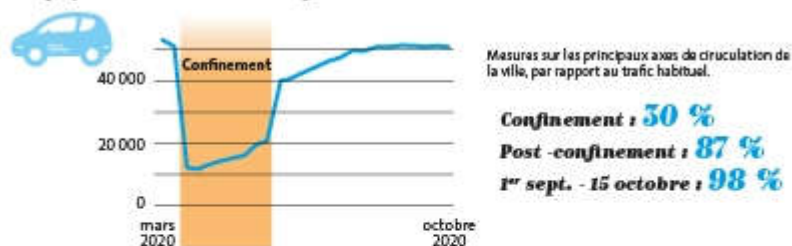


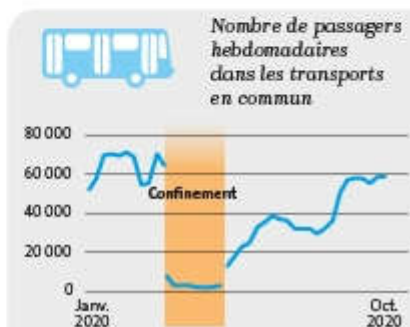
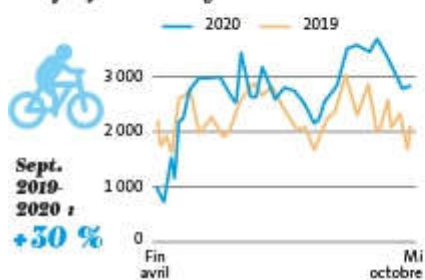
Une année singulière dans les transports brestois

Étude du trafic des différents modes de mobilité

Trafic journalier automobile en provenance et à destination du centre-ville



Trafics journaliers cyclistes



Lecture : 4 minutes

L'évolution du trafic, à Brest, a épousé cette année celle des mesures prises contre la crise sanitaire, avec toutefois une évolution géographique due à des aménagements de voirie, qui seront pérennisés voire développés.

Le confinement, premier du nom, s'est accompagné, à Brest, d'un effondrement de la circulation routière de l'ordre de 70 %. Le déconfinement a commencé par des aménagements nouveaux, provisoires (<https://www.letelegramme.fr/finistere/brest/comment-se-deplacera-t-on-dans-la-metropole-a-partir-du-11-mai-05-05-2020-12547733.php>) mais pas sans conséquences sur le trafic, à mesure qu'il reprenait son intensité habituelle, ce qui n'a guère traîné (lire l'infographie).

En particulier le passage de deux voies à une (l'autre étant réservée aux bus, taxis et cyclistes), boulevards Léon-Blum et Montaigne, dans son prolongement rue Paul-Doumer (jusqu'à la place Albert-1^{er}) et avenue Georges-Clemenceau.

Cela dans le cadre du schéma directeur vélo (<https://www.letelegramme.fr/finistere/brest/six-leviers-pour-doper-la-pratique-du-velo-dans-la-metropole-brestoise-13-12-2019-12457882.php>) voté il y a bientôt un an. D'aucuns remarquaient aussi que cela s'est fait entre les deux tours (très éloignés) des municipales, quand les listes Pichon et Cuillandre allaient fusionner et qu'il fallait peut-être donner des gages aux écologistes. Ces aménagements provisoires seront pérennisés, notamment sur Blum/Montaigne dans la perspective de l'arrivée d'un bus à haut niveau de service (<https://www.letelegramme.fr/finistere/brest/c-est-quoi-un-bus-a-haut-niveau-de-service-27-01-2020-12488957.php>). Et d'autres zones sont à l'étude.

Moins de véhicules sur les boulevards réaménagés

Quoi qu'il en soit, les zones les plus denses en circulation, confirment les services de la Ville, restent les mêmes qu'avant, soit les principales entrées dans Brest : boulevard de Plymouth à l'ouest, avenue Le Gorgeu au nord-ouest, boulevards de l'Europe puis Léon-Blum au nord, sans oublier le port de commerce au sud. Deux points de comptage permanents, les caméras utilisées pour surveiller le trafic et les relevés de terrain, ont permis de noter une baisse, par rapport à l'an dernier, de 10 à 20 % sur Doumer-Montaigne et entre 15 et 35 % sur Blum.

Les habitués de ce secteur aux heures de pointe fulminent régulièrement au volant (ou fulminaient, avant le reconfinement !) tant, certains jours, cela bouchonne. La rue Jules-Guesde et le boulevard Montaigne (sur sa partie est) d'un côté, l'axe Robespierre-Auguste-Kervern à l'ouest (Kerinou) ont reçu l'essentiel du délestage du secteur réaménagé, avec là aussi des moments de forte densité. Certains automobilistes opèrent même un détour plus large, allant joindre les rues Sébastopol et Yves-Collet, via Jules-Lesven ou Albert-Loupe, pour arriver au centre-ville.



Bibus proposera bientôt davantage de vélos à assistance électrique. (Photo d'archives Le Télégramme)

Une baisse des transports en commun toute l'année

Côté transports en commun, alors que le nombre de tickets vendus est en hausse quasi constante depuis nombre d'années, les chiffres jusqu'à mi-mars étaient comparables à ceux de 2019. Autour de 70 000 tickets en moyenne par jour, tous transports publics confondus, 55 000 durant les congés d'hiver. Avant de s'effondrer littéralement avec le confinement, accompagnés par l'arrêt presque permanent du téléphérique depuis le printemps.

La première semaine du confinement, seuls 7 390 tickets étaient vendus par jour en moyenne, soit 11 % par rapport à une période plein trafic de l'année précédente. Puis 3 ou 4 % ! Soit 2 000 à 3 000 voyages par jour. Au déconfinement, c'est de suite remonté à 13 000 tickets, soit 19 % des scores de 2019. Contrairement au trafic automobile, il a fallu attendre début juillet pour qu'il remonte progressivement à 53 %. Les vacances d'été ont vu un plateau entre 66 et 81 % et un maintien au-dessus de 80 % depuis mi-septembre. Jusqu'au reconfinement...

Deux mots sur les deux-roues

Encore assez marginal. Le vélo représente désormais environ 2 %, pour l'instant, de la part modale à Brest contre 50 à 60 % pour les voitures, 25 % pour les piétons et 15 % pour les transports en commun. L'objectif est d'arriver à 4 % d'ici cinq ans, de Brestois qui se déplaceraient à vélo tous les jours.

Davantage de vélos à louer. Bibus dispose d'un parc de 600 vélos à assistance électrique disponibles pour la location. « Il n'y a pas de liste d'attente actuellement ». Il est prévu que 300 vélos supplémentaires soient ajoutés en 2021. Bibus « étudie actuellement les différents modèles (cargos, pliants) pour diversifier la flotte ».

Surtout en ville. Aujourd'hui, une grande partie de la population travaillant en ville, c'est surtout là et non plus à la campagne, comme jadis, que l'on fait du vélo et que ce mode de transport progresse le plus... En secteur rural, la hausse s'est toutefois élevée à 20 % en un an, contre 30 % dans les métropoles, en France, indique Brest à pied et à vélo (Bapav).

85 km en plus à Bogota ! Bogota fait rêver les amateurs de bicyclette et les écologistes. Pas seulement parce qu'elle est la capitale d'un pays, la Colombie, qui compte actuellement plusieurs des meilleurs grimpeurs du Tour de France (d'ailleurs décrié par certains écolos mais pas trop ceux élus à Brest) : Bernal ou les frères Quintana, que l'on verra sans doute au départ de la prochaine Grande Boucle, à Brest, sans parler de leurs illustres prédécesseurs Herrera ou Parra. Surtout parce que Bogota compte près de 600 km de pistes cyclables (en partie sur les trottoirs ou les terre-pleins centraux). Des événements populaires s'y déroulent très régulièrement, comme la Ciclovía, chaque dimanche. Rien que cette année, 85 km ont été ajoutés, en partie grâce à des plots posés provisoirement, afin de désengorger les transports en commun et d'améliorer la qualité de l'air. La nouvelle édile écologiste Claudia Lopez prolonge cette politique commencée dans les années 70.