



**Conseil de
Développement**

Pays de Lorient

Conférence de l'Économie Verte "Se déplacer demain au Pays de Lorient"

CDPL

décembre 2016



**Se déplacer demain dans le Pays
de Lorient et en Bretagne Sud**

3^e conférence de l'économie verte

**Mercredi 14 décembre
2016**



**Conseil de
Développement**
Pays de Lorient

Mercredi 14 décembre 2016
3ème conférence de l'économie verte

« Se déplacer demain dans le pays de Lorient et en Bretagne Sud »

- I - INTRODUCTION

Introduction et présentation du Conseil de Développement par Jean Verger, Président

Ouverture de la conférence par Olivier Le Lamer, vice-président de Lorient Agglomération, en charge des transports

Le Vice-Président de Lorient Agglomération souligne l'intérêt d'une politique des déplacements urbains forte dans le développement d'une politique urbaine structurante. Pour le Pays de Lorient, l'actualité 2017 est riche avec l'inauguration d'une nouvelle gare, du pôle d'échange multimodal (PEM) et de deux nouvelles branches du Triskell (aménagement du réseau) pour un bus à haut niveau de service. Ces nouvelles infrastructures de transports collectifs croisent la politique plus régionale en matière ferroviaire. Un important travail a été entrepris sur la refonte du réseau de transports urbains au sens large avec l'étude de tous les modes de déplacement. Les services ont travaillé sur l'analyse des modes de déplacements des habitants sur un territoire devenu plus rural depuis la fusion avec la communauté de communes du pays de Plouay en 2014. Ont ainsi été réalisées une étude par AUDELOR ainsi qu'une analyse plus fine auprès des usagers par la CTRL. Lorient Agglomération a sollicité le Conseil de Développement du Pays de Lorient (CDPL) pour être l'animateur de la réflexion en sortant du cercle institutionnel et obtenir une contribution la plus large possible à l'extérieur.

Gérard Darris vice-Président du CDPL

En qualité de pilote des groupes de travail SCOT et Économie Verte, Gérard Darris rappelle que les transports représentent 33% de la consommation d'énergie et 43% des émanations de gaz à effet de serre sur notre territoire (Plan Climat Énergie Territorial 2012). Dans ce contexte il convient de réfléchir aux modes alternatifs des déplacements. C'est l'objet du présent séminaire

-II -CONFERENCE DE LAURENT BARELIER, CHEF DE PROJET AU BUREAU D'ETUDE CHRONOS

Laurent Barelier entend proposer une analyse sociologique de la problématique.

Sur la base de l'étude d'analyse des déplacements réalisée par Audelor sur le Pays de Lorient, on fait le constat du manque de compétitivité des transports collectifs. Dans ce contexte, quelle utilisation est-elle faite de la voiture ? Où en sont les modes alternatifs de la marche et du vélo ?

L'analyse réalisée auprès de 4 000 personnes au niveau national recoupe les constatations faites au niveau local :

- Relative désaffectation des transports collectifs,
- Indice de satisfaction faible auprès de ceux qui les utilisent pour aller au travail,
- Temps de trajets jugés trop longs,
- Effort réalisé pour renforcer les réseaux de bus avec des résultats relativement faibles par rapport à ce qu'on pouvait en attendre,
- Coûts d'opération importants.

La voiture individuelle reste encore très présente en France même si les individus déclarent qu'il faudrait en limiter l'utilisation. En périphérie des grands pôles urbains le recours aux transports collectifs est plus important. Au-delà, la mobilité en voiture augmente de façon importante avec des coûts d'utilisation importants.

En parallèle la pratique du vélo et de la marche augmentent en milieu urbain.

Les pratiques d'inter et multimodalité avec des variations de recours aux différents modes de transports suivant les jours progressent.

60% de la population n'utilisent qu'un seul mode de transport (voiture ou transports collectifs).

Face à ce constat, la question est de savoir comment procéder pour faire évoluer la situation.

S'agissant des réseaux de bus, deux grandes stratégies s'offrent aux territoires :

- L'aménagement d'infrastructures (exemple du Triskell) en intégrant dans les véhicules de transports collectifs des services à la disposition des usagers (confort, WIFI),
- La mise en place de transports à la demande nouvelle génération (adaptation à la demande du jour selon la sollicitation des usagers, mais pas toujours compatible avec l'objectif d'un service public de transports accessibles à tous dans les mêmes conditions.

On peut envisager d'autres usages de la voiture en zones peu denses. Les foyers disposent le plus souvent de deux voitures dont l'une est très peu utilisée. Ne pourrait-on pas envisager dans ces conditions :

- des usages partagés,
- du covoiturage pour les trajets domicile travail organisé de façon informelle, car hors sites de mise en relation, avec partage des coûts entre les conducteurs et passagers.

L'importance du phénomène du covoiturage est difficile à mesurer. La pratique du covoiturage organisée de façon informelle concerne plutôt une population faiblement diplômée, en périphérie urbaine. Elle est plus particulièrement développée dans le nord et l'est de la France.

Les covoiturages via des sites internet concernent plutôt des catégories socio-professionnelles plus favorisées.

Un travail reste à entreprendre sur l'analyse des coûts des trajets toutes dépenses confondues (carburant, assurance, amortissement) pour aider les covoitureurs à évaluer et partager les frais.

Pour faire évoluer les pratiques, il faudrait renforcer la pénalisation des règles de stationnement : 1/3 seulement des voitures respectent les règles de stationnement ce qui favorise le recours à l'usage de la voiture individuelle en secteur urbain. La pénalisation sera facilitée par la verbalisation relevant de la compétence des communes. Des caméras de surveillance pourront être utilisées pour effectuer les verbalisations des contrevenants filmés.

Il existe un réservoir de demandes non satisfaites pour la pratique du vélo. On recense un parc de 26.7 millions de vélos pour adultes en France. La moitié des déplacements font moins de 5 km. Il faut encourager la pratique du vélo pour les accomplir. En zones denses on pourrait mieux utiliser le réseau de chemins et petites routes communales pour organiser et relier le réseau, et aménager les cheminements vélo.

Question sur les tarifs, la gratuité ne faciliterait-elle pas le recours aux transports collectifs?

Réponse du conférencier : La démarche est intéressante mais les freins à la mobilité ne sont pas forcément financiers. Il s'agit plutôt de modifier les habitudes et les usages. Déjà de nombreuses populations bénéficient d'aides et de tarifs réduits mais ne les sollicitent pas.

Question aux élus : Ne pourrait-on procéder à une évaluation du multimodal sur un même trajet ? Dans les transports collectifs, il faudrait évaluer le niveau de l'hygiène des véhicules, par exemple les sièges en tissus ne favorisent pas un bon nettoyage ?

Réponse du conférencier : L'intermodalité concerne 13% des personnes et n'est donc pas très développée, pour des problèmes d'intégration tarifaire. La question de l'hygiène n'est pas soulevée mais les transports collectifs sont perçus à tort ou à raison comme sales par de nombreux usagers.

Concernant l'autopartage : « Autolib » à Paris n'a pas permis de réduire la voiture individuelle. Le dispositif concerne en fait plus souvent des usagers des transports collectifs ou du vélo qui ont besoin ponctuellement d'une voiture. Il est plus particulièrement utile dans les endroits moins bien dotés en transports collectifs. Il peut éventuellement limiter le recours à l'achat d'une voiture, mais son impact réel reste à démontrer.

Le problème que pose l'usage du vélo en zone urbaine porte essentiellement sur la crainte de l'accidentologie qui reste un frein important (alors même s'il y a peu d'accident en vélo par rapport aux deux roues motorisés) d'où la nécessité de réaliser des aménagements sécurisés.

Le mode d'attribution des indemnités kilométriques par les entreprises à leurs salariés pourrait évoluer. Pour les ménages qui ont des trajets particulièrement longs, on pourrait cibler l'indemnité sur la partie contrainte du déplacement en voiture.

Question : Le conférencier a indiqué que 30% des usagers ne respectent pas les règles de stationnement. En quoi ce comportement influe-t'il sur l'usage des transports collectifs ? Par ailleurs un recours aux nouvelles technologies ne permettrait-il pas de renforcer l'usage des transports collectifs ?

Réponse du conférencier : Si les contrevenants aux règles des stationnement étaient plus systématiquement pénalisés, ils prendraient moins volontiers leur voiture. Encore faut-il que le transport en commun alternatif soit performant.

Concernant le niveau de pollution généré par les voitures, il faut rappeler que la production même de celles-ci est déjà polluante au-delà de la pollution générée par son usage.

Les nouvelles technologies améliorent la qualité du service et de l'usage des transports collectifs mais pas forcément l'utilisation quantitative de ce mode transport.

Comment réduire la place du véhicule en ville ? On doit faire face à la résistance des commerçants en ville. Comment concilier l'économie et les déplacements doux ? Les commerces en périphérie amènent à vider les centres-villes. Il est difficile de trouver des solutions à ces questions.

Question sur la tarification : la gratuité du réseau à Aubagne s'est accompagnée de la densification du réseau et la facilité de l'accès aux autres réseaux. Niort va passer à la gratuité totale en 2017 et Dunkerque en 2018. Aucun des territoires qui ont recouru à la gratuité ne sont revenus sur cette décision. Pourquoi ne pas la mettre en œuvre à Lorient ?

Réponse d'Olivier Le Lamer : Le sujet est très difficile, il faut mettre en corrélation la gratuité du service et sa qualité. La tarification sociale permet de le rendre gratuit pour les usagers qui en ont besoin. Les analyses du GART montrent que la gratuité a été mise en œuvre sur 25 réseaux mais essentiellement de petite taille. Le problème réside dans le principe de la contribution de l'utilisateur à une économie globale de transport. Le financement des transports collectifs provient majoritairement du versement transport (80% du taux de production en Pays de Lorient). La part de l'utilisateur est de plus en plus faible. Les coûts de production ont augmenté. La baisse des contributions de l'État aux budgets généraux des collectivités rend la contribution à l'équilibre difficile. Si l'utilisateur ne paye pas, c'est le contribuable qui devra prendre le relais.

Question : quelle est l'utilité réelle de nos usages, ne se déplace-on pas sans raison à n'importe quel moment et n'importe quel coût ?

Réponse du conférencier : on remarque que les usagers détenteurs d'un abonnement ont des pratiques de « sur-utilisation » des transports collectifs. La gratuité ne répondra pas forcément aux difficultés financières des potentiels usagers pour lesquels les freins viennent beaucoup de la méconnaissance du service, du réseau et de son accès.

Question : Si on gare sa voiture pendant sa journée de travail on pourrait la proposer dans l'intervalle à d'autres usagers. Que penser de la circulation alternée en période de pollution ?

Réponse du conférencier : l'auto partage entre particuliers est peu pratiqué, et s'il l'est c'est essentiellement en secteur très urbain. Il existe de nombreux freins à cette pratique : crainte de détérioration du véhicule, non connaissance de l'utilisateur alternatif.

La circulation alternée peut être efficace à court terme, mais elle est clairement insuffisante à long terme. L'interdiction des véhicules les plus polluants sera une solution de plus en plus utilisée malgré l'inconvénient de toucher les populations les plus défavorisées. Il faudrait envisager des compensations. Mais en fait à Paris ceux qui circulent en voiture sont les plus aisés.

Question : Le versement transport ne pourrait-il pas être en partie affecté aux aménagements des voies vélo ?

Réponse du conférencier : il faudrait vérifier la faisabilité juridique et politique d'une telle affectation financière. Il sera plus intéressant de voir s'orienter les constructeurs vers des voitures autonomes achetées par des collectivités pour des usages partagés .

Le choix du mode de transport se fait en fonction de son efficacité en matière de temps. Dans l'organisation des modes de transport il convient d'étudier le temps passé par rapport au trajet parcouru. En effet, le temps est le 1er critère de choix d'un mode de transport.

Question : Quid des parkings relais en périphérie ?

Réponse du conférencier : ils peuvent constituer des aspirateurs à trajets plus longs. Le bilan global en est difficile à dresser. Il semble que ces parkings sont intéressants s'ils sont articulés correctement avec les transports collectifs.

La question clef porte sur le partage de l'espace public sans opposer la périphérie au centre. La majorité de l'espace public est aujourd'hui affectée à la ville. Ce sont aujourd'hui les plus riches qui y possèdent une voiture. On se heurte à une grande opposition à la limitation de l'accès en voiture en ville.

Les usagers des voitures sont les plus privilégiés par les transports collectifs qui allègent la circulation automobile. Les utilisateurs de voitures ne devraient-ils pas contribuer à l'amélioration des modes alternatifs ? C'est un des objectifs du péage urbain (Londres) mais là aussi se pose le problème d'accessibilité à la ville pour tous.

Question : Quelle est l'implication des entreprises dans la mobilité de leurs salariés ?

Réponse du conférencier : elles financent les transports collectifs via le versement transport. Certaines organisent la mobilité de leurs salariés. Il y a certains réseaux de bonnes pratiques qui se sont constitués dans le nord avec mise à disposition de vélos, voire de vélos électriques, parfois elles organisent le covoiturage de leurs salariés mais tout cela n'est pas encore bien mesuré.

III - PRESENTATION DE L'ETUDE AUDELOR PAR JEAN-CHRISTOPHE DUMONS

(voir l'étude complète sur le site cdpl.bzh)

L'enquête a été réalisée en 2016 sur un échantillon représentatif de 4000 personnes habitant le Pays de Lorient. Elle intervient dans le cadre du SCOT (Schéma de cohérence territoriale), et permet des comparaisons avec la précédente enquête de 2004. On relève une augmentation de +24% (900 000 déplacements un jour de semaine en 2016) du volume des déplacements du territoire. Le centre-ville de Lorient draine une part importante de l'ensemble des déplacements. Une grande partie sont des déplacements non contraints : achats et loisirs.

S'agissant de la fréquentation des transports collectifs, on constate une baisse des effectifs contraints chez les scolaires et la stagnation des déplacements pour le travail.

Les habitants se déplacent majoritairement en voiture (64% en 2004, 58% aujourd'hui) de plus en plus pour le travail. La marche à pied représente de 24 à 31% des déplacements. Il y a deux fois plus de déplacements à vélo même s'ils restent faibles.

Les transports collectifs sont en régression de 8 à 6% sauf les trajets en train qui augmentent.



Thème N°1 : La mobilité des jeunes

Christine Le Goff (étudiante de l'UBS), Isabelle Camillerapp (SNCF en remplacement de Patrice Barbel absent) et Alexandre Métivier (Mission Locale de Rennes)

Christine Le Goff : Conclusions de l'étude réalisée sur la thématique de la mobilité des jeunes auprès de la population estudiantine sur le pays de Lorient.

Le sondage réalisé a permis de recueillir 680 réponses concernant l'utilisation des transports, bus, batobus, vélo, marche à pied, ou voiture.

75% des étudiants habitent à moins de 5km de l'université. Leurs déplacements entre domicile et le lieu des études se font pour 25% à pied ou à vélo, 37% en voiture personnelle et 9% en bus.

67% possèdent une voiture et 65% l'utilisent pour venir à l'université, les autres viennent à pied ou à vélo et veulent continuer. Peu viennent en bus mais ils préféreraient venir en voiture personnelle.

60% de ceux qui viennent en voiture ne souhaitent pas changer, les autres aimeraient pouvoir venir à pied ou à vélo.

Les coûts et l'impact environnemental des déplacements en voiture des étudiants doivent être mesurés.

L'impact financier est de 2242 €/an pour ceux qui viennent en voiture, 300 €/an pour ceux qui viennent en bus.

Comment inciter à moins utiliser la voiture ? :

Quelques projets sont à l'étude :

- mise en place d'une plateforme de covoiturage sur le site de l'UBS, une autre sur le site de la CTRL,
- organisation d'une journée sans voiture,
- information des étudiants sur les autres solutions (location gratuite de vélo par exemple peu ou pas connue),
- sensibilisation et implication des étudiants.

Isabelle Camillerapp : Comment atteindre l'objectif « Bretagne mobilité augmentée » ? Une solution que les étudiants pourrait constituer en organisant des cours à distance.

Une étude a porté sur l'utilisation de plusieurs réseaux suivant le moment : en semaine, le week-end, pendant les vacances. Comment décloisonner l'approche des transports des étudiants pour leur proposer des solutions intégrées adaptées à leurs déplacements ?

Une solution à Rennes a porté sur la création d'un pack avec un bouquet d'offres différentes : vélo-trains, TCU-trains, TCU-covoiturage-ouibus, réduction de tarif en cas d'autopartage... Le taux de satisfaction à 96% de telles offres est très encourageant. On s'aperçoit en outre que le pack entraîne une évolution des pratiques des étudiants en leur faisant découvrir d'autres modes de transport que la voiture individuelle.

Après Rennes, la formule a été testé à Brest avec un succès similaire. La formule étendue a été vendue à 6000 étudiants sur 26.000. Elle a même été exportée en Chine, sur un territoire intéressé par l'expérience.

Alexandre Métivier : création d'une application pour favoriser les déplacements des demandeurs d'emploi, notamment du public de la mission locale. Une plate-forme a été créée pour les jeunes de 16 à 25 ans avec un travail sur :

- la pédagogie de l'accessibilité aux transports collectifs
- l'information de l'accès à la gratuité (alors qu'ils utilisent les transports collectifs sans billets et payent des amendes),
- la présentation du réseau,



- des matinées pratiques d'utilisation,
- la présentation d'offre de location de voitures pour se déplacer sur les zones d'activité pour ceux qui sont au centre,

- une aide pour accéder au centre-ville pour ceux qui habitent en périphérie.

La mission locale aide les jeunes à passer leur permis de conduire avec :

- un système de conduite supervisée consistant en une conduite accompagnée par des bénévoles.
- un travail de soutien au code de la route.
- un travail sur l'offre matérielle de mode de déplacement : location, réparations de véhicules permettant un accès temporaire à l'emploi

Enfin, un ensemble de dispositifs pour favoriser la mobilité de ce type de public

Ont également été repérés sur d'autres territoires la récupération d'anciens vélos de la poste et leur mise à disposition gratuite ou encore la mise à disposition de vélos électriques par une association d'insertion.

Question : pourquoi chercher des solutions favorisant l'accès aux voitures plutôt que le recours aux modes doux ? Pourquoi le permis de conduire est-il nécessairement le diplôme à acquérir pour accéder à l'emploi ? Ne serait-il pas préférable d'accompagner les jeunes et de les amener à utiliser d'autres modes de déplacements ? On peut éventuellement par exemple travailler avec des covoitureurs réguliers pour accompagner ce type de public. Pourquoi les étudiants délaissent-ils les transports collectifs ?

Réponse : Malgré tout le permis de conduire reste aujourd'hui un diplôme nécessaire pour accéder à l'emploi, il est exigé par les employeurs. Si les jeunes n'utilisent pas les transports collectifs c'est essentiellement parce qu'ils les trouvent désagréables, ils disent ne pas disposer d'arrêts très proches (moins de 500m) de leur domicile.

Question : Quid de l'application CTRL, pourquoi ne pas avoir une application indiquant précisément à quel heure le bus va arriver ?

Réponse : actuellement il y a un système d'alertes sur les retards, il est en cours d'évolution pour améliorer ce point. La demande est très forte pour les moins de 25 ans, beaucoup moins pour les usagers plus âgés moins familiers avec ce type d'outils numériques.

Question : Une nouvelle procédure de délégation de service public de la gestion des transports collectifs du territoire est en cours, le cahier des charges prévoit-il une telle application ?

Réponse du représentant du service : L'agglomération prévoit dans la consultation que le délégataire devra participer au travail de mise en place de l'application.

Question : Alors que le permis de conduire reste le 1^{er} diplôme de mise à l'étrier pour les jeunes, ne pourrait-on pas renforcer l'offre de packs assortis d'intermodalités. Par exemple, ceux-ci sont-ils transrégionaux ?

Réponse : Pour le moment on arrive à organiser l'intermodalité entre échelons local, régional, national mais on n'a pas encore réussi à franchir la dimension interrégionale. Cela reste toutefois un objectif.

Remarque d'une personne de la Mission Locale de Lorient : si le permis de conduire reste

déterminant pour la recherche d'emploi c'est que les employeurs l'exigent. Eux aussi devraient évoluer dans leurs demandes.

Réponse : De nouvelles pratiques peuvent faire évoluer les mentalités. Ainsi s'agissant de l'usage de vélos partagés : au Japon on n'attache pas les vélos, tout le monde peut les utiliser. Aujourd'hui, nous pouvons avoir recourt à un gravage systématique des vélos permettant de les restituer à leurs propriétaires lorsque la police les trouve.

Le succès important des packs a conduit à l'évolution des comportements à l'égard de la voiture. On a remarqué que cela entraînait effectivement une augmentation du recours aux transports collectifs. Dans le pack, on constate que l'impact financier positif est très important pour les usagers.

A Rennes ce sont : le département et la DIRECTE qui ont porté ce projet avec le succès constaté.

Thème N°2 : L'intermodalité et le Pôle d'Echange Multimodal de Lorient

Anne Laure Le Cabellec (Lorient Agglomération), Isabelle Cammillerapp (SNCF), Serge Philippe (Vel'Orient).

Anne Laure Le Cabellec : Présentation des avantages et objectifs du projet de PEM lorientais :

- une meilleure orientation en sortant de la gare,
- un accès plus facile aux quartiers nord et au centre-ville en mode piétonnier,
- l'amélioration du stationnement de vélos sécurisé et abrité quelle qu'en soit sa durée,
- une dépose minute en surface
- le stationnement en longue et moyenne durée augmenté en sous-sols
- l'approche du bus devant la gare favorisant l'accès au triskell 1
- le cheminement favorisé vers la gare d'échange

Un film de présentation de l'opération est visionnable sur le site de Lorient agglomération.

www.lorient-agglo.fr/index.php?id=12488

Isabelle Cammillerapp : l'intermodalité doit être réalisée en bonne intelligence. Le travail collaboratif entre la Région et les agglomérations a été déterminant. L'application Breizh Go interfacée avec l'application SNCF, permet de construire son trajet. Le travail s'est fait entre toutes ces collectivités favorisant les recherches intermodales de trajets optimisés faciles d'utilisations et performants.

Serge Philippe (association Vel'Orient) souligne qu'il faut qu'on puisse donner envie aux usagers d'utiliser le vélo. L'intermodalité entre les transports collectifs et vélo concerne deux types d'usagers :

- les pendulaires : ceux qui viennent travailler en utilisant le réseau ferré ne peuvent pas mettre leur vélo dans le train. Il faut donc qu'ils puissent les garer de façon sécurisée dans leurs gares de départ et/ou d'arrivée, idem pour les stations de batobus. L'accès est facilité sur les pistes d'accès au PEM : les stationnements vélos sont à proximité des quais TER. Les moyens d'accès aux transports collectifs sont harmonisés avec des pass uniques. Les passerelles sont accessibles majoritairement aux piétons, il faut en favoriser l'accès en vélo.
- les vacanciers saisonniers : de plus en plus de personnes voyagent à vélo, il faudrait pouvoir les aider à se déplacer de cette façon comme cela a été fait en Pays de Loire : partir en vélo et pouvoir revenir en train par exemple, aménager les voies vertes.

Question : L'utilisation des vélos a augmenté pendant les travaux du Triskell. L'amélioration du bus ne va-t-elle pas amener des gens à moins utiliser le vélo. ?

Réponse : En fait l'idéal consiste à favoriser les modes selon les jours : selon la météo ou l'organisation de la journée mais pas de favoriser un mode de déplacement plutôt qu'un autre. On cherche surtout à favoriser le recours aux modes doux.

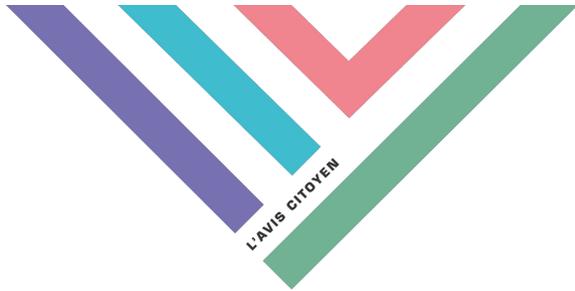
Question : comment imaginer une carte qui permette d'acheter des tickets sur plusieurs réseaux de la région. Ne pourrait-on pas envisager une même réponse numérique pour l'achat des transports différents sur le territoire breton ?

Réponse : C'est effectivement un objectif à se fixer et qui pourra être développé à partir de l'expérience du pack étudiant mis en place à Rennes. Certaines choses deviennent au contraire de plus en plus compliquées, notamment pour acheter des billets de train. Par ailleurs différents usages du vélo qui ne sont pas forcément pris en compte dans les aménagements du Triskell : le vélo dans les voies du bus permet d'aller vite mais entraîne des conflits d'usage sur ces voies aux intersections avec les voitures. La circulation à vélo sur les trottoirs est mal adaptée aux personnes qui doivent aller vite. Pour les tickets, on se heurte au problème d'interventions de plusieurs opérateurs (Train SNCF national, trains interrégionaux, TER, cars Macron). Les aménagements du Triskell ont pour objectif de favoriser les modes de déplacements les plus vulnérables. La réponse est différente suivant les voies, selon leur physionomie et l'usage des voies par les différents modes de déplacements.

Thème N°3 : expériences d'ailleurs

Benoit Bîthorel (Concarneau Cornouaille Agglomération) ; Yann Dufour (Saint-Nazaire Agglomération) ; Victor Antonio (Brest Métropole Océane)

Benoit Bîthorel : il présente la réflexion sur un territoire moins urbain que celui du Pays de Lorient. Quand la communauté de communes s'est transformée en agglomération, les extensions du réseau de transports collectifs ont été réalisées suite à l'organisation de réseaux virtuelles ne fonctionnant que sur sollicitation des usagers. Ceux-ci devaient réserver au plus tard la veille le transport souhaité. Au-delà du transport collectif un travail a été engagé sur l'organisation du covoiturage et les modes doux et jusqu'au télétravail. L'étude a été financée par l'Ademe, et a été axée sur le développement durable de façon à mesurer l'impact environnemental des solutions mises en place. Un volet sociologique a été développé : des outils ont été envisagés sur les pistes cyclables, pour le transport à la demande et le covoiturage. A Concarneau, on ne déplore pas vraiment de problème pour la circulation des voitures, il faut tout de même inciter les usagers à recourir à des modes de déplacements plus durables que la voiture. Maintenant les déplacements à la demande s'effectuent avec des demandes une heure à l'avance et non la veille. On prévoit de concentrer les réseaux collectifs en zones denses et de travailler sur des dessertes différentes au-delà (covoiturage de proximité par exemple). Un travail est en cours sur l'optimisation du transport scolaire mixé avec des déplacements vélo et du covoiturage. A l'avenir les schémas d'urbanisme vont tendre à limiter l'étalement urbain. On note l'image négative pour les jeunes du transport collectif qu'il convient d'améliorer. Les transports à la demande doivent pouvoir être sollicités par SMS plutôt que par appel téléphone.



Yann Dufour : Un travail a été engagé sur le transport public. A Saint-Nazaire, ils sont historiquement utilisés par les passagers captifs : scolaires ou catégories défavorisées. Un virage s'est amorcé avec la création d'une voie à Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec une fréquence toute la journée toute l'année, des lignes urbaines à bon cadencement, des lignes périurbaines desservant les bourgs des communes de l'agglomération. Le dispositif est assorti d'un système d'appel à des taxis pour rabattement sur les lignes régulières avec des réservations souples (1 heure avant la course). On a ainsi constaté une hausse de fréquentation importante. La sociologie d'usage s'est modifiée notamment sur la ligne structurante. La fréquentation s'est améliorée tout au long de la journée et tout au long de l'année. 20% est payé par l'utilisateur, 80% par le versement transport et la part publique. Une réflexion a porté sur l'augmentation du confort d'accès (quais bus). Des applications mobiles ont été mises en place pour l'information en temps réel, l'achat de titre et le compostage des billets de transport (cette partie encore faiblement utilisée). En projet est prévu un travail sur les voies cyclables. A partir d'avril prochain sera mis en place un service de location de vélos classiques et électriques à longue durée. La communication a été renforcée. Le plan de déplacement des entreprises doit permettre de réfléchir sur les espaces de parking des voitures des grosses entreprises. On organise un rapprochement et une réflexion commune entre services d'urbanisme et de transports.

Victor Antonio : Un travail important a été entrepris sur l'alternative à la construction d'un 3^{ème} pont sur la Penfeld pour rejoindre les deux rives génératrices d'activités. Une réflexion a été engagée à partir du plateau des Capucins déclassé du domaine militaire en plein centre-ville. On a recherché un mode alternatif de déplacement pour passer au-dessus de la Penfeld, dépendance du domaine militaire : plutôt qu'un pont très cher, on a mis en place un téléphérique immédiatement très fréquenté : 40.000 personnes en 10 jours, donnant une image très dynamique et moderne aux transports publics.

L'image innovante est déterminante de la même façon qu'à Lorient le batobus zéro émissions a amené à favoriser l'image des transports collectifs.

Question : quand pourra-t-on mettre les vélos à l'avant ou à l'arrière des bus ?

Réponse : A Saint-Nazaire les vélos pliants sont acceptés dans les bus. Sinon on travaille plutôt sur l'intermodalité avec des parkings à vélo sécurisés. On n'a pas encore de solution satisfaisant pour transporter les vélos. A Brest les vélos sont acceptés dans les tramways et bus en dehors des heures de pointe.

Toutes les présentations sont accessibles sur www.cdpl.bzh/ressources



CONCLUSION DE LA CONFERENCE PAR LAURENT BARELIER

En Bretagne on peut se féliciter d'une bonne coopération et d'un travail en cohérence qui paraissent très intéressants. C'est loin d'être le cas partout. Il faut compenser intelligemment et qualitativement la croissance constante des déplacements. Créer de nouvelles infrastructures certes mais surtout optimiser l'existant. On doit analyser les pratiques de déplacement, les observer avant d'intervenir pour faire évoluer les comportements.

Tout se passe comme si on devait combiner incitation et contrainte. On doit forcément les mettre en cohérence : donner envie d'utiliser les transports collectifs, recourir à une fiscalité incitative et écologique pour développer de nouvelles modalités de transport et de déplacement.

CONCLUSION DE JEAN VERGER

Le président du CDPL rappelle le débat public de la soirée. Il convient de réfléchir non seulement sur LA mobilité mais sur LES mobilités. Il y a plusieurs modes de transports suivant la nature des déplacements. Il convient de réfléchir en intermodalités au-delà de nos habitudes et surtout de : **DONNER ENVIE**
Notre bateau électrique est un bon facteur d'image performante et qualitative de transports collectifs, il faut l'utiliser !



Conseil de Développement du Pays de Lorient

1, rue Fulvy
56100 Lorient
contact@cdpl.bzh
Tél : 02 97 76 72 08
www.cdpl.bzh

