



# TRANSPORTS en Bretagne

## ► L'activité

les entreprises et l'emploi, les immatriculations et le parc de véhicules, la vente de carburant, la sécurité routière, la formation, le contrôle du transport routier, l'environnement et les transports...

## ► Les voyageurs

le trafic ferroviaire, aérien et maritime, le transport urbain et interurbain, les déplacements domicile-travail, le covoiturage ...

## ► Les marchandises

les échanges suivant le mode de transport et la géographie des flux (intra-régionaux, inter-régionaux, internationaux), l'activité des ports et des aéroports, la logistique...

# SOMMAIRE

## L'ACTIVITÉ

04

Les indicateurs socio-économiques	04
Les immatriculations de véhicules	08
Les ventes de produits pétroliers	10
La sécurité routière	12
Les entreprises de transport	14
Le contrôle du transport routier	15
La formation	16
L'environnement et les transports	17
Le trafic routier	20

## LES VOYAGEURS

22

Le transport aérien	22
La carte des infrastructures de transports	24
Le transport ferroviaire	26
Le transport urbain	28
Le transport interurbain	30
Le transport maritime	32
Les déplacements domicile-travail	34
Les voyages à longues distances	36
Le covoiturage	37

## LES MARCHANDISES

38

Les flux intrarégionaux	38
Les flux interrégionaux	40
Les flux internationaux	44
L'activité des ports et des aéroports	48
La logistique	49



# AVANT-PROPOS

**C**réé en 1994, l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne (ORTB) a pour missions essentielles de mettre en place et développer les outils de connaissance et d'information régionale sur le transport, d'en diffuser les résultats par les moyens appropriés et d'échanger entre partenaires sur les grands enjeux des transports et des déplacements en Bretagne. Dans cette optique, est diffusé chaque année un mémento sur les transports en Bretagne avec pour ambition de fournir une vision la plus large et la plus précise possible du transport de marchandises et des déplacements de voyageurs en Bretagne. Cette publication évolue chaque année et contient, pour cette nouvelle édition, cinquante pages d'informations.

Après avoir défini le contexte socio-économique de la région, le mémento présente l'activité transport et déplacement dans toutes ses composantes : les entreprises et l'emploi, les immatriculations, la consommation de carburant, la sécurité routière, la formation, le contrôle du transport routier, le trafic routier, l'environnement et les transports... Le déplacement des personnes est traité suivant le mode (ferroviaire, aérien, maritime, routier urbain et interurbain) mais aussi au travers des flux domicile-travail et des déplacements longues distances. Un zoom sur la montée en charge du covoiturage est proposé. Le transport de marchandises est examiné pour chaque mode suivant la géographie des flux, qu'ils soient intrarégionaux, interrégionaux ou internationaux. Une distinction est proposée concernant les échanges de marchandises entre la Bretagne et les pays étrangers suivant leur appartenance ou non à l'Union européenne (flux intra- ou extra-communautaires). L'activité détaillée des ports et aéroports bretons est également présentée ainsi que l'essentiel des données régionales sur la logistique. Enfin, en pages centrales, figure une carte régionale des principales infrastructures de transport. Pour chaque thème abordé, des données départementales et/ou

régionales sont proposées avec des références spatiales (données nationales) et temporelles (évolution sur les dix dernières années). Ces données sont volontairement très précises afin de permettre de s'y référer. Les tableaux sont complétés par un commentaire suffisamment succinct pour fournir rapidement les principaux enseignements. Des graphiques, cartes et photos complètent et illustrent les propos. Les sources sont systématiquement mentionnées. L'ORTB tient à remercier chaque producteur d'informations pour la qualité et la disponibilité de ses données.

Le mémento est particulièrement destiné à l'ensemble des acteurs du monde du transport et des déplacements (les entreprises et leurs représentations professionnelles, les Administrations et Collectivités territoriales) mais aussi aux universitaires, aux cabinets d'études et, plus généralement, à toute personne s'intéressant à la problématique du transport et des déplacements en Bretagne.

Il est bien sûr également téléchargeable sur le site internet de l'ORTB ([www.observatoire-transports-bretagne.fr](http://www.observatoire-transports-bretagne.fr)) au même titre que les autres publications de l'association (les chiffres clés, les ports de commerce en Bretagne...).

Certains thèmes sont sans doute encore absents ou insuffisamment développés dans cette publication.

Vos observations tant sur le contenu que sur la forme seront les bienvenues : elles nous permettront d'améliorer la qualité de cette publication.

**André JOURT**  
Président de l'ORTB

**Marc NAVEZ**  
Directeur Régional  
de l'Environnement, de  
l'Aménagement et  
du Logement  
Secrétaire de l'ORTB



# LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

## Population

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métropolitaine
Nombre d'habitants au 1er janvier 2012 (p)	601 027	911 868	1 003 815	733 105	3 249 815	65 280 857
Superficie en km <sup>2</sup>	6 878	6 733	6 775	6 823	27 208	543 965
Densité (hab/km <sup>2</sup> )	87	135	148	107	119	120
Evol. annuelle moyenne de la pop. 2001-2011	0,8%	0,5%	1,2%	1,0%	0,9%	0,6%
Part des moins de 20 ans (2011) (p)	23,3	23,6	26,0	23,6	24,3	24,5
Part des 20-59 ans (2011) (p)	47,6	50,3	52,9	49,4	50,4	52,2
Part des 60 ans ou plus (2011) (p)	29,1	26,1	21,1	27,1	25,3	23,3

Source : INSEE, recensement de la population de 1999, 2008 et 2009

(p) résultats provisoires arrêtés fin 2012

Au 1er janvier 2012, la population bretonne s'élève à 3 249 815 habitants, soit une évolution moyenne sur 10 ans de 0,9 % supérieure à la moyenne française (0,6%) sur la même période. La densité de la population atteint 119 hab/km<sup>2</sup> soit une augmentation de 2 hab/km<sup>2</sup> en 1 an mais avec de fortes disparités : on trouve 148 hab/km<sup>2</sup> en Ille-et-Vilaine et 87 hab/km<sup>2</sup> en Côtes d'Armor.

La part des jeunes (0-19ans) ainsi que celle de la 2ème tranche d'actifs (40-59 ans) est sensiblement équivalente à ce qu'elle était en 2009. Par contre, celle des jeunes actifs (20-39ans) diminue légèrement et celle des seniors (60-75ans) augmente comme en France entière.

Rennes et Brest regroupent 40 % de la population des 15 principales villes bretonnes et 11 % de la population bretonne. L'Ille-et-Vilaine et le Finistère concentrent 60 % de la population de la Bretagne.

## Revenu fiscal déclaré

2011	Nbre de ménages fiscaux	dont ménages fiscaux imposés (en %)	Revenu fiscal médian déclaré par UC (en €)
Côtes-d'Armor	263 854	55,7	18 364
Finistère	401 165	58,0	18 929
Ille-et-Vilaine	413 452	60,5	19 559
Morbihan	322 057	58,3	18 747
Bretagne	1 400 528	58,4	18 969
France de province <sup>(2)</sup>	21 874 616	58,7	18 737
France métropolitaine	26 701 110	61,0	19 218

Source : Insee et DGFIP, dispositif Revenus fiscaux localisés des ménages

(1)

Le revenu fiscal par Unité de Consommation (UC) présente l'avantage de relativiser le niveau de revenu par rapport à la composition du ménage fiscal. Le nombre d'UC d'un ménage est évalué selon la définition utilisée par l'INSEE et par EUROSTAT : le premier adulte du ménage compte pour 1 UC, les autres personnes de 14 ans ou plus comptent chacune pour 0,5 UC, les enfants de moins de 14 ans comptent chacun pour 0,3 UC.

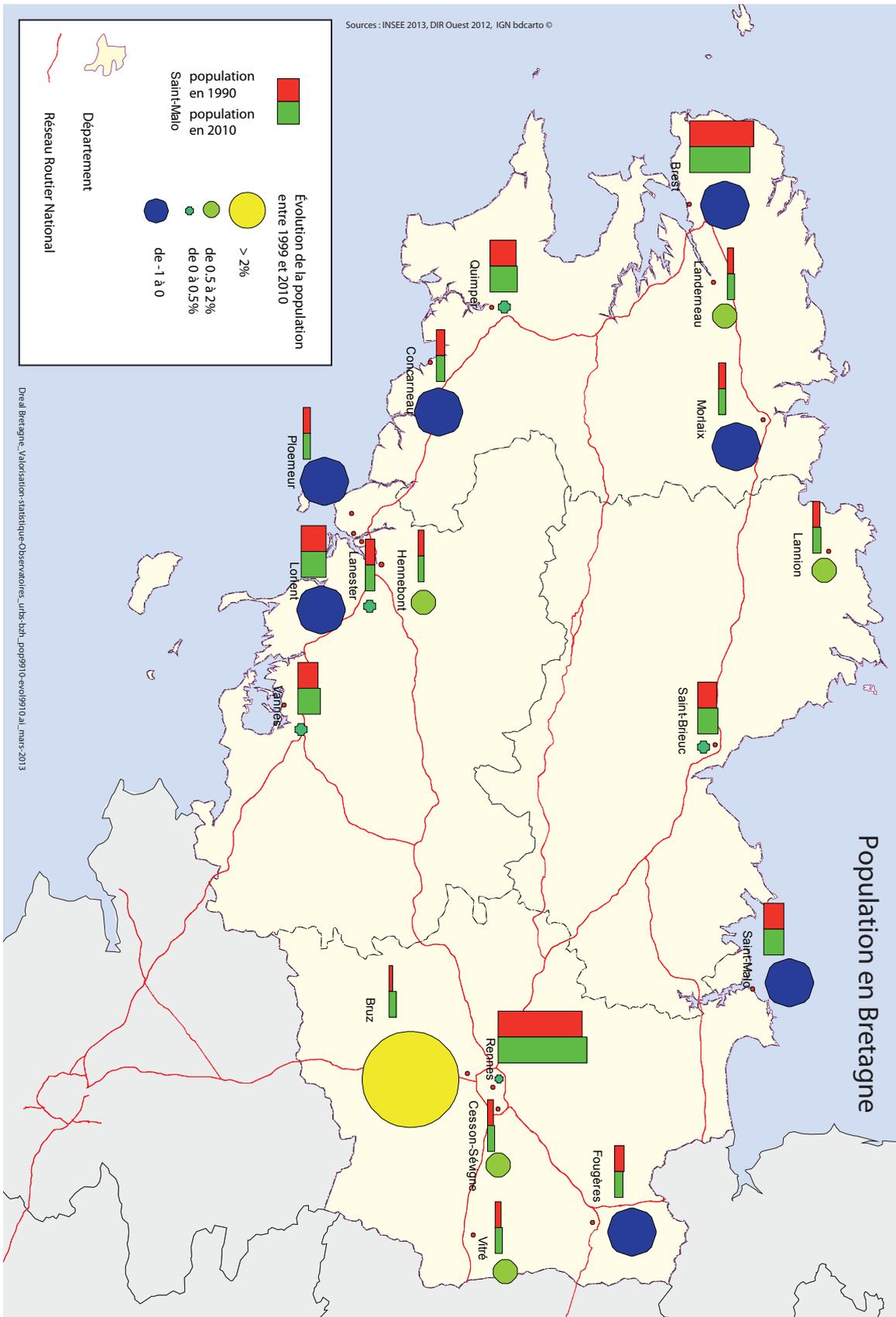
Le revenu fiscal médian déclaré par UC partage les personnes en deux groupes : la moitié des personnes appartiennent à un ménage qui déclare un revenu par UC inférieur à cette valeur et l'autre moitié un revenu par UC supérieur.

(2)

Ensemble des régions métropolitaines moins la région Ile de France.

Le pourcentage de ménages fiscaux imposés est en 2011 supérieur à ce qu'il était en 2010 (+3 points). Le nombre de ménages fiscaux est plus important (+17 000) pour un revenu fiscal déclaré de 18 969 € en hausse de 0,5 %. En France, l'augmentation a gardé un rythme voisin (2,5 %) de celui observé en 2011. Les départements bretons se comportent diversement : les Côtes d'Armor et le Finistère reculent légèrement (-1 point) contrairement à l'Ille-et-Vilaine et au Morbihan (+1 point). Le Finistère et l'Ille-et-Vilaine concentrent environ 60 % des ménages fiscaux bretons, le Morbihan 23 % et les Côtes d'Armor 19 %. En 2011, évolution identique (+2,7 %) du revenu fiscal médian déclaré par UC pour les Côtes d'Armor, l'Ille-et-Vilaine et le Morbihan alors que pour le Finistère, il n'est que de (2,6%).

## Les villes bretonnes de plus de 15 000 habitants au 1er janvier 2010



Source : insee recensement 2010

# LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

## ► Produit intérieur brut

	Bretagne			France métropolitaine
	2009	2010	2011(p)	2011(p)
PIB en valeur *	77 858	78 284	80 997	1 960 654
PIB par habitant **	24 429	24 374	25 021	30 999
PIB par emploi ** ***	60 535	60 731	62 414	74 556

Source : INSEE - Données 2011 provisoires

\* : en millions d'euros / \*\* : en euro / \*\*\* : salarié et non salarié

Après l'effet de la crise en 2009 (-2,5 %) et un timide mouvement en 2010 (0,5 %), l'année 2011 marque une évolution plus marquée du PIB breton (+3,4 %). Le PIB par habitant suit l'évolution du PIB en valeur. L'évolution du PIB breton est redevenue positive en 2011 alors qu'en France elle redevenait positive en 2010. Si on compare l'évolution des indices Bretagne et France métropolitaine en base 2008, celui-ci a augmenté en moyenne 2,4 fois plus que celui de la Bretagne.

## ► Taux d'activité et taux d'emploi

2009	Bretagne			France métropolitaine
	Hommes	Femmes	Ensemble	
Actifs	749 879	682 789	1 432 668	29 134 693
Actifs ayant un emploi	686 557	613 341	1 299 898	25 861 950
Chômeurs	63 322	69 448	132 770	3 272 743
Inactifs	258 330	317 304	575 634	11 382 913
Ensemble	1 008 209	1 000 093	2 008 302	40 517 606
Taux d'activité (en %)	74,4	68,3	71,3	71,9
Taux d'emploi (en %)	68,1	61,3	64,7	63,8

Source : INSEE, recensement 2009 exploitations principales

La population active bretonne (actifs ayant un emploi et chômeurs) en 2009 est estimée en légère augmentation (+ 0,9 %) à près de 1 432 668 personnes dont 48 % de femmes. En 2009, 64,7 % des actifs bretons (15 à 64 ans) ont un emploi, contre 63,8 % au niveau national. Le taux d'activité des hommes en Bretagne est légèrement inférieur au taux moyen des hommes de métropole. A l'inverse le taux d'activité des femmes bretonnes est supérieur à celui des femmes de métropole.

## ► Emploi total (salarié et non salarié) par secteur d'activité et département en 2012

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	Bretagne/ France métró (en %)
Total (effectif)	218 483	354 447	450 487	274 186	1 297 603	4,9
Agriculture (en %)	7,40	4,57	3,19	4,17	4,48	///
Industrie (en %)	13,81	13,30	13,37	15,86	13,95	///
Construction (en %)	7,80	6,28	6,52	7,93	6,97	///
Tertiaire marchand (en %)	39,39	39,84	44,91	40,48	41,66	///
Tertiaire non marchand (en %)	31,60	36,01	32,00	31,57	32,94	///

Source : Insee - Estimations localisées d'emploi au 31/12/2012 (données provisoires)

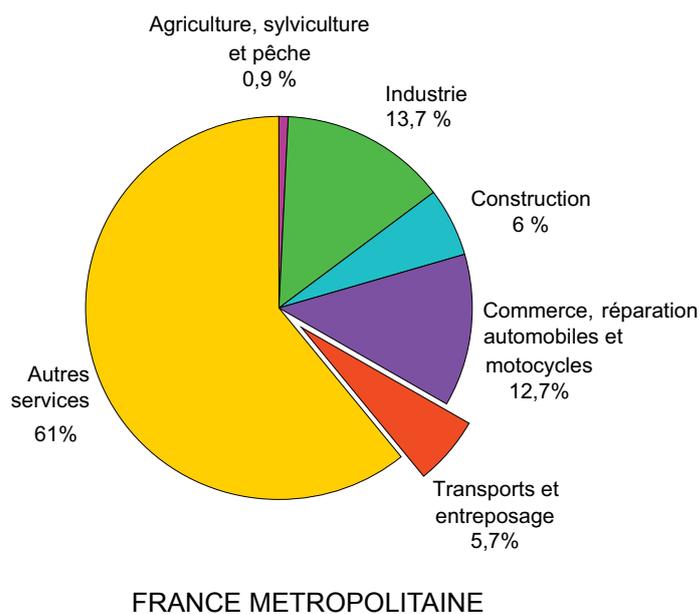
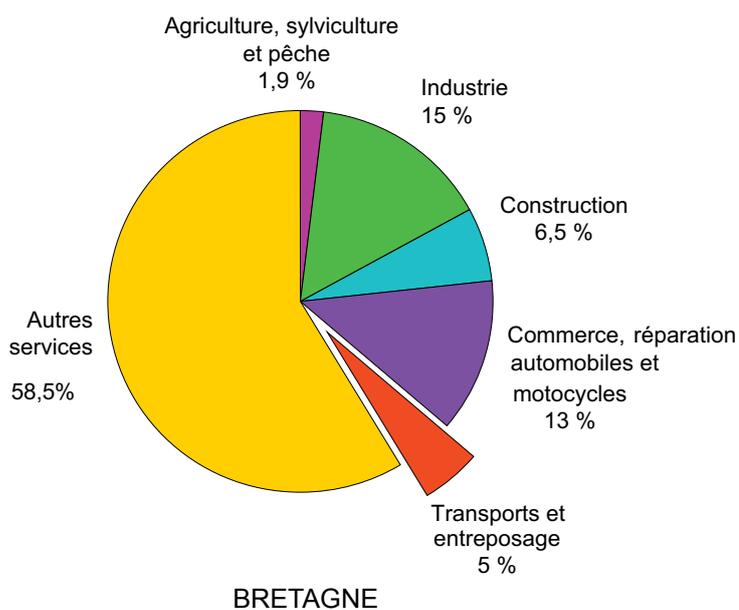
En 2012, la Bretagne a perdu environ 2500 emplois : un repli de 0,2 % . Le Finistère en a perdu 4 037 quand les Côtes d'Armor en ont accueilli 1 839. Les emplois en Ille-et-Vilaine et dans le Morbihan se sont stabilisés. L'Ille-et-Vilaine concentre plus du tiers des emplois bretons. La Bretagne assure 4,9 % des emplois de France métropolitaine pour 4,98 % de la population.

Le secteur marchand recule de 6 points au bénéfice de tous les autres secteurs dont le tertiaire non marchand qui progresse de 2,5 points et l'agriculture de 2,1 points. L'activité « transport et entreposage » emploie toujours 5 % de l'effectif salarié breton contre 5,7 % en France métropolitaine.

## ► Emploi salarié, public et privé confondus, par activité et département en 2011

Secteur d'activité en NA08 - A17	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métrop.
Agriculture, sylviculture et pêche	2,4	3,7	0,8	1,2	1,9	0,9
Industrie	15,3	13,9	14,2	17,3	15,0	13,7
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	7,8	5,5	4,3	7,5	5,8	2,3
Cokéfaction et raffinage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	0,8	2,0	2,0	0,8	1,6	1,9
Fabrication de matériels de transport	0,5	0,1	1,8	1,3	1,0	1,5
Fabrication d'autres produits industriels	5,0	5,4	5,0	6,7	5,4	6,4
Construction	7,4	5,7	6,2	7,6	6,5	6,0
Tertiaire	74,9	76,6	78,8	73,9	76,6	79,4
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	13,6	12,9	12,2	14,2	13,0	12,8
Transports et entreposage	4,2	4,5	6,0	4,7	5,0	5,7
Hébergement et restauration	3,0	3,3	3,2	3,8	3,3	3,9
Information et communication	1,9	1,1	4,0	1,1	2,3	3,0
Activités financières et d'assurance	2,2	3,1	2,8	2,1	2,6	3,5
Activités immobilières	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	1,0
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	9,4	8,7	11,6	8,8	9,9	12,2
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	34,7	37,8	33,6	33,8	35,0	31,8
Autres activités de services	5,4	4,6	4,8	4,6	4,8	5,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee - Estimations d'emploi localisées au 31/12/2011 (données provisoires)



# LES IMMATRICULATIONS

## Immatriculations neuves par genre de véhicules en BRETAGNE

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Voitures particulières	82 943	87 338	83 564	77 799	75 315	80 128	77 883	83 746	85 179	104 773	97 116	91 832	74 764
Autobus et autocars	184	194	217	214	219	253	243	261	263	293	239	291	171
Camionnettes et camions	18 367	19 630	18 548	17 038	18 008	18 763	20 337	21 169	21 729	16 828	18 463	19 532	16 924
Tracteurs routiers	2 003	2 055	1 723	1 624	1 802	2 515	1 839	2 044	2 234	1 249	1 366	2 113	1 770
Remorques lourdes	149	158	190	181	163	175	201	237	255	171	nd	nd	nd
Semi-remorques	1 368	1 574	1 457	1 113	1 135	1 380	1 631	1 975	2 166	975	nd	nd	nd

Source : MEDDE - SOeS

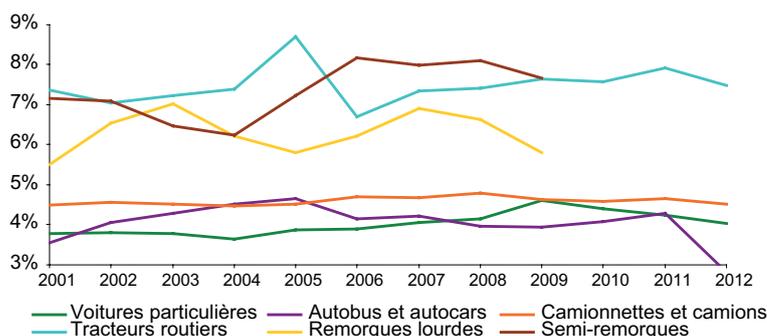
## Immatriculations neuves par genre de véhicules en FRANCE MÉTROPOLITAINE

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Voitures particulières	2 187 620	2 310 651	2 196 185	2 061 964	2 066 197	2 067 789	2 000 549	2 064 544	2 050 283	2 268 671	2 209 725	2 160 920	1 857 013
Autobus et autocars	5 187	5 477	5 363	4 984	4 859	5 442	5 850	6 171	6 624	7 434	5 855	6 783	6 072
Camionnettes et camions	419 618	437 425	405 793	377 968	403 074	415 435	431 581	451 402	453 898	364 132	402 070	419 120	374 737
Tracteurs routiers	29 809	27 918	24 460	22 497	24 351	28 892	27 466	27 789	30 105	16 325	18 059	26 665	23 687
Remorques lourdes	3 033	2 875	2 904	2 576	2 617	3 015	3 229	3 430	3 841	2 947	2 110	2 519	2 269
Semi-remorques	21 265	22 011	20 531	17 171	18 160	19 069	19 982	24 745	26 701	12 711	11 789	15 916	15 536

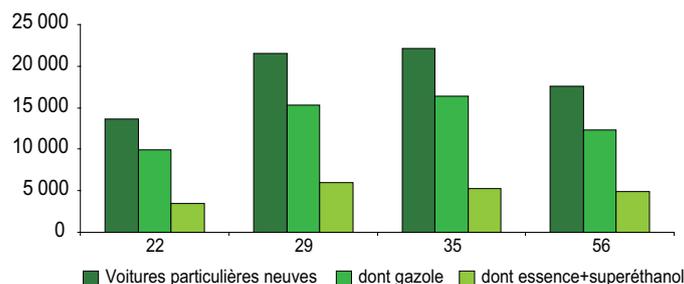
Source : MEDDE - SOeS

## Immatriculations neuves par genre de véhicules en Bretagne

Part de la Bretagne par genre de véhicules



Immatriculations de voitures particulières en 2012 en Bretagne

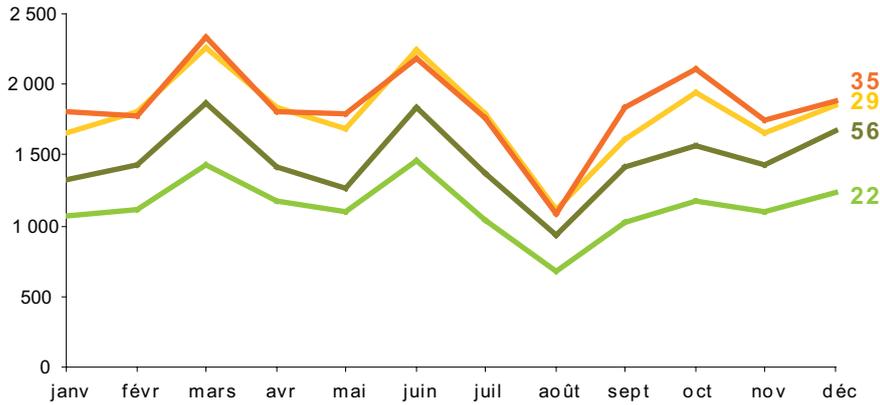


Source : MEDDE - SOeS

La baisse du nombre d'immatriculations de voitures particulières constatée en Bretagne en 2010 s'accélère (-18,6 %). Les voitures particulières concentrent 80 % des immatriculations. Cette baisse touche tous les genres de véhicules : bus -41 %, camions -13 % et tracteurs routiers -16 % et représente pour la Bretagne 20 000 immatriculations de moins en 1 an. Dans le même temps, le nombre d'immatriculations en France métropolitaine baisse de 353 000 (-13%).

## Évolution mensuelle des immatriculations neuves par genre de véhicules en 2012 en Bretagne

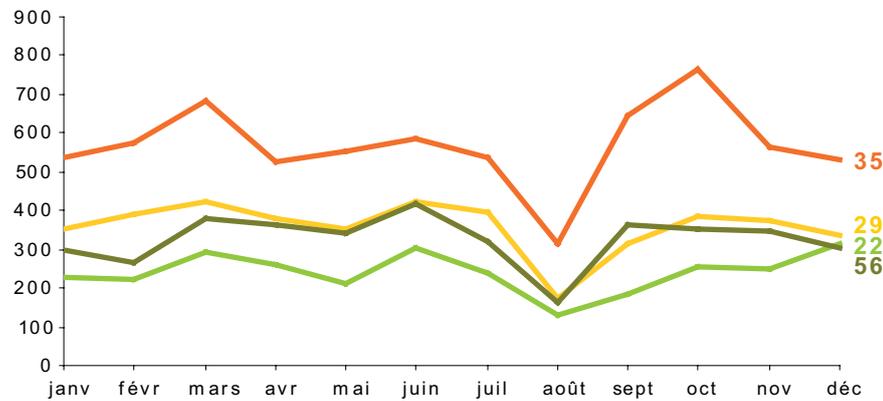
### Voitures particulières



Source : MEDDTL- SOeS

Voitures particulières	
22	13 619
29	21 480
35	22 114
56	17 549
Bretagne	74 762
France	1 857 013

### Véhicules utilitaires légers (camionnettes, VASP (1), de PTAC (2) <= 3,5 tonnes)



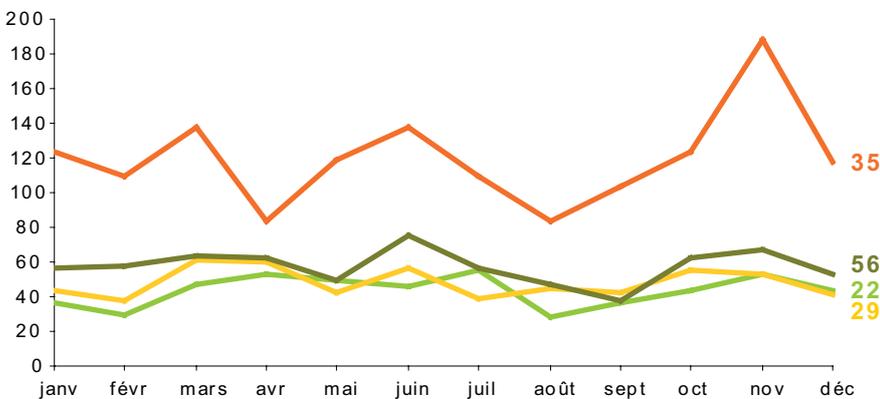
Source : MEDDTL- SOeS

Véhicules utilitaires légers	
22	2 890
29	4 293
35	6 812
56	3 921
Bretagne	17 916
France	380 254

(1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés

(2) PTAC : Poids total autorisé en charge

### Autobus, autocars et poids lourds (camions, VASP, tracteurs routiers, de PTAC > 3,5 tonnes)



Source : MEDDTL- SOeS

Autobus/autocars	
22	26
29	26
35	78
56	41
Bretagne	171
France	6 076
Poids lourds	
22	495
29	550
35	1 359
56	648
Bretagne	3 052
France	45 631

### Remarque :

Modification sur le champ des séries diffusées : les véhicules utilitaires légers comprenaient auparavant les camions, les camionnettes et VASP dont le PTAC était inférieur ou égal à 5 tonnes et les poids lourds compre-

naient les autobus et autocars, camions et camionnettes, VASP, tracteurs routiers à moteurs dont le PTAC était supérieur à 5 tonnes au lieu de 3,5 tonnes actuellement.

# LES VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS

## Evolution des ventes annuelles des principaux produits pétroliers Marché intérieur civil, ventes hors pêche et avitaillement

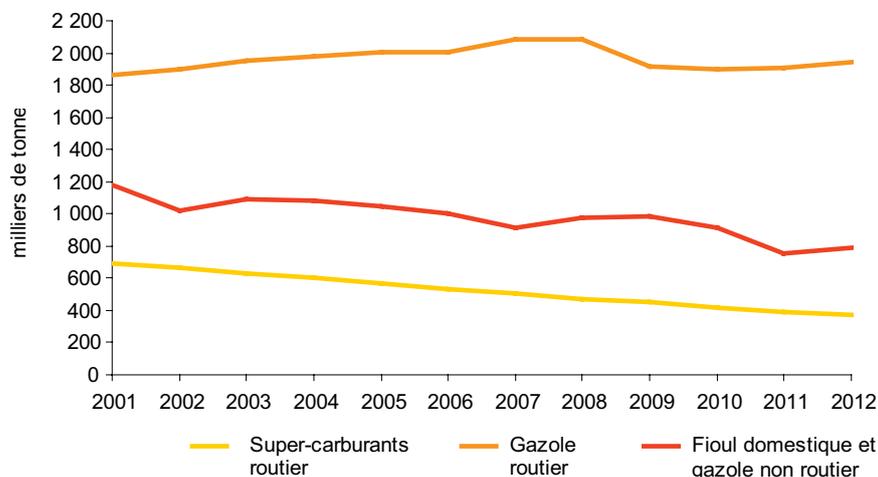
(milliers de tonnes)

	BRETAGNE				France METROPOLITAINE			
	Super-carburants routier	Gazole routier	Fioul domestique et gazole non routier	Fuel lourd industrie (hors énergie)	Super-carburants routier	Gazole routier	Fioul domestique et gazole non routier	Fuel lourd industrie (hors énergie)
2001	695,9	1 867,2	1 179,9	nd	13 659,6	28 683,5	17 256,7	nd
2002	667,7	1 897,4	1 023,6	124,7	13 185,2	29 670,5	15 596,7	2577,0
2003	633,1	1 950,5	1 087,1	126,7	12 352,9	30 081,0	16 021,6	2426,3
2004	603,7	1 982,5	1 083,9	130,9	11 752,1	30 761,8	16 042,3	2286,6
2005	566,9	2 001,6	1 050,3	114,1	11 042,3	31 048,3	15 749,4	2201,2
2006	529,9	2 007,2	998,6	93,5	10 395,6	31 890,7	14 560,2	2133,7
2007	506,0	2 080,5	913,4	99,2	9 929,5	32 958,3	12 921,0	1919,6
2008	474,1	2 080,5	974,7	84,8	9 160,8	32 827,1	14 245,9	1832,6
2009	453,1	1 918,7	981,5	79,7	8 818,3	32 299,2	13 590,8	1707,9
2010	415,0	1 894,9	917,9	53,8	8 187,6	32 964,8	12 752,3	1458,5
2011	393,7	1 908,2	750,3	47,7	7 718,3	33 224,5	11 413,4	1216,2
2012	374,1	1 945,3	785,7	38,1	7 320,3	33 543,1	11 664,2	1014,6

Source : SoeS

n.d. : données non disponibles

### Ventes annuelles des principaux produits pétroliers



Les ventes de Gazole confirment leur hausse initiée en 2010 qu'ils soient routiers(+1,9 %) ou non routiers (+4,7 %). Alors que les ventes de supercarburants continuent à baisser pour atteindre 46 % de leur valeur de 2001.

En 2012, la Bretagne consomme 11 % du volume total de supercarburant et 6,4 % du volume de gazole.

## Ventes annuelles de carburants destinés à la pêche et à l'avitaillement

(milliers de tonnes)

	BRETAGNE			France METROPOLITAINE		
	Super-carburants	Gazole	Total carburants	Super-carburants	Gazole	Total carburants
2009	2,1	106,9	109,0	10,3	295,5	305,7
2010	3,5	102,7	106,2	12,9	288,5	301,4
2011	2,1	106,4	108,5	8,9	288,5	297,4
2012	1,2	123,2	124,4	9,1	323,2	332,3

Source : SoeS

## Évolution des ventes annuelles des supercarburants et du gazole par département Marché intérieur civil, ventes hors pêche et avitaillement

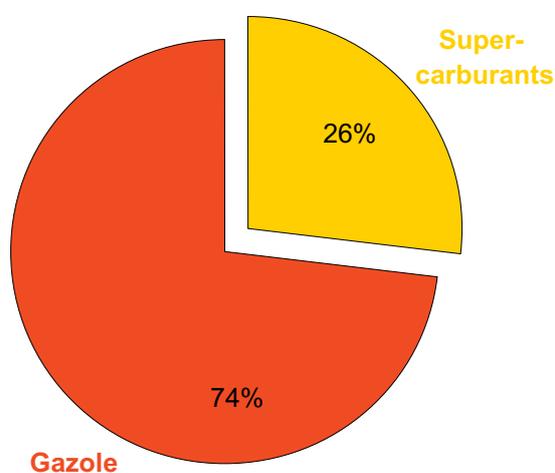
(milliers de tonnes)

		Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métro.	Bretagne/ France (%)
Super-carburants	2001	132,1	189,3	222,8	151,6	695,9	13 659,6	5,09
	2002	125,4	182,3	213,7	146,3	667,7	13 185,2	5,06
	2003	118,3	172,1	202,4	140,3	633,1	12 352,9	5,13
	2004	107,9	164,3	198,8	132,7	603,7	11 752,1	5,14
	2005	99,9	154,9	186,4	125,7	566,9	11 042,3	5,13
	2006	98,0	148,4	159,4	124,1	529,9	10 395,6	5,10
	2007	93,9	140,8	151,9	119,4	506,0	9 929,5	5,10
	2008	nd	nd	nd	nd	474,1	9 160,8	5,18
	2009	83,4	124,6	140,6	104,5	453,1	8 818,3	5,14
	2010	75,3	114,2	129,2	96,3	415,0	8 187,6	5,07
	2011	71,4	108,5	121,8	92,0	393,7	7 718,3	5,10
	2012	68,0	103,5	114,8	87,8	374,1	7 320,3	5,11
Gazole	2001	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
	2002	329,7	512,7	657,4	397,6	1 897,4	29 610,6	6,41
	2003	343,6	525,3	672,5	409,1	1 950,6	30 081,0	6,48
	2004	335,0	530,3	698,0	419,2	1 982,5	30 761,8	6,44
	2005	337,4	531,5	699,9	432,8	2 001,6	31 048,3	6,45
	2006	366,9	559,2	615,8	465,3	2 007,2	31 890,7	6,29
	2007	385,3	574,4	635,9	484,9	2 080,5	32 958,3	6,31
	2008	ND	ND	ND	ND	2 080,1	32 827,1	6,34
	2009	374,8	478,0	620,7	445,2	1 918,7	32 299,2	5,94
	2010	369,1	474,8	609,6	441,4	1 894,9	32 964,8	5,75
	2011	361,5	482,8	628,2	435,8	1 908,2	33 224,5	5,74
	2012	367,0	498,9	636,3	443,2	1 945,3	33 543,1	5,80

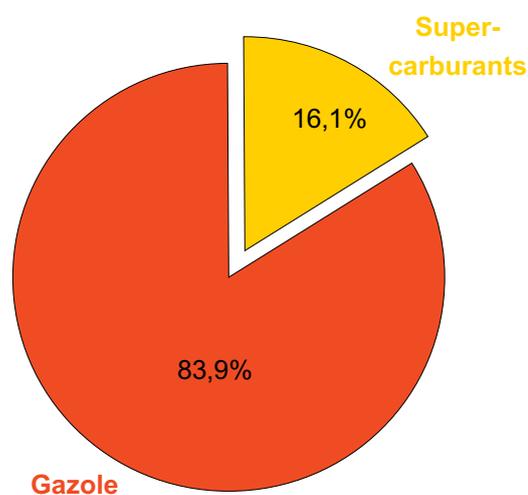
Source : SoeS

n.d. : données non disponibles

2002 : Gazole + Supercarburants = 2,565 Mt



2012 : Gazole + Supercarburants = 2,319 Mt



Source : SoeS

# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## ► Bilan 2012

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métropole	Bretagne / France
<b>Réseau routier en 2011 en km :</b>							
Autoroutes	0	0	50	0	50	11 163	0,4%
Routes Nationales	269	233	261	248	1 011	9 754	10,4%
Routes Départementales	4 499	3 559	5 217	4 160	17 435	377 767	4,6%
Voies communales	15 199	12 823	10 671	11 767	50 460	651 202	7,7%
<b>Total</b>	<b>19 967</b>	<b>16 615</b>	<b>16 199</b>	<b>16 175</b>	<b>68 956</b>	<b>1 049 886</b>	<b>6,6%</b>
<b>Accidents</b>							
Accidents mortels	36	34	43	47	160	3 647	4,4%
Tués	39	36	46	55	176	3 935	4,5%
Blessés	609	884	935	778	3 206	79 328	4,0%
Blessés Non Hospitalisés	382	496	612	506	1 996	50 633	3,9%
<b>Total victimes</b>	<b>648</b>	<b>920</b>	<b>981</b>	<b>833</b>	<b>3 382</b>	<b>83 263</b>	<b>4,1%</b>

Sources : MEDDE/SETRA, DGCL (INSEE) et DREAL/Sécurité routière/bilan annuel 2011

## Définitions

**Accident corporel** : accident survenu sur une voie publique avec un véhicule en mouvement ayant causé au moins une victime

**Tué à 30 jours** : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

**Blessé hospitalisé** : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures

**Blessé non hospitalisé** : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise à l'hôpital plus de 24 heures

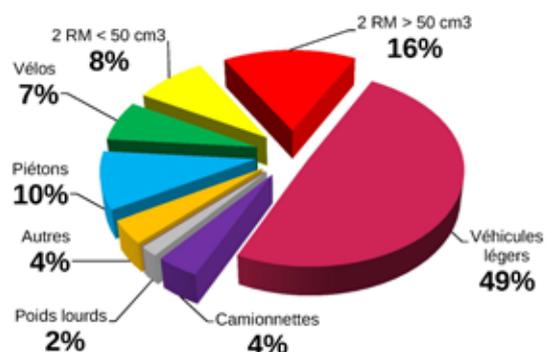
Victime = ensemble des tués et des blessés

## ► Évolution du nombre de personnes tuées à 30 jours de 2001 à 2012 en Bretagne

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille et Vilaine	Morbihan	Bretagne	France Métropole	Bretagne / France
2001	88	96	87	98	369	8 253	4,5%
2002	79	89	135	112	415	7 742	5,4%
2003	51	99	98	83	331	6 126	5,4%
2004	57	62	83	63	265	5 593	4,7%
2005	45	58	66	83	252	5 318	4,7%
2006	44	70	56	60	230	4 709	4,9%
2007	43	65	73	49	230	4 620	5,0%
2008	56	56	70	52	234	4 275	5,5%
2009	41	53	56	48	198	4 273	4,6%
2010	39	41	55	48	183	3 992	4,6%
2011	39	40	60	55	194	3 963	4,9%
2012	39	36	46	55	176	3 935	4,5%

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière et DREAL Bretagne

## ► Personnes tuées par catégorie d'usagers en 2012 en Bretagne



Source : DREAL - Sécurité Routière

En 2012, le nombre d'accidents corporels a baissé de quasiment 7 % soit 18 accidents de moins qu'en 2011. Cette baisse est plus de deux fois plus importante en Bretagne qu'en France Métropolitaine.

Ces accidents ont causé la mort de 176 personnes soit 55 tués/million d'habitant en baisse significative depuis 2011 et largement inférieur à la moyenne nationale (62,7). Depuis 2002 et en exceptant 2011, le nombre de tués en Bretagne baisse régulièrement soit en moyenne 22 tués de moins/an. En prenant le nombre de tués de 2001 comme référence, cette baisse du nombre de tués a permis d'épargner 193 vies sur 12 ans. La tendance de baisse du nombre de tués depuis 1996 est plus marquée que celle des accidents sur la même période.

Le pourcentage des tués par rapport au nombre d'accidents est fluctuant en fonction des départements. Dans le Finistère ce rapport est le plus faible (5,9 %), en Côtes d'Armor et en Morbihan, il est le plus élevé (8,1 %).

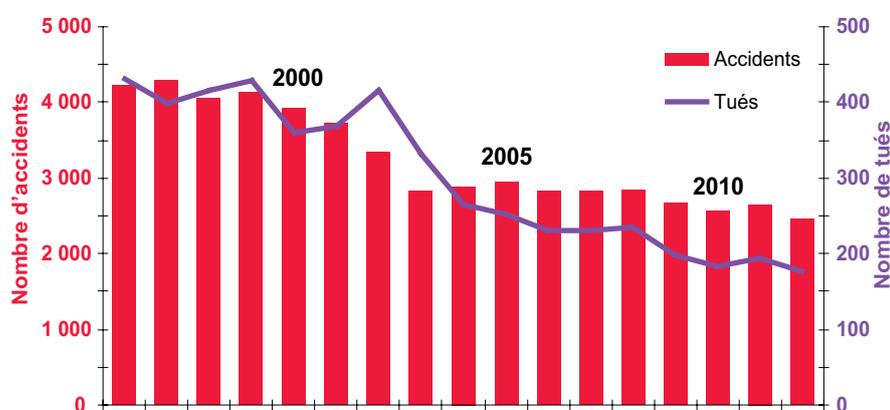
En 2012, il y a moins de personnes tuées se trouvant à bord d'une voiture (-7 %) mais on en dénombre beaucoup plus parmi les personnes conduisant une motocyclette ou une moto (+9 %). Par contre, la proportion de piétons est plus faible (-8 %).

## Personnes tuées par tranche d'âge en 2012

	Personnes tuées				Structure de la population	
	Bretagne	Bretagne (%)	France	France (%)	Bretagne (%)	France (%)
- 18 ans	12	6,8	266	6,8	21,8	21,9
18-24 ans	41	23,3	815	20,7	8,2	8,7
25-44 ans	55	31,3	1199	30,5	24,9	26,2
45-64 ans	34	19,3	881	22,4	26,5	26,2
65 et plus	34	19,3	774	19,7	18,7	17,0
Total	176	100,0	3 935	100,0	100,0	100,0

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

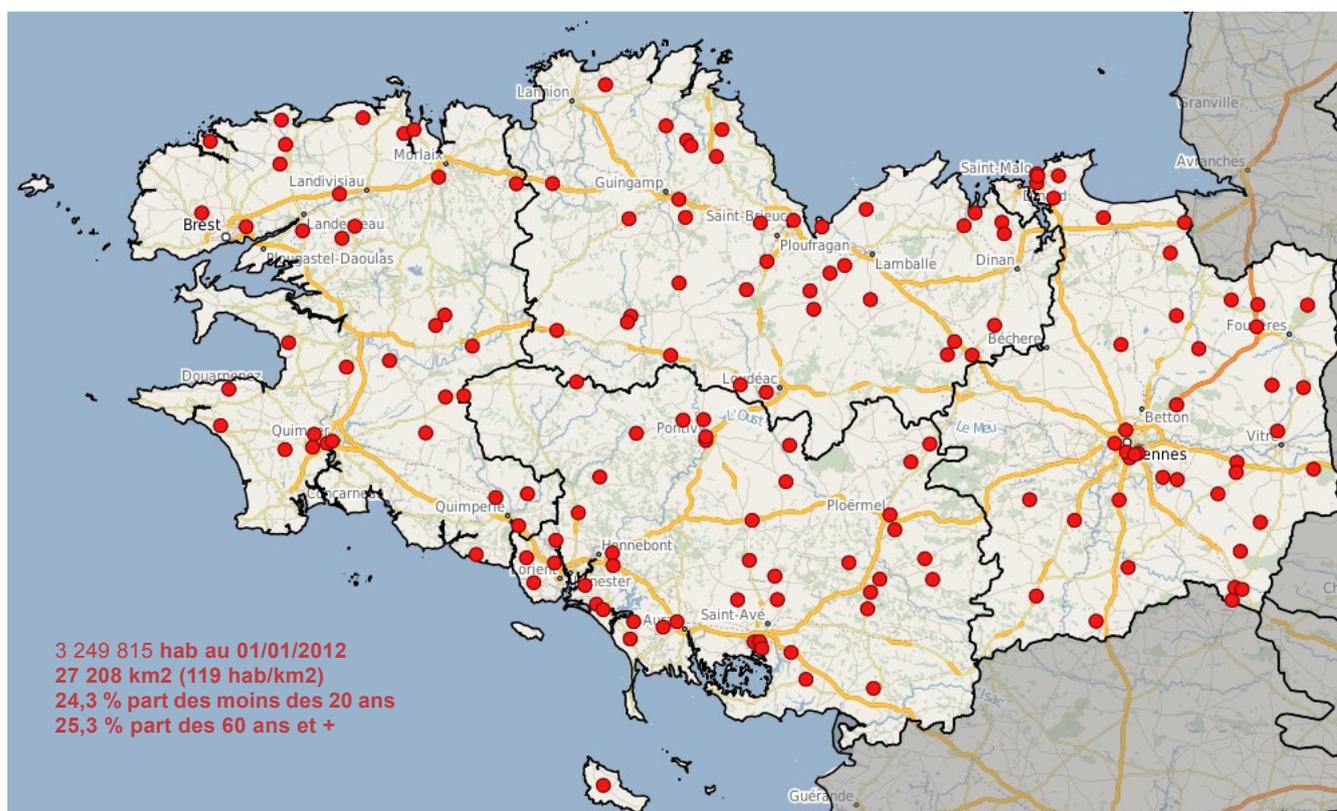
## Évolution du nombre d'accidents et de tués de 1996 à 2012 en Bretagne



Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière et DREAL Bretagne

Le poids des jeunes (< 24 ans) parmi les tués est en 2012 en très légère augmentation (+1/ tranche) de même que celui de la première tranche d'actifs (< 44 ans) (+ 2 points). Pour les deux tranches d'âge suivantes les baisses sont très fortes (respectivement -13 et -9 %). Par contre, la structure de population des victimes en Bretagne est quasiment la même qu'en France.

## Les accidents mortels en 2012



3 249 815 hab au 01/01/2012  
 27 208 km<sup>2</sup> (119 hab/km<sup>2</sup>)  
 24,3 % part des moins de 20 ans  
 25,3 % part des 60 ans et +

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

# LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

## Évolution du nombre d'entreprises inscrites aux registres des transporteurs routiers (1)

	2005	2009	2010	2011	2012
Marchandises	2 187	2 116	2 112	2 139	2 193
Voyageurs	905	887	896	926	972
Commissionnaires	110	109	118	127	141
<b>Total</b>	<b>3 202</b>	<b>3 112</b>	<b>3 126</b>	<b>3 192</b>	<b>3 306</b>

Source : DREAL Bretagne - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne - compte-rendu d'activité

## Nombre d'entreprises inscrites par département en 2012

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille et Vilaine	Morbihan	Bretagne
Marchandises	471	547	694	481	2 193
Voyageurs	216	318	230	208	972
Commissionnaires	17	30	55	39	141
<b>Total</b>	<b>704</b>	<b>895</b>	<b>979</b>	<b>728</b>	<b>3 306</b>

Source : DREAL Bretagne - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne - compte-rendu d'activité

## Inscriptions et radiations des entreprises

	2005	2009	2010	2011	2012
<b>Marchandises</b>					
Inscriptions	137	142	145	178	154
Radiations	207	139	149	134	100
<b>Voyageurs</b>					
Inscriptions	77	69	58	80	68
Radiations	91	37	49	42	22

Source : DREAL Bretagne - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne - compte-rendu d'activité

(1)

Une entreprise exerçant une activité de transport public routier de voyageurs doit être inscrite au registre des transporteurs publics routiers de voyageurs. Cette inscription est soumise à 3 conditions (décret n° 85 - 891 du 16 août 1985 modifié) : capacité professionnelle, capacité financière et honorabilité professionnelle.

Exercent la profession de transport public routier de marchandises ceux dont l'entreprise, inscrite au registre de commerce ainsi qu'au registre des transporteurs et loueurs, effectuent à des fins commerciales le transport de marchandises appartenant à autrui.

Le registre des transporteurs et des loueurs : les entreprises de transport public routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur doivent, pour exercer régulièrement leur activité, être inscrites au registre des transporteurs et des loueurs tenu par le préfet de la région où elles ont leur siège (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Cette inscription est soumise à 3 conditions : capacité

professionnelle (décret n° 99- 752 du 30 août 1999 - arrêté du 17 novembre 1999), capacité financière (décret n° 99- 752 du 30 août 1999 - arrêté du 18 novembre 1999) et honorabilité professionnelle (article 1 et 2 décret n° 99- 752 du 30 août 1999).

Le commissionnaire de transport organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom un transport de marchandises pour le compte d'un commettant.

Les activités du commissionnaire de transport sont relatives à des opérations de groupage, d'affrètement, de bureau de ville, d'organisation du transport.

Le commissionnaire doit s'assurer que les entreprises qu'il affrète exercent régulièrement leur activité ; il doit tenir un registre des opérations d'affrètement dont il a confié l'exécution à un transporteur.

Les entreprises exerçant la profession de commissionnaire de transport doivent être inscrites au registre des transporteurs et des loueurs.

Plus de 3 300 entreprises sont inscrites au registre des transports en 2012, dont plus des 2/3 sont des entreprises de transport de marchandises. L'Ille-et-Vilaine confirme son attractivité auprès des nouvelles entreprises de transports routiers de marchandises (+5,6 %). En effet, l'évolution du nombre d'installations dans ce département est 2 fois plus importante que celle de tous les autres départements réunis.

Depuis 2011, le nombre de nouvelles entreprises inscrites au registre du transport de marchandises est en hausse (+ 2,5 %) de même que celles inscrites au registre du transport de voyageurs (+5 %).

Si le nombre d'inscriptions au registre du transport de marchandises n'est pas le plus important depuis 8 ans, en revanche le nombre de radiations à ce registre est le plus faible constaté sur cette période. Pour les marchandises, depuis 2011, le solde (inscriptions - radiations) est devenu supérieur à 0, ce qui traduit sinon un plus grand nombre d'inscriptions du moins une diminution plus forte de radiations. En effet, celles-ci, en 8 ans, ont fondu de près de 52 %. Pour les voyageurs, la tendance est exactement la même avec une évolution régressive de radiations encore plus importante (-76 %).

# LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

## La répartition des infractions relevées sur route...

...selon l'origine du véhicule

Origine du véhicule	2011			2012		
	Véhicules contrôlés	Véhicules en infraction	% de véhicules en infractions	Véhicules contrôlés	Véhicules en infraction	% de véhicules en infractions
Résidents	2 245	217	9,7	2 581	214	8,3
Union européenne	3 253	618	19,0	3 051	521	17,1
Hors Union Européenne	59	13	22,0	54	12	22,2
<b>Total</b>	<b>5 557</b>	<b>848</b>	<b>15,3</b>	<b>5 686</b>	<b>747</b>	<b>13,1</b>

Source : DREAL Bretagne/IST - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne - Rapport d'activités

...selon la cause (hors surcharge et travail illégal)

	2010		2011		2012	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Réglementation sociale européenne (temps de conduite et de repos)	1 167	80,9	1 215	80,7	865	70,4
Sécurité routière (code de la route, transports exceptionnels)	128	8,9	215	14,3	223	18,1
Réglementation sur le transport de matières dangereuses	64	4,4	62	4,1	138	11,2
Autres	83	5,8	14	0,9	3	0,2
<b>Total</b>	<b>1 442</b>	<b>100,0</b>	<b>1 506</b>	<b>100,0</b>	<b>1 229</b>	<b>100,0</b>

Source : DREAL Bretagne/IST - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne

## Le contrôle du poids des véhicules de transport routier

	2010		2011		2012	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Surcharge	225	36,9	443	41,2	564	32,1
Non en surcharge	321	52,6	632	58,8	1 195	67,9
<b>Total</b>	<b>546</b>	<b>100,0</b>	<b>1 075</b>	<b>100,0</b>	<b>1 759</b>	<b>100,0</b>

Source : DREAL Bretagne/IST - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne

## Nombre d'immobilisations effectuées et montant des consignations perçues

	2010	2011	2012
Immobilisations de véhicules	189	267	177
Montant des consignations	596 809 €	726 555 €	633 949 €

Source : DREAL Bretagne/IST - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne

Malgré le renforcement du nombre de contrôles routiers pour les résidents (+15 %) dû à un meilleur équipement, le nombre de véhicules de résidents constatés en infraction a baissé (-1,4 points). Pour les véhicules venant de l'Union Européenne, le nombre d'infractions a lui aussi baissé (-1,9 point) alors que pour ceux venant hors de l'UE, le nombre s'est stabilisé.

Le nombre de contrôles de poids des véhicules est monté en 2012 à 34/semaine alors qu'il était de 10/semaine en 2010. Malgré tout, le nombre d'infractions pour surcharge est proportionnellement moins élevé (32 %) qu'en 2010 et 2011. La première cause d'infraction constatée est le non respect de la réglementation sociale européenne (70 %). Par contre, depuis 3 ans cette cause recule progressivement devant le non respect des règles de sécurité routière ou celles mises en place pour réglementer le transport exceptionnel (+9 points). De même, le non respect de la réglementation liée au transport de matières dangereuses a fortement progressé en 2012 (+7,1 points).

Le nombre d'immobilisations de véhicules a baissé de plus d'un tiers. Le montant des consignations perçues a suivi lui aussi le même chemin, alors que le ratio « montant des immobilisations perçues par immobilisations » a progressé de près d'un tiers en passant à 3 582 €.

# LA FORMATION

## Attestations FIMO (transport public routier de marchandises et voyageurs) délivrées en Bretagne ...

### ...après un stage

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FIMO Voyageurs	155	147	150	115	97	92
FIMO marchandises Compte d'Autrui	689	907	776	702	743	751
FIMO marchandises Compte Propre	187	195				
Ensemble FIMO	1 031	1 249	926	817	840	843

### ... formation «passerelle»

	2010	2011	2012
Voyageurs	146	146	177
Marchandises	38	33	46
Ensemble	184	179	223

Source : DREAL Bretagne - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne

### Remarques :

Les formations obligatoires des conducteurs routiers sont réalisées :

- soit par des organismes de formation agréés par le Préfet de région
- soit par des centres de formation d'entreprise agréés - soit par délégation et sous la responsabilité des centres de formation agréés par des moniteurs d'entreprise ayant reçu une formation appropriée.

Le dispositif de formation comporte trois volets :

- une formation initiale qui peut être longue (CAP, BEP, Titre professionnel de conducteur routier d'au moins 280 heures) ou courte (formation à suivre d'au moins 140 heures, la FIMO)
- une formation continue FCO (anciennement FCOS) de 35 heures sur 5 jours à renouveler tous les 5 ans
- une formation dite «passerelle» de 35 heures qui permet la mobilité des conducteurs entre le secteur du transport de marchandises et celui du transport de voyageurs.

L'année 2010 est la première année de pleine application du dispositif fixé par le décret du 11 septembre 2007 modifié. La délivrance par Chronoservices (organisme bénéficiant d'une délégation de service public) des premières cartes de qualification de conducteur prévue par ce même décret a été effective à compter de septembre 2010. Tous les stagiaires ayant suivi avec succès une formation de qualification initiale (FIMO, Titre professionnel, CAP, BEP), «passerelle» ou de formation continue sont désormais en possession de cette carte, reconnue dans tous les États membres de l'Union Européenne.

## Evolution du nombre d'attestations FCO(S) délivrées en Bretagne (1)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FCO Voyageurs	409	617	601	735	331	443
FCO marchandises Compte d'Autrui	2 843	4 458	6 394	6 841	6 136	6 855
FCO marchandises Compte Propre	1 510	1 257				
Total	4 762	6 332	6 995	7 576	6 467	7 298

Source : DREAL Bretagne - Le transport routier et la sécurité des véhicules en Bretagne - Compte-rendu d'activité

Le nombre de stagiaires FCO a progressé (+13 %) de même que les formations « passerelle » (+25 %) aussi bien dans le secteur marchandises (+39 %) que dans le secteur voyageur (+21 %). Les formations initiales (FIMO) se stabilisent autour de 840/an.

### (1)

La mise en place du nouveau dispositif de formation (décret du 11 septembre 2007) a supprimé la distinction en transport de marchandises entre les formations «compte propre» et compte d'autrui». Il n'existe plus que deux secteurs : marchandises et voyageurs.

## ► Consommation d'énergie en Bretagne par secteur d'activité suivant le type d'énergie (en %)

2011	Charbon	Produits pétroliers	Gaz naturel	Electricité	Bois	Chaleur	Biogaz	Solaire thermique	Total
Résidentiel-Tertiaire	3%	18%	64%	71%	91%	77%	48%	98%	45%
Transport	0%	68%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	34%
Industrie	80%	2%	31%	21%	4%	15%	11%	0%	12%
Agriculture & pêche	17%	11%	6%	7%	5%	8%	41%	1%	9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Observatoire de l'énergie et des gaz à effet de serre en Bretagne

## ► Consommation finale d'énergie des transports (en Ktep)

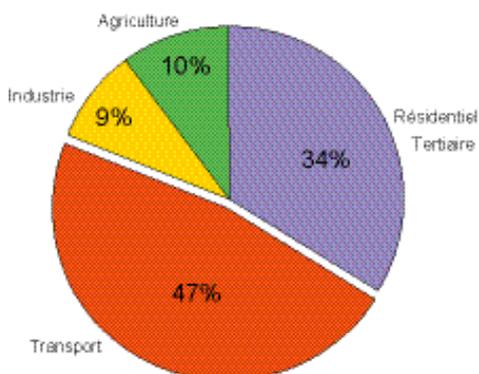
	Super.	Gazole	GPL	Total produits pétroliers	Electricité	Agrocarburants (EnR)	Total
2007	509	1 858	8	2 375	16	88	2 479
2008	466	1 827	7	2 300	17	139	2 456
2009	447	1 819	6	2 272	17	146	2 435
2011	386	1 813	7	2 206	17	142	2 365

Source : Observatoire de l'énergie et des gaz à effet de serre en Bretagne

En 2011, le poids du secteur résidentiel-Tertiaire dans l'ensemble de la consommation d'énergie bretonne reste stable à 45 %, de même que celui du transport à 34 %. Ces deux postes de loin les plus énergivores de Bretagne représentent près de 80 % de cette consommation loin devant l'industrie et l'agriculture.

La consommation de gazole se stabilise contrairement aux super-carburants qui continuent à baisser depuis 2007 (-14 % depuis 2009 et 24 % depuis 2007).

## ► Répartition des émissions de CO2 par secteur en 2011



Source : OREGES Bretagne (données révisées)

Le transport consomme le tiers des énergies consommées et émet la moitié des émissions de CO2 de la Bretagne.

Le fret représente 30 % du motif de transport en Bretagne et la mobilité alternante (Domicile/Travail) 52 %.

# L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

## Étiquette Energie / CO<sub>2</sub> (source : ADEME)

Depuis mai 2006, l'étiquette voiture « Consommation et émission de CO<sub>2</sub> » est obligatoire et doit être apposée sur chaque voiture particulière neuve ou affichée près de celle-ci, de manière visible dans tous les lieux de vente en France.

L'étiquette comporte sept classes de couleurs différentes (comme pour les appareils électroménagers).

Elle permet à tout acheteur potentiel d'automobile, d'être renseigné de manière lisible et comparative sur les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule. Le CO<sub>2</sub> ou dioxyde de carbone est le principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique.

### Émissions de CO<sub>2</sub> faibles



### Émissions de CO<sub>2</sub> élevées

## ► Répartition de 2002 à 2012 des ventes de véhicules par classe de l'étiquette énergie

(en %)

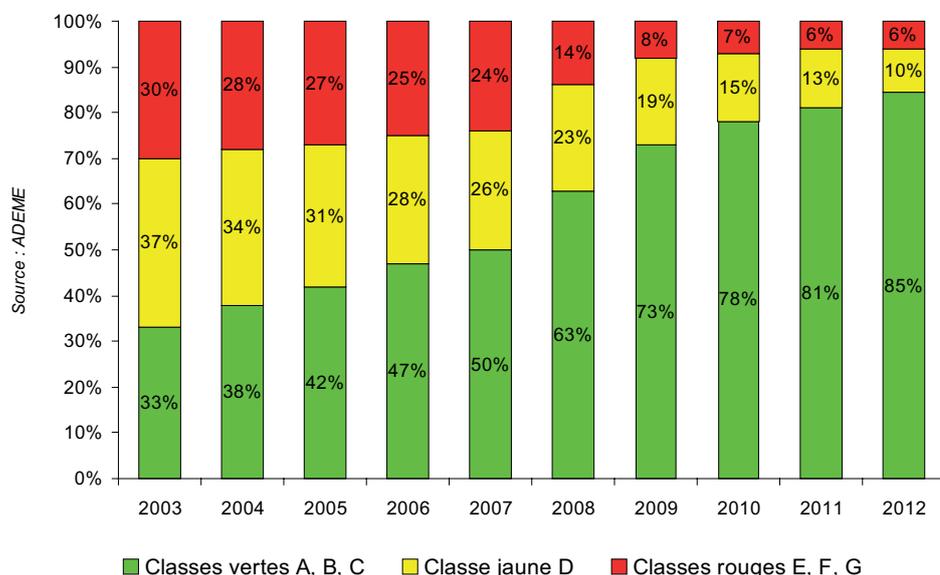
	A	B	C	D	E	F	G	Total
2002	0	9	20	39	25	5	2	100
2003	0	13	20	37	23	5	2	100
2004	0	14	24	34	20	6	2	100
2005	0	15	28	31	19	6	2	100
2006	0	18	29	28	18	5	1	100
2007	0	20	30	26	18	4	2	100
2008	0	35	28	23	11	2	1	100
2009	0	48	25	19	7	1	0	100
2010	2	45	31	15	6	1	0	100
2011	5	41	35	13	5	1	0	100
2012	14	38	33	10	5	1	0	100

Source : ADEME

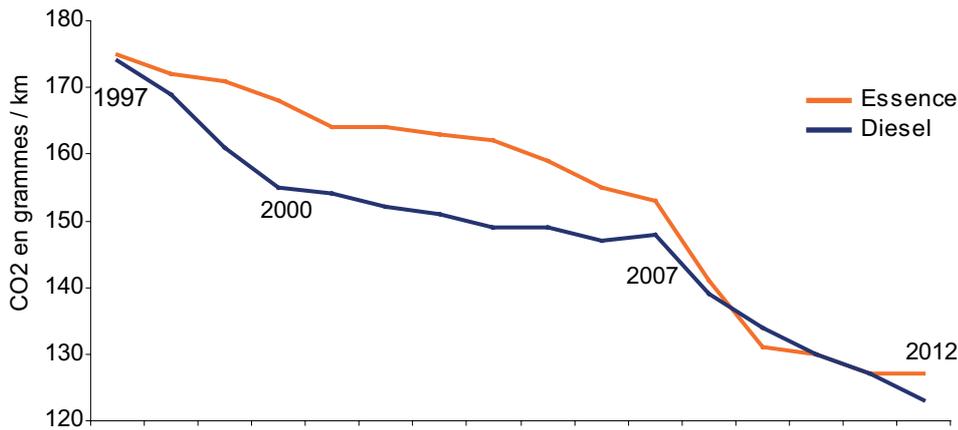
(Champ : France Métropolitaine)

La vente de véhicules de la classe A prend son essor (+9 points) depuis 2011. Dans une moindre mesure, la vente des véhicules des classes B et D continue de baisser -3 points en 2012 et la classe C -2 points. Les autres classes sont stationnaires, de valeur trop faible pour que leur évolution soit perceptible.

## ► Répartition des ventes de véhicules par regroupement de classes de l'étiquette énergie

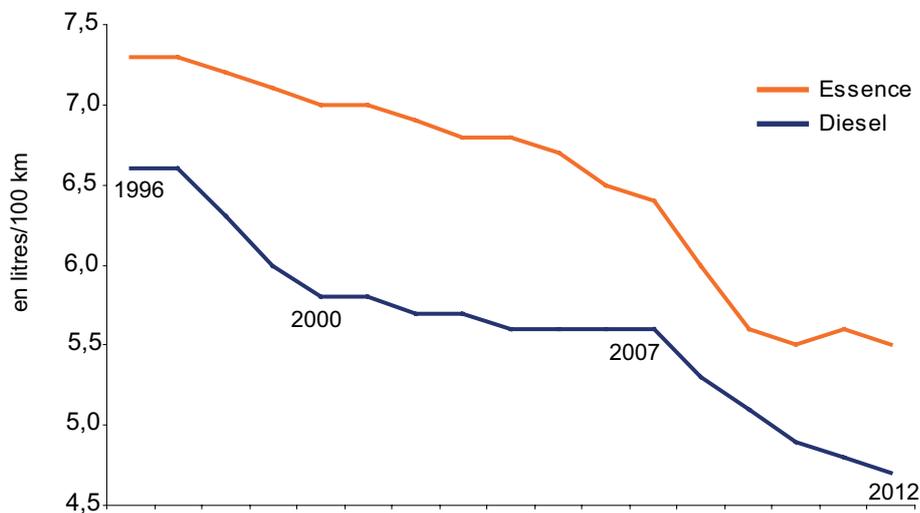


## Évolution du taux moyen d'émissions de CO2 des véhicules neufs en France



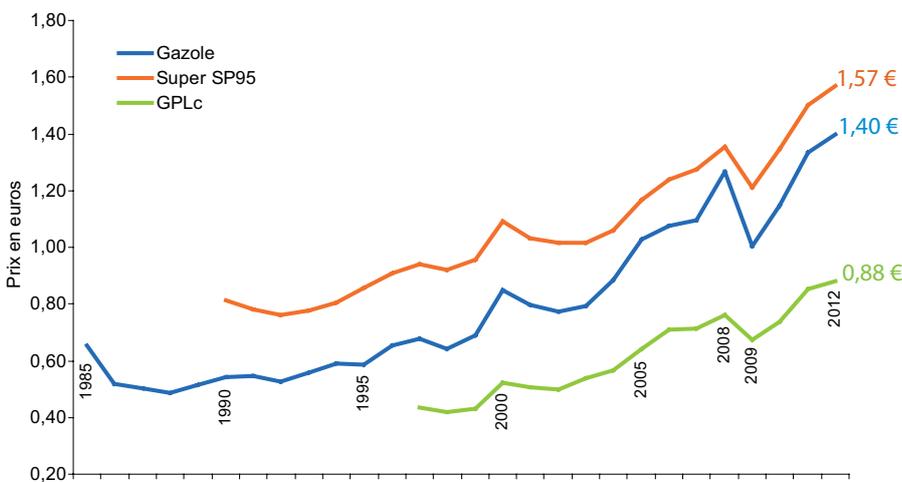
Source : ADEME

## Évolution des consommations moyennes des véhicules vendus en France



Source : ADEME

## Évolution du prix au litre de carburants à la pompe (TTC)



Source : MEDDTL-DGEC (Direction générale de l'énergie et du climat)

Depuis 1995, l'effort des constructeurs pour réduire la consommation moyenne en litre/100 km pour les moteurs à essence (-2 l) a été plus importante que pour les moteurs diesel (-1,9 l). Toutefois, la consommation des moteurs diesels est encore inférieure de 0,8 point aux moteurs à essence.

L'évolution du prix du gazole depuis 1997 est de 107 % et de 102 % pour le GPL. Depuis le pic de 2008, le prix du gazole a augmenté de 10 %, le GPL de 15 % et le super de 16 %.

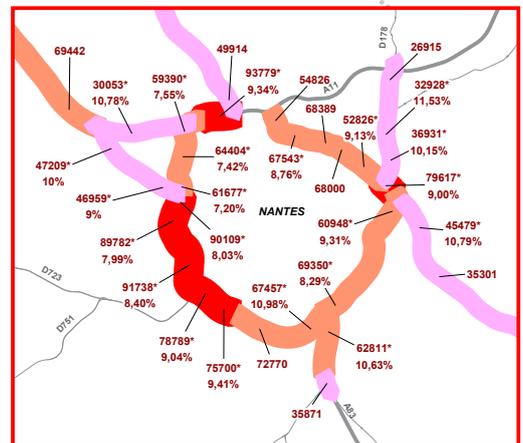
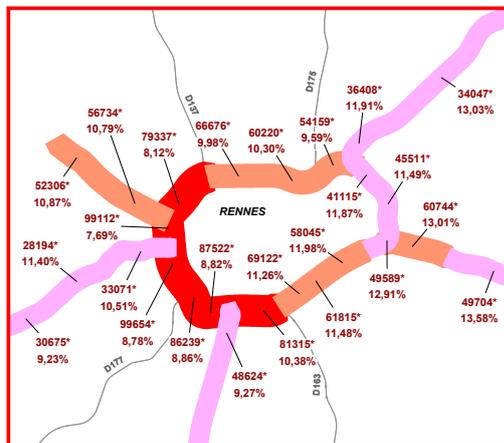
Depuis 1997 date de référence retenue ici pour tous les carburants, l'indice des prix du Gazole progresse de 97 %, le GPL de 96 %, le super98 de 62 % et le super95 de 59 %.

- Les indicateurs socio-économiques
- Les immatriculations de véhicules
- Les ventes de produits pétroliers
- La sécurité routière
- Les entreprises de transport
- Le contrôle du transport routier
- La formation
- L'environnement et les transports
- Le trafic routier

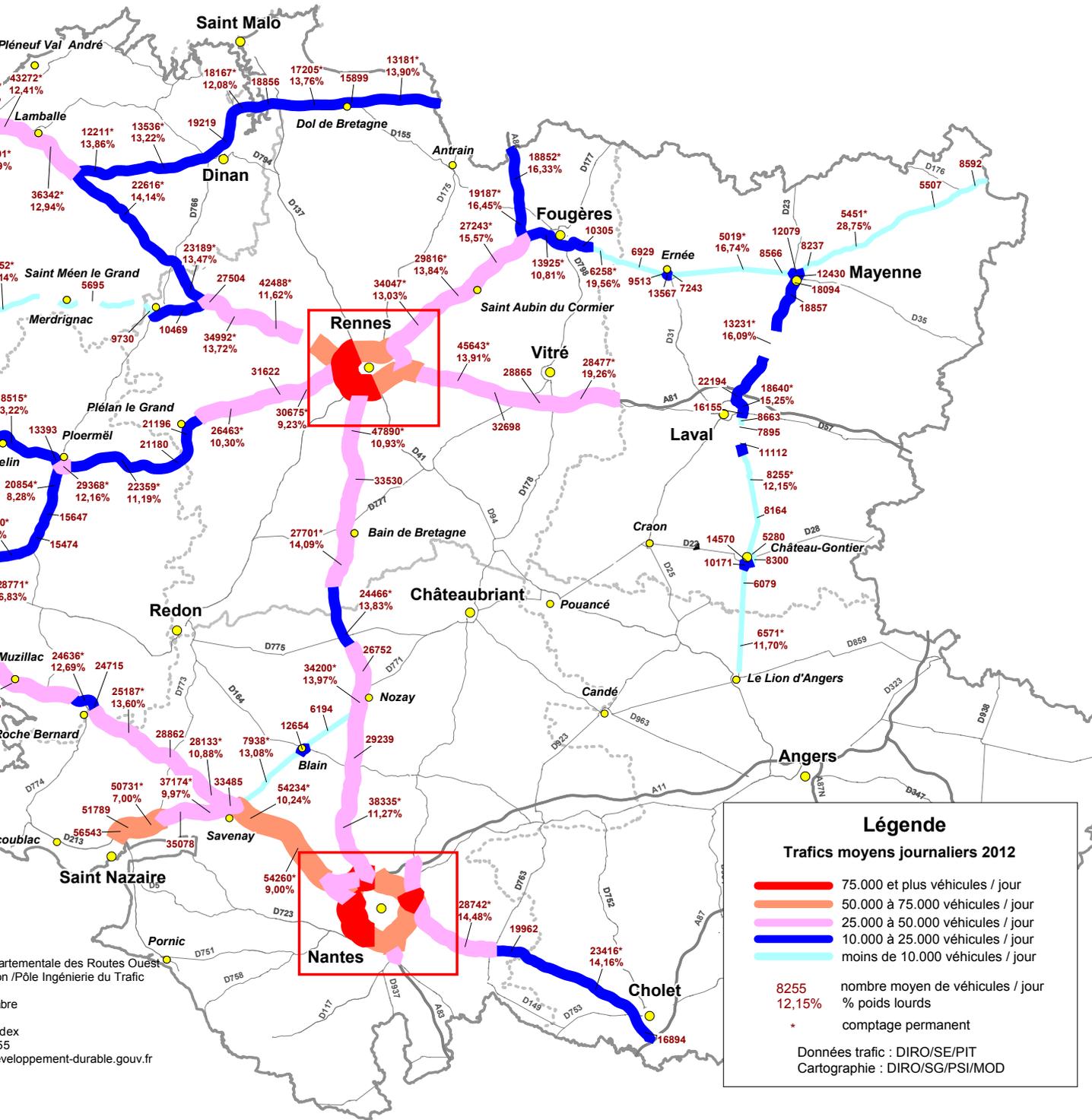
# LE TRAFIC ROUTIER



© IGN Bd Topo



Direction Interdépartementale de l'Armorerie  
 Service Exploitation  
 L'Armorique  
 10 rue Maurice Faugeron  
 CS 63108  
 35031 Rennes Cedex 03  
 Tél : 02.99.33.47.50  
 bot.pit.se.diro@de  
 Avril 2013



# LE TRANSPORT AÉRIEN

## Évolution annuelle du nombre de passagers des principaux aéroports

Aéroport	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
BREST	775 079	817 404	861 737	892 767	887 024	919 404	990 927	1 070 416
DINARD	180 165	164 692	178 605	198 900	136 476	122 254	134 242	138 167
LANNION	53 110	45 716	50 113	41 665	34 623	32 874	35 457	32 806
LORIENT	214 410	225 361	214 622	217 306	187 748	177 481	179 802	176 353
MORLAIX	386	177	392	236	179	179	119	386
QUIMPER	133 839	139 096	136 934	120 560	117 218	105 888	111 267	109 977
RENNES	405 464	463 770	534 863	495 692	430 924	410 900	432 931	454 376
SAINT-BRIEUC	11 667	9 536	3 785	4 542	3 908	785	2 174	1 986
Total	1 774 120	1 865 752	1 981 051	1 971 668	1 798 100	1 769 765	1 886 919	1 984 467

Source : CCIR Bretagne

\* chiffres provisoires

En 2012, l'augmentation de la fréquentation des lignes aériennes sur 1 an (+5,2 %) semble confirmer la reprise de 2011 (+6,6 %). L'aéroport de Brest concentre 54 % des voyageurs bretons et Rennes 23 %. La progression de Brest est continue depuis 2005 hormis l'épisode de crise de 2009 qui a vu sa fréquentation fléchir légèrement. La fréquentation des aéroports de Lorient, Quimper, Lannion et St-Brieuc recule. Ils représentent 16 % des voyageurs transportés en 2012. Par contre Morlaix retrouve sa fréquentation de 2005 après avoir été au plus bas en 2011.

## Évolution annuelle du trafic charter et lignes saisonnières

Aéroports	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012*
BREST	73 533	103 208	134 538	123 955	121 862	105 746	124 421
LANNION	132	408	227	534	1 284	501	507
LORIENT	8 685	5 452	15 429	13 940	13 192	7 967	6 113
MORLAIX	480	386	236	179	179	119	386
QUIMPER	3 441	312	2 641	2 838	2 693	490	1 066
RENNES	17 938	18 853	46 324	37 422	29 510	26 106	24 406
SAINT-BRIEUC	6 109	3 900	3 289	3 512	785	2 133	1 918
Total	110 318	132 519	202 684	182 380	169 505	143 062	158 817

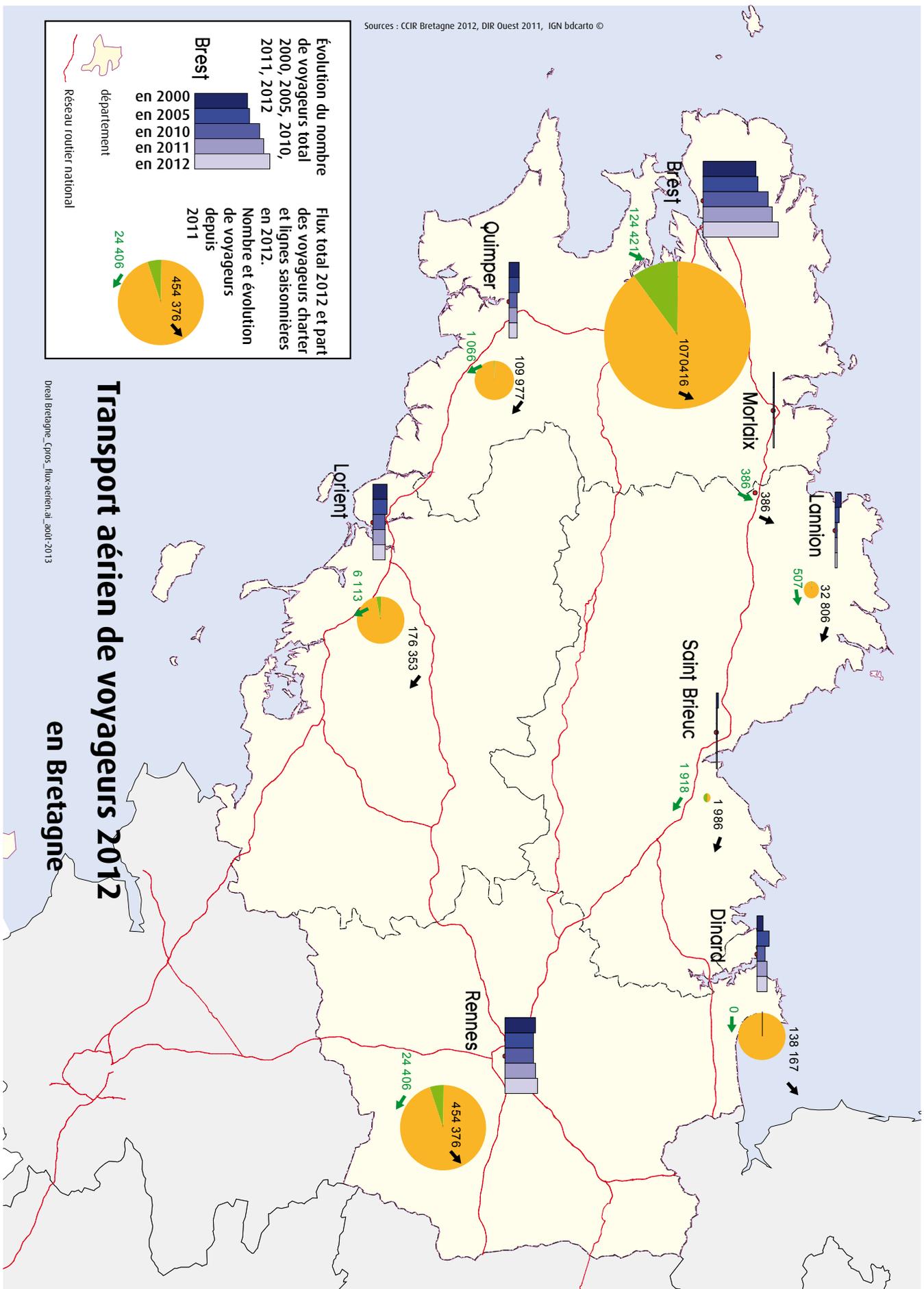
Source : CCIR Bretagne

\* chiffres provisoires

Le trafic charter et lignes saisonnières a perdu depuis 2008 44 000 voyageurs et en a repris en 2012 16 000.

## Les trafics passagers des aéroports bretons en 2012

Sources : CCIR Bretagne 2012, DIR Ouest 2011, IGN bdcarto ©



Deal Bretagne\_gros\_flux-aerien\_al\_aout-2013

## Transport aérien de voyageurs 2012 en Bretagne

- Le transport aérien
- La carte des infrastructures de transports
- Le transport ferroviaire
- Le transport urbain
- Le transport interurbain
- Le transport maritime
- Les déplacements domicile-travail
- Les voyages à longues distances
- Le covoiturage

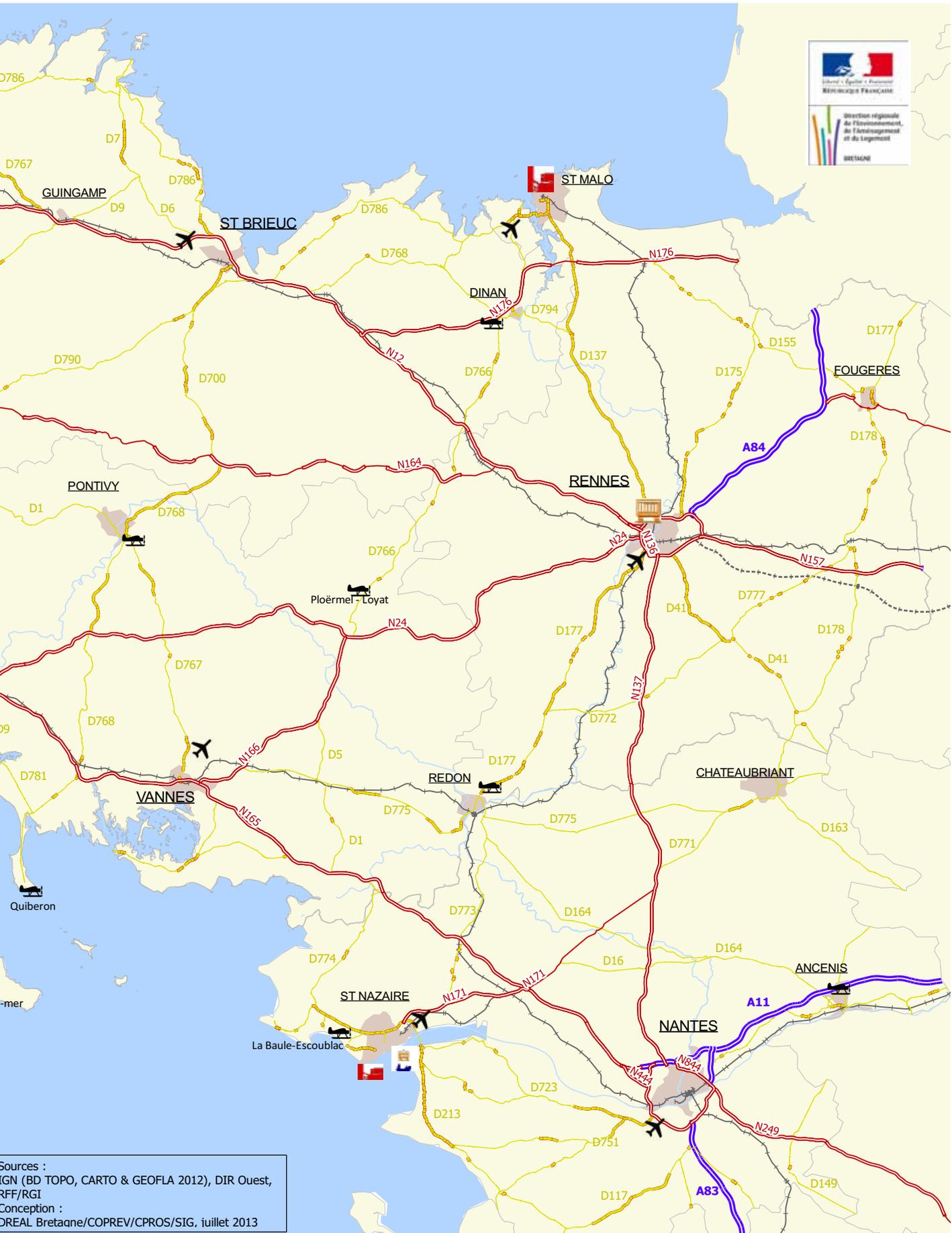
# BRETAGNE

## INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



# BRETAGNE

TRANSPORTS AU 1er JANVIER 2011



Sources :  
IGN (BD TOPO, CARTO & GEOFLA 2012), DIR Ouest,  
RFF/RGI  
Conception :  
DREAL Bretagne/COPREV/CPROS/SIG, juillet 2013

LES VOYAGEURS

# LE TRANSPORT FERROVIAIRE

## Le trafic ferroviaire du Transport Express Régional (TER)

(en nombre de voyageurs)

Liste des OD suivies Relation (Origine <=> Destination)	Nombre de voyages en TER PUR						Evol. 11-12
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
<b>Axe Nord : Brest - Morlaix - Guingamp - Saint-Brieuc - Lamballe - Rennes</b>							
Brest - Landerneau	342 611	418 154	410 366	423 342	443 157	469 168	5,9
Brest - Morlaix	86 686	102 073	99 579	100 666	110 908	124 801	12,5
Brest - Saint-Brieuc	18 220	19 073	17 766	19 107	19 599	20 351	3,8
Brest - Rennes	54 565	62 415	62 375	63 769	64 556	67 436	4,5
Morlaix - Saint-Brieuc	17 741	19 397	19 801	19 179	18 987	19 475	2,6
Morlaix - Rennes	20 137	22 728	24 755	24 296	23 689	23 658	-0,1
Guingamp - Rennes	33 948	37 749	38 880	39 275	35 740	35 432	-0,9
Saint-Brieuc - Lamballe	129 758	142 567	145 143	137 278	137 185	138 252	0,8
Saint-Brieuc - Rennes	187 375	205 619	217 111	230 981	246 320	255 730	3,8
Lamballe - Rennes	81 037	91 343	97 932	98 112	94 860	100 747	6,2
<b>Axe Sud : Quimper - Lorient - Auray - Vannes - Redon - Rennes</b>							
Quimper - Lorient	52 283	65 899	69 848	67 881	76 779	85 096	10,8
Quimper - Vannes	20 117	19 142	19 657	20 303	20 586	19 974	-3,0
Quimper - Rennes	33 426	37 597	38 091	40 606	41 510	40 529	-2,4
Lorient - Vannes	143 838	171 795	172 977	166 276	179 491	197 917	10,3
Lorient - Redon	11 518	12 598	13 227	14 647	14 427	15 796	9,5
Lorient - Rennes	45 646	52 138	53 243	54 894	54 359	58 568	7,7
Auray - Rennes	30 929	34 172	35 320	36 961	34 239	36 694	7,2
Vannes - Redon	36 638	43 707	46 388	46 316	49 718	54 193	9,0
Vannes - Rennes	112 849	123 341	120 864	121 406	126 496	126 522	0,0
Redon - Rennes	174 085	199 242	201 840	201 690	209 490	219 576	4,8
<b>Rennes - Dol-de-Bretagne - Saint-Malo - Dinan</b>							
Rennes - Dol-de-Bretagne	98 529	109 068	120 235	121 715	125 925	126 754	0,7
Rennes - Saint-Malo *	247 426	273 938	279 980	299 160	325 944	346 044	6,2
Rennes - Dinan	6 000	5 557	5 344	5 629	6 281	6 307	0,4
Dol-de-Bretagne - Saint-Malo	84 675	97 514	97 649	96 836	104 465	108 436	3,8
Dol-de-Bretagne - Dinan	10 302	12 428	13 786	14 931	14 708	16 195	10,1
St Malo-Dinan	1 686	1 342	1 633	1 338	1 810	1 537	-15,1
<b>Périurbain de Rennes</b>							
Rennes - Bruz	30 598	34 722	41 621	52 615	52 103	59 056	13,3
Rennes-Chateaubourg	139 861	174 514	189 036	199 971	224 845	252 505	12,3
Rennes - Janzé	115 682	127 174	128 419	143 032	152 271	157 305	3,3
Rennes - Messac	146 855	168 969	181 310	185 849	193 044	210 953	9,3
Rennes - Montauban-de-Bret	88 825	110 051	110 327	124 246	133 630	139 991	4,8
Rennes - Montfort	172 266	211 444	214 873	231 058	257 290	274 412	6,7
Rennes - Montreuil-sur-Ille	90 811	114 417	123 867	138 632	148 945	152 408	2,3
Rennes - Retiers	29 675	35 332	34 617	37 745	45 877	49 796	8,5
Rennes - Vitré	278 115	307 410	320 122	342 373	364 139	381 752	4,8
Brest-Quimper	65 437	72 883	67 551	64 844	66 654	77 716	16,6
Nantes-Rennes	182 334	201 433	213 652	188 321	208 292	223 301	7,2
<b>Total OD suivies</b>	<b>3 422 484</b>	<b>3 938 945</b>	<b>4 049 185</b>	<b>4 175 280</b>	<b>4 428 319</b>	<b>4 694 383</b>	<b>6,0</b>

Source : SNCF données de vente Aristote

Avec 266 000 voyageurs de plus en 2012 par rapport à 2011, le service du Transport Express Régional continue sur la même progression (+6 %). Le périurbain de Rennes concentre à lui seul plus du tiers des voyages. Aucune des lignes constituant ce périurbain n'est en recul, bien plus, leur moyenne de progression est la plus forte de la région (7,3 %).

Trois lignes représentent le quart des voyages réalisés en TER par les bretons en 2012 (Brest-Landerneau, Rennes-St Malo et Rennes-Vitré). Près de la moitié des lignes (17) ont une progression supérieure à la moyenne. Rennes-Châteaubourg, Brest-Landerneau, Rennes-St Malo ont accueilli en 2012, de 20 000 à 30 000 voyageurs supplémentaires chacune. Six autres lignes (essentiellement autour de Rennes) ont accueilli entre 15 000 et 20 000 voyageurs supplémentaires. Seulement 5 lignes enregistrent une baisse de fréquentation de quelques dizaines à quelques centaines de voyageurs.

Le périmètre : TER uniquement, OD pure uniquement, c'est à dire hors correspondance amont et aval.

Remarques : les OD de l'axe Sud s'entendent trafic (TER+Corail sans réservation). La source Aristote ne permettant pas d'isoler le trafic Corail sans réservation.

\* Mise en service du TGV Rennes - Saint-Malo le 11/12/05

## ► Trafic tous trains des principales gares bretonnes (hors voyageurs en correspondance)

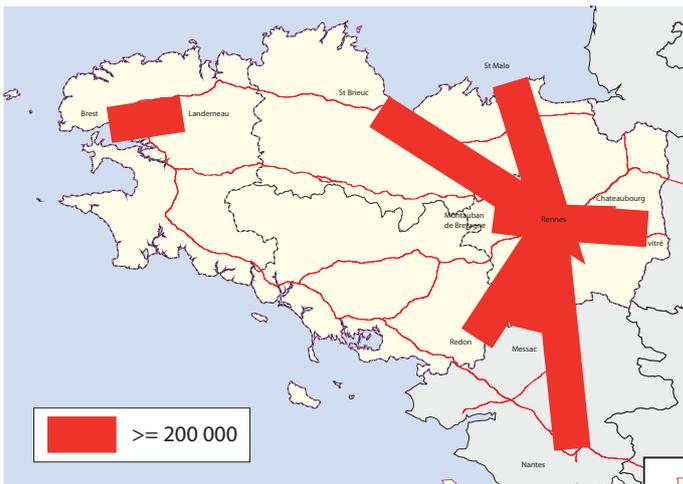
GARE	2011	2012	évol. 11/12 (%)
Rennes	8 380	8 703	3,9
Brest	1 667	1 733	4,0
Vannes	1 368	1 409	3,0
St Brieuc	1 251	1 270	1,5
Lorient	1 227	1 288	5,0
St Malo	1 038	1 069	3,0
Quimper	955	970	1,6
Auray	721	737	2,2
Redon	678	719	6,0
Vitré	654	680	4,0
Landerneau	604	643	6,5
Guingamp	523	517	-1,1

GARE	2011	2012	évol. 11/12 (%)
Morlaix	512	528	3,1
Lamballe	427	434	1,6
Dol de Bret.	355	369	3,9
Quimperlé	245	262	6,9
Messac Guipry	243	263	8,2
Lannion	192	189	-1,6
Rosporden	142	149	4,9
Landivisiau	127	142	11,8
Questembert	99	105	6,1
Hennebont	91	116	27,5
Plouaret Trégor	80	88	10,0
<b>TOTAL</b>	<b>21 579</b>	<b>22 383</b>	<b>3,7</b>

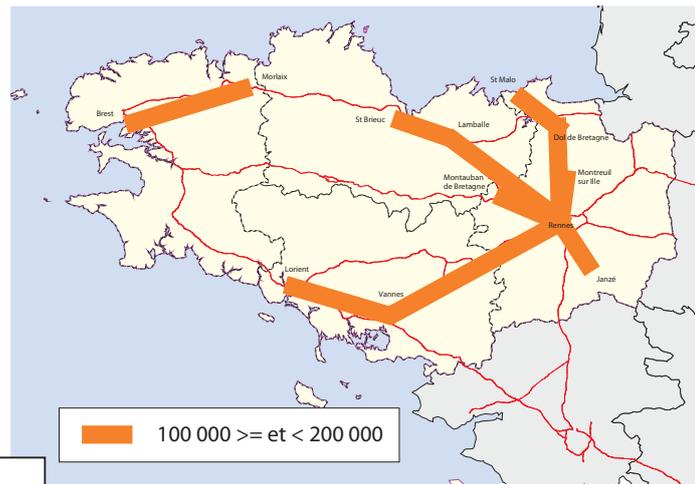
Source : Direction Régionale de la SNCF

en milliers de voyageurs

## ► Le trafic ferroviaire du Transport Express Régional (TER), en nombre de voyageurs, en 2012

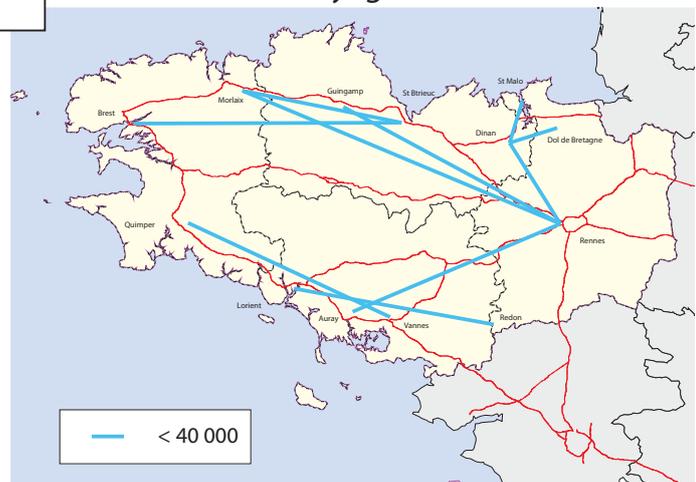
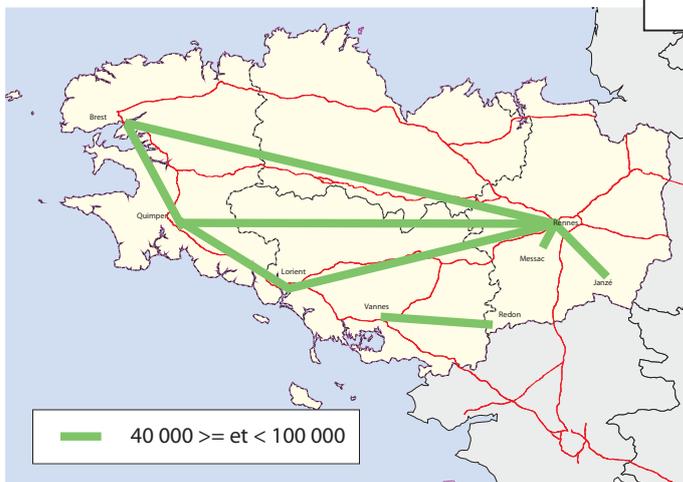


Dreal Bretagne\_Coprev\_transp-ter2012.ai\_janvier-2014



Sources : SNCF 2013, DRI Ouest 2013, IGN, belcaro ©

### Transport TER Bretagne Nombre de voyageurs en 2012



Source : Direction Régionale de la SNCF

# LE TRANSPORT URBAIN

## ► L'activité des réseaux urbains en 2011

Dpt	Ville	Nombre de communes desservies	Population desservie	Nombre de lignes	Longueur des lignes (km)	Nb total de voyages (en milliers)	Nb de voyages / hab	Evol. du total des voyages 10-11
22	GUINGAMP	6	23 072	4	12	6		
22	LAMBALLE	17	27 477	3	39	22	1	
22	LANNION	4	27 616	14		166	6	
22	SAINT-BRIEUC	14	118 018	17	343	6 761	57	10,9%
29	BREST	8	213 942	27	627	18 760	88	5,2%
29	CONCARNEAU	2	23 371	13	165	650	28	5,2%
29	DOUARNENEZ	1	15 452	nd	nd	126	8	5,0%
29	LANDERNEAU	2	18 716	7	50	384	21	4,6%
29	MORLAIX	3	26 552	11	89	819	31	5,8%
29	QUIMPER	8	90 443	31	325	5 068	56	0,2%
29	QUIMPERLE	19	61 529	49	47	180	3	
35	FOUGERES	3	25 653	5	39	636	25	84,9%
35	RENNES	37	405 180	91	1 509	71 622	177	5,2%
35	SAINT-MALO	18	83 636	15	269	3 473	42	7,1%
35	VITRE	1	17 271	8	20	369	21	15,7%
56	LORIENT	19	191 555	32	404	17 133	89	0,2%
56	VANNES	24	135 382	21	361	8 403	62	8,6%

Source : CERTU

NB : Les données pour les villes de Auray, Dinan, Pontivy ne sont pas disponibles en 2011

Voyages : trajet élémentaire d'un individu utilisant un seul véhicule (bus, tram, ...)

## ► Evolution annuelle de l'activité des réseaux urbains

en milliers de voyages

Dpt	Réseaux	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
22	SAINT-BRIEUC	5 475	5 730	5 783	5 898	5 960	5 749	5 743	5 861	6 094	6 761
29	BREST	19 006	19 546	17 695	17 972	18 465	18 660	19 481	18 975	17 837	18 760
29	CONCARNEAU	542	522	607	714	721	737	716	597	618	650
29	DOUARNENEZ	n.d.	110	110	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	120	126
29	LANDERNEAU	n.d.	136	213	255	290	304	324	348	367	384
29	MORLAIX	757	770	791	811	751	746	750	767	774	819
29	QUIMPER	4 746	4 774	5 005	5 031	5 097	5 132	5 166	5 193	5 058	5 068
29	QUIMPERLE	n.d.	180								
35	FOUGERES	513	489	466	442	455	447	450	n.d.	344	636
35	RENNES	45 041	50 969	54 513	56 855	60 060	63 490	67 402	67 261	68 055	71 622
35	SAINT-MALO	2 024	2 016	1 961	2 023	1 219	2 943	2 933	3 138	3 244	3 473
35	VITRE	n.d.	280	300	210	n.d.	243	n.d.	n.d.	319	369
56	LORIENT	15 475	15 512	16 007	16 720	16 649	16 617	16 602	16 624	17 092	17 133
56	VANNES	3 890	5 176	5 320	5 576	5 753	6 489	6 804	7 017	7 736	8 403

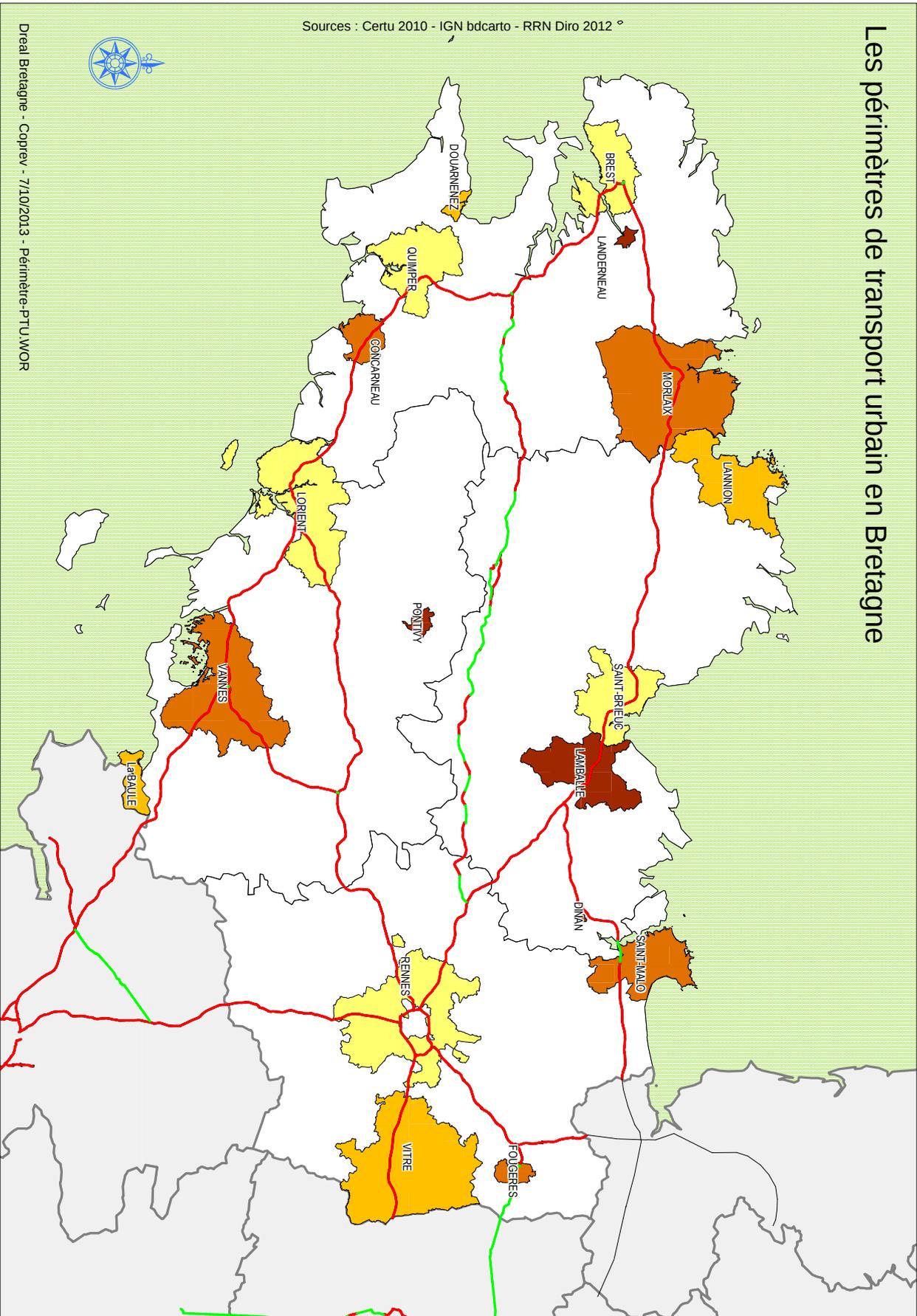
Source : CERTU

n.d. : données non disponibles

Réseaux non publiés : Auray, Dinan, Pontivy, Lamballe, Guingamp, Lannion

L'enquête Certu auprès des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) bretonnes confirme le regain d'intérêt perçu en 2011 puisqu'elle a recueilli en 2012 comme en 2011, 17 réponses/20. On était rendu à 11 en 2010. Chacun des réseaux urbains a accueillis plus de voyageurs en 2012 qu'en 2011. Pour l'ensemble de la Bretagne, la différence entre 2012 et 2011 représente 9,5 Millions de voyages. La progression la plus forte revient à Brest dont la fréquentation du réseau urbain a bondi de près de 25 % soit environ 4,6 Millions de voyageurs supplémentaires. Le réseau urbain de Rennes transporte 52 % des voyageurs bretons urbains recensés. 80 % des voyages urbains sont réalisés par les réseaux de Rennes, Brest et Lorient.

## Les périmètres de transport urbain en Bretagne



# LE TRANSPORT INTERURBAIN

## Le transport des élèves suivant le type de service emprunté

2011	Nombre d'élèves subventionnés			
	Total*	dont SRO	dont SATPS	dont SNCF
Côtes d'Armor	26 830	7 526	18 150	669
Finistère	24 700	10 400	14 300	420
Ille-et-Vilaine	30 565	9 165	20 019	1 377
Morbihan	28 143	11 727	18 151	283
<b>Total</b>	<b>110 238</b>	<b>38 818</b>	<b>70 620</b>	<b>2 749</b>

(1)

Service Régulier Ordinaire

(2)

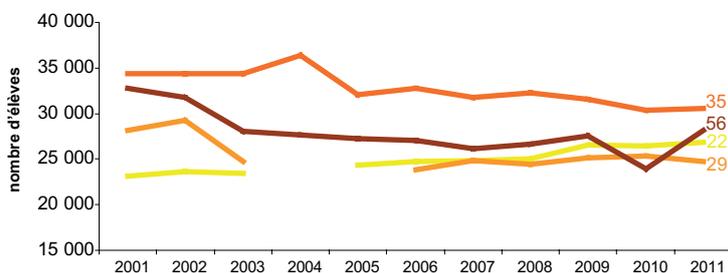
Service à Titre Principal Scolaire

Source : CERTU

\* Les élèves subventionnés dans deux catégories ne sont comptés qu'une seule fois dans le total

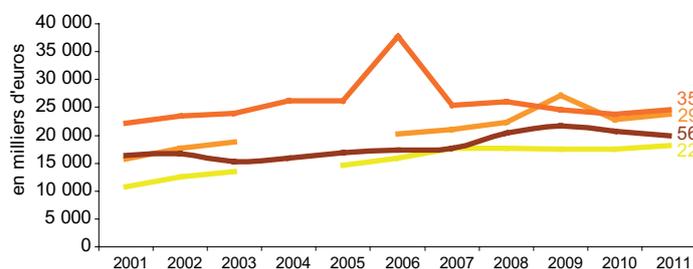
## Evolution du nombre d'élèves subventionnés et du coût de transport par élève

Nombre d'élèves subventionnés



Source : CERTU

Dépenses pour le transport des élèves



Le nombre d'élèves subventionnés en 2011 repart à la hausse (+3,9 %) soit un peu plus de 4 Millions d'élèves concernés. Cette progression est répartie sur tous les départements hors le Finistère (-2,7 %). Un peu moins du 2/3 des élèves fait appel au Service A Titre Principal Scolaire (SATPS) et le reste au Service Régulier Ordinaire (SRO). Le nombre d'élèves qui utilisent le train pour leur navette quotidienne est en progression de 3,3 % depuis 2010. La dépense pour le transport des élèves en 2011 en fonction des départements s'échelonne de 18 à 24,6 M€ soit un coût par élève entre 675 et 964 € suivant les départements.

## Le transport collectif routier de voyageurs

### ...autobus

	km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2011	2012	évol. (%)	1/1/2012	1/1/2013	évol. (%)	2011	2012	évol. (%)
Bretagne	43 656	43 540	-0,3	1 017	1 039	2,2	42 926	41 906	-2,4
Autre régions françaises	938 184	959 383	2,3	24 113	24 361	1,0	38 908	39 382	1,2
France métropolitaine	981 840	1 002 924	2,1	25 130	25 400	1,1	39 070	39 485	1,1
Bretagne / France métro. (%)	4,4	4,3		4,0	4,1				

Source : MEDDE - SOeS

### ...autocars

	km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2011	2012	évol. (%)	1/1/2012	1/1/2013	évol. (%)	2011	2012	évol. (%)
Bretagne	111 689	106 538	-4,6	3 660	3 651	-0,2	30 516	29 180	-4,4
Autre régions françaises	1 960 135	1 904 594	-2,8	61 722	61 822	0,2	31 757	30 808	-3,0
France métropolitaine	2 071 824	2 011 132	-2,9	65 382	65 473	0,1	31 688	30 717	-3,1
Bretagne / France métro. (%)	5,4	5,3		5,6	5,6				

Source : MEDDE - SOeS

### ...ensemble (y compris véhicules spécialisés)

	km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2011	2012	évol. (%)	1/1/2012	1/1/2013	évol. (%)	2011	2012	évol. (%)
Bretagne	155 345	150 078	-3,4	4 677	4 690	0,3	33 215	32 000	-3,7
Autre régions françaises	2 898 812	2 863 978	-1,2	85 864	86 210	0,4	33 761	33 221	-1,6
France métropolitaine	3 054 157	3 014 056	-1,3	90 541	90 900	0,4	33 732	33 158	-1,7
Bretagne / France métro. (%)	5,1	5,0		5,2	5,2				

Source : MEDDE - SOeS

## Le kilométrage annuel moyen par classe d'âge du véhicule en 2012

Classe d'âge	Autobus (hors RATP)	Autocars
Moins de 5 ans	49 090	39 400
De 5 à 9 ans	42 740	32 860
De 10 à 14 ans	33 310	22 970
De 15 à 19 ans	23 370	16 080
20 ans et plus	13 660	9 380
Km moyen	39 810	30 720

Source : MEDDE - SOeS

### Définitions

Le terme autobus fait référence à un usage urbain ou périurbain dans lequel la vitesse des véhicules est relativement faible et les arrêts fréquents.

Pour les liaisons interurbaines, on utilise des autocars, dans lesquels les voyageurs sont obligatoirement assis.

En 2012, le nombre de kilomètres réalisés par les autobus est stable (43,5 milliers de km) alors qu'il croît en France (+2,1 %). Cependant, en Bretagne, le kilométrage moyen annuel reste plus important qu'en France si on le rapporte au parc d'autobus de la région (41,9 pour la Bretagne et 39,5 pour la France). Pour les autocars en Bretagne (- 5 millions de kms) comme en France (-61 millions), la tendance est à la diminution du nombre de kilomètres parcourus.

# LE TRANSPORT MARITIME

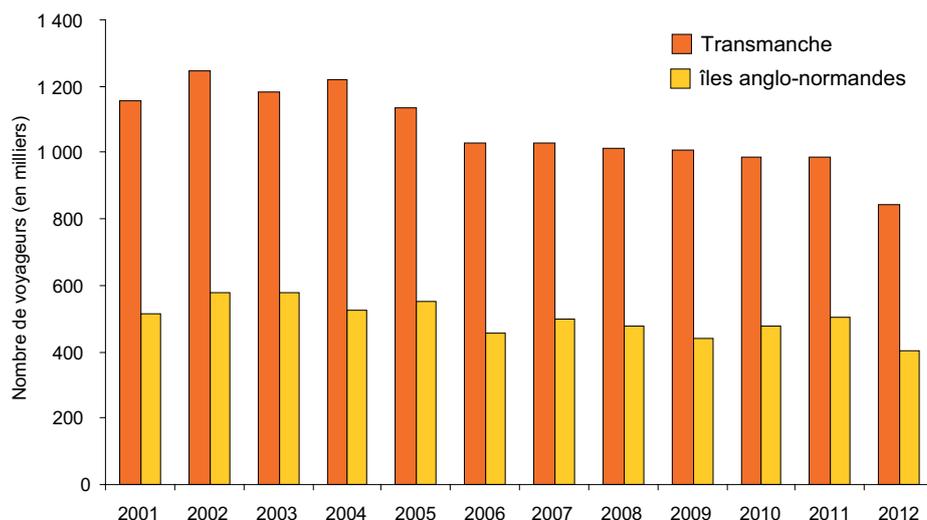
## ► Évolution annuelle du trafic voyageurs avec les îles britanniques et anglo-normandes

Année		Transmanche			Îles anglo-nor-	Transmanche + Îles anglo-normandes
		St-Malo	Roscoff	Total	St-Malo	
2001	entrées	315 741	295 883	611 624	257 700	869 324
	sorties	251 978	294 649	546 627	257 397	804 024
	entrées + sorties	567 719	590 532	1 158 251	515 097	1 673 348
2002	entrées	330 855	322 816	653 671	288 211	941 882
	sorties	268 869	324 036	592 905	290 055	882 960
	entrées + sorties	599 724	646 852	1 246 576	578 266	1 824 842
2003	entrées	312 271	310 001	622 272	288 171	910 443
	sorties	252 898	308 413	561 311	289 507	850 818
	entrées + sorties	565 169	618 414	1 183 583	577 678	1 761 261
2004	entrées	319 133	316 176	635 309	261 607	896 916
	sorties	268 416	316 087	584 503	261 674	846 177
	entrées + sorties	587 549	632 263	1 219 812	523 281	1 743 093
2005	entrées	289 017	312 386	601 403	273 693	875 096
	sorties	220 370	313 967	534 337	276 094	810 431
	entrées + sorties	509 387	626 353	1 135 740	549 787	1 685 527
2006	entrées	268 238	278 085	546 323	227 054	773 377
	sorties	204 705	275 365	480 070	228 778	708 848
	entrées + sorties	472 943	553 450	1 026 393	455 832	1 482 225
2007	entrées	264 603	282 528	547 131	248 461	795 592
	sorties	201 377	280 577	481 954	249 652	731 606
	entrées + sorties	465 980	563 105	1 029 085	498 113	1 527 198
2008	entrées	268 528	278 149	546 677	239 551	786 228
	sorties	196 666	271 852	468 518	240 219	708 737
	entrées + sorties	465 194	550 001	1 015 195	479 770	1 494 965
2009	entrées	274 223	266 888	541 111	221 206	762 317
	sorties	200 503	265 540	466 043	220 103	686 146
	entrées + sorties	474 726	532 428	1 007 154	441 309	1 448 463
2010	entrées	260 298	267 133	527 431	237 294	764 725
	sorties	192 642	264 906	457 548	239 240	696 788
	entrées + sorties	452 940	532 039	984 979	476 534	1 461 513
2011	entrées + sorties	441 430	545 478	986 908	501 790	1 488 698
2012	entrées + sorties	339 511	504 029	843 540	401 816	1 245 356

Source : ORTB

**E**n destination des îles britanniques et anglo-normandes, le trafic s'est grandement replié. Le recul est plus fort à St-Malo sur les 2 destinations (-21,5 %) qu'à Roscoff sur la partie transmanche (-7,6 %). La fréquentation transmanche a perdu 140 000 voyageurs et celle des îles anglo-normandes au départ de St-Malo 100 000.

## Évolution du trafic voyageurs



Source : ORTB

## Évolution du trafic des services côtiers de voyageurs avec les îles du Ponant

Îles	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BREHAT	367 196	380 261	381 696	350 837	362 895	398 943	387 391	nd	nd
BATZ	194 815	210 655	185 818	188 818	175 644	n.d.	n.d.	nd	nd
OUESSANT/ MOLENE	179 293	257 985	219 969	268 543	236 144	269 824	252 673	254 856	240 600
SEIN(1)	68 200	91 661	91 012	94 889	85 581	n.d.	n.d.	90 672	80 249
LES GLENAN	30 949	55 780	64 486	45 716	42 516	36 032(2)	38 357(2)	nd	
GROIX	402 417	461 856	461 148	462 926	430 990	449 787	448 240	453 691	435 505
BELLE ILE	752 082	914 515	897 964	863 558	810 175	838 293	813 204	847 559	821 506
HOUEAT/ HOEDIC	115 627	126 208	116 986	125 983	118 547	125 934	132 826	131 090	128 221
<b>Total</b>	<b>2 110 579</b>	<b>2 498 921</b>	<b>2 419 079</b>	<b>2 401 270</b>	<b>2 262 492</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>

Source : ORTB

(1) hors lignes saisonnières privées

(2) trafic avec les glénan de juin à septembre uniquement

n.d. : non disponible

## Évolution du trafic des escales de croisières de tourisme

Années	BREST	LORIENT	ROSCOFF	SAINT-MALO	TOTAL
2001	12 844	4 200	68	12 224	29 336
2002	12 510	1 114	0	19 728	33 352
2003	13 000	3 638	0	20 375	37 013
2004	5 200	1 658	12	21 115	27 985
2005	21 200	1 854	140	13 774	36 968
2006	27 400	2 054	56	18 546	48 056
2007	35 656	2 910	482	13 785	52 833
2008	24 132	11 752	0	14 296	50 180
2009	54 224	2 978	694	14 598	72 494
2010	68 302	9 336	2096*	17 106	96 840
2011	51 626	3 056	726	31 328	86 736
2012	9 158	8 604	0	25 637	43 399

Source : ORTB

NB : Les passagers des croisières en escale sont comptabilisés 2 fois (en entrée et en sortie)

\* Route du Rhum

# LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

## ► Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs par mode de transport en 2008

	Voiture	Deux roues	Transp. commun	Marche à pied	Pas transp.	Total actifs
... Selon le sexe						
Femmes	478 744	12 587	36 575	43 806	37 460	609 173
Hommes	551 438	32 871	32 407	38 601	30 439	685 755
Ensemble	1 030 182	45 459	68 982	82 407	67 899	1 294 928
... Selon le lieu d'emploi						
Même commune	292 370	25 252	30 326	77 805	65 319	491 072
Autre commune de la zone	712 595	19 486	32 334	3 563	1 751	769 728
Hors de la zone	25 217	721	6 322	1 039	829	34 128
Ensemble	1 030 182	45 459	68 982	82 407	67 899	1 294 928
Distance moy. km*	20,1	11,7	53,2	8,6	8,1	101,8
Durée moy. mn*	16,6	9,3	34,4	5,0	4,6	69,8

	Voiture	Deux roues	Transp. commun	Marche à pied	Pas de transp.	Total en nombre	Distance moyenne en km*	Durée moyenne en mn*
... Selon la PCS								
Agriculteurs, exploitants	15 985	847	133	10 803	18 540	46 308	4,1	3,0
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	62 300	1 277	1 095	5 967	11 471	82 110	10,9	8,6
Cadres, professions intellectuelles supérieures	135 150	4 921	11 267	9 205	4 759	165 302	31,9	23,2
Professions intermédiaires	267 502	8 153	15 342	13 524	5 207	309 728	25,0	19,4
Employés	271 502	11 042	25 586	29 281	22 919	360 330	16,1	12,9
Ouvriers	277 744	19 219	15 558	13 627	5 002	331 150	18,8	15,8
... Selon le secteur d'activité								
Agriculture, sylviculture, pêche	33 012	2 121	625	12 539	20 508	68 805	7,7	6,2
Industrie	173 527	7 319	5 409	5 963	4 177	196 395	21,6	17,6
Construction	85 763	4 083	2 073	2 368	2 939	97 227	16,9	14,2
Commerce, transport et services divers	420 078	17 288	31 695	31 326	18 907	519 293	23,0	17,7
Admin, enseignement, santé, action sociale	317 803	14 647	29 181	30 210	21 367	413 209	18,8	14,9

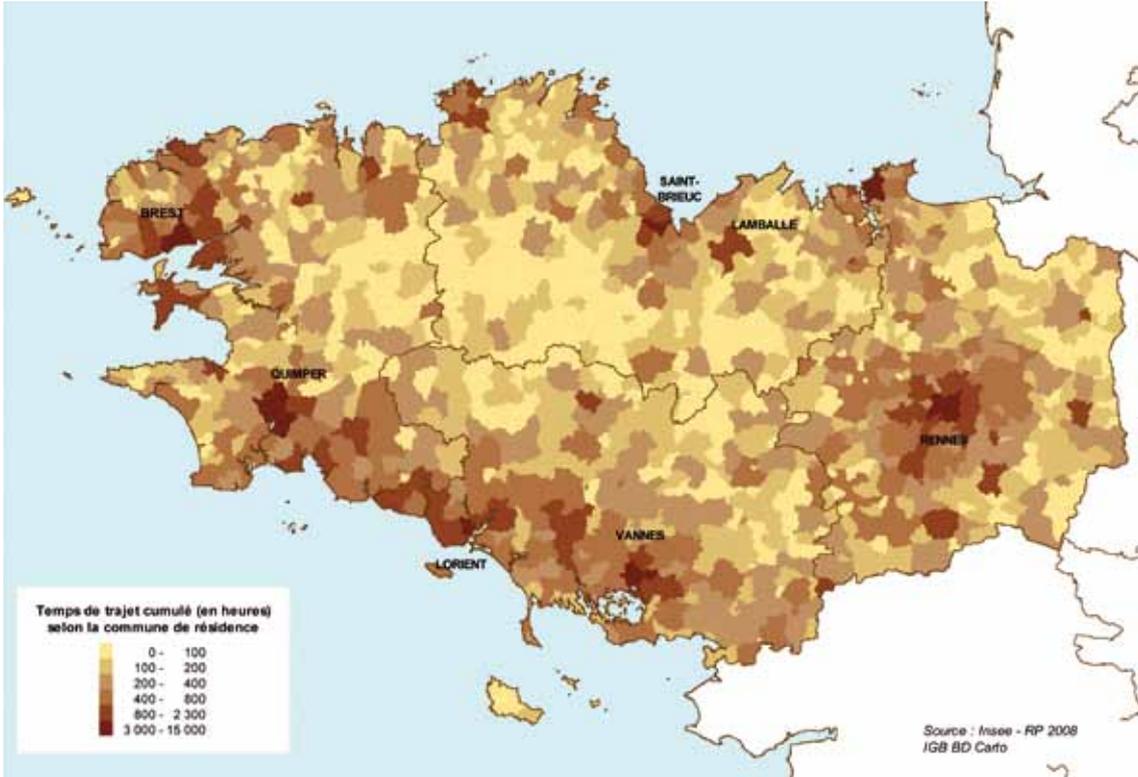
Source : INSEE RP 2008/Enquête annuelle du recensement

## ► Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs selon la distance du trajet domicile travail

	< 1 km	1 à < 5 km	5 à < 10 km	10 à < 50 km	50 km ou +	Total actifs
... Selon le sexe						
Femmes	247 914	29 640	96 146	213 659	21 815	609 173
Hommes	243 355	28 240	102 713	259 099	52 348	685 755
Ensemble	491 269	57 880	198 859	472 758	74 163	1 294 928

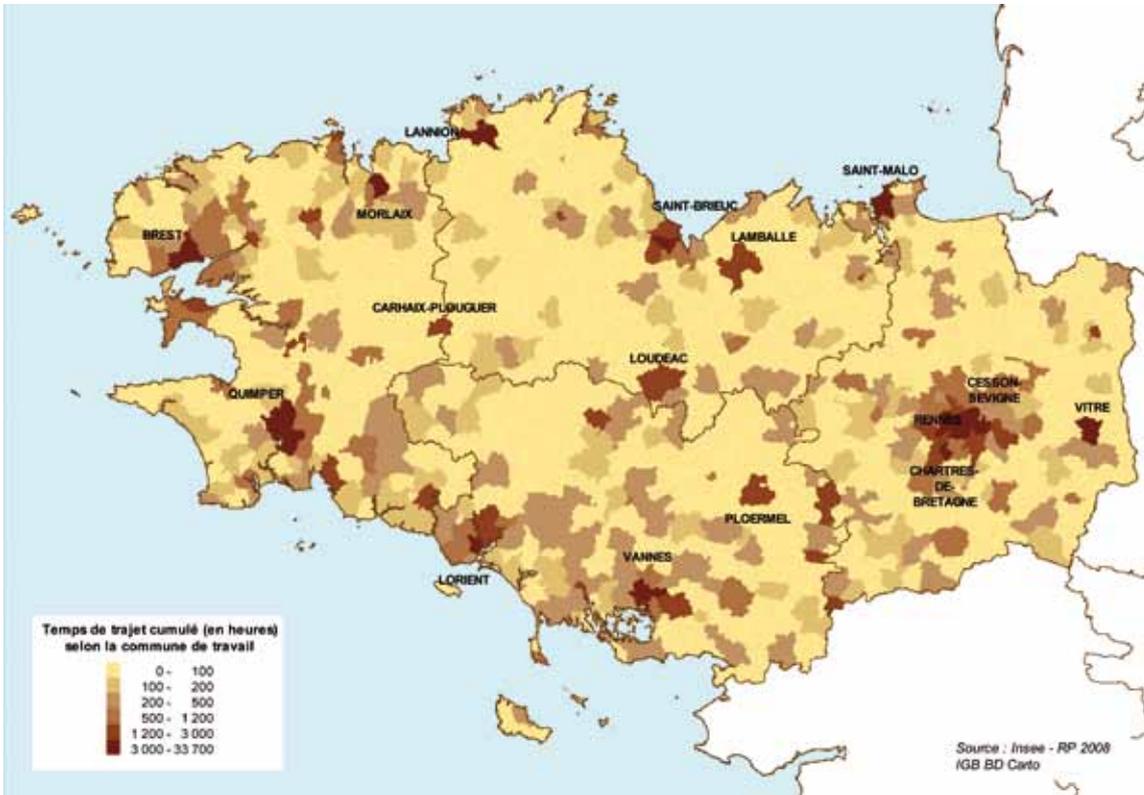
Source : INSEE RP 2008/Enquête annuelle du recensement

► Temps total effectué pour se rendre au travail selon la commune de résidence en 2008



Lecture : Pour les actifs **habitant** à Rennes, le temps de tous les trajets cumulés pour se rendre à leur travail se situe entre 3 000 et 15 000 heures

► Temps total effectué pour se rendre au travail selon la commune de travail en 2008



Lecture : Pour les actifs **travaillant** à Loudéac, le temps de tous les trajets cumulés pour se rendre à leur travail se situe entre 1 200 et 3 000 heures.

# LES VOYAGES À LONGUES DISTANCES

## ► Répartition des kilomètres des voyages avec nuitée selon la région d'origine et le mode de transport <sup>(1)</sup>

Région de résidence	Voiture, deux roues		Train		Avion		Autocar		Autres*		TOTAL	
	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%
Bretagne	4 295,6	46,8	721,6	7,9	3 559,8	38,8	231,1	2,5	375,4	4,1	9 183,5	100,0
Autres régions françaises	94 787,2	38,8	30 894,7	12,7	108 463,8	44,4	4 714,1	1,9	5 279,3	2,2	244 139,2	100,0
France métropolitaine	99 082,8	39,1	31 616,4	12,5	112 023,6	44,2	4 945,2	2,0	5 654,7	2,2	253 322,7	100,0
Bretagne/France métro. (%)	4,3		2,3		3,2		4,7		6,6		3,6	

Source : MEDDE/ SoES / enquête SDT 2011

\* Autres : camping-car, camionnette, véhicule utilitaire, bateau et une part de non renseigné

## ► Répartition des kilomètres des aller-retours dans la journée selon la région d'origine et le mode de transport <sup>(1)</sup>

Région de résidence	Voiture, deux roues		Train		Avion		Autocar		Autres*		TOTAL	
	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%	millions kms	%
Bretagne	951,9	74,2	182,9	14,2	46,6	3,6	51,5	4,0	50,9	4,0	1 283,8	100,0
Autres régions françaises	14 871,6	54,4	8 483,1	31,0	2 259,5	8,3	926,6	3,4	784,6	2,9	27 325,4	100,0
France Métropolitaine	15 823,5	55,3	8 666,0	30,3	2 306,1	8,1	978,1	3,4	835,5	2,9	28 609,2	100,0
Bretagne/France métro. (%)	6,0		2,1		2,0		5,3		6,1		4,5	

Source : MEDDE / SoES / enquête SDT 2011

\* Autres : camping-car, camionnette, véhicule utilitaire, bateau et une part de non renseigné

En 2011, les voyages avec nuitées au départ de la Bretagne représentent un total de 9,2 milliards de kilomètres, soit 3,6 % de l'ensemble national en recul de 1 % par rapport à 2010. Dans le détail, les kilométrages réalisés en voiture (4,3 milliards de km) sont en augmentation de 3 %, alors que ceux faits en avion (3,6 milliards) et en train (0,7 milliards) sont en régression respectivement de 3 et 14 %.

Sur la même année, et contrairement aux voyages avec nuitées, les voyages de plus de 100 km en aller-retours en Bretagne dans la journée au départ de la Bretagne sont en augmentation de près de 12 % par rapport à 2010. Ces allers-retours quotidiens sont estimés à 1,3 milliards de km, soit 4,5 % du kilométrage national. Les trois quarts du kilométrage sont effectués en voiture, 14,2 % en train.

(1)

Ces données sont issues de l'enquête SDT (Suivi de la Demande Touristique) 2011. Il s'agit de la ventilation, par région de départ et par mode de transport, des kilomètres pour les voyages avec nuitée d'une part et les aller-retours dans la journée d'autre part. Ces données concernent les déplacements tous motifs confondus (personnel et professionnel), mais il ne s'agit ici que de la longue distance, à savoir les déplacements à plus de 100 km à vol d'oiseau du domicile.

## LE COVOITURAGE

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun.

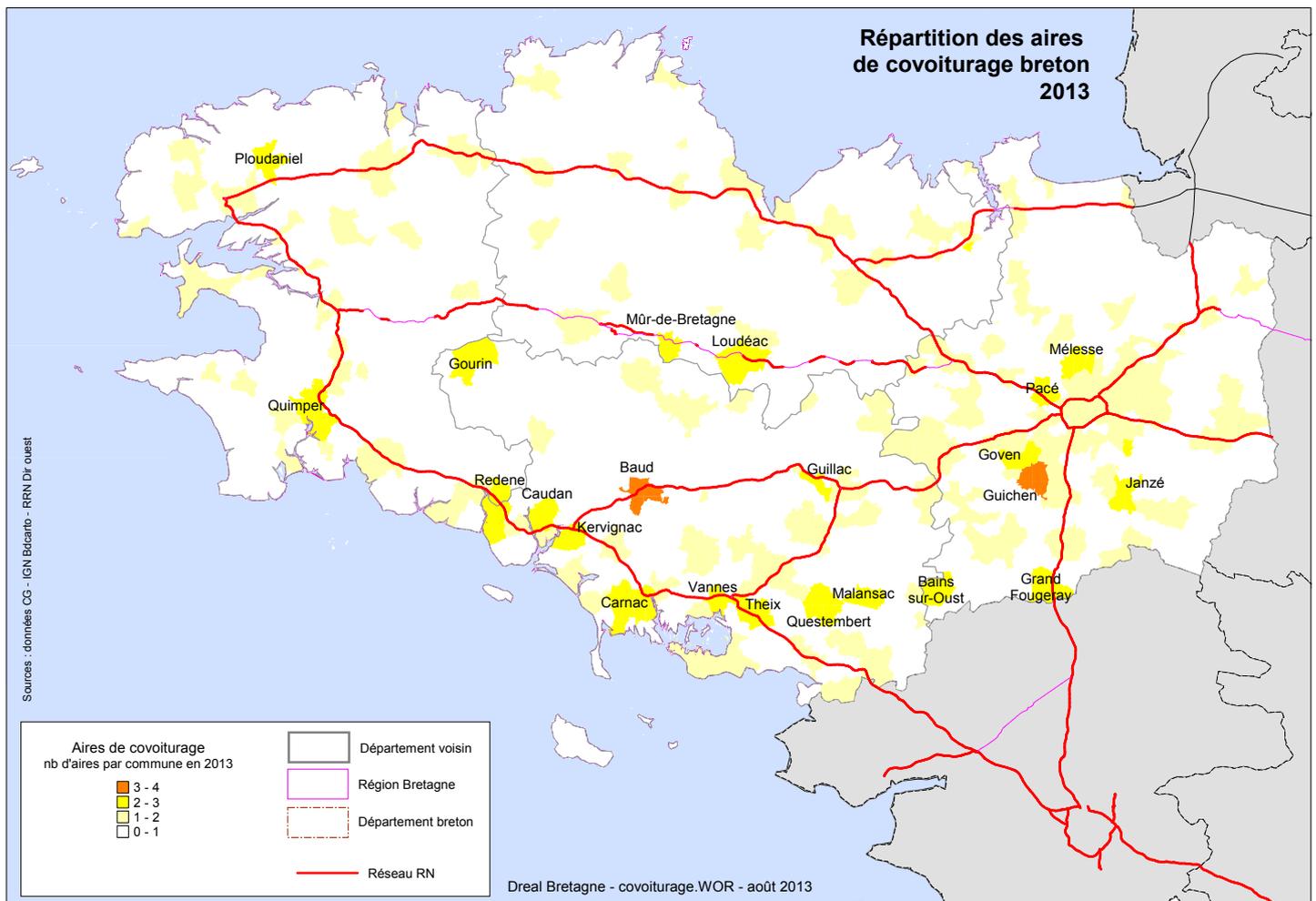
Il existe deux façons d'utiliser le ou les véhicules : utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoitureurs, qui est ainsi alternativement conducteur et passager ; utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (essence, péage).

Ce mode de déplacement permet de diminuer les frais de transport en divisant le coût du trajet par le nombre de passagers et de réduire le trafic et la pollution. Il permet aussi de restaurer une certaine communication qui a disparu dans les transports en commun. Cependant, le covoiturage ne peut, en aucun cas, être source de profit, il n'interdit pas la possibilité d'une participation financière aux frais de transport mais le conducteur ne doit pas faire de bénéfices (le covoitreur prendrait sinon le statut de transporteur au titre de la LOTI).

On distingue trois types de trajets de covoiturage :

- Les trajets réguliers, c'est-à-dire les trajets qui se font au moins une fois par semaine. Les trajets quotidiens (ou journaliers) font généralement référence aux trajets entre le lieu de résidence et le lieu de travail.
- Les trajets occasionnels : ils n'ont pas (ou peu souvent) vocation à se répéter dans le temps. Ce sont des trajets principalement longue distance très utilisés pour les départs en vacances et les événements à travers l'Europe (soirées, concerts, festivals...). Pour ce dernier cas, on parle de covoiturage événementiel.
- Le covoiturage de crise : nettement moins répandu et beaucoup plus informel. Il s'agit en fait de covoiturer lorsque vous ne pouvez pas utiliser votre moyen de locomotion habituel (panne, grève des transports collectifs, accident corporel...). (source : Certu)

### Les aires de covoiturage en Bretagne



# LES FLUX INTRARÉGIONAUX

## Les flux intrarégionaux (origine et destination en Bretagne)

(en millions de tonnes)

Moyenne sur 5 ans	2003/2007	2004/2008	2005/2009	2006/2010	2007/2011	2008/2012
Mer	0,66	0,63	0,60	0,57	0,56	0,55
Route compte d'autrui	53,72	57,31	56,79	57,31	58,50	56,13
Route compte propre	53,47	56,88	57,82	56,90	55,71	57,07
Total des flux intrarégionaux (1)	107,88	114,82	115,22	114,78	114,78	113,75

(1) hors fret ferroviaire

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises + ORTB pour les données maritimes

## Les flux routiers intrarégionaux

(en milliers de tonnes)

de vers	Moyenne sur 5 ans (2008/2012)				Total
	22	29	35	56	
Côtes d'Armor	18 643	1 764	2 424	1 823	24 654
Finistère	1 435	24 713	728	1 923	28 800
Ille-et-Vilaine	2 463	983	30 727	1 537	35 711
Morbihan	2 109	2 451	1 186	18 285	24 032
Total	24 650	29 912	35 066	23 569	113 197

Source : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises

Le trafic moyen annuel routier et maritime en flux glissant 2008/2012 est en léger repli (-1Mt) par rapport à la période précédente (2007/2011). La quasi-totalité du trafic (99,5%) est composé de flux routier. Le compte d'autrui a perdu 0,7 % au profit du compte propre qui devient ainsi majoritaire sur cette période (50,2%).

Le trafic routier intrarégional s'élève à 113 Mt (-1 Mt). Il est constitué à 81,6 % d'échanges intra-départementaux routiers. Les situations sont contrastées suivant les départements. Le Finistère avec +0,43 Mt est le seul département dont la progression soit positive. Malgré un regain d'activité interne au département (+4 Mt), les flux intra-régionaux routier des Côtes d'Armor perdent 0,64 Mt soit 0,4 point en moins sur l'ensemble des flux routiers bretons. L'Ille-et-Vilaine a toujours une place prépondérante même si elle perd près de 0,6 Mt sur 1 an. Le Morbihan perd 0,24 Mt.

## Avertissement

Les données sur le transport routier de marchandises sont issues de l'enquête nationale TRM (Transport Routier de Marchandises) réalisée chaque année par le SOeS (Service de l'Observation et des Statistiques) sur un échantillon d'environ 15 000 camions et 65 000 tracteurs routiers.

Afin de garantir la fiabilité des données tant au niveau départemental que par type de produits, il est nécessaire de travailler sur des données issues de moyennes mobiles sur 5 ans (sur 3 ans pour les flux selon le type de produits).

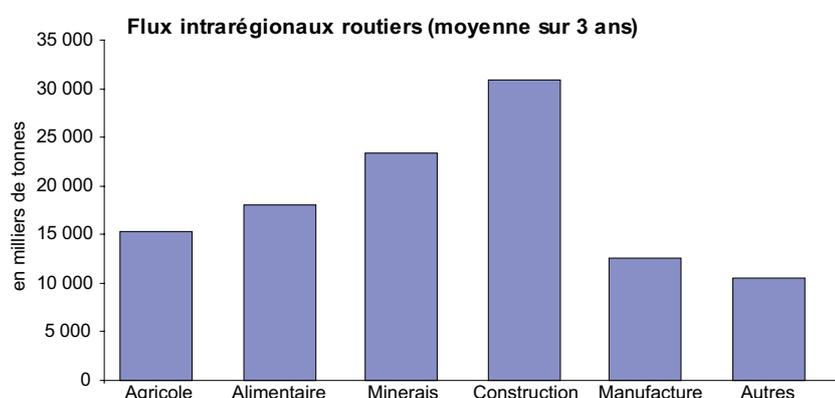
Les données ferroviaires ne sont plus disponibles pour les années 2007 et suivantes. Depuis l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, la SNCF ne souhaite plus que le SOeS diffuse ses données.

## Flux intrarégionaux routiers par type de produits

(en milliers de tonnes)

Libellé Famille (ORTB)	Moyenne 2010/2011/2012		
	compte d'autrui	compte propre	Total
Produits agricoles	8 720	6 599	15 319
Produits alimentaires	9 607	8 433	18 040
Produits énergétiques	2 092	1 837	3 929
Minerais	11 447	11 950	23 397
Produits métallurgiques	707	608	1 315
Matériaux de construction	12 276	18 631	30 907
Produits chimiques et engrais	1 067	619	1 686
Produits manufacturés	8 295	4 324	12 619
Ordures et déchets	1 317	1 899	3 216
Autres marchandises	344	12	357
<b>Total</b>	<b>55 871</b>	<b>54 913</b>	<b>110 785</b>

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises



Sources : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

### Regroupement des produits de la NST 2007

Produits agricoles	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de la pêche
Produits alimentaires	Produits alimentaires, boissons et tabac
Produits énergétiques	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel
	Coke et produits pétroliers raffinés
Minerais	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe ; minerais d'uranium et thorium
Produits métallurgiques	Métaux de base; produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
Matériaux de construction	Autres produits minéraux non métalliques
Produits chimiques	Produits chimiques et fibres synthétiques; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires
Produits manufacturés	Textiles et produits textiles, cuir et articles en cuir
	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie; pâte à papier; papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés
	Machines et matériel, n.c.a.; machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, télévision et communication; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges
	Matériel de transport
	Meubles; autres produits manufacturés n.c.a.
	Courrier, colis
	Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises
	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau); bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands, n.c.a.
	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
Ordures et déchets	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets
Autres marchandises	Marchandises non identifiables
	Autres marchandises, n.c.a.

Avec 31 millions de tonnes, les matériaux de construction demeurent les marchandises les plus échangées par la route à l'intérieur de la Bretagne. Le volume réalisé est en progression depuis 2011 (+1 Mt en moyenne glissante). Suivent les minerais (-0,4 Mt), les produits alimentaires (+0,2 Mt), les produits agricoles (+1,4 Mt), les produits manufacturés (+0,5 Mt) et énergétiques (-0,3 Mt). Dans ce type d'échanges, la part des comptes propres et des comptes d'autrui s'équilibre.

### Remarque

Les produits sont ventilés selon une nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (NST). Une nouvelle nomenclature, la NST 2007, est entrée en vigueur à compter de 2009. Elle remplace la NST/R de 1974.

La NST 2007 comporte 20 divisions (la NST/R comportait 10 chapitres). L'ORTB a décidé de créer son propre regroupement (10 groupes). Toutefois, il ne faut en aucun cas comparer les flux des dix groupes de la NST 2007 avec ceux des dix chapitres de la NST/R utilisés les années précédentes.

# LES FLUX INTERRÉGIONAUX

## ► Les flux interrégionaux (échanges de la Bretagne avec les autres régions françaises)

(en milliers de tonnes)

Interrégional		2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Flux entrants	Fer	2 906	2 065	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Mer (1)	2 380	2 156	2 461	2 467	1 884	1 533	1 841
	Route compte d'autrui	17 191	20 692	22 790	18 559	19 384	19 257	18 422
	Route compte propre	3 578	4 009	2 710	2 844	3 786	4 019	4 877
	Total flux entrants	26 055	28 922	27 961	23 870	25 054	24 808	25 140
Flux sortants	Fer	475	340	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Mer (1)	30	40	226	247	209	460	207
	Route compte d'autrui	14 061	15 421	17 080	14 753	16 550	15 765	15 149
	Route compte propre	3 576	3 281	2 390	3 006	3 127	3 729	5 185
	Total flux sortants	18 142	19 082	19 696	18 006	19 885	19 955	20 541
Total des flux interrégionaux		44 197	48 004	47 657	41 876	44 940	44 763	45 681

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises + ORTB

n.d. : données non disponibles

(1) y compris trafic intrarégional jusqu'en 2001

Nota : totaux hors flux ferroviaires à compter de 2008

## ► Évolution des échanges routiers interrégionaux par département

(en milliers de tonnes)

	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012
<b>ENTRANTS</b>							
<b>Total région</b>	<b>20 769</b>	<b>24 701</b>	<b>25 497</b>	<b>21 403</b>	<b>23 170</b>	<b>23 276</b>	<b>23 299</b>
Côtes d'Armor	3 083	3 709	3 490	3 145	3 684	3 528	3 333
Finistère	3 219	3 297	3 128	2 868	2 485	3 127	2 594
Ille et Vilaine	10 370	12 465	13 365	11 476	12 956	11 924	11 881
Morbihan	4 097	5 230	5 514	3 915	4 046	4 697	5 492
<b>SORTANTS</b>							
<b>Total région</b>	<b>17 637</b>	<b>18 702</b>	<b>19 463</b>	<b>17 759</b>	<b>19 677</b>	<b>19 495</b>	<b>20 334</b>
Côtes d'Armor	1 804	2 198	2 385	2 063	2 313	2 733	2 704
Finistère	2 232	2 366	2 587	2 088	2 454	2 635	2 088
Ille et Vilaine	10 390	10 764	11 283	10 710	11 913	11 371	12 513
Morbihan	3 211	3 373	3 208	2 899	2 998	2 756	3 029
<b>TOTAL</b>							
<b>Total région</b>	<b>38 406</b>	<b>43 403</b>	<b>44 960</b>	<b>39 163</b>	<b>42 847</b>	<b>42 770</b>	<b>43 633</b>
Côtes d'Armor	4 887	5 907	5 875	5 208	5 997	6 261	6 037
Finistère	5 451	5 663	5 714	4 956	4 938	5 761	4 682
Ille et Vilaine	20 760	23 229	24 648	22 186	24 869	23 295	24 393
Morbihan	7 308	8 603	8 722	6 814	7 043	7 453	8 521

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises + ORTB

Les flux interrégionaux hors fret ferroviaire progressent sur un an de 2 % (+1 Mt). Depuis 2008, la part des flux entrants s'affaiblit (-8,6 %) au profit des exportations (+4,5 %). En 5 ans, leur part a fondu de 3,3 % pour atteindre 53,4 %. Dans ces échanges le poids de la route est prépondérant (95,5 %). Pour les imports, la part de la route atteint près de 93 %. Depuis 2000, cette part ne cesse de se renforcer à un taux moyen d'environ 1 % par an. Pour les exports, la part de la route était déjà très élevée (97 %), elle continue à se renforcer aussi mais à un rythme plus modéré pour atteindre 99 %. Le compte d'autrui ne représente plus que les 3/4 de l'ensemble des échanges interrégionaux ; il en représentait avant la crise (2008) près de 84%.

Le poids des deux départements (35 et 56) en contact avec une autre région se renforce contrairement aux deux autres départements. Le Morbihan retrouve le poids qu'il avait avant la crise débutée en 2008 (+2,1 points). Grâce aux exports (+3,2 points), le poids de l'Ille-et-Vilaine sur l'ensemble des échanges se consolide (+1,4 points).

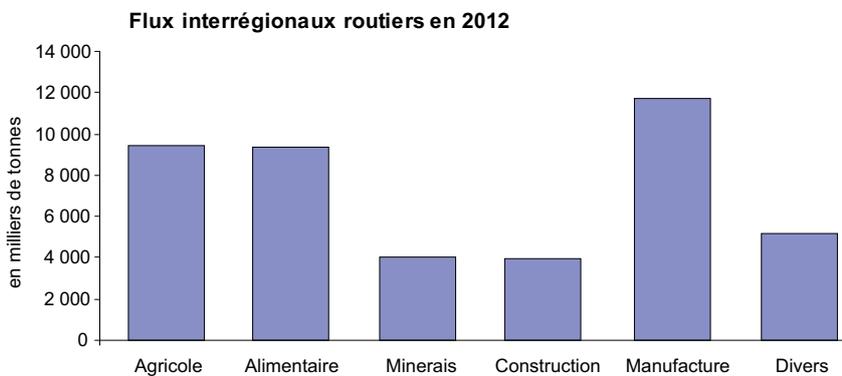
Ces échanges se font autour des produits agro-alimentaires et manufacturés puisqu'ils représentent encore plus de ¾ des volumes transportés. Les produits alimentaires gagnent près de 14 % dans les échanges alors que les produits issus de l'agriculture ont perdu 10 % de leur volume.

## Le transport routier : évolution des échanges par type de produits

(en milliers de tonnes)

NST 2007 (regroupement ORTB)	Réceptions				Expéditions			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Produits agricoles	4 540	5 324	5 310	4 563	3 378	4 123	5 034	4 849
Produits alimentaires	3 867	4 184	4 086	4 163	4 429	4 535	4 100	5 160
Produits énergétiques	1 190	1 055	1 016	875	373	425	172	190
Minerais	1 194	1 298	1 458	2 609	1 378	1 354	1 080	1 457
Produits métallurgiques	679	546	790	556	321	332	401	334
Matériaux de construction	1 605	2 314	2 121	2 841	1 005	1 219	1 237	1 092
Produits chimiques et engrais	1 068	1 154	1 233	1 062	762	779	634	1 014
Produits manufacturés	6 904	6 847	6 755	6 302	5 524	5 850	5 877	5 414
Ordures et déchets	273	298	272	150	519	883	686	642
Autres marchandises	82	150	236	178	71	175	273	181
<b>Total</b>	<b>21 403</b>	<b>23 170</b>	<b>23 276</b>	<b>23 299</b>	<b>17 759</b>	<b>19 677</b>	<b>19 495</b>	<b>20 334</b>

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises



Source : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

Les échanges routiers de la Bretagne avec les autres régions se font essentiellement avec les Pays-de-la-Loire (échanges en progression d'environ 9 % soit 48 % des entrants et 46 % des sortants), et la Basse-Normandie (échanges également en progression de 33 % soit 15 % des entrants et 16 % des sortants). Viennent ensuite l'Île de France, le Centre et la Haute-Normandie pour les flux entrants et sortants. Tous ces échanges représentent près de 80 % de l'ensemble des échanges interrégionaux de la Bretagne.

## Le transport routier : évolution des échanges selon la région d'origine ou de destination

Régions	Importations			part en 2012	Exportations			part en 2012	Total échanges			part en 2012
	2010	2011	2012		2010	2011	2012		2010	2011	2012	
Pays de la Loire	9 191	10 397	11 162	<b>47,9</b>	8 083	8 420	9 285	<b>45,7</b>	17 274	18 817	20 447	<b>46,9</b>
Basse-Normandie	3 215	2 644	3 510	<b>15,1</b>	2 263	2 410	3 232	<b>15,9</b>	5 478	5 055	6 743	<b>15,5</b>
Île-de-France	1 823	1 992	1 113	<b>4,8</b>	1 769	1 731	1 395	<b>6,9</b>	3 592	3 723	2 508	<b>5,7</b>
Centre	1 644	1 585	1 438	<b>6,2</b>	1 359	1 233	1 131	<b>5,6</b>	3 002	2 819	2 569	<b>5,9</b>
Haute-Normandie	1 688	1 421	1 158	<b>5,0</b>	1 268	1 168	1 133	<b>5,6</b>	2 957	2 590	2 291	<b>5,2</b>
Autres régions	5 610	5 235	4 918	<b>21,1</b>	4 935	4 532	4 159	<b>20,5</b>	10 545	9 767	9 077	<b>20,8</b>
<b>Total</b>	<b>23 170</b>	<b>23 276</b>	<b>23 299</b>		<b>19 677</b>	<b>19 495</b>	<b>20 334</b>		<b>42 847</b>	<b>42 770</b>	<b>43 633</b>	

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises

# LES FLUX INTERRÉGIONAUX

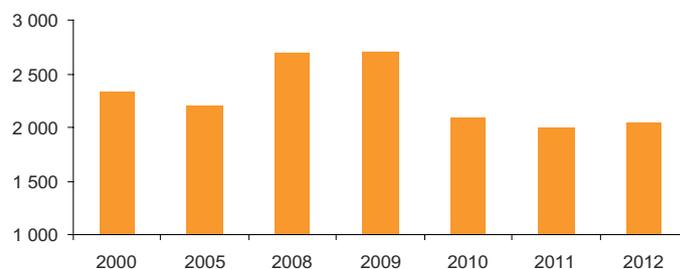
## Le transport maritime : importations et exportations de la Bretagne vers les autres régions françaises

(en milliers de tonnes)

	Importations	Exportations	Total
2000	2 305,8	31,4	2 337,1
2005	2 155,9	40,4	2 196,3
2008	2 461,4	225,5	2 686,9
2009	2 466,5	247,2	2 713,7
2010	1 884,0	208,7	2 092,7
2011	1 532,6	460,2	1 992,7
2012	1 841,0	206,9	2 047,9

Source : ORTB

Evolution des échanges interrégionaux maritimes



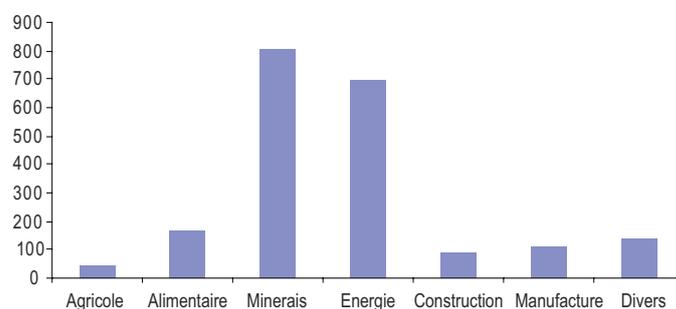
## Le transport maritime : importations et exportations par type de produits (NST 2007) en 2012

(en milliers de tonnes)

Libellé Famille (ORTB)	Importations	Exportations	Total
Produits agricoles	40,4	0,0	40,4
Produits alimentaires	138,1	30,1	168,2
Produits énergétiques	681,8	15,0	696,8
Minerais	766,4	41,8	808,3
Matériaux de construction	86,9	0,3	87,2
Produits chimiques et engrais	64,7	10,6	75,2
Produits manufacturés	59,3	47,7	107,0
Ordures et déchets	3,4	58,9	62,3
Autres marchandises	0,0	2,6	2,6
<b>Total</b>	<b>1 841,0</b>	<b>206,9</b>	<b>2 047,9</b>

Source : ORTB

Flux interrégionaux maritimes en 2012 (NST 2007)



Le trafic de marchandises par la mer, de la Bretagne vers les autres régions françaises, a repris très légèrement en 2012 (+ 2,8 %) soit + 55 000 tonnes. Il réalise le 1/4 de tous les échanges maritimes bretons.

Le transport des minerais et des produits énergétiques représentent les 3/4 de ces échanges français. Viennent ensuite les produits alimentaires (8 %) et les produits manufacturés (5 %). Les échanges français sont à 90 % des importations.

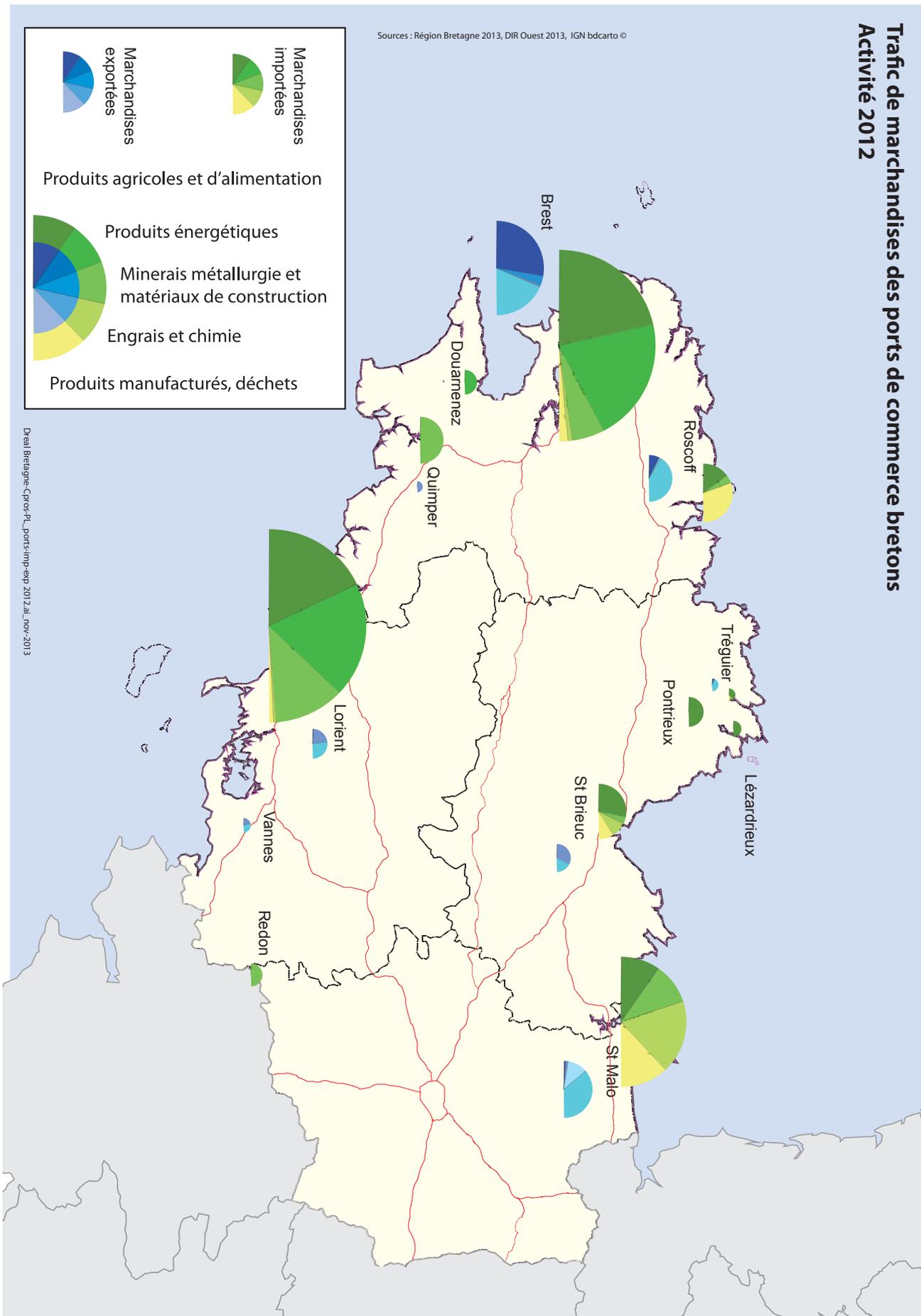
### Remarque

Les produits sont ventilés selon une nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (NST). Une nouvelle nomenclature, la NST 2007, est entrée en vigueur à compter de 2009. Elle remplace la NST/R de 1974.

La NST 2007 comporte entre autres 20 divisions (la NST/R comportait 10 chapitres). L'ORTB a décidé de créer son propre regroupement (10 groupes). Toutefois, il ne faut en aucun cas comparer les flux des dix groupes de la NST 2007 avec ceux des dix chapitres de la NST/R utilisés les années précédentes.

## Traffic de marchandises des ports de commerce bretons Activité 2012

Le transport maritime en 2012



NB : les tonnages pour chaque port présenté comprennent l'ensemble des flux de marchandises qu'ils soient intrarégionaux, inter-régionaux ou internationaux.

# LES FLUX INTERNATIONAUX

## ► Les échanges en valeur de la Bretagne avec les pays étrangers

(en millions d'euros)

International		2002	2005	2009	2010	2011	2012
Importations	Air	822,7	1 108,8	698,8	1 020,1	767,7	782,6
	Fer	71,1	61,8	70,6	65,8	70,7	50,6
	Mer	2 295,3	2 425,4	2 456,7	3 098,8	3 727,1	3 858,1
	Route	3 142,2	3 938,1	4 302,0	5 001,5	6 365,5	6 127,6
	Total importations	6331,3	7 534,1	7 528,1	9 186,2	10 931,0	10 819,0
Exportations	Air	1 221,3	1 138,6	1 238,3	1 035,5	1 089,4	1 080,9
	Fer	143,9	264,1	502,1	225,3	525,3	559,7
	Mer	2 652,3	2 638,5	2 384,2	2 737,7	3 212,1	3 605,6
	Route	4 130,0	3 868,0	4 497,1	5 073,8	6 150,1	5 548,7
	Total exportations	8147,6	7 909,3	8 621,7	9 072,2	10 976,9	10 794,9
Total des flux		14 478,8	15 443,4	16 149,8	18 258,4	21 907,9	21 613,9

Sources : MEDDE/ SOeS base SITRA Marchandises

## ► Les flux internationaux en valeur par département, zone d'échanges et mode

(en millions d'euros)

2012		Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
Intra-communautaire	air	27,0	65,4	85,9	5,1	183,3
	fer	8,8	18,3	500,5	16,6	544,2
	mer	225,8	788,1	707,0	667,6	2 388,5
	route	1 291,7	2 313,4	4 377,6	2 073,9	10 056,6
	Total	1 553,2	3 185,2	5 671,0	2 763,3	13 172,7
Extra-communautaire	air	175,6	311,5	581,9	589,8	1 658,8
	fer	0,0	0,1	65,8	0,0	65,9
	mer	324,0	1 947,3	1 812,5	964,5	5 048,2
	route	61,6	156,0	336,2	165,6	719,4
	Total	561,2	2 414,9	2 796,3	1 719,9	7 492,3
Autres (1)	air	2,9	2,4	15,4	0,8	21,5
	fer	0,0	0,1	0,1	0,0	0,2
	mer	1,2	12,9	7,4	5,5	27,0
	route	100,8	205,5	409,8	184,1	900,3
	Total	104,9	220,9	432,7	190,4	948,9
Total	Air	205,4	379,4	683,1	595,7	1 863,6
	Fer	8,8	18,5	566,4	16,7	610,3
	Mer	550,9	2 748,3	2 526,9	1 637,5	7 463,7
	Route	1 454,1	2 674,9	5 123,6	2 423,7	11 676,3
	Total	2 219,3	5 821,0	8 900,0	4 673,6	21 613,9

Source : MEDDE/ SOeS base SITRA Marchandises

### (1)

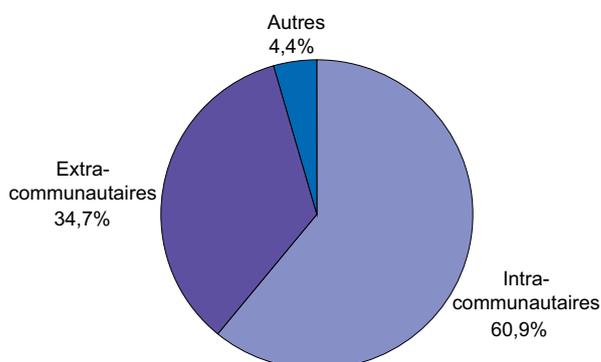
Pour être totalement exhaustif, il est nécessaire de faire figurer dans le tableau de synthèse sur les flux internationaux une catégorie « Autres ». En 2011, cette modalité regroupe 5% de l'ensemble des flux de marchandises entre la Bretagne et l'étranger (1 093 millions d'euros sur un total de 21,91 milliards d'euros). Elle correspond aux deux cas de figure suivants : d'un côté des marchandises provenant d'un pays hors union-européenne ayant été dédouanées dans un pays de l'Union européenne avant d'arriver en France (exemple : en 2007, la Bretagne a importé depuis les USA, 229 millions d'euros de marchandises dédouanées pour partie aux Pays-bas et aussi au Danemark). Ces marchandises ont donc fait l'objet d'une

déclaration d'échange de biens (DEB) comme pour toute marchandises circulant au sein de l'Union européenne et non d'une DAA (Document Administratif Unique) relative aux pays tiers. Inversement, des échanges de biens avec des pays de l'UE sont comptabilisés en flux avec des pays tiers (en export comme en import) car avant la destination finale (en Union européenne ou en France), les biens passent dans des pays tiers où ils sont dédouanés (DAU) pour «perfectionnement» c'est à dire pour conditionnement ou autres (exemple, en 2007, la Bretagne a importé depuis les pays de l'Union européenne 38 millions d'euros de marchandises dédouanées majoritairement en Russie et en Suisse).

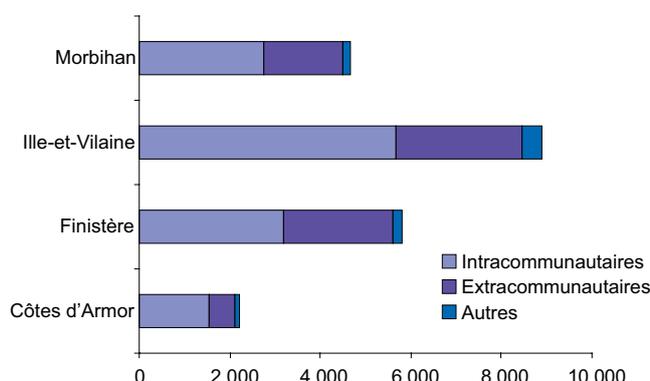
Les échanges de marchandises de la Bretagne avec les pays étrangers se stabilisent en 2012 à 21,6 Mds€ en très léger recul par rapport à 2011 (-1,3 %). Les flux se font à majorité avec les pays de l'UE (61 %) et pour cette destination ils sont au ¼ routiers et 18 % maritimes. A contrario, les trafics avec les pays extra-communautaires se font essentiellement par voie maritime (67 %) puis aérienne (22 %).

## Les flux internationaux de marchandises en 2012

... en valeur par zone d'échanges



... en valeur par département



Source : MEDDTL/ SOeS base SITRA Marchandises

## Importations et exportations par pays en 2012

(en millions d'euros)

	Pays	Importations	Exportations	Total	Part (%)
Intra-communautaire	ALLEMAGNE	1 325,3	1 127,2	2 452,4	18,6
	AUTRICHE	73,7	97,7	171,4	1,3
	DANEMARK	92,6	106,2	198,8	1,5
	ESPAGNE	912,4	861,6	1 774,0	13,5
	FINLANDE	67,4	35,3	102,7	0,8
	GRECE	10,3	132,2	142,5	1,1
	IRLANDE	240,7	77,3	318,0	2,4
	ITALIE	642,5	946,8	1 589,3	12,1
	PAYS-BAS	742,0	535,2	1 277,2	9,7
	PORTUGAL	220,2	128,2	348,4	2,6
	ROYAUME-UNI	724,4	846,7	1 571,1	11,9
	SUEDE	206,7	166,2	372,9	2,8
	UEBL	888,9	789,9	1 678,8	12,7
	NOUVEAUX 12	519,9	655,3	1 175,1	8,9
Total		6 666,9	6 505,8	13 172,7	100,0

	Pays	Importations	Exportations	Total	Part (%)
Extra-communautaire	AUTRES PAYS D'EUROPE	429,4	694,4	1 123,8	15,0
	AFRIQUE	367,9	831,7	1 199,6	16,0
	AMERIQUE DU NORD	506,0	568,8	1 074,8	14,3
	AUTRES PAYS D'AMERIQUE	527,3	283,0	810,3	10,8
	ASIE	1 368,1	1 702,9	3 071,0	41,0
	OCEANIE	11,6	85,4	97,0	1,3
	DOM-TOM ET DIVERS	51,9	63,9	115,8	1,5
	Total		3 262,2	4 230,1	7 492,3

Source : MEDDE/ SOeS base SITRA Marchandises

Les relations commerciales de la Bretagne avec les autres pays de l'Union européenne sont devenues légèrement déficitaires : les exportations représentent 49,4% des échanges. Elles sont en perte de vitesse vers presque tous les pays hormis le Royaume Uni (+12 %), les Pays Bas (2,5%) et l'Irlande (+25 %). L'Allemagne et l'Espagne sont les deux pays qui échangent le plus avec la Bretagne (33 %). La Belgique et le Luxembourg (12,7 %) passent devant l'Italie (12,1 %) en part modale. Les transactions avec les 12 pays les plus récents dans l'UE se stabilisent à 8,9 %.

En revanche, les transactions commerciales réalisées avec les autres pays du monde restent excédentaires (52 % d'exportations). Le continent américain (3 %) et l'Afrique (1 %) renforcent leurs poids dans les échanges contrairement à tous les autres pays. Le poids des pays d'Europe qui ne font pas partie de l'UE (15 %) se tasse et perd 2,7%.

### (1)

Les nouveaux 12 : les dix pays ayant intégré l'union européenne au 1er mai 2004 (Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovénie) + les deux pays entrés dans l'Union européenne le 1er janvier 2007 (Bulgarie et Roumanie)

# LES FLUX INTERNATIONAUX

## Évolution des types de produits échangés (en millions d'euros)

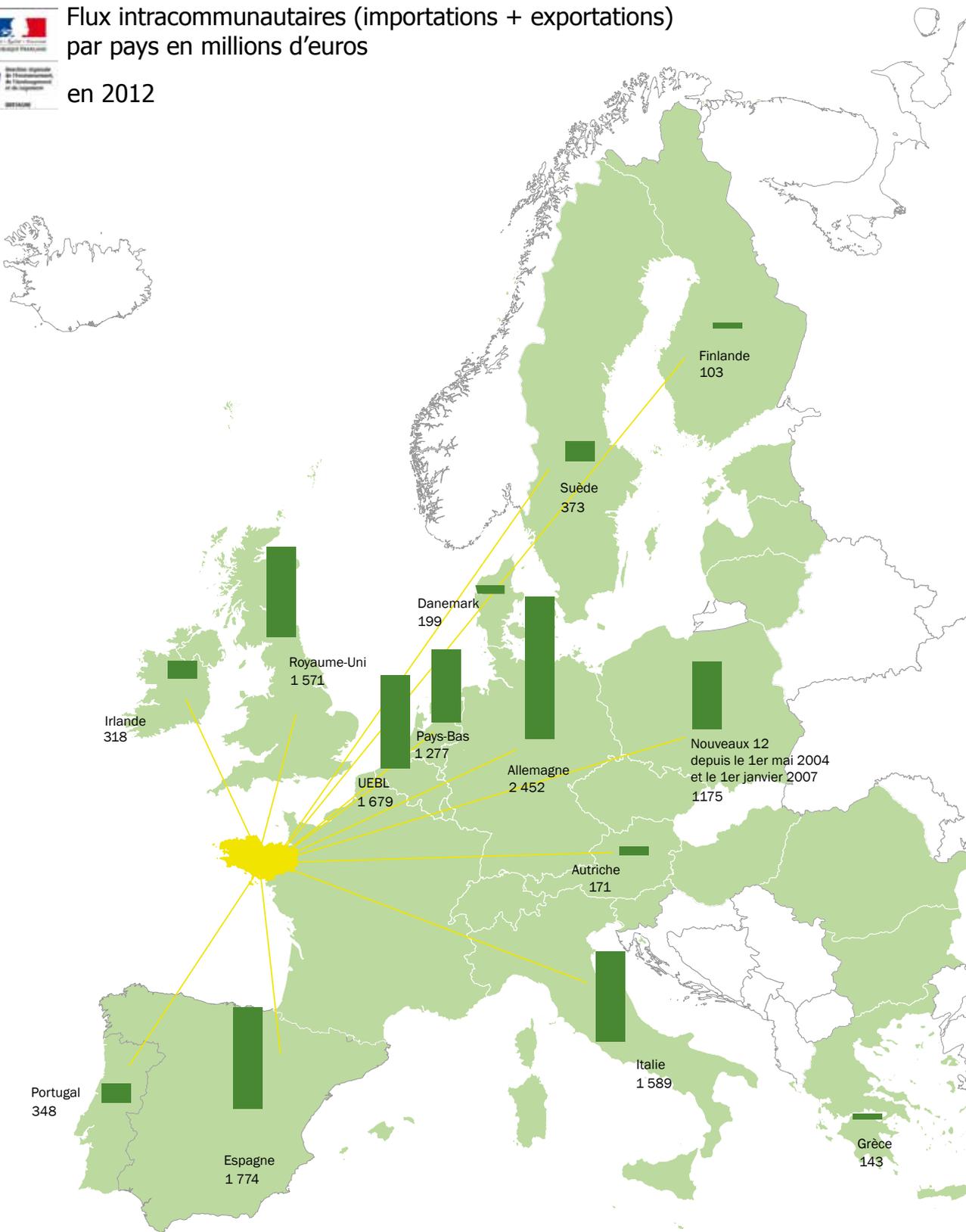
		Flux intracommunautaires			Flux extracommunautaires		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012
Router	Produits agricoles	381,1	478,2	486,3	22,1	29,0	26,8
	Produits alimentaires	2 400,1	2 786,4	2 889,3	147,7	158,0	146,5
	Produits énergétiques	10,2	13,2	18,3	0,2	0,3	0,0
	Minerais	55,7	63,8	60,7	7,1	4,8	4,2
	Produits métallurgiques	720,1	900,8	808,2	19,0	21,2	20,9
	Matériaux de construction	165,0	197,2	192,9	5,4	7,2	6,3
	Produits chimiques et engrais	1 445,3	1 804,3	1 891,8	143,9	167,7	129,8
	Produits manufacturés	3 314,6	4 416,3	3 664,5	312,3	423,6	379,4
	Ordures et déchets	37,6	40,1	44,6	0,1	0,1	0,1
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	10,9	6,4	5,3
	<b>Total</b>	<b>8 529,5</b>	<b>10 700,3</b>	<b>10 056,6</b>	<b>668,6</b>	<b>818,3</b>	<b>719,4</b>
Ferroviaire	Produits agricoles	5,6	10,8	10,6	0,1	0,0	0,0
	Produits alimentaires	3,5	3,0	4,7	0,0	0,0	0,0
	Produits énergétiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Produits métallurgiques	14,9	15,8	3,6	0,0	0,0	0,0
	Matériaux de construction	0,1	0,2	0,6	0,0	0,0	0,0
	Produits chimiques et engrais	3,5	2,4	4,9	0,0	0,0	0,0
	Produits manufacturés	257,8	497,7	517,1	4,5	60,5	65,9
	Ordures et déchets	0,2	0,3	2,9	0,0	0,0	0,0
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>Total</b>	<b>285,7</b>	<b>530,2</b>	<b>544,2</b>	<b>4,6</b>	<b>60,5</b>	<b>65,9</b>
Maritime	Produits agricoles	223,7	224,6	195,9	228,8	331,9	368,4
	Produits alimentaires	511,3	571,9	624,0	1 515,5	1 827,9	2 081,0
	Produits énergétiques	201,4	324,8	584,4	336,0	263,8	158,3
	Minerais	19,1	22,5	17,2	34,9	85,3	40,1
	Produits métallurgiques	41,9	48,4	37,7	170,8	188,8	148,7
	Matériaux de construction	18,8	21,2	17,3	45,7	50,9	50,5
	Produits chimiques et engrais	272,2	319,3	342,1	428,5	508,0	518,1
	Produits manufacturés	392,6	519,3	530,8	1 301,7	1 499,8	1 655,4
	Ordures et déchets	31,0	43,8	39,2	7,0	9,4	8,1
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	2,5	16,9	19,5
	<b>Total</b>	<b>1 712,2</b>	<b>2 095,8</b>	<b>2 388,5</b>	<b>4 071,4</b>	<b>4 782,6</b>	<b>5 048,2</b>
Aérien	Produits agricoles	0,5	0,8	1,0	61,0	61,9	80,4
	Produits alimentaires	0,1	0,3	0,5	20,4	24,3	25,5
	Produits énergétiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4	0,6
	Produits métallurgiques	0,8	1,4	0,9	27,0	23,0	31,2
	Matériaux de construction	0,0	0,1	0,0	4,1	3,4	3,6
	Produits chimiques et engrais	21,0	32,7	38,2	640,1	502,9	588,5
	Produits manufacturés	275,3	276,5	142,6	945,3	874,9	902,4
	Ordures et déchets	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	29,6	24,9	26,2
	<b>Total</b>	<b>297,8</b>	<b>311,9</b>	<b>183,3</b>	<b>1 728,0</b>	<b>1 515,8</b>	<b>1 658,8</b>
Tous modes	Produits agricoles	611,0	714,4	693,8	312,0	422,8	475,6
	Produits alimentaires	2 915,1	3 361,6	3 518,5	1 683,6	2 010,1	2 252,9
	Produits énergétiques	211,6	338,0	602,7	336,2	264,1	158,4
	Minerais	74,8	86,3	78,0	42,3	90,5	45,0
	Produits métallurgiques	777,7	966,3	850,3	216,8	233,0	200,8
	Matériaux de construction	184,0	218,7	210,8	55,2	61,6	60,5
	Produits chimiques et engrais	1 742,0	2 158,7	2 276,9	1 212,6	1 178,6	1 236,5
	Produits manufacturés	4 240,3	5 709,8	4 855,0	2 563,8	2 858,7	3 003,2
	Ordures et déchets	68,9	84,1	86,7	7,3	9,6	8,5
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	43,0	48,1	51,0
	<b>Total</b>	<b>10 825,2</b>	<b>13 638,1</b>	<b>13 172,7</b>	<b>6 472,6</b>	<b>7 177,2</b>	<b>7 492,3</b>

Les relations commerciales de la Bretagne avec les pays étrangers se stabilisent après la forte progression de 2010. Les échanges avec les pays de l'Union représentent un peu moins des 2/3 des échanges en léger repli (-1,8 %) au profit des pays extra-communautaires. Ces échanges se font en majorité par la route (52 %) et par la mer (36 %). Viennent ensuite l'aérien (9 %) et le fer (3 %). Les flux maritimes ont progressé de près de 30 % sur les 3 dernières années. La part des produits alimentaires (28 %), manufacturés (38 %) et chimiques (17 %) dans les échanges est constant depuis 2011 (83 %).



## Flux intracommunautaires (importations + exportations) par pays en millions d'euros

en 2012



Sources : MEDDE/Ses/STRAM 2012

Dreal Bretagne\_Cpros\_flux\_europe\_2012.ai\_fév-2014

# L'ACTIVITE DES PORTS ET AEROPORTS

## ► Evolution de l'activité des principaux ports

(en milliers de tonnes)

PORTS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012				
								Sorties	Entrées	Total	Total (%)	Evol. 11-12
BREST	2 461,4	2 387,4	2 762,1	2 789,6	2 814,4	2 944,0	2 969,0	671,4	2 362,0	3 033,5	36,6	2,17
CONCARNEAU		1,8						0,1		0,1	0,0	
DOUARNENEZ	41,9	52,9	38,9	68,4	68,4	64,9	71,8	0,4	62,6	63,0	0,8	-12,35
LANDERNEAU	11,9	10,9	9,9		7,8	7,6	nd	nd	nd	0,0	0,0	nd
LE LEGUE	342,9	337,9	346,6	371,4	261,4	348,5	364,2	79,8	256,5	336,3	4,1	-7,65
LEZARDRIEUX	19,5	21,2	16,8	24,9	20,4	21,0	22,8		28,3	28,3	0,3	24,51
LORIENT	2 678,9	2 753,8	2 858,6	3 010,9	2 550,3	2 667,5	2 608,7	82,0	2 393,3	2 475,4	29,8	-5,11
PONTRIEUX	114,6	75,2	92,3	102,3	90,0	86,6	77,2		87,3	87,3	1,1	13,14
QUIMPER	247,3	229,9	246,2	234,0	257,7	192,6	207,9	12,5	198,3	210,8	2,5	1,39
REDON	91,4	77,4	83,4	80,7	71,1	60,4	62,6		54,6	54,6	0,7	-12,79
ROSCOFF	632,9	545,6	557,7	498,9	461,2	484,6	491,2	192,0	293,2	485,1	5,8	-1,24
ST MALO	1 858,1	1 839,9	2 015,9	1 925,7	1 629,9	1 971,6	1 789,1	273,5	1 177,1	1 450,6	17,5	-18,92
TREGUIER	96,6	91,2	94,8	94,7	82,7	37,8	68,1	18,8	18,7	46,3	0,6	-32,03
VANNES	23,0	27,2	30,7	26,7	25,2	27,0	25,9	25,6		25,6	0,3	-1,03
TOTAL	8 620,3	8 452,2	9 153,7	9 228,1	8 340,6	8 914,1	8 758,5	1 356,0	6 932,0	8 296,9	100,0	-5,27

Sources : ORTB - enquête ports de commerce

## ► Evolution de l'activité fret des aéroports

(en milliers de tonnes)

Aéroports	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012				
								Total	Aérien + Camionné	Postal	Total (%)	Evol. 11-12
Brest	4 954	4 986	4 774	4 809	4 581	4 942	5 319	4 725	3 446	1 279	26,0	-11,2
Rennes	12 250	11 409	12 537	14 496	12 087	11 170	14 599	13 429	10 294	3 135	74,0	-8,0
Total Bretagne	17 204	16 395	17 311	19 305	16 668	16 112	19 918	18 154	13 740	4 414	100,0	-8,9

Source : CRCI de Bretagne

Recul de l'activité des principaux ports bretons (-5,3 %). Les 3 ports décentralisés (Brest Lorient et St Malo) génèrent encore quasiment 84 % des flux maritimes de la région malgré le recul progressif depuis 2007 de l'activité du port de St Malo (-28 % en 6 ans). Les imports sont très largement majoritaires avec 84 % du total des flux. Sur 2012, seulement quatre ports ont une croissance positive : Brest (+65 000 tonnes), Pontrieux (+10 000 tonnes), Lézardrieux (+6 000 tonnes), Quimper (+3 000 tonnes).

L'activité fret du transport aérien recule sur la région de 9 %. Elle est assurée au ¼ par l'aéroport de Rennes et le reste par celui de Brest.

## LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES

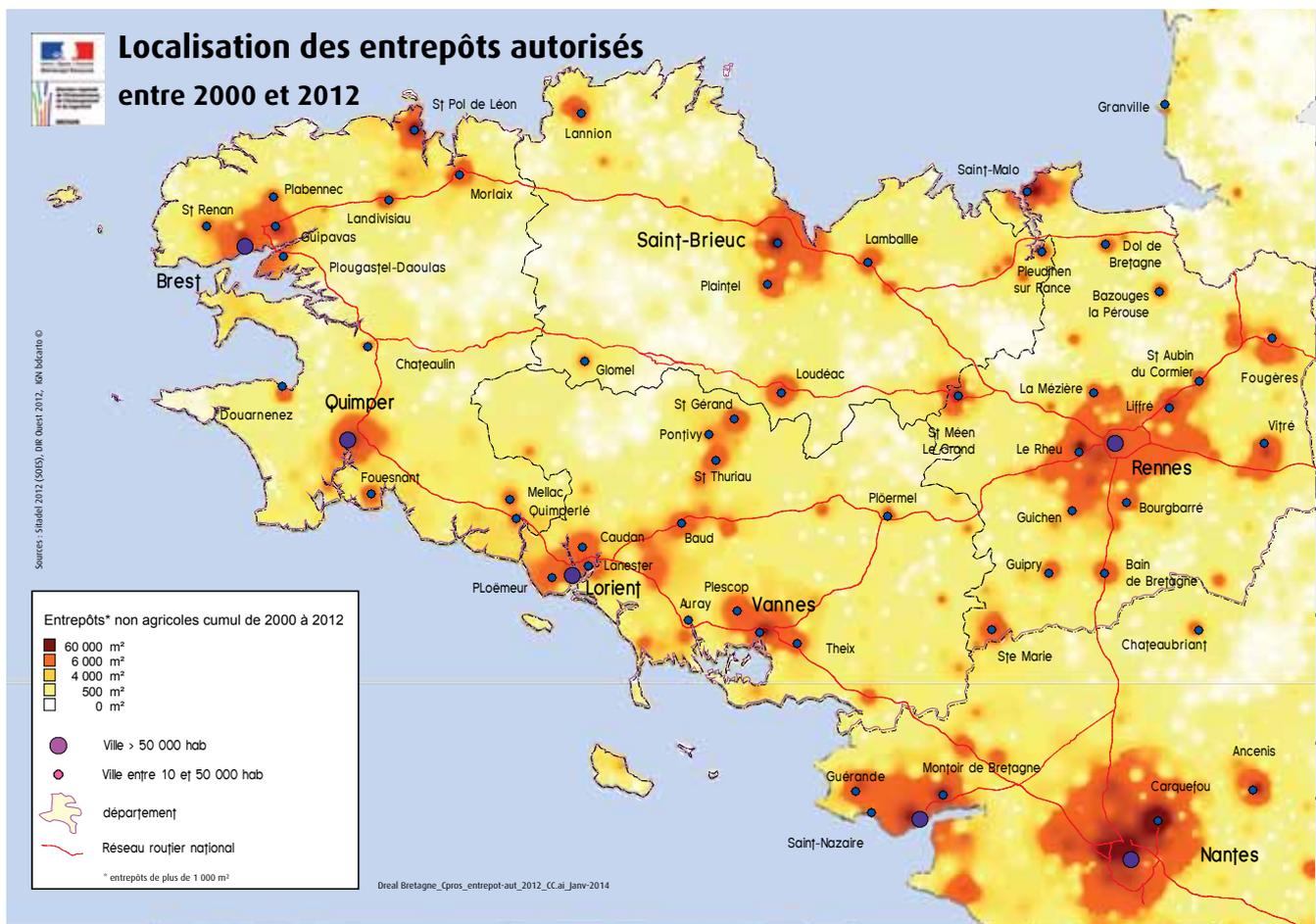
► Répartition des bâtiments de stockage non agricole de plus de 1 000 m<sup>2</sup> autorisés entre 2002 et 2012

		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de bâtiments	Côtes d'Armor	11	7	5	8	3	4	12	16	10	4	8
	Finistère	8	4	6	4	9	11	17	11	10	19	18
	Ille-et-Vilaine	20	14	9	15	14	24	21	19	25	21	19
	Morbihan	4	3	7	7	7	20	14	22	17	11	13
	Bretagne	43	28	27	34	33	59	64	68	62	55	58
Surface des bâtiments (en milliers de m <sup>2</sup> )	Côtes d'Armor	56	17	11	23	4	7	52	46	21	8	20
	Finistère	16	6	10	5	29	20	46	23	21	96	39
	Ille-et-Vilaine	77	29	25	32	107	58	86	114	84	69	57
	Morbihan	6	6	13	22	16	49	30	63	29	32	24
	Bretagne	155	59	60	83	155	134	214	248	155	205	141

Source : DREAL Bretagne - Base SITADEL (données en dates réelles)

### Avertissement

Le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés depuis le 1er mars 2012 introduit une rupture dans les séries de surface de bâtiments. Les résultats 2012 ne doivent donc pas être comparés avec ceux des années précédentes.



Depuis 2002, 531 bâtiments non agricoles de plus de 1000 m<sup>2</sup> ont été autorisés en Bretagne.

Les deux départements du Finistère et de l'Ille-et-Vilaine concentrent en 2012 un peu plus des 2/3 des surfaces autorisées.







## **ORTB**

Siège social : CCI Région Bretagne  
1, rue du Général Guillaudot - CS 14422  
35044 Rennes Cedex

Téléphone : 02 99 25 41 82

Mel : [ortb@i-carre.net](mailto:ortb@i-carre.net)

Internet : [www.observatoire-transports-bretagne.fr](http://www.observatoire-transports-bretagne.fr)

Directeur de publication : André JOURT, Président de l'ORTB

Rédaction : Pascal LAUZIER - DREAL / COPREV

Conception-réalisation : Stéphane MAHÉ - DREAL / Com

Annie LEHUGER - DREAL / COPREV

Crédits photos : DREAL Bretagne

Dépôt légal : 1er semestre 2014 - ISSN 1959-0377