



Quimperlé
Communauté
Kumuniez



PAYS DE LORIENT - QUIMPERLÉ

FREINS ET LEVIERS À L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS UNE ENQUÊTE AUPRÈS DES ACTIFS NAVETTEURS

Jean-Christophe Dumons : 02 97 12 06 64

Directeur de la publication : Pascal Le Liboux
ISSN 2118-1632

SOMMAIRE

CONTEXTE ET OBJECTIFS	4
15 000 ACTIFS CIBLÉS PAR L'ENQUÊTE	5
UNE TRÈS GRANDE MAJORITÉ D'AUTOMOBILISTES.....	8
DES USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS MAJORITAIREMENT ABONNÉS ET COMBINANT LES MODES DE TRANSPORTS	9
PEU D'UTILISATION OCCASIONNELLE D'AUTRES MODES POUR LES AUTOMOBILISTES	10
DEUX TIERS DES ACTIFS ESTIMENT LEUR BUDGET TRANSPORT INFÉRIEUR À 200 € PAR MOIS	11
DES COÛTS DE DÉPLACEMENT SOUS-ESTIMÉS	12
DES TRAJETS LONGS PLUS FAVORABLES À L'USAGE DU TRAIN ET DU COVOITURAGE.....	13
LA PRISE EN CHARGE PAR L'EMPLOYEUR RESTE MAL CONNUE	14
DES RECHERCHES DE RENSEIGNEMENTS SUR LES HORAIRES ET LES TARIFS.....	16
FOCUS SUR LES FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	18
UN DÉFICIT DE NOTORIÉTÉ DE L'OFFRE EN CAR BREIZH GO	19
LES TEMPS DE TRAJET COMME FREIN À L'USAGE DES TRANSPORTS URBAINS.....	20
DES MESURES À IMAGINER POUR INCITER À L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	21
QUIMPER – LORIENT – VANNES : UN ENJEU D'ACCESSIBILITÉ AUX GARES	23
ZOOM SUR LE TRAIN	24
ANNEXE : LE REDRESSEMENT DES DONNÉES ISSUES DE L'ENQUÊTE	26



À RETENIR

- ▶ Un fort intérêt de la population active sur les questions de mobilité
- ▶ Un usage de la voiture toujours largement dominant (93%)
- ▶ La notoriété de la prise en charge à 50 % du coût de l'abonnement par l'employeur à améliorer
- ▶ Une recherche d'information plus prégnante sur les horaires que sur les tarifs
- ▶ Les horaires : premier frein à l'usage du train
- ▶ Les leviers d'actions pour favoriser l'usage du transport en commun : horaires et fréquence pour les usagers de la voiture
- ▶ Une sous-estimation des coûts de déplacement : information et pédagogie à développer
- ▶ Un déficit de notoriété de BreizhGo
- ▶ Un enjeu d'accessibilité des gares pour les autres modes (voiture, TC, vélo)

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Dans le pays de Lorient-Quimperlé, l'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail reste largement majoritaire malgré la présence de six gares ou haltes sur le territoire. Cet usage pèse de plus en plus sur le pouvoir d'achat et génère des coûts écologiques élevés.

Face à cette situation, Lorient Agglomération, Quimperlé Communauté, la SNCF, la Région Bretagne et la ville de Lorient ont souhaité réaliser une enquête avec le concours d'AudéLor et du cabinet Gece.

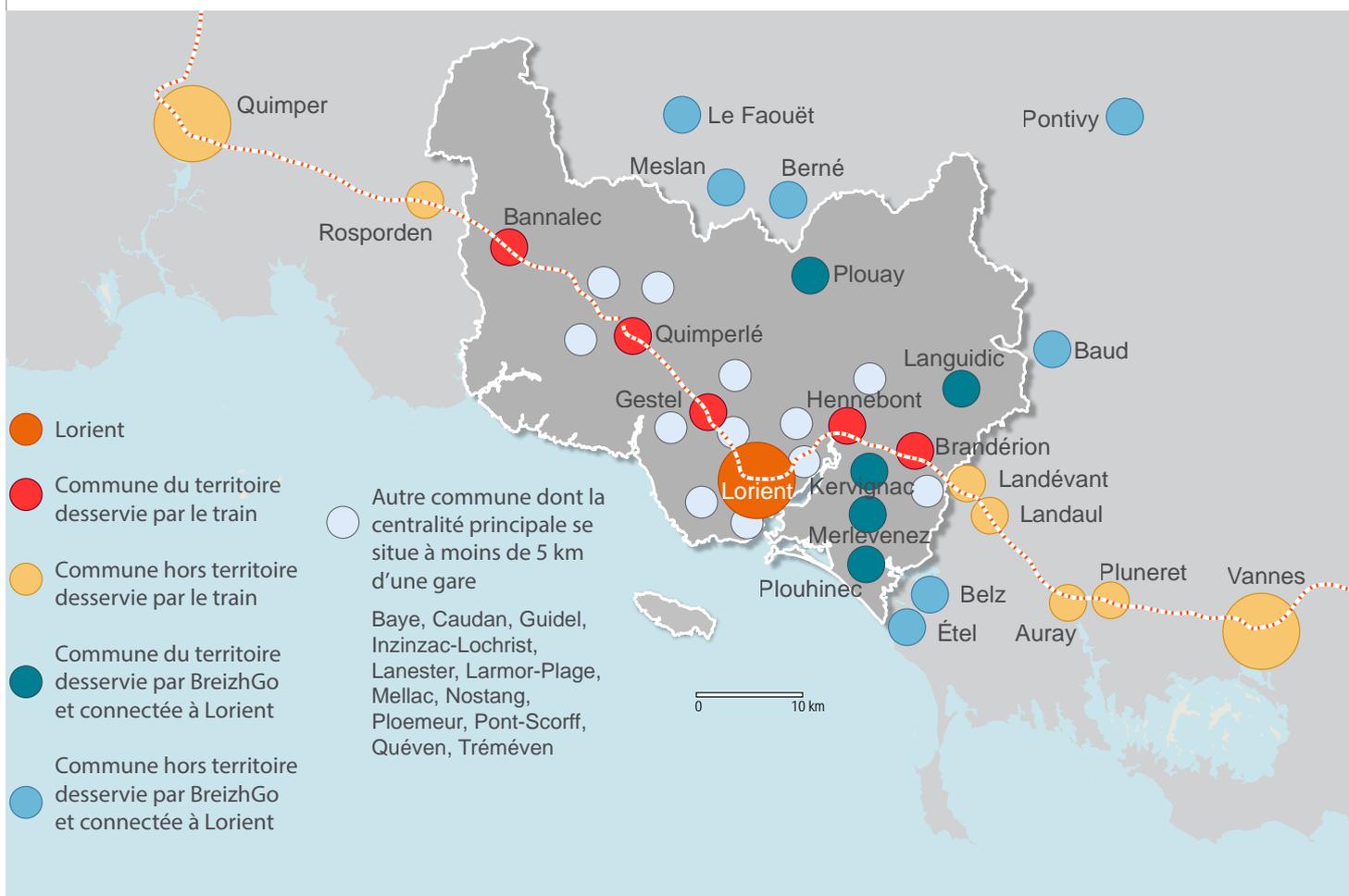
Dans le cadre des déplacements domicile - travail ; les objectifs de cette enquête sont :

- d'identifier les freins à l'usage des transports collectifs ;
- de mieux connaître les attentes et besoins des actifs en matière de transport collectif ;
- d'identifier les leviers d'actions favorables à un report modal de l'automobile vers les transports collectifs ;
- d'évaluer le potentiel d'actifs susceptibles de se reporter sur ces modes.

15 000 ACTIFS CIBLÉS PAR L'ENQUÊTE

Les personnes à enquêter sont les actifs en emploi répondant à des critères de lieu de résidence et de lieu de travail, notamment déterminés par la présence d'une desserte ferroviaire ou d'une ligne de car Breizh Go.

LES COMMUNES DE RÉSIDENCE ET/OU D'EMPLOI DES ACTIFS ENQUÊTÉS



Carte : AudéLor



Plus précisément, il s'agit des 4 catégories suivantes :

1. les actifs qui résident dans une commune du pays de Lorient - Quimperlé desservie par le train (Bannalec, Quimperlé, Gestel, Lorient, Hennebont, Brandérion) et qui travaillent dans une autre commune desservie sur l'axe Quimper - Vannes ;
2. les actifs qui résident dans une commune du pays de Lorient - Quimperlé dont la centralité est située à moins de 5 kilomètres à vol d'oiseau d'une gare ou halte ferroviaire (Baye, Mellac, Tréméven, Pont-Scorff, Guidel, Quéven, Ploemeur, Larmor-Plage, Lanester, Caudan, Inzinzac-Lochrist, Nostang) et qui travaillent dans une autre commune desservie sur l'axe Quimper - Vannes ;
3. les actifs qui résident hors du pays de Lorient - Quimperlé dans une commune desservie par le train sur l'axe Quimper - Vannes (Quimper, Rosporden, Landévant, Landaul, Auray, Pluneret, Vannes) et qui travaillent à Bannalec, Quimperlé, Gestel, Lorient, Hennebont ou Brandérion ;
4. les actifs résidant et travaillant dans une commune desservie par une ligne de car Breizh Go (Lorient, Plouay, Languidic, Kervignac, Merlevenez, Plouhinec, Le Faouët, Meslan, Berné, Pontivy, Baud, Belz, Étel) à condition que la commune de résidence et / ou la commune de travail soit dans le périmètre du pays de Lorient - Quimperlé et que ces communes soient reliées par une même ligne de car.

Ne sont pas concernés les actifs travaillant sur leur commune de résidence, les personnes à 100% en télétravail ou n'ayant pas un lieu de travail fixe (chauffeur routier, taxi, VRP...) et les actifs âgés de moins de 18 ans.

Ce sont ainsi **15 244 actifs** qui constituent le public cible de l'enquête (source : Insee, Fichier détail Mobilités domicile-travail, 2017). Le graphique en page 7 décrit les différents trajets effectués par ces 15 244 actifs. 54% d'entre eux travaillent à Lorient. Au total **7 028** résident et travaillent dans des communes desservies par le train soit un peu moins de la moitié du public de l'enquête.

Près de 850 actifs résidant à Lorient travaillent dans une commune du territoire desservie par le train. Dans l'autre sens (résident d'une commune du territoire et travaillant à Lorient) ils sont plus de 2 500. Aussi 635 actifs habitent et travaillent dans une commune du pays de Lorient-Quimperlé desservie par le train (hors Lorient).

Environ 3 100 actifs ciblés résident sur une des communes de Quimperlé Communauté et près de 9 700 résident sur une des communes de Lorient Agglomération.

MÉTHODOLOGIE

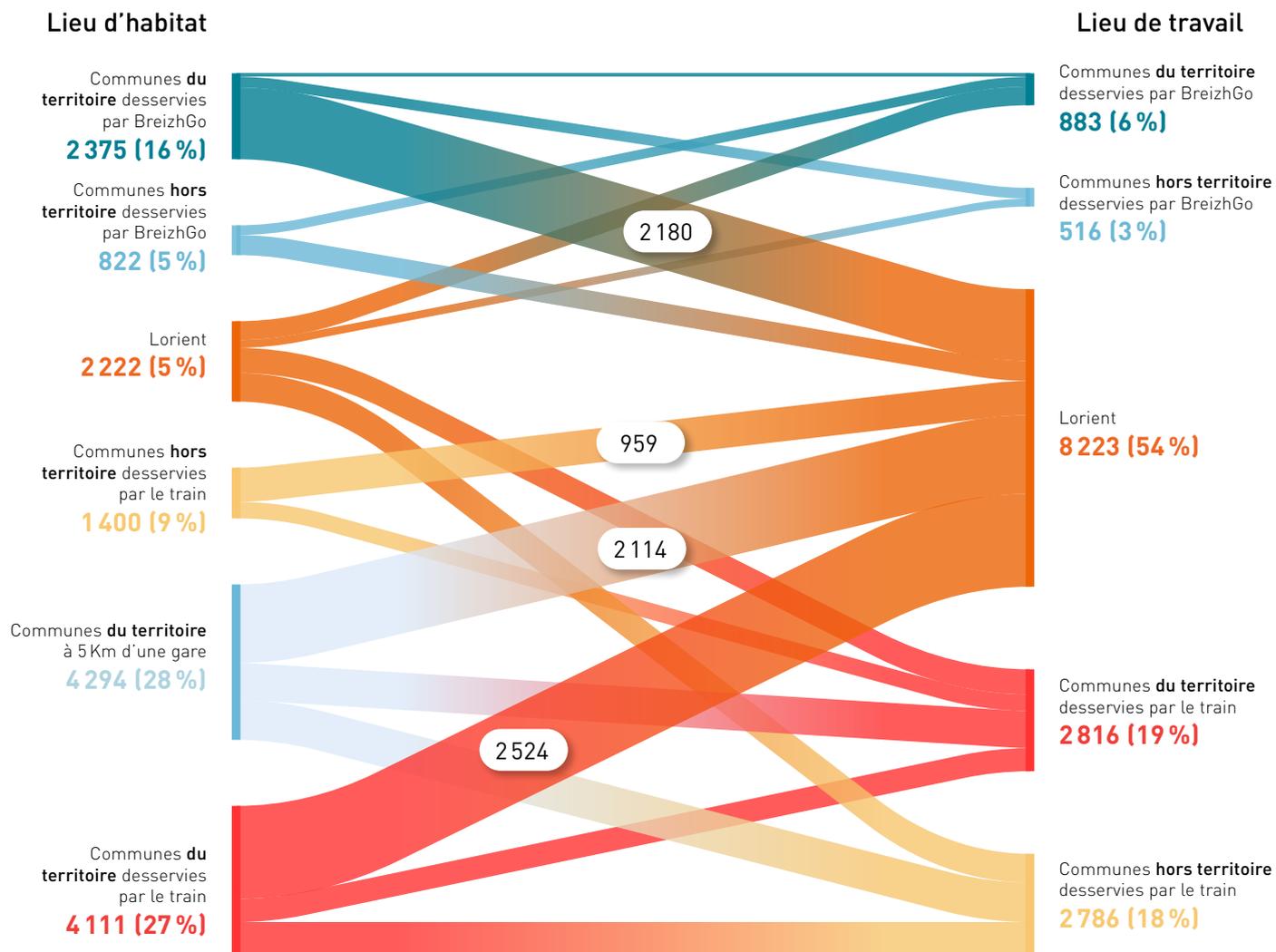
Deux méthodes de diffusion de l'enquête ont été appliquées successivement. Une première par téléphone qui a permis de recueillir seulement 27 réponses. Face à la difficulté d'obtenir des résultats, cette méthode de passation a rapidement été abandonnée. En effet, l'identification du public ciblé se faisant au début du questionnaire sur des critères de lieu de domicile et de lieu de travail, les enquêteurs ont été confrontés à de nombreux appels infructueux.

La seconde méthode de diffusion de l'enquête s'est faite via un questionnaire autoadministré en ligne. Le questionnaire a été diffusé via les sites internet et les réseaux sociaux de la ville de Lorient, Quimperlé Communauté, Lorient Agglomération et AudéLor, ainsi qu'un e-mailing envoyé aux contacts d'AudéLor.

Cette seconde méthode a permis de recueillir 554 réponses. Au total 581 répondants ont participé à l'enquête.

L'enquête a été diffusée durant un mois : du 14 juin au 15 juillet 2022.

LES 15 244 ACTIFS CIBLÉS PAR L'ENQUÊTE



Source : Insee RP 2017
 Traitement : AudéLor

REDRESSEMENT DES RÉPONSES

Afin de rendre l'échantillon des 581 répondants représentatif de la population un redressement basé sur 5 critères a été effectué a posteriori : âge, mode de transport principal, CSP, commune de résidence et lieu d'emploi. Les données qui ont permis le redressement sont issues du recensement 2017 (Insee, Fichier détails Mobilités domicile-travail, 2017).

cf. page 26 et suivantes pour plus de détails

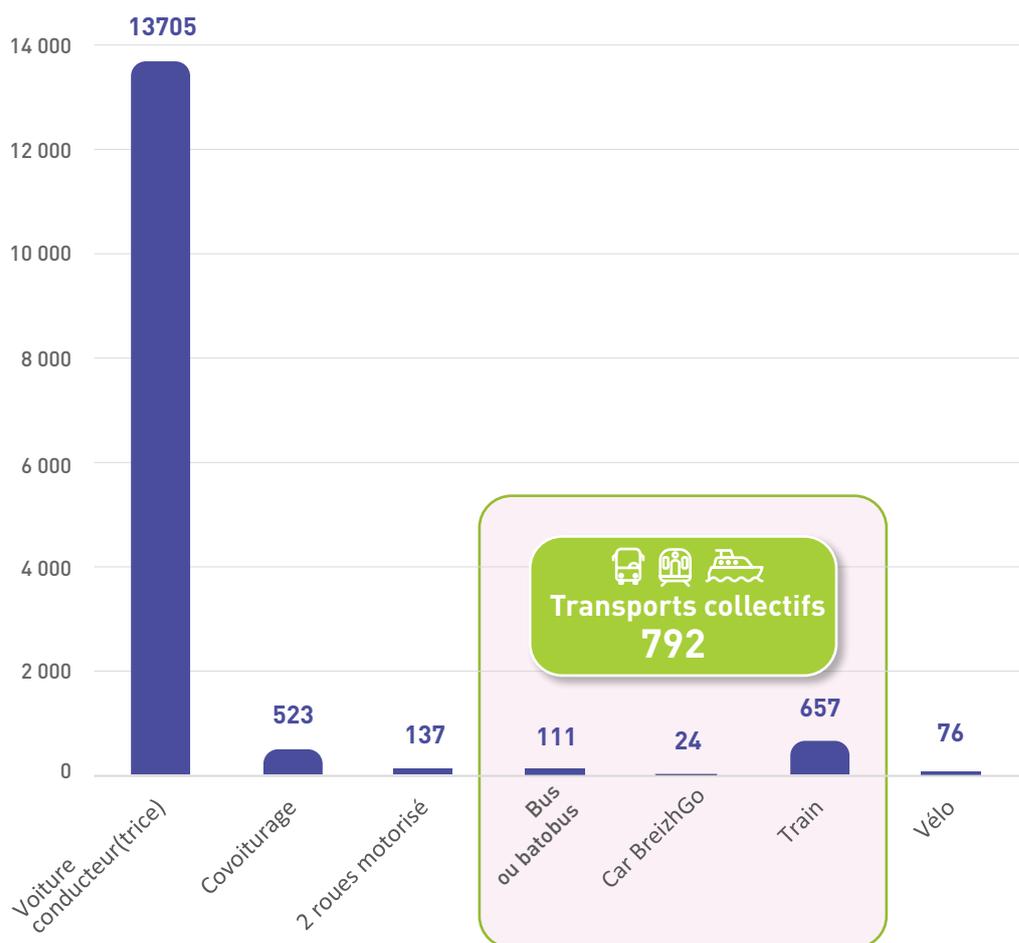


UNE TRÈS GRANDE MAJORITÉ D'AUTOMOBILISTES

Sur l'ensemble des actifs ciblés, 90 % (**13 705**) utilisent la voiture comme mode de transport principal en tant que conducteurs et 3,4 % en tant que passagers (523), soit 93 % d'usagers de l'automobile. La part modale des transports collectifs (TC) est de

5,2% (**792** usagers). Elle est seulement un peu plus élevée que celle de l'ensemble des navetteurs habitant une commune du pays de Lorient (4,7 % d'entre eux utilisant les TC). Les utilisateurs du transport ferroviaire représentent 4,3 % des actifs ciblés.

RÉPARTITION DES ACTIFS CIBLÉS PAR MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

DES USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS MAJORITAIREMENT ABONNÉS ET COMBINANT LES MODES DE TRANSPORTS

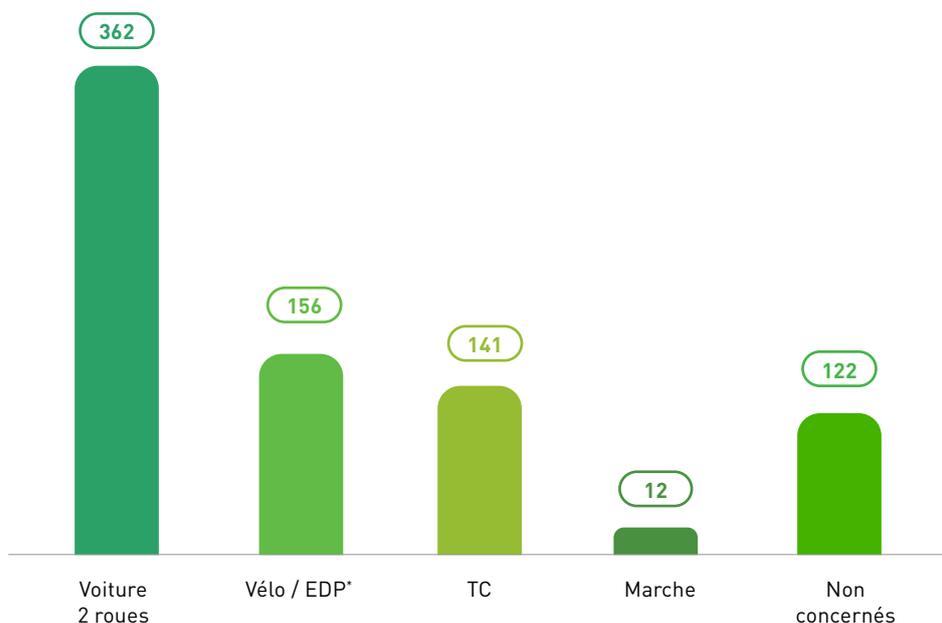
La quasi-totalité des usagers des transports collectifs (93 % des 792 actifs usagers des TC) disposent d'un abonnement.

Au cours d'un même déplacement, une personne peut être amenée à utiliser plusieurs modes de transports. On parle alors d'usage combiné.

Les usagers des transports collectifs sont

671 à combiner au moins un autre mode de transport lors de leurs déplacements domicile - travail soit 83 % d'entre eux. Dans plus de la moitié des cas c'est la voiture qui est utilisée en complément des transports collectifs. Viennent ensuite le vélo et les engins de déplacement personnel (ex. : trottinettes) puis les autres TC.

MODE DE TRANSPORT COMBINÉ AU MODE PRINCIPAL «TRANSPORT COLLECTIF»



* EDP : Engins de Déplacement Personnel

Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

À l'inverse, la quasi-totalité des usagers des 2 roues motorisés et des conducteurs automobiles n'utilisent qu'un seul mode de transport lors de leur déplacement domicile - travail.

Seulement 4 % des conducteurs utilisent plusieurs modes de transport pour se rendre au travail.

Sur 13 705 conducteurs, 227 combinent la voiture avec le train et 133 avec du covoiturage.



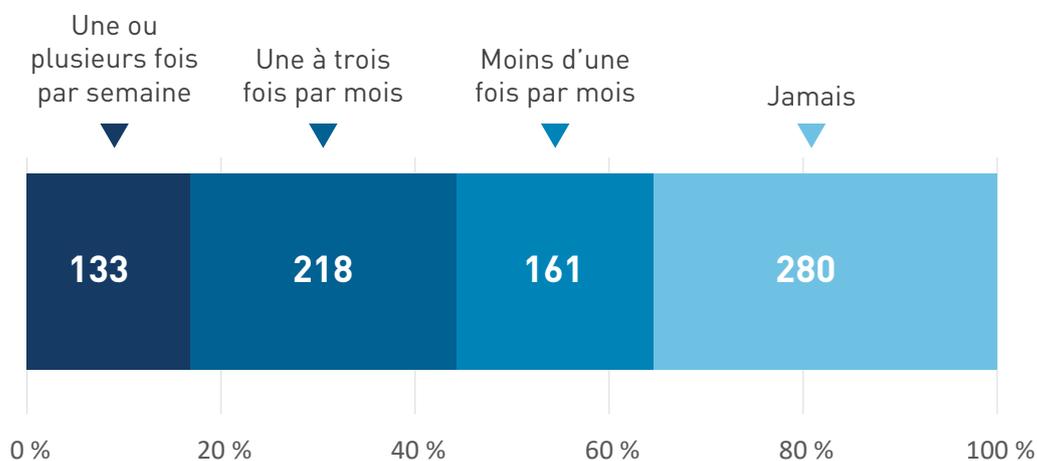
PEU D'UTILISATION OCCASIONNELLE D'AUTRES MODES POUR LES AUTOMOBILISTES

Une très large majorité des actifs enquêtés utilise toujours le même mode de transport pour se rendre au travail (82 %).

85 % des 13 705 conducteurs n'ont jamais recours à d'autres modes de transport. Et pour celles et ceux qui changent occasionnellement de mode, le mode alternatif le plus utilisé est le covoiturage en tant que passager (640 actifs), puis vient le train (581 actifs).

C'est moins vrai pour les usagers des transports collectifs. Ils recourent davantage à l'usage d'autres modes (65 % de 792) et ceci de manière assez régulière.

FRÉQUENCE DU RECOURS À D'AUTRES MODES CHEZ LES USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN

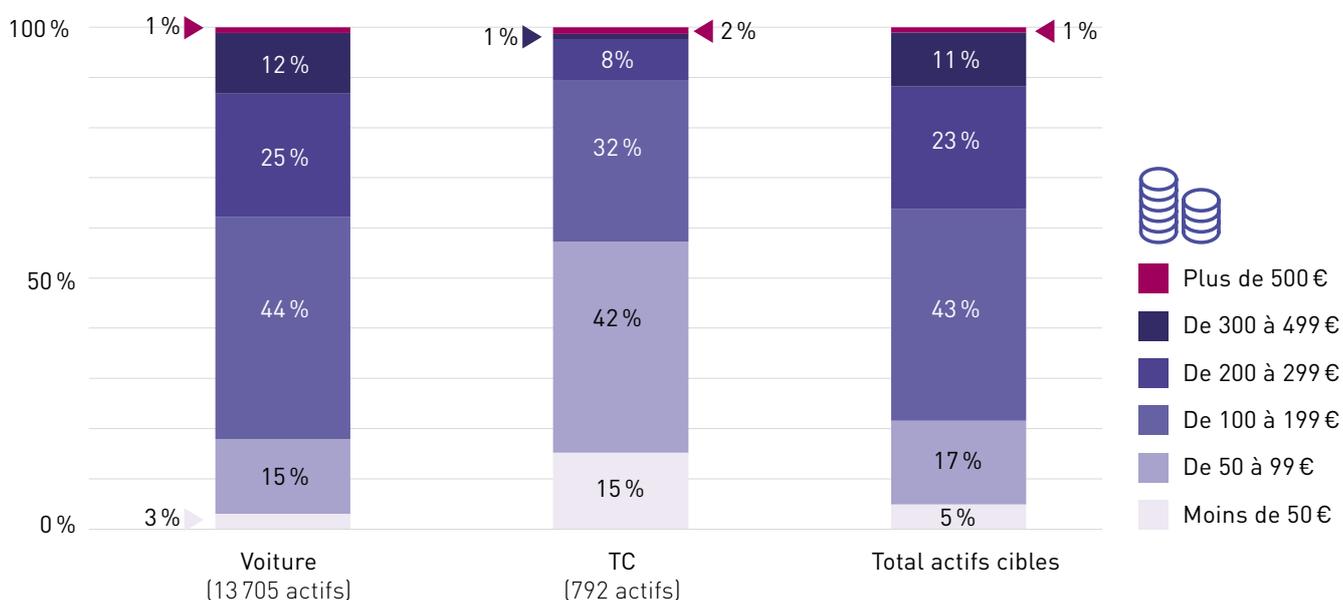


Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

L'automobile reste le principal mode alternatif chez les usagers des transports collectifs. 77 % d'entre eux l'utilisent occasionnellement en tant que conducteur et 15 % en tant que passager.

DEUX TIERS DES ACTIFS ESTIMENT LEUR BUDGET TRANSPORT INFÉRIEUR À 200 € PAR MOIS

Au total 22 % des actifs déclarent dépenser moins de 100 € par mois pour leurs déplacements domicile - travail, 43 % déclarent dépenser entre 100 et 199 € et 35 % plus de 200 €.



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

La grande majorité des déplacements domicile - travail s'effectuant en voiture, la répartition des coûts de transport avec ce mode se rapproche fortement de celle regroupant l'ensemble des modes. 18 % des conducteurs estiment dépenser moins de 100 € par mois, 44 % entre 100 et 199 € par mois et 38 % plus de 200 €.

57 % des usagers des TC évaluent leurs dépenses liées à leur mobilité domicile - travail à un niveau inférieur à 100 €.



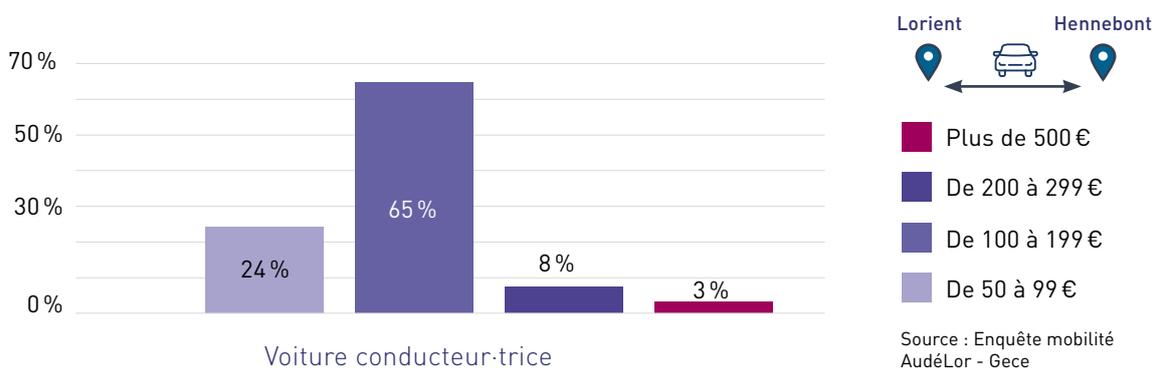
DES COÛTS DE DÉPLACEMENT SOUS-ESTIMÉS

Les usagers de l'automobile ont tendance à sous-estimer le coût réel de leurs déplacements domicile – travail.

Les 600 actifs à temps plein travaillant uniquement en présentiel à Hennebont ou à Lorient, résidant dans l'autre commune et ayant la voiture comme unique mode

de déplacement domicile-travail estiment pour 24 % d'entre eux leur budget déplacement domicile – travail entre 50 et 99 € et pour 65 % leur budget entre 100 et 199 €. Seuls 8 % d'entre eux ont donc une estimation assez juste de leur budget : entre 200 et 299 €.

COÛT ESTIMÉ DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DES 600 ACTIFS À TEMPS PLEIN TRAVAILLANT UNIQUEMENT EN PRÉSENTIEL À HENNEBONT OU À LORIENT, RÉSIDANT DANS L'AUTRE COMMUNE ET AYANT LA VOITURE COMME UNIQUE MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE -TRAVAIL



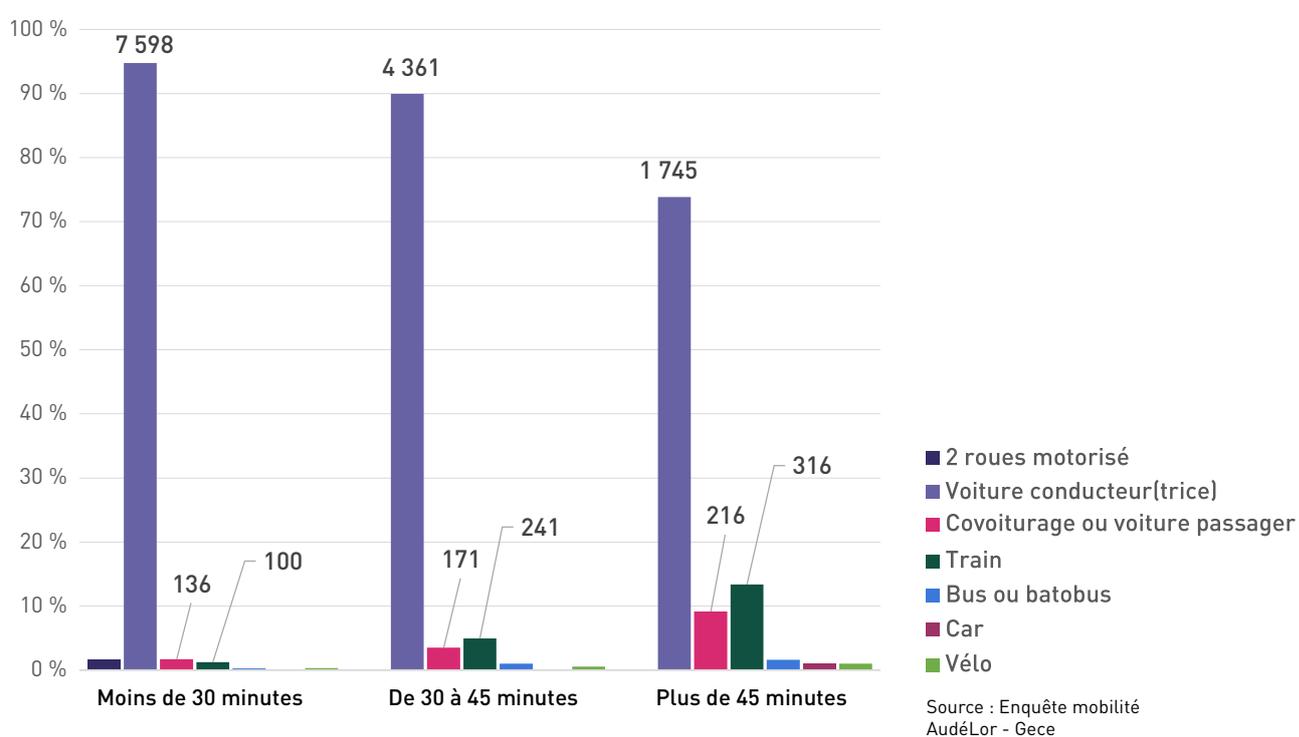
D'après le barème kilométrique de la Direction Générale des Finances Publiques (mis à jour en avril 2022), le coût des déplacements domicile – travail d'une personne effectuant quotidiennement un trajet Hennebont – Lorient en voiture d'une puissance fiscale de 4 CV s'élève à **271 €** par mois.

Seule une cinquantaine d'actifs effectuent leurs trajets domicile – travail en transport collectif (mode principal mais non exclusif) sur le tronçon Lorient - Hennebont. Près de la moitié estiment leur budget entre 100 et 199 €, et un tiers à moins de 99 €.

► À titre de comparaison le coût d'un abonnement TER Hennebont – Lorient associé à un abonnement CTRL revient à 55 € par mois. La prise en charge de l'employeur réduirait cet abonnement à **27,50 €** par mois.

DES TRAJETS LONGS PLUS FAVORABLES À L'USAGE DU TRAIN ET DU COVOITURAGE

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL PAR MODE ET PAR TEMPS DE TRAJET



Toutes proportions gardées, plus le temps de trajet est important et plus les actifs ont recours aux transports collectifs et au covoiturage. Les déplacements dont la durée dépasse 45 minutes sont effectués pour un quart d'entre eux en tant que passager TC ou covoituré.

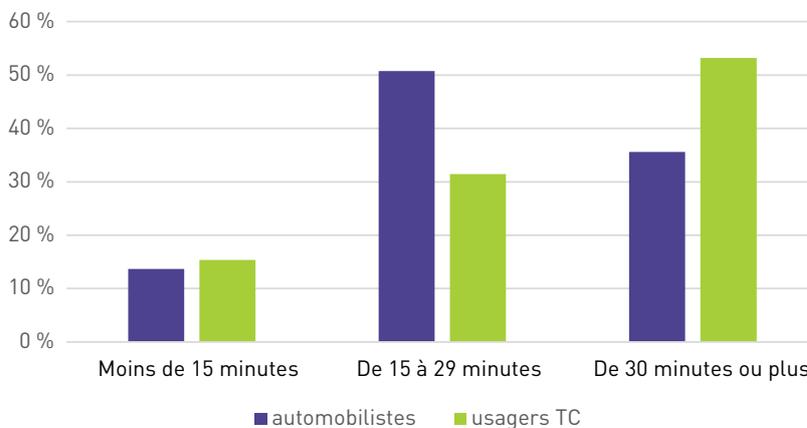
Sur les courtes ou moyennes distances, les transports collectifs sont moins rapides que la voiture du fait d'éventuelles ruptures de charge et d'arrêts fréquents, notamment pour les bus urbains.



LE TEMPS DE TRAJET LORIENT <> HENNEBONT



TEMPS ESTIMÉ* POUR LE TRONÇON LORIENT <> HENNEBONT
PAR LES USAGERS TC ET LES AUTOMOBILISTES



* : temps estimé basé sur les déclarations des enquêtés

Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

Le temps d'un trajet Hennebont - Lorient estimé par les usagers des TC (essentiellement des usagers du train) reste globalement un peu plus long que celui des automobilistes. Cependant, dans

le cas où les lieux de travail et de domicile se situent à proximité immédiate de la gare, le temps d'un trajet effectué en train est bien plus court qu'en voiture.

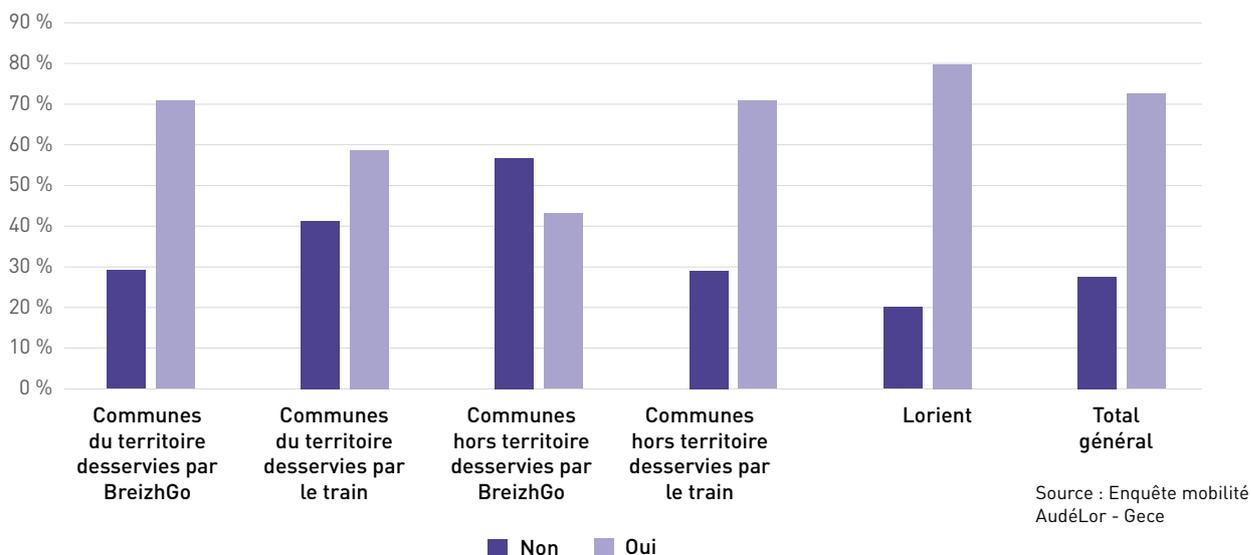
LA PRISE EN CHARGE PAR L'EMPLOYEUR RESTE MAL CONNUE

73% des actifs ciblés connaissent la prise en charge à hauteur de 50 % des abonnements par l'employeur.

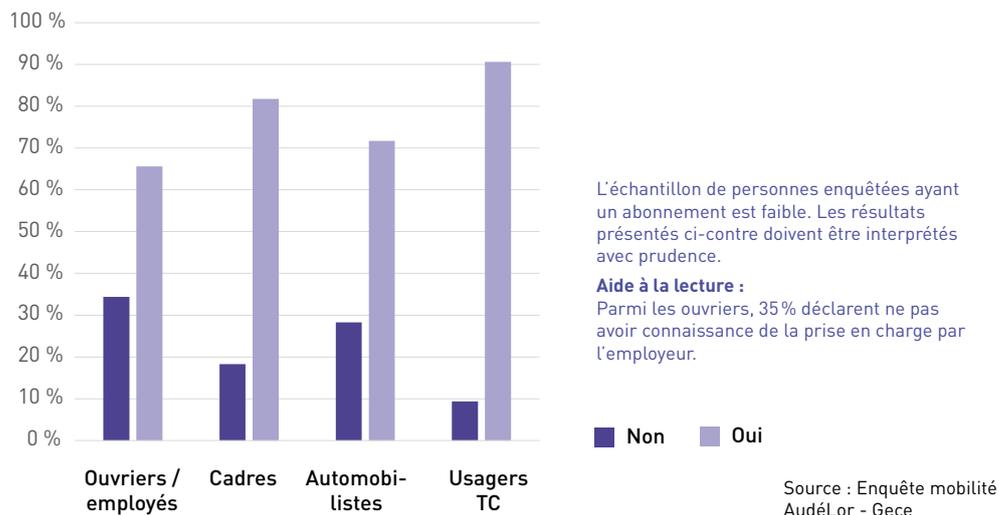
La notoriété de cette prise en charge est plus importante chez les actifs travaillant à Lorient (80%) que parmi les actifs travaillant dans les communes du territoire

desservies par le train (59%) ou par BreizhGo (71%). Les employés, ouvriers la connaissent moins que les cadres (66% contre 82%). 91% des usagers des transports en commun la connaissent contre seulement 72% des usagers de la voiture.

CONNAISSANCE DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'EMPLOYEUR DU COÛT DE L'ABONNEMENT TC À HAUTEUR DE 50% (PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE DE TRAVAIL)



CONNAISSANCE DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'EMPLOYEUR DU COÛT DE L'ABONNEMENT TC À HAUTEUR DE 50% (PAR CSP ET MODE DE TRANSPORT)



Sur l'ensemble des actifs ciblés disposant d'un abonnement TC (1016 actifs), 1 sur 4 ne bénéficient pas de cette prise en charge soit un peu plus de 240 personnes. Chez les ouvriers/employés, ce taux de non bénéficiaires dépasse les 40% contre 10% chez les cadres.

La méconnaissance de la prise en charge concerne 20% des ouvriers/employés disposant d'un abonnement et seulement 1% pour les autres CSP.



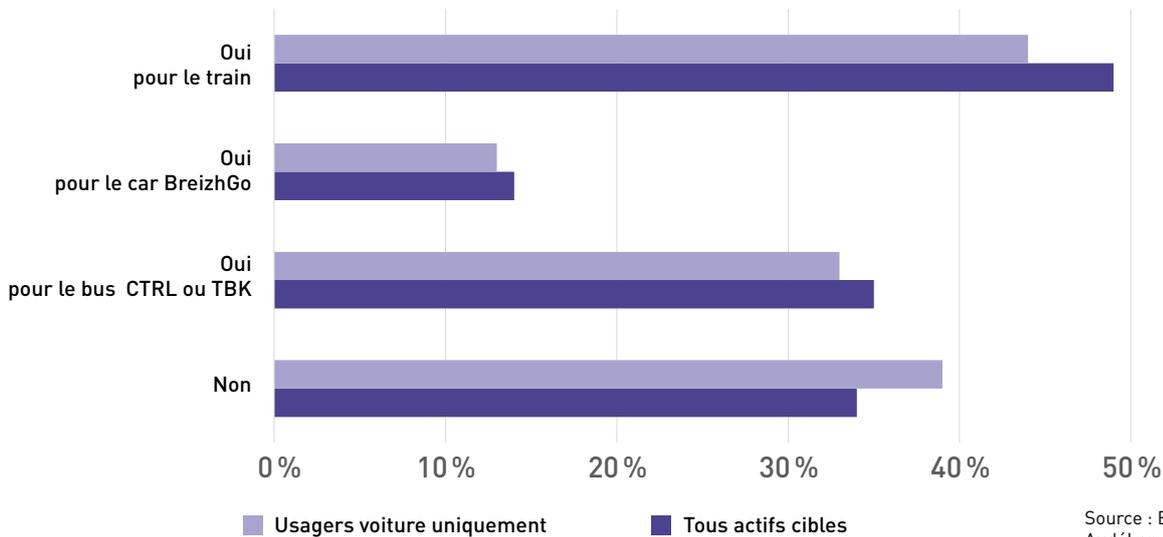
DES RECHERCHES DE RENSEIGNEMENTS SUR LES HORAIRES ET LES TARIFS

L'enquête montre que les transports collectifs constituent une alternative envisageable pour de nombreux automobilistes. La prise de renseignement constitue un premier pas vers un report modal. Elle consiste, dans un premier temps, en la recherche d'informations sur les horaires puis dans un second temps sur les tarifs. L'absence d'horaires jugés adaptés lors de cette première prise d'informations peut expliquer pourquoi

moins d'actifs se sont renseignés sur les tarifs : si les horaires ne conviennent pas aux déplacements domicile - travail, la personne ne poursuit pas sa recherche d'informations sur les tarifs.

44 % des actifs n'utilisant que la voiture se sont renseignés sur les horaires de train, 35% sur les horaires des bus CTRL ou TBK et 13% seulement sur les horaires de car BreizhGo.

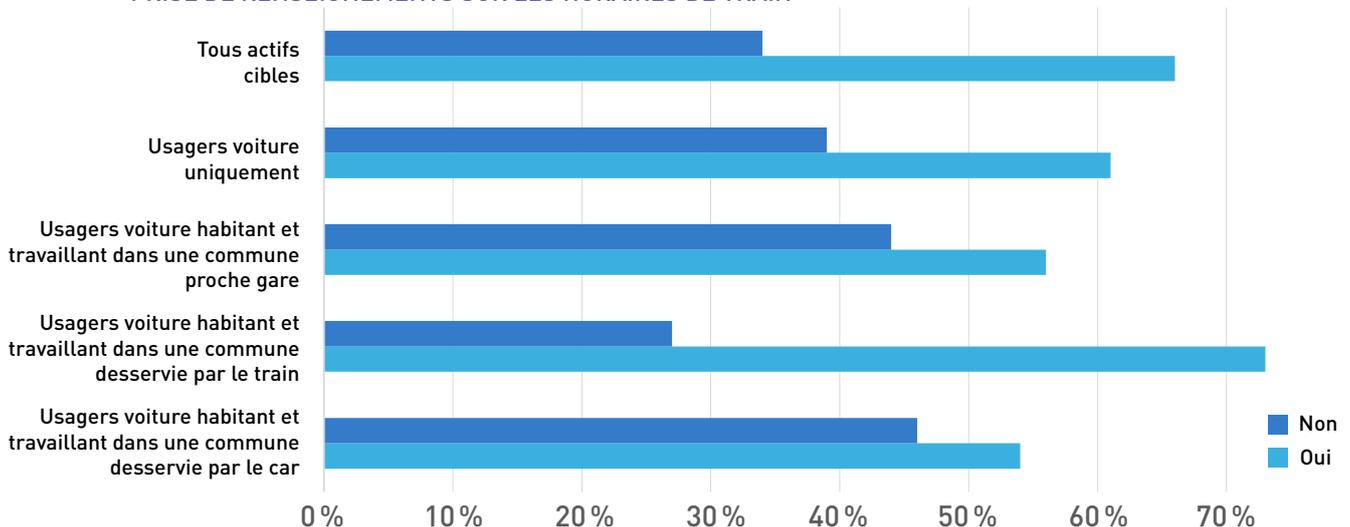
PRISE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES HORAIRES



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

On constate que 73% des automobilistes résidant et travaillant sur des communes desservies par le train se sont renseignés sur les horaires de train, contre seulement 60% qui se sont renseignés sur les tarifs.

PRISE DE RENSEIGNEMENTS SUR LES HORAIRES DE TRAIN

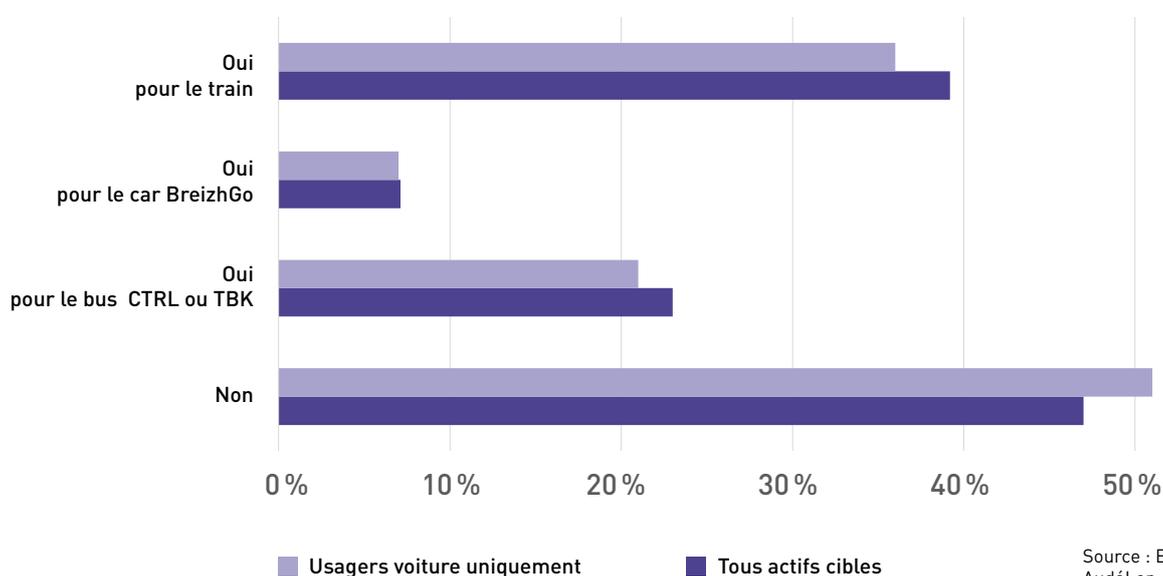


Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

Les actifs automobilistes résidant dans une commune située proche d'une gare se sont proportionnellement moins renseignés sur les transports collectifs. Cependant ils ont davantage regardé l'offre des réseaux

CTRL et TBK que celle du train. Cela illustre l'enjeu de connectivité entre le domicile et la gare pour les actifs résidant à proximité non immédiate.

PRISE DE RENSEIGNEMENTS SUR L'OFFRE TARIFAIRE



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

La recherche d'informations sur l'offre tarifaire des différents transports collectifs est un peu plus faible que la recherche d'informations concernant les horaires.

30 % des actifs habitant et travaillant sur des communes desservies par les cars BreizhGo se sont renseignés sur les horaires des cars. Cette offre de mobilité étant moins connue ou davantage assimilée au transport scolaire.

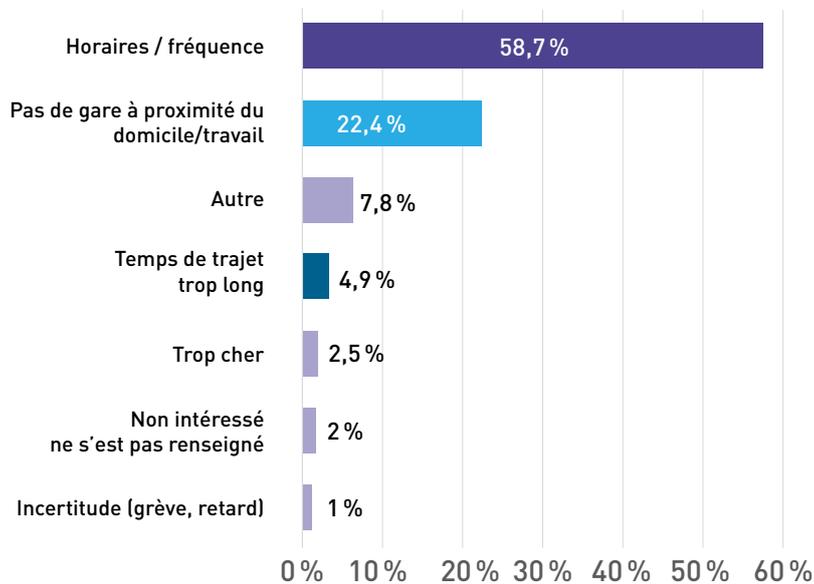
► Des actions de communication sur les avantages économiques de l'usage des transports en commun et sur la prise en charge de la moitié du coût de l'abonnement par l'employeur sont susceptibles d'apporter des premiers résultats en termes de report modal.



FOCUS SUR LES FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

LES HORAIRES, LA FRÉQUENCE ET L'ÉLOIGNEMENT : FREINS RESENTIS À L'USAGE DU TRAIN

LES FREINS À L'UTILISATION DU TRAIN
(ACTIFS NON USAGERS DES TC RÉSIDANT ET TRAVAILLANT DANS DES COMMUNES DESSERVIES PAR LE TRAIN : 5 000 ACTIFS)



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

Afin d'identifier au mieux les freins à l'usage du train, ne sont prises en compte que les réponses* données par les actifs usagers de l'automobile et résidant dans une commune desservie par une gare ou halte ferroviaire (hors communes situées à moins de 5 km).

Ainsi le principal frein identifié, par ce segment du public de l'enquête, est celui des horaires. 58,7% des actifs usagers de l'automobile et résidant dans une commune desservie ont évoqué des freins liés aux horaires ou aux fréquences de desserte. Ils sont un peu plus de 22% à

citer le manque de proximité entre la gare et leur lieu d'habitat ou de travail.

Les autres réponses évoquées pour justifier un non usage du train restent marginales (temps de trajet trop long, coût, insécurité liée à de potentiels retards, ...)

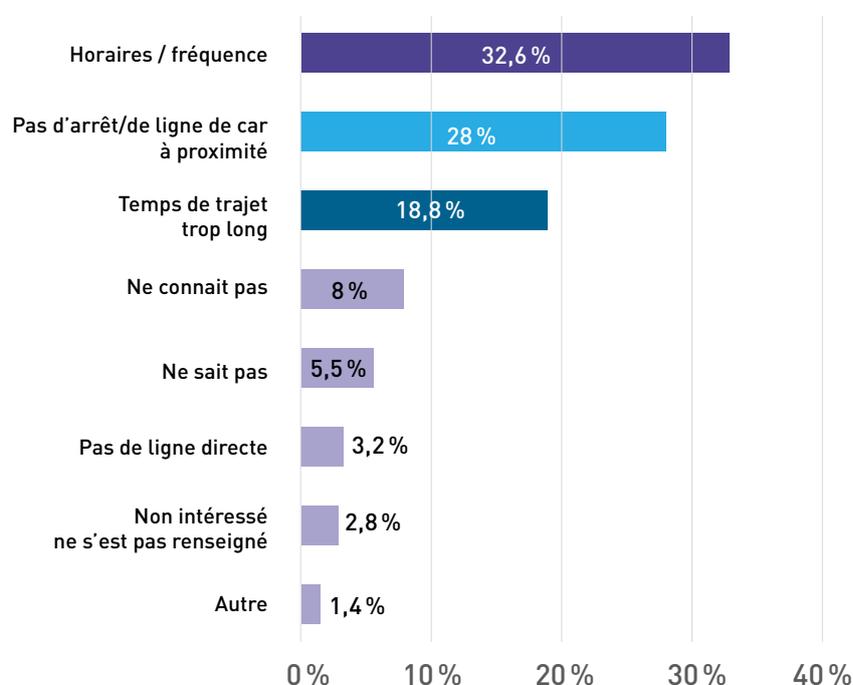
Pour les habitants des communes non desservies mais situées à moins de 5 kilomètres d'une gare, le manque de proximité est un frein beaucoup plus fort. Ils sont 41% à l'évoquer. Cette réponse met en lumière l'enjeu de l'accès aux gares pour les communes proches.

* réponses recodées issues d'une question ouverte

UN DÉFICIT DE NOTORIÉTÉ DE L'OFFRE EN CAR BREIZH GO

Comme pour le train, les réponses analysées ne concernent que les automobilistes résidant et travaillant dans des communes desservies par les cars BreizhGo.

LES FREINS À L'UTILISATION DU CAR (ACTIFS NON USAGERS DES TC RÉSIDANT ET TRAVAILLANT DANS DES COMMUNES DESSERVIES : 3 200 ACTIFS)



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

Pour le car BreizhGo comme pour le train, les horaires et le manque de proximité des arrêts constituent les deux principaux freins à l'utilisation de ce mode de transport. Le temps de trajet estimé trop long est en revanche plus souvent évoqué pour le car

BreizhGo. Par ailleurs, presque 8% des personnes interrogées déclarent ne pas connaître cette offre. Personne ne s'est exprimé ainsi sur les autres transports.

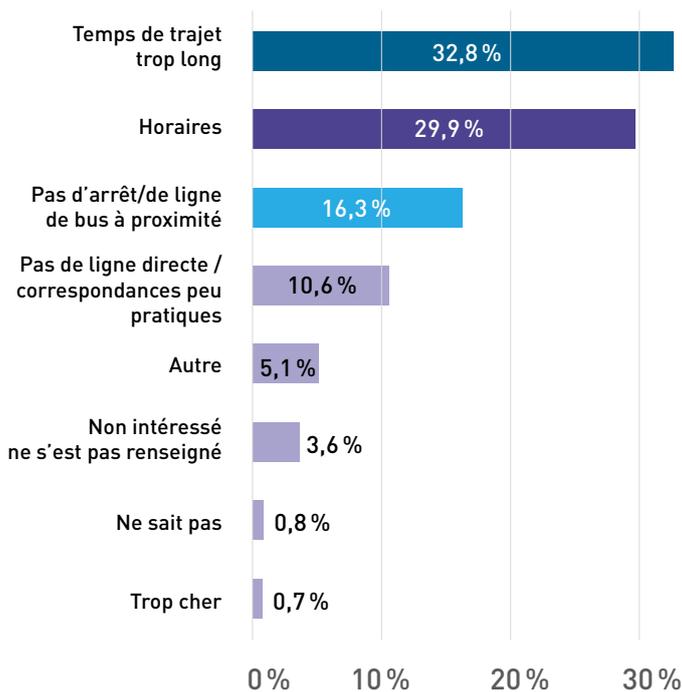


LES TEMPS DE TRAJET COMME FREIN À L'USAGE DES TRANSPORTS URBAINS

Dans le cas des réseaux de transports urbains, les freins identifiés à leur usage sont avant tout liés à la durée des trajets, freins mentionnés par 1/3 des répondants (actifs non usagers des TC, résidant et travaillant dans les communes desservies). 10,6 % des répondants ont mentionné

la complexité du réseau ou l'absence de ligne directe comme frein. Le fait d'avoir plusieurs correspondances et donc des ruptures de charge participe aussi à l'allongement de la durée de déplacement.

LES FREINS À L'UTILISATION DU BUS (CTRL / TBK) (ACTIFS NON USAGERS DES TC RÉSIDANT ET TRAVAILLANT DANS DES COMMUNES DESSERVIES : 7500 ACTIFS)



Source : Enquête mobilité
AudéLor - Gece

Les freins relatifs aux horaires et aux fréquences sont mentionnés presque 1 fois sur 3. Le manque de proximité des lignes et des arrêts de bus est évoqué dans 16 % des réponses. Mais ici la notion de proximité des arrêts de bus n'est certainement pas la même que celle évoquée pour

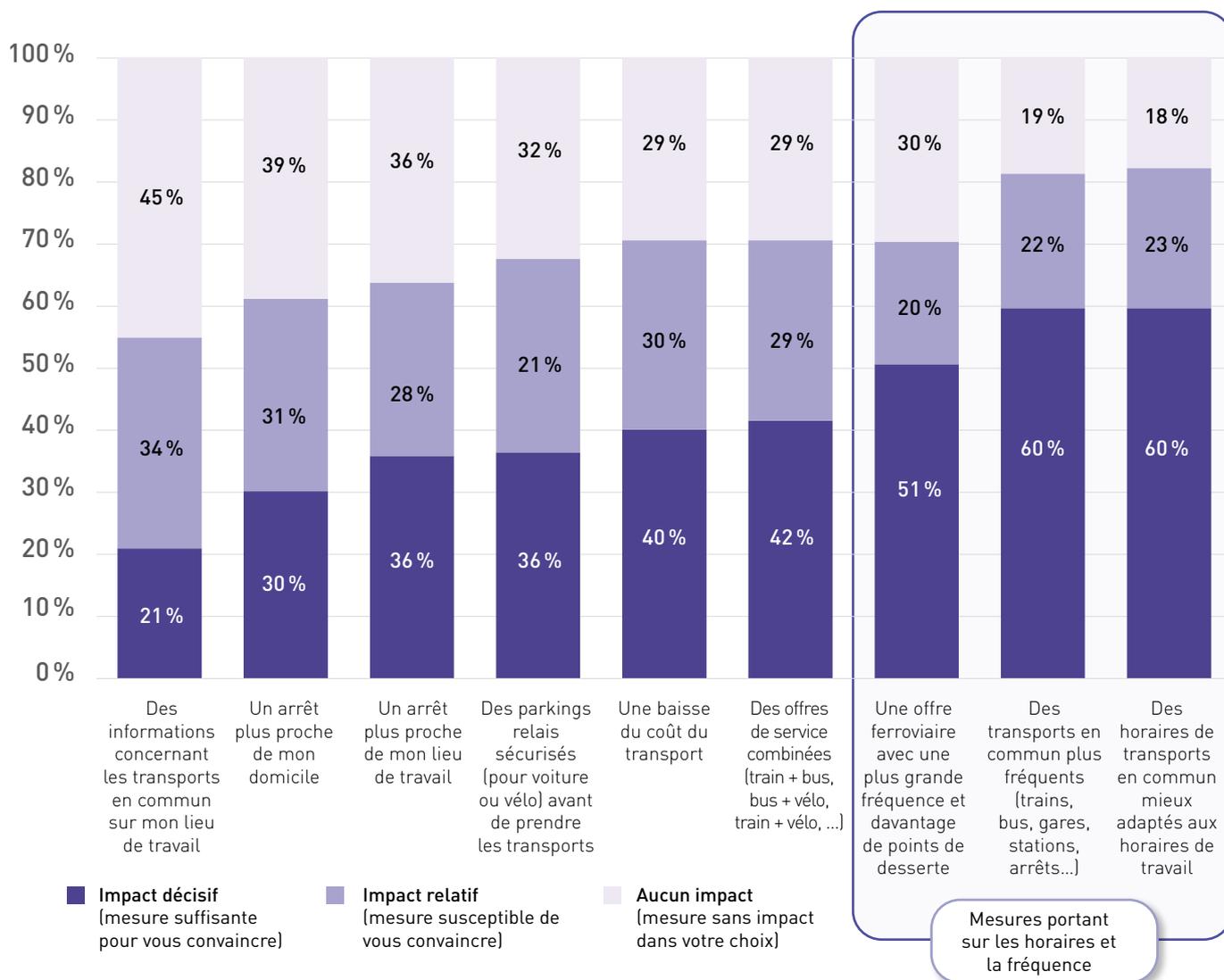
les gares. 75% des habitants de Lorient Agglomération habitent à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus. Dans le cas d'un réseau TC l'utilisateur souhaite une proximité immédiate entre l'arrêt de bus et son lieu de domicile ou de travail.

DES MESURES À IMAGINER POUR INCITER À L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

LES HORAIRES, LA FRÉQUENCE ET L'ÉLOIGNEMENT : FREINS RESSENTIS À L'USAGE DU TRAIN

LES MESURES INCITATIVES QUANT À L'USAGE DES TC (ENSEMBLE DES ACTIFS CIBLÉS NON USAGERS DES TC)

Source : Enquête mobilité





Plus d'un enquêté sur deux estime que la fréquence ou les horaires auraient un impact décisif pour utiliser le train ou les transports en commun.

De même que pour les freins à la pratique des transports collectifs, la **fréquence des horaires** constitue le premier levier d'action pour faire évoluer les pratiques de mobilité.

Ces mesures portant sur la fréquence auraient un impact décisif pour 2/3 des enquêtés dès lors qu'ils résident et travaillent dans des communes desservies par le train.

La combinaison des différents modes de transport ou services est une mesure pour laquelle 42% des actifs ciblés estiment qu'elle aurait un impact décisif. Cela reflète l'enjeu de l'accessibilité aux gares.

Les autres mesures ont des impacts potentiels plus limités pour un report modal sur les transports collectifs.

500 ACTIFS PRÊTS À SE REPORTER SUR LE TRAIN

► Sur 10500 actifs automobilistes habitant et travaillant dans des communes desservies par le train (inclus les habitants des communes dont la centralité principale est située à moins de 5 kilomètres d'une gare), près de 500 d'entre eux ont répondu qu'il suffirait uniquement de prendre des mesures relatives aux horaires et à la fréquence pour que cela ait un impact décisif sur leur passage de la voiture au train. Les autres mesures n'ayant pas ou peu d'impact sur un éventuel report modal.

Ainsi il est fort probable qu'à la seule amélioration ou adaptation des horaires et des fréquences, 500 automobilistes passeraient de leur véhicule personnel au transport ferroviaire.

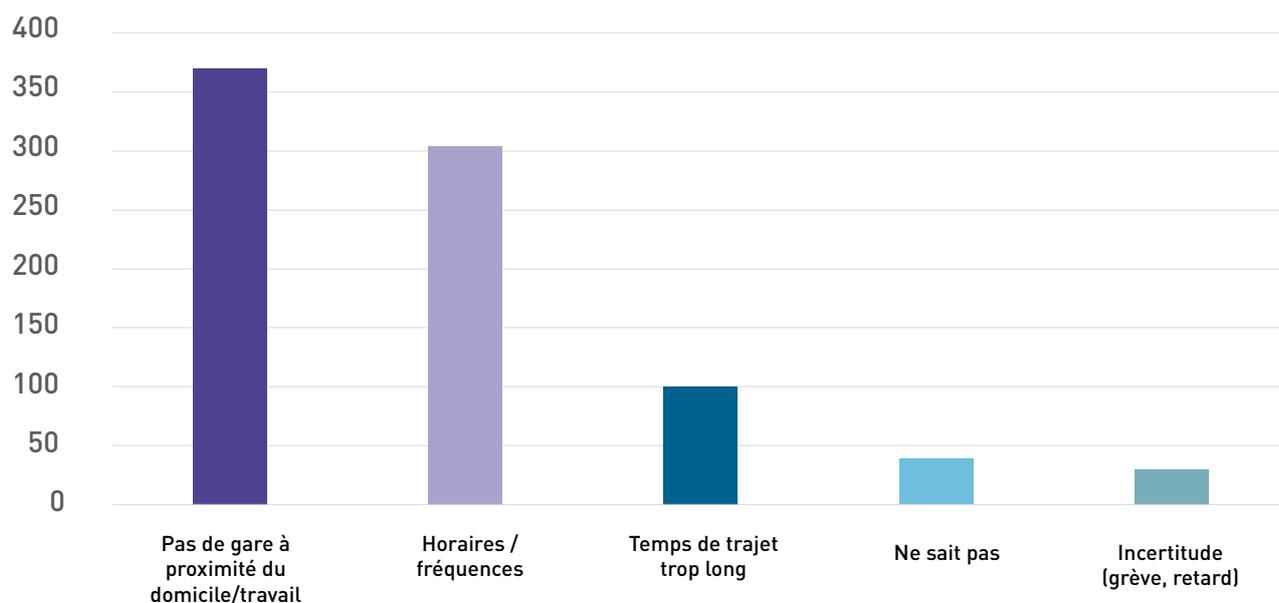


QUIMPER – LORIENT – VANNES : UN ENJEU D'ACCESSIBILITÉ AUX GARES

985 actifs navetteurs travaillent et résident dans une des trois principales villes de Bretagne Sud (Lorient, Quimper et Vannes). 843 d'entre eux effectuent leurs déplacements domicile – travail en tant que conducteur, soit 85,6%.

Ils sont 14,5% à utiliser le train comme mode principal (142 personnes) et 21,5% si l'on ajoute les conducteurs qui prennent le train occasionnellement.

LES RAISONS DU NON USAGE DU TRAIN SELON LES ACTIFS ET/OU RÉSIDENTS DE LORIENT, QUIMPER ET VANNES



Source : Enquête mobilité AudéLor - Gece

La première raison du non usage du train pour ces actifs résidant et travaillant dans une des trois principales villes de Bretagne sud est l'éloignement de la gare avec leur domicile ou lieu de travail.

L'enjeu de la connexion entre la gare et l'ensemble du territoire communal est donc un enjeu stratégique pour le développement d'une mobilité alternative à l'automobile.

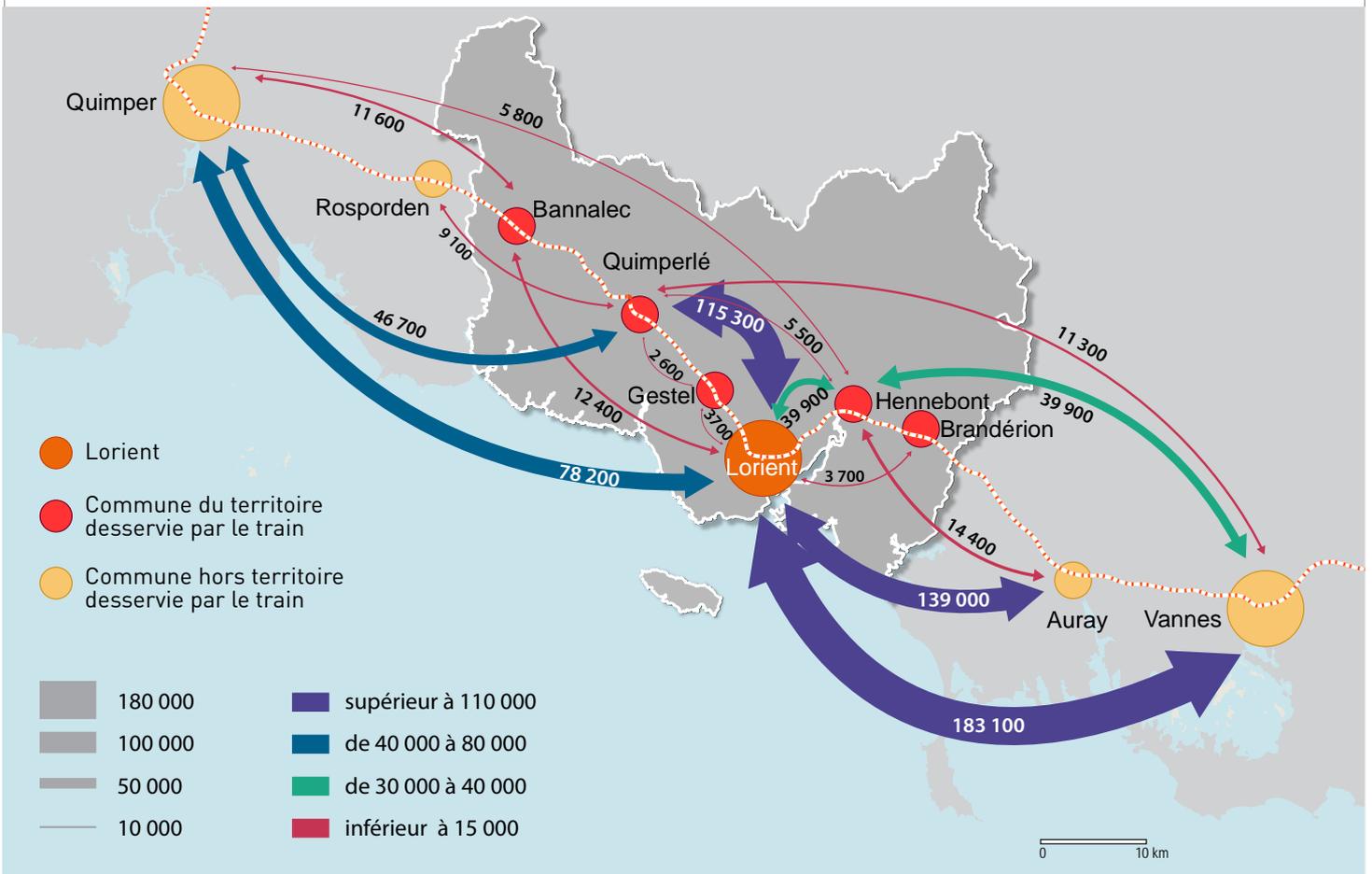
À noter que les morphologies urbaines de Vannes et Quimper sont différentes de celle de Lorient. Vannes est deux fois plus étendue et Quimper 8 fois plus. Résider ou travailler à Quimper ne signifie donc pas être à proximité immédiate de la gare.



ZOOM SUR LE TRAIN

NOMBRE DE VOYAGES EFFECTUÉS EN TER EN 2022

Source : SNCF voyageurs - TER Bretagne

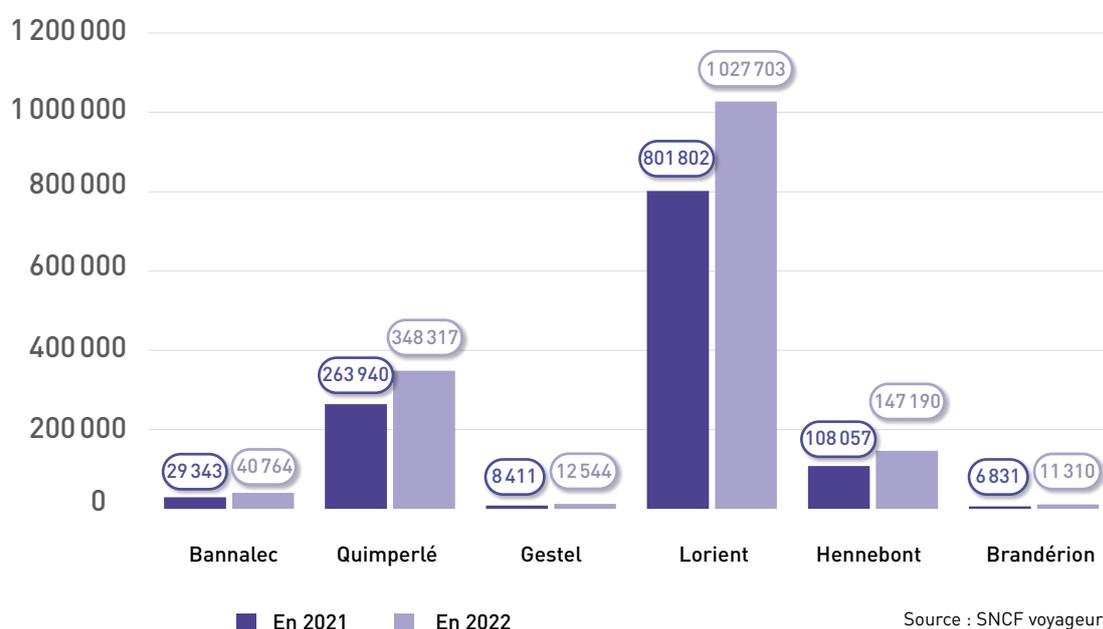


Carte : AudéLor

Les flux TER connectés à Lorient sont les plus importants avec plus de 100 000 voyages par an. On observe que les flux connectant les villes situées à l'est et l'ouest de Lorient sont assez faibles. Lorient constitue parfois une rupture de charge au niveau des flux TER notamment lorsque ceux-ci desservent les plus petites

haltes ferroviaires (Bannalec, Gestel et Brandérion). Les usagers du TER effectuant un trajet Bannalec – Hennebont sont obligés de changer de train à Lorient. Cette rupture de charge étant chronophage elle ne favorise pas l'usage de ce mode de transport pour ce type de trajet.

FRÉQUENTATION DES GARES DU PAYS DE LORIENT - QUIMPERLÉ (MONTÉES ET DESCENTES DE TER)



Source : SNCF voyageurs - TER Bretagne

LES ACTIFS DE GARE À GARE

- ▶ 7 000 actifs ciblés habitent et travaillent dans des communes desservies par le train. Parmi eux, 430 utilisent le train comme mode de transport principal soit 6,1 % et 6 225 la voiture en tant que conducteur (89 %).
- ▶ 5 880 conducteurs de voiture effectuent leur trajet domicile – travail avec cet unique mode de transport. Seuls 350 automobilistes combinent leur trajet avec d'autres modes.
- ▶ 5 010 conducteurs de voiture n'utilisent jamais d'autres modes. Parmi ceux qui utilisent d'autres modes (1 215 actifs), 416 covoiturent (224 une à plusieurs fois par semaine) et 503 prennent le train (300 moins d'une fois par mois).

En tant que mode secondaire de transport, l'usage du train est moins fréquent que la pratique du covoiturage.



ANNEXE

LE REDRESSEMENT DES DONNÉES ISSUES DE L'ENQUÊTE



► LE PROFIL DES RÉPONDANTS (NON REDRESSÉS) ASSEZ PROCHE DE CELUI DES ACTIFS CIBLÉS

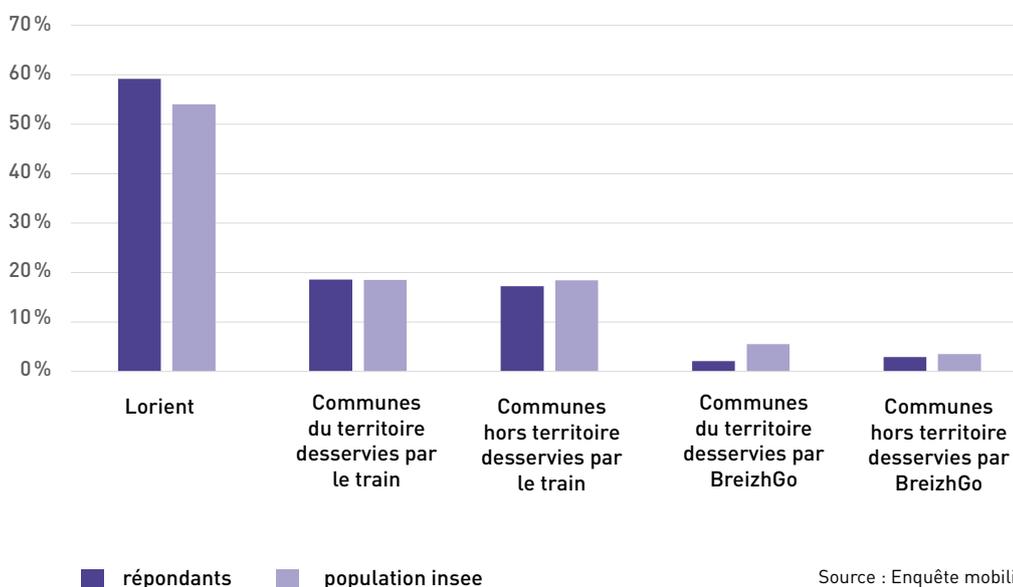
La comparaison entre le profil des répondants (non redressés) et celui de la population ciblée permet de savoir si l'enquête a bien touché l'ensemble du public ciblé. Dans ce cas le redressement ne consiste qu'en des réajustements mineurs et la donnée brute recueillie une fois redressée reflètera d'autant mieux la réalité. Dans le cas inverse, plus le redressement est important plus les résultats de l'enquête une fois redressée risquent d'être éloignés de la réalité.

Dans le cadre de l'enquête sur la mobilité des actifs le profil des 581 répondants est assez proche de celui de la population ciblée. Les résultats une fois redressés sont statistiquement fiables.

► UN GRAND NOMBRE D'ACTIFS TRAVAILLANT À LORIENT

S'agissant du lieu de travail, la répartition des répondants est très proche de celle de la population ciblée (source Insee 2017) malgré une légère surreprésentation des actifs travaillant à Lorient et une sous-représentation des actifs travaillant dans une commune desservie par le car BreizhGo.

LIEU DE TRAVAIL



Source : Enquête mobilité Insee



ANNEXE

LE REDRESSEMENT DES DONNÉES ISSUES DE L'ENQUÊTE

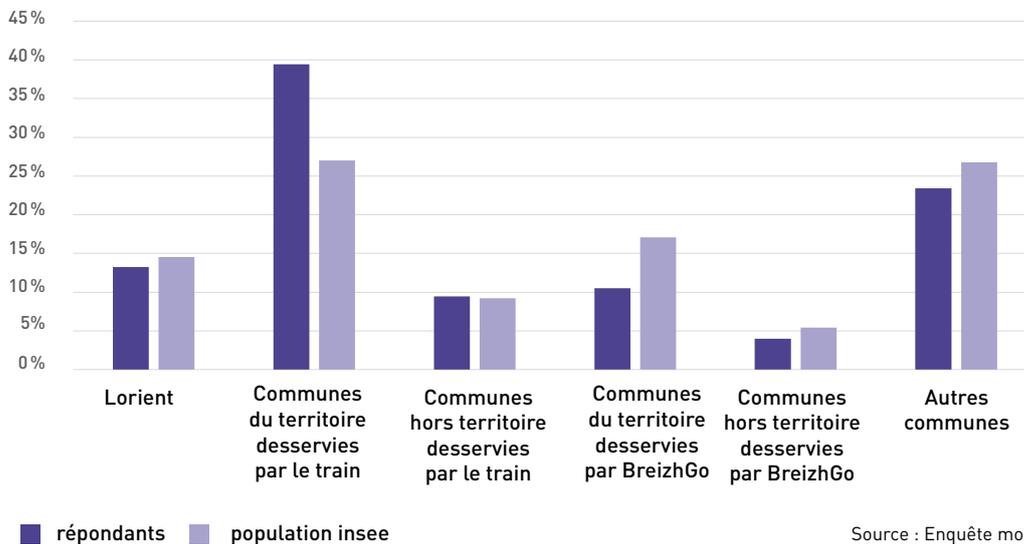


► UNE SENSIBILITÉ AU TRAIN CHEZ LES RÉSIDENTS DES COMMUNES DESSERVIES

Près de 40 % des 581 répondants habitent une commune du territoire desservi par le train (hors Lorient) alors que la population habitant ce secteur ne représente que 27 % de la population ciblée. On identifie un fort intérêt aux questions de mobilité domicile – travail des habitants résidant dans une commune desservie par le train.

À contrario, les habitants des communes desservies par le car BreizhGo ont proportionnellement moins répondu au questionnaire.

LIEU D'HABITAT



Source : Enquête mobilité Insee

► UNE TRÈS FORTE PART D'AUTOMOBILISTES

Les personnes ayant répondu au questionnaire restent en grande majorité des usagers de l'automobile (460 répondants sur 581 soit 79 %). Cette part et leurs réponses (cf. partie consacrée à la connaissance de l'offre) démontrent l'intérêt des automobilistes (conducteurs et passagers) aux questions relatives à l'utilisation des transports collectifs dans le cadre des déplacements domicile – travail.

L'échantillon des répondants se compose à 19 % d'usagers des TC alors qu'ils ne représentent que 5 % de la population ciblée. L'écart entre échantillon et population cible peut sembler important mais la répartition globale par modes reste relativement proche de la réalité avant redressement.

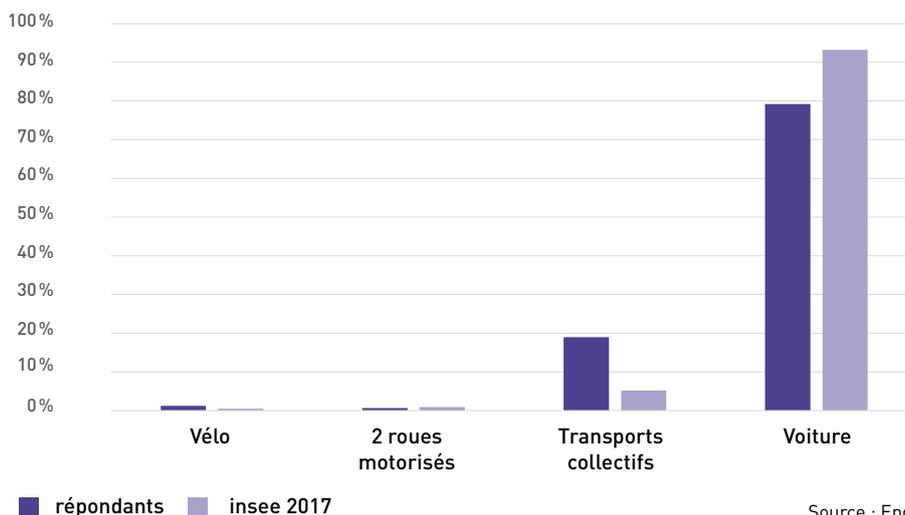


ANNEXE

LE REDRESSEMENT DES DONNÉES ISSUES DE L'ENQUÊTE



MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL



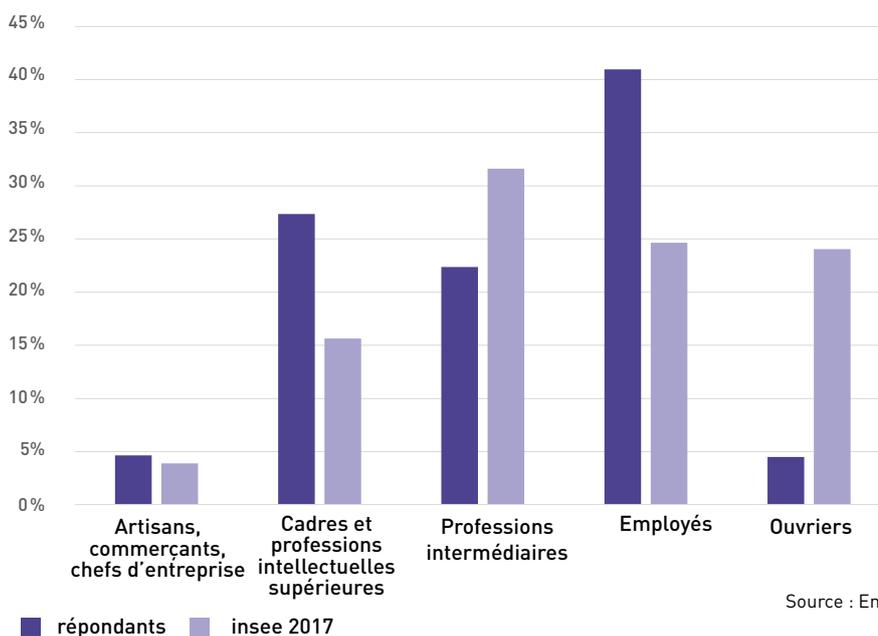
Source : Enquête mobilité - Insee

► UN REGROUPEMENT DES CSP : « OUVRIERS-EMPLOYÉS » ET « AUTRES »

En termes de CSP, les cadres et les employés sont plus représentés dans l'échantillon de répondants que la population ciblée réelle. À l'inverse, les professions intermédiaires et surtout les ouvriers sont moins représentés dans l'échantillon des répondants.

Les écarts de répartition sont assez importants entre l'échantillon des répondants et la population ciblée. Afin de minimiser d'éventuelles distorsions de résultats liées à un redressement excessif, les CSP ont été regroupées en deux catégories, d'un côté les ouvriers et les employés et de l'autre les autres CSP (artisans, cadres, professions intermédiaires).

CSP



Source : Enquête mobilité - Insee



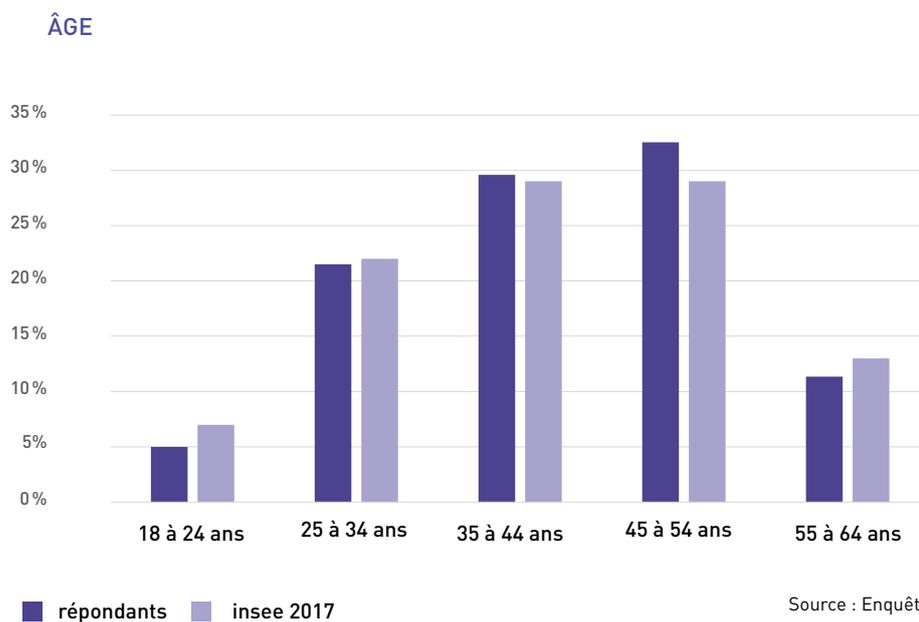
ANNEXE

LE REDRESSEMENT DES DONNÉES ISSUES DE L'ENQUÊTE



► ÂGE

L'échantillon des répondants est très représentatif de la population cible réelle en termes de répartition par tranche d'âge.



► SEXE

Variable non prise en compte pour le redressement : le sexe. Les femmes sont surreprésentées dans l'échantillon par rapport à la population cible réelle (66 % contre 47 %).

► L'EMPLOI

La plupart des actifs répondants travaillent à temps plein (85 %) et en CDI (80 %).

73 % des répondants travaillent uniquement en présentiel. Les 27 % restant télétravaillent occasionnellement.

Un répondant sur deux travaille dans un établissement de plus de 100 salariés.

La grande majorité des répondants travaille sur des créneaux horaires classiques (matin et après-midi).

AUDÉLOR
DÉVELOPPEUR DE TERRITOIRE

12 avenue de la perrière
56324 Lorient cedex
02 97 12 06 40

www.audelor.com

Pour télécharger
les communications
d'AudéLor : www.audelor.com

