ADEUPa

Un nouveau regard sur l'offre de mobilité dans le pays de Brest

Ce troisième numéro de l'observatoire, renommé « Observatoire de la mobilité du Pays de Brest », propose une analyse renouvelée de l'offre de transport actuelle. Les résultats de l'Enquête Ménages-Déplacements du Pays de Brest fourniront prochainement des informations sur la manière dont les habitants s'approprient l'offre de transport mise à leur disposition. Ils permettront de caractériser les flux de déplacement sur le territoire et de mettre à jour certains indicateurs importants : nombre de déplacements, distances moyennes parcourues, parts modales des différents modes de déplacements, entre autres. Ces analyses permettront également d'optimiser l'approche multimodale dans la structuration de l'offre.

Les deux premiers numéros de l'observatoire des déplacements ont posé d'importants constats pour la compréhension de la

problématique des déplacements dans le Pays de Brest. On y a vu que différents éléments de contexte structuraient la mobilité des habitants.

Le premier numéro a mis l'accent sur l'évolution démographique du Pays de Brest, caractérisée par une croissance moyenne de + 0,4 % entre 1999 et 2009, portée principalement par l'augmentation de la population des Communautés de Communes périphériques à Brest Métropole. Cette dernière reste le cœur économique du Pays de Brest en concentrant près de 2/3 des emplois. Une hausse du trafic sur le réseau de voies express du Pays de Brest de 2,2 % accompagne cette évolution. Un réseau routier performant et une forte motorisation des ménages (85 %), notamment, impliquent une utilisation massive de l'automobile. Elle était utilisée en 2009 par 90 % des navetteurs* quotidiens.

Le second numéro a confirmé que la croissance démographique des communes des premières et secondes couronnes avait nourri une augmentation des flux automobiles de 2 % à 5 % sur le réseau routier au cours de la période 2008-2013. Dans le même temps, la fréquentation des réseaux de transports collectifs augmentait, à l'échelle du Pays de Brest (réseau Penn ar Bed) comme à celle de la Métropole (réseau Bibus). L'évolution de la fréquentation du réseau TER à l'intérieur du Pays de Brest était similaire, progressant de 6 % entre 2008 et 2011. Des signaux d'un changement dans l'organisation et les pratiques des déplacements étaient annoncés : développement des aires de covoiturage, de l'intermodalité, regain d'intérêt pour le vélo et la marche, apport des technologies numériques.

* Voir page 2



Crédit photo : Jean-Yves Guillaume

Les transports individuels

L'offre dédiée à la voiture

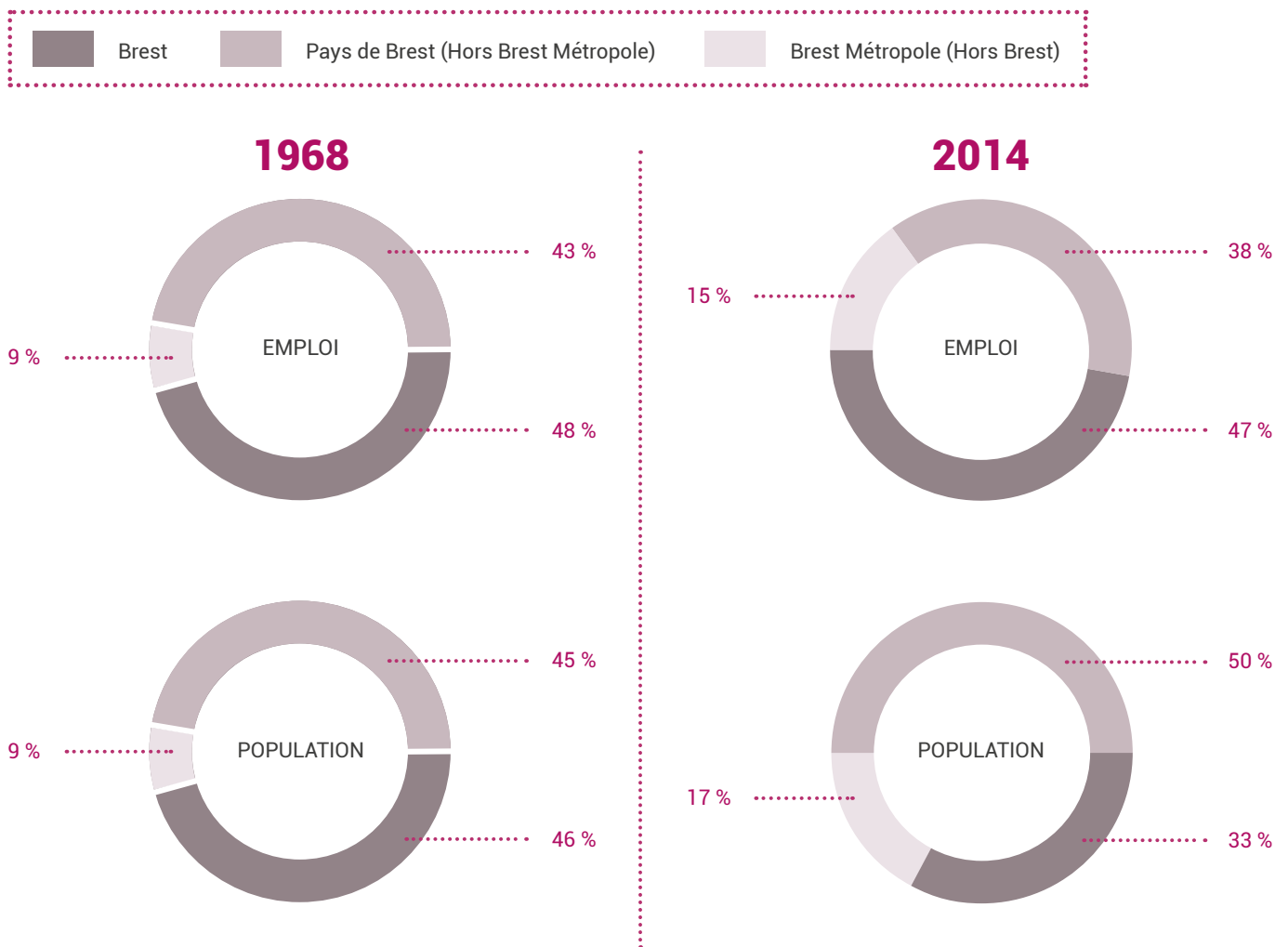
La fréquentation des axes routiers du Pays de Brest est globalement en hausse depuis 2012. Cette observation est valable sur le réseau national (N165 et N12) ainsi que sur les routes départementales permettant le contournement ou l'accès à Brest (D205, D788, D789, D13). Cette évolution suit l'augmentation de la population du Pays de Brest, principalement tirée par les communes métropolitaines limitrophes de Brest et les communautés de communes du Pays.

Elle s'inscrit dans une tendance de long terme : tandis que la population du pays de Brest s'éparpille sur le territoire, l'emploi reste pour moitié concentré sur la ville de Brest. En 1968, la répartition de l'emploi était proche de celle de la population. En 50 ans, la localisation géographique de la population s'est dissociée de celle de l'emploi. Cela implique un accroissement des flux et des distances parcourues. Consécutivement, de nouvelles infrastructures de transports

visant à décongestionner et à améliorer les conditions des déplacements automobiles sont créées. Mais à leur tour, elles alimentent la demande en mobilité à longue distance et contribuent à l'augmentation des flux suivant un cercle vicieux.

Concentration de l'emploi, dispersion de la population

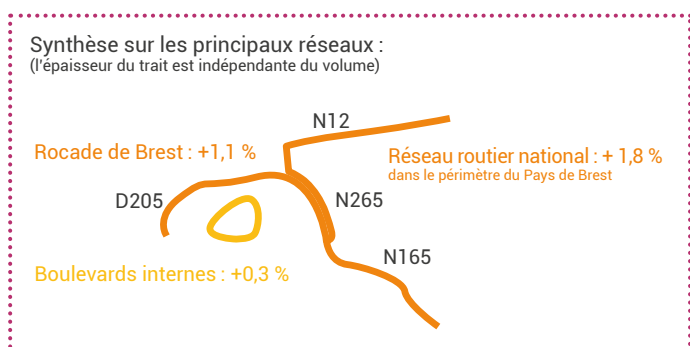
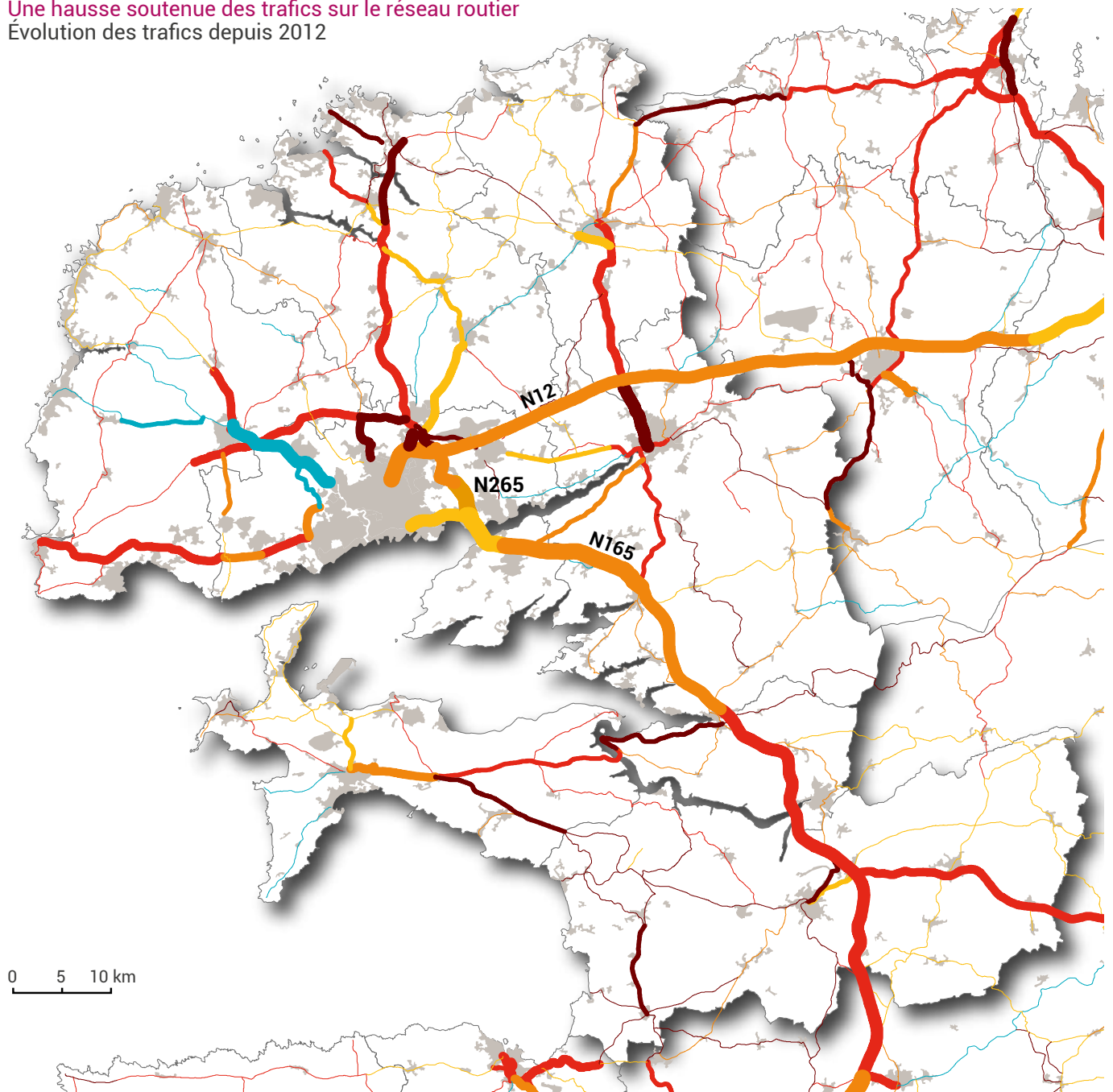
Répartition de la population et de l'emploi dans le Pays de Brest en 1968 et 2014



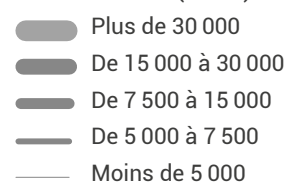
Source : INSEE, RP 1968, RP 2014

Une hausse soutenue des trafics sur le réseau routier

Évolution des trafics depuis 2012



Moyennes journalières annuelles 2017 (TMJA)



Taux d'évolution annuel moyen depuis 2012



Source : Brest Métropole (Observatoire
de la circulation 2005-2016) CD29/DIRO
Ref: IGN - 2016 - BD Carto

L'offre dédiée au vélo

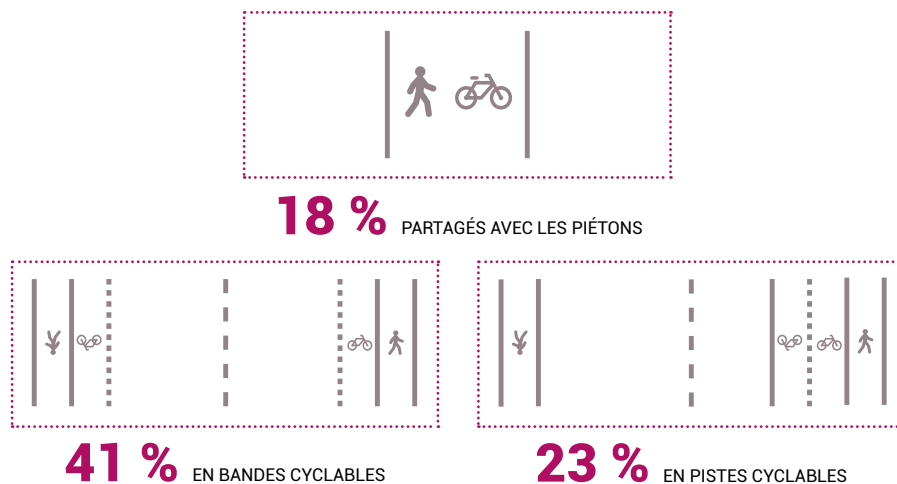
De nombreux itinéraires touristiques cyclables sillonnent le Pays de Brest. Ils constituent une offre variée pour la pratique du vélo de loisir, comme le cyclotourisme ou le VTT. Plusieurs EPCI, souvent en partenariat avec leur tissu associatif local, ont mis en place des itinéraires sous forme de boucles permettant de découvrir leur territoire à vélo.

Cependant, les usages du vélo sont très divers et cette offre touristique et/ou de loisirs ne correspond pas toujours aux aménagements dédiés à une pratique utilitaire du vélo.

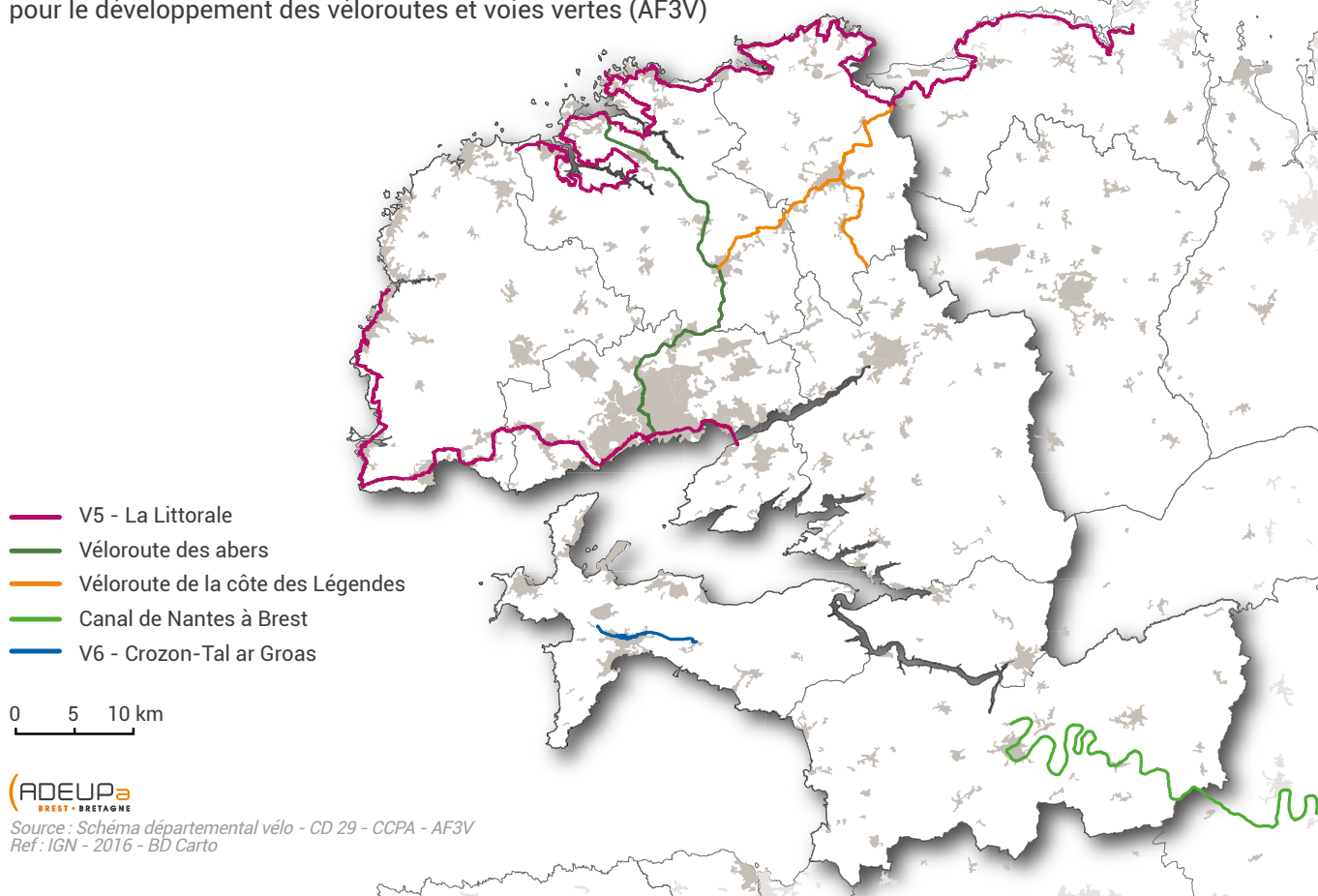
Le développement de l'utilisation du vélo au quotidien repose sur la construction d'un système vélo*, dont certains éléments sont déjà en place.

* Voir page 2

Plus de 100 kilomètres d'aménagements cyclables sur Brest Métropole dont :



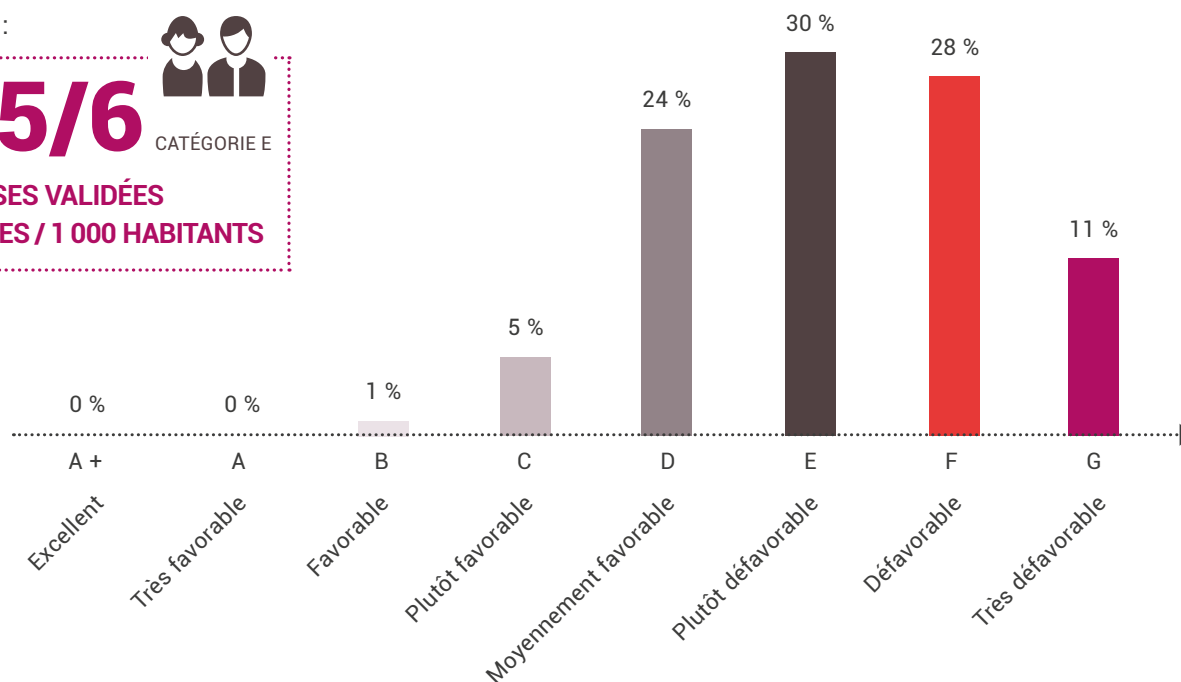
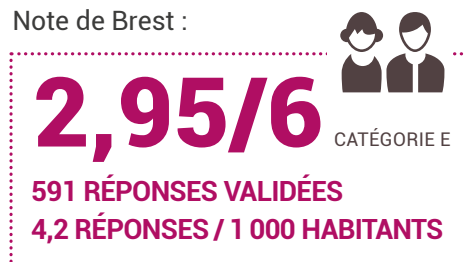
Un territoire bien équipé pour le vélo de loisir et de tourisme
Itinéraires principaux référencés par l'association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V)



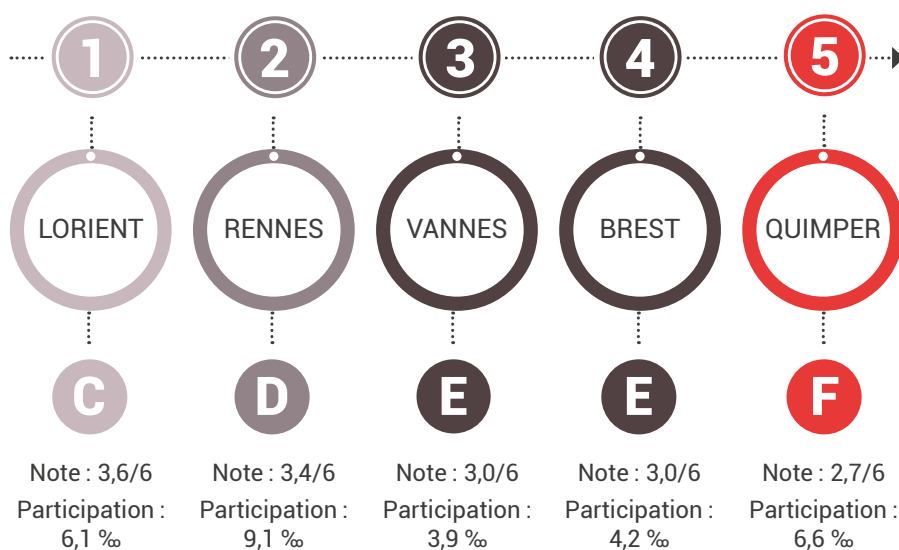
Sur Brest, un réseau perfectible (résultats du baromètre des villes cyclables, 2017)

Répartition des communes françaises par classe

Note de Brest :



Palmarès des villes bretonnes de plus de 50 000 habitants



Le baromètre des villes cyclables est une enquête nationale sur la pratique du vélo menée par la fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Selon cette enquête et comme 30 % des communes, Brest se classe dans la catégorie E correspondant à des conditions « plutôt défavorables » à la pratique du vélo.

Seules 6 % des villes françaises se classent dans les catégories "favorable" ou "plutôt favorable". Parmi les points faibles relevés à Brest par les répondants, on peut noter que :

- le réseau d'itinéraires cyclables ne permet pas d'aller partout de manière rapide et directe,
- il est difficile de trouver un stationnement vélo,
- peu de rues en sens unique sont ouvertes à double sens pour les vélos.

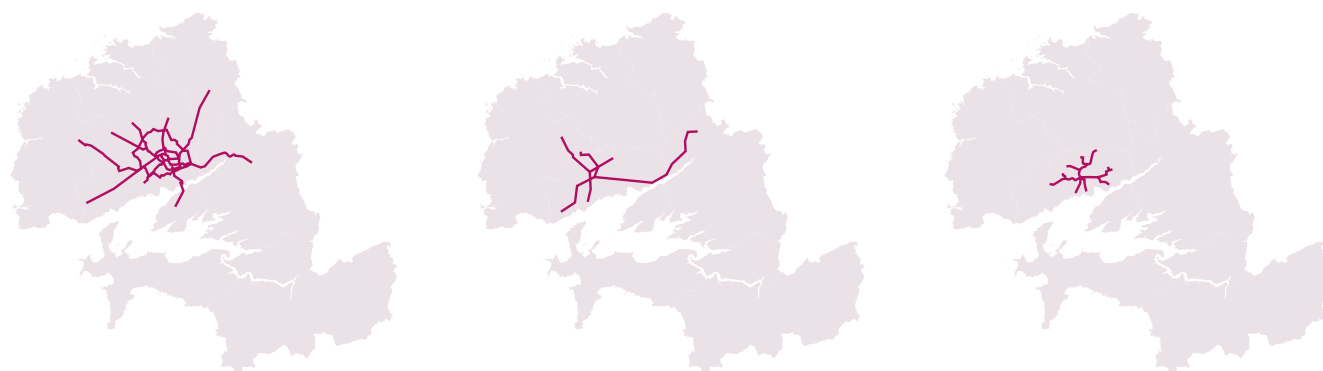
Source : Baromètre des villes cyclables 2017, FUB

Plusieurs territoires s'engagent dans la réalisation d'infrastructures cyclables à haut niveau de service en termes de confort, de sécurité et de vitesse. Leur objectif est d'inciter les personnes à se déplacer à vélo pour leurs trajets quotidiens, notamment domicile-travail, sur des distances pouvant atteindre 10 à 20 km. En témoigne notamment, la transposition ci-dessous du réseau cyclable à haut niveau de service de Strasbourg (130 kilomètres), Grenoble (130 km) et Rennes (16 km), représentés à l'échelle du Pays de Brest, ou encore, celle du réseau d'autoroutes cyclables flamandes, représenté à l'échelle bretonne.



Crédit photo : Grenoble Alpes Métropole

Le réseau cyclable, un élément indispensable de l'efficacité et de l'attractivité du vélo
 Superposition de différents réseaux cyclables à haut niveau de service* à l'échelle du Pays de Brest



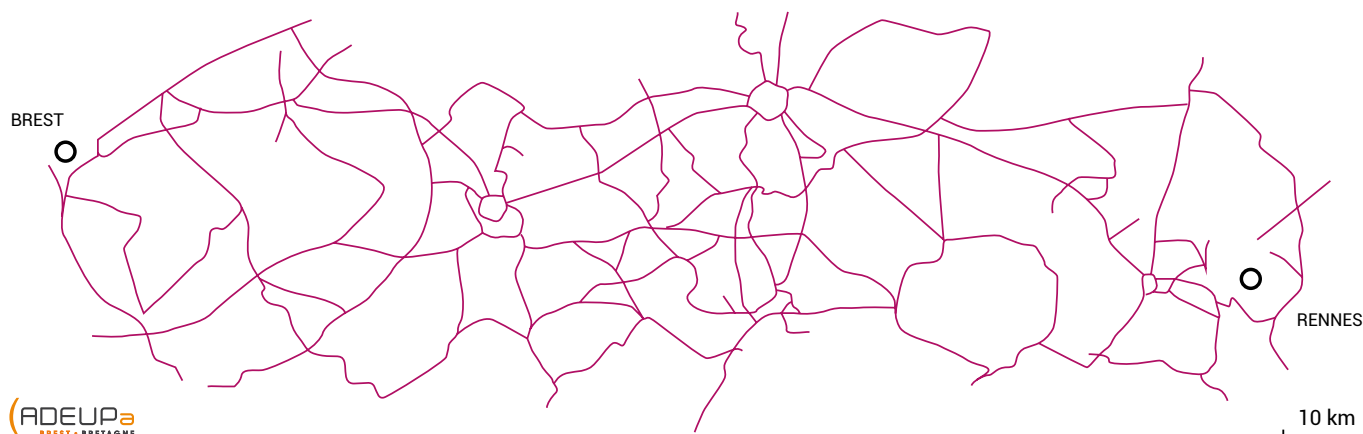
130 KM
STRASBOURG (2013-2020)

40 KM
GRENOBLE (2017-2020)

16 KM
RENNES (2018-2020)

* Voir page 2

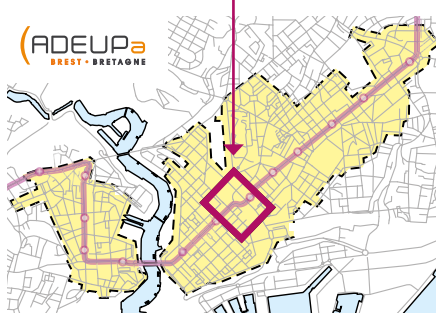
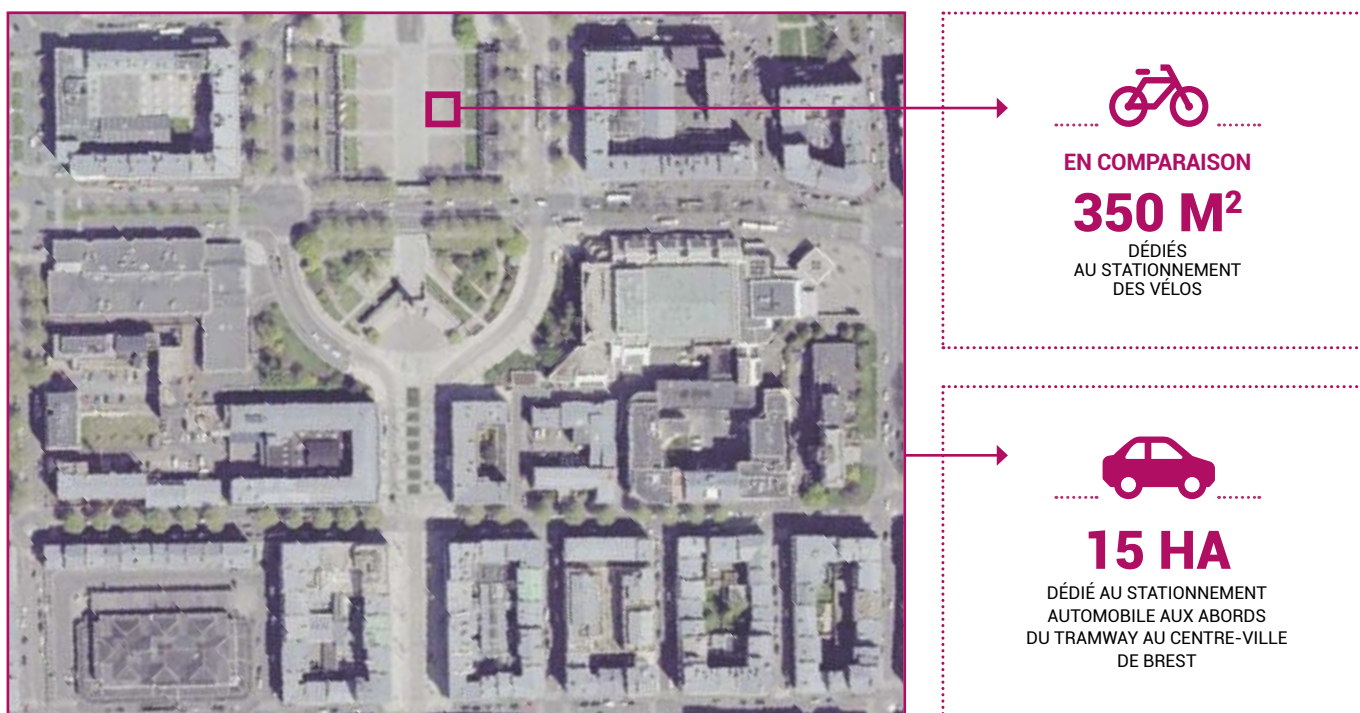
Le réseau d'autoroutes cyclables flamandes couvre l'équivalent de la distance Brest-Rennes



Le stationnement

Un stationnement automobile qui accapare l'espace public

Comparaison des surfaces occupées par le stationnement dédié aux voitures et aux cycles, dans le centre-ville de Brest



Le périmètre choisi correspond à celui utilisé pour le comptage des places de stationnement en voirie réalisé en 2014. (Observatoire socio-économique du tramway n° 17, février 2016).

- Périmètre de comptage
- Ligne tram et arrêt

La disponibilité d'une place de parking à proximité du domicile, du travail ou du lieu de destination du déplacement, est un incitant déterminant à l'usage d'un mode véhiculé, qu'il s'agisse de la voiture ou du vélo.

Ainsi, dans le centre-ville de Brest, le long du tracé du tramway, on dénombre 12 500 places sur voirie pour les voitures contre 236 emplacements pour les vélos. Cette offre facilite l'accès au centre-ville et attire un grand volume de véhicules. Elle mobilise une surface importante qui impacte l'usage de l'espace public : allongement des cheminements piétons et restriction de

des lieux, réduction de la place disponible pour la vie urbaine (terrasses de café, jeux, mobilier, arbres et plantations...).

L'offre de stationnement peut être optimisée au bénéfice de l'amélioration de la qualité des espaces publics et des autres modes de déplacements. Ne pas pouvoir se garer à proximité immédiate de sa destination devient acceptable si le dernier maillon du déplacement est agréable, sûr et que l'on peut se repérer facilement. En outre, le développement d'une offre alternative comme le stationnement pour les vélos, environ 10 fois plus économe en surface, est un autre levier permettant d'allier qualité de l'environnement urbain et accessibilité.

L'offre dédiée à la marche

Le Pays de Brest est sillonné par de nombreux itinéraires de promenades et sentiers de randonnées. En attestent la fréquentation du GR34, le balisage de nombreuses boucles de promenades, en milieu urbain comme sur le littoral ou dans les terres. À l'instar du vélo, cette offre touristique, adaptée pour une marche de loisir, recoupe rarement les besoins du marcheur quotidien, utilisant la marche comme mode de déplacement. La marche utilitaire ne répond pas au même besoin,

aux mêmes envies et nécessite des aménagements dédiés.

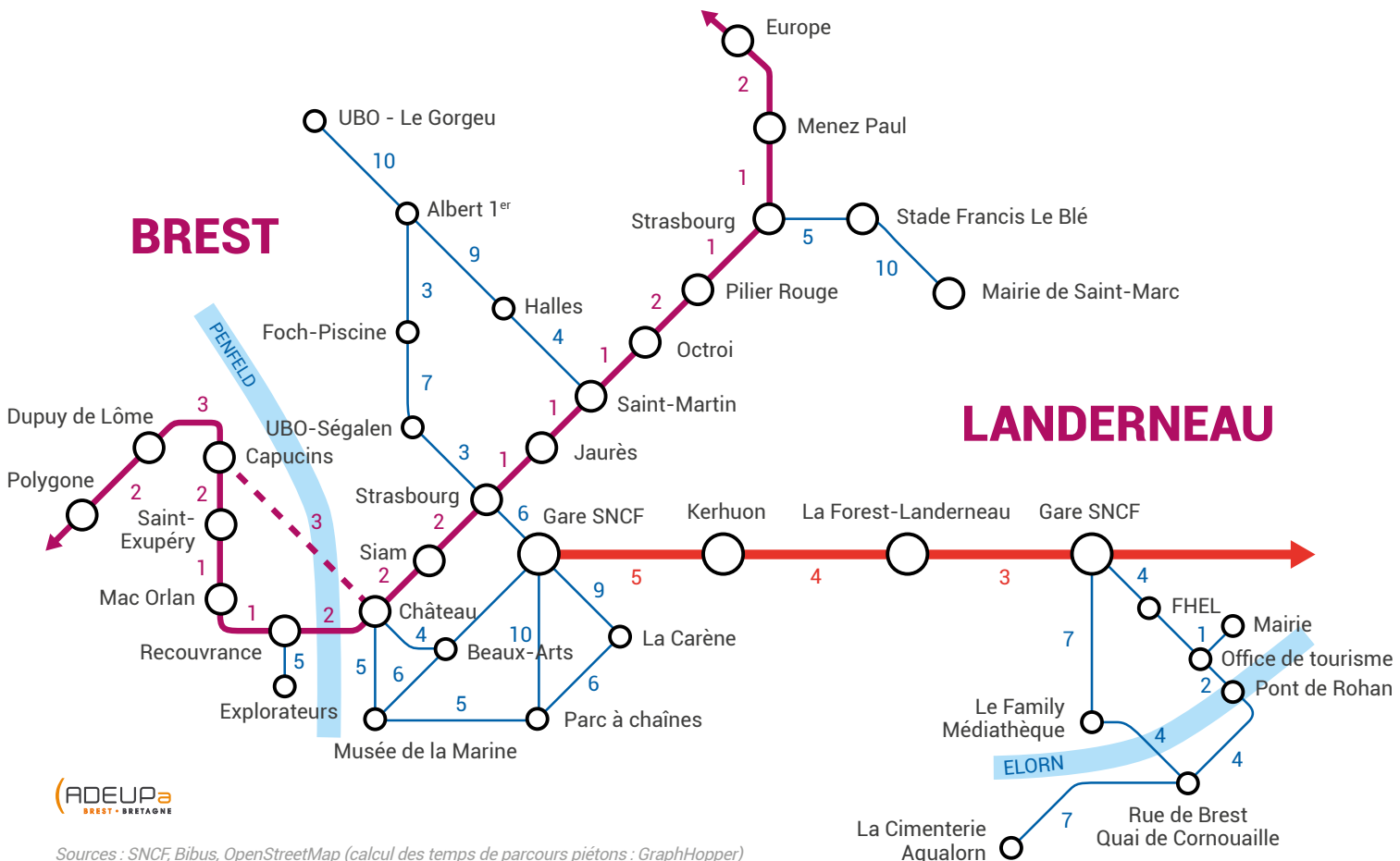
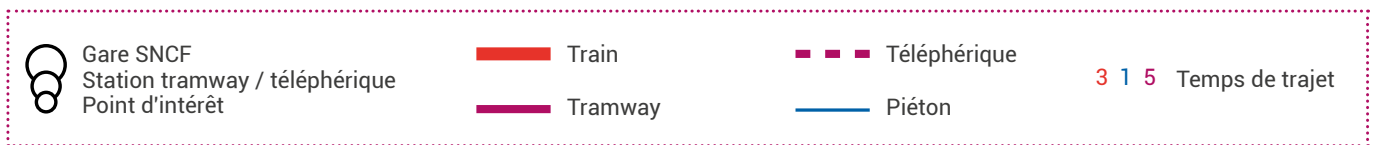
Favoriser la marche, mode de déplacement le plus économique et le plus sobre, nécessite comme pour les autres modes, certaines actions. 10 minutes de marche peuvent être ressenties de manière très différente selon l'itinéraire emprunté. Elles seront désagréables si le piéton subit le bruit automobile, doit effectuer des détours et ne se sent pas en sécurité. Développer la marche exige un environnement qui

permette de s'arrêter, discuter, faire une pause, s'abriter, s'orienter.

La marche est le pivot de la mobilité multimodale. Lorsqu'elle peut être pratiquée confortablement, elle est efficace pour effectuer de courtes distances et étend considérablement le périmètre desservi par les transports en commun. Du point de vue de l'habitant mobile, les différents modes de déplacements s'inscrivent dans un seul et même réseau.

La marche, pièce maîtresse de la ville multimodale

Imbrication d'itinéraires piétons, de réseaux de transport urbains (Bibus) et interurbains (TER)



Sources : SNCF, Bibus, OpenStreetMap (calcul des temps de parcours piétons : GraphHopper)

Et ailleurs, comment ça marche?

Marcher lorsque c'est plus rapide qu'en tramway : Marche à suivre (Bordeaux)

L'expérimentation « Marche à suivre » a été conçue par deux urbanistes-paysagistes, avec le soutien de Keolis et de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine (a-urba). Partant du constat que le tramway est souvent surchargé en heure de pointe sur certains secteurs, l'objectif était de valoriser des alternatives piétonnes au tramway sur certains itinéraires. Dans le centre-ville, un voyageur sur cinq a expérimenté les cheminements proposés. Parmi eux, neuf usagers sur dix ont jugé l'expérience de la marche convaincante et bénéfique, 88 % de ceux qui l'ont expérimentée ont dit vouloir renouveler l'expérience. L'a-urba a prolongé la réflexion en examinant les itinéraires sur lesquels on gagne du temps à pied. Dans le cas d'un piéton ne voulant pas marcher plus de 15 minutes et souhaitant gagner au moins 30 % du temps par rapport à l'alternative en TC, 10 itinéraires ont été identifiés.



Crédit photo : Stéphane Malek

Les temps d'attente affichés aux stations de tramway sont complétés par un conseil :
« Vous allez à Mériadeck ? Vous y serez sans doute plus vite en marchant »

Se repérer facilement en ville : le Gouvernail (Grenoble)



Le plan s'oriente toujours dans la direction dans laquelle le piéton regarde.
Pratique lorsque l'on a oublié sa boussole !

Le gouvernail est un plan de quartier qui pivote à 360° sur un mât vertical. Par un astucieux mécanisme, le plan s'oriente dans la direction vers laquelle le piéton regarde. Le cadran renferme un plan couvrant un rayon de 600 mètres, naturellement praticable par un piéton.

Tous les centres d'intérêt sont répertoriés selon des zones numérotées dans une légende. Là, le piéton repère sa destination et le numéro de la zone correspondante. Pour s'orienter, il tourne physiquement avec le gouvernail jusqu'à placer le numéro face à lui. Il n'a plus qu'à commencer à marcher tout droit.

Les transports collectifs

À l'échelle du Pays

L'armature des réseaux de transports collectifs à l'échelle du Pays de Brest est constituée par les 2 lignes TER (Brest-Landerneau et Brest-Quimper) et par le réseau d'autocars Penn ar Bed. L'année 2017 a été marquée par les travaux de modernisation sur la ligne Brest-Quimper. L'investissement de 78 millions d'euros a été cofinancé par la Région Bretagne, le Département du Finistère, L'État, SNCF Réseau, Brest Métropole et Quimper Communauté. Ces travaux ont permis de pérenniser la ligne et d'en améliorer le cadencement.

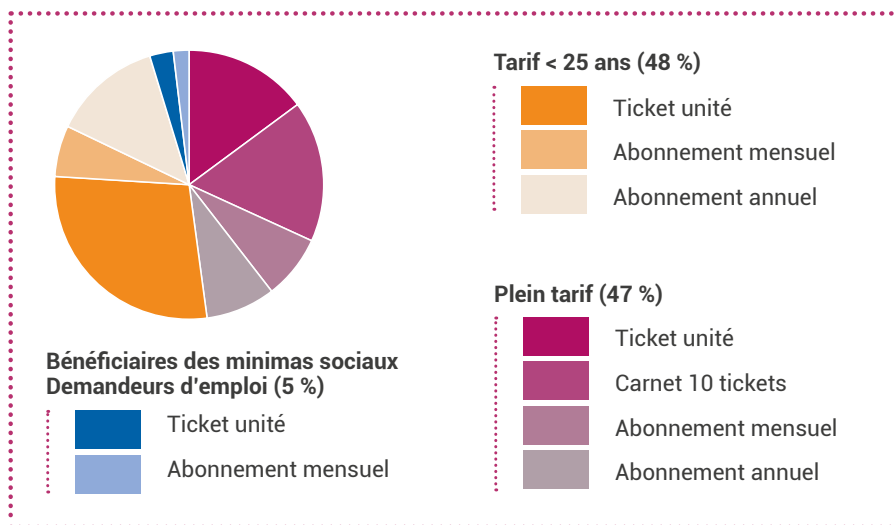
Le covoiturage a été inscrit parmi les priorités du Schéma départemental des déplacements du Conseil Général du Finistère en septembre 2003. Entamé dans les années 2000, le développement du réseau d'aires de covoiturage poursuit son développement pour atteindre aujourd'hui plus de 60 aires, dont 28 dans le Pays de Brest. Parallèlement, la plateforme Ouestgo a été lancée en mai 2018. Fruit d'un partenariat entre l'État, la Région, le Département du Finistère, les métropoles de Brest, Rennes, Nantes et La Carène Saint-Nazaire Agglomération, l'ADEME et Mégalis

Bretagne, Ouestgo vise à développer le covoiturage quotidien de proximité. La plateforme permet de centraliser l'ensemble de l'offre afin de gagner en lisibilité et en efficacité.

Autre forme alternative aux déplacements usuels, les lieux de travail partagés se développent eux aussi. Des espaces de coworking se sont ouverts à Brest (The Corner, La Boussol', La Cantine numérique) et à Crozon (La Flotille, Coworkpic). L'ouverture d'un nouveau lieu est prévue à Landerneau en septembre 2018, au manoir de Keranden.

Une fréquentation annuelle stable de plus d'un million de voyages sur le Pays de Brest et un public varié

Fréquentation du réseau Penn ar Bed selon les différents titres proposés (année scolaire 2016-2017)



La fréquentation du réseau de car Penn ar Bed en 2016-2017 reste stable par rapport à l'année 2013-2014 à environ 1 700 000 voyages sur l'ensemble du département, dont plus d'un million sur les lignes traversant le périmètre du Pays de Brest. La Région est l'autorité organisatrice des transports interurbains depuis le 1^{er} janvier 2017. Ainsi le réseau Penn ar Bed change de nom pour devenir BreizhGo, réseau régional unique.

Ce réseau intègre également la desserte des îles de la mer d'Iroise (Ouessant, Molène, Sein). En 2017, 225 000 personnes ont été transportées, dont plus de 80 % depuis ou vers Le Conquet.

Source : Région Bretagne

Fréquentation 2017 des gares du Pays de Brest (ligne Brest-Quimper en travaux)

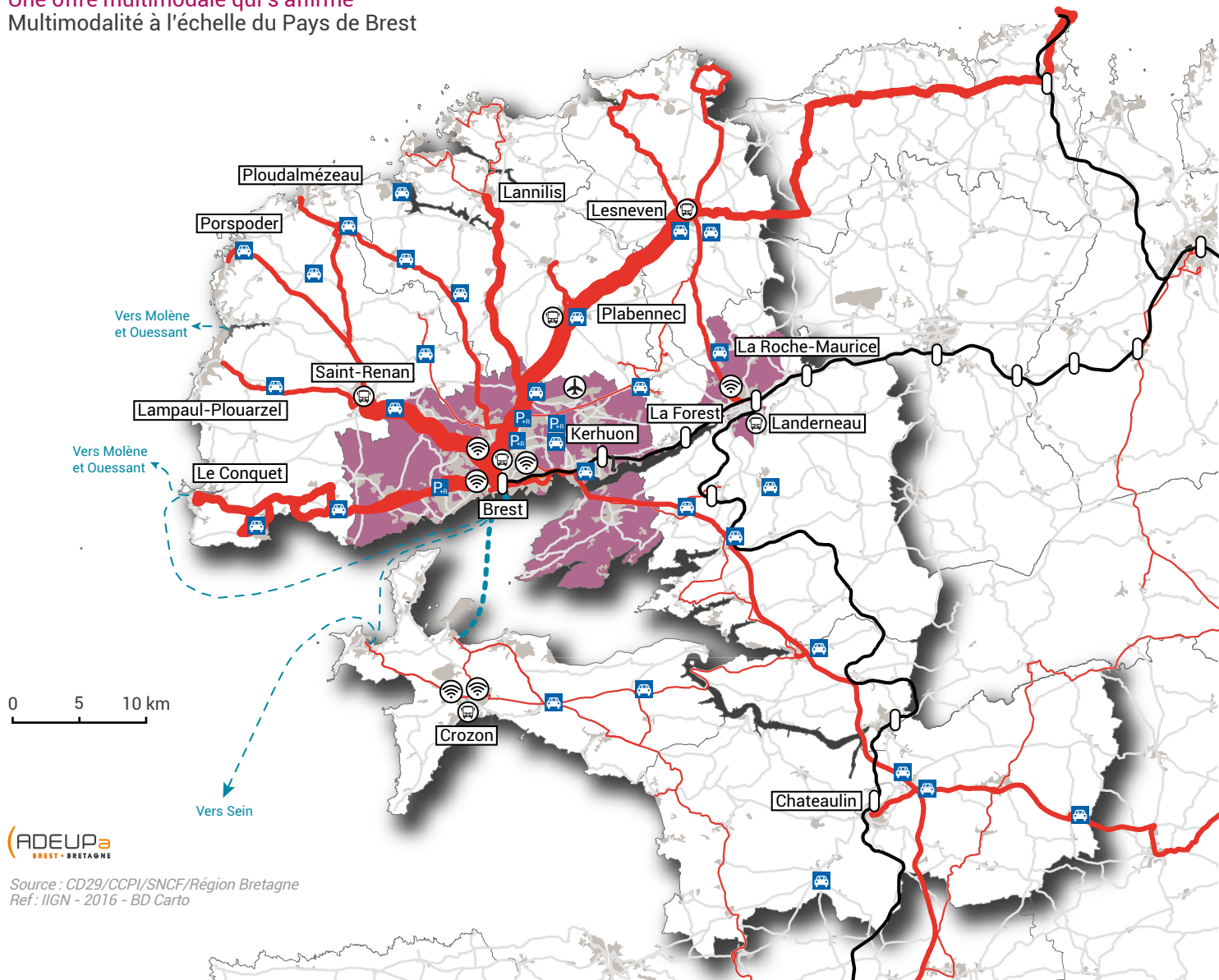
Brest-Landerneau, liaison TER la plus fréquentée en Bretagne (423 000 voyageurs en 2014)



Source : Région Bretagne

Une offre multimodale qui s'affirme

Multimodalité à l'échelle du Pays de Brest



ADEUP_a
BREST - BRETAGNE

Source : CD29/CCPI/SNCF/Région Bretagne
Ref : IIGN - 2016 - BD Carto

■ Autorité organisatrice de la mobilité

—○— Réseau ferré et gares SNCF

- - - Liaisons maritimes

- - - Transrade (2019)

— Réseau routier principal

Réseau BreizhGo (ex : Penn-ar-Bed)

— Plus de 15 liaisons (semaines)

— 10 à 15 liaisons par jour

— 5 à 10 liaisons par jour

— Moins de 5 liaisons par jour

✈ Aéroport Brest-Bretagne

🚗 Aires de covoiturage officielles

P_{rel} Parkings relais

🚌 Gares routières

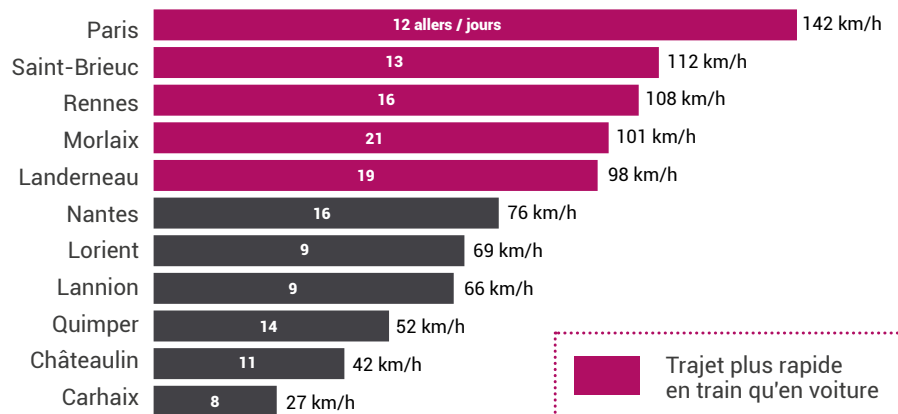
📶 Lieux de coworking

À l'échelle régionale

L'étude des temps de trajet des différentes liaisons en train depuis Brest fait apparaître une disparité de l'offre. Les liaisons situées sur la ligne Brest-Paris bénéficient d'un meilleur temps de parcours qu'en voiture. Sur la ligne Brest-Quimper, la voiture reste plus rapide que le train dans l'état actuel. Le constat est identique dès qu'une correspondance est nécessaire à partir de l'axe Brest-Paris. Ainsi, il faut autant de temps pour rallier Nantes que Paris (3 h 30) ou Quimper que Saint-Brieuc (1 h 20).

Des liaisons ferrées hétérogènes qui ne concurrencent pas toujours la voiture

Vitesses moyennes des liaisons depuis Brest



Source : SNCF

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a ouvert à la concurrence le transport par autocar sur le territoire national. 3 opérateurs proposent aujourd'hui des départs depuis Brest : Ouibus (SNCF), Isilines (Transdev) et Flixbus.

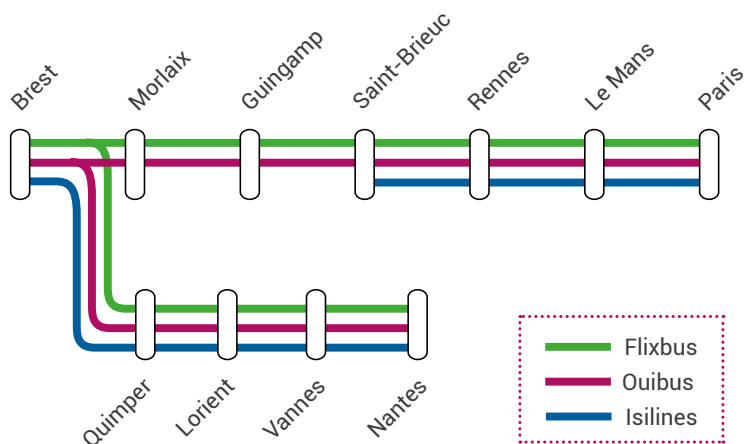
Au regard de l'offre ferroviaire, le car concurrence le train pour des liaisons vers Quimper, Lorient ou encore Nantes, sur lesquelles la durée du trajet est similaire

et surtout son coût bien inférieur. À titre d'exemple, un trajet vers Nantes d'une durée de 3 h 26 coûte 50 € en train. En car, le trajet dure 4 h 30 pour un coût de 16 €.

Leur fréquence est faible et les temps de parcours très longs sont dissuasifs pour la majeure partie de la clientèle, dès que les distances s'allongent. À titre d'exemple, toutes compagnies confondues et un jour ouvré, on compte 4 à 5 départs vers Nantes et Paris.

Une nouvelle offre de transport : le car interurbain

Arrêts des trois compagnies desservant la gare routière de Brest



Crédit photo : ADEUPa

Le covoiturage longue distance correspond à des trajets occasionnels dont l'organisation passe par une plateforme de mise en relation. En 2015, la distance moyenne d'un trajet proposé sur la plateforme de covoiturage blablacar était de 320 km. Cette pratique ne correspond pas au covoiturage domicile-travail ou quotidien, dont la fréquence est plus élevée, qui concerne généralement des distances plus courtes, et dont les passagers se connaissent généralement.

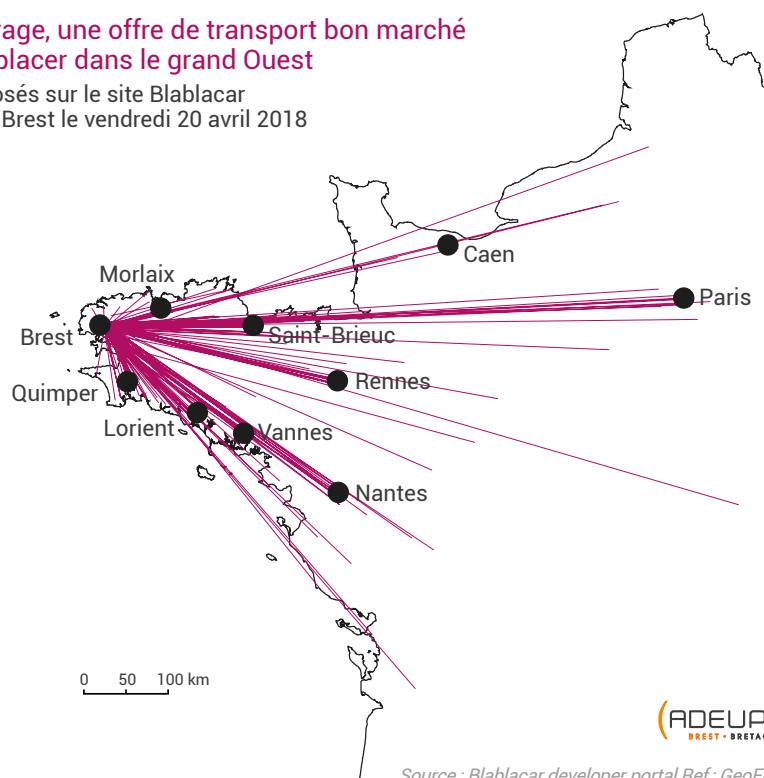
Plus de 3 000 trajets ont été proposés au départ de Brest en avril 2018 sur Blablacar. Avec une moyenne de 2,7 places offertes par trajet, cela représente une capacité de plus de 8 000 places, soit l'équivalent d'environ 35 rames TER. Cependant, le contexte de grève a favorisé le covoiturage depuis le mois de mars. Il semble donc difficile de généraliser cette fréquentation mensuelle à l'ensemble de l'année.

Près de 2/3 des passagers en covoiturage longue distance déclarent qu'ils auraient pris le train s'ils ne s'étaient pas déplacés en covoiturage ¹. Les destinations sont principalement situées dans le grand ouest.

¹ ADEME-6t-bureau de recherche. 2015. Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance - Rapport final. ADEME. 96 pages.

Le covoiturage, une offre de transport bon marché pour se déplacer dans le grand Ouest

Trajets proposés sur le site Blablacar au départ de Brest le vendredi 20 avril 2018



ADEUPa
BREST • BRETAGNE

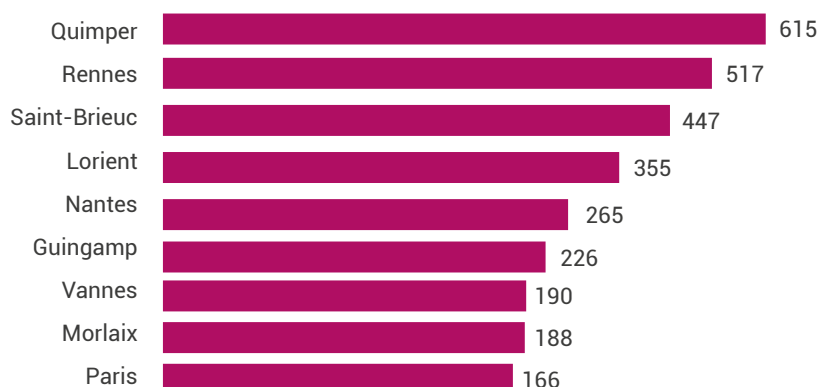
Source : Blablacar developer portal Ref : GeoFLA



Crédit photo : ADEUPa

Trajets Blablacar au départ de Brest

Période du 1^{er} au 30 avril 2018



À l'échelle nationale et internationale

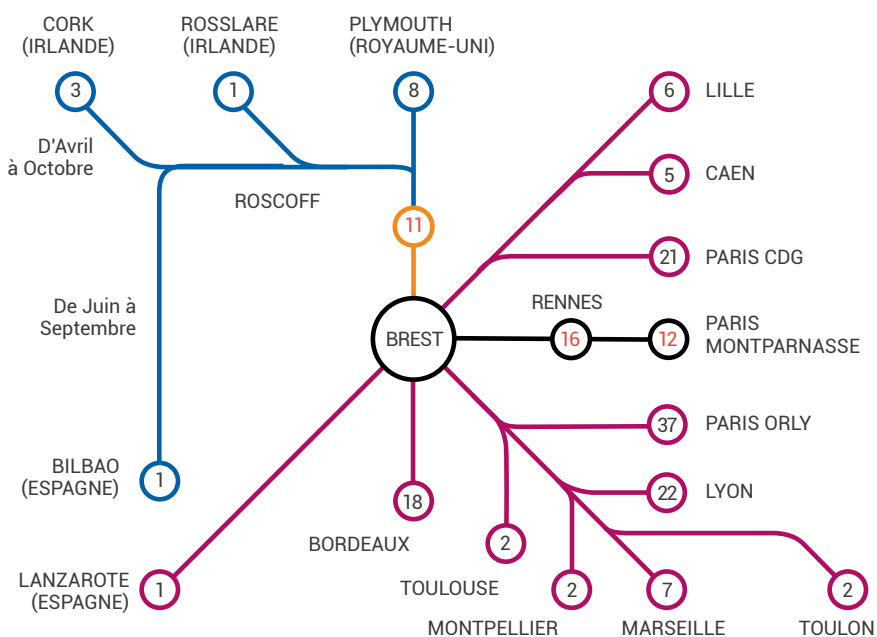
La connexion du Pays de Brest au territoire national et à l'Europe est assurée par la terre, l'air et la mer. Le train permet de rallier la gare de Paris Montparnasse en 3 h 30. L'aéroport Brest-Bretagne propose 11 liaisons régulières nationales. De nombreuses liaisons saisonnières sont proposées vers les destinations touristiques. Des liaisons en ferries sont assurées depuis Roscoff vers l'Irlande, le Royaume-Uni et l'Espagne.



Crédit photo : ADEUPa

Un territoire bien desservi par l'air, la terre et la mer

Liaisons directes et régulières depuis Brest (>200 km)



5	Nombre de liaisons hebdomadaires		Avion		Train
12	Nombre de liaisons quotidiennes		Ferries		Car

LES OBSERVATOIRES | DÉPLACEMENTS

Direction de la publication : Benjamin Grebot | Réalisation : Corentin Le Martelot | Maquette et mise en page : d'une idée l'autre
 Contact : ADEUPa Brest-Bretagne | 18 rue Jean-Jaurès - 29200 Brest | Tél. : 02 98 33 51 71 | adeupa-de-brest@adeupa-brest.fr
 Tirage : 360 exemplaires | Dépôt légal : septembre 2018 | ISSN : 2267-4411 | Réf : 18/080 | Site web : www.adeupa-brest.fr

