

LES RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS



#04 | Mai 2019

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Crédit photo : ADEUPa Brest-Bretagne

 **PLUS DE 7 500**
PERSONNES
DE 5 ANS ET PLUS ENQUÊTÉES

 **3,88**
DÉPLACEMENTS
PAR JOUR
ET PAR PERSONNE

 **7** DÉPLACEMENTS
SUR 10 EFFECTUÉS
EN VOITURE

 **103**
COMMUNES
CONCERNÉES

 PRÈS DE **1 500 000**
DÉPLACEMENTS
QUOTIDIENS

95 %
DES DÉPLACEMENTS
DES HABITANTS SONT
INTERNES AU PAYS DE BREST

L'Enquête Ménages Déplacements 2018 (EMD) du pays de Brest vise à mieux connaître les caractéristiques des déplacements des habitants. Combien de déplacements réalisent-ils ? Pour aller où ? Pour y faire quoi ? L'EMD permet de répondre à ces questions en observant les déplacements des personnes en semaine et le samedi. Elle répond à un standard national, ce qui permet la comparaison avec d'autres territoires et avec les enquêtes antérieures.

La connaissance des pratiques de mobilité représente un enjeu majeur pour Brest métropole, maître d'ouvrage de l'EMD, et ses partenaires financiers (État, Région, Conseil Départemental du Finistère, pôle métropolitain du pays de Brest). Elle alimente la construction des politiques de déplacements et d'aménagement.

Elle est également cruciale dans le contexte de transitions énergétique et climatique auquel nous sommes aujourd'hui confrontés. Le pic de production de pétrole conventionnel est aujourd'hui derrière nous. Il correspond selon l'Agence Internationale de l'Énergie à l'année 2006, soit 2 ans après la précédente EMD du pays de Brest. Alors qu'en 2015, l'accord de Paris sur le climat concluait qu'il était nécessaire de contenir le réchauffement climatique aux alentours de + 1,5 °C, voire + 2 °C, c'est plutôt l'horizon de + 3 °C qui se dessine à présent.

La précédente enquête de ce type sur le pays de Brest a eu lieu en 2004. Depuis, de nombreux paramètres ont évolué (structure et répartition de la population, modes de vie et aspirations des habitants, etc...). La ligne A du tramway est entrée en service en 2012. Elle a été complétée par le téléphérique en 2016. L'analyse de l'EMD permet d'objectiver certaines évolutions, dont les principales sont détaillées dans cette publication.

Dans un premier temps, nous rappellerons la méthodologie employée pour réaliser l'enquête. Nous nous intéresserons ensuite à la configuration des déplacements telle qu'elle ressort en 2018. Nous soulignerons ensuite les principales évolutions survenues depuis 2004 concernant les flux, les modes et les motifs de déplacements.

Méthodologie, attendus et limites de l'EMD

L'enquête ménages déplacements (EMD) du pays de Brest a permis d'enquêter 7 588 habitants de 5 ans et plus entre le 9 octobre 2017 et le 5 février 2018. Ce périmètre correspond au territoire vécu quotidiennement par les habitants. En effet, 95 % des déplacements des habitants du pays de Brest sont effectués à l'intérieur de ce périmètre. L'enquête ne prend donc pas en compte les déplacements effectués par les personnes habitant hors du périmètre du pays de Brest.

La précédente EMD du pays de Brest a été réalisée entre octobre 2003 et

février 2004. Cependant, le périmètre d'étude et la méthodologie ayant évolué, certaines comparaisons à l'échelle du pays ne peuvent être effectuées. En 2004, seules les personnes de 11 ans et plus étaient enquêtées à l'extérieur de Brest métropole, alors que toutes les personnes de 5 ans et plus étaient enquêtées dans Brest métropole. Par ailleurs, le périmètre du pays n'incluait pas, à l'époque, la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay. L'échantillon enquêté à l'extérieur du pays était par ailleurs plus faible qu'en 2017, présentant des limites

de représentativité. Dès lors, l'essentiel des comparaisons concernera le seul périmètre de Brest métropole.

Cette note présente les principaux résultats de l'enquête concernant les déplacements du lundi au vendredi. Une prochaine publication se focalisera sur les déplacements du samedi. La distinction entre les jours de semaine et le samedi se justifie en raison des différences de mobilité : plus de déplacements pour réaliser des achats le samedi, moins de déplacements en lien avec le travail.

Nombre de personnes enquêtées par EPCI

Secteur de résidence	Nombre de personnes enquêtées
Brest métropole	4 338
CC Pays d'Iroise	815
CC Pays des Abers	486
CC Lesneven Côtes des Légendes	491
CC Pays de Landerneau-Daoulas	487
CC Presqu'île de Crozon Aulne Maritime	480
CC Pleyben-Châteaulin-Porzay	491

Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

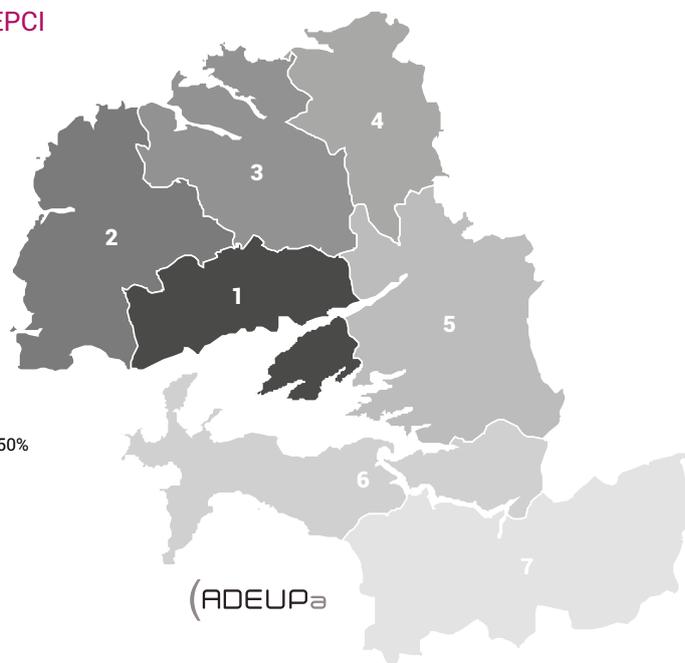
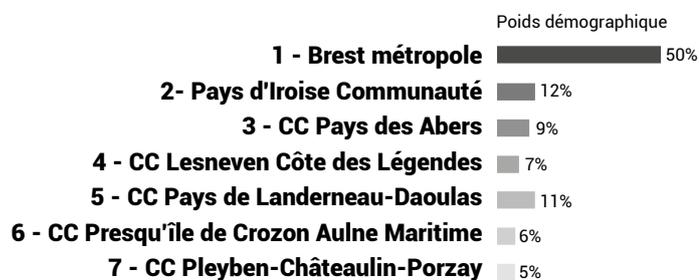
L'enquête a été réalisée par la société Alyce. Le CEREMA (Centre d'études et d'expertises public sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, au service des collectivités territoriales) a assuré la préparation, le suivi de l'enquête, le contrôle de la conformité au standard, l'apurement des fichiers, le redressement des données ainsi que l'exploitation standard. Deux redressements différents ont été fournis. L'ADEUPa est quant à elle chargée de l'analyse et de la valorisation des résultats dans le cadre de l'observatoire de la mobilité du pays de Brest.

L'EMD est un sondage au centième, les résultats obtenus présentent donc une marge d'incertitude liée à la taille de l'échantillon sur lequel porte l'analyse : plus il est faible, moins l'estimation est précise. Par conséquent, l'extrapolation précise à des catégories de population très restreintes ou à des périmètres géographiques trop focalisés n'est pas pertinente sur le plan de la représentativité statistique. Ainsi, dans cette note, l'analyse des flux de déplacements sera limitée aux flux supérieurs à 4 000 déplacements.

Deux découpages seront utilisés dans la suite de l'analyse :

- Un découpage « administratif » qui permet d'avoir des informations relatives à chacun des 7 EPCI composant le pays de Brest. 1 habitant sur 2 vit dans Brest métropole. Les communautés de communes représentent respectivement 5 % (Pleyben-Châteaulin-Porzay) à 12 % (Pays d'Iroise) de la population du pays.

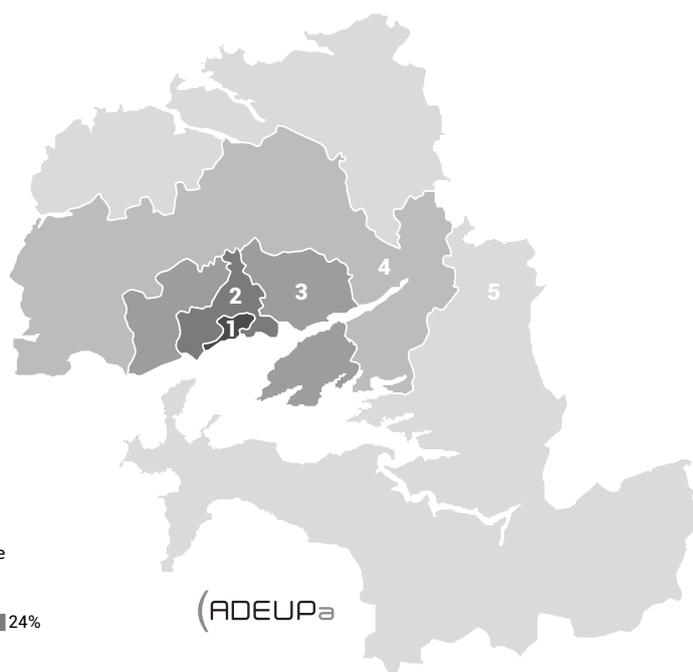
Découpage en EPCI



Source : EMD pays de Brest 2018

- Un découpage « géographique » en 5 couronnes, distinguant les secteurs selon leur éloignement à Brest. La superficie des 5 zones est très variable. Le centre-ville de Brest, qui représente 9 % des habitants du pays, est la plus petite mais aussi la plus densément peuplée. Les quartiers brestois péricentraux (Europe, Saint-Marc, Saint-Pierre, Lambézellec, Bellevue, Quatre Moulins), représentent 1/4 de la population du pays. Les 7 autres communes de la métropole (Plouzané, Guilers, Bohars, Gouesnou, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon et Plougastel-Daoulas) regroupent 17 % des habitants du pays. Enfin les 1^{ère} et 2^e couronnes du pays représentent respectivement 21 % et 29 % de la population du pays.

Découpage en couronnes



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

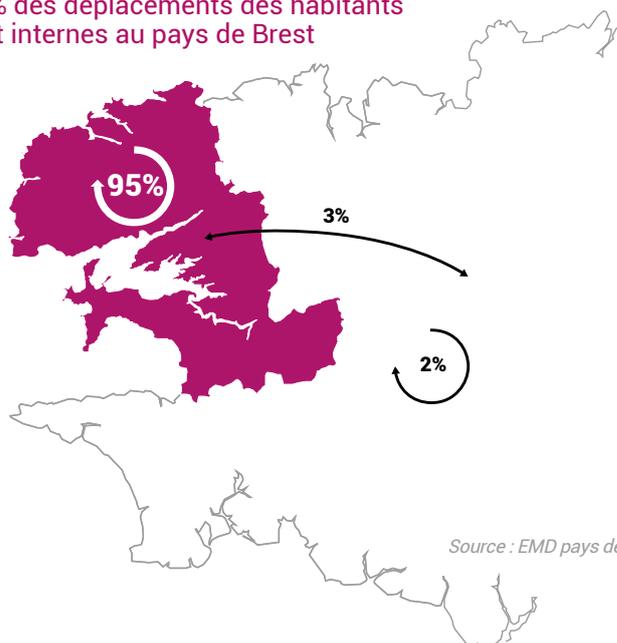
Une nouvelle configuration des déplacements

Une baisse des déplacements dans la métropole et une forte hausse dans le reste du pays

Un déplacement est défini par un motif (travail, domicile, loisir, achat...), une durée et une distance. Lorsqu'un déplacement est effectué en changeant de mode (par exemple aller au travail en utilisant la voiture puis le tramway), c'est un déplacement intermodal. Chaque portion effectuée avec un seul mode constitue un trajet (dans l'exemple précédent, le déplacement est composé d'un trajet en voiture et d'un trajet en tramway).

95 % des déplacements des habitants du pays de Brest ont une origine et une destination dans ce périmètre. L'EMD offre donc un bon angle de vue pour analyser le système de déplacements opérant à l'échelle du pays de Brest. Le territoire vécu quotidiennement par la plupart des habitants est circonscrit à l'intérieur de ce périmètre. La majeure partie des échanges avec l'extérieur a lieu avec le reste du département (3 % des déplacements).

95 % des déplacements des habitants sont internes au pays de Brest

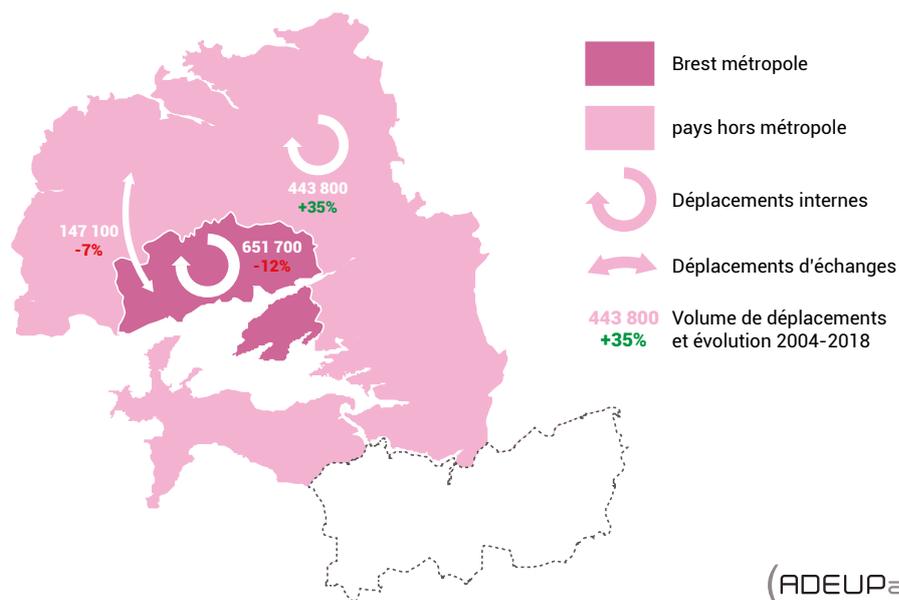


Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Cependant, le volume de déplacements interne à la métropole ainsi que les déplacements d'échange avec le reste du pays sont en baisse. À l'inverse, le volume de déplacements externes à la métropole augmente de manière importante. On peut expliquer en partie ces résultats en s'intéressant aux évolutions démographiques (répartition de la population) et économiques (répartition des emplois). Afin d'observer ces variations sur une période similaire à celle séparant les deux EMD (2004 - 2018), nous considérerons le recensement de population effectué par l'INSEE (2006 - 2016) et les données fournies par l'ACOSS (Agence centrale des organismes de sécurité sociale, 2007 - 2017). Ces données concernent uniquement l'emploi salarié privé.

La configuration des déplacements évolue

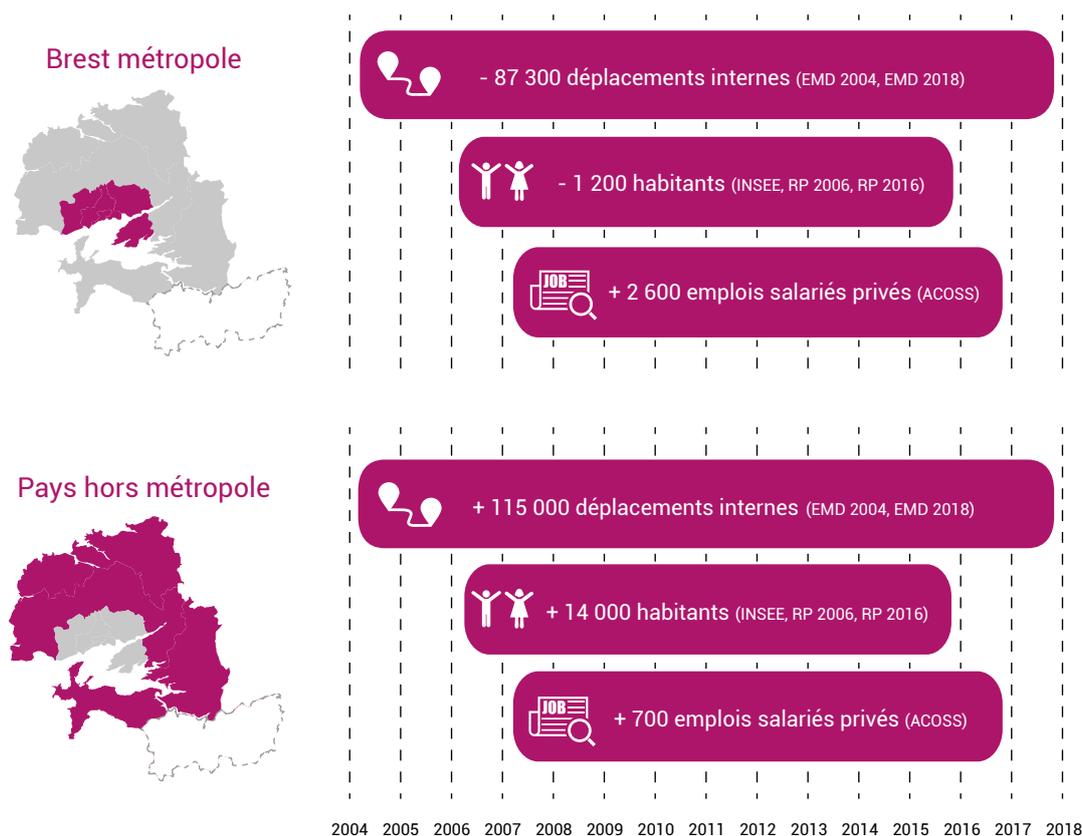
Personnes de 11 ans et plus, hors CC Pleyben-Châteaulin-Porzay (non enquêtée en 2004)



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole



L'emploi reste concentré dans la métropole, la population augmente dans le reste du pays de Brest



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole - INSEE, RP 2006, RP 2015

On observe une légère baisse démographique dans Brest métropole sur la période 2006 - 2016. La métropole conserve cependant son rôle de centralité économique à l'échelle du pays. Elle regroupe toujours environ 2/3 des emplois et concentre l'essentiel de la création dans le secteur salarié privé.

La population du pays hors métropole a augmenté significativement entre 2006 et 2016 (+ 14 000 habitants). Cette croissance démographique s'accompagne logiquement d'une hausse du nombre de déplacements. Pour ces habitants, les déplacements vers la métropole sont essentiellement liés au travail. Il est souvent possible de ne pas quitter son EPCI de résidence pour les déplacements liés à d'autres motifs

(achats, loisirs, accompagnement des enfants vers leur établissement scolaire). Ces déplacements sont effectués sur de plus courtes distances (4,2 kilomètres en moyenne pour les motifs « achats » et « accompagnement », cf. graphique p. 18) par rapport aux déplacements liés au motif « travail » (10,7 kilomètres en moyenne).

Dans les première et seconde couronnes du pays de Brest, environ 9 000 m² commerciaux ont été commencés en moyenne chaque année entre 2011 et 2017, avec un pic de 17 000 m² en 2014 (source : DREAL). Ce rythme est moins élevé que dans Brest métropole (où 22 000 m² ont été commencés en moyenne chaque année), bien qu'il ait permis la création ou le renforcement de plusieurs pôles (le pôle

urbain de Landerneau, le pôle structurant de Saint-Renan, les pôles relais de Ploudalmézeau et Lannilis notamment*). Pour les habitants de ces pôles ou des communes proches, la diversification de l'offre commerciale disponible à proximité rend probablement le déplacement vers la métropole moins fréquent qu'auparavant.

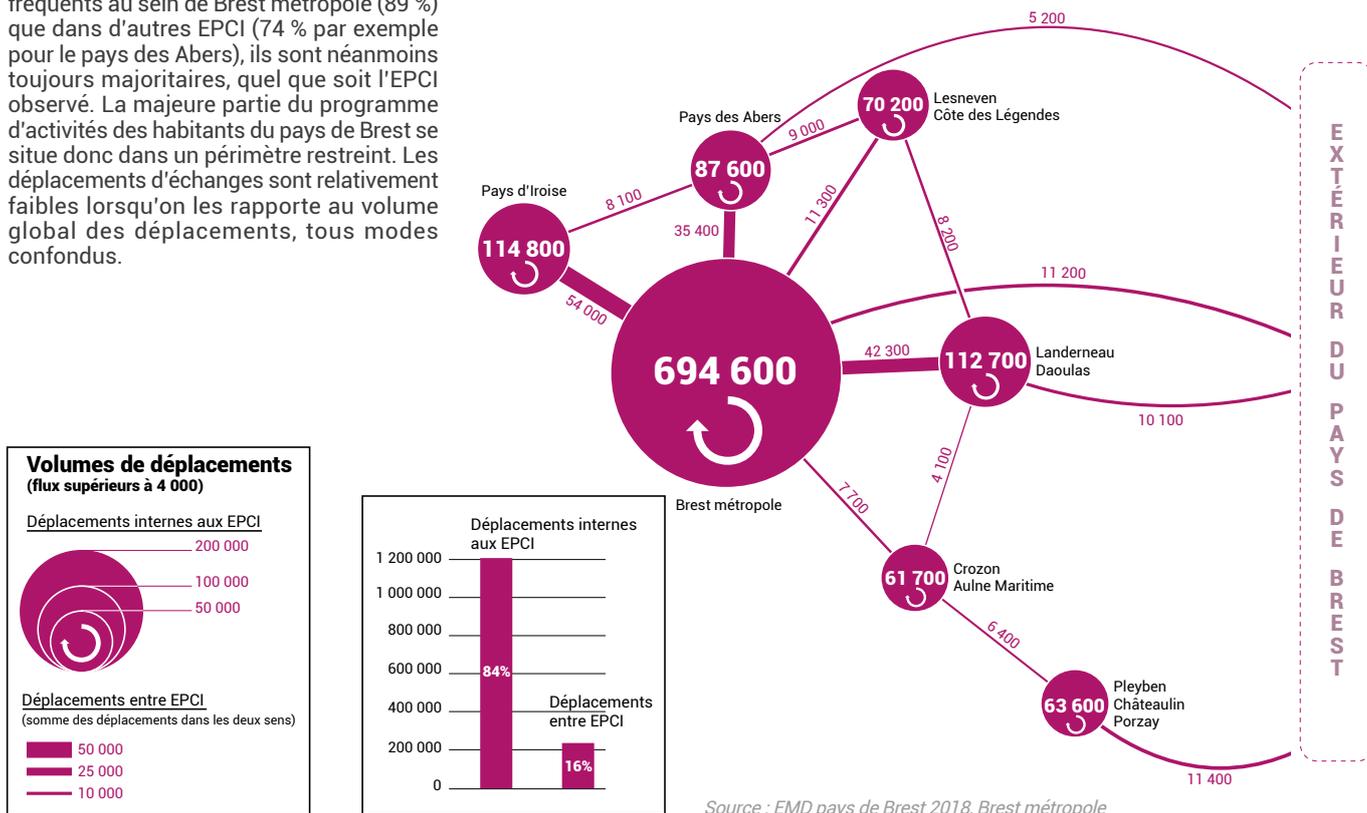
On constate également une hausse du nombre d'élèves scolarisés en cycle secondaire (collèges et lycées) dans le pays de Brest hors métropole. Entre 2009 et 2017, 750 élèves supplémentaires sont scolarisés dans des établissements hors métropole, tandis qu'ils sont 115 en moins dans des établissements métropolitains.

* classification utilisée dans le SCoT du pays de Brest

Des déplacements en majorité internes aux EPCI

84 % des déplacements des habitants du pays de Brest sont internes aux EPCI. Si ces déplacements internes sont plus fréquents au sein de Brest métropole (89 %) que dans d'autres EPCI (74 % par exemple pour le pays des Abers), ils sont néanmoins toujours majoritaires, quel que soit l'EPCI observé. La majeure partie du programme d'activités des habitants du pays de Brest se situe donc dans un périmètre restreint. Les déplacements d'échanges sont relativement faibles lorsqu'on les rapporte au volume global des déplacements, tous modes confondus.

Tous modes confondus, 5 déplacements sur 6 ont leur origine et leur destination dans le même EPCI



Brest métropole, nous l'avons vu plus haut, rassemble 50 % de la population et 2/3 des emplois du pays de Brest. Cette concentration se traduit logiquement par un nombre de déplacements plus élevés que dans les autres EPCI du territoire. En effet, 6 déplacements sur 10 ont la métropole pour origine ou pour destination.

Environ 3 déplacements sur 4 ayant pour origine la **CCPI (Pays d'Iroise Communauté)**, la **CCPA (Communauté de Communes du Pays des Abers)** ou la **CCPLD (Communauté de Communes du Pays de Landerneau Daoulas)** sont internes à ces périmètres. Ces 3 EPCI sont également ceux qui ont le plus d'échanges avec Brest métropole, puisque respectivement 18 %, 15 % et 14 % des déplacements à l'origine de ces EPCI ont pour destination la métropole.

La **CCLCL (Communauté de Communes de Lesneven Côte des Légendes)** présente

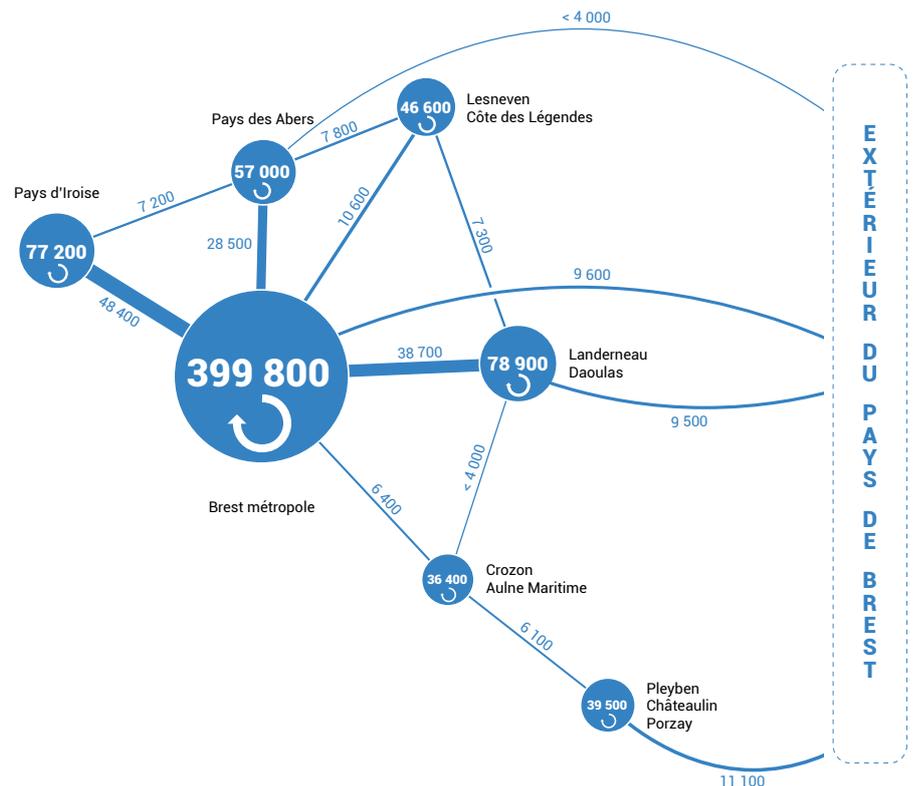
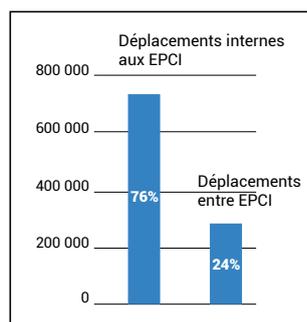
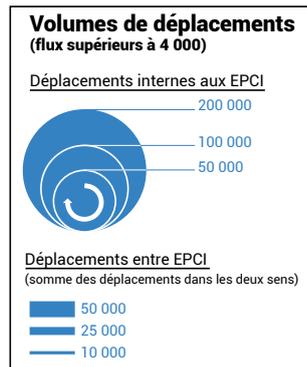
moins de déplacements d'échange avec la métropole (7 % des déplacements au départ de la CCLCL). Sa situation géographique, plus éloignée de la métropole que la CCPI, la CCPA ou la CCPLD, explique en partie la moindre importance de ces échanges. Elle entretient des échanges dans les mêmes proportions avec les EPCI limitrophes (5 % de déplacements vers la CCPA et 5 % vers la CCPLD)

85 % des déplacements à l'origine de la **CCPCAM (Communauté de Communes de la Presqu'île de Crozon – Aulne Maritime)** sont internes. Seuls 5 % des déplacements ont pour destination Brest Métropole.

La **CCPCP (Communauté de Communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay)** présente également une faible part de déplacements vers Brest métropole (2 %). Elle se caractérise par une forte part de déplacements internes (84 %) et par des

liens plus importants que les autres EPCI avec l'extérieur du pays de Brest. Moins de 3 % des déplacements à l'origine des autres EPCI sortent du périmètre du pays, alors que c'est le cas pour 7 % des déplacements à l'origine de la CCPCP, sous l'influence du sud du Finistère.

Un constat similaire pour les déplacements effectués en voiture



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole



Crédit photo : Panoramic Bretagne - Brest métropole

L'analyse des flux automobiles montre également une prédominance des déplacements internes aux EPCI, qui représentent 76 % des déplacements réalisés en voiture, en tant que conducteur ou en tant que passager, dans le pays de Brest. Le graphique met également en évidence l'importance de la part de la voiture sur les déplacements d'échanges entre les EPCI : 88 % d'entre eux sont réalisés en voiture, contre 61 % des déplacements internes.

La mobilité des habitants de Brest métropole diminue

Les habitants du pays de Brest réalisent en moyenne 3,88 déplacements par jour. Les habitants de l'extérieur de la métropole se déplacent légèrement plus (3,96) que les habitants de Brest métropole (3,79).

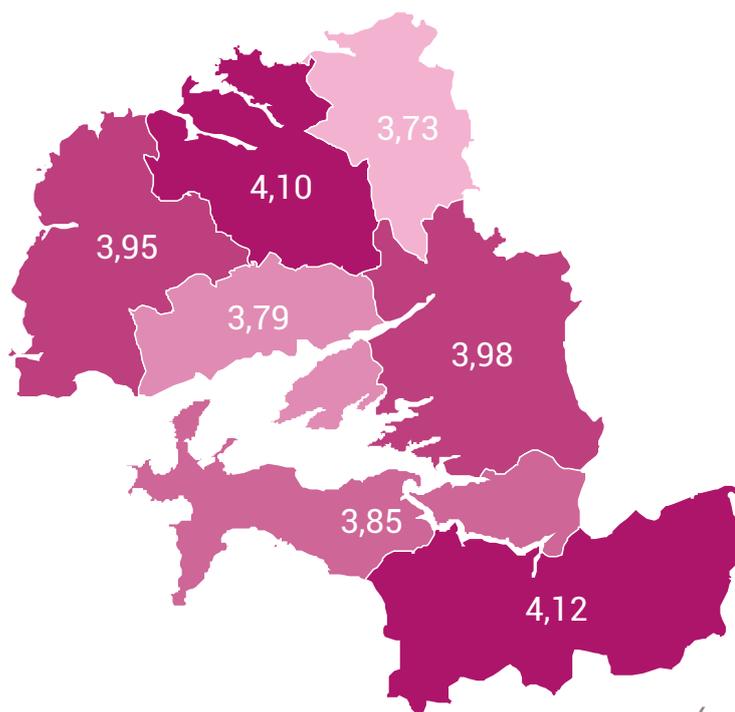
Le taux de mobilité observé sur Brest métropole est comparable aux taux de mobilité mesurés dans d'autres agglomérations.

On constate une baisse de la mobilité des habitants de Brest métropole par rapport à 2004. Le taux de mobilité passe de 4,4 à 3,8 déplacements par jour. Cette tendance baissière s'observe également dans certaines autres agglomérations. On la constate par exemple à Rouen (2017), Lyon (2016), ou encore Toulouse (2013).

La part des personnes se déplaçant pas ou peu (2 déplacements ou moins) augmente. Elle passe de 31 % à 39 %. La part des « immobiles » ne réalisant aucun déplacement dans la journée passe de 8 % à 10 %. La part des « hypermobiles » (plus de 8 déplacements) diminue, passant de 12 % à 8 %. La variation significative de ces extrêmes (augmentation des immobiles et diminution des hypermobiles) tire la moyenne vers le bas.

Un nombre de déplacements quotidiens par personne uniforme selon l'EPCI de résidence

Nombre de déplacements par jour et par personne



(ADEUP_a)

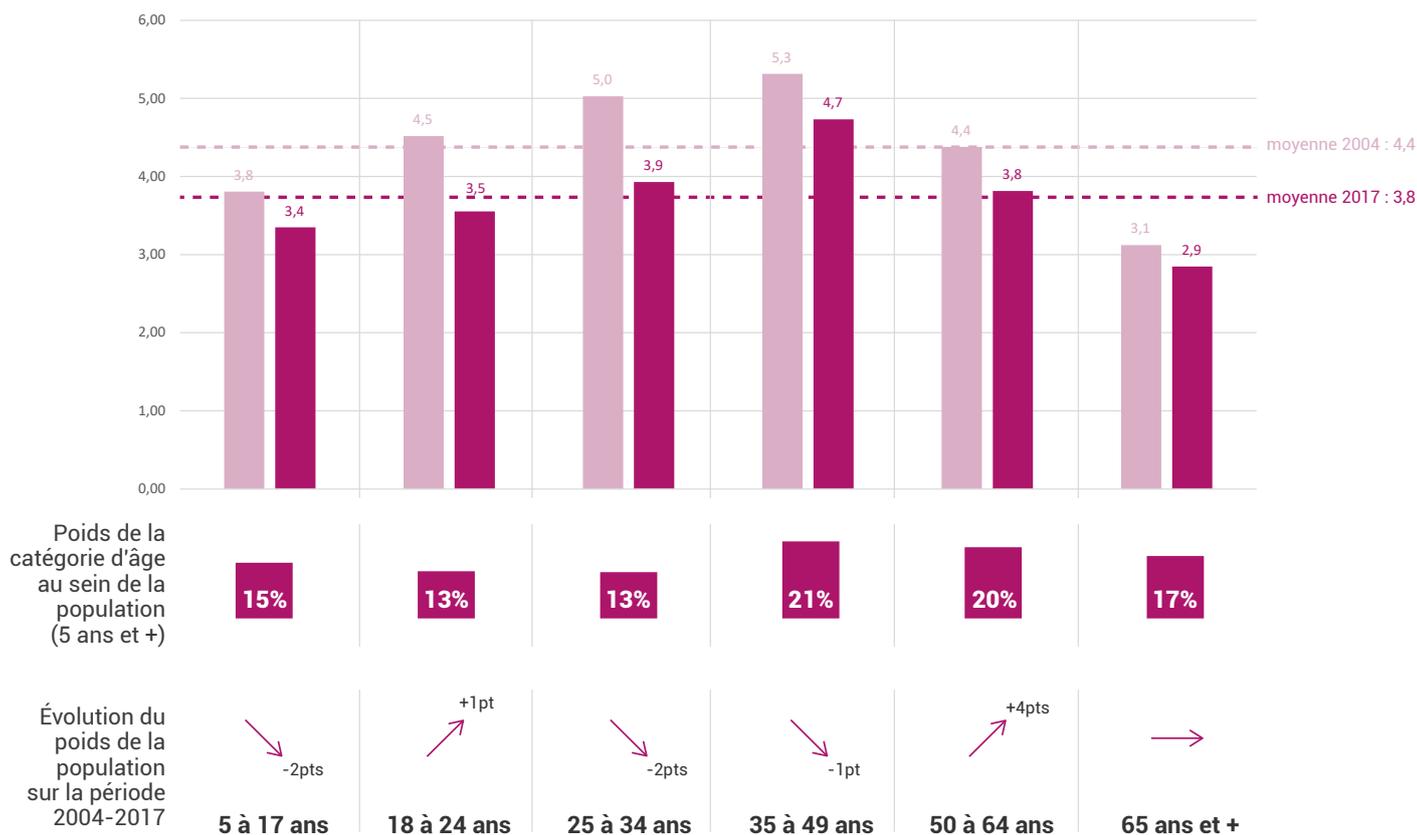
Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole



Crédit photo : Michel Coquil - Brest métropole

Pour les habitants de Brest métropole, la baisse de la mobilité concerne toutes les catégories d'âge

Nombre moyen de déplacements



(ADEUP_a)

Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

De multiples facteurs peuvent expliquer cette baisse, dont certains ne sont pas observables dans l'EMD. Le développement du numérique, notamment, a des effets divergents sur la mobilité :

- il peut favoriser de nouveaux déplacements : informations en temps réel disponibles facilement, applications de mobilité partagée, nouvelles formes de sociabilité, dont les réseaux sociaux qui ouvrent logiquement à de nouveaux déplacements
- il supprime également certains déplacements : démarches administratives, achats en ligne (qui sont par ailleurs générateurs d'autres déplacements, notamment pour les livraisons), loisirs connectés, télétravail, interactions sociales à distance, etc.

La baisse de la mobilité touche toutes les tranches d'âge, mais plus particulièrement les 18-34 ans (moins 1 déplacement par jour). La mobilité des plus de 65 ans est stable autour de 3 déplacements quotidiens. La part de la population la plus mobile (entre 25 et 49 ans) a diminué par rapport à 2004.

La mesure précise de son influence au niveau local sur l'évolution du nombre de déplacements nécessiterait cependant des investigations plus approfondies, tant il est vrai que le transfert au profit du numérique de quelques-uns des attributs et vocations traditionnels de la ville (commerces, lieux d'activités, d'échanges sociaux, etc.), procède d'une mutation largement admise qui reste à objectiver.

Un système de déplacements toujours centré sur l'utilisation de la voiture, mais qui connaît certaines évolutions

Des pratiques qui diffèrent selon le lieu de résidence

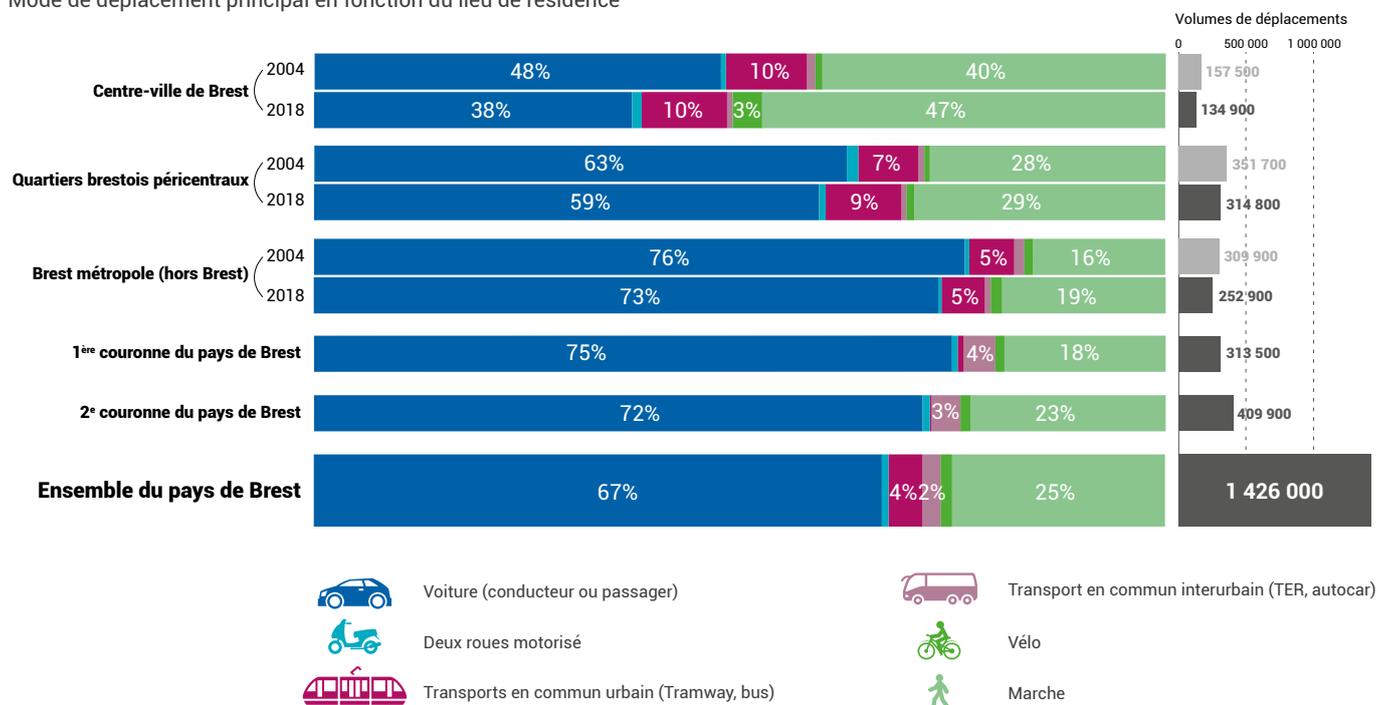
Les parts modales représentent la proportion des déplacements qui sont réalisés selon leur mode principal. La longueur et la durée des déplacements ne sont pas prises en compte dans cet indicateur (elles sont traitées p.19). Ce calcul ne concerne pas les déplacements externes, c'est-à-dire ceux dont l'origine et la destination sont extérieures au périmètre étudié, qui représentent 2 % des déplacements totaux.

NOTE DE LECTURE

Les chiffres suivants sont présentés selon le lieu de résidence. Il faut donc lire « en 2018, 47 % des déplacements réalisés par les habitants du centre-ville de Brest sont faits à pied » et pas « 47 % des déplacements réalisés dans le centre-ville de Brest sont faits à pied ». L'analyse des déplacements selon leur origine et leur destination est présentée en pages 14 et 15.

Des répartitions modales différentes selon le lieu de résidence

Mode de déplacement principal en fonction du lieu de résidence



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

On constate des différences importantes dans les habitudes de déplacement selon le lieu de résidence.

Pour les habitants du **centre de Brest**, près d'un déplacement sur 2 est effectué à pied. La part modale de la marche augmente de 7 % par rapport à 2004. C'est également les personnes qui recourent le moins à la voiture (37 % de leurs déplacements) et qui utilisent le plus les transports en commun (10 % de transport urbain et 1 % d'autres transports en commun). Les déplacements à vélo représentaient en 2004 une part modale inférieure à 1 %. En 2018, elle dépasse les 3 %. Il faut également noter que la période d'enquête (octobre à février) est moins propice au vélo, dont la pratique suit une variation saisonnière.

Les habitants des **quartiers brestois péricentraux** ont également une utilisation importante du réseau de transports en commun : ils l'utilisent pour 10 % de leurs déplacements, soit 2 % de plus qu'en 2004. La part de la voiture, passe de 63 % à 60 % et la marche est utilisée pour près d'un déplacement sur 3. Le vélo, comme pour tous les secteurs à l'exception du centre de Brest, correspond à une utilisation confidentielle (environ 1 % des déplacements).

La répartition modale des habitants des trois autres secteurs - **les autres communes de Brest métropole ainsi que les 1^{re} et 2^e couronnes du pays** - présente des profils similaires. L'utilisation de la voiture y est majoritaire (entre 72 % et 74 % des

déplacements). La marche reste le second mode le plus utilisé (entre 20 % et 25 % des déplacements). Dans les communes limitrophes de Brest, la marche gagne 3 points par rapport à 2004, passant de 16 % à 19 %. L'utilisation des transports en commun devient moins importante (inférieure à 6 % des déplacements). Pour les habitants des communautés de communes du pays de Brest, les déplacements en transports en commun représentent 3 % à 4 % des déplacements, essentiellement en transport interurbain (cars BreizhGo ou TER). On peut noter que 12 % de ces habitants déclarent utiliser au moins une fois par mois le réseau de transport urbain.

En moyenne, 61 véhicules disponibles pour 100 personnes

Secteur de résidence	Taille moyenne du ménage	Taux de motorisation moyen par ménage	Taux de motorisation moyen par personne
Centre de Brest	1,57	0,83	0,53
Quartiers brestois péricentraux	1,93	1,02	0,53
Brest métropole (hors Brest)	2,37	1,53	0,64
1 ^{ère} couronne du pays de Brest	2,39	1,57	0,66
2 ^e couronne du pays de Brest	2,24	1,48	0,66
Ensemble	2,13	1,30	0,61

Sources : SITADEL/DREAL Bretagne. Données en date de prise en compte. SOES table Beyond

Le taux de motorisation des ménages (nombre moyen de véhicules possédés par ménage) augmente en même temps que l'utilisation de la voiture. On constate qu'il augmente lorsque l'on s'écarte du

centre-ville de Brest. Cet indicateur ne tient cependant pas compte de la taille des ménages qui varie selon le lieu de résidence. Lorsque l'on ramène le taux de motorisation à la personne, on observe qu'il évolue de la

même manière mais que cette évolution est moins marquée (53 véhicules pour 100 personnes dans le centre de Brest, 66 en 1^{ère} et 2^e couronnes).

Pour les habitants de Brest métropole, une baisse de la part de la voiture.

La part de la marche augmente nettement, celle des transports en commun sensiblement

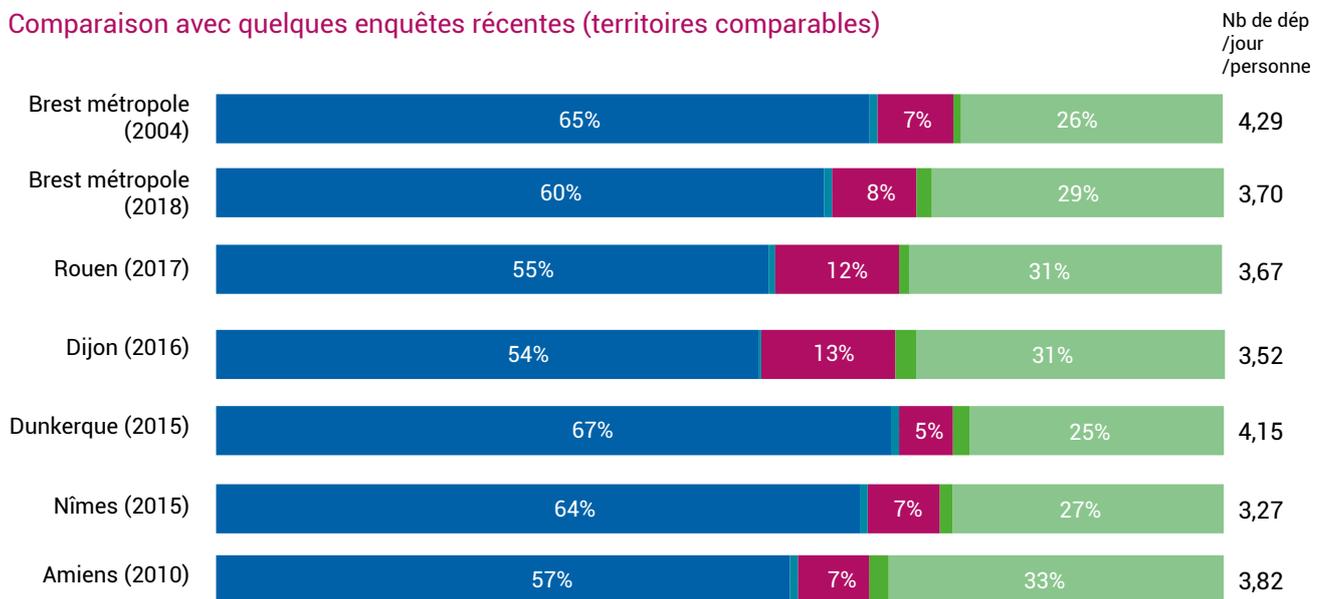


Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

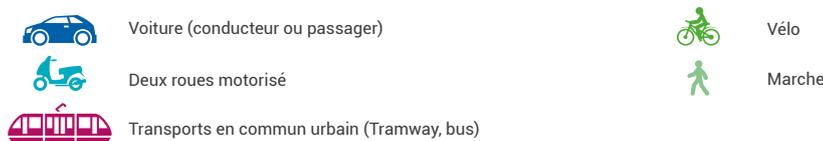
Si on s'attarde sur l'évolution des parts modales sur l'ensemble de **Brest métropole**, on observe :

- Une baisse de la part des déplacements effectués en voiture (-4,7 points), principalement en tant que passager. Cette diminution est principalement le fait des habitants du centre de Brest, où la part de la voiture, en tant que passager ou conducteur, chute de 10 points.
- Une augmentation de la part des déplacements actifs, de 26,4 % à 30,5 %, également plus marquée chez les habitants du centre de Brest.
- Une hausse de 0,6 point de la part de déplacements réalisés en transports en commun (réseaux urbains et interurbains). Cette hausse concerne principalement les habitants des quartiers périurbains, dont la part de déplacements réalisés en transports en commun urbain (réseau Bibus) passe de 7,0 % à 8,9 %.

Comparaison avec quelques enquêtes récentes (territoires comparables)



Par souci de comparaison, les taux de mobilité exprimés ici ne prennent en compte que les déplacements internes à l'aire d'enquête. Il est donc normal de constater une différence avec les taux de mobilité exprimés précédemment.

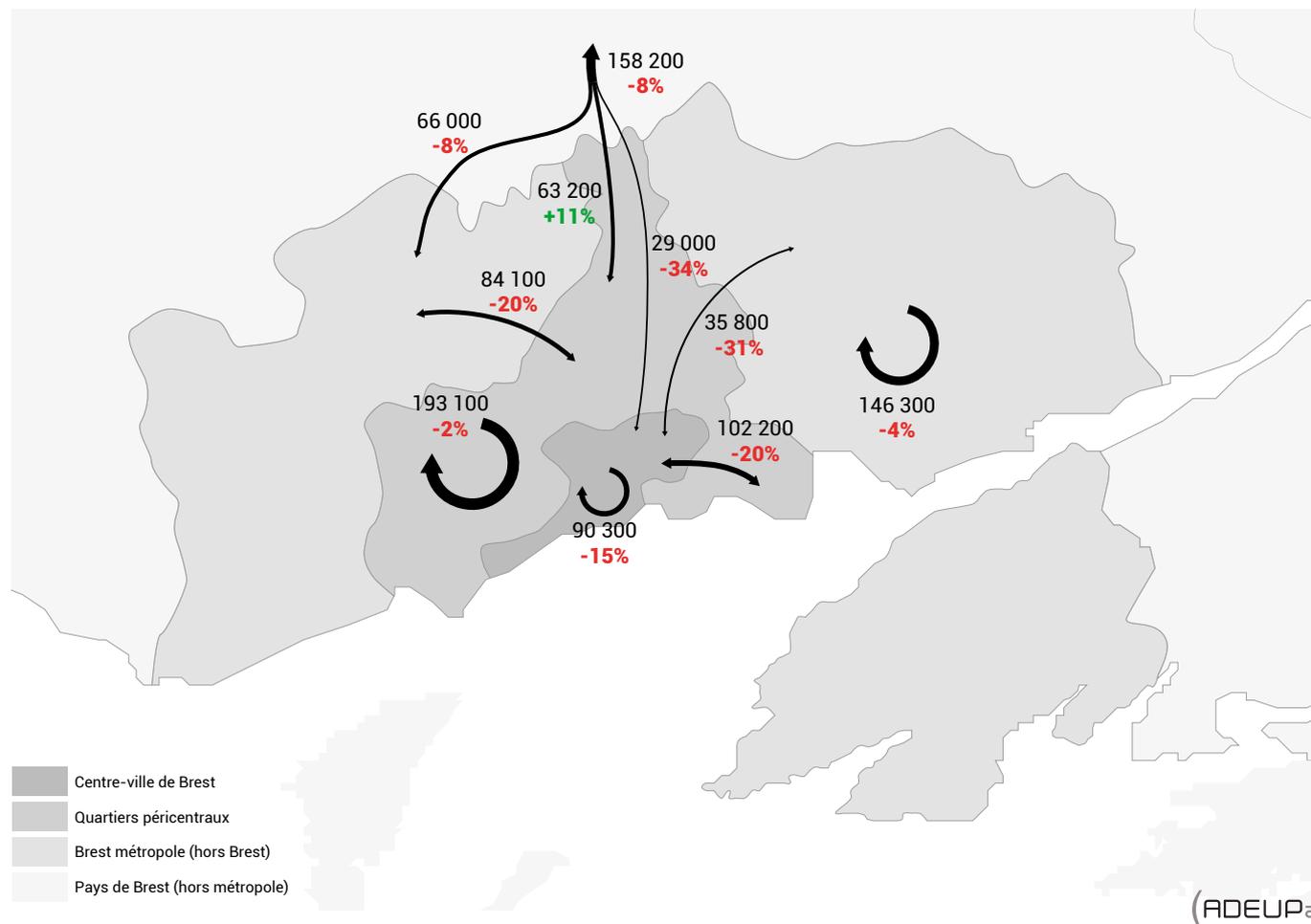


Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole. Ceram DTer Nord Picardie, base des Enquêtes Ménages Déplacements standard Certu (EMD) et des Enquêtes Déplacements Grands Territoires standard Certu (EDGT).

Des pratiques qui diffèrent et évoluent selon l'origine et la destination du déplacement

Une baisse du volume de déplacements

Tous modes / Volumes de déplacements (évolution/2004)



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Par souci de comparaison, les évolutions présentées ici concernent uniquement les habitants de 11 ans et plus, hors communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Portzay, non enquêtée en 2004. 650 000 déplacements sont réalisés chaque jour à l'intérieur du périmètre de Brest métropole. Cela représente une baisse d'environ 12 % du volume de déplacements dans la métropole par rapport à 2004 (hors déplacements

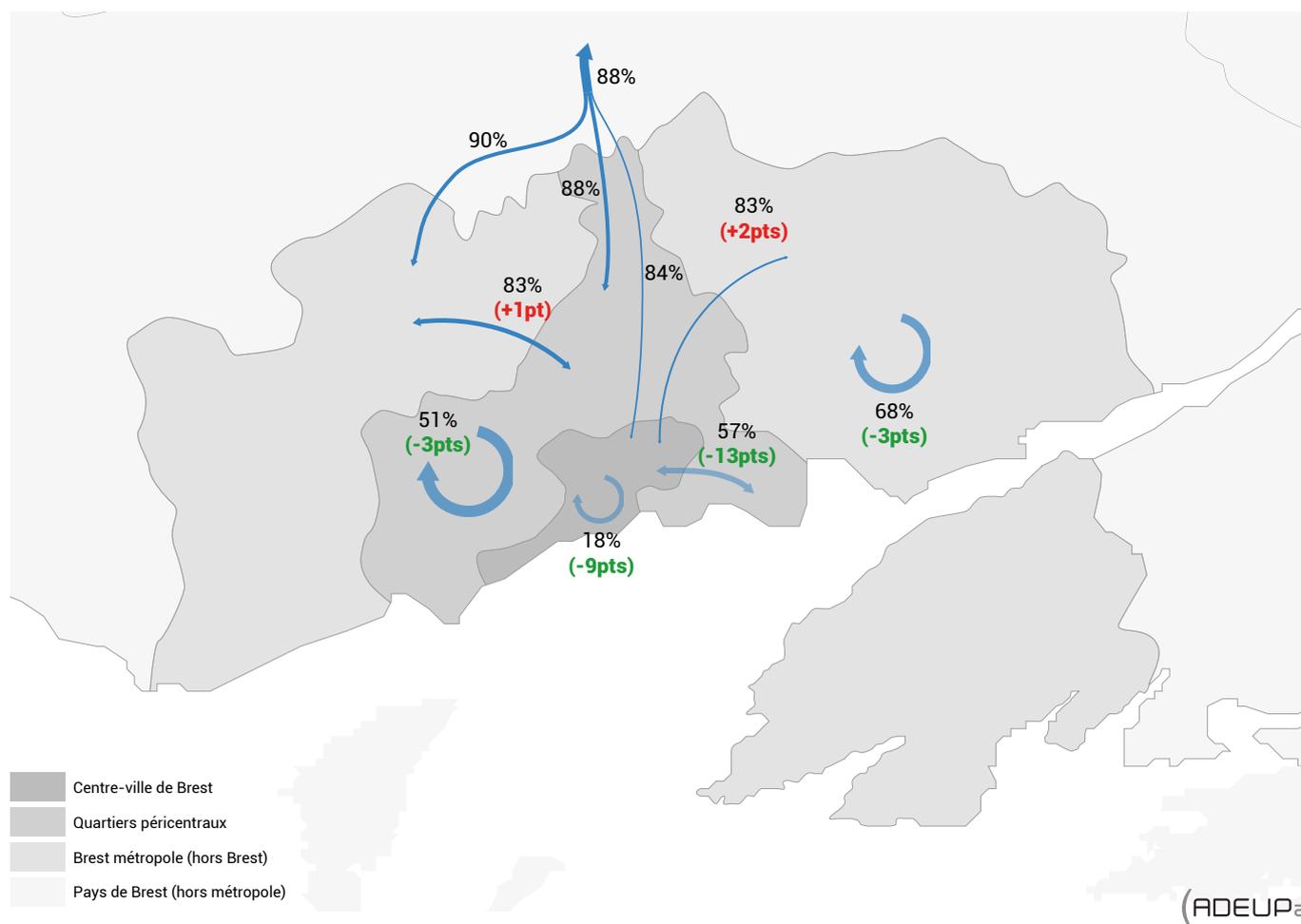
d'échanges avec le reste du pays de Brest). Les déplacements internes aux quartiers péricentraux brestois et à la métropole hors Brest sont relativement stables.

158 200 déplacements entrent et sortent de la métropole, dont 42 % vers ou depuis les communes périphériques à Brest, 40 % vers ou depuis les quartiers brestois péricentraux et 18 % vers ou depuis le centre-ville de Brest.

Les échanges entre le pays et la métropole sont également en légère baisse (environ -8 % d'échanges). Cette baisse est particulièrement marquée concernant les déplacements à destination du centre-ville (-34 %). Elle l'est moins concernant les déplacements à destination de la périphérie (-8 %). Les déplacements à destination des quartiers péricentraux brestois sont en hausse de 11 %.

Une baisse de la part de la voiture dans Brest, qui reste stable ailleurs

Parts modales (évolution/2004)



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

On considère ici uniquement les déplacements des habitants de Brest métropole.

La voiture, en tant que conducteur ou en tant que passager, est le mode le plus utilisé pour accéder à la métropole ou en sortir (88 % des déplacements d'échanges). Elle l'est également pour les déplacements entre les 7 autres communes de la métropole et Brest (83 % de ces déplacements). Ces chiffres sont stables par rapport à 2004.

En revanche, les déplacements automobiles dans Brest ne représentent que la moitié des déplacements hors du centre-ville (- 3 points par rapport à 2004) et 19 % des déplacements dans le centre-ville (- 9 points par rapport à 2004). Entre ces deux secteurs, l'automobile est utilisée pour 57 % des déplacements, soit 13 points de moins qu'en 2004. La part modale de la voiture est donc stable à l'extérieur de Brest. Elle baisse à mesure que l'on se rapproche du centre, pour atteindre des évolutions significatives aux alentours de 10 points de part de marché.

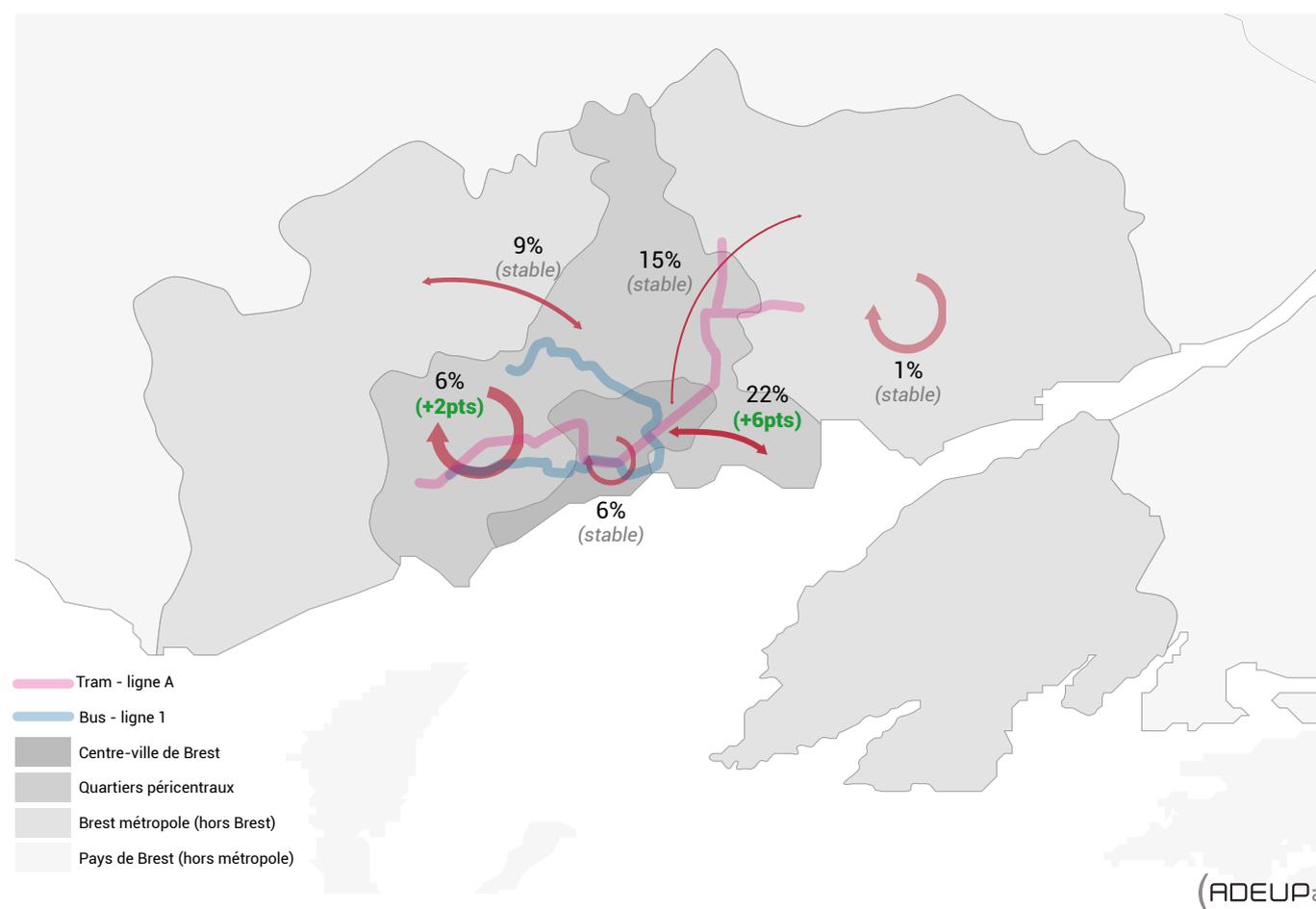
1 déplacement sur 2 réalisé par un conducteur de voiture fait moins de 4 km. Cela dit, ces déplacements ne représentent que 13 % des distances parcourues.

On peut noter que les déplacements supérieurs à 15 km ne représentent que 10 % des déplacements, mais 50 % des distances parcourues.

Cette baisse de la part de déplacements réalisés en automobile est nécessairement compensée par une hausse de la part d'autres modes de déplacements. Portons le regard sur l'évolution de la part modale de la marche et des transports collectifs urbains, soit les deux autres modes les plus utilisés.

La part de déplacements en transport collectif urbain (réseau Bibus) augmente entre le centre de Brest et les quartiers péricentraux

Parts modales (évolution/2004)



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

La part de déplacements réalisés en transports en commun est stable entre Brest et les autres communes de la métropole. Elle augmente de 6 points entre les quartiers péricentraux et le centre-ville, pour atteindre 22 % de ces déplacements. Elle augmente également pour les déplacements internes aux quartiers péricentraux (6 % soit 2 points de plus qu'en 2004). Au sein du centre-ville

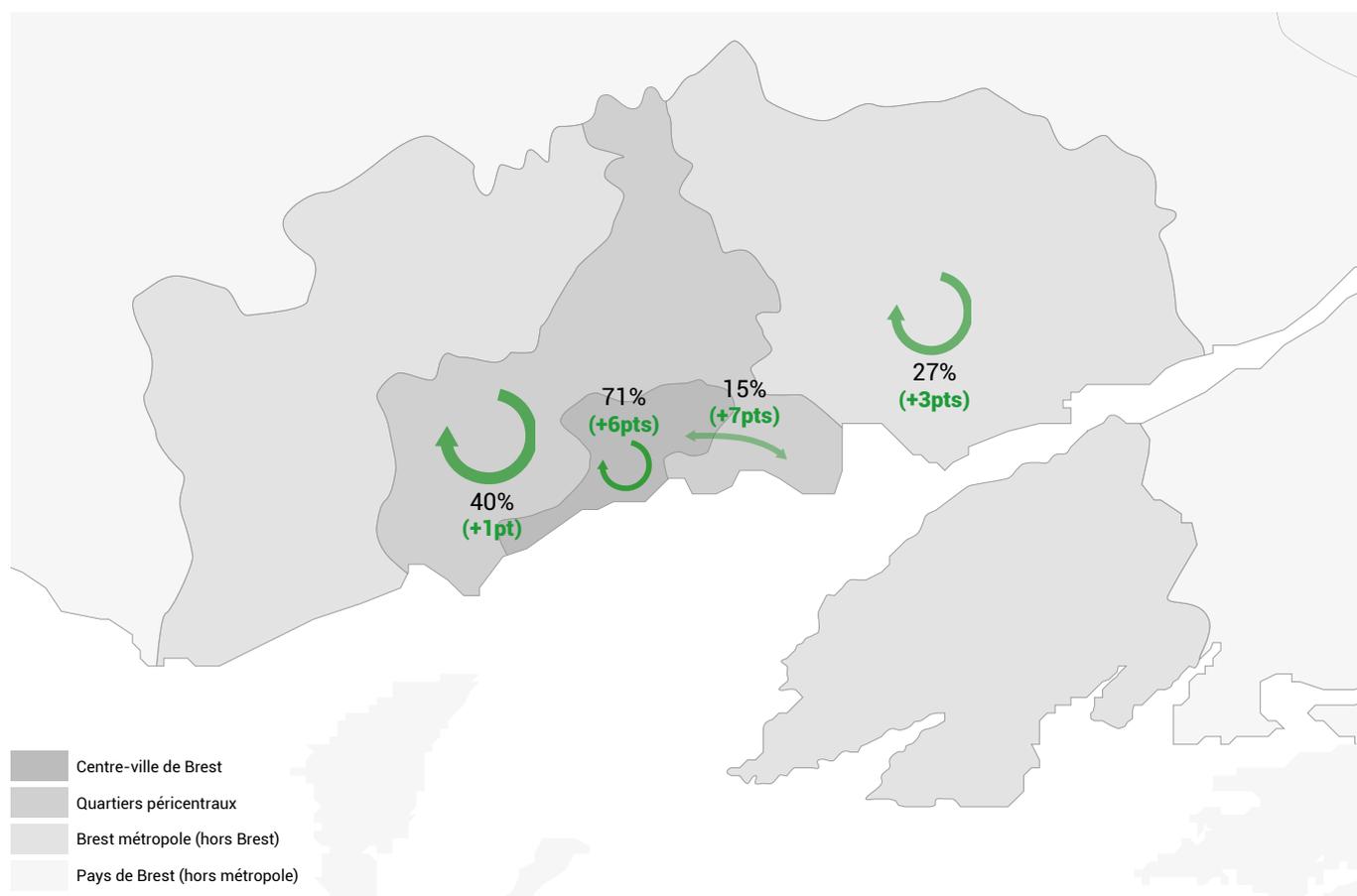
de Brest, cette part est également de 6 %, un chiffre stable par rapport à 2004. Les tracés du tramway, de la ligne de bus 1 et du téléphérique (offre la plus fréquente de transports en commun) sont repris sur la carte ci-dessus à titre indicatif.

On observe donc une hausse notable de la part de déplacements réalisés en transports collectifs entre les quartiers péricentraux

et le centre de Brest. On peut y voir un des effets du tramway puisque cela correspond au type de déplacements sur lesquels il peut être utilisé. Ces déplacements représentent cependant une faible part du volume global de déplacements internes à Brest métropole. Pour observer un développement significatif à cette échelle, le développement de modes collectifs capacitaires doit se poursuivre.

La part de déplacements piétons augmente dans le centre de Brest et entre le centre et les quartiers péricentraux

Parts modales (évolution/2004)



(ADEUP^a)

Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Dans le centre de Brest, la baisse de la part modale de la voiture n'est pas compensée par une augmentation de la part des transports en commun, stable à 6 %, mais par une augmentation de la part de la marche de 6 points. 71 % des déplacements internes au centre-ville sont réalisés à pied.

La part de la marche augmente également pour les déplacements entre le centre-ville et les quartiers péricentraux pour représenter 15 % de ces échanges. Sur ce type de déplacements, on peut remarquer

que la baisse de la part des déplacements automobiles (- 13 points) est quasiment compensée par la hausse des déplacements piétons (+ 7 points) additionnée à celle des transports en commun (+ 5 points). L'arrivée du tramway semble avoir eu un effet d'entraînement pour ces deux modes, l'amélioration de l'offre de transport étant associée à une hausse de la qualité des espaces publics le long du tracé, plus propices à la marche qu'avant la mise en service de la ligne A.

Les déplacements d'échange sont trop longs pour que la marche représente une part significative à cette échelle. Un déplacement piéton fait en moyenne 830 mètres.

Le lieu de résidence, déterminant important des pratiques de mobilité quotidienne

5 motifs principaux de déplacements sont distingués :

- Les loisirs et les visites pour motifs personnels (famille, amis...) : 23 % des déplacements.
- Les déplacements pour raisons professionnelles : 22 % des déplacements.
- Les déplacements pour réaliser tous types d'achats : 21 % des déplacements.
- Les déplacements pour accompagner, aller chercher ou déposer d'autres personnes.
- Les déplacements pour aller ou revenir de l'école, du collège du lycée ou de l'université.
- La catégorie « autres » concerne principalement les déplacements pour raisons de santé ou pour effectuer des démarches administratives.

Ci-contre, l'analyse par « motifs combinés » permet d'observer les déplacements sans tenir compte de leur sens (les déplacements « domicile-travail » et « travail-domicile » sont classés dans une seule catégorie).

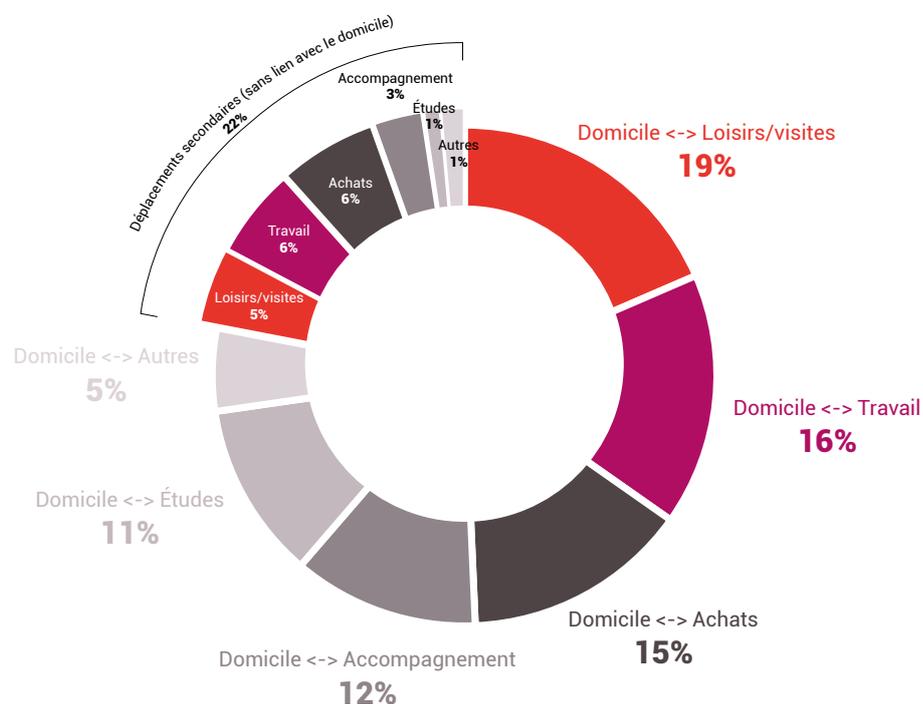
78 % des déplacements ont pour origine ou destination le domicile de la personne. Le lieu de résidence détermine donc de manière importante la mobilité d'une personne : les lieux qu'elle va fréquenter, les distances qu'elle va parcourir, les modes qu'elle va utiliser. Les autres déplacements, qui ne concernent pas un passage par le domicile, sont qualifiés de « secondaires » : aller à la piscine en sortant du travail, ou aller faire des courses après avoir déposé un enfant à l'école par exemple.

Dans le graphique suivant, les déplacements sont classés selon leur motif de destination. Par exemple, sortir du travail pour aller faire des courses générera un déplacement classé dans la catégorie « achats ». Lorsque le domicile est la destination du déplacement, le déplacement est classé selon son motif d'origine (par exemple, un trajet du lieu de travail vers le domicile sera classé dans la catégorie « travail »). Cette répartition est classiquement observée dans les EMD.

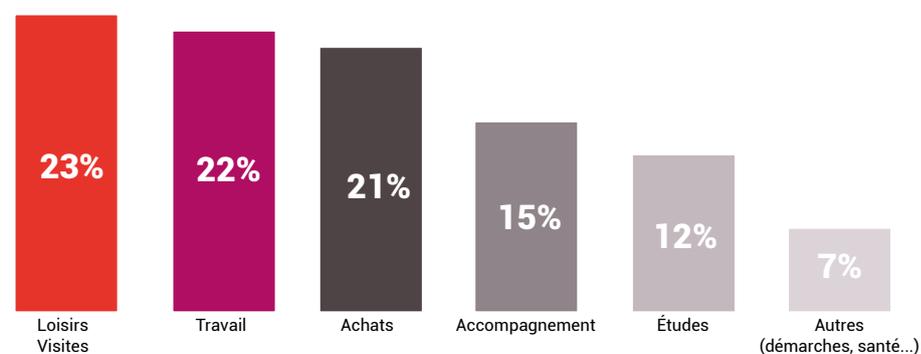
Ces chiffres concernent uniquement les déplacements internes au pays de Brest (95 % des déplacements des habitants) et ne tiennent donc pas compte des déplacements les plus longs qui entrent et sortent de ce périmètre et ont tendance à augmenter de manière significative les distances moyennes.

Le domicile, départ ou arrivée de 3 déplacements sur 4

Répartition des déplacements selon les motifs combinés

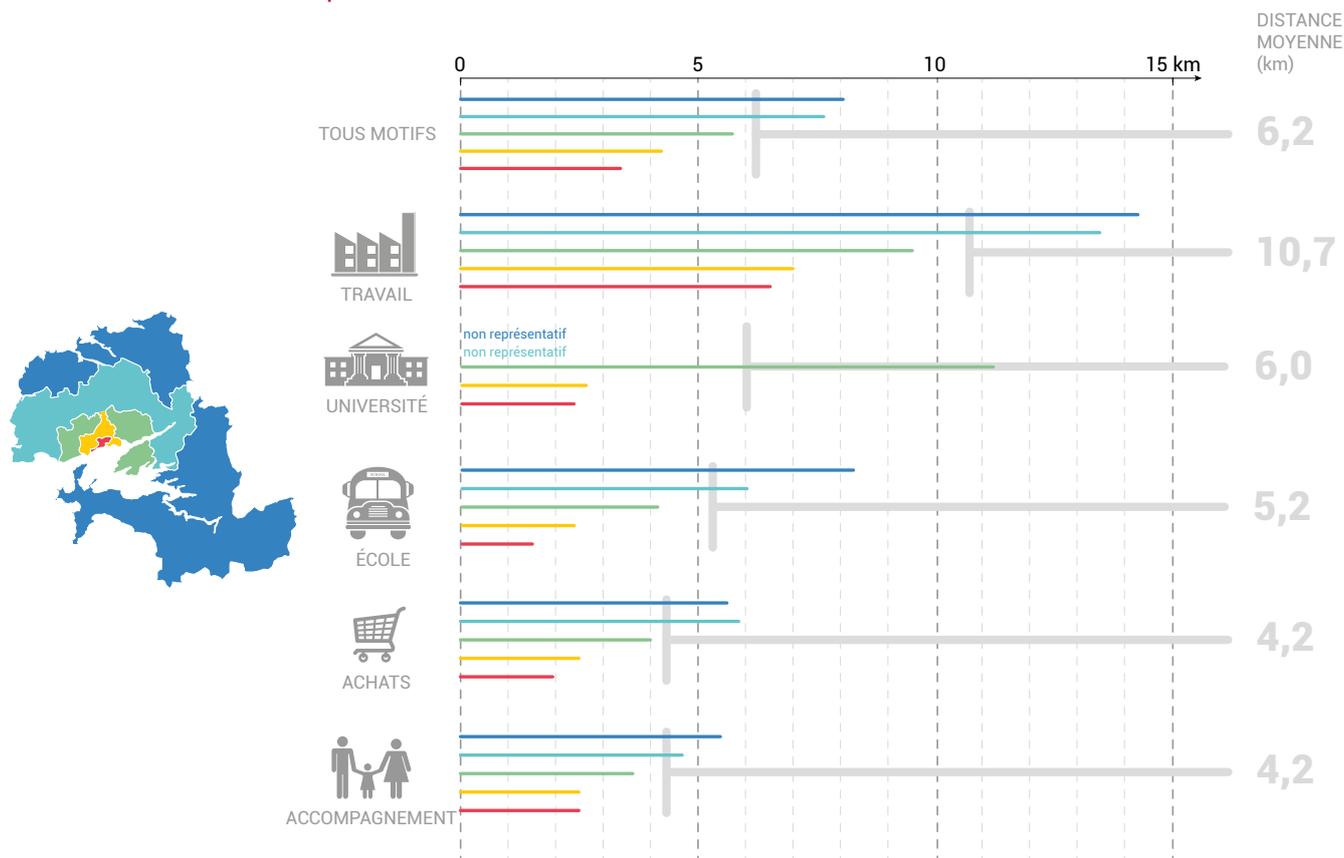


2 déplacements sur 3 sont effectués pour les loisirs, le travail ou effectuer des achats



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

La distance moyenne des déplacements depuis le domicile varie selon le secteur de résidence et le motif du déplacement



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

La distance moyenne des déplacements est influencée à la fois par le secteur de résidence et par le motif du déplacement. Elle a tendance à augmenter lorsque le lieu de résidence s'éloigne de Brest. Un habitant du centre-ville parcourt ainsi en moyenne 3,2 km par déplacement, contre 8,1 km en moyenne pour un habitant de la 2^e couronne du pays de Brest.

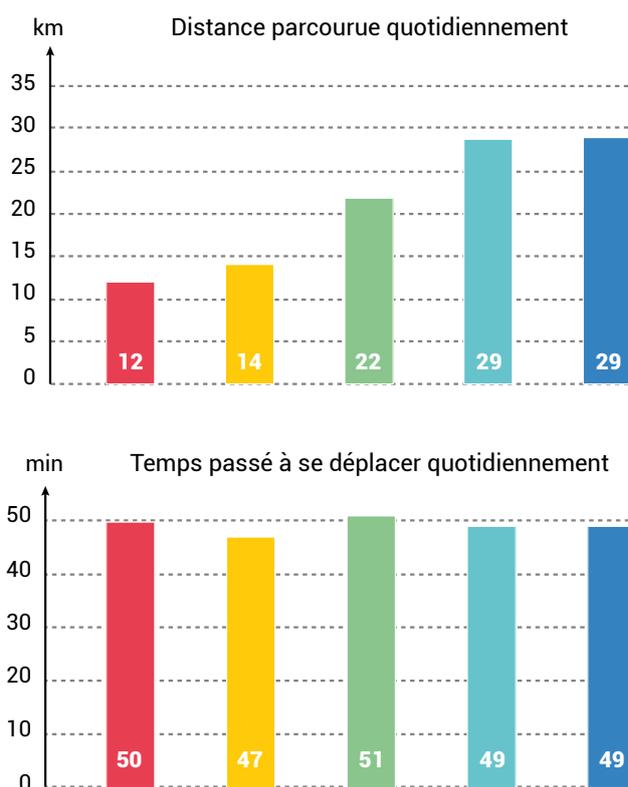
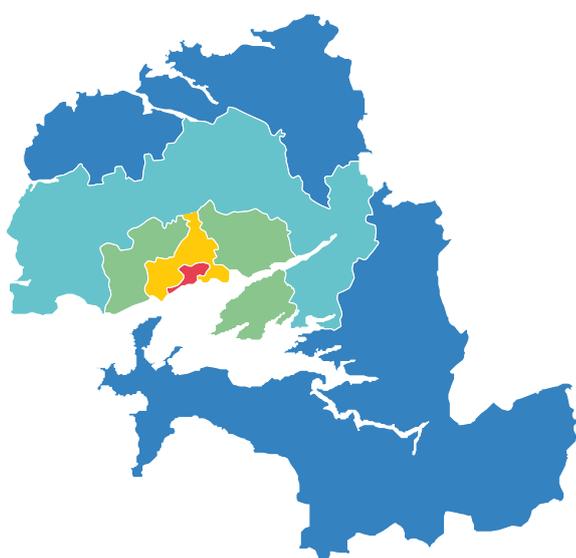
Le motif du déplacement détermine également la distance moyenne que les habitants effectuent. Le motif « travail » donne lieu aux déplacements les plus longs, 10,2 km en moyenne (entre 6,5 km et 14,2 km selon le secteur de résidence).

Les déplacements pour les achats sont plus courts, avec en moyenne 4,2 km parcourus par déplacement (entre 2 km et 5,6 km selon le secteur de résidence). Les déplacements en lien avec l'école ou l'université sont intermédiaires, avec respectivement en moyenne 5,2 km et 6,0 km.

Il semble donc qu'un système de déplacements de proximité soit permis par un bon maillage de pôles commerciaux, d'équipements et de services à l'échelle du pays. Le motif « travail » génère les plus longs déplacements et la concentration de l'emploi dans la métropole reste marquée.

Le motif du déplacement influence également le mode utilisé. Ainsi, à l'échelle du pays, 81 % des déplacements liés au travail sont effectués en voiture contre 67 % des déplacements liés aux achats. 30 % des déplacements pour le motif « achats » sont réalisés à pied. 25 % des déplacements des étudiants à destination des universités sont effectués en transports en commun.

Les habitants du pays de Brest se déplacent environ 50 minutes par jour
La distance parcourue varie du simple au double selon le lieu de résidence



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Les habitants du pays de Brest, quel que soit leur lieu de résidence, passent en moyenne environ 50 minutes par jour à se déplacer. Un habitant du pays hors métropole parcourt une distance quotidienne deux fois plus importante qu'un Brestois.

Ainsi, un habitant du centre de Brest se déplace à une vitesse moyenne d'environ 14 km/h alors que celle d'un habitant du pays hors métropole est supérieure à 35 km/h. L'amélioration des vitesses de déplacement à mesure que l'on habite plus loin de la ville-centre ne permet pas de

diminuer le temps passé à se déplacer mais de parcourir de plus longues distances.

En principe, un habitant du centre de Brest pourra rester plus facilement dans un périmètre restreint pour accéder à son travail, aux commerces ou à ses loisirs, qu'un habitant de la périphérie du pays de Brest. Les emplois, les équipements et les logements y sont à la fois plus densément répartis et plus mélangés. Cela explique qu'en moyenne, les distances parcourues par les habitants du centre de Brest soient plus faibles.

Dans le même temps, l'offre de transport alternative à la voiture y est plus développée et plus facile d'accès qu'en périphérie du pays. La densité étant plus importante et les fonctions plus mélangées, l'utilisation de modes ayant une vitesse nominale plus lente est plus importante (marche, transports collectifs et vélo notamment). Peu importe la répartition modale, le temps de déplacement des individus est en moyenne constant.

D'une Enquête Ménages Déplacements à l'autre, quelques enseignements

- Le volume de déplacements total augmente dans le pays de Brest.
- Le nombre de déplacements quotidiens par personne diminue légèrement chez les habitants de Brest métropole.
- 6 déplacements sur 10 ont pour origine et/ou pour destination Brest métropole (où vivent 50 % des habitants du pays de Brest).
- La voiture est le mode central du système de déplacement à l'échelle du pays : 63 % des déplacements.
- La part des déplacements réalisés en transports collectifs et à pied augmente dans Brest.
- La marche est le deuxième mode le plus utilisé. 1 déplacement sur 4 est réalisé à pied dans le pays de Brest, 7 sur 10 dans le centre de Brest.
- Le lieu de résidence est un déterminant majeur des pratiques de mobilité : il est au départ ou à l'arrivée de 8 déplacements sur 10.

Les évolutions observées entre l'Enquête Ménages Déplacements de 2004 et celle de 2018 sont essentiellement spatiales : le nombre de déplacements dans la métropole a diminué tandis qu'il a augmenté dans le reste du pays. Les parts modales ont évolué localement à Brest de manière très sensible. Si on se réfère au pas de temps qui nous sépare de la précédente EMD, l'opportunité d'une nouvelle enquête sur les déplacements des habitants du pays de Brest pourrait

se faire sentir à l'horizon 2030. On peut d'ores et déjà imaginer que les tendances que l'on observera alors, seront fort différentes. Sous l'influence des mutations climatiques, énergétiques, sanitaires et sociales que l'on connaît, il apparaît que nous n'ayons collectivement pas d'autre choix que d'aller vers un système de déplacements moins exclusif, énergivore, dépendant du pétrole et dommageable pour notre environnement. Cette transition réputée nécessaire

sera d'autant plus acceptée que les moyens accordés au bénéfice d'une mobilité plurielle et moins soumise à la dépendance automobile seront effectifs. Pour y parvenir, les ingrédients principaux de la recette sont déjà connus : plus de proximité en limitant autant que possible l'ouverture à l'urbanisation extensive de nouveaux secteurs, et un partage rééquilibré de la voirie accordant une place centrale à la marche, au vélo et aux transports collectifs.

Crédit photo : Guillaume Team - Brest métropole



LES OBSERVATOIRES | DÉPLACEMENTS

Direction de la publication : Benjamin Grebot | Réalisation : Julie Bargain, Lucie Bianic, Eloïse Blouet, Timothée Douy, Rémi Gérard, Arnaud Jaouen, Nadine Le Hir, Corentin Le Martelot, Sylvain Rouault | Mise en page :  d'une idée à 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 : 150 exemplaires | Dépôt légal : mai 2019
ISSN : 2267-4411 | Réf : 19/050 | Site web : www.adeupa-brest.fr

