

Un año singular en el transporte de Brest

Las tendencias del tráfico en Brest este año reflejaron las de las medidas adoptadas para combatir la crisis sanitaria, con un desplazamiento geográfico debido a las mejoras en las carreteras, que se continuarán o incluso se desarrollarán.

El confinamiento, el primero de este tipo, fue acompañado, en Brest, por un colapso del 70% en el tráfico vial. La desconfinación comenzó con nuevos desarrollos temporales, pero no sin consecuencias en el tráfico, ya que retomó su intensidad habitual, que no tardó mucho.

En particular, el cambio de dos carriles a uno (el otro está reservado a los autobuses, taxis y ciclistas), los bulevares Léon-Blum y Montaigne, en su prolongación en la rue Paul-Doumer (hasta la plaza Albert-1er) y la avenida Georges-Clemenceau.

Esto es parte del plan maestro de ciclismo votado hace casi un año. Algunas personas también notaron que esto se hacía entre las dos torres (muy distantes) de las autoridades municipales, cuando las listas de Pichon y Cuillandre se iban a fusionar y que tal vez era necesario dar promesas a los ecologistas. Estos arreglos temporales se harán permanentes, especialmente en Blum/Montaigne, con miras a la llegada de un autobús de alto y otras áreas están siendo estudiadas.

Menos vehículos en los bulevares remodelados

En todo caso, las zonas de mayor densidad de tráfico, que confirman los servicios de la Ciudad, siguen siendo las mismas que antes, es decir, las principales entradas a Brest: Boulevard de Plymouth al oeste, Avenue Le Gorgeu al noroeste, Boulevards de l'Europe y Léon-Blum al norte, sin olvidar el puerto comercial al sur. Dos puntos de recuento permanentes, las cámaras utilizadas para controlar el tráfico y los estudios de terreno, han permitido constatar una disminución, en comparación con el año pasado, del 10 al 20% en Doumer-Montaigne y del 15 al 35% en Blum.

Los asiduos de este sector en la hora punta fulminan regularmente al volante (¡o fulminan, antes del reconfinamiento!) tanto que, en ciertos días, los atascos de tráfico. La calle Jules-Guesde y el Boulevard Montaigne (en su parte oriental) por un lado, y el eje Robespierre-Auguste-Kervern al oeste (Kerinou) por el otro, han recibido la mayor parte de la carga que se desprende del sector remodelado, con momentos de alta densidad también allí. Algunos automovilistas incluso hacen un desvío más amplio, yendo a unir las calles Sébastopol e Yves-Collet, vía Jules-Lesven o Albert-Loupe, para llegar al centro de la ciudad.

Una disminución del transporte público durante todo el año

En lo que respecta al transporte público, si bien el número de billetes vendidos ha ido aumentando casi constantemente durante varios años, las cifras hasta mediados de marzo eran comparables a las de 2019. Alrededor de 70.000 billetes de media al día, todos los transportes públicos combinados, 55.000 durante las vacaciones de invierno

antes de colapsar literalmente con el confinamiento, acompañado por el cierre casi permanente del teleférico desde la primavera.

En la primera semana del encierro, sólo se vendieron 7.390 boletos por día en promedio, o el 11% en comparación con un período de tráfico completo en el año anterior. Entonces 3 o

4 % ! Son de 2.000 a 3.000 viajes al día. En el momento de la desconfinación, inmediatamente subió a 13.000 entradas, o el 19% de las puntuaciones de 2019. Al contrario que el tráfico de coches, no fue hasta principios de julio que subió gradualmente al 53%. Las vacaciones de verano vieron una meseta entre el 66 y el 81% y un mantenimiento por encima del 80% desde mediados de septiembre. Hasta la reconfirmación...

Dos palabras sobre los vehículos de dos ruedas

Todavía es bastante marginal. El ciclismo representa ahora alrededor del 2% de la cuota modal en Brest, en comparación con el 50 a 60% de los coches, el 25% de los peatones y el 15% del transporte público. El objetivo es llegar al 4% dentro de cinco años, de los habitantes de Brest que usarían bicicletas todos los días.

Más bicicletas de alquiler. Bibus tiene una flota de 600 bicicletas eléctricas disponibles para alquilar. "No hay lista de espera por el momento". Está previsto que se añadan 300 bicicletas más en 2021. Bibus "está actualmente estudiando diferentes modelos (carga, plegado) para diversificar la flota".

Especialmente en la ciudad. Hoy en día, una gran parte de la población trabaja en la ciudad, y es allí y no en el campo, como en el pasado, donde se utilizan las bicicletas y que este medio de transporte es el que más avanza... En el sector rural, sin embargo, el aumento fue del 20% en un año, frente al 30% en las metrópolis de Francia, dice Brest a pie y en bicicleta (Bapav).

¡85 km más en Bogotá! Bogotá es un sueño hecho realidad para los entusiastas de la bicicleta y los ecologistas. No sólo porque es la capital de un país, Colombia, que cuenta actualmente con varios de los mejores escaladores del Tour de Francia (lo que es criticado por algunos ecologistas pero no por muchos de los elegidos en Brest): Bernal o los hermanos Quintana, que sin duda se verán al comienzo del próximo Grande Boucle, en Brest, por no hablar de sus ilustres predecesores Herrera o Parra. Sobre todo porque Bogotá tiene casi 600 km de carriles para bicicletas (en parte en las aceras o en las zonas de reserva central). Eventos populares tienen lugar allí muy regularmente, como la Ciclovía, todos los domingos. Sólo este año se han añadido 85 km, en parte con baches colocados temporalmente, para aliviar la congestión del transporte público y mejorar la calidad del aire. El nuevo edificio ambientalista Claudia López continúa esta política, que comenzó en la década de 1970.