

N°6 > MARS 2011

Agence
Départementale
du Développement
Économique
et Territorial

LES CAHIERS DE CÔTES D'ARMOR DÉVELOPPEMENT



LES MOBILITÉS

UN DÉFI ÉNERGÉTIQUE ET ÉCONOMIQUE POUR LES CÔTES D'ARMOR

LES CAHIERS DE CÔTES D'ARMOR DÉVELOPPEMENT

Parutions précédentes :

- Les outils du développement économique local en Côtes d'Armor
- Le transport et la logistique en Côtes d'Armor
- Les migrations alternantes en Côtes d'Armor
- Les zones et parcs d'activité en Côtes d'Armor
- La mer - La filière pêche en Côtes d'Armor

"LES MOBILITÉS UN DÉFI ÉCONOMIQUE ET ÉNERGÉTIQUE POUR LES CÔTES D'ARMOR"

est le 6^e numéro de la série des cahiers de Côtes d'Armor Développement.

DÉPÔT LÉGAL : 1^{er} trimestre 2011

N° ISSN EN COURS

TIRAGE : 1 000 exemplaires

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Laurent Queffurus

CRÉDIT PHOTOS ET ILLUSTRATIONS :

CG22, CAD22

CONCEPTION GRAPHIQUE :

VP Création - 02 96 58 62 78

IMPRESSION :

Guivarch L'Imprimerie - 02 96 79 87 77

Publié avec le concours de :



Sommaire

LE VÉHICULE AU CŒUR DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

ÉTAT DES LIEUX.....	4
Une population croissante	4
Un département plutôt rural	4
Des territoires plus attractifs sur la partie nord.....	4
Recul de l'âge moyen.....	5
70% de propriétaires	5
La voiture plébiscitée par les costarmoricains.....	5
Un taux de motorisation supérieur à la moyenne régionale.....	7
LE PRIX DES CARBURANTS :UNE AUGMENTATION INÉLUCTABLE	8

LES CÔTES D'ARMOR FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

1 ^{er} SCÉNARIO : Une adaptation à la marge.....	9
Le budget transport : bien souvent des dépenses contraintes.....	10
Des entreprises qui réfléchissent.....	12
Des exemples d'utilisation d'internet pour limiter les déplacements.....	14
2 ^e SCÉNARIO : LES BOURGS PROCHES DE VILLES DYNAMIQUES SE REVITALISENT	15
3 ^e SCÉNARIO : LA POPULATION SE CONCENTRE DANS QUELQUES ENSEMBLES MÉTROPOLITAINS ..	17

QUELS MOYENS POUR SE DÉPLACER ?

LE TRANSPORT À LA DEMANDE ..	19
Quelques exemples de services de transport à la demande en Côtes d'Armor.....	20
LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN CÔTES D'ARMOR	21
LE COVOITURAGE.....	21
L'AUTOPARTAGE : UNE VOITURE EN LIBRE SERVICE	22
LE VÉLO : UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE	22
LA MARCHÉ À PIED ... ET LA SOLUTION DU PÉDIBUS	23
LA VOITURE DE DEMAIN : INTERACTIVE ET COMMUNICANTE	23

ÉDITO

La **mobilité des personnes et des marchandises** constitue un **enjeu majeur** pour le maintien de l'attractivité des territoires, notamment pour les espaces ruraux et périurbains.

La **quasi-totalité** des ménages étant équipée **d'un ou plusieurs véhicules automobiles**, la majorité des déplacements, professionnels ou privés, **s'effectue en voiture**, moyen de transport privilégié par une très large proportion de la population et **81%** des actifs.

Cette mobilité croissante se traduit, en Côtes d'Armor, par une part **de plus en plus importante** d'actifs ne travaillant plus dans leur commune de résidence : **2 sur 3 en 2006** contre 1 sur 3 en 1982.

Les navettes domicile-travail se multiplient et s'allongent alors que les raisons de se déplacer augmentent : loisirs, commerces, études...

Ce document prospectif pose comme principe de base l'accélération du rythme de **croissance du prix des carburants** au cours des prochaines années. Partant de cette hypothèse, qui ne manquera pas de se réaliser, il tente d'identifier, compte tenu des spécificités du

département en matière de développement et d'occupation de l'espace, **les défis auxquels vont être confrontés les costarmoricains**.

Stratégie d'adaptation (diminution des déplacements, arbitrage entre différents postes de consommation...), évolution de l'occupation de l'espace, nouveaux modes de déplacements, quel que soit le ou les scénarii mis en oeuvre, **la nécessité de reconsidérer** les logiques et modes de déplacements s'impose d'ores et déjà.

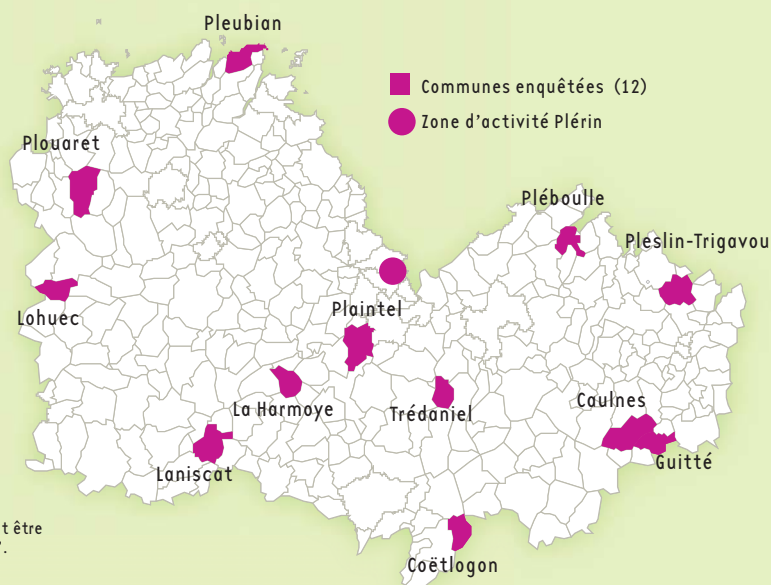
Afin **d'associer** les **élus locaux** et les **habitants** à cette réflexion prospective, une enquête et des entretiens ont été réalisés par l'agence Côtes d'Armor Développement (cf. carte) dans des communes aux profils différents (rurales, littorales ou périurbaines), permettant ainsi de mesurer **les solutions déjà adoptées ou envisagées** dans un avenir plus ou moins proche.

D'autres acteurs, concernés également par le transport de personnes ou de marchandises, ont été rencontrés afin de recueillir leurs avis sur **les effets prévisibles** de la hausse du prix des carburants sur leur mode d'organisation et de fonctionnement.

Profil des personnes enquêtées (hors élus)

56 femmes et 51 hommes ont répondu au questionnaire. 75% sont actifs, 19% retraités et 6% étudiants. Les "nouveaux arrivants" sont le plus souvent des jeunes couples avec enfant(s) ou des personnes ayant des attaches costarmoricaines et qui ont fait le choix de vivre leur retraite dans le département.

NB : La somme des pourcentages lors de l'analyse de l'enquête peut être inférieure à 100% du fait de la suppression des "non-réponses".



LE VÉHICULE AU CŒUR DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

ÉTAT DES LIEUX

Une population croissante

Les premiers résultats du recensement 2008 confirment la progression de la population costarmoricaine qui dépasse désormais les 581.000 habitants. Depuis 1999, les Côtes d'Armor ont gagné 39.197 habitants. Cette croissance (7,2%) est supérieure à celle enregistrée au niveau national (6,2%).

Relativement modeste mais régulière, cette amélioration du bilan démographique costarmoricain résulte exclusivement de l'arrivée de nouveaux habitants, le solde naturel étant resté négatif au cours des trente dernières années même s'il tend désormais à s'améliorer.

Cette évolution a profité essentiellement aux principales agglomérations des Côtes d'Armor et communes périphériques ainsi qu'aux zones littorales. L'étude de la répartition de la population sur le territoire costarmoricain, à partir des données du recensement 2007, confirme en effet les tendances observées antérieurement.

Un département plutôt rural

1/3 seulement des communes des Côtes d'Armor sont à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines ou multipolarisées). Elles regroupent 55% de la population (Bretagne : 72%, France métropolitaine : 82%). Seulement 5 des 7 aires urbaines costarmoricaines comptent plus de 15.000 habitants.

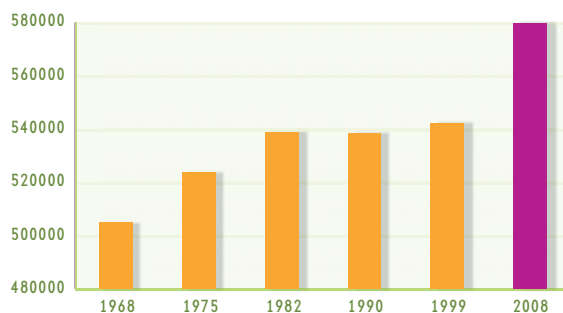
Des territoires plus attractifs sur la partie nord

La population se concentre à proximité du littoral. Les 58 communes maritimes du département regroupent environ 1 costarmoricain sur 3. La densité de population y est élevée : 230 habitants au km² en moyenne (ensemble Côtes d'Armor : 83).

À l'inverse, plus on s'éloigne de cette zone, plus la densité de population diminue, certaines communes du Centre Ouest Bretagne comptant moins de 15 habitants au km².

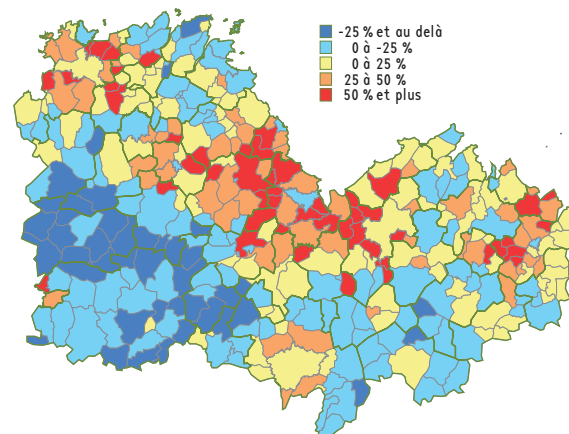
Evolution de la population 1968/2008

SOURCE : INSEE (POPULATION SANS DOUBLES COMPTES DE 1968 À 1999, POPULATION MUNICIPALE EN 2008)



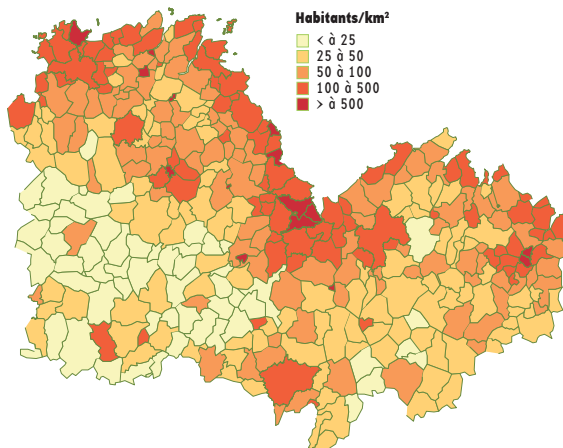
Evolution en % de la population municipale 2007 par rapport à la population sans doubles comptes de 1975

SOURCE : INSEE - CARTOGRAPHIE : CAD22 - ARMORSTAT.COM - JANVIER 2010



Densité de la population municipale en 2007

SOURCE : INSEE - CARTOGRAPHIE : CAD22 - ARMORSTAT.COM - JANVIER 2010



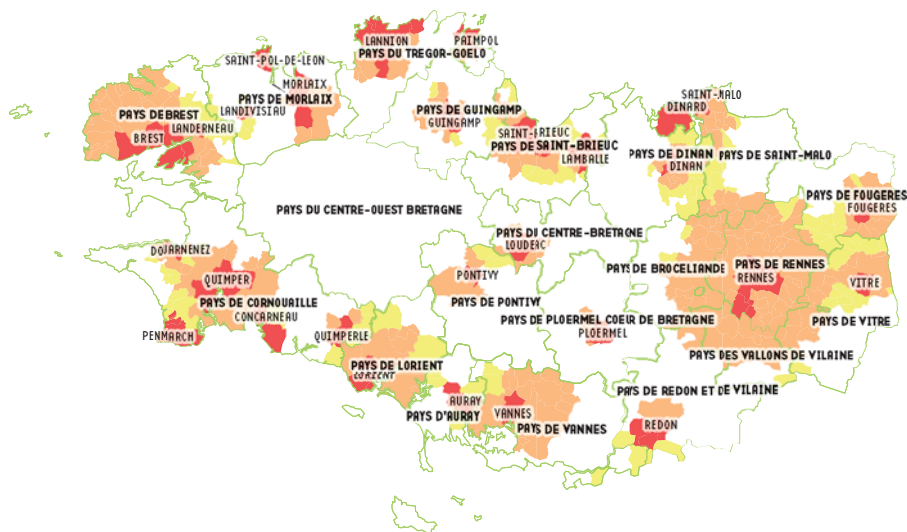
CAXE SAINT-BRIEUC - BREST



Pays et aires urbaines en Bretagne

SOURCE : PRÉFECTURE DE RÉGION
BRETAGNE SGAR/DE3P - JUIN 2005

- espace rural
- pôles urbains
- couronnes périurbaines
- communes multipolarisées



Recul de l'âge moyen

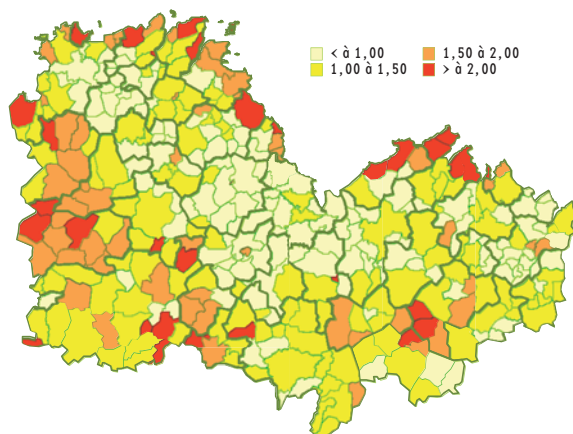
En 2006, l'âge moyen des costarmoricains était de 42,8 ans (Bretagne : 40,7) contre 41,7 en 1999. Les personnes âgées de 30 à 59 ans représentaient 40% de la population. Un quart des habitants a plus de 60 ans.

Les populations âgées se concentrent préférentiellement sur le littoral (notamment dans les stations balnéaires) et dans les communes du Sud-ouest du département, tandis que la population, parmi laquelle les jeunes sont proportionnellement plus nombreux, est davantage concentrée dans les communes périurbaines des grandes villes.

Indice de vieillissement de la population en 2006

(Population des 60 ans et plus par rapport à celle des moins de 20 ans)

SOURCE : INSEE - CARTOGRAPHIE : CAD22 - ARMORSTAT.COM - JANVIER 2010



70% de propriétaires

Les Côtes d'Armor sont, avec le Morbihan, le département breton où le taux de résidences secondaires (16,2%) est le plus élevé (Bretagne : 13,7%). C'est également le département qui compte le plus fort taux de ménages propriétaires de leur résidence principale : 70% (Bretagne : 66%). Presque un tiers de ces résidences principales ont été construites avant 1949.

Que ce soit en tant que résidence principale ou secondaire, la maison individuelle constitue le type de logement le plus répandu : 82% du parc d'habitat (Bretagne : 71,4%).

La voiture plébiscitée par les costarmoricains

Sur les 570.864 habitants des Côtes d'Armor recensés en 2006, environ 245.000 étaient considérés comme actifs, qu'ils aient ou non un emploi. Ces actifs représentaient 52,3% de la population de 15 ans ou plus (Bretagne : 55%). Dans certaines zones, notamment à proximité des agglomérations et des principaux axes routiers, les taux d'activités s'élèvent à 70%. À l'inverse, certaines communes du Centre Ouest Bretagne enregistrent des taux d'activités inférieurs à 30%.

Si, entre 1999 et 2006, le nombre d'actifs ayant un emploi a progressé de 11%, la proportion d'actifs ayant un emploi dans leur commune de résidence a, par contre, reculé. Désormais, plus de 65% des actifs effectuent des déplacements hors de leur commune pour se rendre à leur travail. Ces déplacements journaliers entre le domicile et le lieu de travail constituent des "migrations alternantes". Elles ne concernaient que 60% des actifs en 1999 et 48% en 1990. Cette évolution implique, dans une majorité de cas, un allongement de la distance entre les lieux de résidence et de travail et, très généralement, l'utilisation d'un véhicule automobile.

À noter que la mobilité des retraités progresse également : les écarts de mobilité entre les générations se sont réduits entre 1994 et 2008.

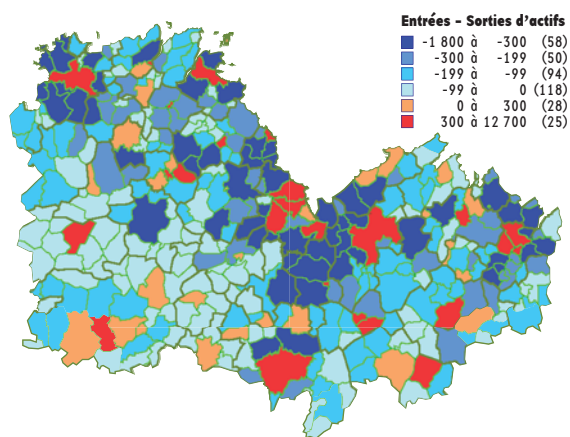
L'analyse du solde des entrées et sorties d'actifs ayant un emploi fait apparaître 3 situations :

- Solde négatif élevé (jusqu'à -1.700 pour la Commune de Plédran) : communes situées à proximité des grandes villes pôles d'emplois. Les aires d'influence de ces pôles s'étendent de plus en plus et tendent à se rejoindre au sein de communes multipolarisées. C'est le cas, par exemple, de communes situées entre Lamballe et Saint-Brieuc ou entre Dinan et Dinard.
- Solde positif ou très positif (+12.700 pour Saint-Brieuc, +7.800 pour Lannion) dans les communes qui correspondent aux pôles d'emplois.
- Solde nul ou très peu négatif : communes dans lesquelles la plupart des actifs concilient habitat et travail. Il s'agit essentiellement des communes situées dans la partie Sud-ouest du département où le nombre d'exploitations agricoles est encore important.



Solde des entrées et sorties d'actifs ayant un emploi en 2006

SOURCE : INSEE - RP 2006 EXPLOITATION COMPLÉMENTAIRE
 CARTOGRAPHIE : CAD22 - ARMORSTAT.COM - OCTOBRE 2009



Les dernières données départementales disponibles sur la distance moyenne domicile-travail datent de 1999. Elle était de 15,4 km en Côtes d'Armor (France : 15,1) contre 14,5 km en 1990 (France : 14,1)⁽⁴⁾.

Des données plus récentes, issues d'une enquête INSEE réalisée à partir des DADS 2004, permettent d'apprécier le temps de trajet domicile-travail des actifs en Côtes d'Armor par zone d'attraction. En comparaison des autres départements bretons, le temps de trajet médian est assez faible (15 minutes pour les actifs travaillant et habitant en Côtes d'Armor) mais les résultats du recensement 2006 montrent que ces trajets s'effectuent à plus de 80% en voiture, camion ou fourgonnette, contre 70% en moyenne en France métropolitaine.

⁽⁴⁾ L'Insee estime à 17,8 kms la distance moyenne domicile-travail pour la région Bretagne en 2007 (15,7 kms en 1990).

Temps de trajet domicile-travail en minutes des actifs des zones d'attraction des Côtes d'Armor en 2004

Zone d'attraction	Dinan	Guingamp	Lamballe	Lannion	Loudéac	St-Brieuc
Actifs qui y travaillent mais n'y habitent pas	21	26	19	31	22	51
Actifs qui y travaillent et y habitent	10	11	9	17	9	15
Actifs qui y habitent mais n'y travaillent pas	31	36	27	42	23	50

SOURCE : INSEE, DADS

Moyens de transport utilisés en Côtes d'Armor	1999		2006	
Pas de transport	20 708	10,3%	14 272	6,4%
Marche à pied	12 636	6,3%	15 146	6,8%
Deux roues	6 123	3,0%	7 203	3,2%
Voiture, camion, fourgonnette	151 771	75,2%	182 602	81,4%
Transports en commun	3 132	1,6%	4 973	2,2%
Plusieurs modes de transport	7 334	3,6%		
Ensemble	201 704	100,0%	224 196	100,0%

SOURCE : INSEE, RECENSEMENT DE POPULATION

Données de l'enquête CAD

Concernant le temps de transport des actifs pour se rendre sur leur lieu de travail, d'après l'enquête CAD, celui-ci est compris entre 20 (18,2% des répondants) et 30 minutes (17,0%).

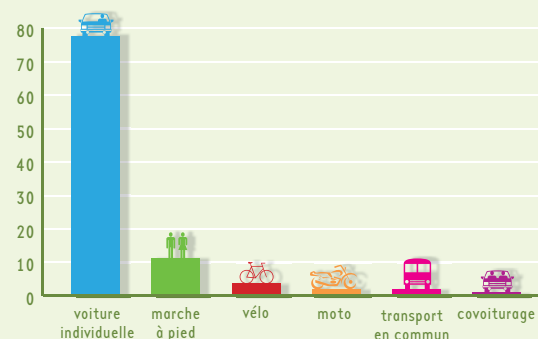
Le mode de transport le plus utilisé est la voiture (77,6%), très loin devant la marche à pied (11,2%).

Le covoiturage est, pour l'instant encore, très peu développé et la très grande majorité des véhicules ne transporte souvent qu'une seule personne. Les motifs pour se déplacer seul en voiture individuelle sont le plus souvent l'absence ou l'éloignement des transports en commun, leur inadaptation aux horaires de travail, le temps de transport plus court et le confort.

Face à l'augmentation du prix des carburants, certains ménages supposent qu'ils seront éventuellement contraints de déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail. Aujourd'hui les individus raisonnent en termes de "voiture". Ils s'organisent en fonction du nombre de véhicules qu'ils possèdent. S'ils souhaitent ou sont contraints de se rapprocher de la ville, ils sont conscients qu'ils devront faire face à d'autres charges (foncier, immobilier,...).

Quel est le mode de transport le plus utilisé pour se rendre sur le lieu de travail ?

SOURCE : ENQUÊTE CAD 22 - COMMUNES CONCERNÉES CF. PAGE 3



**Traffic moyens journaliers annuels (TMJA)
sur le réseau RN & RD (réseau A) - Année 2009**
circulation motorisée moyenne
tous véhicules/jour et % poids lourds

SOURCE : DIRECTION INFRASTRUCTURES ET DÉPLACEMENTS
RÉALISATION : DID/SCS - JUIN 2010



Un taux de motorisation supérieur à la moyenne régionale

Depuis 2005, la croissance de la circulation automobile au niveau national tend à se réduire, phénomène jamais observé jusqu'alors. Au niveau départemental, on observe également un net tassement de la hausse de la fréquentation des routes départementales (+3% par an en moyenne jusqu'en 2005, +0,3% en 2006) qui s'est même traduit, entre 2007 et 2008, par une diminution du trafic global (-1,5%). Cependant, l'année 2009 enregistre à nouveau une progression du trafic (+1,7%) du fait de la baisse du prix de vente des carburants en début d'année et de l'augmentation de la fréquentation touristique durant l'été (source CG22/DID).

Ces variations concernent la mobilité, (le nombre de déplacements), et non le nombre de voitures. Entre 2005 et 2009, le parc de voitures particulières a augmenté de 3,7% en Côtes d'Armor, département breton ayant le taux de motorisation le plus élevé : 0,54 voiture par personne en 2009 contre 0,52 en moyenne régionale.

A noter que, depuis 1994, on observe, au niveau national, une évolution des tranches horaires de mobilité : progression de la part des déplacements matinaux (36% en 2008 contre 33% en 1994) et recul des autres plages horaires.

SYNTHÈSE

Parce qu'ils résident dans le département le plus rural de Bretagne, qu'ils sont, dans une très grande proportion, propriétaires de leur résidence principale et qu'ils forment une population globalement vieillissante, les costarmoriciens sont, de fait, plus dépendants que d'autres de la voiture quel que soit l'usage qu'ils en font (travail, loisirs...). Le département est donc tout particulièrement concerné par la hausse à venir du coût des carburants. ■

LE VÉHICULE AU CŒUR DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

LE PRIX DES CARBURANTS : UNE AUGMENTATION INÉLUCTABLE

Ces évolutions socio-démographiques et territoriales ont été renforcées, au cours des dernières décennies, par l'amélioration sensible du réseau routier et des performances automobiles. Les facilités de déplacements ont entraîné, de fait, une augmentation de la distance entre lieux d'habitation et de travail, sans, pour autant, rallonger la durée des trajets⁽⁴⁾.

Cette mobilité accrue repose également sur une source d'énergie peu chère. Le litre de gazole coûtait en 1975 environ 15 centimes d'€. Il vaut en moyenne (en 2010) autour de 1,15 €, soit effectivement environ 8 fois plus. Par ailleurs, l'augmentation des revenus a fait que le poids du carburant automobile dans les revenus des ménages a reculé en 30 ans : s'il fallait en 1975 l'équivalent d'1/4 d'heure de SMIC pour acheter un litre de gazole, 8 minutes suffisent désormais !

Cependant, si le prix du gazole est longtemps resté relativement stable, des hausses importantes sont intervenues à partir de la fin des années 1990. Le cours du baril de Brent a, en effet, doublé en 10 ans, passant de 69 \$ en 1999 à 126 \$ en 2008, pour redescendre à 100 \$ en 2009 du fait de la récession et la diminution de la consommation. Ces hausses ne sont pas aussi perceptibles au niveau des consommateurs car elles ne se répercutent pas avec les mêmes amplitudes sur les prix à la pompe. Le prix du baril de pétrole ne représente, en moyenne, que 40% du prix du carburant. Malgré cela, on assiste désormais à une augmentation continue du prix du litre de gazole.

Ce phénomène de hausse s'annonce durable pour plusieurs raisons :

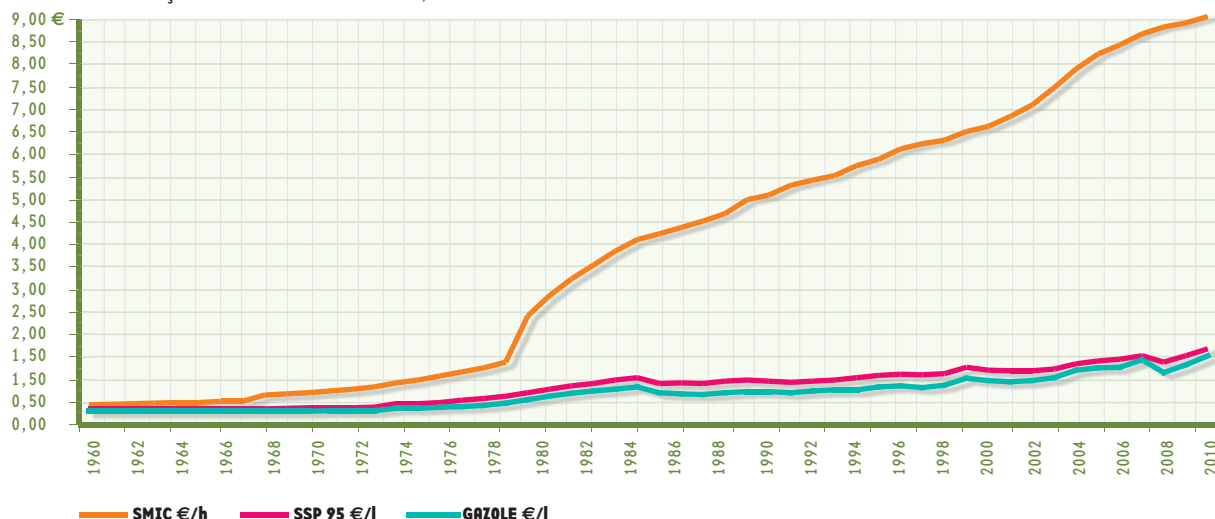
- La pression des pays émergents et le dynamisme notamment de la demande chinoise (2nd pays consommateur de pétrole derrière les USA) tirent les prix à la hausse ;
- Le prix du pétrole augmente désormais sans qu'il y ait nécessairement de tension sur les approvisionnements ou sur les capacités de production (spéculation) ;
- L'exploitation de champs non conventionnels (Canada, Venezuela...) ou off-shore en eaux très profondes permettra de faire face à la demande croissante d'énergie mais avec des coûts d'exploitation très élevés ;
- L'absence d'énergies alternatives dans les transports (1^{er} secteur d'utilisation du pétrole) : en l'absence d'un saut technologique susceptible de faire baisser significativement le coût des batteries, les véhicules électriques ne seront pas réellement compétitifs avant 2020, sans parler du déploiement nécessaire des infrastructures de recharge et de recyclage. Quant aux agro-carburants, les problèmes liés au faible rendement énergétique ainsi qu'aux surfaces de production et de stockage n'ont pas encore trouvé de solutions.
- L'instabilité politique au Moyen-Orient et au Maghreb.

La plupart des analystes considèrent que le principal facteur de hausse, à savoir le déséquilibre entre l'offre et la demande, étant appelé à durer, l'augmentation du prix du pétrole devrait se poursuivre, les plus pessimistes envisageant un baril à 200, voire même 300 \$ à moyen terme.

⁽⁴⁾ A noter que ce sont les espaces ruraux qui ont fait croître le trafic automobile national de 30% depuis 1994.

Comparaison de l'évolution du SMIC horaire et du prix TTC des carburants

SOURCE : UNION FRANÇAISE DES INDUSTRIES PÉTROLIÈRES, INSEE



LES CÔTES D'ARMOR FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

Plusieurs scénarii, ou étapes, sont envisageables en fonction de l'importance et de la durabilité du phénomène de hausse du prix des carburants⁽¹⁾.

La première stratégie d'adaptation consisterait en une réorganisation des déplacements et une diversification des moyens de transport.

Les deux suivantes, plus profondes, conduiraient les populations à reconsidérer leur choix de localisation et leurs modes de déplacements.

1^{er} SCÉNARIO : UNE ADAPTATION À LA MARGE

Pour l'instant, l'augmentation du prix des carburants n'a que faiblement influencé les comportements de mobilité, notamment les comportements de mobilité domicile/travail qui semblent montrer une grande rigidité. Plusieurs raisons à cela :

- Ces hausses tarifaires ont été en grande partie contournées par le recours aux véhicules diesel. En effet, depuis 10 ans, les immatriculations de véhicules diesel n'ont cessé de progresser, pour représenter, en 2008, 77% des immatriculations de voitures neuves en Côtes d'Armor (42,7% en 1998). Depuis 2003, le parc costarmoricain de voitures particulières diesel est plus important que celui des voitures essence : 60% du total des véhicules de tourisme (France métropolitaine : 55%).
- Cependant, le gazole devient lui aussi de moins en moins bon marché, la *diésélisation* du parc ayant entraîné une forte augmentation de la demande et, par voie de conséquence, du prix de ce carburant. Dans les années 1990, le différentiel de prix entre l'essence et le diesel était de 25 centimes d'€ par litre. Il est tombé à 15 centimes en 2005 et à 9 centimes en 2008.
- Les progrès réalisés par les constructeurs au niveau de la consommation des véhicules ont permis aux ménages de rouler davantage alors même que les prix augmentaient.
- La remise en cause du seul critère de rapidité dans les déplacements et les modifications de comportements de beaucoup d'automobilistes, liées à la sécurité routière, ont, sans doute, contribué partiellement à la réduction de la consommation de carburant.

- L'usage massif, quasi systématique, de l'automobile n'est pas remis en cause⁽²⁾ et la prise de conscience des enjeux environnementaux est trop récente pour impacter d'ores et déjà les comportements des populations. La théorie avancée par le DEST⁽³⁾, selon laquelle une hausse de 10% du prix du carburant n'entraîne, en réalité, qu'une baisse d'à peine 1% de la circulation sur le court terme, semble se confirmer.

Si l'une des premières adaptations possibles à un renchérissement du prix des carburants est la diminution du nombre de déplacements non contraints, par la mise en œuvre et le développement de solutions alternatives (notamment dans le cadre professionnel : rationalisation des transports en commun, déjeuner sur ou à proximité du lieu de travail, création de crèches d'entreprises...), elle ne concerne qu'une partie des populations. Il existe des dépenses contraintes de carburant peu sensibles aux variations de prix, notamment pour les ménages qui résident en zones rurales ou périurbaines.

La Bretagne, avec les Pays de la Loire, est la région où l'on se déplace le plus et où la voiture est la plus utilisée (2,5 déplacements quotidiens contre 2 en France métropolitaine). Pour le département des Côtes d'Armor, composé majoritairement d'espaces ruraux, littoraux ou périurbains, l'usage de la voiture est une nécessité.

⁽¹⁾ Il est important de noter qu'il n'existe pas à ce jour de réflexion prospective permettant d'anticiper le comportement de mobilité des individus et des entreprises sur un territoire comparable à celui des Côtes d'Armor.

⁽²⁾ Comme les autres classes d'âge, 84% des jeunes actifs ayant le permis utilisent la voiture pour se rendre à leur travail.

⁽³⁾ Département Economie et Sociologie des Transports.

Le budget transport : bien souvent des dépenses contraintes

Population active par type de communes et moyens de transport

SOURCE : INSEE RP 2006

	Résidant commune rurale, travaillant dans la même commune	Résidant commune rurale, travaillant dans une autre commune	Résidant commune urbaine, travaillant dans la même commune	Résidant commune urbaine, travaillant dans une autre commune de la même unité urbaine	Résidant commune urbaine, travaillant hors unité urbaine	Ensemble
Pas de transport	8 699	232	5 154	31	157	14 272
Marche à pied	6 413	224	7 845	378	287	15 146
Deux roues	1 223	1 838	2 179	1 061	903	7 203
Voiture, camion, fourgonnette	16 823	72 479	31 727	24 935	36 637	182 602
Transports en commun	156	989	1 401	785	1 642	4 973
Ensemble	33 313	75 762	48 306	27 190	39 626	224 197

Par rapport à 1999, l'utilisation de véhicules particuliers a progressé de 6% en Côtes d'Armor, celle des transports en commun de moins de 1% (0,8%). L'allongement des distances entre lieux de travail et de résidence se traduit par une utilisation accrue des voitures qui se répercute sur le budget des ménages en cas d'augmentation du prix des carburants.

L'engouement des Costarmoricains pour la maison individuelle, l'augmentation continue du prix du foncier et de l'immobilier dans de nombreux territoires, notamment urbains et littoraux, la hausse des taux d'intérêt, ont conduit de nombreux ménages, aux capacités financières limitées ou insuffisantes, à s'éloigner de plus en plus des agglomérations et, bien souvent, de leur lieu de travail, pour acquérir la maison avec jardin tant désirée.

Le coût du transport entre domicile et travail, qui est l'une des dépenses incompressibles des ménages, n'est généralement pas pris en compte ni par les ménages, ni par les organismes de crédit. Or, il constitue finalement un coût caché qui enfle lorsque le prix de l'énergie augmente fortement.

L'éloignement du périmètre de recherche d'emploi, constaté au cours des 5 dernières années par la Banque de France des Côtes d'Armor dans le cadre de l'étude des dossiers de surendettement, participe à l'augmentation des charges des ménages.

Réalisées par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, des simulations, destinées à chiffrer le coût de l'éloignement entre domicile et lieu de travail, mettent en évidence la forte diminution du *reste à vivre* (part du budget une fois les dépenses de transport et de logements déduites) en fonction du nombre de kilomètres parcourus. En cas d'éloignement important, ou de forte augmentation des prix du carburant, la part du budget consacrée au transport peut devenir supérieure aux dépenses d'habitat !

Répartition en € du budget d'un ménage selon le nombre de kilomètres à parcourir par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail (aller-retour).

SOURCE : DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT DE HAUTE-NORMANDIE RÉALISÉ AVEC LE LOGICIEL DE SIMULATION DES COÛTS DE TRANSPORT CRÉÉ PAR LA DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE.

	30 km	70 km	120 km	200 km
Dépense en logement	750	750	750	750
Dépense en transport	500	625	750	1 000
Revenu mensuel moyen du ménage en €	2 250	2 250	2 250	2 250
Reste à vivre/mois	1 000	875	750	500

Plan de déplacement d'Entreprise PDE

Quelle que soit sa taille, une entreprise qui cherche à rationaliser les déplacements induits par son activité peut initier un PDE. Encouragé par les autorités publiques, le PDE permet, entre autres, de diminuer les frais de déplacement domicile-travail des salariés grâce à la mise en place de solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle (encouragement à l'utilisation des transports publics, aménagement des horaires de travail, incitation au covoiturage...). Un plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) réunit les administrations du centre ville de Saint-Brieuc (environ 3.000 agents concernés).



Des conséquences sur les ménages les plus vulnérables

Au 1^{er} janvier 2008, le parc automobile en France comprenait 31,5 millions de voitures particulières de moins de 15 ans (Source : Ministère du Développement Durable).

Si la proportion des ménages motorisés augmente peu depuis plusieurs années (environ 82% des ménages sont motorisés en France), ils sont, par contre, de plus en plus nombreux à être multi-motorisés : plus de 30% ont 2 voitures contre 15% au début des années 1980.

La possession de plusieurs véhicules dépend du niveau de vie du ménage mais aussi du type de territoire de résidence (plus les ménages habitent loin des centres urbains, plus ils sont équipés).

La moyenne des dépenses annuelles varie de 4.000 € pour une petite voiture essence à 6.500 € pour une voiture diesel moyenne (Source : ADEME).

Ce coût comprend l'amortissement de l'achat du véhicule, l'entretien, le carburant, l'assurance et divers frais. Au kilomètre, la voiture revient en réalité à 50 centimes d'€. Un français, habitant à 15 km de son lieu de travail, dépense en moyenne 260 euros par mois pour aller travailler en voiture.

L'augmentation des prix du pétrole a des conséquences directes sur les ménages les plus vulnérables. Cette vulnérabilité s'analyse selon deux axes. Le premier renvoie aux conditions de vie socio-économiques du ménage (revenu, type d'emploi, statut d'occupation du domicile...), le second à la mobilité (distances parcourues, part modale...). Les ménages les plus vulnérables sont ceux qui combinent une forte contrainte économique avec un besoin de mobilité automobile important.

Ces ménages sont plutôt des familles issues des classes moyennes (employés, techniciens...). Ils vivent en majorité dans le périurbain, sont multi motorisés et ne disposent souvent pas de solutions alternatives à la voiture particulière.

La hausse des carburants risque d'accroître les inégalités, les ménages les plus modestes, qui vivent de plus en plus loin des villes et pôles d'emplois, devant supporter des charges de transport de plus en plus lourdes.⁽¹⁾

Une enquête, réalisée en 2008 par la Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie, tend à démontrer que, malgré l'effort financier supplémentaire pour les dépenses en carburant, les ménages ne remettent pas en cause leur choix résidentiel et n'envisagent pas de déménagement ou de changement de mode de transport.



Données de l'enquête CAD

Les avis des élus sur cette question sont partagés. Certains estiment que leurs administrés sont prêts à déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail alors que d'autres affirment que s'ils viennent sur la commune, c'est par choix (qualité de vie, coût du foncier...).

La parole aux élus

« Nous avons fait le choix de ne pas augmenter les prix du foncier. Nous voulons attirer les jeunes ménages avec enfants pour faire vivre la commune, maintenir les services à la population, dont l'école... »

« Les personnes les plus touchées ne réduiront pas forcément leurs déplacements tant que le prix du litre de carburant n'aura pas dépassé 2 €. Au-delà, cela deviendra sûrement plus problématique. Beaucoup préféreront se priver sur autre chose que de supprimer leur confort en prenant leur voiture. Il est essentiel d'anticiper le problème. »

« Auparavant, on allait en bus à l'école, on marchait... On est passé d'une période où le transport en commun était omniprésent à une autre époque où il a relativement disparu. On y revient aujourd'hui pour des raisons économiques. Le budget voiture est très important, on utilise sa voiture dès que nécessaire. »

L'article 2 de la loi de 1982 sur les transports dite loi "LOTI" (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) insiste sur le fait que les usagers doivent pouvoir se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Avec l'instauration de cette loi, les PDU (Plan de Déplacements Urbains) ont été rendus obligatoires par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) et renforcés par la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) en 2000.

En attendant une solution alternative, économiquement satisfaisante, aux véhicules à propulsion thermique, les efforts des ménages pour diminuer l'impact d'une augmentation des dépenses de transport porteront sans doute sur :

- La limitation du nombre de déplacements ;⁽²⁾
- La diminution des postes jugés superflus (diminution de la mobilité à longue distance, + de 80 km du domicile) pour pouvoir conserver une mobilité locale quotidienne ;
- L'accroissement de l'utilisation d'internet pour les achats et le recours aux commerces, aux activités culturelles et de loisirs de proximité ;
- L'utilisation de solutions alternatives pour les déplacements (transports à la demande, transports collectifs, covoiturage, vélo, marche à pied...).

⁽¹⁾ En 2008, 78% des ouvriers se servent de la voiture pour leur déplacement contre 65% des cadres.

⁽²⁾ Entre 1994 et 2008, les déplacements liés au travail et aux achats ont progressé de 2% tandis qu'ils diminuaient pour les autres motifs.

Données de l'enquête CAD

Des entreprises qui réfléchissent

Groupe STALAVEN

1 400 emplois dont 700 à Yffiniac



« Il n'est pas toujours facile de concilier les déplacements de nos salariés avec les horaires de travail. Ceci est d'autant plus difficile que notre entreprise travaille en horaires décalés afin de répondre à la demande de nos clients. Aujourd'hui, un salarié qui travaille en horaires décalés ne peut pas bénéficier de l'offre de transports en commun même si le bus vient jusqu'à Saint-René. Qui a aujourd'hui réellement envie de marcher 10 bonnes minutes, parfois de nuit et en toutes saisons, pour rejoindre l'entreprise ? D'autre part, le cheminement piéton n'est pas du tout adapté !

Plus globalement, il pourrait être intéressant de nous rapprocher d'autres entreprises, situées à proximité, afin de mettre en œuvre des plans de déplacements et de covoiturage communs. Il y a un réel travail à faire de ce côté là afin d'optimiser les déplacements. »

Responsable sécurité, Groupe Stalaven

Entreprise STAT

650 emplois

Zone de Keramanach
Plounévez-Moëdec



« Les professionnels du transport de marchandises font désormais en sorte d'optimiser au maximum leur flotte. Ainsi, notre entreprise a mis en place une organisation qui lui permet de remplir à 100% ses 300 camions. Pour l'avenir, afin de compenser l'augmentation du prix des carburants, nous devrions nous intéresser par exemple davantage aux transports ferroviaires. Or, 20 wagons par convoi seront nécessaires pour que ce mode de transport soit rentable ! Par ailleurs, s'il faut effectivement penser aux installations en bout de ligne, il serait également souhaitable de les développer à Rennes ou à Brest mais aussi à Morlaix ou à Guingamp. »

Directeur de la STAT

Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)

La FNTR accompagne les entreprises afin qu'elles s'inscrivent dans une démarche nouvelle incluant, notamment, la mise en pratique de politiques d'économies d'énergie et de techniques de conduite économique, une organisation avec les chargeurs et destinataires qui permette d'optimiser les flux de marchandises, la mobilisation de modes de transport complémentaires...

L'objectif est de réduire les nuisances liées au développement du transport routier de marchandises, tout en préservant la mobilité des technologies, des personnes et des marchandises. L'enjeu de cette démarche est de concilier performance économique des entreprises et développement durable.

Groupe DAUNAT

400 emplois

Zone industrielle
de Bellevue

Ploumagoar, Saint-Agathon



« Il existe d'ores et déjà une gestion rigoureuse du carburant au sein de l'entreprise. Chaque véhicule est équipé d'une carte. Le passage à la station essence est ainsi enregistré et le nombre de kilomètres parcourus est calculé. En cas d'écart par rapport à la normale, la personne chargée de la logistique est automatiquement informée et peut ainsi prendre les mesures nécessaires.

Le groupe DAUNAT ne propose pas pour le moment de formations dites d'éco-conduite mais est conscient qu'il faudra sûrement y venir en cas de forte augmentation du prix des carburants. Des livrets d'informations sont toutefois à disposition des chauffeurs.

Actuellement, les moteurs au GNV (Gaz naturel de ville) seraient une des seules mesures adaptables aux 3T5, des nouvelles mesures étaient prévues pour 2010, mais on attend toujours... »

Responsable logistique du Groupe DAUNAT

PARKING ENTREPRISE DAUNAT, ZONE INDUSTRIELLE DE BELLEVUE



Données de l'enquête CAD

La moitié des personnes rencontrées dans le cadre de l'enquête terrain de CAD parcourt chaque jour en moyenne moins de 30 km, la plupart pour des trajets domicile-travail.

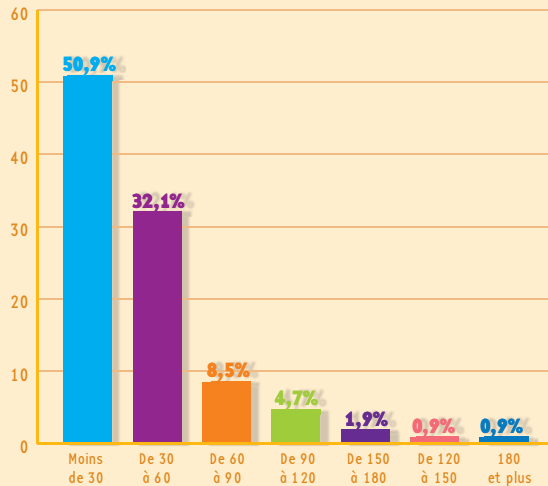
Toutefois, 32,1% des individus réalisent en moyenne entre 30 et 60 kilomètres. Ils viennent s'installer en périphérie des bassins d'emplois pour plusieurs raisons dont la première est la volonté de devenir propriétaire. Ils considèrent les prix des loyers trop élevés et la location prolongée d'une maison ou d'un appartement revient à mettre des sommes considérables dans un bien qui ne leur appartiendra jamais : "c'est de l'argent jeté par les fenêtres".

Dans certaines communes, le coût du foncier est faible. Le prix au m² peut varier entre l'€ symbolique et 100 €.

Les personnes interrogées retrouvent une qualité de vie à la campagne dont elles ne bénéficieraient pas forcément en ville (tranquillité, maison, jardin...).

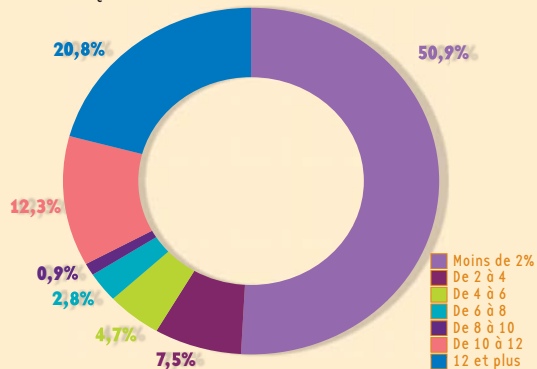
Nombre de kilomètres parcourus par jour

SOURCE : ENQUÊTE CAD 22*



Part estimée du budget transport (en %)

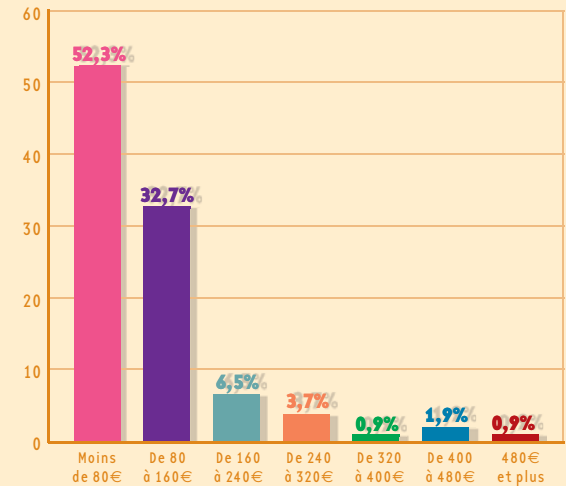
SOURCE : ENQUÊTE CAD 22*



Lecture : pour 50,9% des personnes interrogées, le montant des dépenses de transport est estimé à moins de 2% de leur budget global.

Budget transport estimé (en % des personnes interrogées)

SOURCE : ENQUÊTE CAD 22*



Cependant, la plupart des personnes interrogées évaluent difficilement leur budget transports. L'estimation qu'elles en font se limite, en général, au coût d'achat du carburant. Ne sont que rarement pris en compte les autres frais : entretien du véhicule, assurance, stationnement, péages, contraventions...

Pour plus de la moitié des personnes interrogées, le montant mensuel estimé du budget transport se situe en dessous de 80 €, pour un tiers d'entre elles, il est compris entre 80 et 160 €, très en deçà des coûts de revient réels de l'usage des véhicules automobiles.



* Communes concernées : cf. page 3

Données de l'enquête CAD

Des exemples d'utilisation d'internet pour limiter les déplacements

Faire ses courses en ligne : une pratique de plus en plus courante...

Les 3/4 des Français sont internautes et 2/3 d'entre eux achètent régulièrement en ligne⁽⁴⁾. Cette généralisation de l'utilisation d'Internet pour le commerce entraîne une évolution profonde du processus de consommation : évolution de l'acte d'achat lui-même, mais aussi de l'avant-vente (recherche d'un établissement, d'informations, de conseils, comparaison de prix...) et de l'après-vente (retour d'expériences, service au client, recommandations aux autres clients...).

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication représentent un enjeu majeur de productivité, de réactivité et de compétitivité pour les entreprises.

Les raisons d'utilisation de ce service sont de plus en plus nombreuses :

- Faire son choix, sans avoir à se déplacer et ne se rendre en magasin qu'une fois son choix effectué ;
- Vérifier la disponibilité de son produit en magasin : service de plus en plus proposé par les enseignes. Les clients sont donc désormais sûrs de trouver leur produit ;
- Comparer facilement les produits entre les différentes enseignes (prix, caractéristiques techniques...). Le web offre un comparatif immédiat entre les différentes marques et distributeurs.

En Côtes d'Armor, du petit commerce à la grande surface en ligne

De nombreuses initiatives sont d'ores et déjà engagées pour valoriser sur Internet les activités commerciales et encourager la pratique de l'achat en ligne.

Ainsi, les commerces de Saint-Brieuc apparaissent tous sur un même site, action de promotion qui vise à redynamiser le commerce du centre-ville.

Autre initiative, celle d'une entreprise bretonne qui donne la possibilité aux clients de passer commande sur internet de produits bio entre le samedi midi et le mercredi suivant à 13 H. Plusieurs possibilités s'offrent à la personne : se faire livrer pour 3 € ou aller chercher sa commande au dépôt.

Quelques grandes surfaces ont mis en place un système de cybermarché. Le client va retirer ses courses, qu'il aura commandées sur internet, dans le supermarché le plus proche de chez lui. Il paye juste la préparation du caddie et/ou la livraison.

Intermarché (www.expressmarché.com) propose environ 5.000 produits et deux types de services : le retrait en magasin (frais de préparation facturés 4 €) ou la livraison à domicile (4 à 5 € facturés en plus des frais de préparation).

Super U (www.coursesu.com) met à disposition dans quatre enseignes un service de livraison à domicile en Côtes d'Armor (facturée 7 €).

Leclerc drive (www.leclercdrive.fr) propose une manière différente de faire ses courses en ligne. Il s'agit de récupérer gratuitement ses courses 2 heures après avoir passé commande au magasin. À ce jour, trois magasins en Côtes d'Armor fournissent ce service : Loudéac, Lamballe, Saint-Brandan.

Les initiatives de cybermarchés de proximité ne manquent donc pas mais ne sont pas encore développées partout en Côtes d'Armor. Le service de drive semble une alternative envisagée par toutes les enseignes. C'est un moyen efficace de faire disparaître les contraintes des cybermarchés classiques (nécessité d'être chez soi, prix de la livraison...). Avec ce service de retrait en magasin, les hypermarchés se dotent d'un atout pour convaincre un plus grand nombre de clients.

Les entreprises de Bretagne en réseau...

Depuis Septembre 2008, sur notre département, une plateforme collaborative "ECOBIZ" a été mise en ligne. Le principe est de permettre aux 18.400 entreprises costarmoricaines de communiquer entre elles, via le net. Des réunions, conférences, ateliers leur permettent également de se rencontrer et d'échanger sur des thématiques et problématiques communes.

En 2009, plus de 500 chefs d'entreprises et cadres costarmoricains ont participé aux différentes opérations menées dans le cadre d'Ecobiz.

...et des salons virtuels

"Se rencontrer sans se déplacer" grâce au 1^{er} salon virtuel breton dédié aux savoir-faire industriels qui sera lancé début 2011 en Côtes d'Armor.

Économe en temps et en déplacements, moins coûteux qu'une participation régulière à des salons professionnels, il permettra aux TPE et PME des Côtes d'Armor de disposer de moyens efficaces pour se faire connaître et développer de nouveaux contacts avec des clients potentiels.

Grâce à ce nouvel outil innovant et interactif, les industriels pourront présenter leurs brochures, exposer leurs produits, mettre en ligne des vidéos et communiquer par visioconférence. Actuellement, une vingtaine d'entreprises sous traitantes sont impliquées dans cette expérience de salon professionnel via internet.

⁽⁴⁾ Etude Crédoc - Juin 2010

LES CÔTES D'ARMOR FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

2^e SCÉNARIO : LES BOURGS PROCHES DE VILLES DYNAMIQUES SE REVITALISENT



📍 MARCHÉ DE CALLAC

Face à l'augmentation des coûts de transport, les Costarmoricaïns sont contraints de choisir leur lieu d'habitation non plus en fonction de leurs aspirations mais en fonction de la proximité de leur emploi, des équipements et services et des facilités d'accès à ceux-ci. Les territoires ruraux restent attractifs mais on assiste à la fin du mitage du territoire et à une densification des zones d'habitat.

Le choix qui est fait est celui du maillage du territoire costarmoricaïen par un réseau d'agglomérations, petites et moyennes, qui fixe emplois et habitants et permet de lutter contre une logique de concentration continue des dynamiques démographiques et économiques dans les agglomérations les plus importantes (3^e scénario).

La mise en œuvre de ce modèle de développement suppose un accord préalable sur l'organisation d'un réseau urbain départemental équilibré, lui-même conditionné par une meilleure répartition des entreprises et des services.

Les constructions nouvelles se concentrent sur un territoire plus limité, autour de bourgs dotés d'un minimum de services (commerces, services à la personne, activités sportives et de loisirs, transports...) et à proximité de petites villes dynamiques.

Selon Jacques Marseille⁽¹⁾, spécialiste de l'histoire économique, le commerce de proximité va se développer, l'utilisation de la voiture pour économiser sur le budget alimentaire étant un non-sens lorsque le prix des transports augmente. De plus, la modification de la composition des ménages (augmentation des personnes vivant seules) et le vieillissement de la population vont entraîner une moindre fréquentation des grandes surfaces et un retour des enseignes vers les centres-villes.

1 J. Marseille : Agrégé d'histoire, Professeur à la Sorbonne, auteur de nombreux livres et chroniqueur à la radio et dans la presse écrite.

À l'opposé des logiques développées au cours des précédentes décennies, la tendance est à la rétraction périurbaine. Les petites villes et les bourgs se revitalisent. Mais cet attrait nouveau pour certains territoires entraîne une augmentation des prix du foncier et de l'immobilier qui favorise la densification de terrains déjà construits et l'utilisation de sites urbains abandonnés pour construire des logements individuels et semi-collectifs. Ainsi les maisons de ville se développent et favorisent le retour des habitants dans les agglomérations, ce qui, couplé avec une desserte en transports publics, permet de réduire l'utilisation des voitures. Grâce à ces formes compactes d'habitat, les populations disposent, dans les villes centres, d'une résidence avec jardin.

Dans le cadre du projet de loi d'avril 2010⁽²⁾ portant engagement national pour l'environnement, des mesures sont annoncées pour limiter une trop grande dispersion de l'habitat, notamment à travers les documents d'orientation et d'objectifs (DOO)⁽³⁾ inclus dans les principaux documents d'urbanisme (SCOT, PLU...). Ceux-ci devraient favoriser le développement des zones d'habitation dans les secteurs desservis par les transports collectifs et fixer des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace.

Cependant, une limitation sévère des surfaces proposées peut entraîner une perte d'attractivité des territoires pour une population qui recherche des espaces significatifs (plus de 1000m²) qu'elle ne trouve plus ailleurs.⁽⁴⁾

Les lotissements de maisons individuelles se transforment et l'on revient à des modes d'urbanisation et de construction, abandonnés depuis les années 50, d'habitat individuel 2 à 2,5 fois plus dense : 35 maisons à l'hectare au lieu de 15 actuellement.

La remise en service de certaines lignes du réseau ferré, en relation avec des réseaux de bus, permet de créer une véritable synergie entre les moyens de transports en commun. Les gares deviennent des pôles intermodaux : elles disposent d'importants parkings gratuits pour inciter les déplacements voiture-train et pallier la diminution des places de parking sur les lieux de travail. Elles proposent également des services de location de vélos ou de voitures, de taxis collectifs pour développer les déplacements alternatifs.

2 www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_loi_grenelle2-2.pdf

3 Il détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et ruraux

4 La commune de Caulnes par exemple profite de sa situation géographique à proximité des centres urbains de Rennes et Dinan pour attirer des ménages en quête de grands terrains à des prix abordables. Sa population a ainsi progressé de 17 % depuis 1982.

Les communes qui voient leur population se concentrer dans certaines zones doivent faire face à des dépenses d'infrastructures et d'aménagements afin d'adapter les réseaux de transports en commun à la complexité des déplacements et aux besoins en mobilité de l'ensemble de la population. Le développement du transport à la demande, la prise en charge de l'organisation du covoiturage, la coordination de plusieurs modes de transport sur plusieurs territoires, conduisent les différentes collectivités et acteurs de l'aménagement du territoire à mettre en place un système de transport en commun attractif qui limite l'utilisation des voitures.

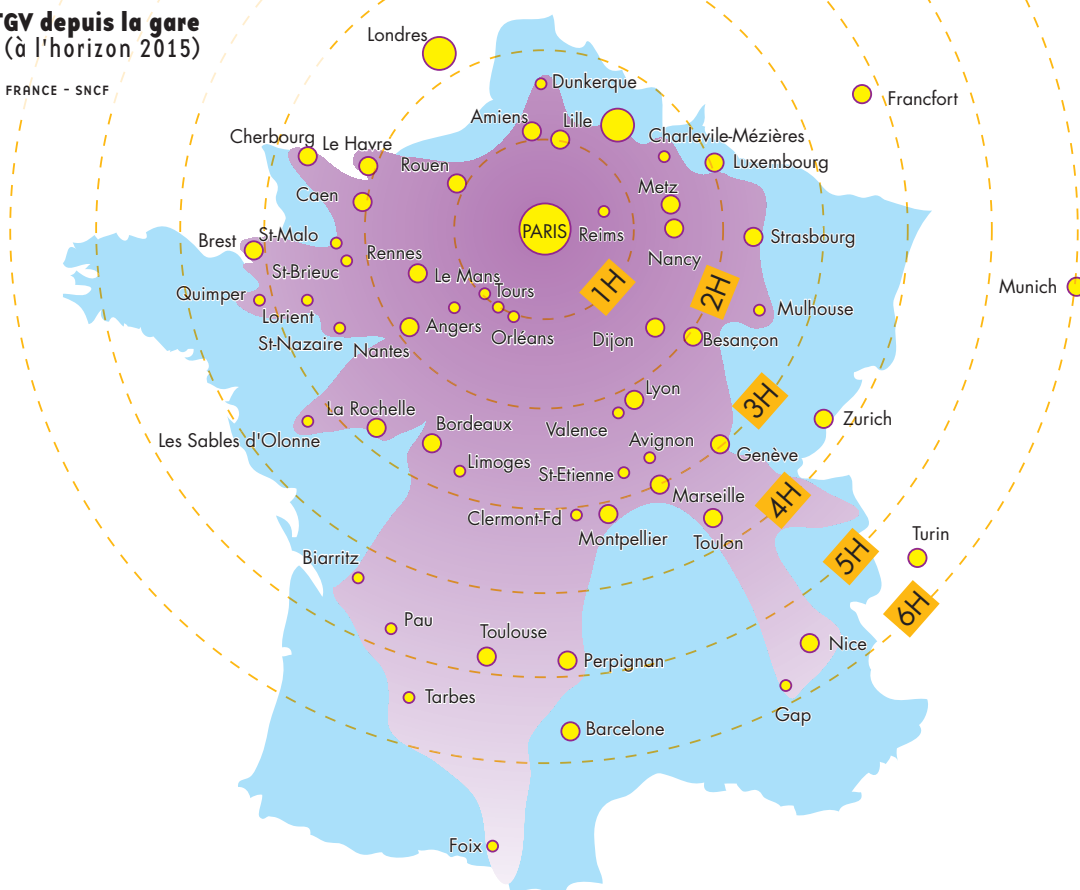
Selon Xavier Desjardins, chercheur au Centre scientifique et technique du bâtiment, la hausse du coût des énergies entraînera probablement une polarisation du développement des bourgs et des communes desservis par les transports collectifs. Il incite à évaluer, lors de l'élaboration des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) "le coût énergétique prévisible que devront supporter les nouveaux résidents afin de choisir les zones à urbaniser les moins énergivores à l'échelle d'une intercommunalité".

Un système d'évaluation très simple consiste, à partir d'une famille type (2 actifs et 2 enfants), à ajouter à la distance moyenne à parcourir en automobile pour aller travailler, les distances nécessaires pour l'école, les courses et les activités de loisirs. On obtient ainsi un volume de kilomètres permettant d'estimer les dépenses en carburant.

Cette méthode, bien que très imparfaite, permet, pour un territoire, de déterminer des zones à urbaniser en priorité du seul point de vue de l'énergie et, pour les futurs résidents, d'évaluer le montant des frais de déplacement qu'ils devront supporter et auquel ils seront de plus en plus sensibles.

Temps de parcours en TGV depuis la gare de Paris Montparnasse (à l'horizon 2015)

SOURCE : AUDIAR - RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE - SNCF



Données de l'enquête CAD

Le réseau ferré en Côtes d'Armor

Jusque vers les années 1940, le réseau ferré costarmoricain comptait une vingtaine de lignes qui desservait à la fois les régions côtières et les zones intérieures du département. Il s'agissait alors de l'un des plus importants réseaux départementaux français (450 km).

Confrontées à la concurrence de nouveaux moyens de transports collectifs (autocars) et à l'augmentation des charges d'exploitation, les lignes secondaires ont fermé petit à petit et les voies ont été défermées en 1956.

En 2009, 6 lignes ferroviaires étaient toujours en exploitation en Côtes d'Armor : Paris-Brest (124 km), Plouaret-Lannion (16 km), Saint-Brieuc-Pontivy (39 km), Guingamp-Carhaix (40 km), Guingamp-Paimpol (36 km) et Lison (Calvados)-Lamballe (55 km). Près de 3 millions de personnes fréquentent les gares costarmoricaines.

Lorsque le prix du litre de gazole est passé à plus d'1,50 € en 2008, la fréquentation des lignes ferroviaires Guingamp-Paimpol et Guingamp-Carhaix a augmenté. Le temps de parcours étant concurrentiel à celui de la voiture, beaucoup d'usagers ont gardé l'habitude d'emprunter ce nouveau mode de déplacement.

LES CÔTES D'ARMOR FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

3^e SCÉNARIO : LA POPULATION SE CONCENTRE DANS QUELQUES ENSEMBLES MÉTROPOLITAINS

Depuis les années 1990, la part de la population résidant dans des espaces périurbains connaît une très forte augmentation. Le renchérissement du coût des transports n'a pas remis en cause le choix de ce mode de vie qui a favorisé l'étalement continu des espaces périurbains. Cette périurbanisation renforcée s'est accompagnée d'une désertification de nombreux territoires ruraux.

À l'échelle de la Région Bretagne, différentes aires urbaines multipolaires se sont formées : Vannes-Lorient, Loudéac-Pontivy, Quimper-Concarneau-Douarnenez-Penmarc'h, Rennes-Vitré-Fougères et Saint-Malo-Dinard-Dinan.

L'intensification de ce mouvement de concentration de population aboutit à la création d'une métropole à l'échelle du département des Côtes d'Armor, dont le centre est Saint-Brieuc, elle-même reliée à Rennes, métropole régionale, à son tour intégrée dans d'autres réseaux (Caen, Nantes...).

Le dynamisme des espaces périurbains costarmoricens est tel qu'ils se sont étendus jusqu'à ne plus former qu'un seul territoire. La quasi-totalité de la population est désormais concentrée au nord du département, sur la bordure littorale et le long de la RN12. Les couronnes périurbaines des agglomérations de Morlaix, Lannion, Guingamp, Saint-Brieuc, Lamballe, Dinan, Dinard, Saint-Malo et Rennes ont fini par se rejoindre et se fondre les unes dans les autres. Le Sud du département se développe quant à lui autour des pôles de Loudéac-Pontivy et de Carhaix.

Les autres espaces sont dédiés à l'agriculture, au tourisme et aux loisirs, à la fourniture d'énergie (parcs photovoltaïques et éoliens) et des ressources (eau,...) ou constituent des zones naturelles protégées. La césure entre la ville et la campagne est très nette.

Les individus sont très mobiles à l'intérieur des zones urbaines grâce à des systèmes de déplacement multimodaux, les pouvoirs publics et les acteurs locaux ayant anticipé et accompagné cette restructuration du territoire : essor des transports collectifs, mutualisation des moyens de communication, aménagement des axes routiers avec voies dédiées pour le tramway, le bus, le vélo...

Le regroupement des équipements collectifs, des services à la population, la réhabilitation et construction de logements de ville, l'habitat dense, la proximité des activités économiques, la tertiarisation de l'économie, le télétravail... ont permis de limiter les déplacements quotidiens au sein de ces espaces métropolitains desservis par un système de transports collectifs intermodal de proximité très performant.

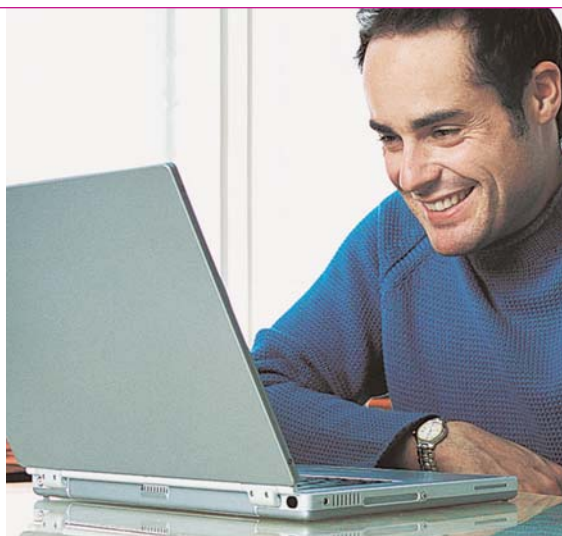
La coopération entre les techniques de l'information et de la communication et les technologies du transport a amélioré la mobilité urbaine des personnes tout en favorisant les solutions les plus économiques en termes de carburant.

Scénario de la Bretagne convoitée ou "Breizh Riviera". (Mobilité des populations et territoires de Bretagne à l'horizon 2030. Réflexions et perspectives, Conseil Economique et Social de Bretagne)



Armor Télécentre

La mise en place d'un réseau de télécentres est en projet sur le département des Côtes d'Armor. Situés dans des locaux tels que pépinières d'entreprises ou ateliers-relais, ces télécentres mettent à disposition d'un public ciblé (actifs nomades, télétravailleurs, touristes actifs...) un espace de travail équipé de matériel informatique et d'un accès haut débit sécurisé et de qualité. Selon la Datar, la France compterait actuellement une trentaine de télécentres.



Le télétravail

Le télétravail est défini comme une forme d'organisation et/ou de réalisation du travail, utilisant les technologies de l'information, dans le cadre d'un contrat ou d'une relation d'emploi dans laquelle un travail qui aurait pu être réalisé dans les locaux de l'employeur, est effectué hors de ces locaux de façon régulière.

Selon l'étude Dares Analyse-Dares Indicateurs, le télétravail à domicile ne concernerait que 2 % des salariés et 5 % de télétravailleurs nomades.

Les télétravailleurs sont en général très qualifiés : 50% de cadres, un tiers exerce une profession intermédiaire. Très peu d'employés pratiquent le télétravail.

Les femmes et les jeunes en retrait

Les femmes sont minoritaires : 43% des télétravailleurs fixes à domicile (soit deux points de moins que leur part dans la population salariée) et seulement 17% des télétravailleurs alternants et 24% des travailleurs nomades. La probabilité qu'une femme soit télétravailleuse à domicile ne dépend pas du fait qu'elle ait des enfants, ni de leur nombre, mais plutôt de sa qualification. Le choix du télétravail, pour mieux concilier vie professionnelle et vie familiale, n'est pas spécifiquement féminin.

Si les jeunes recourent un peu moins fréquemment que leurs aînés au télétravail fixe à domicile, ce n'est pas tant du fait de leur âge que de la moindre proportion de cadres parmi eux.

Pour leur part, les seniors sont moins souvent des télétravailleurs nomades que leurs cadets : seulement 4% des salariés de 50 ans et plus, contre 5% de l'ensemble des salariés. Cette différence est faible, mais elle est néanmoins significative.

Des horaires plus souples mais plus longs

Les télétravailleurs ont des horaires plus souples. Ainsi, chez les cadres, 57% des télétravailleurs à domicile et 53% des télétravailleurs nomades déterminent librement leurs horaires de travail, contre 35% des cadres ordinaires.

Cette liberté s'accompagne d'une plus grande flexibilité dans l'organisation et la répartition du temps de travail : les télétravailleurs sont beaucoup plus nombreux à signaler travailler la nuit, le samedi ou le dimanche.

Une insertion plutôt bonne dans leur emploi

Les télétravailleurs ne souffrent pas non plus d'un isolement social particulier, au contraire : les télétravailleurs alternants signalent dans 63% des cas fréquenter des collègues hors du travail contre 52% pour les non télétravailleurs.

SYNTHÈSE

➤ Quelle que soit l'hypothèse qui se réalisera, il est certain que la hausse du prix de l'énergie aura des répercussions spatiales, notamment sur les territoires ruraux et périurbains. Les deux premiers scénarii s'appuient sur des évolutions de comportement déjà observées et s'inscrivent dans un futur relativement proche. Le 3^e suppose une échéance plus lointaine et une évolution plus profonde des comportements. ■

QUELS MOYENS POUR SE DÉPLACER ?

Ce travail prospectif sur l'évolution des mobilités dans le département est également l'occasion de faire le point sur les moyens de déplacement, individuels ou collectifs, mis en œuvre actuellement en Côtes d'Armor ainsi que sur les innovations technologiques en cours : voitures électriques, Systèmes de transports intelligents (ITS)...

LE TRANSPORT À LA DEMANDE

Né en 1970, le transport à la demande (TAD) est un service public qui vise à assurer la desserte des zones rurales peu denses, dans lesquelles la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières sont peu efficaces. Il permet, notamment, aux personnes à mobilité réduite de pouvoir se déplacer normalement.

Le concept a progressivement évolué. Le TAD permet en effet de desservir également les zones périurbaines, voire urbaines (en complément des transports urbains classiques) afin de permettre aux usagers de se rendre dans des lieux qui ne sont pas forcément ou suffisamment bien desservis.

De façon générale, il favorise le maintien à domicile des personnes âgées, qui sont les principales utilisatrices de ce mode de déplacement, permet de lutter contre des éventuelles situations d'isolement, facilite l'accès aux services sociaux, médicaux, de loisirs, soutient le commerce local...

De plus en plus développé en Côtes d'Armor par les Communautés d'Agglomération et de Communes, ce mode de transport permet aux usagers de se déplacer à un coût extrêmement intéressant (en général 2 € le trajet). Il est prioritairement utilisé par :

- les jeunes ne disposant pas forcément d'un permis de conduire ou d'un véhicule ;
- les femmes au foyer dont le ménage est équipé d'une seule voiture ;
- les travailleurs saisonniers ;
- les personnes disposant de revenus modestes ;
- les personnes à mobilité réduite (personnes âgées ou handicapées...).

Données de l'enquête CAD

Un numéro unique

0.810.222.222

En Côtes d'Armor, une Centrale de mobilité concentre les appels des usagers et se charge, ensuite, d'organiser et d'optimiser les déplacements en taxis. Elle offre un véritable service d'accompagnement pour guider les personnes dans leurs recherches et organiser leurs déplacements, y compris multimodaux (TAD, Tibus, réseaux urbains, TGV...).

« Prendre les transports collectifs peut s'avérer complexe pour toute personne. Il y a une certaine appréhension de ne pas savoir comment cela fonctionne. La centrale de mobilité permet de répondre à toutes ces questions. »

Directeur de la CAT

Données de l'enquête CAD

Conscients des avantages apportés par les TAD, les costarmoricains sont cependant assez peu nombreux à les utiliser, plus de la moitié des personnes enquêtées n'a pas connaissance de leur mode de fonctionnement.

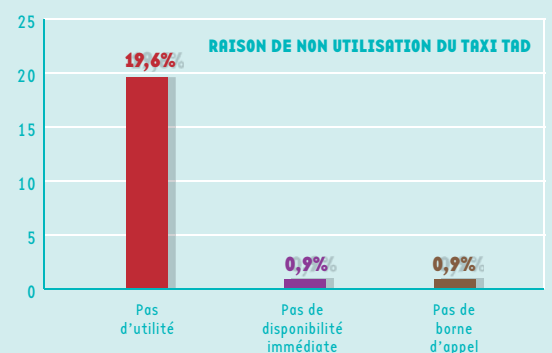
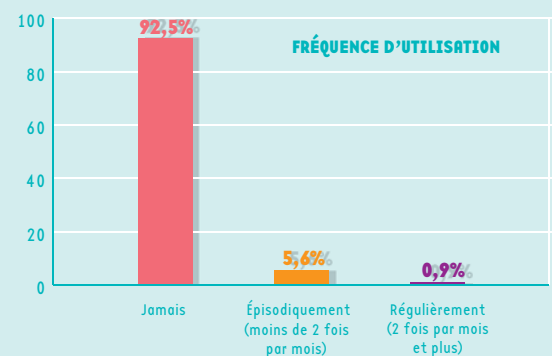
Parmi les personnes rencontrées, 90% ne l'emprunte jamais. D'une part, parce que ce service est surtout mis en œuvre pour favoriser le maintien à domicile des populations âgées et n'est pas destiné aux actifs. D'autre part, la solidarité vis-à-vis des personnes âgées se traduit souvent par leur prise en charge par des membres de leur famille, des voisins ou amis.

L'un des atouts de ce service est le coût financier. Un trajet en taxi, qui ne coûte généralement pas moins de 15 €, est payé 2 € dans le cadre des TAD, la différence étant prise en charge par la collectivité organisatrice.

Toutefois, ce dispositif risque lui aussi d'être impacté par l'augmentation du prix des carburants.

Mode de transport à la demande

(SOURCE : ENQUÊTE CAD 22)



Quelques exemples de services de transport à la demande en Côtes d'Armor :

Données de l'enquête CAD

Un service de transport à la demande, Trans'com, couvre les territoires des Communautés de Communes au sud de l'Agglomération de Saint-Brieuc : Quintin Communauté, Pays de Moncontour, Centre Armor Puissance 4.

Ce service, qui fonctionne 6 jours sur 7 de 7 H à 19 H, est accessible à tous. Beaucoup de retraités, sans moyen de locomotion, l'empruntent, mais pas uniquement. Un public jeune l'utilise également de temps en temps, notamment, le mercredi après midi pour la pratique de loisirs. De nombreux parents l'utilisent également pour emmener leurs enfants à l'école.

80% des usagers sont des clients réguliers qui se déplacent pour un rendez-vous ou pour aller sur le marché.

Une habitante de Plaintel explique qu'elle l'emprunte régulièrement : *« Ayant 2 jeunes enfants en bas âge, cela me permet de conduire mes enfants à l'école. Le taxi m'attend à 8 H 45 et revient vers 16 H 40 le soir. Je l'utilise également pour faire mes courses à Plæuc-sur-Lié, Plaintel et même un peu plus loin. Si je veux aller à Saint-Brieuc, le taxi me dépose à l'arrêt Tibus le plus proche de chez moi pour que je puisse emprunter le bus pour 2 €. Tout est organisé pour que je n'attende pas. Le Trans'com me permet donc une véritable mobilité, c'est un service précieux. »*

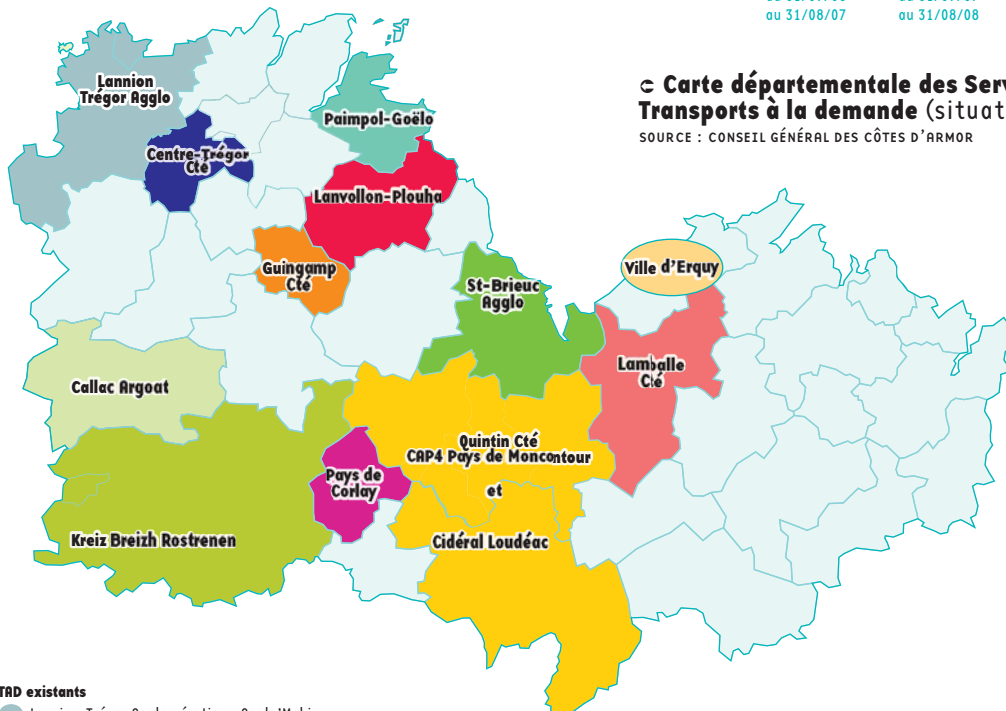
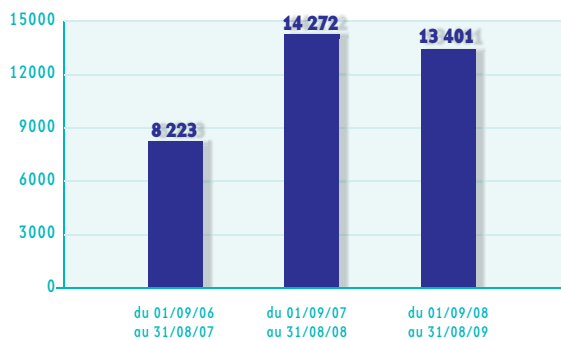
Données de l'enquête CAD

Le TRAD de la Communauté de Communes du Kreiz Breizh (Rostrenen) est réservé principalement aux personnes âgées afin de favoriser leur maintien à domicile. Les enfants peuvent également utiliser ce service pour se rendre au centre de loisirs fonctionnant sur le territoire de la Communauté de Communes.

En 2009, 1.140 personnes, soit pratiquement 1 habitant sur 20, ont utilisé une ou plusieurs fois ce service.

Sur le territoire voisin de Callac-Argoat, en 3 ans, 3.600 personnes ont été transportées. 75.616 kilomètres ont été parcourus pour environ 2.000 trajets avec, en moyenne, un peu moins de 2 passagers par trajet.

Exemple d'évolution de transport à la demande sur le secteur de la CCKB (nombre de trajets)



Carte départementale des Services de Transports à la demande (situation fin 2010)

SOURCE : CONSEIL GÉNÉRAL DES CÔTES D'ARMOR

TAD existants

- Lannion-Trégor Agglomération : Agglo'Mobi
- Communauté de Communes de Callac Argoat : Callac Argoat Transport
- Communauté de Communes du Kreiz Breizh : TRAD
- Communauté de Communes de Loudéac (Trans'Cidéral) et Syndicat Mixte des 3 Monts (Trans'Com)
- Saint-Brieuc Agglomération : TAXI'TUB
- Lamballe Communauté : Distribus
- Ville d'Erquy : Erquybus
- Communauté de Communes du Pays de Corlay
- Communauté de Communes Paimpol-Goëlo : T9Comm
- Communauté de Communes Lanvollon-Plouha : Allo'TAD
- Communauté de Communes du Centre Trégor : TàD Centre Trégor
- TAD en réflexion

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN CÔTES D'ARMOR

Les réseaux de transport public remodelent nos villes. Les espaces consacrés aux transports collectifs s'étendent et se modernisent, des systèmes d'information renseignent sur les lignes et les horaires.

470 réseaux de bus fonctionnent actuellement sur le département et représentent 40.000 kms parcourus sur une année. Ce sont plus de 25.500 personnes qui circulent chaque jour sur le département grâce à cette alternative à la voiture pour moins de 2 € par trajet.

C'est aussi 23 lignes TIBUS (Conseil Général) qui structurent le département. L'objectif est de rendre concurrentiel, en temps de trajet, l'usage du bus par rapport à celui de la voiture. C'est déjà le cas pour la ligne Saint-Brieuc-Paimpol qui permet de réaliser le trajet en 1 heure contre 45 minutes en voiture.

A noter que la Communauté de Communes de Dinan a lancé fin 2009 une étude sur l'opportunité de se doter d'un réseau de transport collectif intercommunal qui desservirait l'ensemble des communes de la Codi.⁽⁴⁾

Saint-Brieuc Agglomération et le projet TEO

La ligne TEO est la future ligne de bus qui traversera le territoire de l'agglomération de Saint-Brieuc d'Est en Ouest sur un parcours de 8 kilomètres jalonné de 21 stations de la Plaine Ville à Chaptal. Une voie sera totalement dédiée à cette ligne de transport collectif. 10.000 voyageurs par jour sont attendus. Les travaux débiteront en 2011 pour une mise en service prévue en 2014.

Cette solution apparaît comme la plus appropriée pour le développement du réseau de transport collectif briochin dans la mesure où elle répond aux faiblesses structurelles de l'offre actuelle. Elle améliorera la qualité du service (vitesse, régularité de passage, cadencement...), intègrera les principaux pôles générateurs de trafic de l'agglomération et permettra de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite en matière d'accessibilité.

Données de l'enquête CAD

Actuellement, 19 lignes régulières desservent les 14 communes de l'agglomération briochine et les principaux équipements d'intérêt communautaire (Aquabaie, Briqueterie...) entre 6H30 et 20H30, du lundi au samedi. D'autres services (Noctub...) prennent le relais de 20H15 à 23H30 sur la partie centrale de l'agglomération avec une fréquence d'environ 30 minutes. D'autres lignes sont ouvertes, notamment l'été, pour desservir certains sites touristiques (Plage des Rosaires...). Les progressions de trafic les plus significatives concernent des communes de la 2^{de} couronne de l'agglomération (Plérin, Pordic...). Le Taxi Tub complète le réseau de transport urbain de l'Agglomération de Saint-Brieuc (TUB). Il fonctionne uniquement sur réservation. Une fois la course réservée, l'utilisateur se rend au point taxi-tub le plus proche de son domicile. Le taxi l'emmène ensuite au point de jonction avec le réseau TUB. Le ticket unique à 1,20 € donne accès aux deux modes de déplacement.

⁽⁴⁾ Enquête "Déplacements des Ménages" réalisée sur un échantillon de 1 416 personnes.

Bretagne Grande Vitesse (BGV)

L'aménagement d'une ligne à grande vitesse, qui reliera Brest à Paris en environ 3 H et Saint-Brieuc en 2 H 10 en 2016, va s'accompagner d'une modernisation des gares de Saint-Brieuc, Lamballe et Guingamp qui deviendront de véritables pôles d'échanges multimodaux. Cela suppose une réorganisation des gares afin d'optimiser les échanges entre le train et les autres modes de transports collectifs ou individuels.

Les réflexions sur la création de pôles multimodaux intègre la réalisation d'une agence et d'une centrale de mobilité unique permettant de fournir aux voyageurs les renseignements indispensables à la réalisation d'un parcours monomodal ou multimodal ainsi que le moyen de réserver d'autres moyens de déplacement (transports à la demande, taxis...). Des cheminements piétons devront être conçus afin d'être suffisamment incitatifs et perceptibles pour inciter les voyageurs à se rendre à pied dans l'hypercentre.

Des parkings relais pourraient voir le jour, afin d'inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs et à laisser leurs voitures avant d'entrer dans le centre-ville, limitant ainsi les besoins en stationnement.

Les gares et leurs quartiers urbains profiteront également de l'effet Bretagne Grande Vitesse (BGV) : meilleure accessibilité routière, augmentation de l'offre de stationnement, développement des services (location de véhicules, taxis, commerces...) essor de l'immobilier de bureaux, de l'hôtellerie et de la restauration...

Données de l'enquête CAD

La parole aux élus

« L'arrivée de la ligne à grande vitesse doit permettre de réorganiser l'ensemble de la desserte ferroviaire dans le département et de moderniser nos infrastructures. »

LE COVOITURAGE

La solution du covoiturage, qui s'est développée récemment, permet à plusieurs personnes qui font le même trajet de n'utiliser qu'une seule voiture.⁽²⁾

Les offres alternatives de voitures servicielles (covoiturage, autopartage, taxis collectifs) intéressent 2 à 3 fois plus les non-possesseurs de voiture que les possesseurs, et sont, avant tout, perçues comme un moyen de se rendre sur le lieu de travail, ce qui limite la portée de l'utilisation de ces services.

Le rapport Jamet⁽³⁾, destiné à améliorer les finances des départements, préconise le développement du covoiturage et propose une dizaine de solutions pour en favoriser l'essor : reconnaissance du covoiturage comme élément constitutif des plans de transport départementaux, mise en place d'un dispositif d'agrément des covoitureurs, possibilité d'utiliser les arrêts des lignes régulières d'autocars pour la prise en charge des covoiturés, organisation d'un covoiturage pour les transports scolaires en zones rurales peu denses...

⁽²⁾ Le taux d'occupation moyen des véhicules par déplacement est actuellement de 1,4 personne.

⁽³⁾ Rapport à M. le Premier Ministre sur les finances départementales Avril 2010

Depuis 2006, le Conseil Général des Côtes d'Armor a engagé une politique en faveur du covoiturage afin d'encourager le développement des transports alternatifs. Un site internet (www.ticoto.fr) permet de mettre en relation les covoitureurs (2 300 personnes inscrites). Un nouveau portail des déplacements va être mis en place. Il mutualisera les services d'information dédiés aux transports en commun (Tibus) et aux demandes de covoiturage (Ticoto).

Actuellement 16 aires de covoiturage sont disponibles sur le département et une dizaine d'autres sont en projet.

Première en France, la commune de Trébeurden a mis en place fin 2009 un service de covoiturage communal. Encadré par la commune, cette initiative permet aux personnes n'ayant pas de véhicule de se déplacer grâce à des automobilistes bénévoles.

Données de l'enquête CAD

La parole aux élus

« Moi, je crois au covoiturage. Il y a une solidarité sur la Commune. On ne sait pas dans combien de temps mais, à l'avenir, une aire de covoiturage du côté de Malignon permettrait à la fois de se rendre du côté de Dinan ou alors de venir sur Hénanbihen, Lamballe, voire même aller jusqu'à Saint-Brieuc. »

L'AUTOPARTAGE : UNE VOITURE EN LIBRE SERVICE

L'autopartage constitue une alternative intéressante pour les personnes qui utilisent peu leur voiture. Le système fonctionne par abonnement et permet aux clients d'utiliser un véhicule pour une courte durée. La prise de possession et la restitution se font de manière automatique à des emplacements déterminés.

En France, une quinzaine d'opérateurs d'autopartage louent entre 600 et 1.000 voitures.

Données de l'enquête CAD

« Le principe est simple : une fois le contrat signé et votre dossier en règle, vous pouvez réserver votre véhicule grâce à la carte que l'on vous a remis. Celle-ci vous permet d'ouvrir et de fermer la voiture. Il vous en coûtera 9 € d'abonnement mensuel plus 1.50 € de l'heure et 0.39 € du km pour les véhicules de petite taille. »

City Roul' (Agence de Rennes) a pour perspective de s'étendre notamment à Saint-Brieuc en implantant sa station d'autopartage à proximité de la gare en 2011.

LE VÉLO : UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE

En France, le vélo ne représente encore en moyenne que 3 à 4% des déplacements urbains mais la vente de vélos de ville progresse régulièrement : elle constitue désormais 5 % du total des ventes de vélos en France.

Si 3,2% des Costarmoricains utilisent les 2 roues (motorisés ou non) comme moyen de transport pour se rendre à leur travail (données RGP 2006), le pourcentage varie de 2,4% dans les zones rurales à 4,5% dans les zones urbaines.

Le développement de l'utilisation du vélo constitue un moyen de recomposer les mobilités dans la ville afin de rendre plus efficace les réseaux de transports en commun et compléter les autres modes de déplacements. Il devient une priorité

dans le périurbain, notamment dans l'agglomération de Saint-Brieuc où seulement 1% des déplacements s'effectue en vélo.

Pour faire passer ce chiffre à 3% en 2015, Saint-Brieuc Agglomération a adopté en décembre 2009 un Schéma Directeur Cyclable. L'objectif est de promouvoir l'intermodalité entre le vélo, la marche à pied et le bus. Diverses actions sont envisagées : création de couloirs de bus sur les principaux axes et autour des zones les plus empruntées, poursuite des aménagements des espaces publics, généralisation des arrêts de bus sur voirie...

95 kilomètres de voies cyclables vont être créés ou réaménagés, dont une soixantaine dans une perspective utilitaire.

La création de 21 stations-vélos sur le territoire de l'agglomération briochine devrait également permettre de promouvoir ce moyen de déplacement et inciter les usagers à l'utiliser pour leur trajet domicile-travail. La commune de Plédran vient d'inaugurer une de ces stations-vélos (10 emplacements). Elle permet aux usagers du TUB de laisser leurs deux-roues à l'abri et d'emprunter le bus. Les prochaines implantations devraient concerner Plérin, Yffiniac, Languex et Pordic.

Données de l'enquête CAD

La parole aux élus

« L'installation de la station vélo à Plédran démontre que l'on gagne à travailler ensemble. A Plédran, le vélo était surtout utilisé pour les loisirs. Désormais, avec la station vélos et la création des voies cyclables qui en découle, la ville se dote d'un dispositif permettant de développer le vélo utilitaire et de se rapprocher du reste de l'agglomération grâce aux bus.

Nous espérons que la ligne 70 se développera encore plus, afin d'offrir de nouvelles rotations aux habitants de la commune. »

Le vélo à assistance électrique (VAE), qui permet de pédaler sans effort, connaît un bel essor : 10 000 unités vendues en 2007, près de 25 000 en 2009. Idéal pour les courts ou moyens trajets urbains, il pèse entre 22 et 25 kg, dont environ 5 kg pour la batterie. L'autonomie de la batterie varie entre 30 et 70 km selon les modèles. Le prix de base d'un vélo électrique est de 900 € et peut aller jusqu'à 2.200 €.

Au Conseil Général des Côtes d'Armor, quelques vélos électriques sont mis à disposition des personnels qui résident essentiellement sur Saint-Brieuc.

Connaissez-vous les vélos-taxis, un service de transport écologique sur de courtes distances ?

Le but est de rendre un service aux personnes tout en les sensibilisant pour faire évoluer les mentalités.

Cycloville ouvre une franchise à Rennes et le résultat s'avère satisfaisant, cette initiative pourrait être reproduite à Saint-Brieuc !

C'est un service qui s'adresse à tous les publics mais les utilisateurs les plus fréquents restent les personnes à mobilité réduite, ceux qui font leurs courses ou les enfants pour se rendre aux activités du mercredi.

La course est facturée 1 € forfaitaire pour la prise en charge puis 1 € du kilomètre effectué. Les touristes peuvent également découvrir la ville pour 19 € en partenariat avec l'Office de Tourisme.

Données de l'enquête CAD

Lancés pour la première fois en France en 1998 à Rennes par la société Clear Channel, les vélos en libre service ont pris place dans une vingtaine de villes françaises. Dans le cadre de la restructuration de la gare, une implantation est à l'étude sur St Brieuc.

« Ces vélos en libre service, d'un usage facile, offrent un service de location de vélo de courte durée sans entretien ni risque de vol pour une somme modique. »

LA MARCHE À PIED ... ET LA SOLUTION DU PÉDIBUS

En France, un déplacement automobile sur 4 est inférieur à 1 km. Or, le premier kilomètre pollue davantage que les suivants. Les trajets domicile-école sont généralement courts : de 500 à 1.000 mètres pour les écoles primaires. Effectués en voiture, ils sont source de nuisances pour l'environnement et de dangers aux abords des établissements scolaires. La marche à pied se révèle beaucoup plus adaptée à ce type de parcours.

Un pédibus est un groupe d'écoliers conduit par des adultes effectuant le trajet domicile-école à pied. Ce pédibus emprunte des itinéraires précis, conçus pour être rapides et directs, privilégiant toujours la sécurité des enfants.

Le long de la ligne, des points de regroupement et des horaires de passage sont définis. Ce sont les parents qui, à tour de rôle, sont accompagnateurs, sur le principe du volontariat et du bénévolat.

Simple et convivial, le pédibus est un mode de déplacement pratique et économique.

Données de l'enquête CAD

Un pédibus à Saint-Brieuc, à Pordic...

À Pordic, le pédibus est une initiative qui remonte à 2004. Les problèmes de stationnement aux abords de l'école, la sécurité des enfants et la sensibilisation au développement durable ont motivé la création de ce service. La commune a offert les gilets de sécurité et matérialisé les arrêts. Un sentier a été aménagé pour faciliter le passage du pédibus.

Fin décembre 2010, 17 collectivités bretonnes organisatrices de transport se sont associées pour proposer, via Internet, une aide à l'organisation de voyages en Bretagne, tous types de transport réunis (www.breizhgo.com)

L'ADEME a mis en place sur Internet un outil qui permet de calculer et comparer les différents modes de transport en termes de coût, d'émission de gaz à effet de serre et de consommation de carburant (www.ademe.fr/calcullette-eco-deplacements).

LA VOITURE DE DEMAIN : INTERACTIVE ET COMMUNICANTE

Le véhicule électrique apparaît comme une des solutions d'avenir et l'année 2011 est annoncée comme étant celle du début de la production de masse. La solution de l'échange de batterie en quelques minutes pourrait résoudre les problèmes d'autonomie et permettre d'élargir le marché potentiel. L'objectif est fixé à 2 millions de véhicules électriques d'ici à 2020 et, pour orienter le choix des consommateurs, le bonus de 5.000€ reste accordé à tout acheteur d'un véhicule décarboné.

L'utilisation des nouvelles technologies constitue également un des leviers d'action pour favoriser la mobilité durable dans les prochaines années. Grâce à ITS Bretagne (Systèmes de Transports Intelligents) l'électronique, l'informatique et les technologies de communication permettent aujourd'hui d'agir à de multiples niveaux pour faciliter les déplacements et les rendre à la fois plus durables et plus sûrs. Depuis une quinzaine d'années, les ITS sont devenus des outils essentiels à la gestion de la mobilité des biens et des personnes. ITS Bretagne participe et organise de nombreux colloques, comme celui du 1^{er} juillet 2010 à Rennes dont la thématique était : "La Bretagne, précurseur d'un nouveau standard de mobilité ?"

Données de l'enquête CAD

Parole d'un professionnel d'ITS Bretagne lors du colloque :

« Si l'on prend l'exemple du numérique, il adoucit le transport, le rend plus désirable. L'électrique supprime l'odeur et le bruit. L'humanité est essentiellement urbaine et il faut imaginer un véhicule vert 100% durable et 100% communicant, permettant à l'utilisateur d'être connecté, c'est-à-dire en collectif et en mobilité. D'où un compromis à trouver entre objectifs sociaux et environnementaux. C'est ce qu'il faut faire pendant la phase de transition lors du passage du thermique à l'électrique. »

À Saint-Brieuc, le réseau des Tub est équipé d'un SRAIV (Système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs). Il est prévu de doter le réseau d'une nouvelle configuration afin de mettre en œuvre et de suivre la régulation du trafic, la connaissance précise de la production, la gestion des prises et fins de services, l'aide à la maintenance et l'aide à la planification et à la programmation du réseau. D'autre part, des bornes extérieures permettent aux voyageurs d'être informés en temps réel sur les avances, les retards, les perturbations du réseau.

Le Ceva (Centre d'études et de valorisation des algues) installé à Pleubian, travaille actuellement sur un programme de recherche afin de produire un biocarburant à base de micro-algues. Par rapport aux autres biocarburants, celui-ci ne nécessite ni eau douce, ni terre cultivable et pourrait devenir concurrentiel au pétrole si les prix continuent d'augmenter.

Eco VR

Le site de **co-voiturage**
des institutionnels et des entreprises

Respect de l'environnement



Réduction des émissions de CO²

Economies financières importantes



www.ecovr.fr

15, avenue des Châtelets • Parc d'activités des Châtelets • 22440 Ploufragan • 0800 58 16 16 • contact@ecovr.fr

Les Côtes d'Armor à la loupe

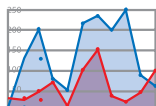
www.armorstat.com

le Centre de ressources
socio-économiques des Côtes d'Armor



Statistiques

Accéder à de très nombreuses informations
et données actualisées en permanence.



Conjoncture économique

Suivre chaque trimestre l'évolution
de la conjoncture économique et sociale en Côtes d'Armor.



Fiches filières

Appréhender rapidement les principaux secteurs
d'activités économiques en Côtes d'Armor.



Etudes et publications

Consulter les études et publications
de Côtes d'Armor Développement.



Cartes

Analyser spatialement l'information statistique,
illustrer vos propres travaux.