



Activité

Entreprises et emploi, immatriculations et parc de véhicules, vente de carburant, sécurité routière, formation, contrôle du transport routier, environnement et transports ...

Voyageurs

Trafic ferroviaire, aérien et maritime, transport urbain, transport interurbain, déplacements domicile-travail, covoiturage ...

Marchandises

Échanges des flux intrarégionaux, interrégionaux et internationaux, activité des ports et des aéroports, logistique ...

SOMMAIRE

L'ACTIVITÉ	04
Les indicateurs socio-économiques	04
Les immatriculations et le parc	08
Les ventes de produits pétroliers	14
La sécurité routière	16
Le trafic routier	18
L'environnement et les transports	20
L'emploi dans les transports	23
Les entreprises de transport	24
Le contrôle du transport routier	25
La formation	26
LES VOYAGEURS	28
Le transport aérien	28
La carte des infrastructures de transports	30
Le transport ferroviaire	32
Le transport urbain	34
Le transport interurbain	36
Le transport maritime	38
Les déplacements domicile-travail	40
Le covoiturage	42
LES MARCHANDISES	44
Les flux intrarégionaux	44
Les flux interrégionaux	46
Les flux internationaux	50
L'activité des ports et des aéroports	54
La logistique	55

AVANT-PROPOS

Créé en 1994, l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne 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.

Après avoir défini le contexte socio-économique de la région, le mémento présente l'activité transport et déplacement dans toutes ses composantes : les immatriculations et le parc, la consommation de carburant, la sécurité routière, l'environnement et les transports, les entreprises et l'emploi, le contrôle du transport routier, la formation, le trafic routier, ... Le déplacement des personnes est traité suivant le mode (ferroviaire, aérien, maritime, routier urbain et interurbain) mais aussi au travers des flux domicile-travail, des déplacements longues distances et du covoiturage. 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 également téléchargeable sur le site internet de l'ORTB (www.observatoire-transports-bretagne.fr) au même titre que les autres publications (les chiffres clés, les ports de commerce en Bretagne...).

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

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

André JOURT
Président de l'ORTB

LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Population

Au 1^{er} janvier 2015, la population bretonne s'établit à 3 294 242 habitants soit une augmentation sur un an de 0,55 %. L'évolution de la population bretonne est plus importante que celle estimée en France Métropolitaine (0,46 %). Le taux de variation annuelle de la population bretonne entre 2008 et 2013 suit cette tendance puisqu'il est de 0,7 en Bretagne contre 0,5 en France Métropolitaine. Des disparités importantes existent entre les différents départements. L'Ille-et-Vilaine est de loin le département dont la population croît le plus. Avec près de 10 000 habitants en plus, soit une augmentation d'environ 1 % sur un an, le poids du département 35 est largement majoritaire (55 %) dans l'évolution totale de la population bretonne. Le Morbihan arrive deuxième en terme de dynamique de croissance (+5 000 habitants) avec un poids de 28 %. Le Finistère entre pour 10 % dans la croissance bretonne et les Côtes-d'Armor pour près de 7 %. La densité bretonne atteint 121 hab/km² légèrement supérieure à celle de la France Métropolitaine.

La population bretonne vieillit même si le nombre de jeunes de moins de 20 ans a augmenté en 2015 de 14 300. En effet, cette augmentation de volume ne suffit pas à contrebalancer l'augmentation du nombre des plus de 60 ans (+ 29 000). Le poids des plus de 60 ans passe ainsi depuis 2010 de 24,9 % à 27 % quand celui des moins de 20 ans baisse de 24,3 à 24 %.

Sans surprise, la densité de l'Ille-et-Vilaine est toujours et de loin la plus forte avec 154 hab/km² (+2 hab/km²), la plus faible et inchangée est celle des Côtes-d'Armor avec 87 hab/km². Rennes et Brest sont les deux villes les plus peuplées et représentent 43,2 % de la population totale. La densité de Rennes est de 1 133 hab/km² et celle de Brest de 1000 hab/km².

	22	29	35	56	Bretagne	France métro.
Nombre d'habitants au 1er janvier 2015 ^(P)	599 438	907 423	1 039 983	747 458	3 294 302	64 277 242
Superficie en km ²	6 878	6 733	6 775	6 823	27 208	543 965
Densité (hab/km ²)	87	135	154	110	121	118
Taux de variation de la population 2008-2013	0,5	0,3	1,1	0,8	0,7	0,5
Part des moins de 20 ans (2015) ^(P)	23,1	23,1	26,0	23,3	24,0	24,4
Part des 20 à 59 ans (2015) ^(P)	45,7	48,9	51,8	47,6	48,9	50,8
Part des 60 ans et plus (2015) ^(P)	31,2	28,0	22,2	29,1	27,0	24,8

Source : Insee, estimations de population au 01/01/2015 et RP2008, RP2013 exploitations principales

^(P) Résultats provisoires arrêtés fin 2015

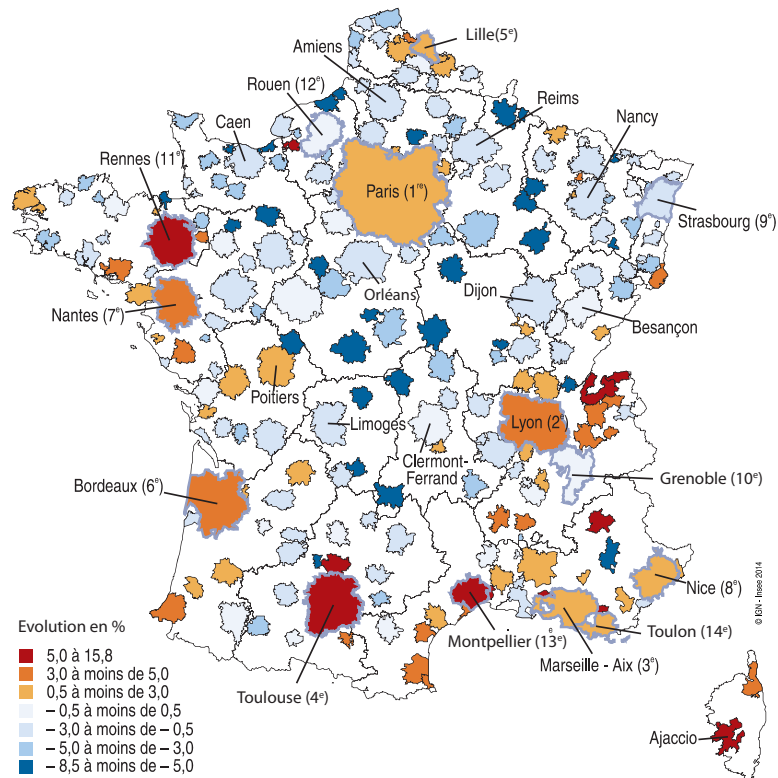
Revenu fiscal déclaré en 2013

Il y a 1,4 millions de ménages fiscaux en Bretagne en 2013. La part moyenne (56,2) des ménages fiscaux imposés y est de 2 points inférieure à celle qu'on trouve sur l'ensemble du territoire national. L'Ille-et-Vilaine se rapproche de la part moyenne française quand les Côtes-d'Armor ont la part la plus faible de la région avec 54 %. La médiane du revenu disponible par unité de consommation est de 100 € plus forte en Bretagne que celle de la France métropolitaine.

	22	29	35	56	Bretagne	France métro.	Région Île de France
Nombre de ménages fiscaux	263 924	399 909	419 197	324 617	1 407 647	26 738 826	4 816 160
Part des ménages fiscaux imposés, en %	54,0	55,9	58,1	55,8	56,2	58,2	69,0
Médiane du revenu disponible par unité de consommation, en €	19 844	20 267	20 688	20 118	20 281	20 185	22 379

Source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Cmsa, Fichier localisé social et fiscal

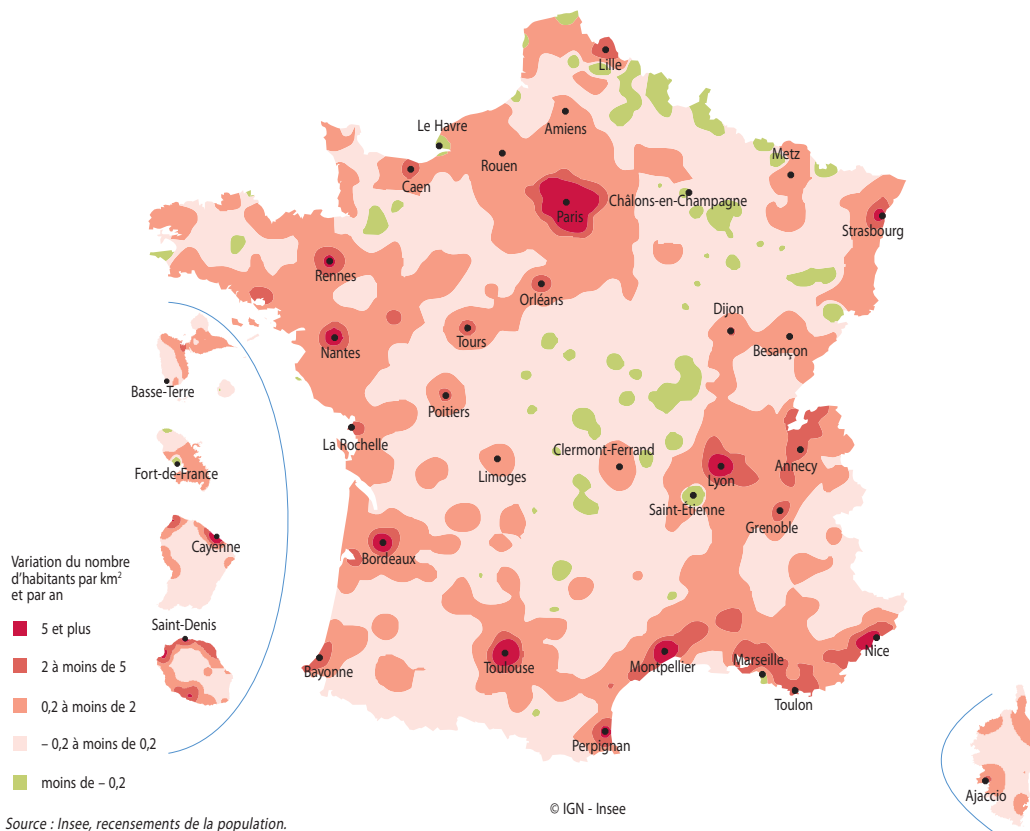
Evolution de la population active des 25 à 54 ans dans les grandes aires urbaines entre 2006 et 2011



Note : le classement par taille des grandes aires urbaines est établi à partir du nombre d'emplois en 2011. Paris, en 1^{ère} position, compte 5 771 000 emplois ; Reims en 27^{ème} position en compte 134 000.

Source : Insee, recensements de la population de 2006 et 2011

Variation annuelle de la densité de la population entre 1982 et 2011



Source : Insee, recensements de la population.

LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Produit intérieur brut

En 2013, le produit intérieur brut (PIB) breton atteint environ 87 milliards d'euros. Il représente toujours 4,2 % de la richesse produite en France métropolitaine. En 4 ans, son augmentation est de 5,65 milliards d'euros. La région Île de France représente environ un tiers du PIB France entière. Le PIB par habitant en Bretagne est inférieur de 1 000 € au PIB moyen par habitant des régions françaises (hors Ile-de-France).

	Bretagne				France métro
	2010	2011	2012	2013 ^(sd)	2013 ^(sd)
PIB en valeur (en millions d'€)	81 299	85 011	86 172	86 954	2 076 824
PIB par habitant (en €)	25 339	26 340	26 544	26 636	32 559
PIB par emploi (en €) (1)	63 070	65 399	65 979	66 469	78 320

(p) Provisoire
 (sd) Semi-définitive
 (qd) quasi-définitive
 (1) salariés et non salariés

Source : INSEE, base 2010, estimations de la population et d'emploi

Taux d'activité selon le sexe et l'âge en 2013 (population active 15-64 ans)

		22	29	35	56	Bretagne	France métro
Population active 15-64 ans	Ensemble	255 759	404 781	484 638	325 419	1 470 597	29 762 338
	Hommes	132 452	211 525	250 297	168 985	763 259	15 384 774
	Femmes	123 307	193 256	234 341	156 434	707 338	14 377 564
Taux d'activité (%)	15 - 64 ans	72,2	71,9	73,6	72,0	72,5	73,3
	25 - 54 ans	92,1	91,7	93,0	91,8	92,2	90,6
Taux d'activité des hommes (%)	15 - 64 ans	74,6	74,4	76,1	74,6	75,0	76,6
	25 - 54 ans	94,5	94,1	95,2	94,3	94,6	94,3
Taux d'activité des femmes (%)	15 - 64 ans	69,8	69,4	71,1	69,5	70,0	70,0
	25 - 54 ans	89,8	89,2	90,9	89,3	89,9	87,1

Source : INSEE, RP2013 exploitation principale

Emploi total (salarié et non salarié) par secteur d'activité et département en 2013

Au 31 décembre 2013, la Bretagne a regagné sur un an près de 8 200 emplois (+0,6 %). Tous les départements, hors celui des Côtes-d'Armor, ont repris des emplois. Le Finistère gagne en volume ce que les Côtes-d'Armor perdent (+674). L'Ille-et-Vilaine (+7 000 emplois) concentre 35 % des emplois bretons. Le poids de la Bretagne en terme d'emploi est le même que celui en terme de population (5 %). L'agriculture tend à se stabiliser (-0,03 point) alors que l'Industrie et le secteur de la Construction se replient respectivement de 0,26 et 0,17 point. Par contre, le tertiaire, qu'il soit marchand ou non, voit sa part dans le total des emplois bretons progresser respectivement de 0,12 et 0,34 point. L'activité « transport et entreposage » emploie toujours 5 % de l'effectif salarié breton alors qu'il est de 5,6 % en France métropolitaine (-0,1 point).

Secteurs d'activité	22	29	35	56	Bretagne	France métro
Total (en milliers)	219,0	357,0	459,4	277,0	1 312,5	26 632,3
Agriculture (%)	7,3	4,6	3,1	4,1	4,4	2,5
Industrie (%)	13,7	13,3	12,9	15,5	13,7	12,5
Construction (%)	7,5	6,2	6,5	7,7	6,8	6,5
Tertiaire marchand (%)	39,9	39,6	45,1	40,7	41,8	47,7
Tertiaire non marchand (%)	31,6	36,3	32,4	31,9	33,2	30,8

Source : Insee - Estimations localisées d'emploi au 31/12/2013, lieu de travail

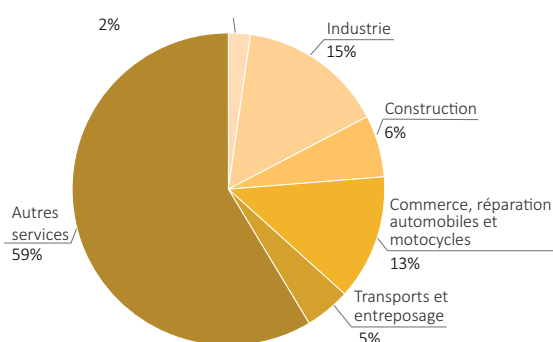
Emploi salarié, public et privé confondus, par activité et département en 2013

Secteur d'activité en NA08 - A17	22	29	35	56	Bretagne	France métro
Agriculture. sylviculture et pêche	3,5	2,9	1,3	2,0	2,3	1,3
Industrie	15,4	14,0	14,4	17,2	15,1	13,6
Fabrication de denrées alimentaires. de boissons et de produits à base de tabac	8,0	5,7	4,3	7,4	5,9	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	2,2	0,8	1,6	1,8
Fabrication de matériels de transport	0,5	0,4	1,6	1,3	1,0	1,5
Fabrication d'autres produits industriels	4,7	4,8	5,1	6,4	5,2	6,3
Industries extractives. énergie. eau. gestion des déchets et dépollution	1,3	1,1	1,2	1,4	1,2	1,7
Construction	7,0	5,8	6,3	7,0	6,4	6,0
Tertiaire	74,1	77,3	78,0	73,8	76,3	79,2
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	13,7	13,0	12,2	13,5	13,0	12,6
Transports et entreposage	3,9	4,1	5,7	4,3	4,7	5,5
Hébergement et restauration	3,0	3,5	3,4	3,8	3,4	3,8
Information et communication	1,8	1,4	4,1	1,2	2,4	2,9
Activités financières et d'assurance	2,3	3,0	3,2	2,1	2,7	3,7
Activités immobilières	0,7	0,7	1,0	0,8	0,8	1,3
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	8,4	8,1	10,4	8,4	9,0	10,9
Administration publique. enseignement. santé humaine et action sociale	35,7	38,9	32,9	35,3	35,5	33,6
Autres activités de services	4,7	4,6	4,9	4,4	4,7	5,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

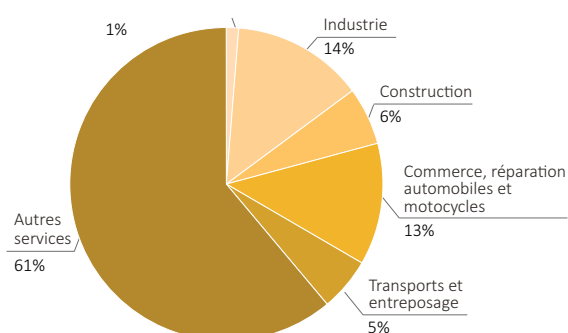
Source : Insee, RP2013 exploitation complémentaire

Emploi salarié, public et privé confondus, en 2013

Bretagne



France métropolitaine



Source : Insee, RP2013 exploitation complémentaire

LES IMMATRICULATIONS

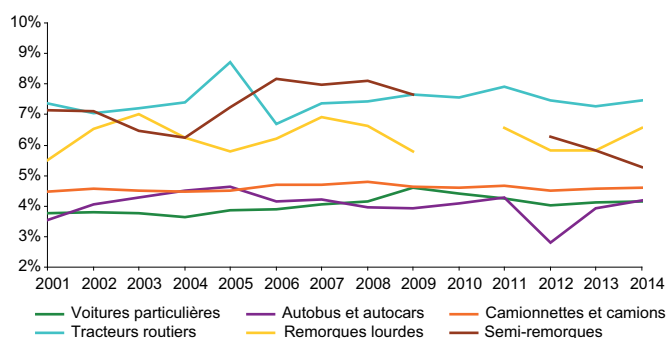
Immatriculations neuves par genres de véhicules

En 2015, les voitures particulières en Bretagne représentent près de 81 % des immatriculations (+1,7 point). Tous les types de véhicules hormis les camionnettes et camions sont concernés par cette hausse. Cela représente 2 560 véhicules de plus en Bretagne et cela, malgré la forte baisse des immatriculations des camionnettes et camions (-1 800 véhicules en 1 an) qui atteignent leur niveau le plus bas depuis 2006. Pour cette catégorie de véhicules, la tendance observée en France (-11%) est la même qu'en Bretagne. Les évolutions les plus fortes en pourcentage, en Bretagne sont dues aux autobus et autocars (+32,5%), aux tracteurs routiers (27,8%) et aux semi-remorques (24,2%) et en volume aux voitures particulières (+ 3 600).

Genres de véhicules	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bretagne										
Voitures particulières	77 883	83 746	85 179	104 773	97 116	91 832	74 764	72 675	73 260	76 857
Autobus et autocars	243	261	263	293	239	291	171	274	246	326
Camionnettes/camions	20 337	21 169	21 729	16 828	18 463	19 532	16 924	16 340	16 664	14 884
Tracteurs routiers	1 839	2 044	2 234	1 249	1 366	2 113	1 770	1 806	1 553	1 984
Remorques lourdes	201	237	255	171	137	165	132	108	128	137
Semi-remorques	1 631	1 975	2 166	975	805	999	975	870	919	1 141
France métropolitaine										
Voitures particulières	2 000 549	2 064 544	2 050 283	2 268 671	2 209 725	2 160 920	1 857 013	1 756 951	1 765 855	1 886 233
Autobus et autocars	5 850	6 171	6 624	7 434	5 855	6 783	6 072	6 952	5 896	7 345
Camionnettes/camions	431 581	451 402	453 898	364 132	402 070	419 120	374 737	358 750	362 633	323 448
Tracteurs routiers	27 466	27 789	30 105	16 325	18 059	26 665	23 687	24 848	20 785	24 946
Remorques lourdes	3 229	3 430	3 841	2 947	2 110	2 519	2 269	1 854	1 948	2 323
Semi-remorques	19 982	24 745	26 701	12 711	11 789	15 916	15 536	14 945	17 401	19 107

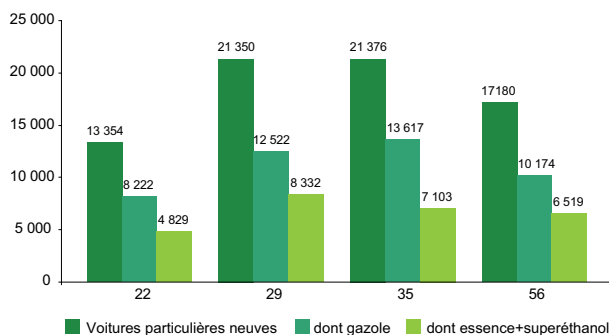
Source : MEÉM - SOeS

Part de la Bretagne par genre de véhicules



Source : MEÉM - SOeS

Immatriculations de VP en 2013 en Bretagne



Source : MEÉM - SOeS

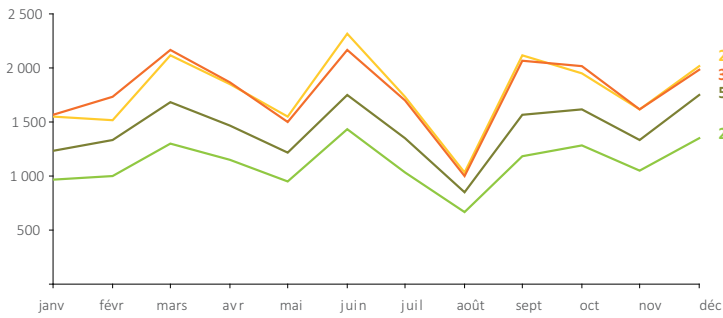
Immatriculations des voitures particulières neuves par source d'énergie

Source d'énergie	Bretagne			2015				Bretagne	France entière
	2012	2013	2014	22	29	35	56		
Essence + superéthanol	19 634	23 561	26 782	5 984	10 162	8 979	8 055	33 180	736 339
Essence-électricité	705	1 169	1 226	204	361	442	387	1 394	41 537
Gazole	53 911	47 073	44 535	7 558	11 201	12 752	9 500	41 011	1 070 446
Bicarburant essence-GPL/GN	94	119	112	18	19	30	10	77	1 579
Electricité	121	328	348	106	150	211	115	582	17 270
Gazole-électricité	289	392	249	99	147	239	118	603	18 960
Autres et non déterminé	5	31	7	2		5	3	10	102
Total	74 759	72 673	73 259	13 971	22 040	22 658	18 188	76 857	1 886 233

Source : MEÉM - SOeS

Évolution mensuelle des immatriculations neuves par genre de véhicules en Bretagne en 2014

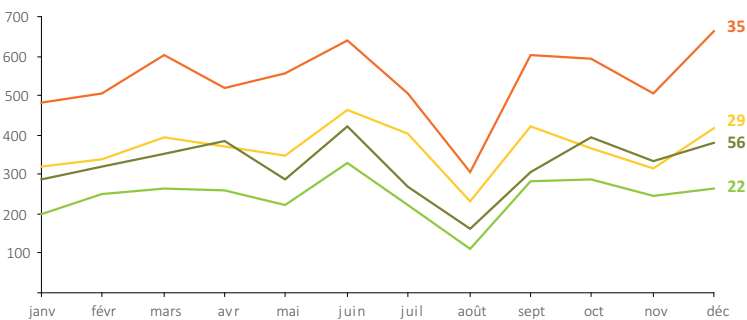
Voitures particulières



Source : MEÉM- SOeS

Total 2015	
22	13 971
29	22 040
35	22 658
56	18 188
Bretagne	76 857
France	1 886 233

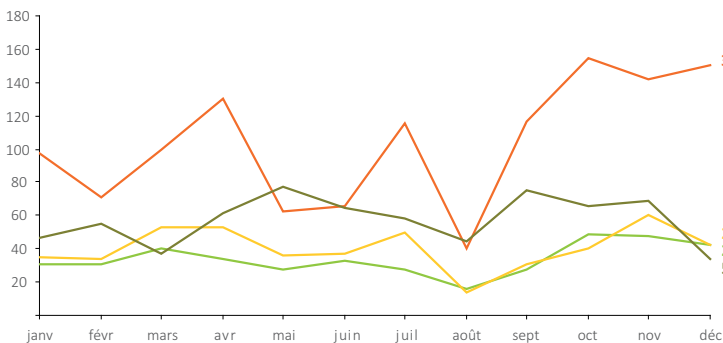
Véhicules utilitaires légers (camionnettes, VASP⁽¹⁾, de PTAC⁽²⁾ <= 3,5 t)



Source : MEÉM- SOeS

Total 2015	
22	3 118
29	4 768
35	6 369
56	3 944
Bretagne	18 199
France	377 326

Autobus, autocars, poids lourds (camions, VASP⁽¹⁾, tracteurs routiers, de PTAC⁽²⁾ > 3,5 t)



Source : MEÉM- SOeS

Total 2015	
22	470
29	585
35	1 572
56	768
Bretagne	3 395
France	50 326

Remarque

Modification sur le champ des séries diffusées : les véhicules utilitaires légers comprennent les camions, les camionnettes et VASP dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes (5 tonnes auparavant) et les poids lourds comprennent les autobus et autocars, camions et camionnettes, VASP, tracteurs routiers à moteurs dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes (5 tonnes auparavant)

(1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés

(2) PTAC : Poids total autorisé en charge

LE PARC DE VÉHICULES

Évolution du parc par genre de véhicules depuis le 1^{er} janvier 2006

Avec 1,7 million de véhicules, soit 5,2 % du parc national au 1^{er} janvier 2016, les voitures particulières représentent 80 % du parc de véhicules en Bretagne. En Bretagne, le reste du parc de véhicules est constitué à hauteur d'environ 18 % par les camions et camionnettes, d'1 % de semi-remorques, de 0,7 % de tracteurs routiers et de 0,2 % par les autobus et autocars ainsi que par les remorques lourdes.

Genre de véhicules	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BRETAGNE							
Voitures particulières ≤15 ans	1 656,9	1 695,2	1 695,5	1 707,3	1 705,7	1 694,5	1 686,9
Autobus ≤ 17 ans et autocars ≤ 18 ans	4,3	4,3	4,3	4,4	4,5	4,5	4,8
Camionnettes et camions ≤ 20 ans	371,7	369,8	370,9	370,1	372,6	374,2	372,6
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	15,6	16,3	15,9	15,2	15,1	14,7	14,3
Remorques lourdes ≤ 20 ans	3,3	3,5	3,5	3,5	3,4	3,4	3,3
Semi-remorques ≤ 20 ans	22,9	23,1	22,6	22,2	22,1	21,9	21,9
France métropolitaine							
Voitures particulières ≤15 ans	31 393,7	32 676,0	32 611,5	32 865,3	32 856,5	32 529,9	32 325,0
Autobus ≤ 17 ans et autocars ≤ 18 ans	90,4	91,1	92,7	93,8	95,7	96,5	98,7
Camionnettes et camions ≤ 20 ans	6 535,8	6 484,9	6 477,0	6 494,5	6 580,4	6 614,7	6 594,2
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	211,9	219,7	212,4	204,9	204,9	198,6	197,4
Remorques lourdes ≤ 20 ans	52,0	58,1	57,0	56,3	55,6	55,0	54,4
Semi-remorques ≤ 20 ans	313,0	325,7	322,3	321,8	325,0	328,3	331,0

Source : MEÉM - SOeS

en milliers

Parc des voitures particulières de moins de 15 ans au 1^{er} janvier 2016

Parmi les voitures avec des motorisations nouvelles, les voitures hybrides, dont 80 % sont équipées de moteur à essence, connaissent la progression la plus forte, leur poids dans le parc passant en 4 ans de 0,2 à 0,5 %. Le nombre de véhicules tout électrique double en moyenne tous les ans depuis 2011. Par contre, la bi-carburant GPL ne semble pas se développer pour les voitures. Après le pic d'immatriculations de 2010, la dernière année de la prime à la casse, le parc de voitures fonctionnant en bicarburant a perdu quelques 3000 véhicules en Bretagne pour redescendre au niveau stationnaire atteint entre 2005 et 2010.

Le parc de voitures particulières décroît (-1,2 %) depuis 2013 sur tous les départements bretons. En 3 ans, ce sont pas loin de 20 000 voitures de moins. La tendance en France (-1,6 %) est la même bien que légèrement plus marquée. Cette tendance affecte tous les genres de véhicules exceptés les autobus et autocars qui ont en 2015 la progression la plus forte depuis 2010 (+4,5 %) en Bretagne.

	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne/ France
selon la source d'énergie							
Essence + Superéthanol	75 337	131 881	130 417	101 612	439 247	9 390 800	4,7%
Essence-GPL	1 504	2 075	2 722	1 749	8 050	161 929	5,0%
Gazole	231 407	348 654	362 733	286 427	1 229 221	22 493 657	5,5%
Electricité-Essence	1 056	1 976	2 013	1 877	6 922	177 085	3,9%
Electricité	258	420	501	300	1 479	42 838	3,5%
Gazole-électricité	288	413	682	387	1 770	53 499	3,3%
Autres et non dét.	47	34	44	51	176	5 191	3,4%
Total	309 897	485 453	499 112	392 403	1 686 865	32 324 999	5,2%
selon l'âge du véhicule							
< 4 ans	47 258	76 610	76 112	62 822	262 802	5 732 827	4,6%
4 + 5 ans	40 834	66 122	65 230	53 530	225 716	4 292 182	5,3%
6 + 7 ans	47 923	78 972	75 468	60 361	262 724	4 703 214	5,6%
8 à 10 ans	66 180	104 730	107 668	83 632	362 210	6 711 733	5,4%
11 à 15 ans	107 702	159 019	174 634	132 058	573 413	10 885 043	5,3%
Total	309 897	485 453	499 112	392 403	1 686 865	32 324 999	5,2%

Source : MEÉM - SOeS

L'Ille-et-Vilaine concentre pas loin de 46 % des autobus, 34 % des autocars, 40 % de camions et 42 % de tracteurs routiers. En 3 ans, le parc breton s'est enrichi de 79 autobus, 177 autocars, 1 050 camionnettes, près de 3 000 VASP légers et 162 VASP lourds. Par contre, c'est aussi dans le même temps, 1000 camions, 766 tracteurs routiers et 150 semi-remorques en moins.

Parc des véhicules par genre (hors voitures particulières) au 1^{er} janvier 2016

Genre de véhicule	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
autobus ≤ 17 ans	92	242	499	254	1 087	28 682	3,8%
autocars ≤ 18 ans	554	850	1 257	1 004	3 665	70 062	5,2%
Camionnettes ≤ 20 ans	69 405	96 898	105 257	81 926	353 486	6 257 151	5,6%
Camions ≤ 20 ans	2 958	4 421	7 681	4 055	19 115	337 088	5,7%
Semi-remorques ≤ 20 ans	3 395	5 344	8 607	4 586	21 932	331 031	6,6%
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	2 449	2 490	6 037	3 339	14 315	197 397	7,3%
Remorques ≤ 20 ans	686	632	1 245	777	3 340	54 449	6,1%
VASP ⁽¹⁾ légers ≤ 15 ans	7 657	9 184	10 583	8 917	36 341	422 229	8,6%
VASP ⁽¹⁾ lourds ≤ 15 ans	739	838	1 051	960	3 588	64 675	5,5%

Source : MEÉM - SOeS - RSVERO

Parc des autobus et autocars au 1^{er} janvier 2016

	Nombre de places assises	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
AUTOBUS	Moins de 30 places	22	74	79	70	245	6 950	3,5%
	30 à 59 places	68	135	334	183	720	19 525	3,7%
	60 places et plus	2	16	76		94	1 402	6,7%
	ND		17	10	1	28	805	3,5%
	Total	92	242	499	254	1 087	28 682	3,8%
AUTOCARS	Moins de 30 places	69	139	141	143	492	12 027	4,1%
	30 à 59 places	115	135	232	211	693	19 123	3,6%
	60 places et plus	360	557	868	627	2 412	37 580	6,4%
	ND	10	19	16	23	68	1 332	5,1%
	Total	554	850	1 257	1 004	3 665	70 062	5,2%
Total autobus et autocars		646	1 092	1 756	1 258	4 752	98 744	4,8%

Source : MEÉM - SOeS - RSVERO

Parc des tracteurs routiers de moins de 10 ans au 1^{er} janvier 2016

Classe de puissance administrative	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 26 CV	4	10	17	4	35	917	3,8%
26 à 31 CV	775	715	2 099	1 326	4 915	73 106	6,7%
32 CV	213	304	646	336	1 499	22 655	6,6%
33 CV et plus	1 457	1 461	3 275	1 672	7 865	100 704	7,8%
Non déterminée				1	1	15	6,7%
Total	2 449	2 490	6 037	3 339	14 315	197 397	7,3%

Source : MEÉM - SOeS - RSVERO

(1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés

LE PARC DE VÉHICULES

Parc des remorques de moins de 20 ans au 1^{er} janvier 2016

Classe de PTAC	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 6,1 tonnes	13	13	12	13	51	746	6,8%
6,1 à 10,9 tonnes	44	87	74	45	250	3 482	7,2%
11,0 à 19,0 tonnes	359	359	827	468	2 013	30 987	6,5%
19,1 à 21,0 tonnes	12	6	10	9	37	586	6,3%
21,1 à 26,0 tonnes	186	100	273	113	672	12 425	5,4%
26,1 tonnes et plus	18	16	11	22	67	1 393	4,8%
Non dét.	54	51	38	107	250	4 830	5,2%
Total	686	632	1 245	777	3 340	54 449	6,1%

Source : MEÉM - SOeS -RSVERO

Parc des semi-remorques de moins de 20 ans au 1^{er} janvier 2016

Classe de PTAC	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 30 tonnes	131	460	409	155	1 155	19 805	5,8%
30 à 33 tonnes	263	533	597	389	1 782	29 941	6,0%
34 à 37 tonnes	1 219	2 389	2 577	1 611	7 796	115 375	6,8%
38 tonnes	1 716	1 909	4 898	2 353	10 876	160 779	6,8%
Plus de 38 tonnes	62	49	124	76	311	4 800	6,5%
Non déterminée	4	4	2	2	12	331	3,6%
Total	3 395	5 344	8 607	4 586	21 932	331 031	6,6%

Source : MEÉM - SOeS -RSVERO

Parc des camions et camionnettes au 1^{er} janvier 2016

Carrosserie	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Bâchés - PLSC	227	278	646	304	1 455	35 804	4,1%
Bennes	3 112	3 964	4 297	3 718	15 091	336 851	4,5%
Bétailières	477	337	550	283	1 647	24 766	6,7%
Bétonnière	41	113	481	551	1 186	13 125	9,0%
Citernes	171	390	316	190	1 067	17 177	6,2%
Dérivés de voitures particulières	13 591	20 991	28 215	16 668	79 465	1 375 840	5,8%
Fourgons	50 988	70 051	72 064	59 930	253 033	4 301 587	5,9%
Fourgons à température dirigée	917	1 467	1 644	1 290	5 318	102 016	5,2%
Plateaux	1 928	2 539	2 758	1 976	9 201	260 427	3,5%
Porte-containers	32	62	615	66	775	8 147	9,5%
Porte-voitures + Porte-engins	78	133	262	74	547	13 510	4,0%
Autres	801	994	1 090	931	3 816	104 989	3,6%
Total	72 363	101 319	112 938	85 981	372 601	6 594 239	5,7%

Source d'énergie	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Gazole	70 745	98 957	110 266	83 785	363 753	6 397 089	5,7%
Essence	1 395	2 054	1 966	1 662	7 077	144 353	4,9%
Essence-GPL	117	168	258	161	704	18 606	3,8%
Electricité	62	85	306	309	762	22 233	3,4%
Autres et non déterminées	44	55	142	64	305	11 958	2,6%
Total	72 363	101 319	112 938	85 981	372 601	6 594 239	5,7%

Source : MEÉM - SOeS -RSVERO

Répartition du parc des deux-roues circulant en 2012

En France, en 2012, sont recensés 942 000 mobylettes* et 2,7 millions de motos* soit un total de 3,6 millions de deux-roues motorisés. La Bretagne occupe la 7^e place des régions françaises en termes de nombre de 2 roues motorisés. Les 3 régions les plus peuplées concentrent 38 % du parc de véhicules : Île-de-France, Rhône-Alpes et PACA. Les mobylettes réalisent environ 2 700 km annuels dont la majorité en milieu urbain. Par contre, les motos en font à peu près 3 100 km en majorité sur routes avec des disparités importantes suivant la puissance. Les déplacements journaliers domicile/travail absorbent 50 % de l'utilisation des mobylettes et les loisirs 63 % de celle des motos de plus de 750 cm³. Une grosse majorité de conducteurs de motos, de moins de 25 ans (95 %) l'utilise à des fins de loisirs. 81% des mobylettes et 83 % des moto sont garées dans des box ou garages privés.

Zonage	Mobylettes		Moto								Total	en %
			<= 125 cm ³		125 à 750 cm ³		> 750 cm ³		Total			
	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %		
Bretagne	53,9	5,7	33,0	3,2	51,0	5,4	28,3	4,0	112,4	4,2	166,3	4,6
Autres régions	888,0	94,3	996,0	96,8	895,2	94,6	675,1	96,0	2 566,3	95,8	3 454,3	95,4
France entière	941,9	100,0	1 029,1	100,0	946,2	100,0	703,5	100,0	2 678,7	100,0	3 620,7	100,0

Source : MEÉM - SOeS

en milliers

Répartition du parc des deux-roues circulant par zonage urbain en 2012

Zonage urbain	Mobylettes		Moto								Total	en %
			<= 125 cm ³		125 à 750 cm ³		> 750 cm ³		Total			
	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %		
Grands pôles (plus de 10000 emplois)	473,0	50,2	649,3	63,1	472,0	49,9	338,4	48,1	1 459,7	54,5	1 932,7	53,4
Couronnes des grands pôles	203,5	21,6	181,7	17,7	258,0	27,3	191,8	27,3	631,5	23,6	835,0	23,1
Communes multipolarisées des grands pôles	62,8	6,7	50,5	4,9	49,2	5,2	45,6	6,5	145,3	5,4	208,1	5,8
Autres communes multipolarisées	66,1	7,0	45,1	4,4	58,2	6,1	38,5	5,5	141,7	5,3	207,8	5,7
Moyens pôles (5000 à 10000 emplois)	31,1	3,3	19,8	1,9	27,2	2,9	21,6	3,1	68,6	2,6	99,7	2,8
Couronnes des moyens pôles	7,6	0,8	7,2	0,7	6,9	0,7	4,8	0,7	19,0	0,7	26,6	0,7
Petits pôles urbains (moins de 5000 emplois)	37,0	3,9	27,7	2,7	25,6	2,7	26,2	3,7	79,6	3,0	116,6	3,2
Couronnes des petits pôles	2,7	0,3	1,9	0,2	1,7	0,2	3,7	0,5	7,3	0,3	10,0	0,3
Communes isolées hors influence des pôles	58,3	6,2	45,8	4,4	47,4	5,0	32,9	4,7	126,1	4,7	184,3	5,1
Ensemble	941,9	100,0	1 029,1	100,0	946,2	100,0	703,5	100,0	2 678,7	100,0	3 620,7	100,0

Source : MEÉM - SOeS

en milliers

Kilométrage annuel des deux-roues par réseau routier en 2012

Zonage	Kilométrage annuel parcouru						Kilo- métrage annuel moyen
	en millions	%	Répartition par segment (%)				
			Ville	Route	Autoroute	Total	
Bretagne	458,4	4,2	37,1	58,2	4,7	100,0	2 756
Autres régions	10 514,4	95,8	6,2	8,2	1,9	-	275,0
Ensemble	10 972,7	100,0	43,3	50,0	6,7	100,0	3 031

Source : MEÉM - SOeS

L'enquête

L'enquête sur les deux-roues motorisés⁽¹⁾ menée par le MEDDE a été réalisée pour la première fois en 2012. Elle pourrait avoir lieu tous les 5 ans environ. Elle a pour but de déterminer un niveau de parc circulant de deux-roues motorisés en France, de mesurer le kilométrage effectué, et de caractériser les usages.

⁽¹⁾ Véhicules circulants de moins de 30 ans et non tout-terrain

LES VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS

Évolution des ventes annuelles des principaux produits pétroliers

Les ventes de super sans plomb repartent à la hausse depuis 2 ans (0,7 et 1,1 %). Les ventes de gazole routier semblent se stabiliser autour de 1,93 million de tonnes et le super autour de 0,36 million de tonnes. Par contre, les ventes de tous les autres carburants sont en baisse ; certes moins importante qu'en 2014 pour le fioul domestique (-8,33 % au lieu de -39,2 %) et le gazole non routier (-3,7 % au lieu de -36,6 %) mais plus marquée pour le fioul lourd (-18,3 % au lieu de -7,6 %). Les ventes de GPL ont atteint un point bas situé autour de 150 000 tonnes depuis 2 ans, c'est près de 80 000 tonnes de moins en 10 ans.

Les ventes nationales de super sans plomb, de gazole et de GPL suivent les mêmes évolutions qu'en Bretagne.

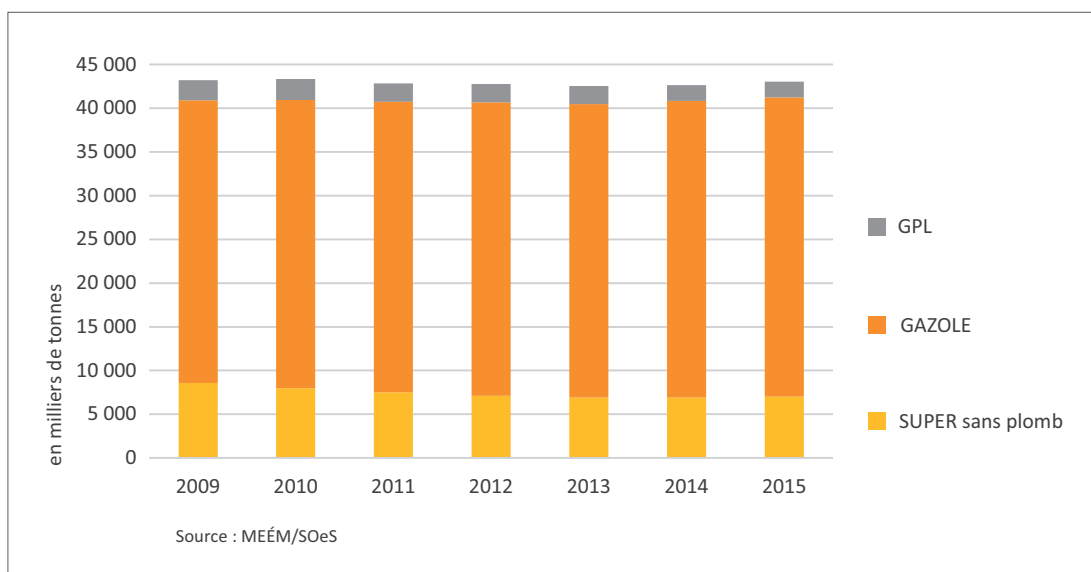
Carburants	2005	2006	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
BRETAGNE										
SUPER plomb	23,3	7,4	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUPER sans plomb	528,6	508,5	491,6	441,1	404,1	383,3	364,2	352,6	355,1	359,1
Gazole routier	2 001,6	2 007,2	2 080,5	1 918,7	1 894,9	1 908,2	1 945,3	1 910,1	1 925,7	1 932,5
Fioul domestique	1 050,3	998,6	913,4	981,5	917,9	750,3	497,7	508,1	308,9	283,2
Gazole non routier ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	283,7	317,6	201,5	194,0
Fioul lourd	114,1	93,5	99,2	79,7	53,8	47,7	38,1	32,9	30,4	24,9
GPL	226,0	209,7	184,7	192,1	199,1	174,0	175,2	162,5	147,5	147,3
France métropolitaine										
SUPER plomb	320,3	82,6	19,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUPER sans plomb	10 431,5	10 039,2	9 648,9	8 586,2	7 972,1	7 515,2	7 127,7	6 911,0	6 919,4	7 021,0
Gazole routier	31 048,3	31 890,7	32 958,3	32 299,2	32 964,8	33 224,5	33 543,1	33 538,0	33 893,2	34 203,2
Fioul domestique	15 749,4	14 560,2	12 921,0	13 671,7	12 828,2	11 481,3	7 632,2	7 748,5	6 406,2	6 721,4
Gazole non routier ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	3 972,3	4 281,2	4 370,1	4 282,3
Fioul lourd	2 201,2	2 133,7	1 919,6	1 707,9	1 458,5	1 216,2	1 014,6	831,9	610,5	566,7
GPL	2 709,7	2 562,6	2 450,2	2 294,4	2 389,7	2 083,8	2 105,5	2 074,5	1 803,0	1 802,3

Source : MEÉM/SoeS

en milliers de tonnes

⁽¹⁾ le gazole non routier est comptabilisé à part du fioul domestique à partir de 2012

Ventes annuelles des principaux produits pétroliers



Évolution des ventes annuelles des supercarburants et du gazole par département

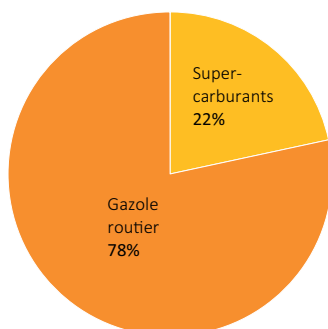
Zonage	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SUPERCARBURANTS							
Côtes d'Armor	81,2	73,3	69,5	66,2	64,0	64,6	65,2
Finistère	121,3	111,2	105,6	100,8	97,3	97,8	99,1
Ille-et-Vilaine	136,9	125,8	118,6	111,8	108,2	109,0	109,7
Morbihan	101,8	93,8	89,6	85,5	83,1	83,7	85,1
Bretagne	441,1	404,1	383,3	364,2	352,6	355,1	359,1
France	8 586,2	7 972,1	7 515,2	7 127,7	6 911,0	6 919,4	7 021,0
Bretagne/France (en %)	5,14	5,07	5,10	5,11	5,10	5,13	5,11
GAZOLE ROUTIER							
Côtes d'Armor	374,8	369,1	361,5	367,0	354,3	367,3	373,2
Finistère	478,0	474,8	482,8	498,9	490,3	482,5	476,7
Ille-et-Vilaine	620,7	609,6	628,2	636,3	628,0	637,4	639,4
Morbihan	445,2	441,4	435,8	443,2	437,5	438,5	443,3
Bretagne	1 918,7	1 894,9	1 908,2	1 945,3	1 910,1	1 925,7	1 932,5
France	32 299,2	32 964,8	33 224,5	33 543,1	33 538,0	33 893,2	34 203,2
Bretagne/France (en %)	5,94	5,75	5,74	5,80	5,70	5,68	5,65

Source : MEÉM/SoeS

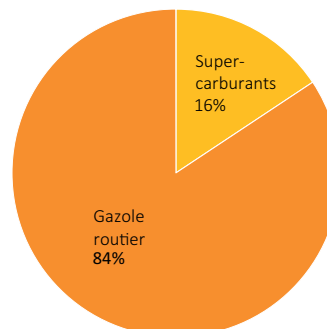
(en milliers de tonnes)

Vente de carburants routiers en Bretagne en 2005 et 2015

2005 : 2,553 Mt de carburants vendus



2015 : 2,292 Mt de carburants vendus



Source : MEÉM/SoeS

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Contrairement à 2014, les trois indicateurs de sécurité routière en 2015 sont en baisse en Bretagne. Le nombre d'accidents diminue en Bretagne (-5,5 %) et plus fortement qu'en France (-2,7 %). Le nombre de personnes tuées diminue de près de 17 %. Cela représente 30 tués de moins sur l'année. À contrario, en France, le nombre de personnes tuées en 2015 augmente de 2,3 %. Le nombre de blessés baisse lui aussi en Bretagne bien que plus modestement (-1,3 %). On note cependant dans le même temps, une forte baisse du nombre d'hospitalisations (-31 %) avec une grande disparité en fonction des départements. En Ile-et-Vilaine, deux tiers des blessés ne sont pas hospitalisés quand ils ne sont que la moitié en Côtes-d'Armor.

La distribution du nombre de victimes entre les départements est le reflet du volume d'activité et de l'intensité du trafic routier qui en découle. Ainsi, l'Ile-et-Vilaine condense sans surprise le plus grand nombre de victimes globalement et pour chaque catégorie. Pour le nombre de personnes tuées, il est suivi par le Finistère, le Morbihan et les Côtes-d'Armor.

	22	29	35	56	Bretagne	France métropole	Bretagne/ France
Réseau routier au 31/12/2014 en km							
Autoroutes	0	0	50	0	50	11 560	0,4%
Routes Nationales	269	233	264	248	1 014	9 645	10,5%
Routes Départementales et voies communales ⁽¹⁾	20 001	17 301	16 886	16 681	70 869	1 050 613	6,7%
Total	20 270	17 534	17 200	16 929	71 933	1 071 818	6,7%

Bilan sécurité routière 2015							
Accidents corporels	395	593	729	522	2 239	56 603	3,96%
Tués à 30 jours	31	41	42	34	148	3 461	4,28%
Blessés	555	788	924	680	2 947	70 802	4,16%
Blessés Hospitalisés	282	338	332	268	1 220	26 595	4,59%
Blessés Non Hospitalisés	273	450	592	412	1 727	44 207	3,91%

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

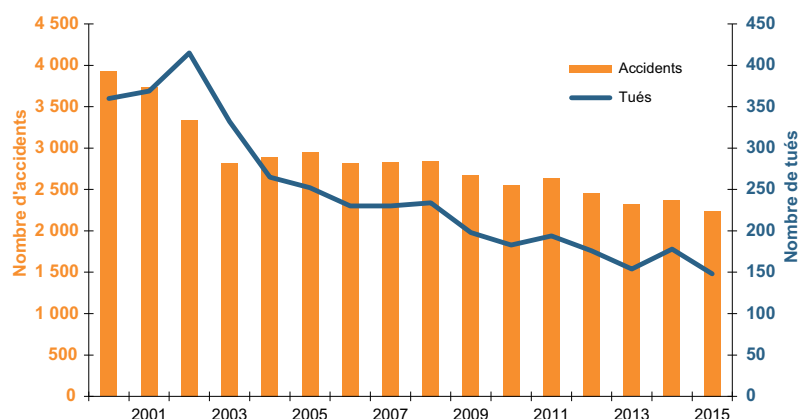
⁽¹⁾ au 31/12/2013

Évolution du nombre de personnes tuées à 30 jours

	22	29	35	56	Bretagne	France métropole	Bretagne/ France
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
2013	35	41	45	33	154	3 268	4,7
2014	33	38	63	44	178	3 384	5,3
2015	31	41	42	34	148	3 461	4,3

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

Evolution du nombre d'accidents et de tués en Bretagne



Source : ONISR et DREAL Bretagne

Définitions

Accident corporel

Accident survenu sur une voie publique avec un véhicule en mouvement ayant causé au moins 1 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 h

Blessé non hospitalisé

Victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise à l'hôpital plus de 24 heures

Victimes = tués + blessés

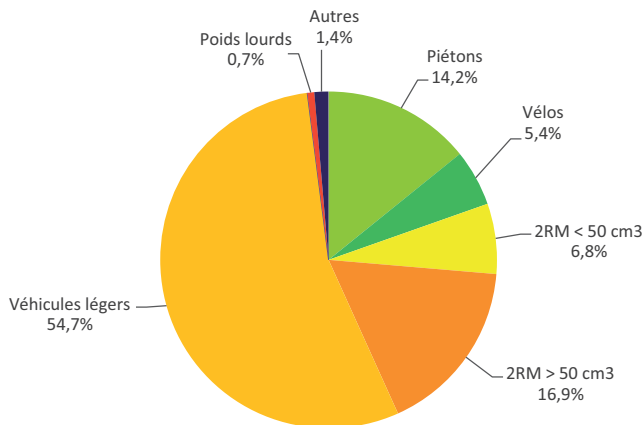
Nombre de personnes tuées par tranche d'âge en 2015

Tranches d'âge	Personnes tuées				Structure de la population	
	Bretagne	Bretagne (%)	France	France (%)	Bretagne (%)	France (%)
- 18 ans	5	3,4	226	6,5	21,8	21,9
18-24 ans	25	16,9	619	17,9	8,0	8,6
25-44 ans	37	25,0	1024	29,6	24,6	26,0
45-64 ans	31	20,9	761	22,0	26,7	26,3
65 et plus	50	33,8	831	24,0	18,9	17,2
Total	148	100,0	3461	100,0	100,0	100,0

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

Le poids des jeunes de moins de 24 ans parmi les personnes tuées est moins important en 2015 qu'en 2014. Comme en France métropolitaine, la tranche d'âge des jeunes actifs (25-44 ans) paie un lourd tribut à la route. Ils représentent un quart des tués en Bretagne contre 30 % en France. Mais contrairement à ce qui se passe en France, en Bretagne, la classe des retraités paie le plus lourd tribut à la route : 34 % des tués ont plus de 65 ans.

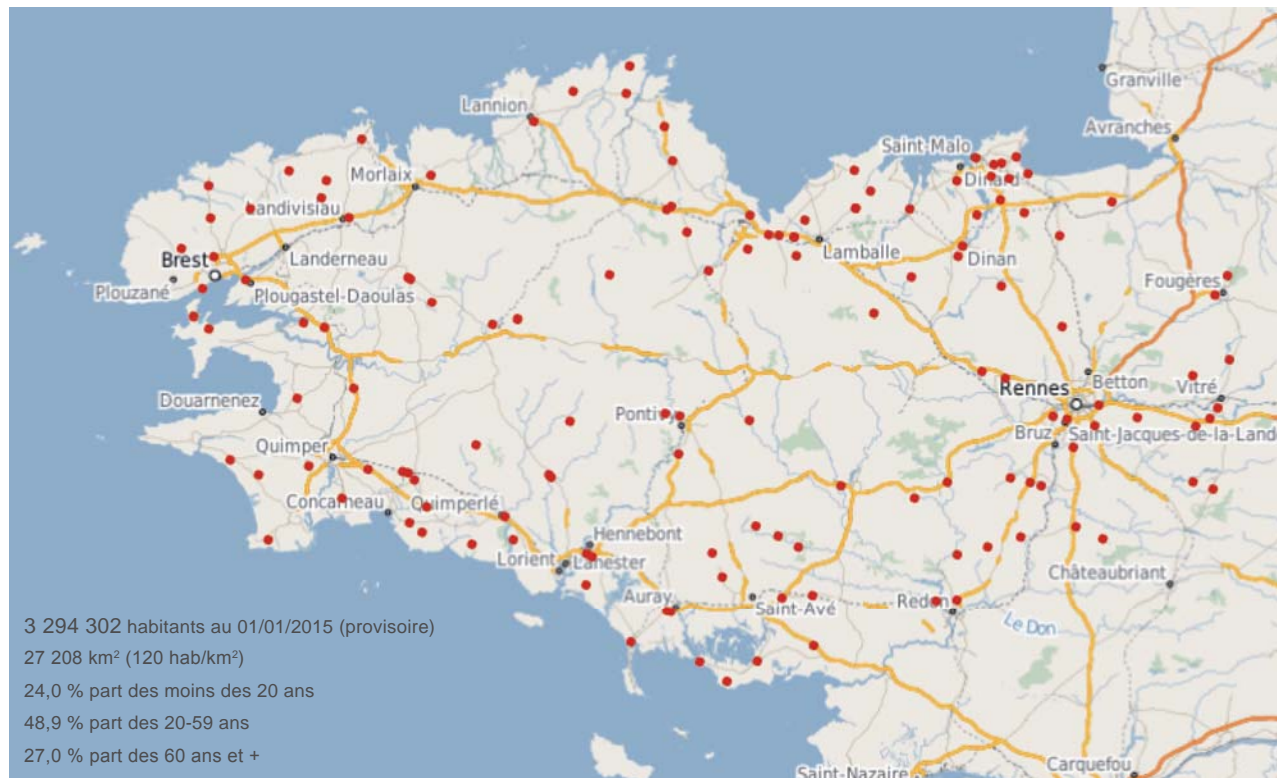
Personnes tuées par catégorie d'usagers en 2015 en Bretagne



Source : DREAL - Sécurité Routière

La part de personnes tuées se trouvant à bord d'une voiture est en 2015 de 55 % soit 2 points de moins qu'en 2014. Les 2 roues motorisées ou non sont impliquées à hauteur de 29 % dans un accident mortel, les piétons à hauteur de 14 %. Environ 0,7% des accidents impliquent des poids lourds.

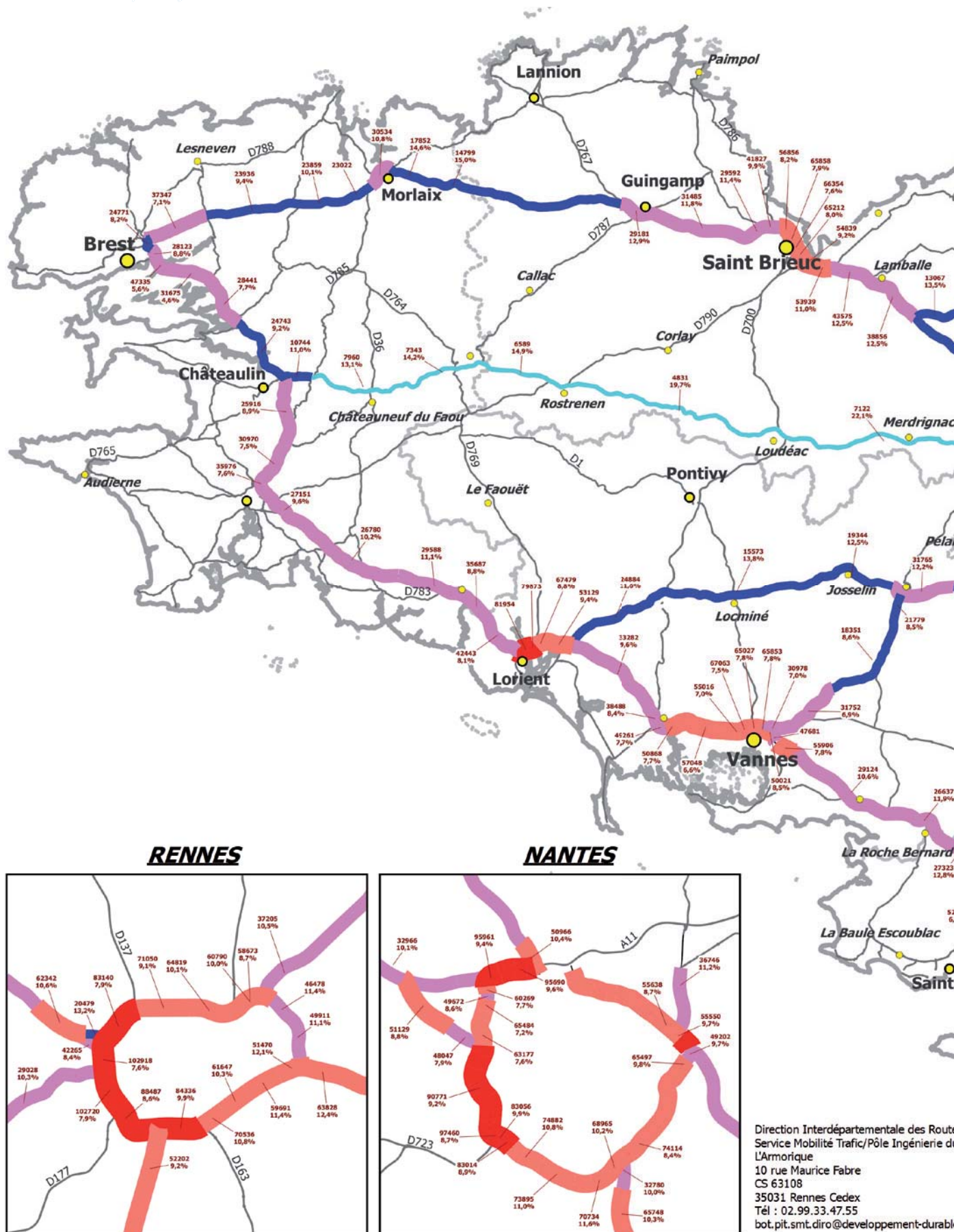
Localisation des accidents mortels en 2015

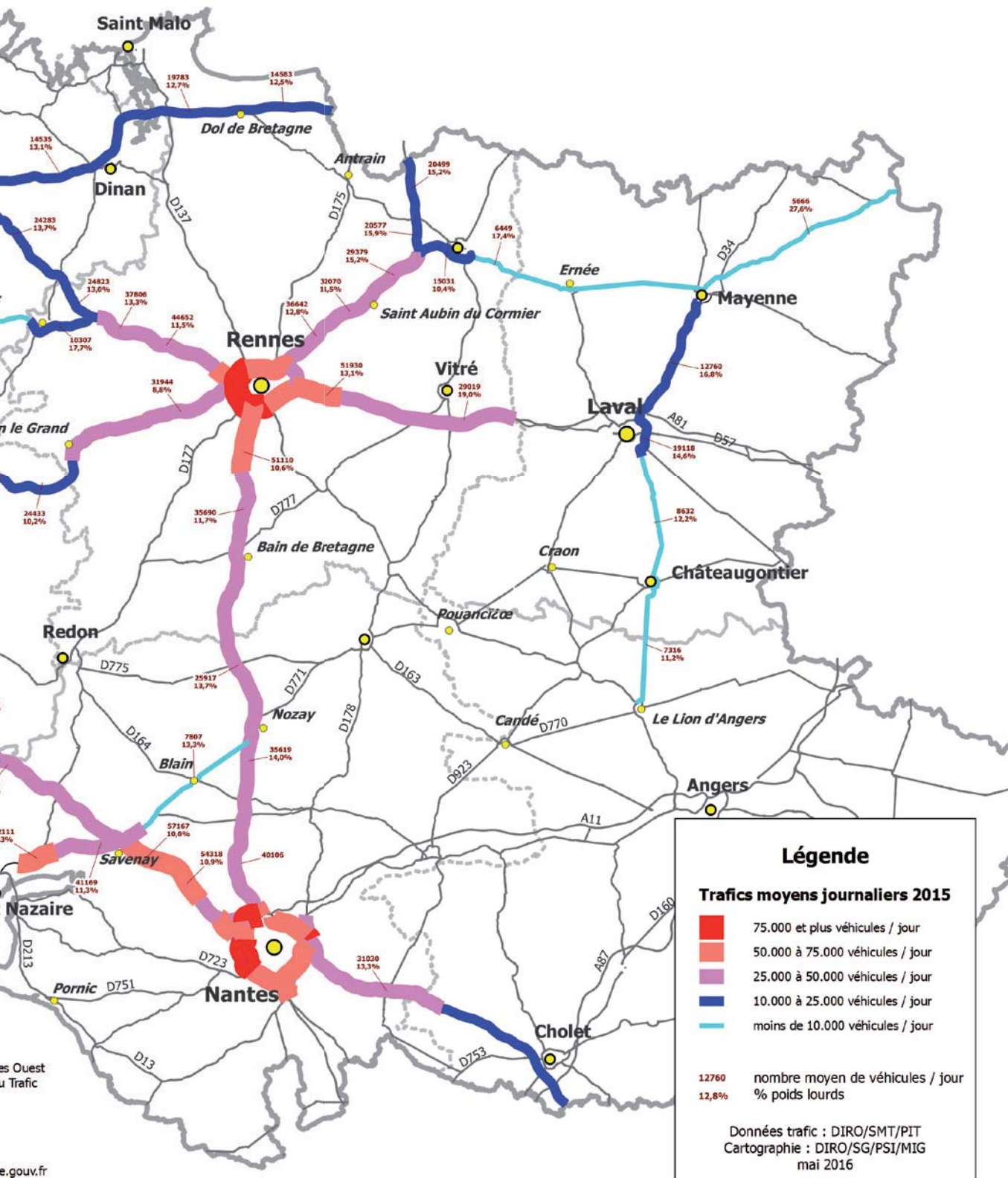


Source : DREAL Bretagne - GéoBretagne

LE TRAFIC ROUTIER

Les trafics moyens journaliers en 2015





L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

Le poids du secteur résidentiel-tertiaire représente encore une part importante de la consommation d'énergie en Bretagne (42 %). En 2014, il perd 3 points que l'on retrouve dans l'industrie (+2 points) et dans le transport (+1 point). Plus des trois-quarts de la consommation d'énergie de charbon se fait dans l'industrie. Pour le transport, les trois quarts sont assurés par les produits pétroliers. Quant au secteur résidentiel-tertiaire, on y retrouve une grande partie des nouvelles sources d'énergies notamment le solaire thermique, le bois et l'électricité.

En 2014, le transport émet 50 % du CO₂ rejeté dans l'atmosphère en Bretagne et consomme 35 % d'énergie finale.

Consommation d'énergie en Bretagne par secteur d'activité suivant le type d'énergie

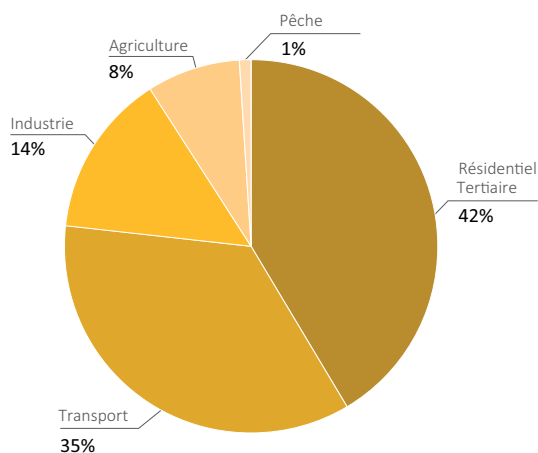
2014	Charbon	Produits pétroliers	Gaz naturel	Electricité	Bois	Chaleur	Biogaz	Solaire thermique	Total
Résidentiel-Tertiaire	2	11	57	76	87	78	32	97	42
Transport	0	73	0	1	0	0	0	0	35
Industrie	79	3	37	20	7	14	13	1	14
Agriculture & pêche	18	13	6	3	5	8	55	2	9
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

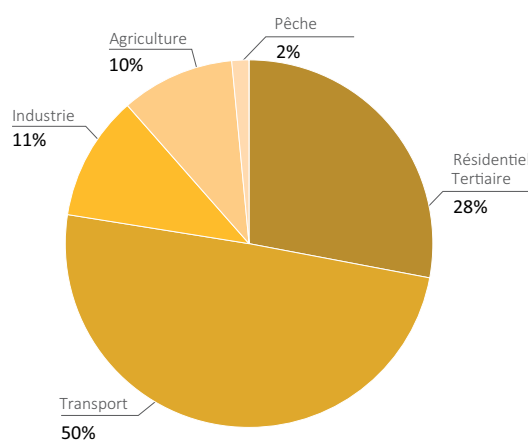
en %

Émissions de CO₂ liées à la consommation d'énergie non corrigée du climat

Consommation d'énergie par secteur en 2014



Émissions de CO₂ énergétique en 2014



Source : OREGES Bretagne (données révisées)

L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

Évolution de la répartition des ventes de véhicules par classes en France métropolitaine

Les ventes de voitures de classe A, c'est-à-dire qui émettent le moins de carbone, continuent de progresser de + 3 points environ en 2015. Elles représentent maintenant près de 30 % des ventes. Les ventes de véhicules de classe B augmentent aussi de 3 points. Ces deux classes représentent les trois-quarts des ventes de l'année 2015 contre 69 % en 2014. Le poids des ventes des autres classes s'affaiblit d'autant et perd 5,6 points dont près des trois-quarts sont dus à la baisse des ventes de la classe C. La classe F et la classe G sont inobservables (<0,2).

	A	B	C	D	E	F	G	Total
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	46	31	15	6	1	0	100
2011	5	41	35	13	5	1	0	100
2012	13,6	38,3	32,6	9,6	5,1	0,7	0,2	100
2013	24,2	38,3	26,2	7,8	3,1	0,3	0,1	100
2014	26,3	42,6	23,0	5,5	2,3	0,2	0,1	100
2015	29,15	45,33	19	4,43	1,81	0,21	0,08	100

Source : ADEME

(en %)

Évolution de la répartition des ventes de véhicules par regroupement de classes (1)



Étiquette énergie / CO₂

Emissions de CO₂ faibles

inférieures ou égales à 100 g/km **A**

de 101 à 120 g/km **B**

de 121 à 140 g/km **C**

de 141 à 160 g/km **D**

de 161 à 200 g/km **E**

de 201 à 250 g/km **F**

supérieures à 250 g/km **G**

Emissions de CO₂ élevées

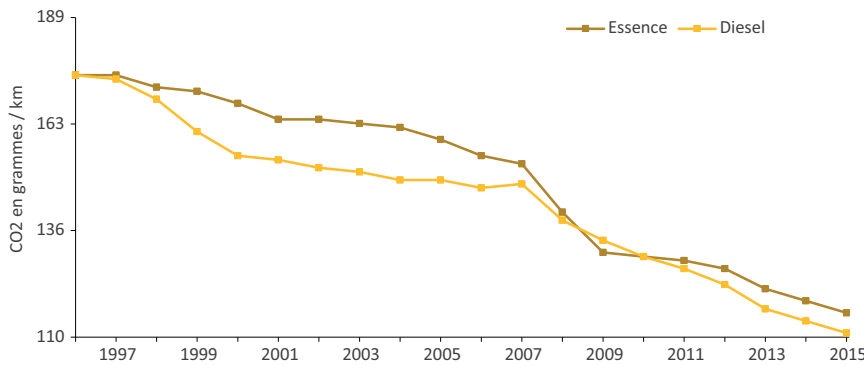
L'étiquette comporte sept classes de couleurs différentes (comme pour les appareils électroménagers).

Elle permet à tout acheteur potentiel d'automobile, d'être renseigné de manière lisible et comparative sur les émissions de CO₂ du véhicule.

Le CO₂ ou dioxyde de carbone est le principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique.

L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

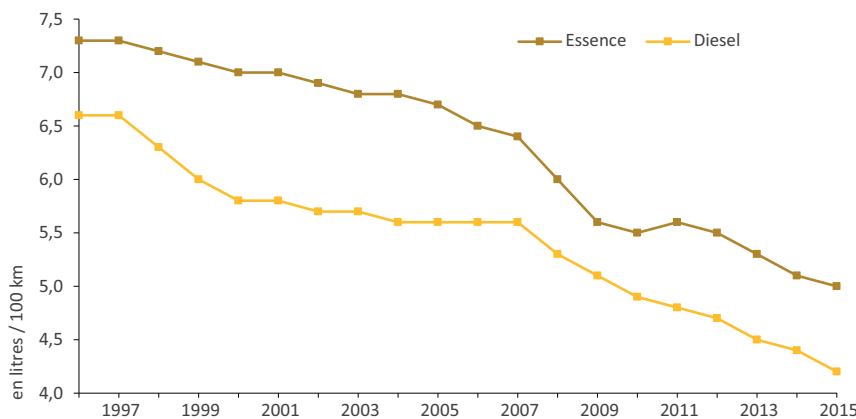
Évolution du taux moyen d'émissions de CO₂ des véhicules neufs en France



Source : ADEME

Le taux moyen d'émission de CO₂ des véhicules continue à baisser que ce soit pour les véhicules équipés de moteur à essence ou diesel. En 21 ans, il a baissé de 61 g/km pour les véhicules à essence et de 64 g/km pour les véhicules fonctionnant au gazole. La baisse se poursuit au même rythme pour les deux types de carburant et sur les deux dernières années connues (-3 g/km). C'est en moyenne sur 21 ans, 34,5 % d'émission de CO₂ en moins pour les motorisations à essence et 36,5 % de moins pour les diesels.

Évolution des consommations moyennes des véhicules vendus en France



Source : ADEME

Les efforts des constructeurs pour réduire la consommation moyenne continuent à porter leurs fruits. Depuis 21 ans ce sont pas moins de 2,5 l/100 km d'économisés pour les nouveaux véhicules à motorisations essence et 2,4 l/100 km pour ceux à motorisations diesel. La moyenne de consommation des véhicules neufs vendus en France atteint 5 l/100 km pour les essence et 4,2 l/100 km pour les diesels.

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



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

Pour la troisième année consécutive, le prix moyen à la pompe d'un litre de carburant baisse que ce soit pour le gazole, l'essence, le super ou le GPL. Ils avoisinent les prix pratiqués en 2010. Pour le gazole la baisse est la plus importante avec près de 18 % en moins sur 3 ans. Cela représente pour les utilisateurs, une économie de 25 centimes/litres soit 10€ pour un plein de 40 litres. Pour les véhicules à essence SP95 et SP98 c'est respectivement 22 centimes et 20 centimes de moins. Pour le Gpl la baisse est moins spectaculaire puisque le prix à la pompe a baissé seulement de 9 centimes/litre.

L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS

Nombre d'établissements et effectifs salariés dans les activités du transport

En 2015, dans le registre national des transporteurs routiers, il y a 66% d'établissements spécialisés dans les marchandises, 29 % qui acheminent des voyageurs et 5,3 % qui gèrent de bout en bout, toute la chaîne du transport. La part des commissionnaires tend à se renforcer au fil du temps. En 8 ans, leur part a augmenté d'environ 2 points ce qui représente pour la Bretagne 64 entreprises de plus sur ce secteur.

Activité économique (NAF 2008)	Nbre d'établissements			Effectifs salariés		
	Bretagne 2014	Bretagne 2015	France 2015	Bretagne 2014	Bretagne 2015	France 2015
49.10Z Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	95	80	2184	4 081	2 757	110 353
49.20Z Transports ferroviaires de fret	1	1	52	16	14	2 801
49.31Z Transports urbains et suburbains de voyageurs	18	19	847	2 363	2 378	104 071
49.32Z Transports de voyageurs par taxis	373	370	8 339	1 110	1 131	24 226
49.39A Transports routiers réguliers de voyageurs	100	98	1 975	3 137	3 226	68 028
49.39B autres transports routiers de voyageurs	53	55	2 269	1 345	1 517	36 802
49.41A Transports routiers de fret interurbains	464	474	9198	13 980	14 301	180 899
49.41B Transports routiers de fret de proximité	577	566	13 295	6 471	6 621	146 695
49.41C Location de camions avec chauffeur	26	24	690	1 054	1 062	17 624
49.42Z Services de déménagement	61	60	1382	436	420	11 347
49.50Z Transports par conduites	4	4	212	28	27	4 650
50.10Z Transports maritimes et côtiers de passagers	58	57	422	2 699	2 849	7 767
50.20Z Transports maritimes et côtiers de fret	9	9	109	108	114	6 633
50.30Z Transports fluviaux de passagers	6	8	171	11	16	2 452
51.10Z Transports aériens de passagers	7	8	502	840	788	61 770
51.21Z Transports aériens de fret	4	5	62	26	40	3 794
52.10A Entreposage et stockage frigorifique	41	40	404	1 056	1 015	15 306
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	95	100	2754	1 981	2 034	79 103
52.21Z Services auxiliaires des transports terrestres	30	77	3496	160	1 472	80 882
52.22Z Services auxiliaires des transports par eau	57	54	440	885	864	10 553
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	13	13	369	664	660	27 950
52.24A Manutention portuaire	12	14	164	188	187	6 203
52.24B Manutention non portuaire	8	9	314	126	92	7 594
52.29A Messagerie, fret express	45	48	1132	1 600	1 654	39 303
52.29B Affrètement et organisation des transports	83	81	3727	1 542	1 487	61 869
53.10Z Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	271	264	4599	10 889	10 812	231 118
53.20Z autres activités de poste et de courrier	18	17	552	395	402	6 411
TOTAL	2 529	2 555	59 660	57 191	57 940	1 356 204

Source : ACOSS - Données au 31 décembre de l'année (données provisoires à compter de 2015)

Données AcoSS

L'AcoSS gère la trésorerie de chacune des branches de la Sécurité sociale et pilote le réseau des Urssaf, pour s'adapter à l'environnement et appliquer les politiques publiques. Établissement public national à caractère administratif, la vocation première de l'AcoSS, ayant justifié sa création en 1967, est de nature financière : assurer la gestion commune et centralisée des ressources et de la trésorerie du régime général de Sécurité sociale. Dotée d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière, l'AcoSS a pour tutelle, le ministère des Affaires sociales et de la santé et le ministère de l'Économie et des Finances.

Les données ci-dessus sont issues de la base de données Séquoia de l'AcoSS et des Urssaf, alimentée par les bordereaux récapitulatifs de cotisations (BRC). Depuis mars 2015, les BRC sont remplacés progressivement par les déclarations sociales nominatives (DSN). Les données peuvent donc être révisées durant la mise en oeuvre des DSN.

Sont comptabilisés les établissements employeurs du secteur privé et l'effectif salarié associé au 31/12.

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Entreprises inscrites aux registres des transporteurs routiers

En 2015, le nombre d'entreprises totales inscrites au registre national de transport par route en Bretagne est quasiment stable sur un an (0,16 %). Cependant, les entreprises ne réagissent pas de la même façon en fonction des secteurs desservis. Le nombre d'entreprises commissionnaires continue à progresser régulièrement depuis 2008. Depuis cette année, ce sont 64 entreprises de plus dans ce secteur. Dans le domaine du transport de marchandises la situation semble se stabiliser après la disparition de 100 entreprises en 2013. Quant aux entreprises travaillant dans le transport de voyageurs, leur nombre recule de 3,6 % en 2015 (-34 entreprises). En 2015, il y a 919 entreprises de transport de voyageurs contre 938 en 2007, avant la chute de 2008 (- 80 entreprises).

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Marchandises	2 176	2 170	2 113	2 116	2 112	2 139	2 193	2 093	2 103	2 113
Commissionnaires	109	106	104	109	118	127	141	143	149	168
Voyageurs	943	938	858	887	896	926	972	997	953	919
Ensemble	3 228	3 214	3 075	3 112	3 126	3 192	3 306	3 233	3 205	3 200

Source : DREAL Bretagne /IST/Division Transport - Compte-rendu d'activité

Inscriptions et radiations des entreprises

En 2015, dans le secteur des marchandises, le nombre d'entreprises à s'inscrire diminue de 29 sur un an et atteint son niveau le plus bas depuis 10 ans. Il est même très inférieur (-40) à la moyenne des inscriptions sur cette période. Cependant, le nombre de radiations, baissant du même volume, permet à la situation de rester stationnaire pour les marchandises. Pour les voyageurs, la tendance observée pour les marchandises est la même, mais avec un nombre de radiations 1,7 fois plus important que celui des inscriptions.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Marchandises										
Inscriptions	151	179	169	142	145	178	154	152	144	115
Radiations	162	186	189	139	149	134	100	194	134	105
Voyageurs										
Inscriptions	69	63	74	69	58	80	68	81	74	47
Radiations	31	69	152	37	49	42	22	34	118	81

Source : DREAL Bretagne /IST/Division Transport - Compte-rendu d'activité

L'inscription au registre

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 quatre conditions (décret n° 85 -891 du 16 août 1985 modifié) : capacité professionnelle, capacité financière et honorabilité professionnelle et condition d'établissement.

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 quatre conditions : capacité professionnelle (décret n° 99- 752 du 30/08/99 - arrêté du 17/11/99), capacité financière (décret n° 99- 752 du 30/08/99 - arrêté du 18/11/99) et honorabilité professionnelle (article 1 et 2 décret n° 99-752 du 30/08/99) et condition d'établissement.

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 doivent être inscrites au registre des commissionnaires.

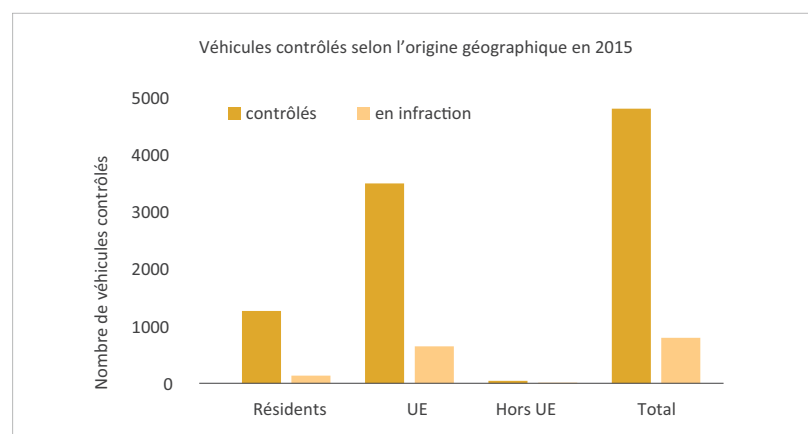
LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

La répartition des infractions relevées sur route (transport de marchandises)

Le nombre de véhicules contrôlés baisse sur un an de près de 8 % soit environ 400 véhicules de moins sur l'année. Depuis 2011, c'est environ 3 véhicules de moins par jours ouvrés. Par contre, le nombre de véhicules en infractions les deux dernières années a augmenté d'un tiers. On est cependant encore loin du nombre de véhicules en infraction relevé en 2008 (924). Le nombre d'infractions constatées est lui aussi, en hausse de près d'un tiers sur les deux dernières années. Cela représente environ et en moyenne 150 infractions de plus par an. Environ 21 % de ces infractions relèvent du délit, soit 62 de plus sur un

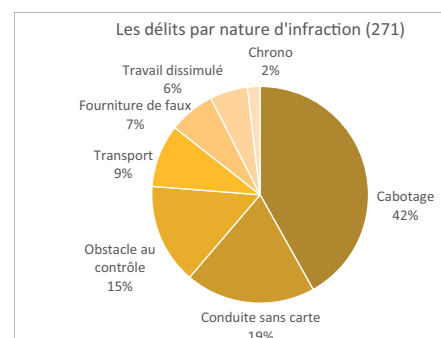
	Véhicules		Infractions constatées			
	contrôlés	en infraction		Nombre	dont délits	
		Nombre	%		Nombre	%
2013	5 112	598	11,7	970	193	19,9
2014	5 193	736	14,2	1 076	209	19,4
2015	4 802	798	16,6	1 279	271	21,2

Source : DREAL Bretagne /IST/Division Transport - Compte-rendu d'activité

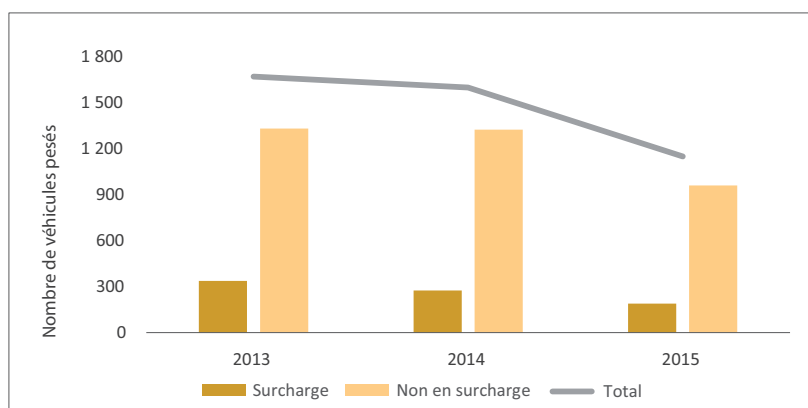


an. Le cabotage est de loin le délit le plus répandu (42%) devant la conduite sans carte (19%) et les obstacles aux contrôles (15%). Ces trois causes expliquent les trois quarts des délits.

La part d'infractions relevées pour les transporteurs résidents contrôlés est la plus faible (11 %) contrairement aux véhicules hors Union Européenne (30,4%). Les trois quarts des contrôles ont été réalisés sur des véhicules issus de l'Union Européenne et 18,5 % d'entre eux se sont retrouvés en infraction.



Le contrôle du poids des véhicules de transport routier



Le nombre de contrôle du poids des véhicules de transport a baissé sur un an de près de 10 points. La part de poids lourds en surcharge baisse régulièrement, elle n'est plus que de 16,5 % en 2015 contre 17,2 % en 2014 et 20,3 % en 2013.

Nombre d'immobilisations effectuées et montant des consignations perçues

	2013	2014	2015
Immobilisations de véhicules	170	122	96
Montant des consignations	570 642 €	599 854 €	684 901 €

Source : DREAL Bretagne /IST/Division Transport - Compte-rendu d'activité

Le nombre d'immobilisations de véhicule baisse tendanciellement depuis 2005. En 2015, 96 poids lourds ont été immobilisés contre en moyenne 200 dans les trois premières années de cette décennie. Par contre, le montant des consignations perçues suit une courbe inverse qui s'est largement accentuée en 2015. En un an, le ratio « montant des consignations perçues par immobilisation » augmente de près de 2 200 € soit 3 800 € sur deux ans.

LA FORMATION

Pour les marchandises, plus de 90 % des formations obligatoires sont des formations continues (FCO) et leur nombre en 2015 (+0,5%) se rapprochent des valeurs maximales atteintes depuis 2008. Le nombre de formations initiales (FIMO) a quant à lui baissé de près de 13% ce qui représente une centaine de formations de moins par rapport à 2014. C'est le niveau le plus bas observé depuis 2008. Les formations passerelles mises en place en 2010 sont marginales et leur poids dans l'ensemble des formations très faible (0,6%). Le nombre de formations pour le secteur des marchandises représente 87 % des formations de la région.

Les formations pour la partie voyageurs sont au trois-quarts assurées par les formations continues qui enregistrent une hausse de 5,3 % en 2015. C'est le niveau le plus élevé observé depuis 2008. Suivent les 188 formations passerelles délivrées dans la région qui, contrairement au secteur marchand, représentent une part plus importante des formations pour les voyageurs. Leur nombre baisse de 14,6 % en 2015. Les attestations de formation continue ne couvrent que 7,5 % des attestations délivrées au titre du transport de voyageurs.

Évolution du nombre d'attestations FIMO⁽¹⁾ et FCO⁽²⁾ délivrées en Bretagne

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Marchandises								
FIMO	1102	776	702	743	751	676	750	655
FCO	5 715	6 394	6 841	6 136	6 855	6 419	6 689	6 723
Passerelles	-	-	38	33	46	43	50	42
Ensemble	6 817	7 170	7 581	6 912	7 652	7 138	7 489	7 420
Voyageurs								
FIMO	147	150	115	97	92	73	87	81
FCO	617	601	735	331	443	570	771	812
Passerelles	-	-	146	146	177	205	220	188
Ensemble	764	751	996	574	712	848	1 078	1 081

Source : DREAL Bretagne /IST

(1)
Formation Initiale Minimale Obligatoire

(2)
Formation Continue Obligatoire

Loi Macron

La loi « pour la croissance, l'activité, l'égalité des chances économiques », dite loi Macron, promulguée le 6 août 2015, permet la libéralisation du marché des transports réguliers interurbains pour des trajets supérieurs à 100 kms, les trajets de 100 kms ou moins étant soumis à autorisation de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

Les formations

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.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Évolution annuelle du nombre de passagers des principaux aéroports

En 2015, l'ensemble des aéroports bretons ont transporté environ 1 940 000 passagers. C'est autant qu'en 2013 et au-dessus de la moyenne des 10 dernières années. En 2015, il y a autant d'aéroports dont le nombre de passagers augmente que d'aéroports dont le nombre de passagers décroît. Quatre aéroports transportent plus de passagers qu'en 2014, Lorient a la plus forte évolution (+18,4%) suivi de Dinard (+13,5%), de Rennes (+7,6%) et enfin de Brest (+0,2%). Cela représente quelques 78 000 voyageurs en plus dans ces aéroports. L'aéroport de Rennes est le seul à avoir une fréquentation régulièrement en hausse depuis l'année 2010. Grâce à un nombre de passagers en 2015 plus important de 38 000, l'aéroport conforte sa place de second aéroport breton et renforce son poids dans la région (+1 point). Des quatre aéroports qui transportent moins de passagers en 2015, celui de Quimper est celui qui en perd le plus (-10 846).

Aéroport	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ⁽¹⁾
Brest	817 404	861 737	892 767	887 024	919 404	990 927	1 070 161	1 003 836	998 387	1 000 192
Dinard	164 692	178 605	198 900	136 476	122 254	134 242	138 479	130 839	114 613	130 087
Lannion	45 716	50 113	41 665	34 623	32 874	35 457	33 207	36 213	32 432	31 107
Lorient	225 361	214 622	217 306	187 748	177 481	179 802	176 331	166 034	123 274	146 002
Morlaix	177	392	236	179	179	119	395	111	160	117
Quimper	139 096	136 934	120 560	117 218	105 888	111 267	110 123	113 419	99 673	88 827
Rennes	463 770	534 863	495 692	430 924	410 900	432 931	453 101	480 237	501 140	539 231
St-Brieuc	9 536	3 785	4 542	3 908	785	2 174	1 989	2 932	4 331	4 016
Total	1 865 752	1 981 051	1 971 668	1 798 100	1 769 765	1 886 919	1 983 786	1 933 621	1 874 010	1 939 579

Source : CCIR Bretagne

Évolution annuelle du trafic charter et lignes saisonnières⁽²⁾

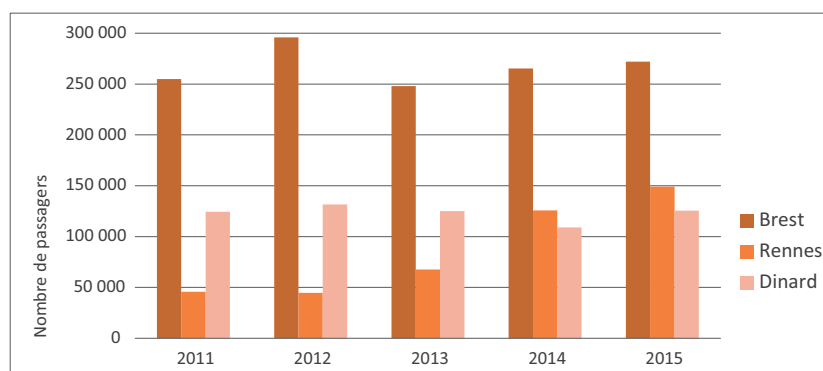
Les lignes charter et saisonnières repassent au-dessus de la barre des 100 000 voyageurs. Ce sont pas moins de 20 600 voyageurs de plus grâce essentiellement à Lorient. Ce résultat a permis à Lorient de passer à la deuxième place des aéroports bretons sur ce créneau (23%), derrière Brest (65%). Rennes est relégué à la troisième place en réalisant près de 11 % des voyages en charter et lignes saisonnières.

Aéroports	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ⁽¹⁾
Brest	105 377	113 570	134 538	123 955	121 862	105 746	124 178	100 193	75 984	74 144
Lannion	626	480	227	534	1 284	501	908	1 233	1 159	232
Lorient	5 986	8 395	15 429	13 940	13 192	7 967	6 113	6 263	4 361	26 257
Morlaix	177	392	236	179	179	119	395	111	160	117
Quimper	3 434	3 206	2 641	2 838	2 693	490	1 536	2 641	1 010	377
Rennes	17 778	37 824	46 324	37 422	29 510	26 106	23 131	20 803	10 051	12 216
Total	133 378	163 867	199 395	178 868	168 720	140 929	156 261	131 244	92 725	113 343

Source : CCIR Bretagne

Évolution de la fréquentation des compagnies low-cost en Bretagne

Les services proposés par les compagnies low-cost en Bretagne se retrouvent dans les aéroports de Brest, Rennes et Dinard et en 2015 de Lorient grâce à l'ouverture d'avril à octobre d'une ligne régulière vers le Portugal. Rennes connaît depuis 2012 un engouement pour le transport low-cost. En l'espace de 4 ans, le nombre total de voyageurs «low-cost» est multiplié par 2,3.

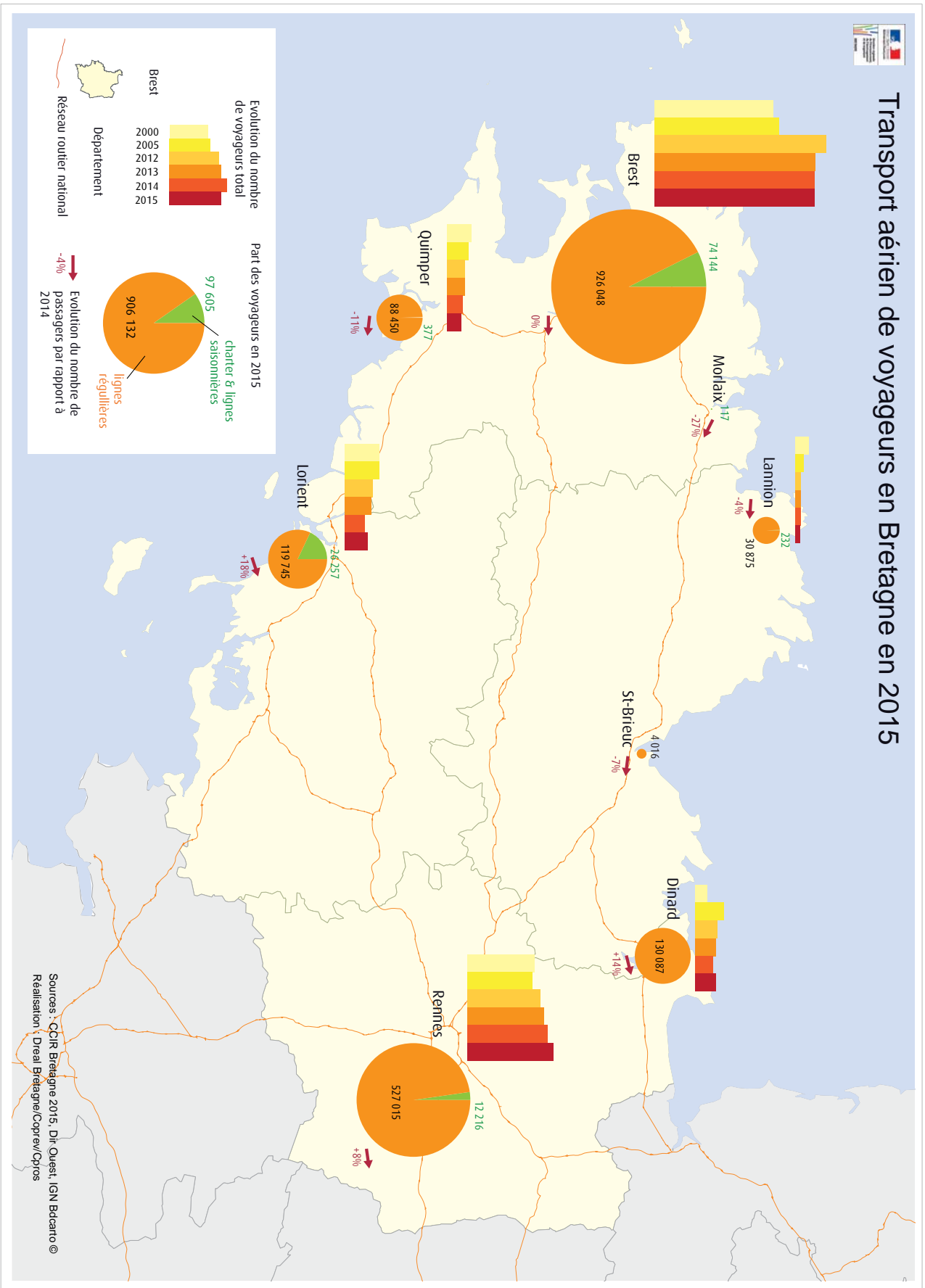


Source : Union des aéroports français

(1) Chiffres provisoires

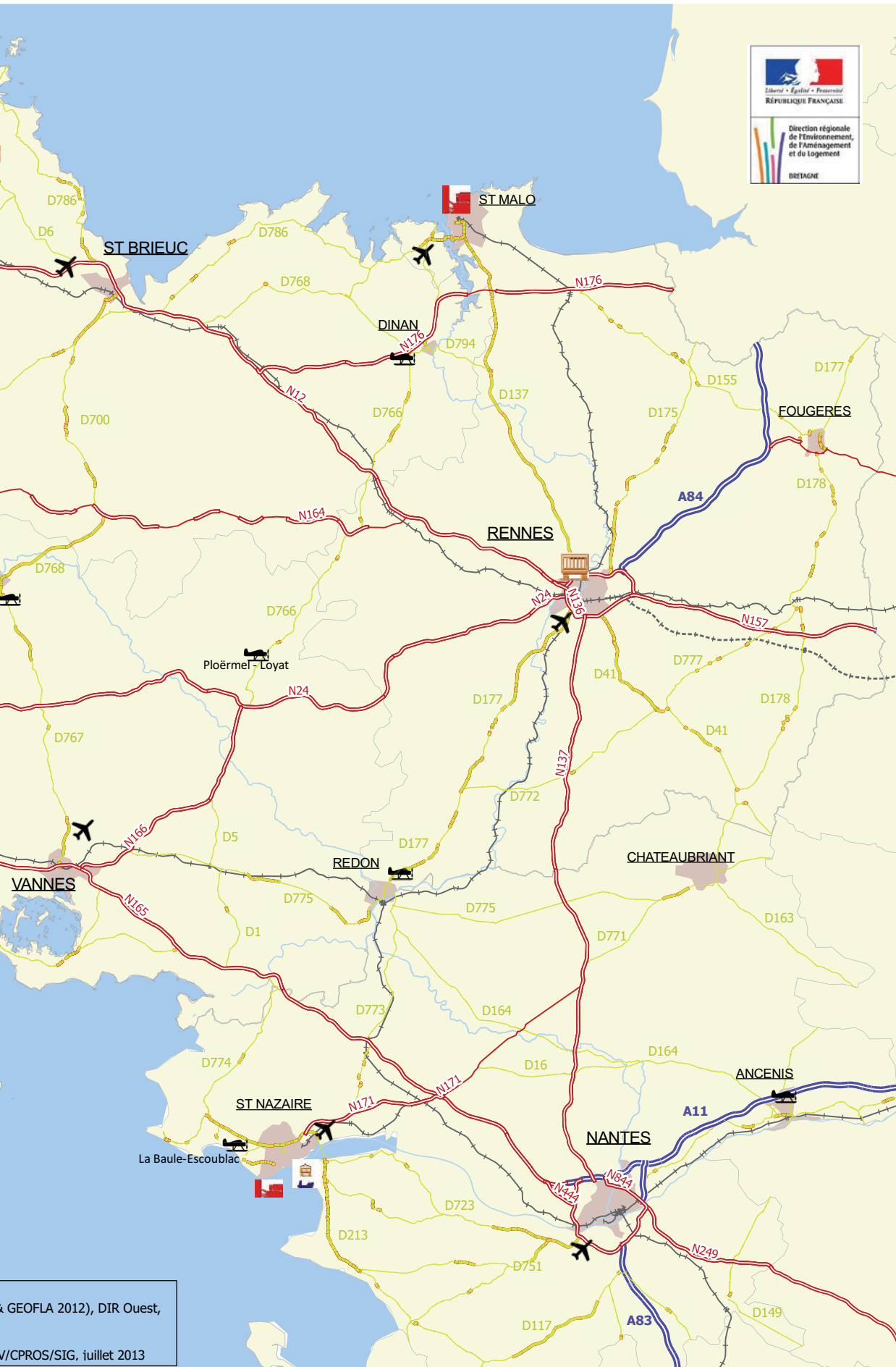
(2) ne figurent que les aéroports ayant observé ce type de trafic

Transport aérien de voyageurs en Bretagne en 2015



LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS





& GEOFLA 2012), DIR Ouest,
V/CPROS/SIG, juillet 2013

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le trafic ferroviaire du Transport Express Régional (TER) ⁽¹⁾

Liste des OD suivies Relation (Origine <=> Destination)	Nombre de voyages en TER pur					Evol. 14/13
	2010	2011	2012	2013	2014	
Axe Nord : Brest - Morlaix - Guingamp - Saint-Brieuc - Lamballe - Rennes						
Brest - Landerneau	423 342	443 157	469 168	447 341	423 413	-5,3
Brest - Morlaix	100 666	110 908	124 801	109 410	110 088	0,6
Brest - St-Brieuc	19 107	19 599	20 351	20 156	25 034	24,2
Brest - Rennes	63 769	64 556	67 436	64 855	84 336	30,0
Morlaix - St-Brieuc	19 179	18 987	19 475	19 678	17 571	-10,7
Morlaix - Rennes	24 296	23 689	23 658	26 661	29 289	9,9
Guingamp - Rennes	39 275	35 740	35 432	35 446	40 765	15,0
St-Brieuc - Lamballe	137 278	137 185	138 252	130 931	130 062	-0,7
St-Brieuc - Rennes	230 981	246 320	255 730	247 364	255 428	3,3
Lamballe - Rennes	98 112	94 860	100 747	99 424	100 631	1,2
Axe Sud : Quimper - Lorient - Auray - Vannes - Redon - Rennes						
Quimper - Lorient	67 881	76 779	85 096	79 352	75 978	-4,3
Quimper - Vannes	20 303	20 586	19 974	20 068	20 562	2,5
Quimper - Rennes	40 606	41 510	40 529	41 322	45 158	9,3
Lorient - Vannes	166 276	179 491	197 917	197 765	191 387	-3,2
Lorient - Redon	14 647	14 427	15 796	14 312	13 191	-7,8
Lorient - Rennes	54 894	54 359	58 568	60 351	59 684	-1,1
Auray - Rennes	36 961	34 239	36 694	40 535	44 034	8,6
Vannes - Redon	46 316	49 718	54 193	57 599	57 701	0,2
Vannes - Rennes	121 406	126 496	126 522	133 974	137 111	2,3
Redon - Rennes	201 690	209 490	219 576	214 735	207 495	-3,4
Rennes - Dol-de-Bretagne - Saint-Malo - Dinan						
Rennes - Dol	121 715	125 925	126 754	127 545	127 037	-0,4
Rennes - St-Malo	299 160	325 944	346 044	349 326	346 681	-0,8
Rennes - Dinan	5 629	6 281	6 307	5 325	5 506	3,4
Dol - St-Malo	96 836	104 465	108 436	106 124	104 205	-1,8
Dol - Dinan	14 931	14 708	16 195	16 075	17 143	6,6
St Malo - Dinan	1 338	1 810	1 537	1 403	1 640	16,9
Périurbain de Rennes						
Rennes - Bruz	52 615	52 103	59 056	65 956	75 681	14,7
Rennes - Chateaubourg	199 971	224 845	252 505	259 064	266 272	2,8
Rennes - Janzé	143 032	152 271	157 305	157 885	163 961	3,8
Rennes - Messac	185 849	193 044	210 953	222 917	222 039	-0,4
Rennes - Montauban	124 246	133 630	139 991	144 635	148 905	3,0
Rennes - Montfort	231 058	257 290	274 412	283 910	296 056	4,3
Rennes - Montreuil-s/Ille	138 632	148 945	152 408	156 286	155 986	-0,2
Rennes - Retiers	37 745	45 877	49 796	49 769	48 733	-2,1
Rennes - Vitré	342 373	364 139	381 752	382 699	397 511	3,9
Brest-Quimper	64 844	66 654	77 716	73 009	66 663	-8,7
Nantes-Rennes	188 321	208 292	223 301	210 078	185 867	-11,5
Total OD suivies	4 175 280	4 428 319	4 694 383	4 673 285	4 698 804	0,5

Source : SNCF données de vente Aristote

(en nombre de voyageurs)

Le nombre de voyages effectués en TER en 2014 est stable par rapport à 2013 avec près de 10,4 millions de voyages au total. 37 relations (Origines-Destinations du tableau ci-contre) représentent 50% du trafic (hors voyages en correspondances avec le TGV). Plusieurs relations ont enregistré une baisse de trafic, les plus significatives en volume sont à imputer à Rennes-Nantes (-24 000), Brest-Landerneau (-24 000) et Rennes-Redon (-7 200).

Les trois premières relations, c'est-à-dire Brest-Landerneau, Rennes-Vitré et Rennes-St-Malo réalisent à elles seules 1/8^e du trafic. Quelques relations de moindre importance ont réalisé de fortes progressions comme Rennes-Brest (+30 %), Brest-St-Brieuc (+24 %), St-Malo-Dinan (+17 %), Rennes-Guingamp (+17 %).

⁽¹⁾ Périmètre : TER uniquement, OD pure uniquement, c'est à dire hors correspondance amont et aval.

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.

Remarque

Les données TER ne seront plus obtenues de la SNCF mais de la Région avec quelques modifications sensibles. Les données TER ne seront plus diffusées par O/D mais plutôt par typologie de marché et par axe. Cette évolution coïncide avec les changements des outils de la SNCF et de la Région.

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

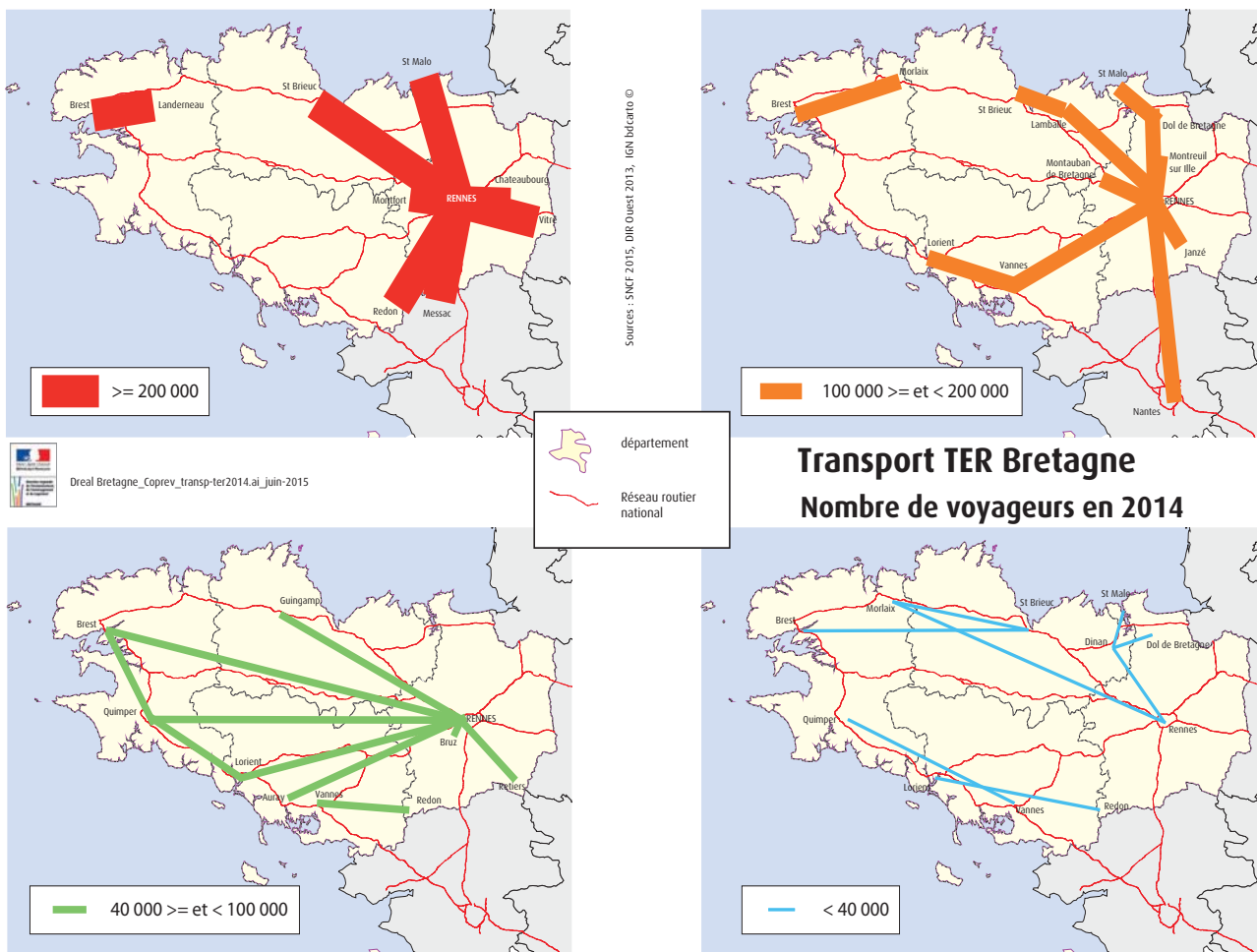
GARE	2013	2014	évol. 14/13(%)
Rennes	8 588	8 544	-0,5
Brest	1 581	1 619	2,4
Vannes	1 392	1 348	-3,2
St Brieuc	1 218	1 207	-0,9
Lorient	1 258	1 204	-4,3
St Malo	1 062	1 090	2,6
Quimper	916	904	-1,3
Auray	735	745	1,4
Redon	718	719	0,1
Vitré	689	707	2,6
Landerneau	619	601	-2,9
Guingamp	503	523	4,0

Source : Direction Régionale de la SNCF

GARE	2013	2014	évol. 14/13(%)
Morlaix	514	502	-2,3
Lamballe	421	416	-1,2
Dol de Bret.	362	360	-0,6
Quimperlé	260	267	2,7
Messac Guipry	274	270	-1,5
Lannion	180	161	-10,6
Rosporden	141	143	1,4
Landivisiau	130	137	5,4
Questembert	108	108	0,0
Hennebont	120	112	-6,7
Plouaret Trégor	85	88	3,5
TOTAL	21 874	21 775	-0,5

en milliers de voyageurs

Le trafic ferroviaire du Transport Express Régional (TER) en 2014



Source : Direction Régionale de la SNCF

LE TRANSPORT URBAIN

L'enquête réalisée par le Céréma (ex Certu) a évolué ces dernières années. Elle est accessible en libre-service sur internet. Le nombre total de voyages urbains comptabilisés en 2014 dans les 17 principales AOT de la région dépasse les 151 millions. À titre de comparaison en 2013, il était de 147 millions. L'enquête dénombre 614 lignes pour une longueur de réseau avoisinant les 5 000 km. La population desservie est de l'ordre de 1,6 millions d'habitants. Le ratio nombre de voyages par habitants est de 46 en Bretagne avec de grandes dispersion des résultats en fonction des villes. Le maximum est atteint par Rennes avec un ratio de 178 voyages par habitant pour 43 communes desservies. Pour les principaux réseaux urbains et sur une période de 10 ans, les évolutions les plus fortes en taux, du nombre total de voyages ont été obtenues par Vannes (+96,4 %) et Saint-Malo (75,9 %) et en volume par Rennes (+22 700) et Brest (+7 300).

L'activité des réseaux urbains en 2014 (y compris métro/tramway)

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 14/13
22	GUINGAMP	6	23 345	3	51	30	1	7,1%
22	LAMBALLE	17	28 604	1	25	36	1	16,1%
22	LANNION	5	35 174	6	75	357	10	4,4%
22	SAINT-BRIEUC	14	119 804	57	216	7 794	65	6,5%
29	BREST	8	212 891	36	427	25 029	118	1,1%
29	CONCARNEAU	9	50 648	9	125	737	15	4,1%
29	DOUARNENEZ	1	15 333	3	23	155	10	12,3%
29	LANDERNEAU	2	18 771	6	61	285	15	1,4%
29	MORLAIX	3	26 118	7	64	926	35	6,6%
29	QUIMPER	8	91 357	28	394	5 316	58	1,3%
29	QUIMPERLE	19	63 095	53	nd	742	12	15,6%
35	FOUGERES	3	26 082	5	38	850	33	8,8%
35	RENNES	43	432 841	148	1 934	77 189	178	3,2%
35	SAINT-MALO	18	82 192	45	556	3 449	42	-2,0%
35	VITRE	3	20 093	7	60	429	21	2,9%
56	LORIENT	25	205 749	176	487	17 269	84	0,6%
56	VANNES	24	139 307	24	372	10 447	75	7,8%

Source : CEREMA

Évolution annuelle de l'activité des réseaux urbains (y compris métro/tramway)

Dpt	Réseaux	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
22	LAMBALLE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	22	26	31	36
22	GUINGAMP	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	6	25	28	30
22	LANNION	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	166	224	342	357
22	SAINT-BRIEUC	5 898	5 960	5 749	5 743	5 861	6 094	6 761	7 145	7 315	7 794
29	BREST	17 972	18 465	18 660	19 481	18 975	17 837	18 760	23 340	24 757	25 029
29	CONCARNEAU	714	721	737	716	597	618	650	661	708	737
29	DOUARNENEZ	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	120	126	129	138	155
29	LANDERNEAU	255	290	304	324	348	367	282	299	281	285
29	MORLAIX	811	751	746	750	767	774	819	847	869	926
29	QUIMPER	5 031	5 097	5 132	5 166	5 193	5 058	5 068	5 191	5 249	5 316
29	QUIMPERLE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	180	595	642	742
35	FOUGERES	442	455	447	450	n.d.	344	636	752	781	850
35	RENNES	56 855	60 060	63 490	67 402	67 261	68 055	71 622	74 439	74 773	77 189
35	SAINT-MALO	2 023	1 219	2 943	2 933	3 138	3 244	3 473	3 505	3 519	3 449
35	VITRE	210	n.d.	243	n.d.	n.d.	319	369	398	417	429
56	LORIENT	16 720	16 649	16 617	16 602	16 624	17 092	17 133	17 371	17 161	17 269
56	VANNES	5 576	5 753	6 489	6 804	7 017	7 736	8 403	9 059	9 691	10 447

Source : CEREMA

en milliers de voyages
n.d. : non disponibles

Remarque

Voyages : trajet élémentaire d'un individu utilisant un seul véhicule (bus, tram, ...)
Réseaux non publiés : Auray, Dinan et Pontivy

Évolution annuelle de l'activité des réseaux urbains (métro et tramway)

La ligne A du métro de Rennes d'une longueur de 9,4 km connaît un succès important depuis son inauguration en mars 2002. Les chiffres de fréquentation obtenus par Rennes-Métropole montrent une évolution progressive et régulière depuis 2010. Elle réalise environ 33 millions de voyages en 2015 soit une augmentation de 11 % depuis 2010.

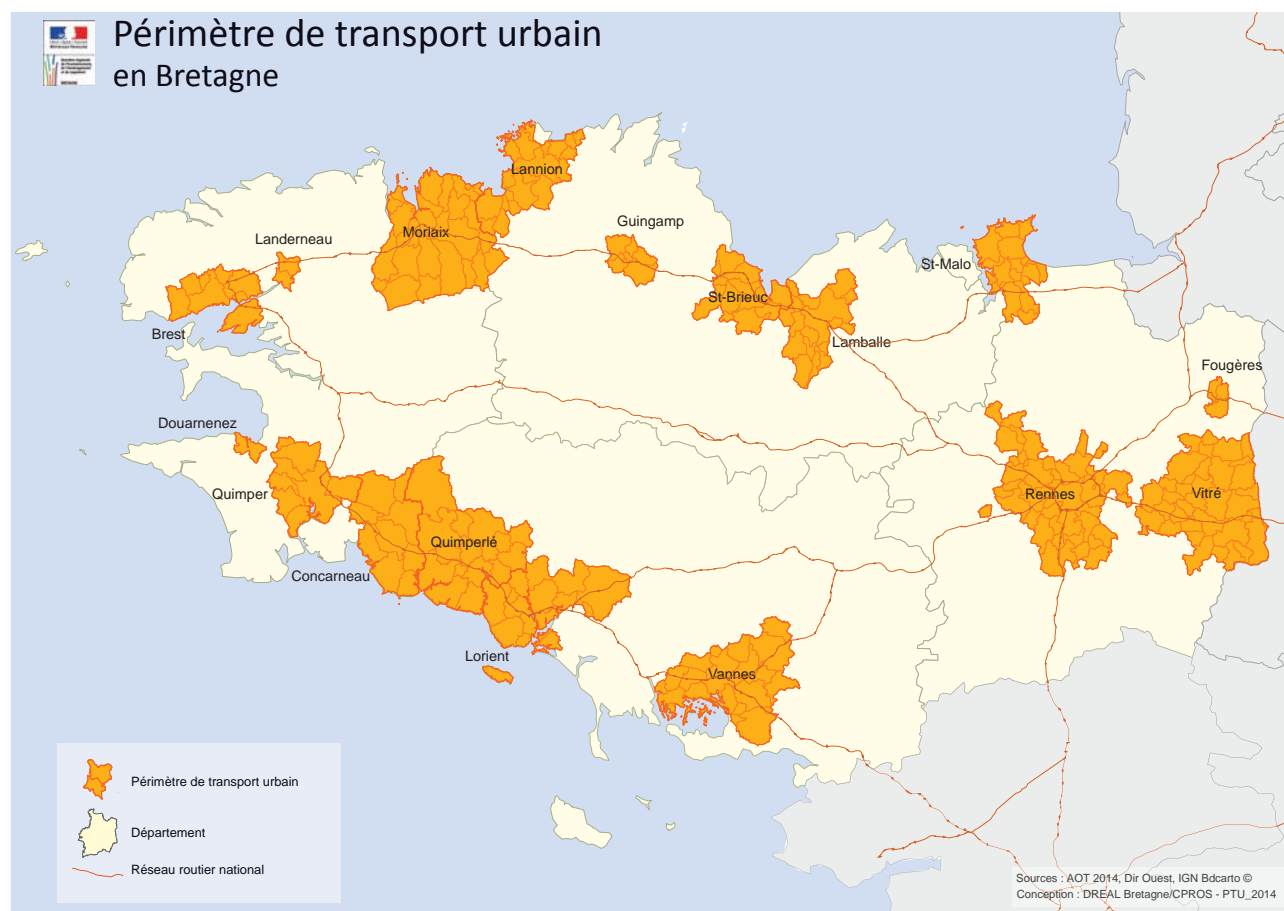
Le tramway de Brest d'une longueur de 14,3 km a été mis en service le 23 juin 2012 et crée l'évènement cette année-là. Il semble avoir trouvé depuis, son public. Il réalise en 2014 environ 11 millions de voyages.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Métro de Rennes	30 026	30 945	31 907	31 939	32 817	33 289
Tramway de Brest	-	-	6 242	10 609	10 982	

Source : Rennes Métropole et Brest Métropole

en milliers de voyages

Les périmètres de transport urbain en Bretagne



LE TRANSPORT INTERURBAIN

Le nombre d'élèves scolarisé en Bretagne en 2014 est de 601 057 d'après les chiffres de l'éducation nationale, soit une augmentation de près de 1 300 élèves sur un an. Le tiers des élèves est scolarisé en Ille-et-Vilaine. Le nombre d'élèves subventionnés tourne autour d'une moyenne de 28 000 par département excepté pour le Morbihan qui n'a pas fourni cette valeur. Pour les trois départements qui l'ont fourni, le coût moyen annuel oscille environ entre 700 et 1 000 € par élève pour l'année 2014.

La fréquentation sur les services réguliers hors scolaire marque le pas en Ille-et-Vilaine (-1,9 %) alors qu'elle progresse de 3,1 % en Finistère.

Le transport des élèves selon le type de service emprunté en 2013

	Nombre d'élèves subventionnés			
	Total ⁽¹⁾	dont SRO	dont SATPS	dont SNCF
Côtes d'Armor ⁽²⁾	27 900	8 100	19 200	600
Finistère	24 585	-	24 096	489
Ille-et-Vilaine	32 090	5 580	25 800	1 385
Morbihan	-	10 393	18 468	310
Total	-	-	87 564	2 784

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2009-2014

Population scolarisée en 2014	
Côtes d'Armor	104 931
Finistère	160 326
Ille-et-Vilaine	201 710
Morbihan	134 090
Total	601 057

Source : Education nationale

Évolution du nombre d'élèves (demi-pensionnaires) subventionnés par le département

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Côtes d'Armor	29 210	26 500	30 600	30 755	nd	27 900	nd
Finistère	25 639	26 350	26 490	25 800	24 460	24 962	24 585
Ille-et-Vilaine	32 223	31 522	30 403	30 565	30 910	31 610	32 090
Morbihan	nd	30 756	27 238	31 334	nd	nd	nd

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2009-2014

(1) Les élèves subventionnés dans deux catégories ne sont comptés qu'une seule fois dans le total

(2) données 2013 (données 2014 non disponibles)

Dépenses pour le transport des élèves pour le département en 2013

Dépt	Coût annuel moyen par élève (en euros)		
	sur SRO	sur SATPS	sur SRO et SATPS
Côtes d'Armor ⁽²⁾	880	900	895
Finistère	-	-	1 000
Ille-et-Vilaine	1 080	917	-
Morbihan ⁽²⁾	769	635	684

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2009-2014

Fréquentation hors scolaire (commerciale) sur les services réguliers (hors voyages à la demande)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de voyages sur les SRO (en milliers)							
Côtes d'Armor	444,0	464,0	471,0	474,0	369,0	410,0	nd
Finistère	1 204,0	1 458,0	1 500,0	1 600,0	1 522,0	1 983,0	2 045,0
Ille-et-Vilaine	2 225,0	2 245,0	2 242,0	2 307,0	2 280,0	2 353,0	2 309,0
Morbihan	390,0	408,0	462,0	487,0	521,0	542,0	nd

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2009-2014

Définitions

SRO : Service Régulier Ordinaire

SATPS : Service à Titre Principal Scolaire

Le transport collectif routier de voyageurs

Le kilométrage annuel réalisé en Bretagne par le transport collectif routier de voyageurs fléchit globalement en 2014 pour atteindre près de 147 millions de km, soit environ 3 millions de km de moins sur 1 an. Mais il baisse en Bretagne plus fortement (-1,9 %) qu'en France (-0,6 %). Ce mouvement en Bretagne s'explique, en partie, par la diminution du nombre de véhicules dans le parc des autocars (-32) et par une baisse du kilométrage moyen des autocars. Ces derniers réalisent en Bretagne près de 70 % des kilométrages du transport collectif routier de voyageurs. En France, ils en réalisent les deux tiers.

	km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2013	2014	évol. (%)	1/1/2014	1/1/2015	évol. (%)	2013	2014	évol. (%)
Autobus									
Bretagne	44 926	45 098	0,4	1 088	1 087	-0,1	41 292	41 489	0,5
Autre régions françaises	987 161	1 004 185	1,7	24 940	25 007	0,3	39 581	40 156	1,5
France métropolitaine	1 032 087	1 049 284	1,7	26 028	26 094	0,3	39 653	40 212	1,4
Bretagne / France métro. (%)	4,4	4,3		4,2	4,2				
Autocar									
Bretagne	104 851	101 783	-2,9	3 691	3 659	-0,9	28 407	27 817	-2,1
Autre régions françaises	1 919 286	1 885 843	-1,7	62 524	62 210	-0,5	30 697	30 314	-1,2
France métropolitaine	2 024 137	1 987 626	-1,8	66 215	65 869	-0,5	30 569	30 175	-1,3
Bretagne / France métro. (%)	5,2	5,1		5,6	5,6				
Ensemble (y compris véhicules spécialisés)									
Bretagne	149 777	146 881	-1,9	4 779	4 746	-0,7	31 341	30 948	-1,3
Autre régions françaises	2 906 448	2 890 028	-0,6	87 464	87 217	-0,3	33 230	33 136	-0,3
France métropolitaine	3 056 224	3 036 910	-0,6	92 243	91 963	-0,3	33 132	33 023	-0,3
Bretagne / France métro. (%)	4,9	4,8		5,2	5,2				

Source : MEDDE - SOeS

Le kilométrage moyen en France métropolitaine en 2013

par classe d'âge	Autobus (hors RATP)	Autocars
moins de 5 ans	48 765	38 053
de 5 à 9 ans	43 838	32 241
de 10 à 14 ans	34 681	22 462
de 15 à 19 ans	24 739	16 007
20 ans et plus	13 131	8 786
Km moyen	40 593	30 175

Zone géographique	Autobus (y compris RATP)	Autocars
Km moyen	40 265	30 175
dont Province	40 635	28 952
dont Île-de-France	39 567	37 187

Sources : SOeS d'après SOeS, RATP et UTAC

En France, les autobus de moins de 5 ans réalisent chacun en moyenne 8 200 km de plus que la moyenne annuelle pratiquée par tous les autobus, les autocars 7 900 km. En Bretagne, les autobus réalisent en moyenne annuelle par véhicule 1 300 km de plus qu'en France, les autocars 2 400 km de moins.

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 inter-urbaines, on utilise des autocars, dans lesquels les voyageurs sont obligatoirement assis.

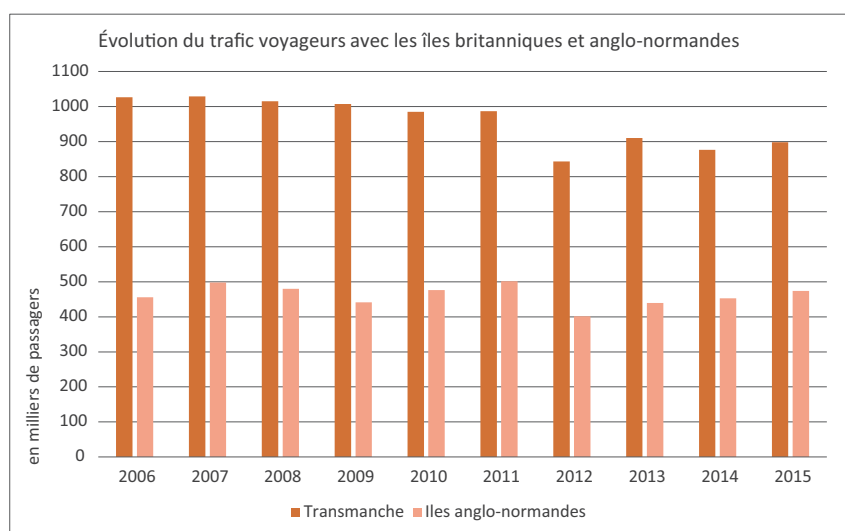
LE TRANSPORT MARITIME

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

Les liaisons avec l'Angleterre et les îles anglo-normandes se répartissent quasiment à parts égales les 42 300 voyageurs de plus qu'en 2014. Cela représente une augmentation globale de 3,2%. Les liaisons transmanche effectuées de ou à partir des ports de Roscoff et de Saint Malo atteignent ainsi le seuil des 900 000 voyages. Le port de Roscoff concentre environ 60 % de ce trafic. Il se rapproche du niveau atteint sur les premières années de la décennie 2006-2015, alors que le trafic de St Malo bien qu'en progression est encore loin de la valeur maximale de 2007.

Liaisons/ports	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liaisons transmanche										
St-Malo	472 943	465 980	465 194	474 726	452 940	441 430	339 511	371 910	360 912	369 936
Roscoff	553 450	563 105	550 001	532 428	532 039	545 468	504 029	538 373	515 680	528 221
Total	1 026 393	1 029 085	1 015 195	1 007 154	984 979	986 898	843 540	910 283	876 592	898 157
Liaisons anglo-normandes										
St-Malo	455 832	498 113	479 770	441 309	476 534	501 790	401 816	439 460	453 131	473 865
Total liaisons	1 482 225	1 527 198	1 494 965	1 448 463	1 461 513	1 488 688	1 245 356	1 349 743	1 329 723	1 372 022

Source : ORTB



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

îles	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bréhat	381 543	382 880	362 895	398 943	387 391	360 256	329 788	351 621	388 982	372 973
Batz	185 818	188 818	175 644	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ouessant/Molène	241 333	268 543	265 374	269 824	252 673	254 856	240 600	242 610	241 675	235 907
Sein ⁽¹⁾	97 184	94 889	85 581	86 484	91 554	90 672	80 249	86 259	89 390	91 491
Les Glénans	69 646	45 716	42 516	36 032 ⁽²⁾	38 357 ⁽²⁾	nd	nd	nd	nd	nd
Groix	461 148	462 926	430 990	449 787	448 240	453 691	435 505	425 743	429 926	431 155
Belle-Ile	897 964	863 558	810 175	838 293	813 204	847 559	821 506	810 583	815 547	841 283
Houat/Houëdic	116 986	125 983	118 547	125 934	132 826	131 090	128 221	131 266	139 648	135 420
Total	2 451 622	2 433 313	2 291 722	2 205 297	2 164 245	2 138 124	2 035 869	2 048 082	2 105 168	2 108 229

Source : ORTB

nd : non disponible

(1) Hors lignes saisonnières privées

(2) Trafic avec les Glénan de juin à septembre uniquement

Évolution annuelle du trafic côtier (port de St-Malo et traversée de la rade de Lorient)

Le trafic côtier du port de Saint-Malo progresse de 4,6 %. C'est le deuxième meilleur résultat depuis 2006 après 2009. Le trafic dans la rade de Lorient a baissé légèrement (-1,5 %) en 2015. C'est un total sur les trois dernières années d'environ 16 500 voyages de moins.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
St-Malo	210 527	178 194	211 910	284 858	268 724	245 108	227 748	244 052	263 206	275 272
Rade de Lorient	669 476	703 650	710 091	685 344	725 665	777 154	782 793	779 887	777 992	766 348

Source : ORTB

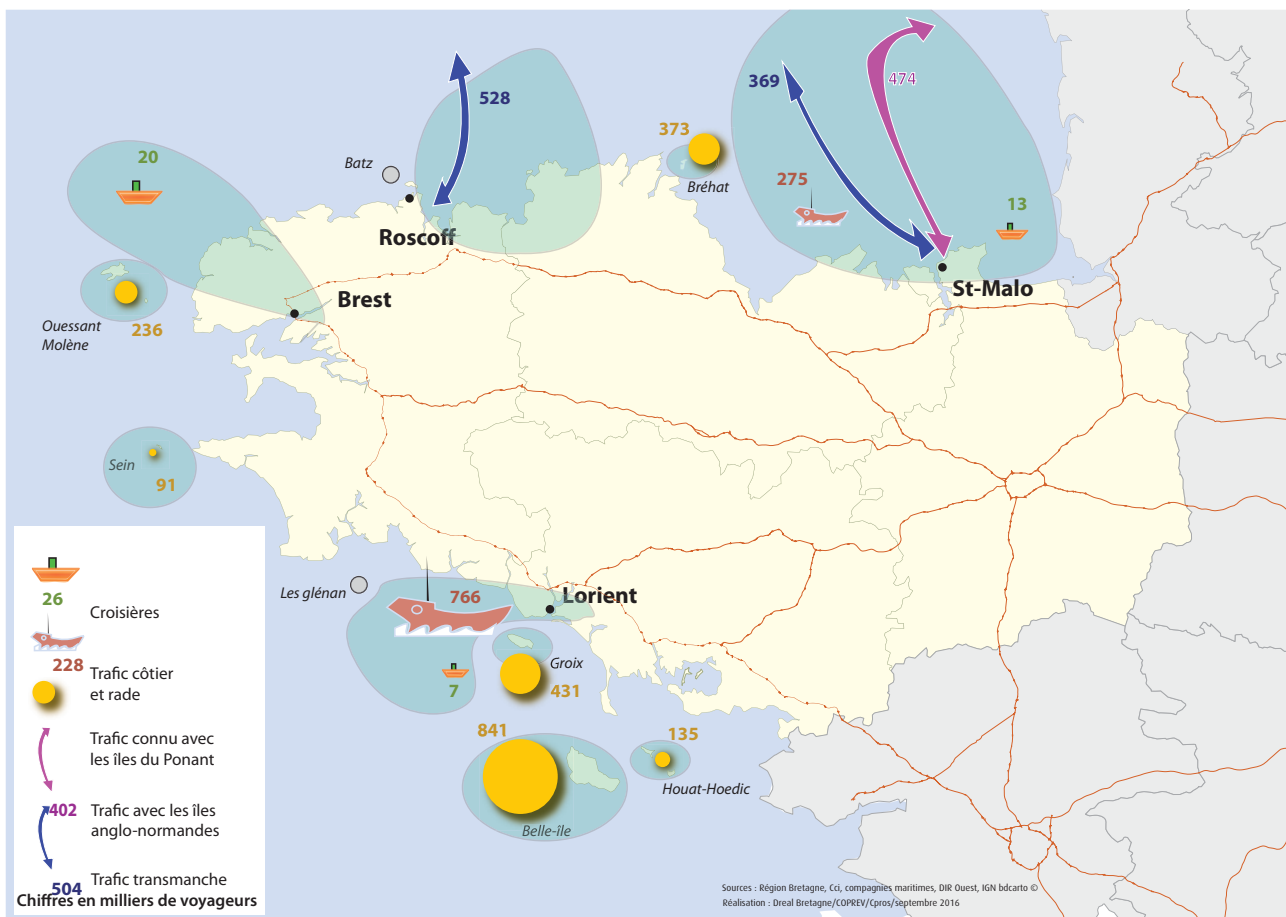
Évolution annuelle du trafic des escales de croisières de tourisme (3)

Port	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Brest	27 400	35 656	24 132	54 224	68 302	51 626	9 158	25 226	32 176	19 465
Concarneau	128	0	0	0	0	4 610	4 528	1 736	1 726	3 103
Lorient	2 054	2 910	11 752	2 978	9 336	3 056	8 604	7 660	6 965	7 230
St-Malo	18 396	13 849	14 498	14 598	17 106	31 328	25 637	25 930	11 758	13 368
Roscoff	56	482	0	694	2 096	726	0	0	0	208
Total	48 034	52 897	50 382	72 494	96 840	91 346	47 927	60 552	52 625	43 374

Source : ORTB

(3) Les passagers des croisières en escale sont comptabilisés deux fois (en entrée et en sortie)

Trafic de voyageurs pour principaux ports et les îles du ponant en 2015



LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs par mode de transport en Bretagne en 2012

	Voiture, camion, fourgonnette	Deux-roues	Transport en commun	Marche à pied	Pas de transport	Total actifs
Selon le sexe						
Femmes	495 183	11 787	40 655	41 276	37 640	626 541
Hommes	554 733	30 772	36 011	37 101	28 651	687 267
Ensemble	1 049 916	42 559	76 666	78 377	66 291	1 313 808
Selon le lieu d'emploi						
Commune de résidence actuelle	283 265	24 033	32 521	73 558	63 663	477 041
Autre commune du département de résidence	686 659	16 940	34 279	3 437	1 548	742 863
autre département de la région de résidence	52 038	872	2 785	328	237	56 260
Autre	27 955	714	7 081	1 053	843	37 645
Ensemble	1 049 916	42 559	76 666	78 377	66 291	1 313 808

Source : INSEE RP 2012/Enquête annuelle du recensement

	Voiture, camion, fourgonnette	Deux-roues	Transport en commun	Marche à pied	Pas de transport	Total en nombre	Distance moyenne en km*	Durée moyenne en mn*
Selon la PCS								
Agriculteurs exploitants	15 141	695	103	8 968	14 397	39 305	4,5	3,8
Artisans, commerçants, chefs entreprise	67 213	1 416	1 328	5 961	11 338	87 255	11,8	9,1
Cadres et professions intellectuelles supérieures	142 051	5 902	15 210	9 729	5 518	178 411	35,1	25,0
Professions intermédiaires	280 690	8 454	18 597	13 599	5 908	327 248	27,3	20,7
Employés	276 220	9 991	26 496	26 795	23 832	363 334	16,4	13,9
Ouvriers	268 602	16 100	14 931	13 325	5 297	318 256	19,9	17,2
Selon le secteur d'activité								
Agriculture, sylviculture, pêche	33 206	1 997	553	11 252	17 345	64 352	8,3	6,8
Industrie	163 730	6 419	5 308	5 702	3 991	185 150	24,0	19,1
Construction	86 053	2 998	2 077	2 046	2 516	95 690	19,6	15,9
Commerce, transport et services divers	438 668	16 921	36 616	30 031	19 632	541 868	25,7	19,3
Admin, enseignement, santé, action sociale	328 259	14 223	32 112	29 346	22 807	426 748	18,5	14,9

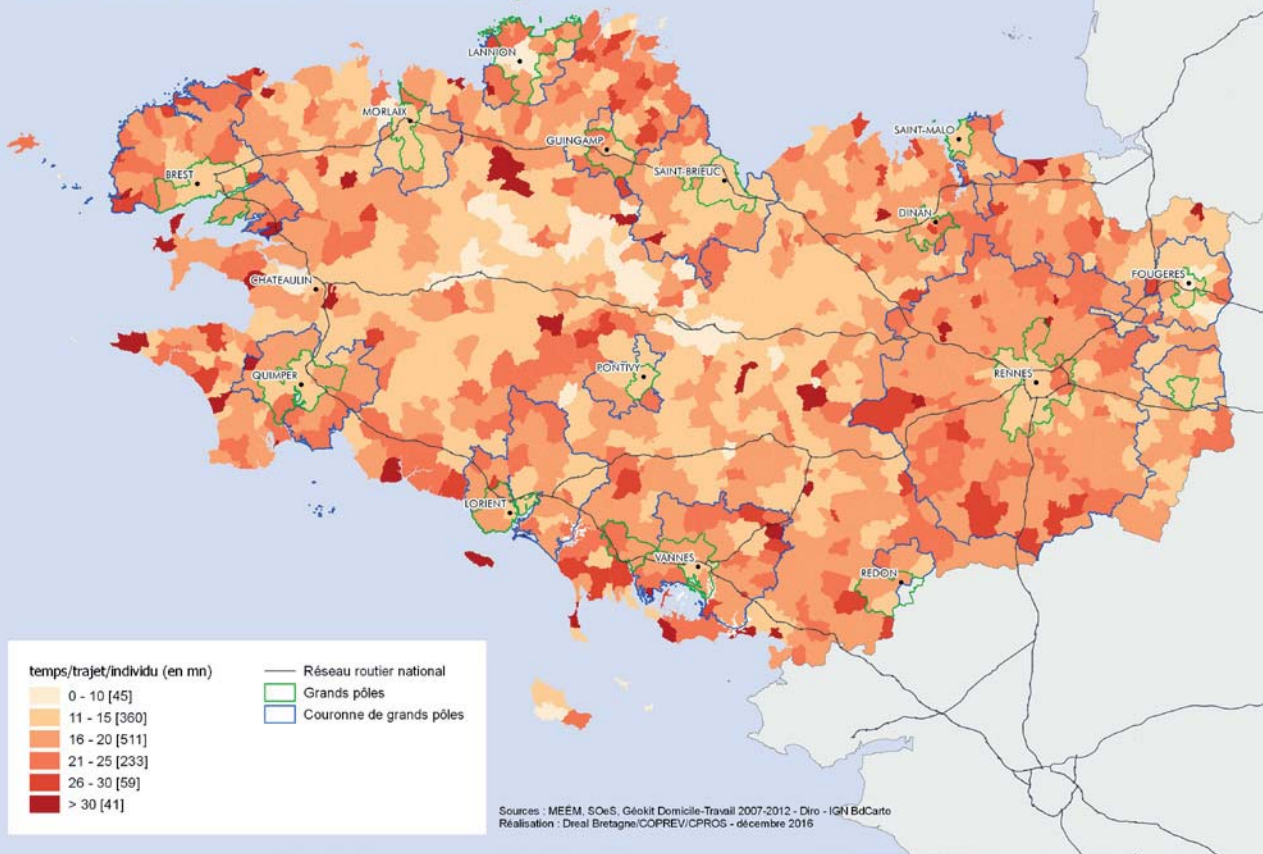
Source : INSEE RP 2012/Enquête annuelle du recensement

Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs selon la distance du trajet domicile travail en Bretagne en 2012

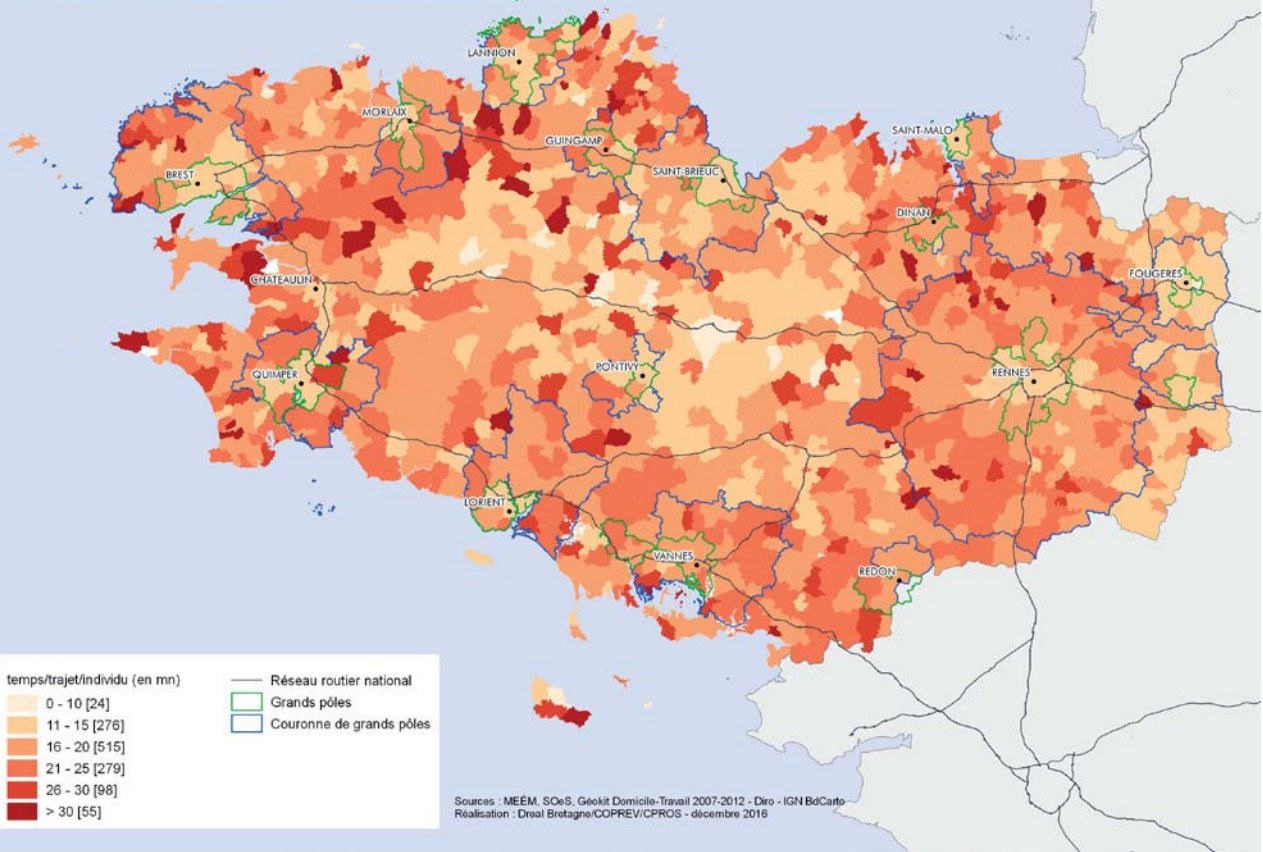
	< 1 km	1 à < 5 km	5 à < 10 km	10 à < 50 km	50 km ou +	Total actifs
selon le sexe						
Femmes	241 929	29 612	98 942	232 025	24 033	626 541
Hommes	235 391	27 740	101 934	266 070	56 133	687 267
Ensemble	477 320	57 353	200 875	498 095	80 165	1 313 808

Source : INSEE RP 2012/Enquête annuelle du recensement

Temps moyen pour un trajet "domicile-travail" - 2007



Temps moyen pour un trajet "domicile-travail" - 2012



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.

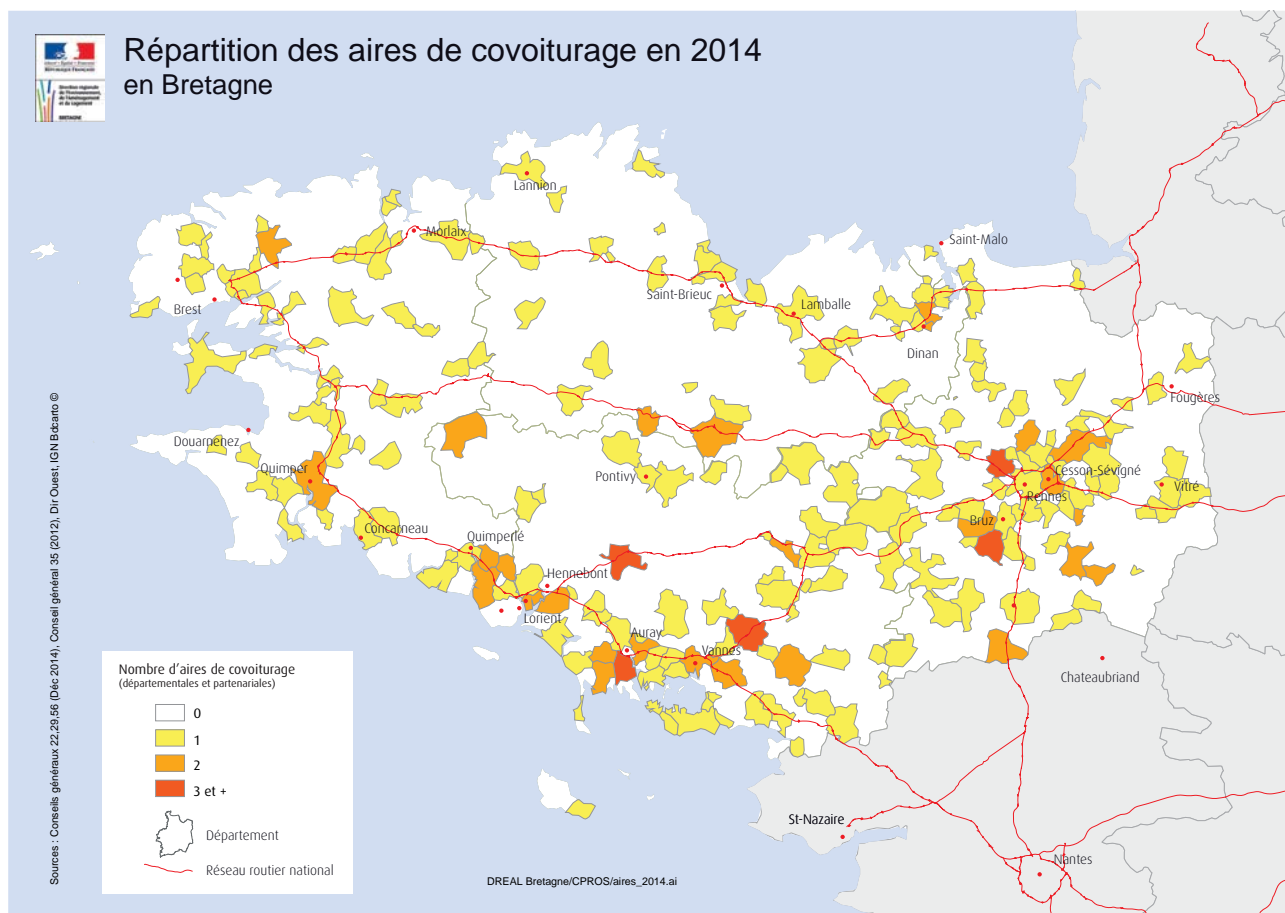
Il existe deux façons d'utiliser le ou les véhicules : utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoitureurs, qui est ainsi alternativement conducteur et passager ; utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (essence, péage).

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 covoitureur 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 : Cerema)



LES FLUX INTRARÉGIONAUX

Les flux intrarégionaux sont constitués quasi essentiellement (99,6 %) de flux routiers dont le poids augmente légèrement mais régulièrement sur les 9 dernières années (+0,2 %). Les transports maritimes en assurent moins de 0,5 %. En flux glissant sur 5 ans, le transport en compte propre représente une part de plus en plus importante (+ 6 points depuis 2007) au détriment du compte d'autrui. Il représente environ 56 % des échanges. Les flux intradépartementaux couvrent une majorité des échanges de 78 % pour les Côtes-d'Armor à 89 % pour l'Ille-et-Vilaine. En 3 ans, le volume moyen glissant sur cinq ans des flux routiers a augmenté de près de 7 millions de tonnes (+6,2 %). L'Ille-et-Vilaine assure près de 35 % de la totalité des échanges routiers, il en assurait 31 % il y a trois ans. Le Finistère en assure 25 %.

Les flux intrarégionaux (origine et destination en Bretagne)

Moyenne sur 5 ans	2003/ 2007	2004/ 2008	2005/ 2009	2006/ 2010	2007/ 2011	2008/ 2012	2009/ 2013	2010/ 2014	2011/ 2015
Mer	662	626	602	569	565	551	555	530	496
Route compte d'autrui	53 722	57 311	56 788	57 305	58 501	56 125	53 491	52 545	51 125
Route compte propre	53 468	56 875	57 819	56 902	55 715	57 071	55 911	59 516	65 017
Total des flux intrarégionaux ⁽¹⁾	107 875	114 824	115 216	114 780	114 780	113 747	109 957	112 590	116 638

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

en milliers de tonnes

(1)

Hors fret ferroviaire

Les flux routiers intrarégionaux

de → vers	Moyenne sur 5 ans (2011/2015)				Total
	22	29	35	56	
Côtes d'Armor	19 447	1 605	2 459	1 411	24 923
Finistère	1 379	24 932	662	1 839	28 813
Ille-et-Vilaine	2 472	925	35 762	1 323	40 483
Morbihan	1 705	2 015	1 216	16 989	21 924
Total	25 003	29 477	40 099	21 563	116 143

Source : MEÉM/SOeS base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

Remarque

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.

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

La première famille de marchandises échangées à l'intérieur de la Bretagne concerne les matériaux de construction. En moyenne glissante sur 5 ans, ils assurent plus de 24 % de ces échanges soit près de 2 points de moins depuis 2013. À l'inverse, la deuxième famille en volume, les minerais, évoluent dans le sens contraire, toujours en moyenne glissante, ils représentaient en 2013, près de 22 % des échanges, ils en représentent en 2015 près de 24 %. Viennent ensuite les produits alimentaires (-0,3 %), agricoles (+1,4 %). Un peu moins de 3 % des flux routiers intrarégionaux concernent des produits énergétiques. L'activité en compte propre assure près de 60 % des échanges. En 2013, elle assurait 51 %.

Libellé Famille (ORTB)	Moyenne 2011 à 2015		
	compte d'autrui	compte propre	Total
Produits agricoles	8 401	9 814	18 215
Produits alimentaires	8 115	9 653	17 768
Produits énergétiques	1 714	1 633	3 347
Minerais	11 551	16 152	27 702
Produits métallurgiques	629	733	1 362
Matériaux de construction	10 300	19 382	29 682
Produits chimiques et engrais	840	636	1 476
Produits manufacturés	7 754	4 972	12 725
Ordures et déchets	1 130	1 987	3 117
Autres marchandises	692	56	749
Total	51 125	65 017	116 143

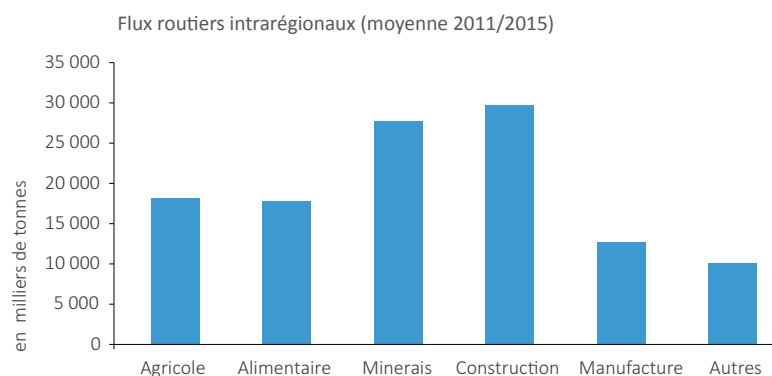
Sources : MEÉM/SOeS base SITRA Marchandises

(en milliers de tonnes)

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.



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; marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent pas être identifiées et ne peuvent donc pas être classées dans l'un des groupes 01 à 16
	Autres marchandises, n.c.a.

LES FLUX INTERRÉGIONAUX

Les flux que la Bretagne entretient avec les autres régions de France baissent en 2015 de près de 10 %. C'est plus de 4 millions de tonnes en moins. Cette baisse affecte aussi bien les flux entrants (-8,3 %) que les sortants (-12 %). Bien que le volume transporté par la mer ait augmenté tant pour les marchandises entrantes (+0,76 %) que pour les sortantes (+40,4 %), le transport par la route (avec près de 36 millions de tonnes) reste prépondérant tant pour les importations (74 %) que pour les exportations (83 %). L'Ille-et-Vilaine et le Finistère essuie quasiment l'intégralité de cette baisse sur un an. Le premier a un résultat en baisse de 15,1 % quand le second recule de près de 17 %. Le Morbihan baisse quant à lui de 2,8 % quand les Côtes-d'Armor réalise près de 420 000 tonnes de plus.

Évolution des flux interrégionaux (échanges de la Bretagne avec les autres régions françaises)

Interrégional		2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ENTRANTS	Fer	2 906	2 065	n.d.	n.d.	n.d.	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	2 025	1 771	1 785
	Route compte d'autrui	17 191	20 692	22 790	18 559	19 384	19 257	18 422	18 147	17 284	15 808
	Route compte propre	3 578	4 009	2 710	2 844	3 786	4 019	4 877	4 072	4 380	3 899
	Total flux entrants	26 055	28 922	27 961	23 870	25 054	24 808	25 140	24 244	23 435	21 491
SORTANTS	Fer	475	340	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Mer (1)	30	40	226	247	209	460	207	321	168	236
	Route compte d'autrui	14 061	15 421	17 080	14 753	16 550	15 765	15 149	13 747	15 038	13 611
	Route compte propre	3 576	3 281	2 390	3 006	3 127	3 729	5 185	4 332	3 515	2 640
	Total flux sortants	18 142	19 082	19 696	18 006	19 885	19 955	20 541	18 400	18 721	16 486
TOTAL des flux		44 197	48 004	47 657	41 876	44 940	44 763	45 681	42 644	42 156	37 978

Source : MEÉM/SOeS base SITRA Marchandises et ORTB

en milliers de tonnes

n.d : données non disponibles

Évolution des échanges routiers interrégionaux par département

Interrégional		2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ENTRANTS	Côtes d'Armor	3 083	3 709	3 490	3 145	3 684	3 528	3 333	3 571	2 738	3 035
	Finistère	3 219	3 297	3 128	2 868	2 485	3 127	2 594	2 238	2 158	1 839
	Ille et Vilaine	10 370	12 465	13 365	11 476	12 956	11 924	11 881	12 016	13 278	11 262
	Morbihan	4 097	5 230	5 514	3 915	4 046	4 697	5 492	4 395	3 489	3 571
	Total région	20 769	24 701	25 497	21 403	23 170	23 276	23 299	22 220	21 664	19 707
SORTANTS	Côtes d'Armor	1 804	2 198	2 385	2 063	2 313	2 733	2 704	2 318	2 089	2 208
	Finistère	2 232	2 366	2 587	2 088	2 454	2 635	2 088	1 789	1 718	1 379
	Ille et Vilaine	10 390	10 764	11 283	10 710	11 913	11 371	12 513	11 217	12 248	10 411
	Morbihan	3 211	3 373	3 208	2 899	2 998	2 756	3 029	2 756	2 498	2 252
	Total région	17 637	18 701	19 463	17 759	19 677	19 495	20 334	18 079	18 553	16 250
TOTAL flux	Côtes d'Armor	4 887	5 907	5 875	5 208	5 997	6 261	6 037	5 889	4 827	5 244
	Finistère	5 451	5 663	5 714	4 956	4 938	5 761	4 682	4 027	3 876	3 217
	Ille et Vilaine	20 760	23 229	24 648	22 186	24 869	23 295	24 393	23 233	25 526	21 673
	Morbihan	7 308	8 603	8 722	6 814	7 043	7 453	8 521	7 150	5 987	5 823
	Total région	38 406	43 403	44 960	39 163	42 847	42 770	43 633	40 299	40 216	35 957

Source : MEÉM/SOeS base SITRA Marchandises et ORTB

en milliers de tonnes

(1) Y compris trafic intrarégional jusqu'en 2001

(2) Totaux hors flux ferroviaires à compter de 2008

Le transport routier : évolution des échanges par type de produits

En 2015, trois familles de marchandises ont des volumes en hausse. Ce sont d'abord les produits énergétiques qui à très forte majorité (85,4 %) sont des importations. Cela représente par rapport à 2014, un supplément de 340 000 tonnes de produits pétroliers ou dérivés du pétrole. Viennent ensuite les produits appartenant à la catégorie des ordures et déchets. Ils augmentent de près de 20 % (+121 000 t). Enfin on trouve les produits chimiques et engrais dont le volume croît de 92 000 tonnes. Les marchandises qui reculent le plus en volume sont les produits manufacturés. Ces derniers perdent 1,4 million de tonnes soit près de -14 % de moins sur un an. Pour les produits agro-alimentaires on enregistre une baisse de 2 millions de tonnes et pour les minerais un recul de 830 000 tonnes.

NST 2007 (regroupement ORTB)	Réceptions					Expéditions				
	2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
Produits agricoles	5 310	4 563	4 886	4 771	4 120	5 034	4 849	3 757	4 115	3 540
Produits alimentaires	4 086	4 163	3 789	3 501	3 119	4 100	5 160	4 936	3 826	3 442
Produits énergétiques	1 016	875	1 451	1 271	1 512	172	190	141	163	259
Minerais	1 458	2 609	1 810	1 970	2 148	1 080	1 457	1 238	2 746	1 737
Produits métallurgiques	790	556	561	483	403	401	334	322	314	263
Matériaux de construction	2 121	2 841	2 327	2 318	1 970	1 237	1 092	1 386	1 308	1 303
Produits chimiques et engrais	1 233	1 062	1 038	1 103	1 247	634	1 014	698	773	721
Produits manufacturés	6 755	6 302	5 914	5 879	4 758	5 877	5 414	4 682	4 524	4 203
Ordures et déchets	272	150	168	126	230	686	642	618	501	517
Autres marchandises	236	178	277	241	200	273	181	302	282	266
TOTAL	23 276	23 299	22 220	21 664	19 707	19 495	20 334	18 079	18 553	16 250

Source : MEÉM/SOeS base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

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

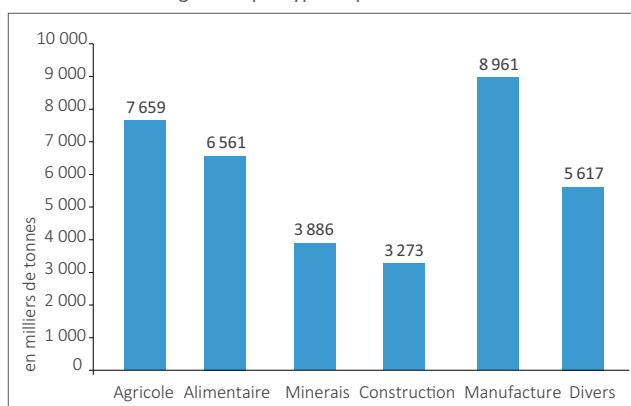
En 2015, la tendance baissière des marchandises échangées avec les autres régions de France touche quasiment toutes les régions qui commercent le plus avec la Bretagne. La région Pays de Loire est toujours et de loin la première des régions en matière de volumes échangés même si elle a perdu 12,1 % (-2,3 millions de tonnes). Les échanges avec cette région représentent 47 % de tous les échanges interrégionaux. Le trafic avec la Normandie, deuxième région en volumes échangés, diminue de près de 15,4 % soit 1,2 million de tonnes en moins. Avec elle, se réalisent 19 % des échanges. Les trois régions suivantes, Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val-de-loire et Hauts-de-france échangent autant que la Normandie.

Régions O/D	Importations en Bretagne				Exportations de Bretagne				Total des échanges			
	2013	2014	2015	2015 (%)	2013	2014	2015	2015 (%)	2013	2014	2015	2015 (%)
Pays de la Loire	10 728	11 012	9 772	49,6	8 035	8 268	7 167	44,1	18 763	19 279	16 939	47,1
Basse-Normandie	2 384	2 443	1 946	9,9	2 555	2 883	2 222	13,7	4 939	5 326	4 168	11,6
Haute-Normandie	1 481	1 468	1 460	7,4	1 211	1 228	1 159	7,1	2 692	2 696	2 620	7,3
Centre	1 583	1 169	1 132	5,7	1 207	959	1 023	6,3	2 790	2 128	2 155	6,0
Ile-de-France	1 509	1 001	995	5,0	1 287	1 098	969	6,0	2 796	2 099	1 964	5,5
Poitou-Charentes	794	727	1 030	5,2	537	731	592	3,6	1 331	1 458	1 622	4,5
Autres régions	3 741	3 844	3 372	17,1	3 248	3 386	3 118	19,2	6 988	7 230	6 490	18,0
Total général	22 220	21 664	19 707	100,0	18 079	18 553	16 250	100,0	40 299	40 216	35 957	100,0

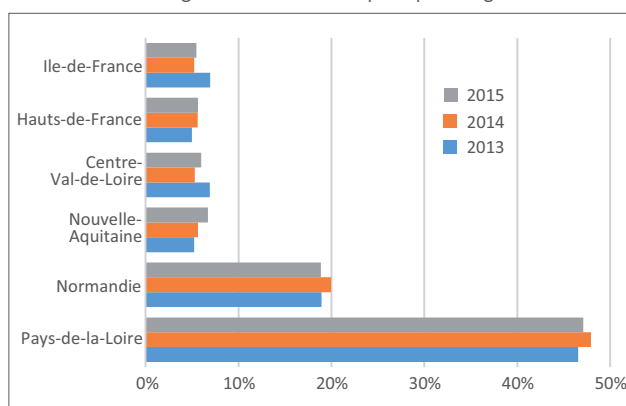
Sources : MEÉM/SOeS base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

Flux routiers interrégionaux par type de produits en 2015



Évolution des échanges routiers selon les principales régions



LES FLUX INTERRÉGIONAUX

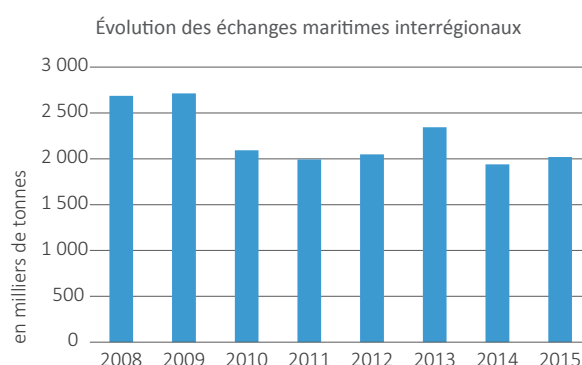
En 2015, le volume échangé par la mer avec les autres régions françaises augmente de 81 000 tonnes, ce qui ne permet pas de gommer la forte baisse de 2014 (-400 000 tonnes) mais ce qui le fait passer au-dessus de la barre des 2 millions de tonnes. Cette hausse est due à plus de 83 % aux exportations. Les marchandises importées représentent 88 % des échanges interrégionaux maritimes. Le volume total de ces échanges est constitué à plus de 46 % par les produits énergétiques, les minerais à hauteur de 31 %, les produits agro-alimentaires pour 8,3 % et les produits chimiques et engrais pour 7 %.

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

Années	Import	Export	Total
2000	2305,8	31,4	2337,1
2005	2155,9	40,4	2196,3
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
2013	2 024,6	320,9	2 345,5
2014	1 771,4	168,0	1 939,4
2015	1784,9	235,8	2 020,7

Source : ORTB

en milliers de tonnes

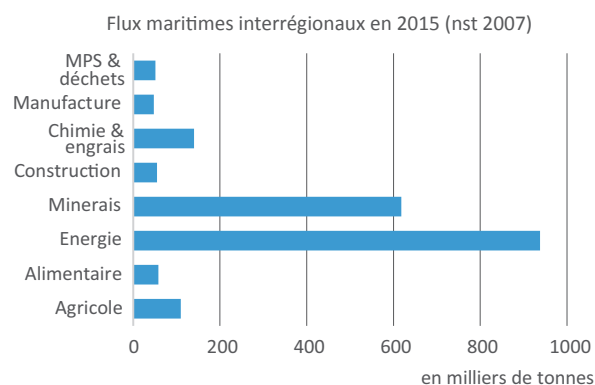


Le transport maritime : importations et exportations par type de produits en 2015

Libellé Famille (ORTB)	Import	Export	Total
Produits agricoles	21,6	88,4	109,9
Produits alimentaires	18,1	39,7	57,8
Produits énergétiques	937,9	0,1	938,0
Minerais	605,1	13,3	618,4
Produits métallurgiques	0,5	0,7	1,2
Matériaux de construction	54,9	0,0	54,9
Produits chimiques et engrais	123,7	16,7	140,5
Produits manufacturés	22,6	24,9	47,5
Matières 1ères secondaires & déchets	0,1	50,9	51,0
Autres marchandises	0,4	1,1	1,5
Total	1 784,9	235,8	2 020,7

Source : ORTB

en milliers de tonnes

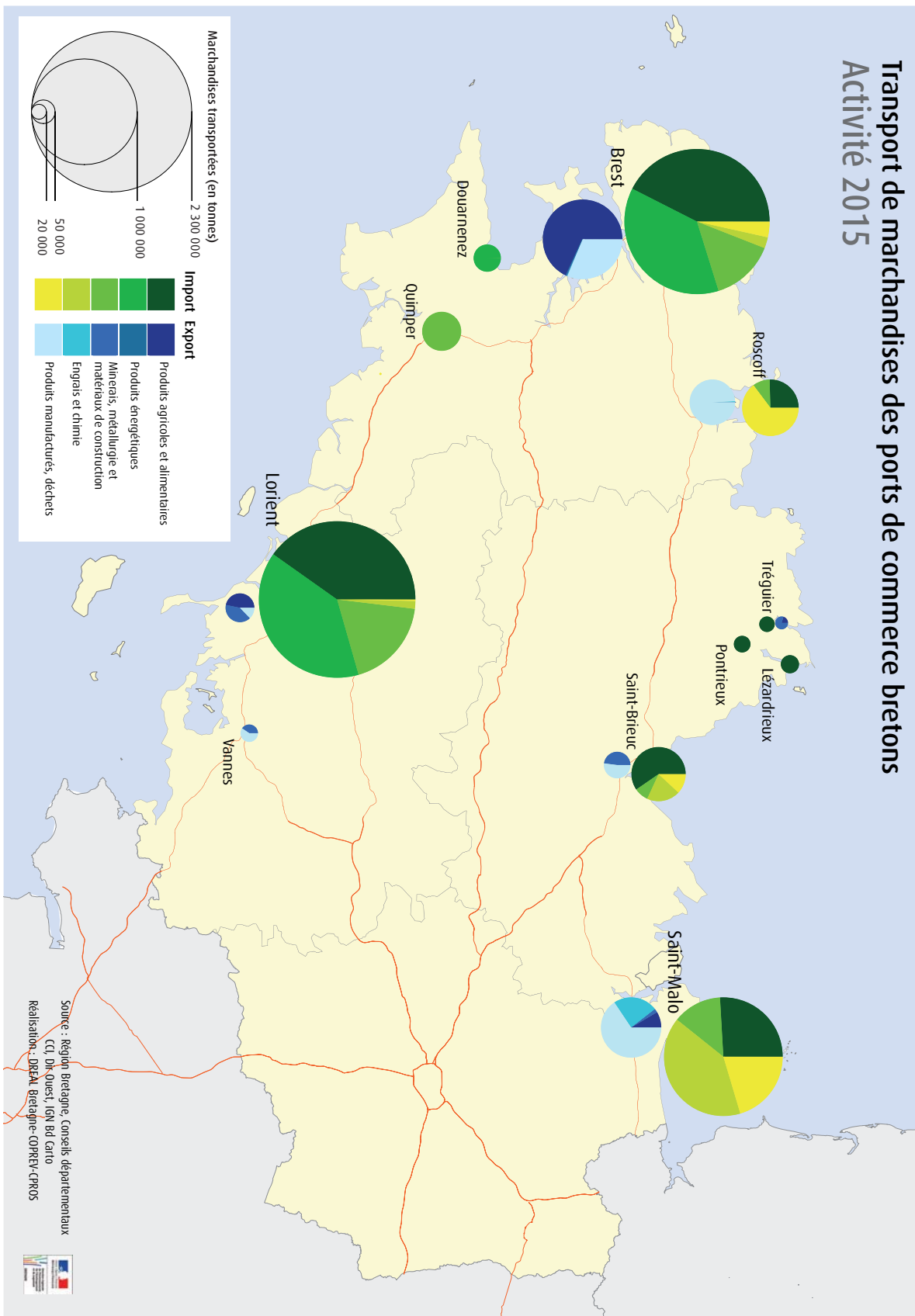


Remarque

Les produits sont ventilés selon une nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (NST), la NST 2007 entrée en vigueur depuis 2009. Elle a remplacé 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.

Transport de marchandises des ports de commerce bretons Activité 2015



Remarque

Les tonnages pour chaque port présenté comprennent l'ensemble des flux de marchandises qu'ils soient intrarégionaux, interrégionaux ou internationaux.

LES FLUX INTERNATIONAUX

Les échanges en valeur, de marchandises de la Bretagne avec les pays étrangers non seulement ont rattrapé la perte de 2013 mais totalisent un volume de marchandises le plus élevé depuis 2009. Sur un an, ce sont 2,3 M€ de marchandises en plus. Les échanges avec les pays de l'UE en représentent encore environ 54 %, (-6 points) à majorité (80 %) routier. À contrario, les trafics avec les pays extra-communautaires se font par voie maritime à 78 % et aérienne à 16 %. L'Ille-et-Vilaine et le Finistère assurent 71 % des échanges internationaux, le Morbihan 19 % et les Côtes-d'Armor 10 %.

Évolution des échanges de marchandises de la Bretagne avec les pays étrangers (en valeur)

Mode de transport		2002	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Importations	Air	822,7	1 108,8	698,8	1 020,1	767,7	782,6	662,6	665,2
	Fer	71,1	61,8	70,6	65,8	70,7	50,6	74,3	63,3
	Mer	2 295,3	2 425,4	2 456,7	3 098,8	3 727,1	3 858,1	3 488,9	4 965,4
	Route	3 142,2	3 938,1	4 302,0	5 001,5	6 365,5	6 127,6	6 006,6	5 944,8
	Total importations	6 331,3	7 534,1	7 528,1	9 186,2	10 931,0	10 819,0	10 232,5	11 638,7
Exportations	Air	1 221,3	1 138,6	1 238,3	1 035,5	1 089,4	1 080,9	1 097,9	1 053,5
	Fer	143,9	264,1	502,1	225,3	525,3	559,7	358,4	269,1
	Mer	2 652,3	2 638,5	2 384,2	2 737,7	3 212,1	3 605,6	3 512,9	4 553,8
	Route	4 130,0	3 868,0	4 497,1	5 073,8	6 150,1	5 548,7	5 488,9	5 479,3
	Total exportations	8 147,6	7 909,3	8 621,7	9 072,2	10 976,9	10 794,9	10 458,1	11 355,7
Total des flux		14 478,8	15 443,4	16 149,8	18 258,4	21 907,9	21 613,9	20 690,6	22 994,4

Sources : MEÉM/ SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Les flux internationaux par département, zone d'échanges et mode de transport en 2014 (en valeur)

Mode de transport		22	29	35	56	Bretagne
Intra-communautaire	air	21,8	52,2	81,2	7,9	163,0
	fer	7,7	13,6	291,4	18,1	330,8
	mer	212,7	718,2	640,0	428,5	1 999,4
	route	1 295,6	2 452,7	4 182,7	1 983,6	9 914,5
	Total	1 537,8	3 236,7	5 195,2	2 438,0	12 407,7
Extra-communautaire	air	173,0	350,4	537,6	467,7	1 528,8
	fer	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
	mer	324,9	4 396,3	1 661,9	1 109,5	7 492,7
	route	44,7	133,0	331,7	150,7	660,2
	Total	542,7	4 879,7	2 532,1	1 728,0	9 682,5
Autres (1)	air	1,9	2,8	21,2	0,9	26,9
	fer	0,0	0,5	0,0	0,2	0,7
	mer	1,8	9,0	9,6	6,6	27,0
	route	112,2	191,4	395,0	150,9	849,5
	Total	115,9	203,7	425,9	158,7	904,2
Total	Air	196,7	405,4	640,0	476,6	1 718,7
	Fer	7,7	14,1	292,3	18,3	332,5
	Mer	539,4	5 123,5	2 311,6	1 544,6	9 519,1
	Route	1 452,5	2 777,1	4 909,4	2 285,1	11 424,1
	Total	2 196,4	8 320,1	8 153,2	4 324,6	22 994,4

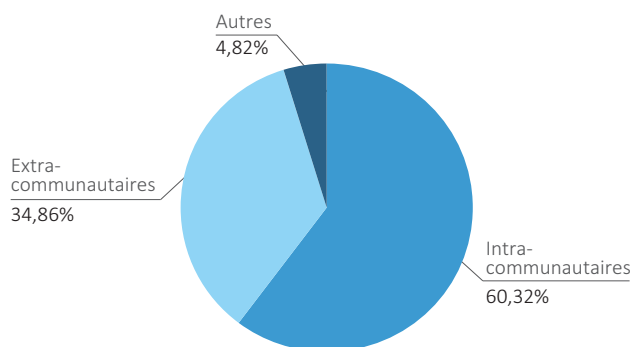
Sources : MEÉM/ SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

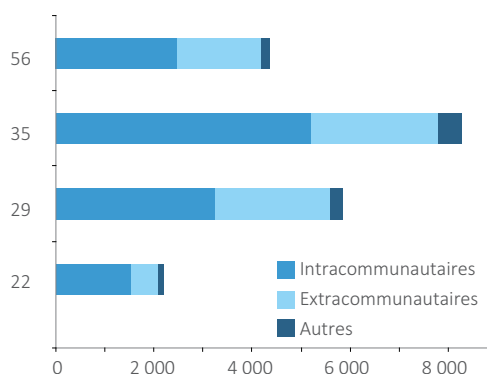
(1)

Pour être totalement exhaustif, il est nécessaire de faire figurer dans le tableau de synthèse sur les flux internationaux une catégorie « Autres ». En 2013, cette modalité regroupe 5% de l'ensemble des flux de marchandises entre la Bretagne et l'étranger (997 millions d'euros sur un total de 20,69 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 DAU (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).

par zone d'échanges



par département



Source : MEÉM/ SOeS base SITRA Marchandises

Les importations et exportations par pays en 2014 (en valeur)

Pays Intra-communautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Allemagne	1 298,3	1 035,8	2 334,2	18,8
Autriche	59,2	77,2	136,4	1,1
Danemark	87,9	93,1	180,9	1,5
Espagne	838,1	922,8	1 760,9	14,2
Finlande	66,3	30,3	96,6	0,8
Grèce	11,0	114,5	125,5	1,0
Irlande	179,0	79,4	258,4	2,1
Italie	618,1	831,8	1 449,9	11,7
Pays-Bas	700,1	516,6	1 216,7	9,8
Portugal	221,9	108,4	330,3	2,7
Royaume-Uni	507,7	731,3	1 239,0	10,0
Suède	244,4	117,0	361,4	2,9
UEBL	872,1	777,4	1 649,6	13,3
Nouveaux 12	533,0	735,1	1 268,1	10,2
Total	6 237,0	6 170,7	12 407,7	100,0

Les relations commerciales de la Bretagne avec les pays de l'Union européenne sont très légèrement déficitaires : les importations en représentent 50,6 %. L'Allemagne entretient 19 % de la totalité des échanges intra-communautaires, l'Espagne (14%), l'UEBL (13%) et l'Italie (12 %). Les transactions commerciales avec les pays extra-communautaires sont encore déficitaires (53 %) malgré la forte progression des importations en 2014. Tous les pays renforcent leurs échanges hormis l'Amérique du Nord (-3,2%) et l'Océanie (-5,4%). L'Asie participe à hauteur de près de 41 % à ces transactions, l'Afrique à égalité avec les autres pays d'Amérique à hauteur de 17 %. Grâce à la Suisse, les autres pays d'Europe en font 12 % comme l'Amérique du Nord. La plus forte évolution revient aux autres Pays d'Amérique qui progressent de + 168 %.

Pays Extracommunautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Autres pays d'Europe	583,2	567,4	1 150,6	11,9
Afrique	777,9	849,9	1 627,9	16,8
Amérique du Nord	569,4	578,4	1 147,8	11,9
Autres pays d'Amérique	778,1	848,7	1 626,8	16,8
Asie	1 773,4	2 166,6	3 940,0	40,7
Océanie	20,7	72,5	93,2	1,0
DOM-TOM et divers	39,1	57,2	96,2	1,0
Total	4 541,8	5 140,7	9 682,5	100,0

(1)

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

Source : MEÉM/ SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

LES FLUX INTERNATIONAUX

Évolution des types de produits échangés (en valeur)

Groupes NST 2007		Flux intracommunautaires			Flux extracommunautaires		
		2012	2013	2014	2012	2013	2014
Routier	Produits agricoles	486,3	498,6	481,2	26,8	23,5	20,6
	Produits alimentaires	2 889,3	3 018,0	2 996,6	146,5	153,8	102,7
	Produits énergétiques	18,3	16,6	15,1	0,0	0,0	0,0
	Minerais	60,7	68,0	76,0	4,2	5,6	5,1
	Produits métallurgiques	808,2	765,7	784,4	20,9	21,2	18,6
	Matériaux de construction	192,9	185,7	174,1	6,3	5,4	8,0
	Produits chimiques et engrais	1 891,8	1 996,4	2 057,8	129,8	132,2	127,3
	Produits manufacturés	3 664,5	3 290,5	3 281,7	379,4	342,3	319,4
	Ordures et déchets	44,6	42,4	47,6	0,1	0,1	0,1
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	5,3	2,9	58,3
	10 056,6	9 881,8	9 914,5	719,4	687,0	660,2	
Ferroviaire	Produits agricoles	10,6	11,9	8,7	0,0	0,0	0,0
	Produits alimentaires	4,7	4,3	3,0	0,0	0,0	0,0
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Produits métallurgiques	3,6	0,4	0,6	0,0	0,0	0,0
	Matériaux de construction	0,6	0,5	0,3	0,0	0,0	0,0
	Produits chimiques et engrais	4,9	5,2	4,1	0,0	0,0	0,0
	Produits manufacturés	517,1	402,8	314,0	65,9	3,0	0,9
	Ordures et déchets	2,9	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	544,2	425,2	330,8	65,9	3,0	0,9	
Maritime	Produits agricoles	195,9	204,4	194,5	368,4	308,3	300,5
	Produits alimentaires	624,0	687,5	639,0	2 081,0	2 006,2	1 839,6
	Produits énergétiques	584,4	295,6	299,7	158,3	287,7	320,1
	Minerais	17,2	15,7	19,4	40,1	36,0	29,0
	Produits métallurgiques	37,7	49,4	53,1	148,7	137,8	130,6
	Matériaux de construction	17,3	23,3	22,9	50,5	50,2	48,7
	Produits chimiques et engrais	342,1	315,1	365,1	518,1	545,8	595,0
	Produits manufacturés	530,8	394,0	386,1	1 655,4	1 549,0	4 208,3
	Ordures et déchets	39,2	28,8	19,7	8,1	10,8	4,3
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	19,5	15,9	16,6
	2 388,5	2 013,7	1 999,4	5 048,2	4 947,6	7 492,7	
Aérien	Produits agricoles	1,0	2,2	1,1	80,4	72,8	71,5
	Produits alimentaires	0,5	0,7	1,0	25,5	22,8	23,3
	Produits énergétiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,6	0,3	0,2
	Produits métallurgiques	0,9	0,7	1,4	31,2	23,5	19,8
	Matériaux de construction	0,0	0,0	0,1	3,6	4,1	3,3
	Produits chimiques et engrais	38,2	31,6	53,2	588,5	539,5	465,9
	Produits manufacturés	142,6	125,6	106,3	902,4	899,0	934,3
	Ordures et déchets	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	26,2	12,9	10,4
	183,3	160,8	163,0	1 658,8	1 574,9	1 528,8	
Tous modes	Produits agricoles	693,8	717,0	685,5	475,6	404,5	392,6
	Produits alimentaires	3 518,5	3 710,5	3 639,6	2 252,9	2 182,7	1 965,7
	Produits énergétiques	602,7	312,2	314,8	158,4	287,8	320,1
	Minerais	78,0	83,7	95,5	45,0	41,8	34,3
	Produits métallurgiques	850,3	816,2	839,4	200,8	182,5	168,9
	Matériaux de construction	210,8	209,6	197,3	60,5	59,8	60,1
	Produits chimiques et engrais	2 276,9	2 348,3	2 480,2	1 236,5	1 217,5	1 188,2
	Produits manufacturés	4 855,0	4 212,8	4 088,0	3 003,2	2 793,3	5 462,9
	Ordures et déchets	86,7	71,2	67,5	8,5	10,9	4,5
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	51,0	31,7	85,3
	13 172,7	12 481,4	12 407,7	7 492,3	7 212,5	9 682,5	

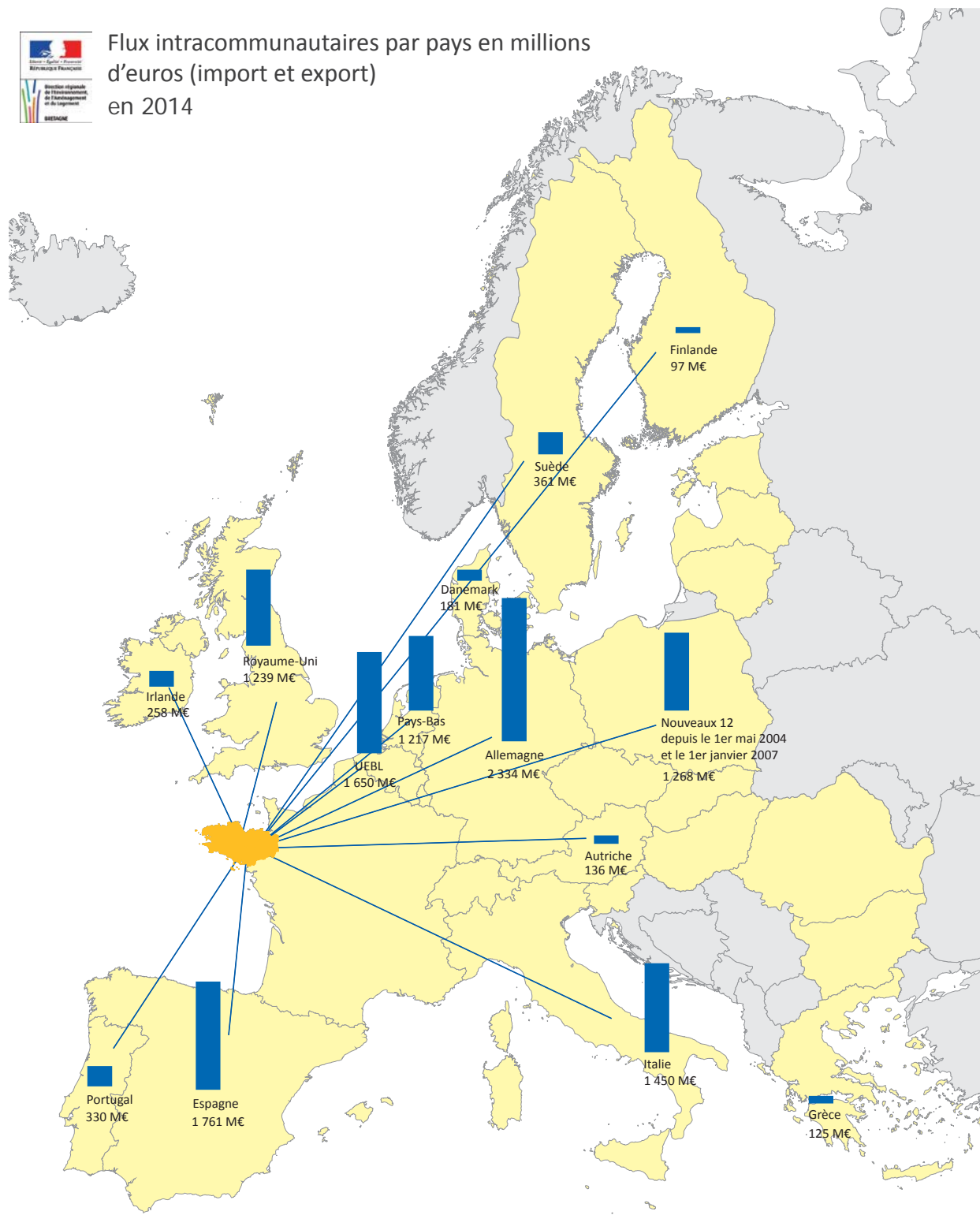
Sources : MEEM / SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Les produits manufacturés composent plus de 43 % de ces transactions internationales. C'est 2,5 M€ de plus sur un an. Les produits alimentaires arrivent en deuxième position, ils perdent environ 300 000 tonnes sur un an suivi des produits chimiques et engrais dont les volumes à contrario augmentent de 100 000 tonnes. Ces trois familles de marchandises assurent plus de 85 % des transactions internationales. Ces transactions se font à 48 % par la route. Le maritime en capte 43 % et l'aérien environ 8 %. Les produits manufacturés prennent la route à 38 % et la mer à 21 %. Les produits alimentaires passent par la route à 55 % et la mer à 11 %. Les produits manufacturés sont aussi transportés par le train ou l'avion..



Flux intracommunautaires par pays en millions d'euros (import et export) en 2014



Sources : MEE/SOeS/SITRA-M 2014
Réalisation : Dreal Bretagne/Coprev/Cpro - octobre 2016

L'ACTIVITÉ DES PORTS ET AÉROPORTS

Évolution de l'activité des principaux ports de commerce en Bretagne

L'activité des principaux ports de commerce bretons continue à reculer pour la cinquième année consécutive. C'est 1,3 Mt de moins en cinq ans. En 2015, la baisse est de près de -4 %. Cette baisse d'activité (-310 000 tonnes) due en grande partie au port de Brest s'explique par le recul des importations (-340 000 t) malgré un résultat positif des exportations (+35 000 t). Parmi les trois ports de commerce décentralisés à la Région, l'activité de celui de Saint-Malo baisse lui aussi mais plus modestement. Il perd en 2015 environ 5 % de trafic sur un an. À contrario, celui de Lorient relève légèrement son trafic (+0,5 %).

PORTS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015				Evol. 15-14
									Entrées	Sorties	Total	Total (%)	
Brest	2 762,1	2 789,6	2 814,4	2 944,0	2 969,0	3 033,5	2 887,5	2 806,6	1 951,4	607,0	2 558,5	33,3	-8,8
Concarneau						0,1	0,28	0,198	0,5		0,5	0,0	162,6
Douarnenez	38,9	68,4	68,4	64,9	71,8	63,0	65,0	71,5	69,3		69,3	0,9	-3,1
Landerneau	9,9		7,8	7,6	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd		-
Le Légué	346,6	371,4	261,4	348,5	364,2	336,3	320,9	366,1	273,5	65,6	339,1	4,4	-7,4
Lézardrieux	16,8	24,9	20,4	21,0	22,8	25,8	16,7	29,2	31,2		31,2	0,4	6,8
Lorient	2 858,6	3 010,9	2 550,3	2 667,5	2 608,7	2 475,4	2 462,4	2 325,6	2 261,0	76,9	2 337,9	30,4	0,5
Pontrieux	92,3	102,3	90,0	86,6	77,2	87,3	71,3	13,7	26,2		26,2	0,3	90,9
Quimper	246,2	234,0	257,7	192,6	207,9	210,8	174,6	141,2	142,7		142,7	1,9	1,1
Redon	83,4	80,7	71,1	60,4	62,6	54,6	-					0,0	-
Roscoff	557,7	498,9	461,2	484,6	491,2	485,1	485,4	467,5	294,3	192,8	487,2	6,3	4,2
St-Malo	2 015,9	1 925,7	1 629,9	1 971,6	1 789,1	1 450,6	1 504,8	1 715,8	1 297,1	334,7	1 631,9	21,2	-4,9
Tréguier	94,8	94,7	82,7	37,8	68,1	46,3	45,3	41,7	22,7	15,8	38,5	0,5	-7,7
Vannes	30,7	26,7	25,2	27,0	25,9	25,6	29,2	22,5		28,8	28,8	0,4	27,8
TOTAL	9 153,7	9 228,1	8 340,6	8 914,1	8 758,5	8 294,4	8 063,3	8 001,6	6 370,1	1 321,7	7 691,8	100,0	-3,9

Sources : ORTB - enquête ports de commerce

en milliers de tonnes

* Le Légué 2014 : 366,1 = 362,5 + 3,6 tonnes non identifiables en entrée ou en sortie

Evolution de l'activité fret des aéroports en Bretagne

En 2015, le fret aérien suit la même tendance que celle des ports. L'activité de l'aéroport de Brest recule de 14,6 % quand celui de Rennes baisse de près de 6 %. C'est la quatrième baisse consécutive depuis 2011 enregistrée sur ces deux aéroports. Le fret aérien et camionné occupe plus de 96 % du trafic. C'est plus de 12 points de plus sur un an.

Aéroports	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015			Evol. 15-14	
									Total	Aérien + Camionné	Postal		Total (%)
Brest	4 774	4 809	4 592	4 942	5 319	4 722	4 470	4 203	3 589	3 056	533	25,9	-14,6
Rennes	12 537	14 534	12 107	11 170	14 599	13 288	12 094	10 926	10 276	10 276	-	74,1	-5,9
TOTAL	17 311	19 343	16 699	16 112	19 918	18 010	16 564	15 129	13 865	13 332	533	100,0	-8,4

Source : CRCI de Bretagne

en milliers de tonnes

LA LOGISTIQUE

LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES

En 2015, 48 bâtiments non agricoles de plus de 1000 m² ont obtenu leur permis de construire. Sur un an, la surface de plancher des bâtiments autorisés progresse de plus de 15 %. On arrive ainsi à un ratio surface de plancher par bâtiment d'environ 5000 m². C'est le ratio le plus élevé depuis 2006 en Bretagne. La surface moyenne par bâtiment sur 16 ans se situe aux alentours de 3100 m².

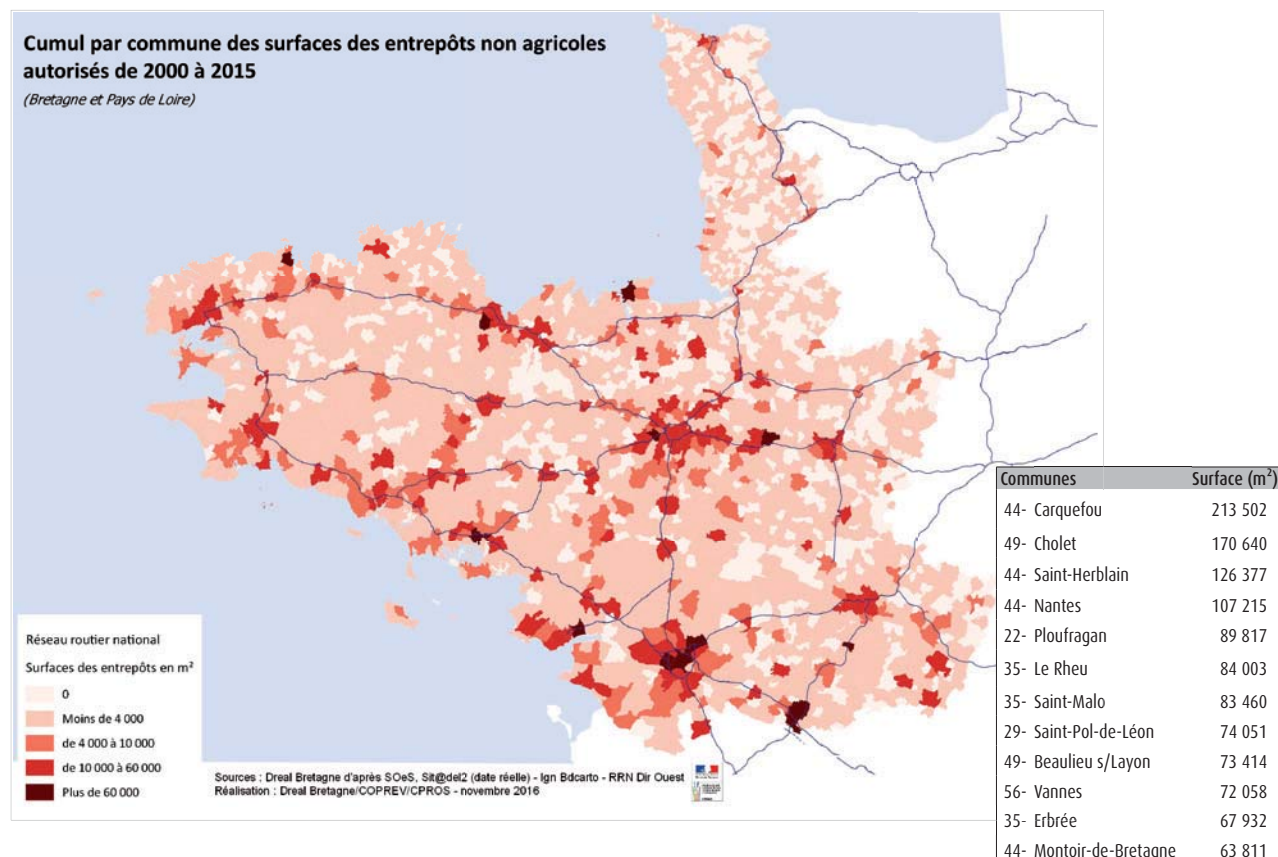
Répartition des bâtiments de stockage non agricole de plus de 1 000 m² autorisés en Bretagne

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Cumul 2000/2015
Nombre de bâtiments											
22	3	4	9	15	10	3	7	1	12	9	119
29	9	10	17	9	10	17	18	13	12	9	152
35	14	23	21	16	24	15	15	18	23	16	275
56	7	17	10	22	11	11	12	17	11	14	165
Région	33	54	57	62	55	46	52	49	58	48	711
Surface des bâtiments (en milliers de m²)											
22	4	7	46	45	21	6	18	1	59	29	386
29	29	17	46	20	21	95	39	23	29	38	412
35	107	57	86	66	83	44	46	47	89	123	991
56	16	47	19	63	18	32	20	38	29	49	405
Région	155	128	198	194	144	177	123	109	207	238	2 194

Remarque

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.

Source : DREAL Bretagne - Base SITADEL (données en dates réelles actualisées en octobre 2016)



LA LOGISTIQUE

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

Mode de conditionnement des marchandises dans les échanges routiers entre la Bretagne et les autres régions françaises

Conditionnement	2013			2014			2015		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Conteneur	530	765	1 295	651	753	1 404	415	732	1 147
Palettes	6 969	6 882	13 851	6 511	6 838	13 349	6 354	5 970	12 324
Produits emballés	1 386	230	1 615	1 215	241	1 456	1 163	329	1 492
Vrac	9 744	6 810	16 554	10 093	7 698	17 791	8 972	6 616	15 587
Autre	3 556	3 330	6 886	3 193	3 023	6 216	2 802	2 604	5 406
Total	22 185	18 016	40 201	21 664	18 553	40 216	19 707	16 250	35 957

Source : MEÉM / SOeS base SITRA Marchandises

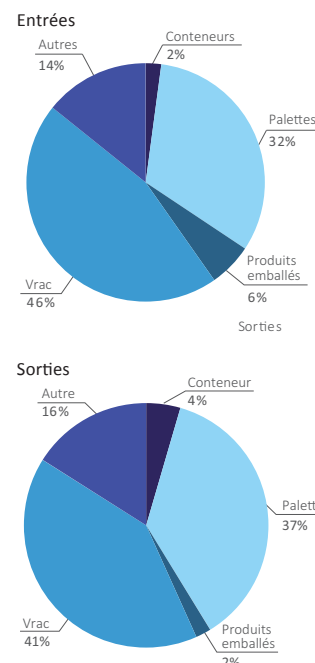
(en milliers de tonnes)

Mode de conditionnement détaillé des marchandises dans les échanges intrarégionaux et interrégionaux

Conditionnement détaillé	2013		2014		2015	
	INTRA	INTER	INTRA	INTER	INTRA	INTER
Vrac liquide et gazeux	7,0	4,5	7,3	3,8	12,1	4,9
Vrac solide	62,2	36,7	63,1	40,5	60,8	38,5
Grands conteneurs	0,6	2,3	1,2	2,0	0,6	1,8
Autres conteneurs	1,5	0,9	1,5	1,5	0,6	1,4
Marchandises palettisées	13,5	34,5	11,9	33,2	11,2	34,3
Marchandises préélinguées	0,2	0,7	0,1	0,3	0,5	0,6
Unités mobiles automotrices	1,9	1,3	2,1	1,4	1,5	1,8
Animaux vivants	1,4	1,5	1,9	0,9	1,8	1,0
Autres unités mobiles	0,4	0,2	0,4	0,1	0,1	0,1
Solides emballés	0,4	0,5	0,3	0,6	0,3	0,3
Liquides et Gaz emballés	2,4	3,5	2,1	3,0	3,0	3,8
Autres conditionnement	8,4	13,4	8,2	12,7	7,6	11,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MEÉM / SOeS base SITRA Marchandises

(en %)



Évolution du transport routier de marchandises en palettes suivant le type de flux

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Flux palettes en intrarégional	13 667	15 287	17 230	12 283	14 936	17 419	14 038	15 140	13 591	13 714
Flux palettes en interrégional	16 055	16 689	17 646	14 465	15 823	16 029	14 078	13 851	13 349	12 324
Total flux palettes	29 723	31 976	34 876	26 748	30 759	33 447	28 116	28 990	26 940	26 038
Total des flux routiers nationaux*	162 921	162 242	177 707	140 045	157 054	156 986	156 830	149 701	152 277	152 100
Part des palettes dans l'ensemble des flux routiers	18,2%	19,7%	19,6%	19,1%	19,6%	21,3%	17,9%	19,4%	17,7%	17,1%

Source : MEÉM / SOeS base SITRA Marchandises

(en milliers de tonnes)

* dont moyenne sur 5 ans pour les flux intrarégionaux



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

Internet : www.observatoire-transport-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 : 1^{er} trim. 2017 - ISSN 1959-0377

Impression :