



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 ...

Marchandises

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

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. 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 qu'une synthèse de 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

SOMMAIRE

L'ACTIVITÉ 06

Les indicateurs socio-économiques	06
Les immatriculations des véhicules routiers	08
Le parc des véhicules routiers	10
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 maritime	34
Les déplacements domicile-travail	36
Le transport urbain	38
Le transport interurbain	39

LES MARCHANDISES 42

Les flux intrarégionaux	42
Les flux interrégionaux	44
Les flux internationaux	48
L'activité des ports et des aéroports	52
La logistique	53

LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Population

Au 1^{er} janvier 2016, la population bretonne s'établit à 3 310 341 habitants soit une augmentation sur un an de 0,5 %. La population bretonne a connu entre 2009 et 2014 des évolutions plus marquées que celle de la population en France métropole (jusqu'à +0,2 point d'écart). Ce qui se traduit par une variation annuelle entre 2009 et 2014 plus élevée en Bretagne (+0,6 %) qu'en France (+0,5 %). Par contre, son évolution entre 2015 et 2016 se rapproche de l'évolution moyenne de la population française (0,5 %). Cette tendance moyenne régionale cache cependant des disparités importantes. Ainsi, l'Ille-et-Vilaine est de loin le département le plus peuplé et ayant la plus forte croissance. Ce département abrite 32 % de la population bretonne et a un taux d'évolution de 1 % sur un an. Le Finistère est le deuxième département en termes de population. Sa population représente 27,5 % de la population bretonne. Pourtant en taux d'évolution annuelle c'est le Morbihan qui occupe la 2^e place avec 0,5 % suivi du Finistère (0,1%). Les Côtes d'Armor sont en situation d'équilibre. Ils représentent 18 % de la population régionale.

La densité bretonne est un peu plus forte que la densité moyenne française. À rebours de ce qui se passe en France où la densité a diminué depuis 2012 de 1 hab/km², la densité bretonne a dans le même temps augmenté de 3 hab/km².

La population bretonne vieillit. En 6 ans, le nombre des plus de 60 ans a augmenté de plus de 115 000, alors que le nombre des moins de 40 ans a baissé de 21 403.

La densité de population de l'Ille-et-Vilaine s'accroît nettement depuis 2012 au rythme de 2 hab/km² de plus chaque année contrairement à la densité des Côtes-d'Armor et du Finistère qui reste sur cette période inchangée. La densité du Morbihan a augmenté sur toute la période de 2 hab/km².

	22	29	35	56	Bretagne	France métro.
Nombre d'habitants au 1er janvier 2016 (P)	598 391	908 732	1 054 236	748 982	3 310 341	64 604 599
Superficie (km ²)	6 878	6 733	6 775	6 823	27 208	543 965
Densité (hab/km ²)	87	135	156	110	122	119
Variation de la population 2009-2014 (%)	0,3	0,3	1,1	0,7	0,6	0,5
Part des moins de 20 ans (2016) (P) (%)	22,9	23,1	25,8	23,1	23,9	24,3
Part des 20 à 59 ans (2016) (P) (%)	45,2	48,4	51,7	47,2	48,6	50,5
Part des 60 ans et plus (2016) (P) (%)	31,9	28,5	22,6	29,7	27,5	25,2

Source : Insee, estimations de population

(P) Résultats provisoires arrêtés fin 2016

Revenu fiscal déclaré en 2014

Il y a 1,4 million de ménages fiscaux en Bretagne en 2014. La part moyenne (56,6) des ménages fiscaux imposés y est inférieure d'1,5 point 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 54,7 %. La médiane du revenu disponible par unité de consommation est de 100 € plus forte en Bretagne que celle de la France métropolitaine avec de très forts écarts qui vont de + 515 € pour l'Ille-et-Vilaine à – 350 € pour les Côtes-d'Armor.

	22	29	35	56	Bretagne	France métro.	Région Île de France
Nombre de ménages fiscaux	264 854	402 006	424 292	327 218	1 418 370	26 924 251	4 846 044
Part des ménages fiscaux imposés, en %	54,7	56,4	58,0	56,6	56,6	58,1	68,4
Médiane du revenu disponible par unité de consommation, en €	20 018,5	20 471,3	20 884,6	20 302,2	20 470,0	20 369,0	22 522,0

Source : Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal

Produit intérieur brut

Le produit intérieur brut (PIB) breton atteint en 2014, 89 468 milliards d'euros. Il représente 4,26 % de la richesse produite en France métropolitaine. En 4 ans, son augmentation est de 4 457 milliards d'euros.

	Bretagne				France métro
	2011	2012	2013	2014(sd)	2014(sd)
PIB en valeur (en millions d'€)	85 011	86 154	87 601	89 468	2 099 415
PIB par habitant (en €)	26 340	26 539	26 834	27 242	32 736
PIB par emploi (en €) (1)	65 399	65 957	66 660	67 858	78 678

(p) Provisoire

(sd) Semi-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 2014 (population active 15-64 ans)

		22	29	35	56	Bretagne	France métro
Population active 15-64 ans	Ensemble	255 333	404 701	489 155	326 449	1 475 638	29 857 721
	Hommes	131 790	211 282	252 082	168 768	763 922	15 402 583
	Femmes	123 543	193 419	237 073	157 682	711 717	14 455 138
Taux d'activité (%)	15 - 64 ans	72,6	72,2	73,7	72,6	72,9	73,6
	25 - 54 ans	92,2	91,7	93,0	92,1	92,3	90,7
Taux d'activité des hommes (%)	15 - 64 ans	74,9	74,5	76,0	74,9	75,1	76,8
	25 - 54 ans	94,5	94,0	94,9	94,5	94,5	94,2
Taux d'activité des femmes (%)	15 - 64 ans	70,3	69,9	71,4	70,3	70,5	70,5
	25 - 54 ans	90,0	89,3	91,0	89,7	90,1	87,2

Source : INSEE, RP2014 exploitation principale

Emploi total (salarié et non salarié) par secteur d'activité et département en 2014

Au 31 décembre 2014, les emplois salariés et non salariés en Bretagne augmentent légèrement sur un an de près de 3 000 emplois (+0,2 %). Le secteur qui offre le plus grand nombre d'emplois en Bretagne est de loin le secteur des services. Le tertiaire marchand (42 %) et le non marchand totalisent les 3/4 des emplois de la région. L'industrie arrive en troisième position suivi de la construction et de l'agriculture. Le département d'Ille-et-Vilaine abrite plus de 35 % des tous les emplois bretons, le Finistère 27 %, le Morbihan 21 % et les Côtes-d'Armor 17 %. L'activité «transport et entreposage» emploie toujours 5 % de l'effectif salarié breton.

Secteurs d'activité	22	29	35	56	Bretagne	France métro
Total (en milliers)	219,4	356,1	462,5	277,4	1 315,4	26 629,2
Agriculture (%)	7,2	4,5	3,0	4,1	4,3	2,4
Industrie (%)	13,6	13,3	12,9	15,4	13,7	12,4
Construction (%)	7,2	6,0	6,3	7,5	6,6	6,3
Tertiaire marchand (%)	40,0	39,7	45,2	40,7	41,9	47,8
Tertiaire non marchand (%)	32,0	36,4	32,6	32,3	33,5	31,1

Source : Insee - Estimations d'emploi, lieu de travail

LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES

Immatriculations neuves par genres de véhicules

Près de 100 000 véhicules ont été immatriculés en France en 2016 (+3 %). On est encore loin des 124 000 atteints en 2009. La part des voitures particulières (81 %) dans ces immatriculations est moins élevée en Bretagne qu'en France (+3,4 points). Par contre, en Bretagne la part de camions et camionnettes dans les immatriculations est plus importante (+2 points).

La tendance de fond de recul du diesel pour les nouveaux achats est visible sur toutes les motorisations diesel en Bretagne. Cette tendance est perceptible aussi en France. Sur un an, elle avoisine les -4 % en Bretagne et depuis 2010, ce sont quelques 22 000 voitures au gazole de moins achetées en Bretagne. En 2016, dans tous les départements hormis l'Ille-et-Vilaine la part du diesel dans les nouvelles voitures est inférieure à celle de l'essence. C'est en effet la première année où le nombre de voitures diesel achetées dans l'année est inférieur à celui du moteur essence. On retrouve le même mouvement de recul pour les hybrides à moteur diesel.

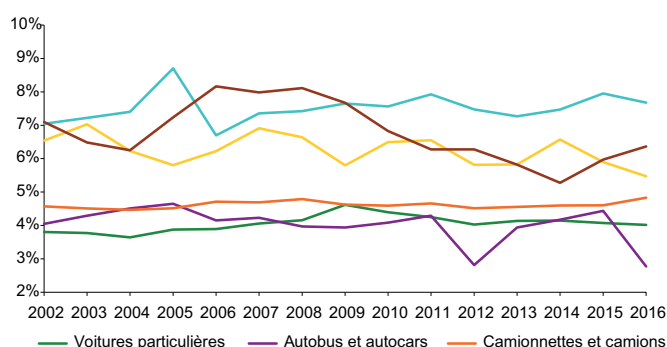
La dynamique autour des motorisations électriques est sensible en Bretagne. Le nombre de voitures fonctionnant à l'électricité, progressent sur un an de 75 % (+ 436 voitures). En volume, ce sont les motorisations à essence hybrides non rechargeables qui se développent le plus. En 2016 par rapport à 2015, 686 hybrides de plus ont été immatriculées dans la région dont 593 rechargeables.

En Bretagne depuis 2007, la moyenne des immatriculations d'autobus et autocars est de 255 véhicules par an. En 2016, le nombre de nouveaux bus et autocars est particulièrement bas après une année 2015 où il était particulièrement élevé.

Genres de véhicules	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bretagne										
Voitures particulières	83 746	85 179	104 773	97 116	91 832	74 764	72 675	73 260	76 857	79 674
Autobus et autocars	261	263	293	239	291	171	274	246	326	183
Camionnettes/camions	21 169	21 729	16 828	18 463	19 532	16 924	16 340	16 664	14 884	14 757
Tracteurs routiers	2 044	2 234	1 249	1 366	2 113	1 770	1 806	1 553	1 984	2 065
Remorques lourdes	237	255	171	137	165	132	108	128	137	152
Semi-remorques	1 975	2 166	975	805	999	975	870	919	1 141	1 290
France métropolitaine										
Voitures particulières	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	1 984 471
Autobus et autocars	6 171	6 624	7 434	5 855	6 783	6 072	6 952	5 896	7 345	6 594
Camionnettes/camions	451 402	453 898	364 132	402 070	419 120	374 737	358 750	362 633	323 448	305 385
Tracteurs routiers	27 789	30 105	16 325	18 059	26 665	23 687	24 848	20 785	24 946	26 905
Remorques lourdes	3 430	3 841	2 947	2 110	2 519	2 269	1 854	1 948	2 323	2 777
Semi-remorques	24 745	26 701	12 711	11 789	15 916	15 536	14 945	17 401	19 107	20 259

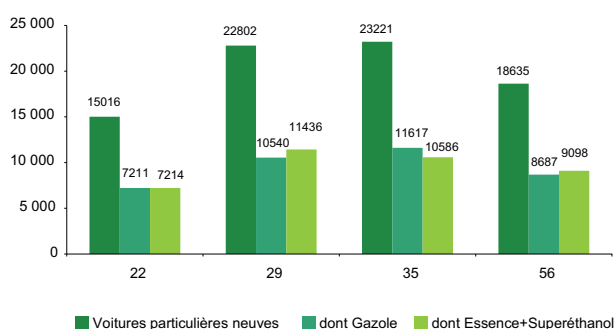
Source : MTÉS - SDES

Évolution de la part de la Bretagne par genre de véhicules



Source : MTÉS - SDES

Immatriculations des voitures particulières en 2016 en Bretagne



Source : MTÉS - SDES

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)

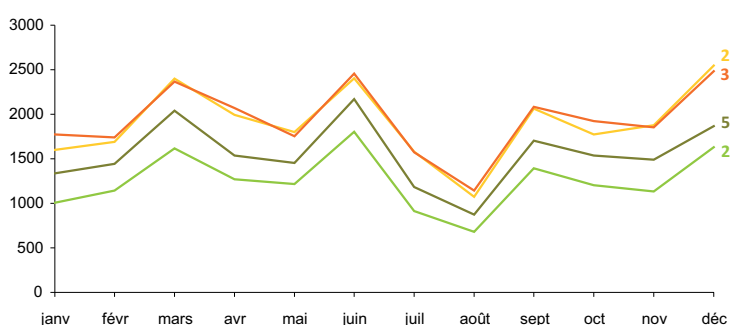
Immatriculations des voitures particulières neuves par source d'énergie

Source d'énergie	Bretagne			2016					
	2013	2014	2015	22	29	35	56	Bretagne	France entière
Essence + superéthanol	23 561	26 782	33 180	7 214	11 436	10 586	9 098	38 334	875 900
Essence-électricité	1169	1226	1394	379	533	594	574	2 080	53 519
Gazole	47 073	44 535	41 011	7 211	10 540	11 617	8 687	38 055	1 027 914
Bicarburant essence-GPL/GN	119	113	79	4	5	2	2	13	450
Electricité	328	348	582	172	234	376	236	1 018	21 758
Gazole-électricité	392	249	603	35	53	41	37	166	4 783
Autres et non déterminé	31	6	8	1	1	5	1	8	149
Total	72 673	73 259	76 857	15 016	22 802	23 221	18 635	79 674	1 984 473

Source : MTÉS - SDES

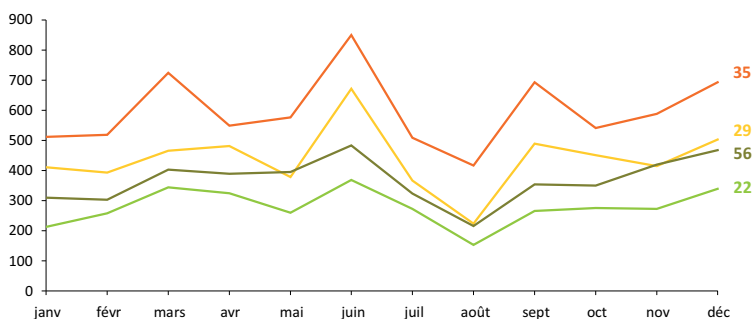
Évolution mensuelle des immatriculations de véhicules neufs en Bretagne en 2016

Voitures particulières



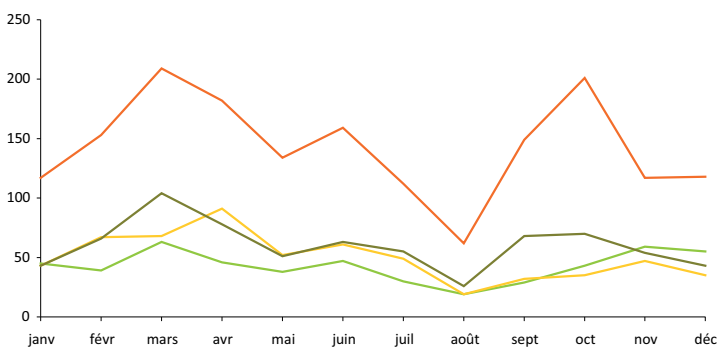
Total 2016	
22	15 016
29	22 802
35	23 221
56	18 635
Bretagne	79 674
France	1 984 472

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



Total 2016	
22	3 349
29	5 249
35	7 170
56	4 415
Bretagne	20 183
France	408 042

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



Total 2016	
22	513
29	599
35	1 713
56	721
Bretagne	3 546
France	55 014

Source : MTÉS - SDES

(1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés

(2) PTAC : Poids total autorisé en charge

LE PARC DE VÉHICULES

Évolution du parc de véhicules selon le genre

Le parc de véhicule breton est constitué à 80 % de voitures particulières et à près de 18 % de camionnettes et de camions. Sur le plan national, il y a un peu plus de voitures particulières (+1,6 points) pour un peu moins de camions et de camionnettes de plus de 3,5 tonnes (-1 point). Le reste du parc breton se compose d'1,1 % de semi-remorques, de tracteurs routiers à hauteur de 0,7 % soit 0,2 point de plus qu'au niveau national et enfin d'autobus et autocars ainsi que de remorques lourdes (0,2 % chacun).

Genre de véhicules / au 1 ^{er} janvier	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
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	1 676,1
Autobus ≤ 17 ans et autocars ≤ 18 ans	4,3	4,3	4,3	4,4	4,5	4,5	4,8	4,7
Camionnettes et camions ≤ 20 ans	371,7	369,8	370,9	370,1	372,6	374,2	372,6	370,0
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	15,6	16,3	15,9	15,2	15,1	14,7	14,3	14,4
Remorques lourdes ≤ 20 ans	3,3	3,5	3,5	3,5	3,4	3,4	3,3	3,3
Semi-remorques ≤ 20 ans	22,9	23,1	22,6	22,2	22,1	21,9	21,9	22,0
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	32 074,2
Autobus ≤ 17 ans et autocars ≤ 18 ans	90,4	91,1	92,7	93,8	95,7	96,5	98,7	100,1
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	6 539,1
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	211,9	219,7	212,4	204,9	204,9	198,6	197,4	200,5
Remorques lourdes ≤ 20 ans	52,0	58,1	57,0	56,3	55,6	55,0	54,4	54,3
Semi-remorques ≤ 20 ans	313,0	325,7	322,3	321,8	325,0	328,3	331,0	335,3

Source : MTÉS - SDES

en milliers

Parc des voitures particulières de moins de 15 ans au 1^{er} janvier 2017

Le parc de véhicules routiers bretons dépasse à peine les 2 millions d'unités. Il représente 6,5 % du parc national. Le nombre de véhicules recensés dans le parc breton en 2017 est quasiment équivalent à celui de 2010. Le nombre de voitures particulières en France décroît régulièrement comme en Bretagne depuis 2013. En Bretagne, cela représente environ 31 000 voitures de moins dans le parc en 5 ans. Cette baisse touche plus fortement le Finistère et les Côtes-d'Armor (-2,8 % chacun) que l'Ille-et-Vilaine (-1,2 %) et le Morbihan (-0,6 %).

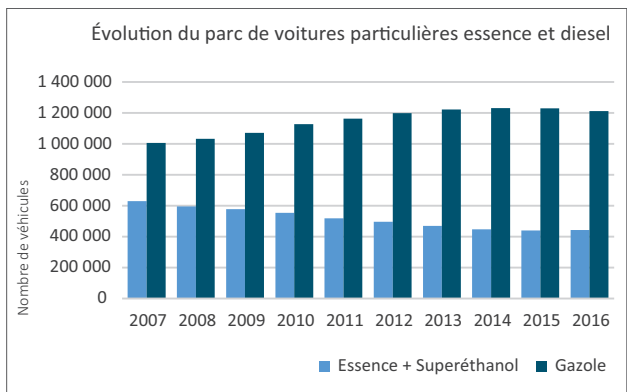
La tendance du parc breton de 2011 à 2014 était une certaine forme de vieillissement : de moins en moins de véhicules d'un âge inférieur à 4 ans (-16 %) et de plus en plus de véhicules de plus de 11 ans (+6 %). Depuis 2014 pour les voitures de moins de 4 ans et depuis 2015 pour celles de plus de 11 ans, la tendance s'inverse.

	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne/ France
selon la source d'énergie							
Essence + Superéthanol	75 874	132 729	131 679	102 868	443 150	9 388 440	4,7%
Essence-GPL	1 442	2 021	2 631	1 651	7 745	153 985	5,0%
Gazole	228 150	342 579	357 594	282 869	1 211 192	22 178 720	5,5%
Electricité-Essence	1 437	2 583	2 616	2 457	9 093	225 936	4,0%
Electricité	425	670	869	539	2 503	63 020	4,0%
Gazole-électricité	362	570	789	511	2 232	59 191	3,8%
Autres et non dét.	39	34	46	48	167	4 910	3,4%
Total	307 729	481 186	496 224	390 943	1 676 082	32 074 202	5,2%
selon l'âge du véhicule							
< 4 ans	48 836	79 136	79 042	65 076	272 090	5 954 108	4,6%
4 + 5 ans	36 741	59 851	59 026	48 597	204 215	3 889 460	5,3%
6 + 7 ans	46 967	75 826	74 403	59 563	256 759	4 625 841	5,6%
8 à 10 ans	69 485	110 974	112 068	87 325	379 852	6 863 832	5,5%
11 à 15 ans	105 700	155 399	171 685	130 382	563 166	10 740 961	5,2%
Total	307 729	481 186	496 224	390 943	1 676 082	32 074 202	5,2%

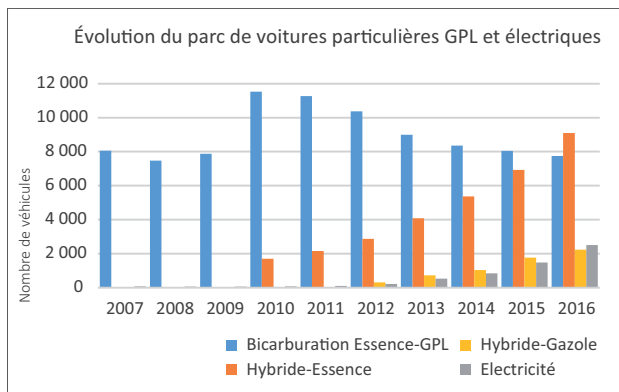
Source : MTÉS - SDES

Parc des voitures particulières de moins de 15 ans selon l'énergie en Bretagne

Les nouvelles motorisations qu'elles soient hybrides ou électriques représentent environ 22 000 véhicules en Bretagne. Leur poids dans le parc ne cesse de croître. Il est d'environ 1,3 % du parc total de véhicules en Bretagne. Il tournait pour la Bretagne autour de 0,5 % en 2006. En France le pourcentage de ces nouvelles motorisations dans le parc est un peu plus élevé (1,6 %). L'année 2010 de la prime à la casse, est la première année où le nombre de voitures à bi-carburant essence et GPL enregistrées dans le parc national dépasse les 10 000 unités. Une accélération des nouvelles acquisitions est perceptible au niveau national dès 2012. En Bretagne, cette filière commence et s'épanouit de la même façon qu'au niveau national mais avec un an d'écart.

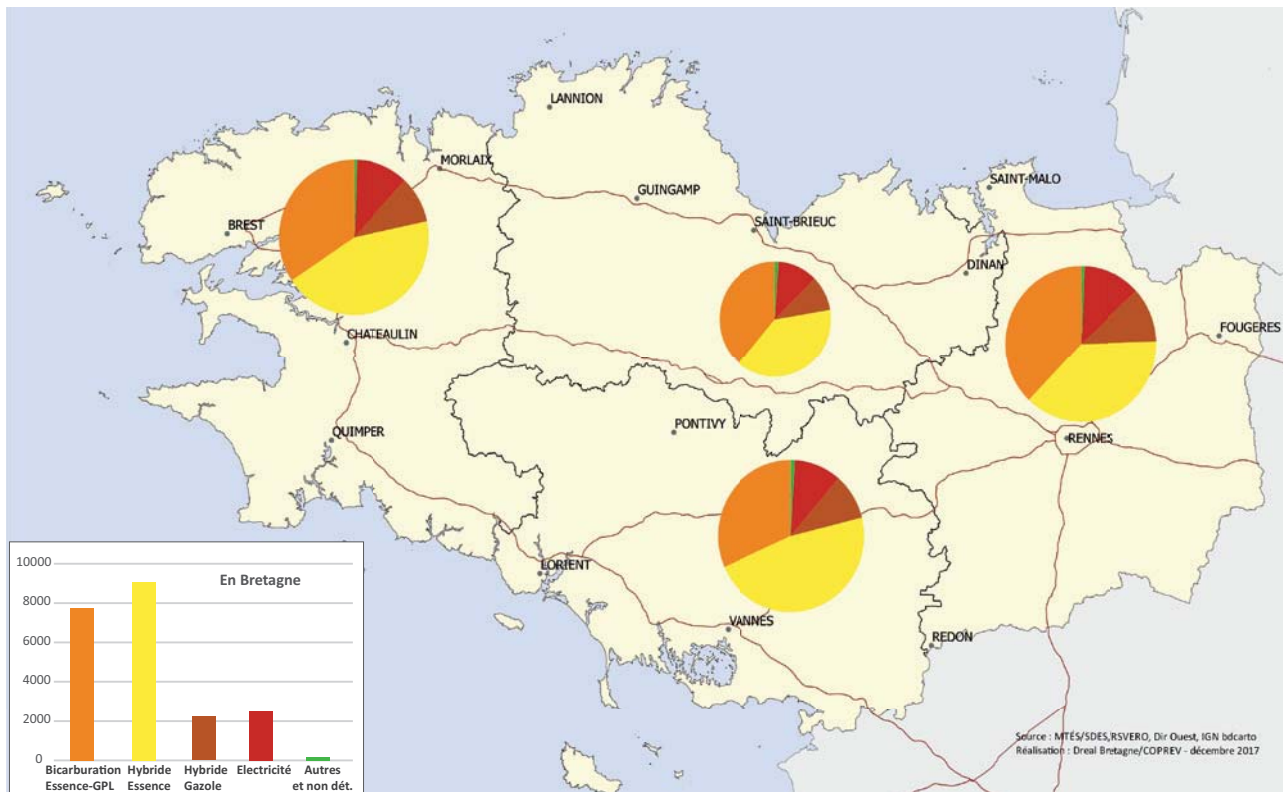


Source : MTÉS/Sdes/Rsvero



Source : MTÉS/Sdes/Rsvero

Répartition départementale des 21 740 voitures particulières GPL et électriques au 1er janvier 2017



Source : MTÉS/SDES,RSVERO, Dir Ouest, IGN bicarto
 Réalisation : Dreal Bretagne/COPREV - décembre 2017

LE PARC DE VÉHICULES

Le département d'Ille-et-Vilaine concentre 45 % des autobus de la région et 40 % des tracteurs routiers, des camions, ainsi que des semi-remorques.

Sur un an, le parc breton a subi une baisse du nombre de camionnettes (-2 272), de camions (-287), d'autocars (-38), d'autobus (-22) et de remorques (-19). Par contre, dans le même temps, on note une forte augmentation (+ 5 050) essentiellement en Ille-et-Vilaine, des dérivés de voitures particulières (véhicules automoteurs spécialisés).

Parc des véhicules par genre (hors voitures particulières) au 1^{er} janvier 2017

Genre de véhicule	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
autobus ≤ 17 ans	95	257	482	231	1 065	28 721	3,7%
autocars ≤ 18 ans	545	862	1 230	990	3 627	71 364	5,1%
Camionnettes ≤ 20 ans	69 497	95 708	104 392	81 617	351 214	6 204 939	5,7%
Camions ≤ 20 ans	2 907	4 248	7 580	4 093	18 828	334 173	5,6%
Semi-remorques ≤ 20 ans	3 515	5 128	8 773	4 621	22 037	335 312	6,6%
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	2 551	2 534	6 042	3 288	14 415	200 467	7,2%
Remorques ≤ 20 ans	700	628	1 211	782	3 321	54 285	6,1%
VASP(1) légers ≤ 15 ans	8 385	10 323	12 745	9 938	41 391	522 280	7,9%
VASP(1) lourds ≤ 15 ans	743	849	1 073	957	3 622	64 873	5,6%

Source : MTÉS - SDES

Parc des autobus et autocars au 1^{er} janvier 2017

Nombre de places assises		22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
AUTOBUS	Moins de 30 places	20	96	77	70	263	6 967	3,8%
	30 à 59 places	73	128	320	161	682	19 658	3,5%
	60 places et plus	2	16	75		93	1 353	6,9%
	ND		17	10		27	743	3,6%
	Total	95	257	482	231	1 065	28 721	3,7%
AUTOCARS	Moins de 30 places	67	136	129	137	469	11 815	4,0%
	30 à 59 places	90	138	199	199	626	19 007	3,3%
	60 places et plus	380	577	890	631	2 478	39 504	6,3%
	ND	8	11	12	23	54	1 038	5,2%
	Total	545	862	1 230	990	3 627	71 364	5,1%
Total autobus et autocars		640	1 119	1 712	1 221	4 692	100 085	4,7%

Source : MTÉS - SDES

Parc des tracteurs routiers de moins de 10 ans au 1^{er} janvier 2017

Classe de puissance administrative	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 26 CV	3	3	11	2	19	983	1,9%
26 à 31 CV	705	662	1 758	1 241	4 366	68 693	6,4%
32 CV	164	240	493	270	1 167	18 008	6,5%
33 CV et plus	1 679	1 629	3 780	1 774	8 862	112 771	7,9%
Non déterminée				1	1	12	8,3%
Total	2 551	2 534	6 042	3 288	14 415	200 467	7,2%

Source : MTÉS - SDES

(1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés

Parc des remorques de moins de 20 ans au 1^{er} janvier 2017

Classe de PTAC	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 6,1 tonnes	13	12	11	13	49	747	6,6%
6,1 à 10,9 tonnes	45	81	74	44	244	3 413	7,1%
11,0 à 19,0 tonnes	376	362	825	483	2 046	31 498	6,5%
19,1 à 21,0 tonnes	14	6	9	7	36	543	6,6%
21,1 à 26,0 tonnes	187	107	244	117	655	12 180	5,4%
26,1 tonnes et plus	17	12	11	16	56	1 330	4,2%
Non dét.	48	48	37	102	235	4 574	5,1%
Total	700	628	1 211	782	3 321	54 285	6,1%

Source : MTÉS - SDES

Parc des semi-remorques de moins de 20 ans au 1^{er} janvier 2017

Classe de PTAC	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 30 tonnes	124	375	411	157	1 067	19 379	5,5%
30 à 33 tonnes	252	499	539	371	1 661	29 063	5,7%
34 à 37 tonnes	1 131	2 111	2 303	1 402	6 947	104 361	6,7%
38 tonnes	1 940	2 091	5 404	2 619	12 054	177 597	6,8%
Plus de 38 tonnes	64	49	114	70	297	4 599	6,5%
Non déterminée	4	3	2	2	11	313	3,5%
Total	3 515	5 128	8 773	4 621	22 037	335 312	6,6%

Source : MTÉS - SDES

Parc des camions et camionnettes au 1^{er} janvier 2017

Carrosserie	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Bâchés - PLSC	210	263	641	297	1 411	35 063	4,0%
Bennes *	3 223	3 967	4 335	3 748	15 273	339 416	4,5%
Béteilères	476	345	530	282	1 633	25 129	6,5%
Bétonnière	39	108	478	642	1 267	13 280	9,5%
Citernes	167	381	291	201	1 040	16 716	6,2%
Dérivés de voitures particulières	12 675	19 060	25 736	15 427	72 898	1 263 329	5,8%
Fourgons	51 784	70 579	73 460	60 715	256 538	4 339 864	5,9%
Fourgons à température dirigée	896	1 412	1 617	1 288	5 213	105 187	5,0%
Plateaux	2 024	2 659	2 911	2 037	9 631	274 889	3,5%
Porte-containers	29	62	590	67	748	8 111	9,2%
Porte-voitures + Porte-engins	79	133	258	89	559	14 030	4,0%
Autres	802	987	1 125	917	3 831	104 098	3,7%
Total	72 404	99 956	111 972	85 710	370 042	6 539 112	5,7%

Source d'énergie	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Gazole	70 952	97 814	109 454	83 604	361 824	6 356 315	5,7%
Essence	1 200	1 829	1 752	1 480	6 261	126 447	5,0%
Essence-GPL	83	100	384	401	968	26 519	3,7%
Electricité	123	163	253	155	694	17 959	3,9%
Autres et non déterminées	46	50	129	70	295	11 872	2,5%
Total	72 404	99 956	111 972	85 710	370 042	6 539 112	5,7%

Source : MTÉS - SDES

LES VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS

Évolution des ventes annuelles des principaux produits pétroliers

Dans un contexte de prix encore relativement bas, les ventes de tous les carburants excepté le fioul lourd sont en progression de 6 %. En pourcentage le fioul domestique et le gazole non routier ont le plus évolué à la hausse (respectivement de +26,9 % et de +31,4%). Les ventes de fioul lourd se replient de 22,3 %. En Bretagne, pour la première fois, le poids des ventes du gazole routier diminue de près de 3 points en un an alors que son volume croît encore très légèrement de 1,4 %. Au niveau national, ce phénomène n'est pas encore perceptible, par contre les ventes de tous les carburants hormis le super diminuent plus ou moins fortement. La baisse de la part du gazole routier en Bretagne peut être en lien avec les politiques en défaveur de ce carburant.

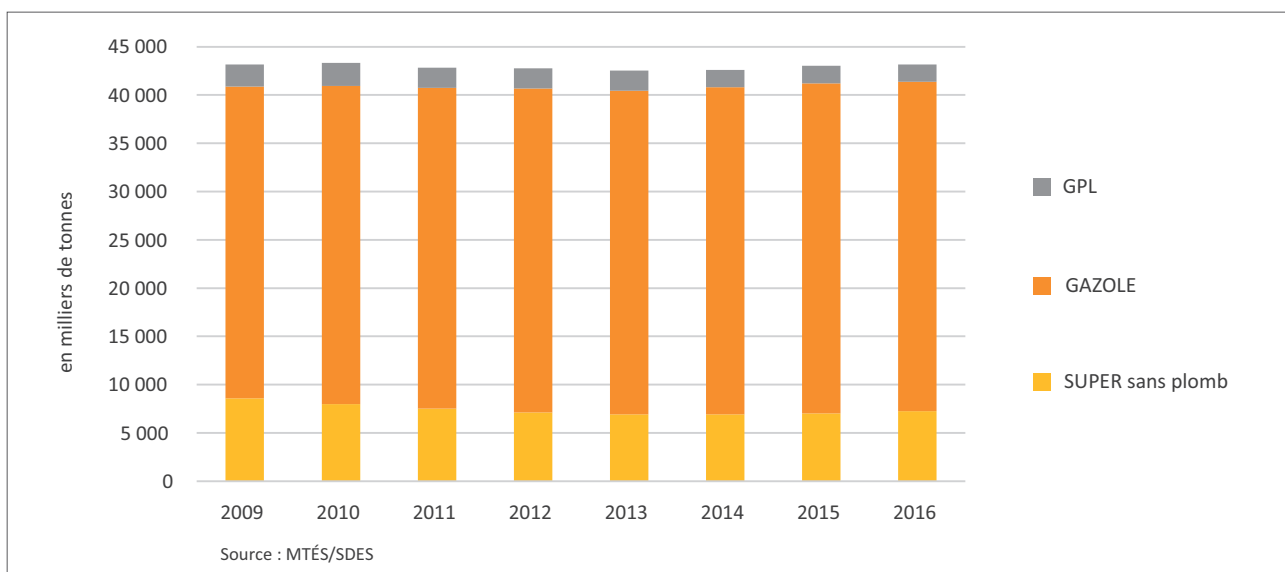
Carburants	2006	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
BRETAGNE										
SUPER plomb	7,4	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUPER sans plomb	508,5	491,6	441,1	404,1	383,3	364,2	352,6	355,1	359,1	375,4
Gazole routier	2 007,2	2 080,5	1 918,7	1 894,9	1 908,2	1 945,3	1 910,1	1 925,7	1 932,5	1 959,3
Fioul domestique	998,6	913,4	981,5	917,9	750,3	497,7	508,1	308,9	283,2	359,2
Gazole non routier ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	283,7	317,6	201,5	194,0	254,9
Fioul lourd	93,5	99,2	79,7	53,8	47,7	38,1	32,9	30,4	24,9	19,3
GPL	209,7	184,7	192,1	199,1	174,0	175,2	162,5	147,5	147,3	148,4
France métropolitaine										
SUPER plomb	82,6	19,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SUPER sans plomb	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	7 263,0
Gazole routier	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	34 124,1
Fioul domestique	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	6 222,1
Gazole non routier ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	3 972,3	4 281,2	4 370,1	4 282,3	4 115,8
Fioul lourd	2 133,7	1 919,6	1 707,9	1 458,5	1 216,2	1 014,6	831,9	610,5	566,7	404,7
GPL	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	1 780,7

Source : MTÉS - SDES

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 en France Métropolitaine



Évolution des ventes annuelles des supercarburants et du gazole par département

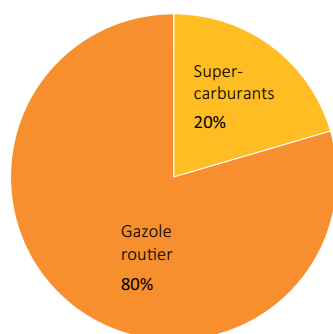
Zonage	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
SUPERCARBURANTS								
Côtes d'Armor	81,2	73,3	69,5	66,2	64,0	64,6	65,2	67,8
Finistère	121,3	111,2	105,6	100,8	97,3	97,8	99,1	103,3
Ille-et-Vilaine	136,9	125,8	118,6	111,8	108,2	109,0	109,7	115,3
Morbihan	101,8	93,8	89,6	85,5	83,1	83,7	85,1	88,9
Bretagne	441,1	404,1	383,3	364,2	352,6	355,1	359,1	375,4
France	8 586,2	7 972,1	7 515,2	7 127,7	6 911,0	6 919,4	7 021,0	7 263,0
Bretagne/France (en %)	5,14	5,07	5,10	5,11	5,10	5,13	5,11	5,17
GAZOLE ROUTIER								
Côtes d'Armor	374,8	369,1	361,5	367,0	354,3	367,3	373,2	378,4
Finistère	478,0	474,8	482,8	498,9	490,3	482,5	476,7	482,5
Ille-et-Vilaine	620,7	609,6	628,2	636,3	628,0	637,4	639,4	647,3
Morbihan	445,2	441,4	435,8	443,2	437,5	438,5	443,3	451,1
Bretagne	1 918,7	1 894,9	1 908,2	1 945,3	1 910,1	1 925,7	1 932,5	1 959,3
France	32 299,2	32 964,8	33 224,5	33 543,1	33 538,0	33 893,2	34 203,2	34 124,1
Bretagne/France (en %)	5,94	5,75	5,74	5,80	5,70	5,68	5,65	5,74

Source : MTÉS - SDES

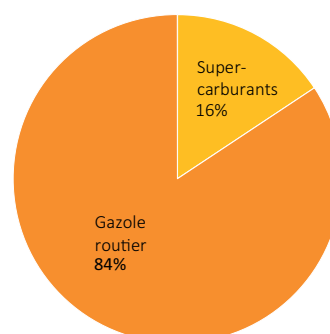
(en milliers de tonnes)

Vente de carburants routiers en Bretagne en 2006 et 2016

2006 : 2,523 Mt de carburants vendus



2016 : 2,335 Mt de carburants vendus



Source : MTÉS - SDES

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2016, le nombre d'accidents augmente en Bretagne de près de 10 % mais plus encore, le nombre de tués qui fait un bon de plus de 20 % alors qu'en France il est constant sur un an (+0,5%). On revient tant pour le nombre d'accidents que de tués vers des valeurs atteintes en 2012. En tout cas, entre l'appel du président Chirac (2002) et 2012 la tendance est baissière avec une atténuation progressive de la pente de la courbe des tués. Entre 2012 et 2016, une tendance de fond n'est pas encore perceptible.

La répartition par département du nombre de tués fait apparaître deux binômes. Il y en a 30 % pour chacun des deux départements 35 et 29 et 20 % pour chacun des 2 autres. Par contre, le nombre d'accidents doit plutôt rendre compte du trafic de chaque département. Le nombre de blessés hospitalisés est aussi très variable en fonction des départements. En Ille-et-Vilaine plus des 2/3 des blessés ne sont pas hospitalisés quand ils ne sont que la moitié en Côtes-d'Armor.

	22	29	35	56	Bretagne	France métropole	Bretagne/ France
Réseau routier au 31/12/2015 en km							
Autoroutes	0	0	50	0	50	11 599	0,4%
Routes Nationales	269	233	264	248	1 014	9 633	10,5%
Routes Départementales et voies communales(1)	20 118	17 611	17 018	16 882	71 629	1 056 791	6,8%
Total	20 387	17 844	17 332	17 130	72 693	1 078 023	6,7%

Bilan sécurité routière 2016							
Accidents corporels	376	629	862	584	2 451	57 522	4,26%
Tués à 30 jours	39	51	54	34	178	3 477	5,12%
Blessés	487	775	1 090	773	3 125	72 645	4,30%
Blessés Hospitalisés	248	332	346	277	1 203	27 187	4,42%
Blessés Non Hospitalisés	239	443	744	496	1 922	49 458	3,89%

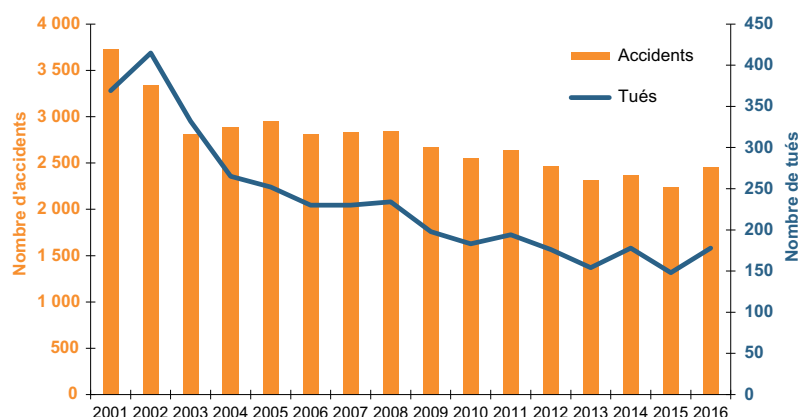
Sources : MEDDE/SETRA, DGCL (INSEE) et DREAL/Sécurité routière/bilan annuel

Évolution du nombre de personnes tuées à 30 jours

	22	29	35	56	Bretagne	France métropole	Bretagne/ France
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
2016	39	51	54	34	178	3 477	5,1

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

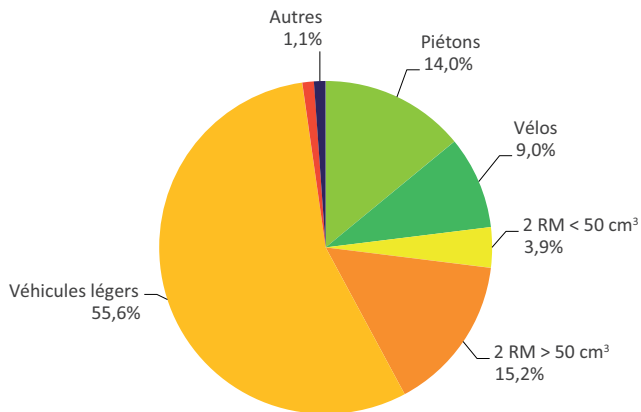
Nombre de personnes tuées par tranche d'âge en 2016

Tranches d'âge	Personnes tuées				Structure de la population	
	Bretagne	Bretagne (%)	France	France (%)	Bretagne (%)	France (%)
- 18 ans	10	5,6	204	5,9	21,7	21,9
18-24 ans	33	18,5	597	17,2	7,8	8,3
25-44 ans	54	30,3	994	28,6	23,7	25,3
45-64 ans	31	17,4	796	22,9	26,6	26,2
65 et plus	50	28,1	886	25,5	20,2	18,3
Total	178	100,0	3477	100,0	100,0	100,0

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

Par rapport au nombre total de personnes tuées en 2016 en Bretagne, le poids des jeunes de moins de 24 ans s'est alourdi sur un an. En 2016, les jeunes actifs (25-44 ans) payent un tribut plus important qu'en 2015 à la route puisque leur poids passe de 25 à 30 %. Le nombre de tués seniors est en Bretagne moins important qu'en 2015 (-6 points) mais supérieur à sa valeur moyenne en France (+ 2 points).

Personnes tuées par catégorie d'usagers en 2016 en Bretagne



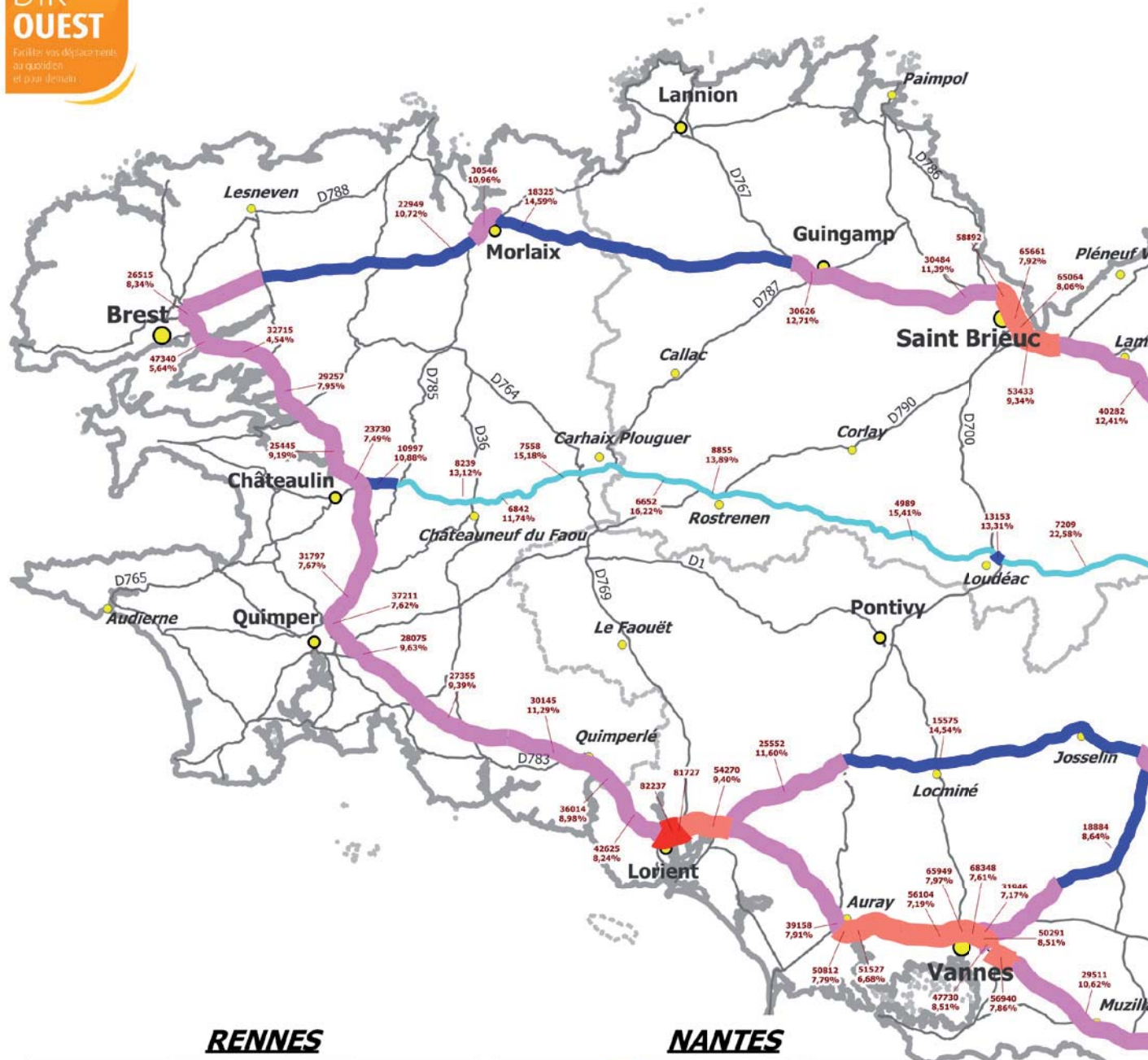
Source : DREAL - Sécurité Routière

En 2016 comme en 2015, le poids de chaque catégorie d'usagers impliquée dans un accident mortel est quasiment identique. C'est ainsi qu'on retrouve la même proportion de véhicules légers (56 %), de 2 roues motorisées (30 %), de piétons (14 %). La part des accidents mortels impliquant un poids lourd tourne autour de 1 %.

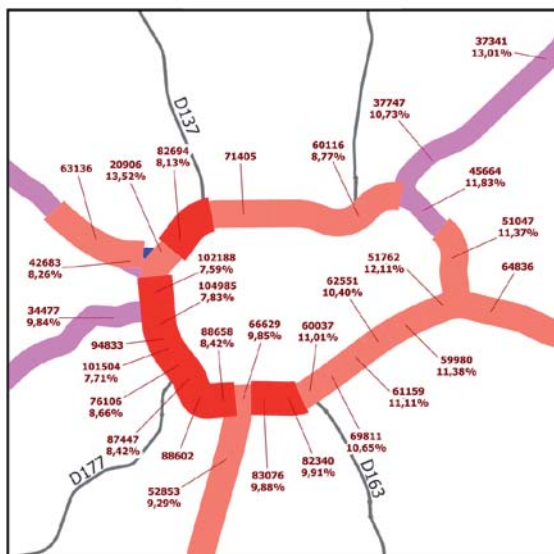
Localisation des accidents mortels en 2016



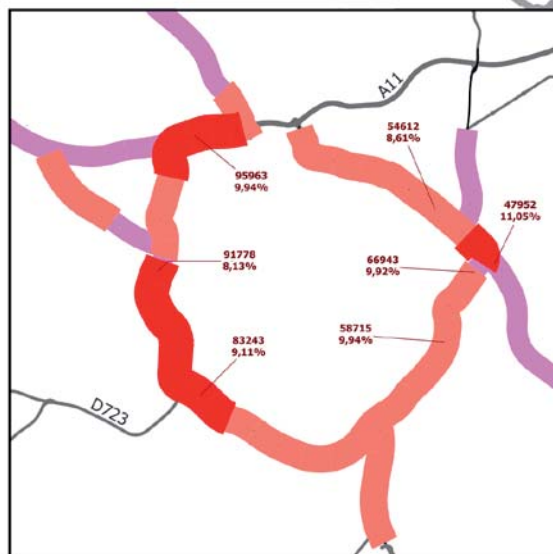
TRAFICS MOYENS JOURNALIER 2016

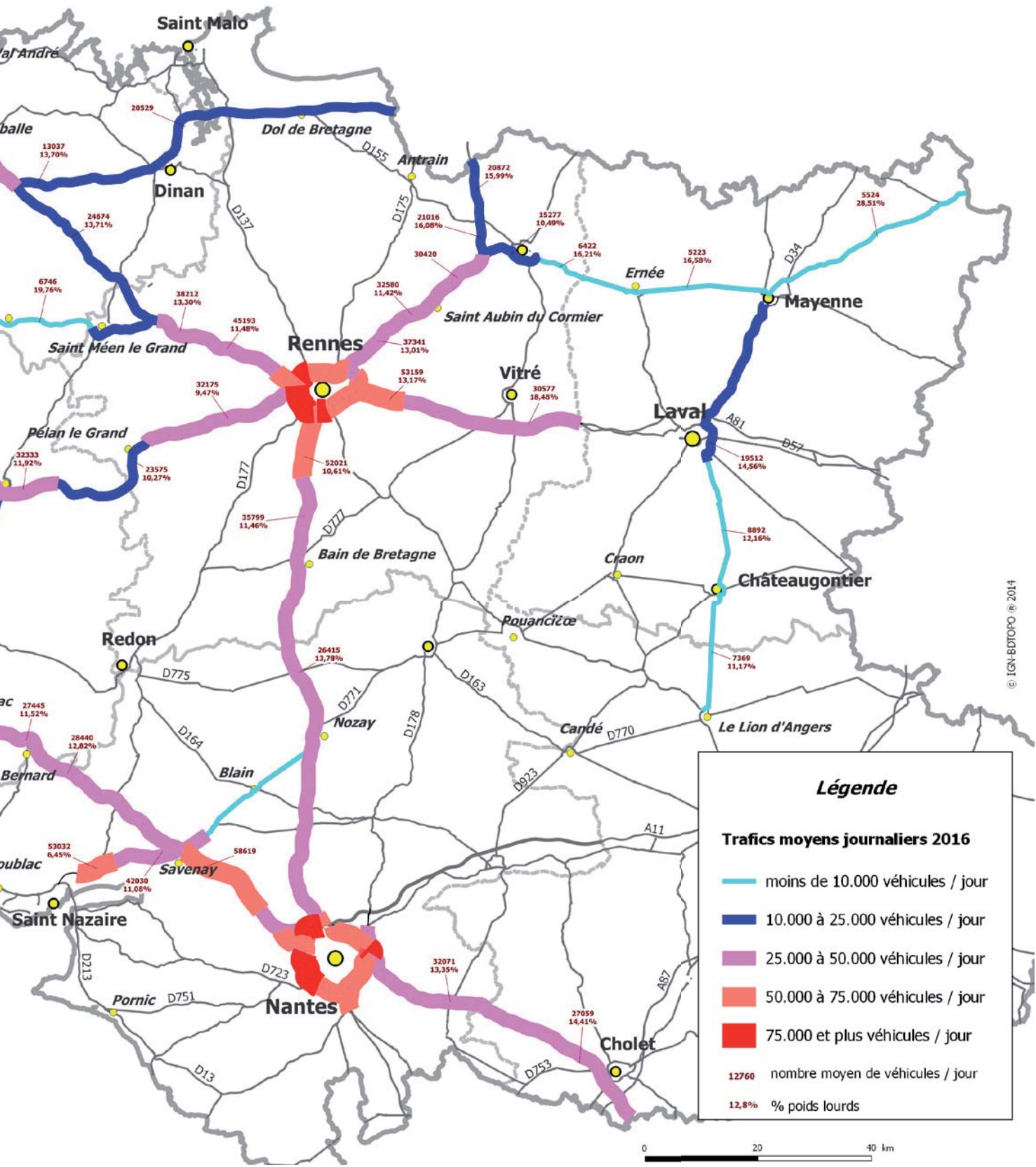


RENNES



NANTES





Légende

Traffics moyens journaliers 2016

- moins de 10.000 véhicules / jour
- 10.000 à 25.000 véhicules / jour
- 25.000 à 50.000 véhicules / jour
- 50.000 à 75.000 véhicules / jour
- 75.000 et plus véhicules / jour

12760 nombre moyen de véhicules / jour

12,8% % poids lourds

© IGN-BDUTOPO © 2014

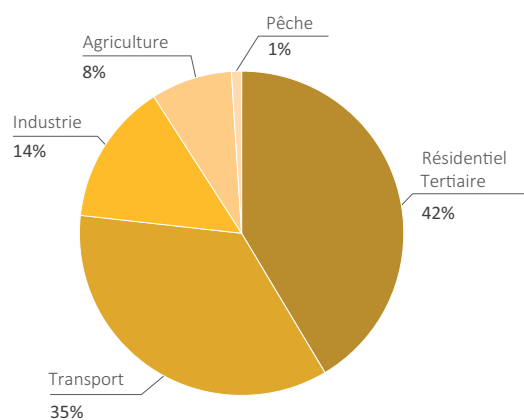
L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

Le poids du secteur résidentiel-tertiaire représente une part importante de la consommation d'énergie en Bretagne (42 %). En 2015, il est identique à sa valeur en 2014. Le transport occupe la deuxième place avec 35 % de consommation d'énergie finale, suivent l'industrie (14 %) et l'agriculture (8 %). Près de 80 % de la consommation d'énergie de charbon se fait dans l'industrie et 73 % des produits pétroliers sont utilisés par le transport. L'électricité se répartit entre le résidentiel-tertiaire (76 %) et l'industrie (20 %). Le secteur résidentiel-tertiaire traduit la volonté de diversification des sources d'énergie (le solaire thermique, la chaleur, le bois, le biogaz et l'électricité).

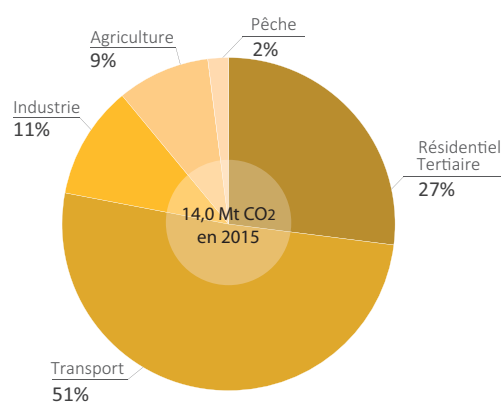
En 2015, le transport émet 51 % du CO₂ rejeté dans l'atmosphère en Bretagne, c'est un point de plus sur 1 an.

Consommation d'énergie et émissions de CO₂ par secteurs d'activité en Bretagne en 2015

Consommation d'énergie finale (corrigée du climat)

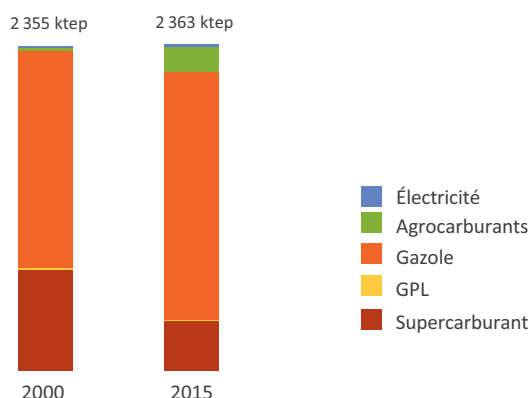


Émission de CO₂ énergétique (non corrigée du climat)



Source : Bretagne Environnement - OREGES Bretagne-chiffres-clés 2015-2016

Consommation d'énergie finale dans le secteur des transports en Bretagne



Source : Bretagne Environnement - OREGES Bretagne-chiffres-clés 2015-2016

Consommation d'énergie finale par secteurs d'activité en Bretagne
Comparaison 2000-2015

Secteurs d'activité	2000	2015
Résidentiel-Tertiaire	3 086	2 793
Transport	2 355	2 363
Industrie	852	931
Agriculture	432	503

Définitions

Consommation d'énergie finale : consommation d'énergie de tous les secteurs de l'économie, à l'exception des quantités consommées par les producteurs et transformateurs d'énergie (branche énergie)

1 tep : 1 tonne équivalent pétrole

1 ktep : 1000 tep

L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

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

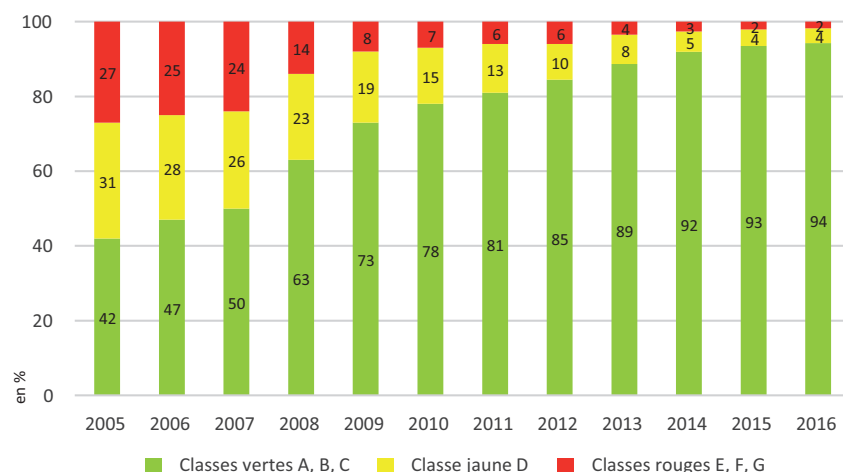
Les ventes de voitures de classe A, c'est-à-dire qui émettent le moins de carbone, sont stables en 2016. Comme en 2015, elles représentent près de 30 % des ventes. Par contre, les ventes de véhicules de classe B continuent d'augmenter de 3 points comme en 2015. Ces deux classes représentent plus des trois quarts des ventes de l'année 2016 contre 69 % en 2014 et 46 % en 2011. Le poids des ventes des autres classes s'affaiblit d'autant et perd 3 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
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
2016	28,98	48,38	16,94	3,92	1,47	0,18	0,13	100

Source : ADEME

(en %)

Évolution de la répartition des ventes de véhicules par regroupement de classes



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

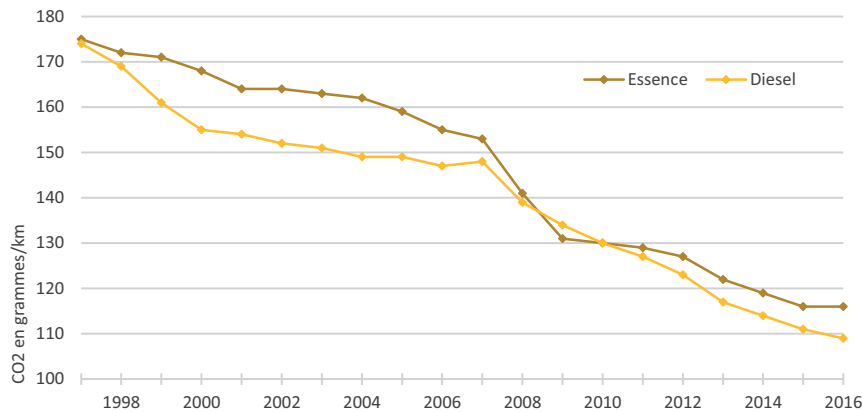
L'étiquette comporte sept classes de couleurs différentes (comme pour les appareils électroménagers).

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

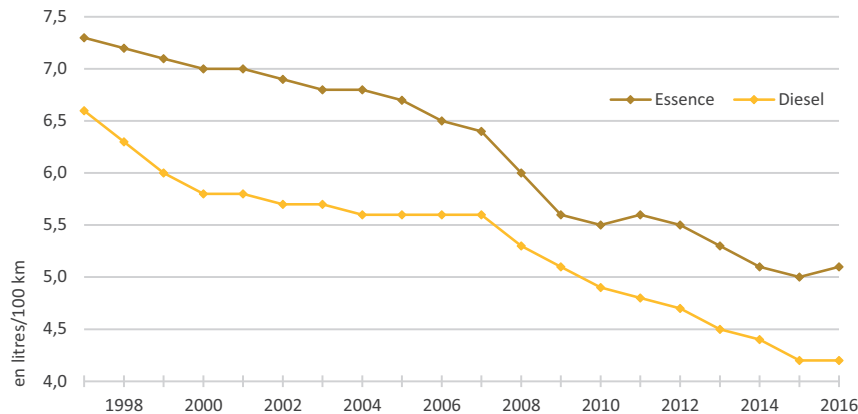
Évolution du taux moyen d'émissions de CO₂ des véhicules neufs en France



Source : ADEME

Le taux moyen d'émission de CO₂ des véhicules continue à baisser pour les véhicules équipés de moteur diesel. Pour les véhicules à essence, le taux est identique à ce qu'il était en 2015. En 20 ans, il a baissé de 59 g/km pour les véhicules à essence et de 65 g/km pour les véhicules fonctionnant au gazole. C'est en moyenne sur 20 ans, 34 % d'émissions de CO₂ en moins pour les motorisations à essence et 37 % de moins pour les diesels.

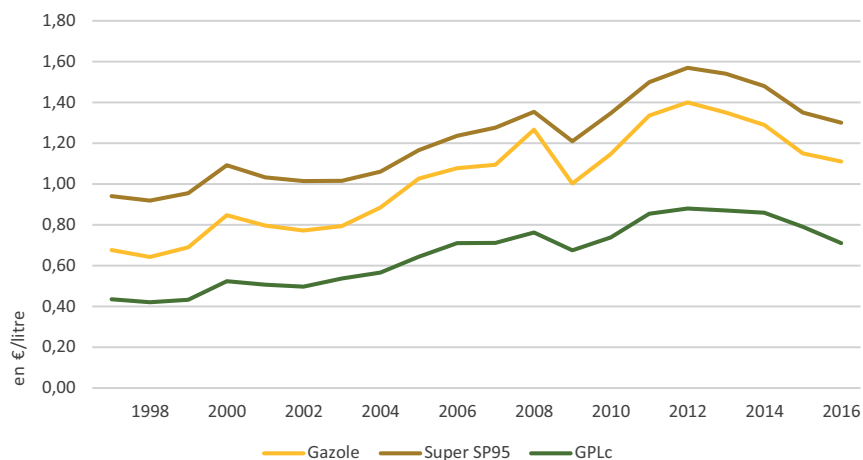
Évolution des consommations moyennes des véhicules vendus en France



Source : ADEME

Le niveau de consommation moyenne des véhicules vendus en France semble avoir atteint un palier notamment pour les motorisations diesel. La consommation moyenne des véhicules neufs vendus en France est de 5,1 l/100 km pour les essences et 4,2 l/100 km pour les diesels. Depuis 20 ans, ce sont pas moins de 2,2 l/100 km d'économisés pour les nouveaux véhicules à motorisations essence et 2,4 l/100 km pour ceux à motorisations diesel.

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



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

En 2016 et pour la 4^e année consécutive, le prix moyen à la pompe d'un litre de carburant baisse que ce soit pour le gazole, le super 95 et 98 ou le GPL. Pour chaque catégorie de carburant, ce prix avoisine celui pratiqué en 2007. Sur 4 ans, la baisse est la plus importante pour le gazole (-20,7 %) et pour le GPL (-19,3 %). Cela représente pour les utilisateurs de voiture diesel et essence SP95, une économie de 24 centimes/litres soit environ 10 € pour un plein de 40 litres. Pour les véhicules à essence SP98, c'est 23 centimes de moins.

L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS

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

En Bretagne en 2016, il y a 3 264 entreprises inscrites au registre national des entreprises de transport par la route. C'est 2 % de plus sur 1 an. Une grosse majorité de ces entreprises (65,2 %) est tournée vers le transport de marchandises. Leur poids a baissé sur un an (-1 %) contrairement aux entreprises de commissionnaires et de voyageurs.

Activité économique	Nbre d'établissements			Effectifs salariés		
	Bretagne 2015	Bretagne 2016	France 2016	Bretagne 2015	Bretagne 2016	France 2016
49.10Z Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	80	75	2200	2 732	2 658	108 232
49.20Z Transports ferroviaires de fret	1	1	54	14	11	2 670
49.31Z Transports urbains et suburbains de voyageurs	18	21	857	2 443	2 519	103 164
49.32Z Transports de voyageurs par taxis	374	353	9 491	1 155	1 109	27 599
49.39A Transports routiers réguliers de voyageurs	98	97	1 689	3 293	3 279	68 181
49.39B autres transports routiers de voyageurs	52	52	2 130	1 377	1 464	36 529
49.41A Transports routiers de fret interurbains	475	494	9505	14 308	14 385	186 410
49.41B Transports routiers de fret de proximité	561	546	12 992	6 484	6 869	148 873
49.41C Location de camions avec chauffeur	28	29	723	1 244	1 324	18 466
49.42Z Services de déménagement	61	53	1379	442	513	11 653
49.50Z Transports par conduites	4	4	211	27	27	4 634
50.10Z Transports maritimes et côtiers de passagers	56	56	462	2 847	3 031	7 660
50.20Z Transports maritimes et côtiers de fret	8	10	108	106	116	6 246
50.30Z Transports fluviaux de passagers	8	8	172	15	17	2 310
51.10Z Transports aériens de passagers	10	9	498	796	779	60 695
51.21Z Transports aériens de fret	4	4	54	32	29	3 735
52.10A Entreposage et stockage frigorifique	40	41	401	1 015	1 024	15 160
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	106	114	2891	2 293	2 361	82 789
52.21Z Services auxiliaires des transports terrestres	75	78	3512	1 393	1 395	80 877
52.22Z Services auxiliaires des transports par eau	53	52	425	862	860	10 225
52.23Z Services auxiliaires des transports aériens	13	11	370	660	432	27 689
52.24A Manutention portuaire	14	13	164	187	173	6 137
52.24B Manutention non portuaire	9	9	314	92	105	7 765
52.29A Messagerie, fret express	46	48	1103	1 591	1 582	38 638
52.29B Affrètement et organisation des transports	84	82	3778	1 904	1 805	67 065
53.10Z Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	264	260	4435	10 809	10 445	221 085
53.20Z autres activités de poste et de courrier	18	19	553	412	488	6 248
Total général	2 560	2 539	60 471	58 533	58 800	1 360 735

Source : ACOSS - Données au 31 décembre de l'année

Données Acooss

L'Acooss 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'Acooss, 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'Acooss 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'Acooss 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 Bretagne

Le nombre d'entreprises après 3 années de baisse consécutive (-106) repart à la hausse en 2016 (+2 %). On retrouve cette dynamique dans toutes les entreprises de transport cependant un peu plus marquée chez les commissionnaires (+12,5 %) voire dans le transport de voyageurs (+2,9 %). Le nombre d'entreprises spécialisées dans le fret correspond en 2016 au nombre moyen d'entreprises de marchandises calculé sur les 10 dernières années. Le transport de marchandises occupe à peu près deux tiers des entreprises inscrites au registre des transports.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Marchandises	2 170	2 113	2 116	2 112	2 139	2 193	2 093	2 103	2 113	2 129
Commissionnaires	106	104	109	118	127	141	143	149	168	189
Voyageurs	938	858	887	896	926	972	997	953	919	946
Ensemble	3 214	3 075	3 112	3 126	3 192	3 306	3 233	3 205	3 200	3 264

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

Inscriptions et radiations des entreprises en Bretagne

Depuis 3 ans, le nombre d'inscriptions d'entreprises travaillant dans le transport de marchandises est supérieur au nombre de radiations, ce qui n'était pas le cas en 2013 avec le plus mauvais résultat des 10 années 2007-2016. Malgré tout, il y a peu d'inscriptions après une année où le volume des radiations étaient relativement faible. Pour les entreprises de voyageurs, le solde est lui aussi positif cette année contrairement à l'année dernière. Ce secteur a rencontré deux années de fortes radiations (2008 et 2014). Sur les 10 dernières années, le solde des entreprises de marchandises est positif comme celui des entreprises de voyageurs mais quasiment le double de lui.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Marchandises										
Inscriptions	179	169	142	145	178	154	152	144	115	131
Radiations	186	189	139	149	134	100	194	134	105	115
Voyageurs										
Inscriptions	63	74	69	58	80	68	81	74	47	59
Radiations	69	152	37	49	42	22	34	118	81	32

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.

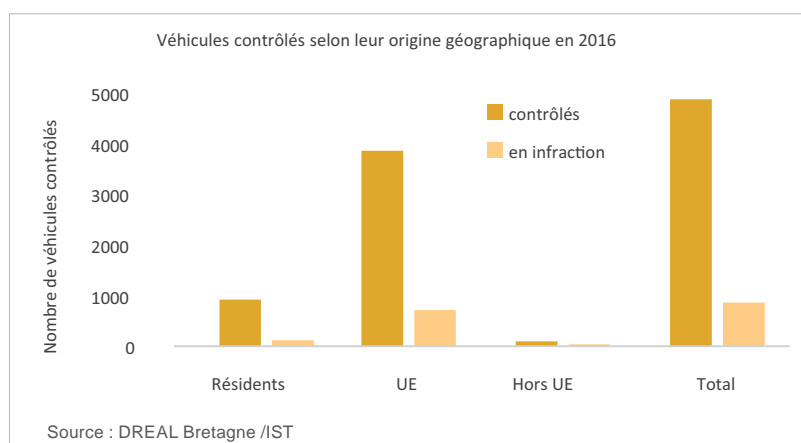
LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

Les infractions relevées sur route (transport de marchandises) en Bretagne

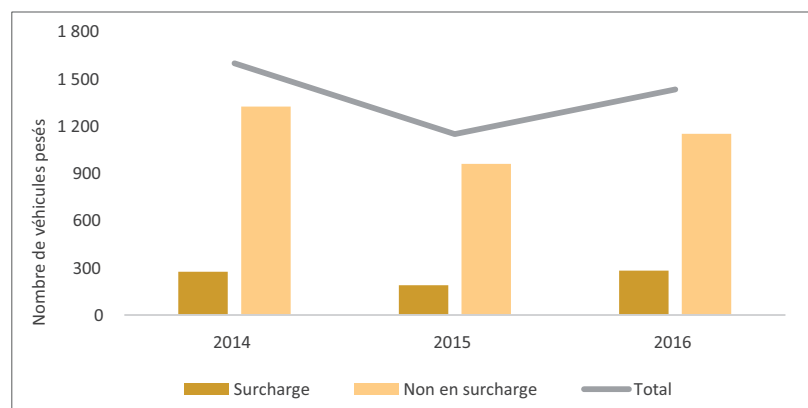
	Véhicules			Infractions constatées		
	contrôlés	en infraction		Nombre	dont délits	
		Nombre	%		Nombre	%
2014	5 193	736	14,2	1 076	209	19,4
2015	4 802	798	16,6	1 279	271	21,2
2016	4 884	862	17,6	1 270	237	18,7

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

Même si en 2016, il y a une très légère augmentation du nombre de poids lourds contrôlés (+1,7 %), la tendance est à la baisse du nombre total de contrôle depuis 2012 (-802 véhicules). Parallèlement, le pourcentage des véhicules constatés en infraction augmente. Il passe de 13,1 % en 2012 à 17,6 en 2016. Les véhicules issus de l'Union Européenne fournissent le plus gros contingent de véhicules contrôlés (79,2 %) suivis par ceux des résidents (18,8 %). Les véhicules hors Union européenne représentent une très faible part des véhicules contrôlés mais une part de plus en plus importante de poids lourds en infraction (38,3 %).



Le contrôle du poids des véhicules de transport routier en Bretagne



Une part des contrôles est orientée vers le poids des véhicules. Environ 20 % des véhicules sur 1 432 sont pris en défaut de surcharge.

Nombre d'immobilisations effectuées et montant des consignations perçues en Bretagne

	2014	2015	2016
Immobilisations de véhicules	122	96	200
Montant des consignations	599 854 €	684 901 €	797 283 €

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

Le nombre d'immobilisations de poids lourds suite à une infraction a doublé sur un an et le montant des consignations a augmenté de 16,4 %. Ainsi, mécaniquement le montant moyen de la consignation pour une immobilisation de véhicules a baissé de 44,1 %.

LA FORMATION

Comme en transport routier de marchandises, les conducteurs du transport routier de voyageurs (en transport lourd) sont soumis à des obligations de formations professionnelles appelées FIMO (formation minimale obligatoire de 140 heures) et FCO (formation continue obligatoire de 35 heures). Une formation dite « passerelle », de 35 heures, permet la mobilité des conducteurs entre le secteur du transport de voyageurs et celui du transport de marchandises.

Le nombre total d'attestations de formations délivrées en Bretagne baisse de 2,6 %. En pourcentage, ce sont surtout les formations continues obligatoires dans le secteur des voyageurs qui diminuent le plus (-17,4 %) entraînant une baisse du nombre total de formations voyageurs de près de 14 %. Les formations continues obligatoires baissent aussi dans le secteur des marchandises mais plus faiblement (-2,8 %). En 2016 par rapport à 2015, il y a le même nombre d'attestations passerelles dédiées aux marchandises en Bretagne et une légère augmentation des attestations délivrées pour les 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

Les transports aériens se développent en France depuis plusieurs années, et notamment les trafics régionaux (hors Île-de-France) qui enregistrent depuis 2012 une croissance du trafic plus importante (+13,2 %) que les trafics parisiens (+9,4 %).

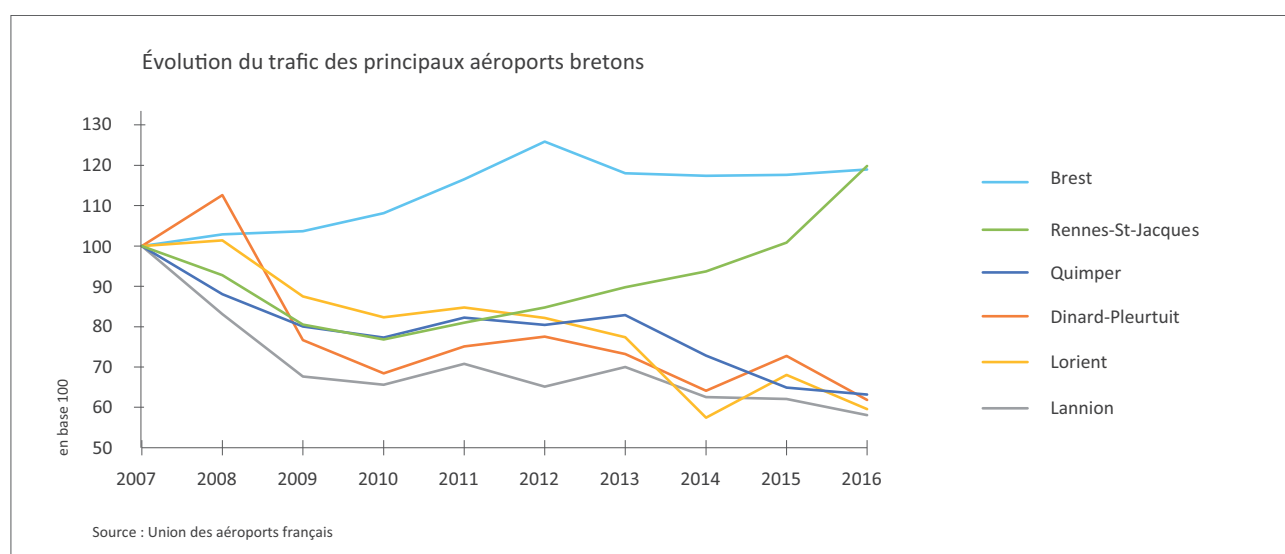
En Bretagne, la barre des 2 millions de voyageurs transportés a été franchie en 2016 par les aéroports de la région après avoir été plusieurs fois frôlée au cours de la dernière décennie. Les deux plus gros aéroports de la Région (Brest et Rennes-Saint-Jacques) accueillent 82 % des voyageurs. Ils sont les seuls cette année, à recevoir plus de voyageurs qu'en 2015 respectivement (+1,1 % et +18,8 %). En 2016, Rennes a ainsi accueilli 100 000 voyageurs de plus qu'en 2015. En base 100, si on prend comme référence l'année 2007, les évolutions de l'aéroport de Rennes et de Brest sont identiques (+120 %). En nombre de voyageurs transportés, c'est l'aéroport de Lorient qui arrive en troisième position des aéroports de la région avec 128 000 voyageurs, puis celui de Dinard avec 110 000 voyageurs et Quimper avec 86 000.

Par ailleurs, l'évolution depuis 2007 de la fréquentation des aéroports bretons, hormis Rennes et Brest, est tendanciellement en recul. Les niveaux atteints en 2016 sont de 40 % inférieurs à ce qu'ils étaient en 2007. Les aéroports de Dinard-Pleurtuit et de Lorient enregistrent en volume la plus forte baisse de fréquentation autour de 20 000 passagers pour chacun d'eux.

Évolution annuelle du nombre de passagers des principaux aéroports bretons

Aéroport	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Brest	850 433	874 747	881 500	919 404	990 927	1 070 461	1 003 836	998 393	1 000 192	1 011 651
Dinard	178 615	201 174	136 942	122 254	134 197	138 478	130 771	114 474	129 935	110 455
Lannion	50 113	41 662	33 910	32 884	35 452	32 635	35 062	31 334	31 107	29 104
Lorient	214 622	217 603	187 754	176 727	181 961	176 331	166 034	123 274	146 002	127 836
Ouessant	5 745	6 712	6 573	6 705	5 418	2 916	2 904	3 273	3 358	3 134
Quimper	136 865	120 483	109 527	105 767	112 570	110 073	113 419	99 673	88 827	86 452
Rennes	534 863	496 135	430 797	410 900	432 931	453 121	480 237	501 140	539 231	640 768
Saint-Brieuc	3 799	4 610	3 516	581	2 174	1 986	2 932	4 331	4 016	3 388
Autres	822	1 058	1 418	1 743	1 410	1 132	1 315	1 112	1 265	68
Total	1 975 877	1 964 184	1 791 937	1 776 965	1 897 040	1 987 133	1 936 510	1 877 004	1 943 933	2 012 856

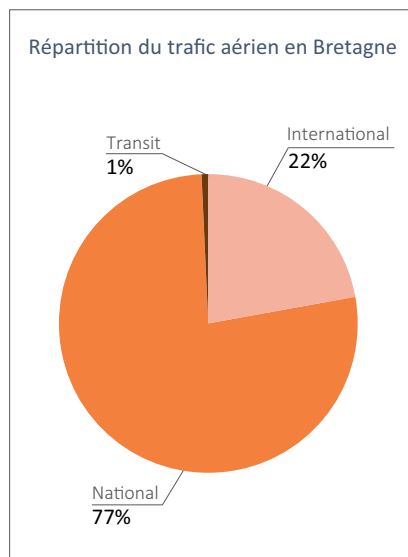
Source : Union française des aéroports



Répartition du trafic des aéroports bretons en 2016

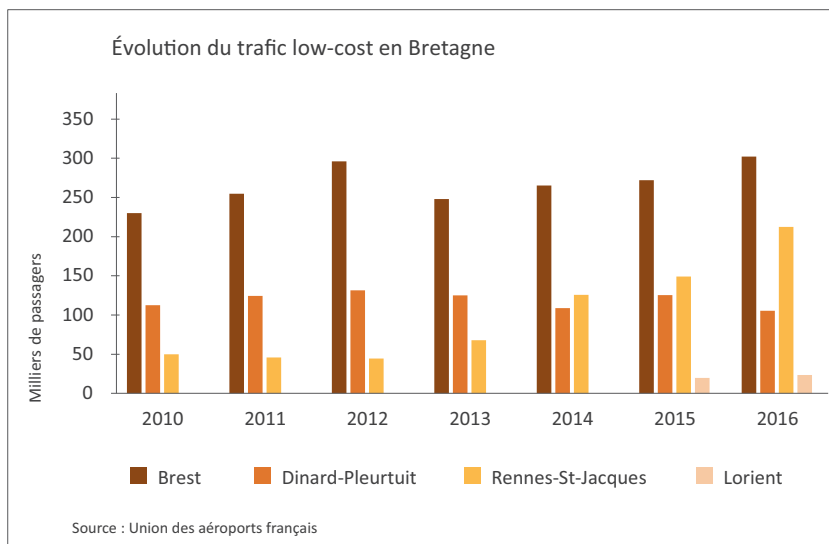
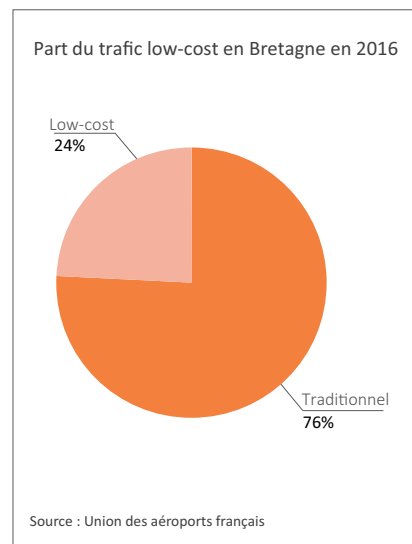
La part du low-cost se renforce au fil du temps. Elle était de 29,1 % en 2015. Elle a pris en un an quasiment 3 points de plus. La quasi totalité (96 %) des vols de l'aéroport de Dinard est effectuée par deux compagnies low-cost. Une très forte majorité des vols bretons se fait avec les autres régions françaises (77 %) et 22 % avec les pays étrangers. Le trafic de transit est très faible et assuré à près de 94 % par l'aéroport de Brest. Les compagnies low-cost sont présentes en 2016 dans les aéroports de Brest, Rennes, Dinard, et Lorient.

Aéroports	International	National	Transit	TOTAL	Dont Low cost
Brest	85 449	912 535	13 667	1 011 651	302 237
Dinard	109 153	1 302	0	110 455	105 511
Lannion	78	29 026	0	29 104	-
Lorient	25 986	101 646	204	127 836	23 439
Ouessant	0	3 134	0	3 134	-
Quimper	7 028	79 424	0	86 452	-
Rennes	217 564	422 511	693	640 768	212 331
Saint-Brieuc	257	3 130	1	3 388	-
Autres	40	28	0	68	-
Total Bretagne	445 555	1 552 736	14 565	2 012 856	643 518
Total Régions	44 749 091	32 616 889	439 757	77 805 737	33 727 568
Total Paris	80 735 758	16 365 829	69 423	97 171 010	19 202 343
Total France métro	125 484 849	48 982 718	509 180	174 976 747	52 929 911



Source : Union française des aéroports

Évolution de la fréquentation des compagnies low-cost en Bretagne



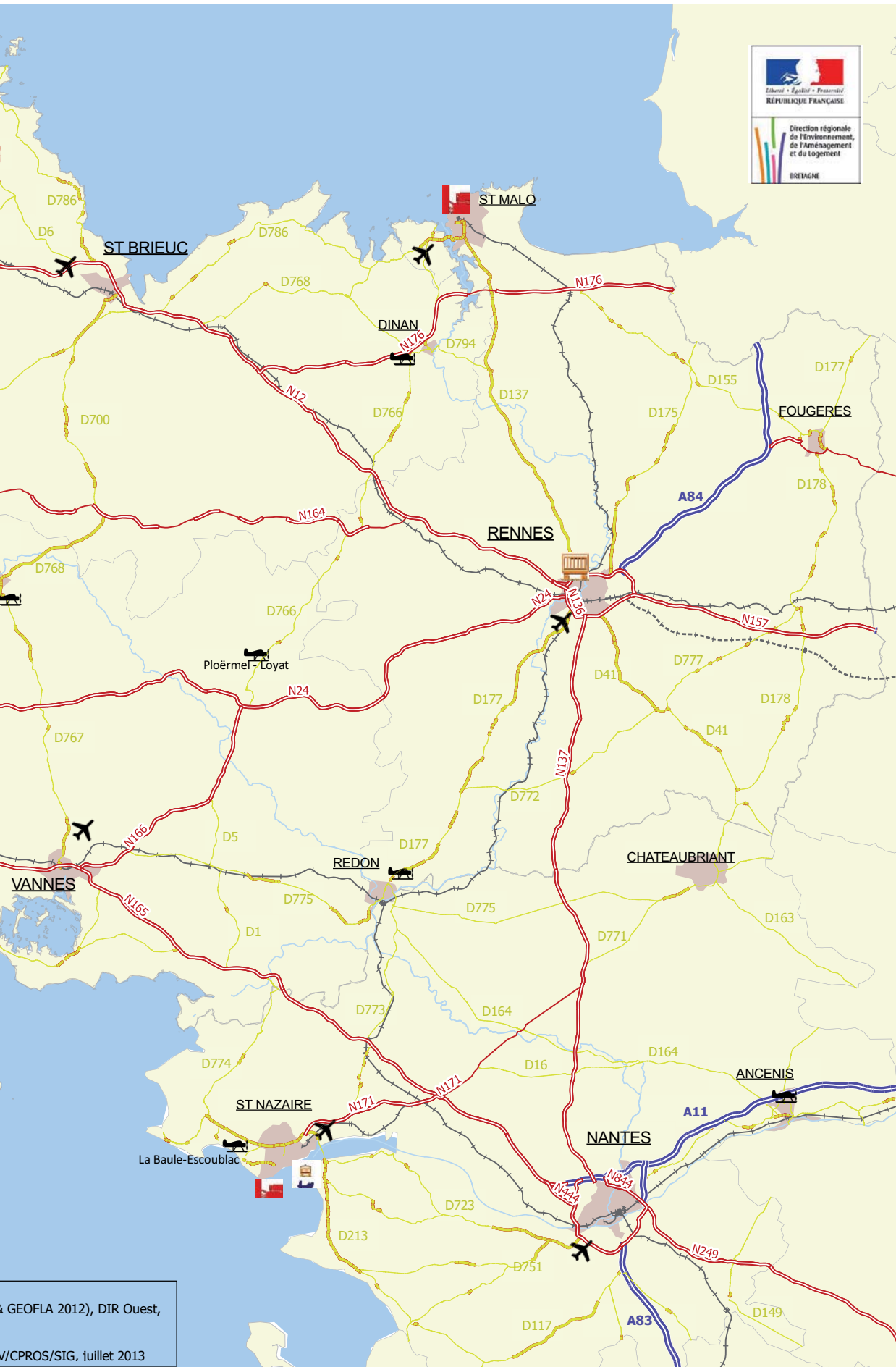
Remarque

Les passagers se répartissent en passagers nationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport français, et passagers internationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport étranger.

Les passagers en transit sont les passagers effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et continuant leur voyage avec le même aéronef et sous le même numéro de vol (chaque passager est compté une fois). Le trafic transit n'est pas à confondre avec le trafic de correspondance.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS





© GEOFLA 2012), DIR Ouest,
/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.

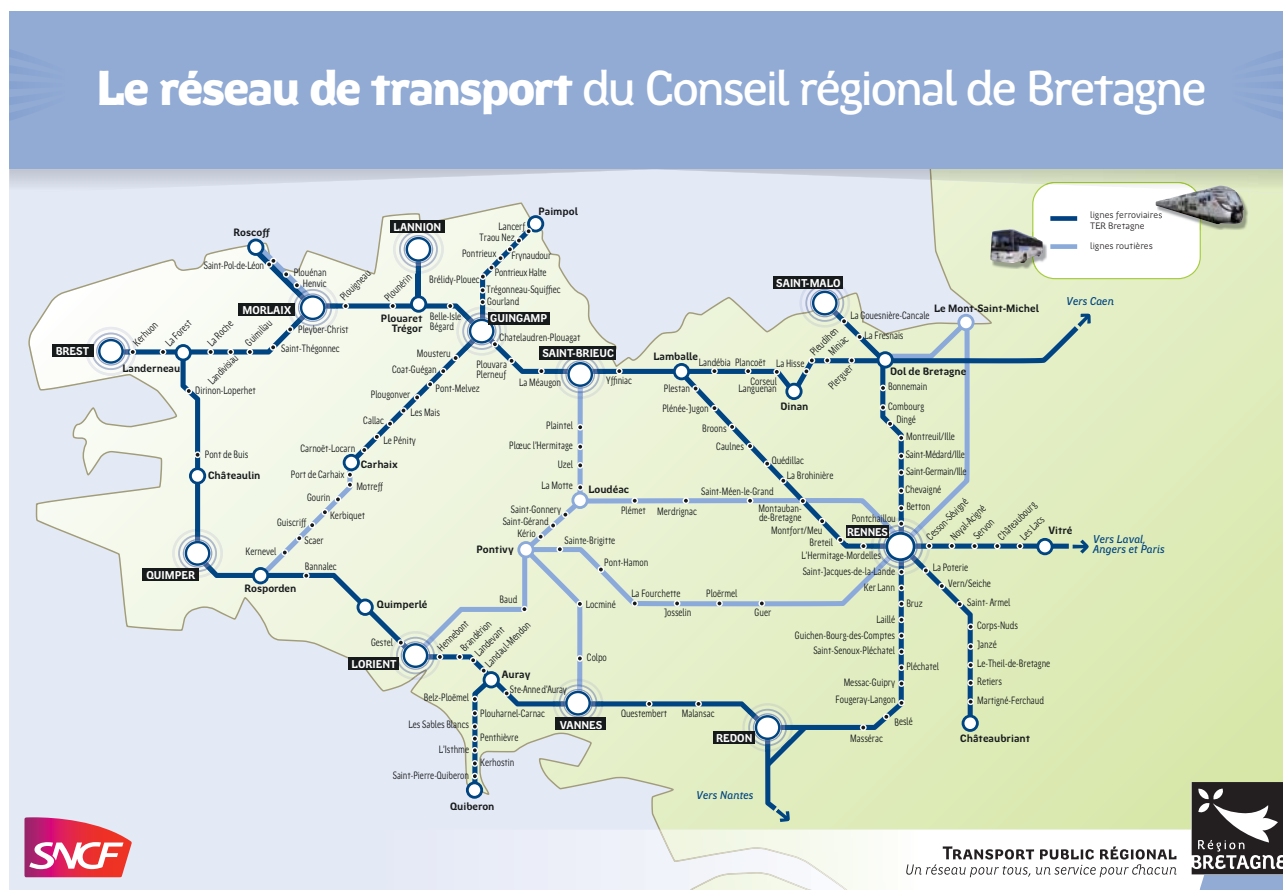
Trafic tous trains des principales gares bretonnes (hors voyageurs en correspondance)

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 Briec	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



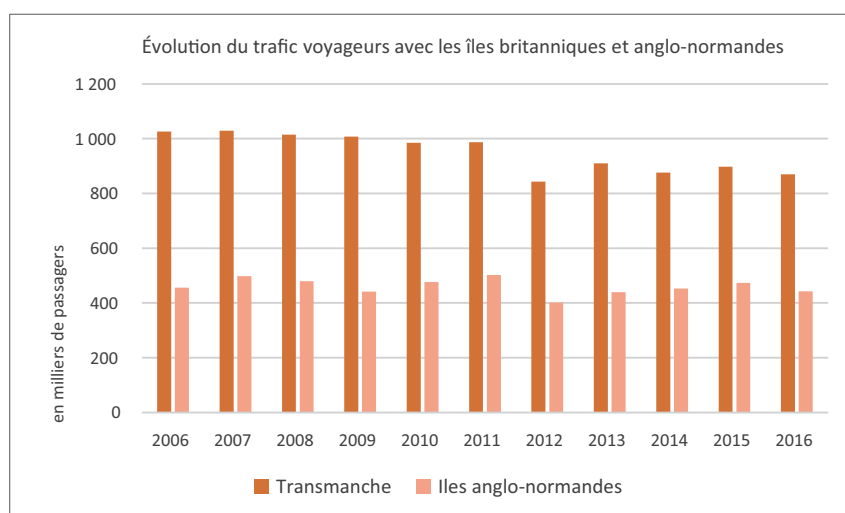
LE TRANSPORT MARITIME

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

Le nombre de voyageurs entre la Bretagne et l'Angleterre ou les îles anglo-normandes a baissé de -4,4 %. Ce sont 60 000 voyages de moins sur un an. Cette baisse affecte l'ensemble des liaisons de ou vers les ports de Roscoff et Saint-Malo aussi bien les transmanches que les îliennes. Le poids du trafic îlien de voyageurs correspond au tiers de l'ensemble des voyages. Sur une période de 10 ans, le trafic total a perdu plus de 200 000 voyageurs en grande partie due aux mauvais résultats de 2012.

Liaisons/ports	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Liaisons transmanche										
St-Malo	465 980	465 194	474 726	452 940	441 430	339 511	371 910	360 912	369 936	353 327
Roscoff	563 105	550 001	532 428	532 039	545 468	504 029	538 373	515 680	528 221	516 727
Total	1 029 085	1 015 195	1 007 154	984 979	986 898	843 540	910 283	876 592	898 157	870 054
Liaisons anglo-normandes										
St-Malo	498 113	479 770	441 309	476 534	501 790	401 816	439 460	453 131	473 865	442 099
Total liaisons	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	1 312 153

Source : ORTB



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

Îles	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bréhat	382 880	362 895	398 943	387 391	360 256	329 788	351 621	388 982	372 973	397 493
Batz	188 818	175 644	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Ouessant/Molène	268 543	265 374	269 824	252 673	254 856	240 600	242 610	241 675	235 907	238 698
Sein ⁽¹⁾	94 889	85 581	86 484	91 554	90 672	80 249	86 259	89 390	91 491	89 256
Les Glénan ⁽²⁾	45 716	42 516	36 032	38 357	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Groix	462 926	430 990	449 787	448 240	453 691	435 505	425 743	429 926	431 155	439 071
Belle-Ile	863 558	810 175	838 293	813 204	847 559	821 506	810 583	815 547	841 283	841 840
Houat/Houëdic	125 983	118 547	125 934	132 826	131 090	128 221	131 266	139 648	135 420	143 300
Total	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	2 149 658

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 augmente en 2016 de près de 9 %. Entre 2009 et 2012, le nombre de voyageurs avait diminué d'environ 60 000. Depuis, il a augmenté de 72 000. En rade de Lorient, le trafic côtier a connu lui aussi trois années de baisse mais d'une amplitude plus faible (-16 445 voyageurs) et sur une période différente (2012 à 2015).

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
St-Malo	178 194	211 910	284 858	268 724	245 108	227 748	244 052	263 206	275 272	299 477
Rade de Lorient	703 650	710 091	685 344	725 665	777 154	782 793	779 887	777 992	766 348	806 805

Source : ORTB

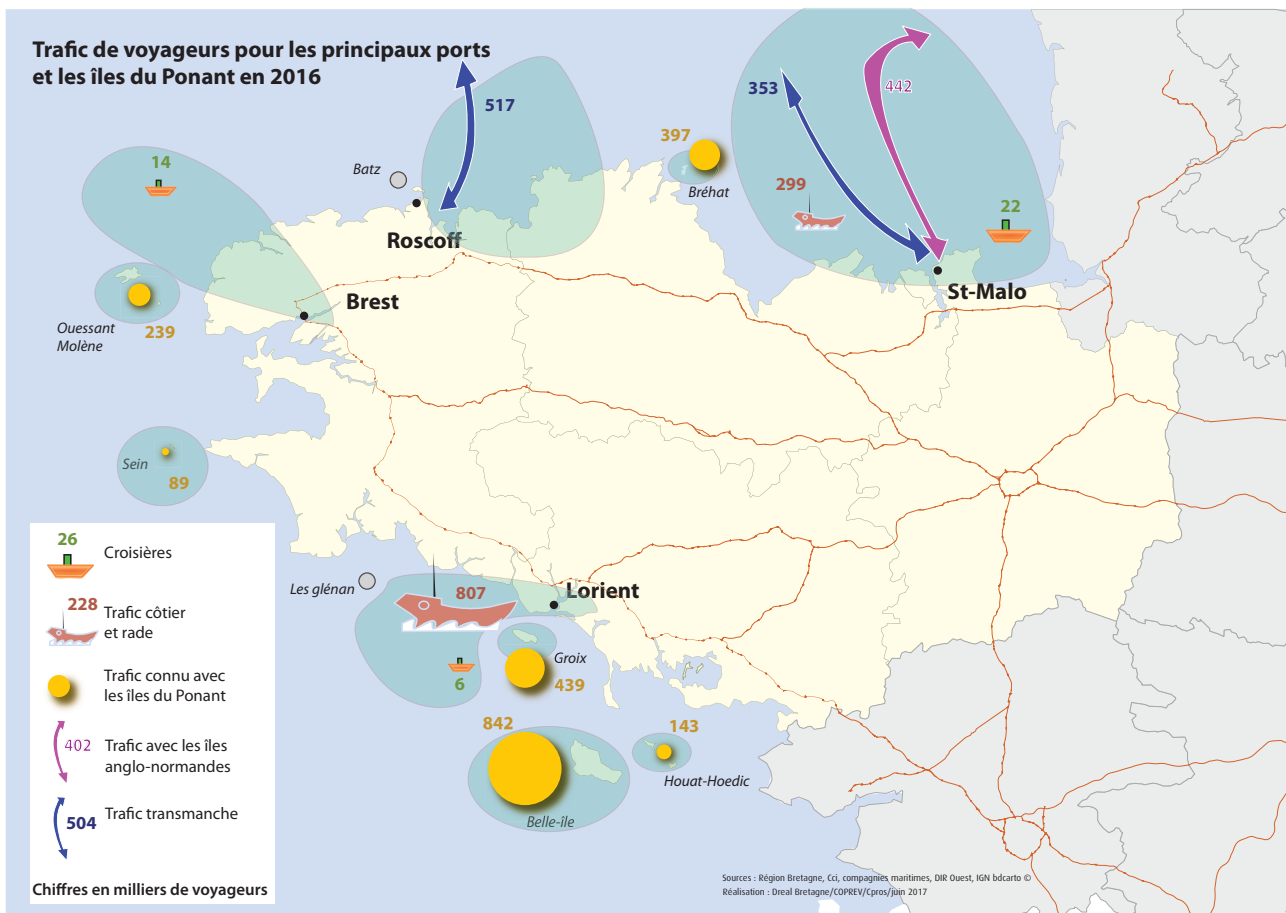
Évolution annuelle du trafic des escales de croisières de tourisme (3)

Port	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Brest	35 656	24 132	54 224	68 302	51 626	9 158	25 226	32 176	19 465	13 860
Concarneau	0	0	0	0	4 610	4 528	1 736	1 726	3 103	3 068
Lorient	2 910	11 752	2 978	9 336	3 056	8 604	7 660	6 965	7 230	5 915
St-Malo	13 849	14 498	14 598	17 106	31 328	25 637	25 930	11 758	13 368	21 736
Roscoff	482	0	694	2 096	726	0	0	0	208	429
Total	52 897	50 382	72 494	96 840	91 346	47 927	60 552	52 625	43 374	45 008

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 2016



LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs par mode de transport en Bretagne en 2013

	Voiture, camion, fourgonnette	Deux-roues	Transport en commun	Marche à pied	Pas de transport	Total actifs
Selon le sexe						
Femmes	498 337	11 629	41 062	39 542	38 131	628 701
Hommes	555 764	30 043	36 170	35 346	28 778	686 101
Ensemble	1 054 101	41 672	77 232	74 888	66 910	1 314 802
Selon le lieu d'emploi						
Commune de résidence actuelle	281 048	23 839	32 821	70 145	64 213	472 066
Autre commune du département de résidence	690 361	16 407	34 228	3 220	1 497	745 712
autre département de la région de résidence	53 676	788	2 802	372	241	57 879
Autre	29 016	637	7 381	1 151	959	39 145
Ensemble	1 054 101	41 672	77 232	74 888	66 910	1 314 802

Source : INSEE RP 2012/Enquête annuelle du recensement

en milliers de voyages

	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	15 003	713	111	8 096	14 548	38 471	4,1	3,2
Artisans, commerçants, chefs entreprise	68 152	1 470	1 286	5 639	11 619	88 165	12,2	9,4
Cadres et professions intellectuelles supérieures	143 993	6 179	15 848	9 494	5 578	181 091	36,0	25,7
Professions intermédiaires	283 146	8 359	18 870	13 314	5 849	329 538	27,7	21,2
Employés	276 312	9 731	26 544	25 827	24 118	362 533	17,0	13,7
Ouvriers	267 495	15 220	14 574	12 518	5 197	315 004	20,4	16,9
Selon le secteur d'activité								
Agriculture, sylviculture, pêche	33 472	1 949	536	10 121	17 446	63 523	8,2	6,8
Industrie	163 251	6 241	5 171	5 256	3 994	183 914	24,5	19,5
Construction	85 501	2 732	2 033	1 832	2 372	94 469	19,9	16,1
Commerce, transport et services divers	441 474	16 635	37 144	29 077	19 854	544 184	26,5	19,9
Admin, enseignement, santé, action sociale	330 403	14 115	32 348	28 602	23 244	428 712	19,0	15,2

Source : INSEE RP 2012/Enquête annuelle du recensement

Définitions

Distance moyenne en km : La distance moyenne exprimée en kilomètre est obtenue en divisant le nombre d'individus.Km (distance routière) par le nombre d'individus. Le nombre d'individus.Km correspond à la somme des distances de trajet de chaque individu.

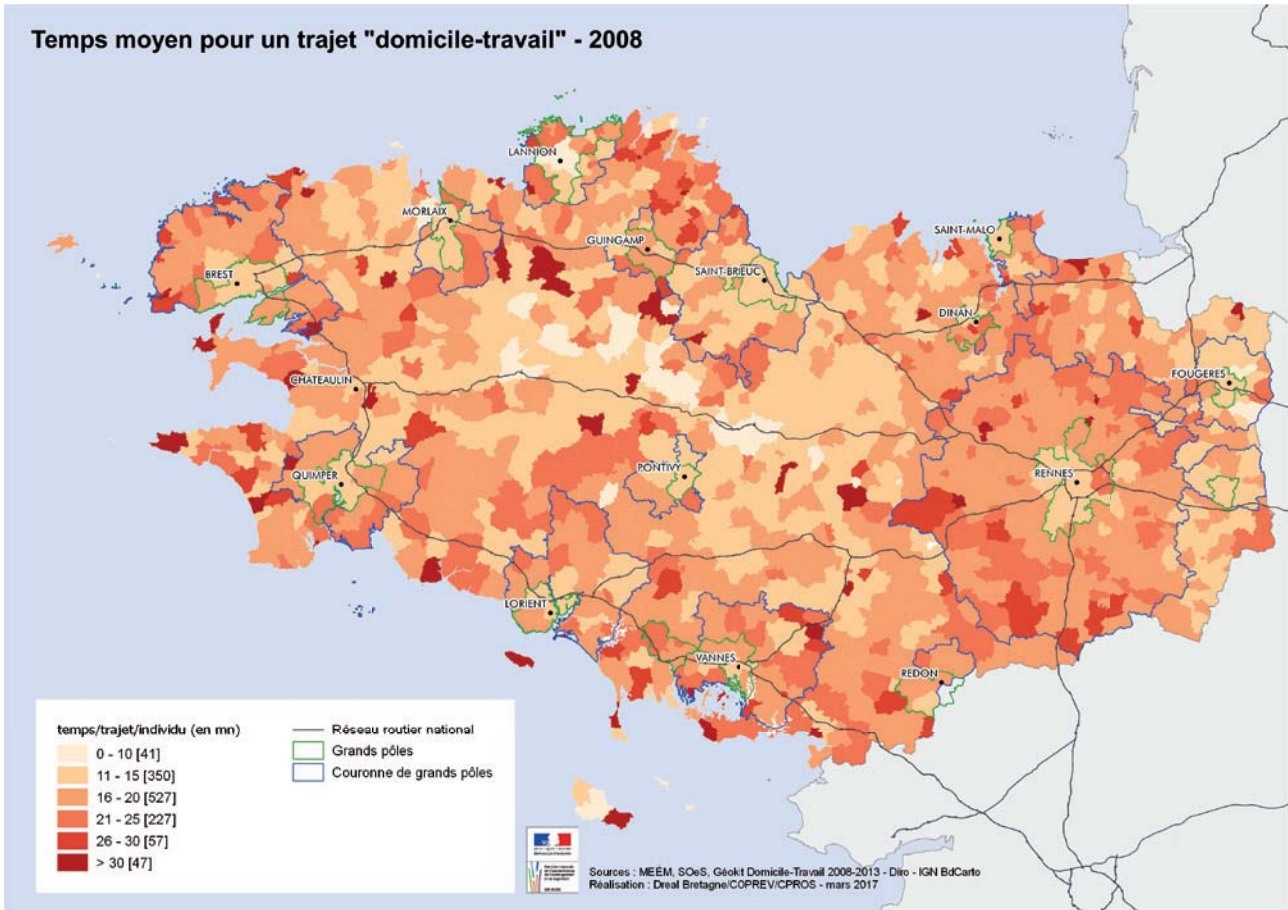
Durée moyenne en mn : La durée moyenne exprimée en minute est obtenue en divisant le temps de trajet cumulé par le nombre d'individus. Le temps de trajet cumulé correspond à la somme des temps de trajet de chaque individu.

Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs selon la distance du trajet domicile travail en Bretagne en 2013

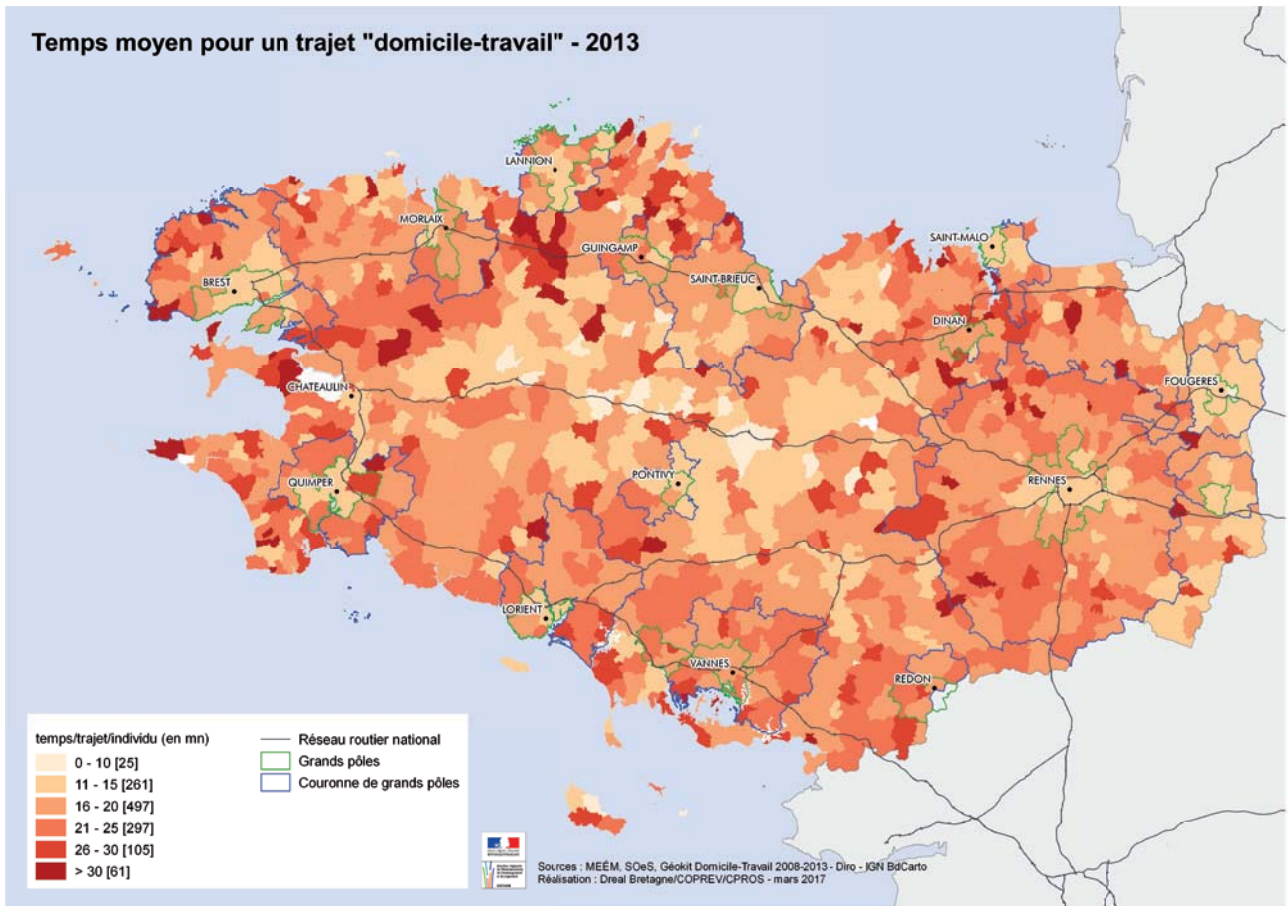
	< 1 km	1 à < 5 km	5 à < 10 km	10 à < 50 km	50 km ou +	Total actifs
selon le sexe						
Femmes	239 191	29 351	99 072	236 216	24 871	628 701
Hommes	233 109	27 345	101 095	267 266	57 286	686 101
Ensemble	472 300	56 696	200 167	503 482	82 157	1 314 802

Source : INSEE RP 2012/Enquête annuelle du recensement

Temps moyen pour un trajet "domicile-travail" - 2008



Temps moyen pour un trajet "domicile-travail" - 2013



LE TRANSPORT URBAIN

L'enquête réalisée par le Céréma a évolué ces dernières années. Elle est accessible en libre-service sur internet. Le nombre total de voyages urbains comptabilisés en 2015 dans les 16 principales AOT de la région approche les 150 millions. Presque tous les réseaux ont un nombre de voyages en croissance par rapport à 2014. L'enquête dénombre 623 lignes pour une longueur de réseau dépassant les 6000 km. La population desservie est de l'ordre de 1,6 millions d'habitants. Le nombre de voyages par habitants est très fluctuant en Bretagne avec de grandes dispersion des résultats en fonction des villes. Le maximum est atteint par Rennes avec un ratio de 177 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 (+92 %) et St Malo (+71 %) et en volume par Rennes (+20 500) et Brest (+7 200). Les chiffres de fréquentation du réseau rennais montrent une évolution importante de +44,8 % en 2002, année de la mise en service de la ligne A du métro. On constate un mouvement quasi-analogue mais avec une amplitude plus faible (+24,4 %) en 2012 sur le réseau urbain de Brest avec la mise en service du Tramway.

L'activité des réseaux urbains en 2015 (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 15/14
22	GUINGAMP	6	23 247	3	51	40	2	33,3%
22	LAMBALLE	17	28 750	1	25	38	1	5,6%
22	SAINT-BRIEUC	14	120 182	57	555	5 845	49	-
29	BREST	8	213 171	36	397	25 181	118	0,6%
29	CONCARNEAU	9	51 164	8	128	773	15	4,9%
29	DOUARNENEZ	1	15 288	3	36	171	11	10,3%
29	LANDERNEAU	2	18 936	6	61	280	15	-1,8%
29	MORLAIX	3	25 840	7	64	958	37	3,5%
29	QUIMPER	8	91 572	31	430	5 292	58	-0,5%
29	QUIMPERLE	19	63 160	54	975	750	12	1,1%
35	FOUGERES	3	26 287	5	38	941	36	10,7%
35	RENNES	43	438 526	151	1 948	77 400	177	0,3%
35	SAINT-MALO	18	82 773	46	560	3 460	42	0,3%
35	VITRE	11	46 044	15	157	534	12	9,4%
56	LORIENT	25	206 982	176	487	17 420	84	0,9%
56	VANNES	24	141 053	24	372	10 707	76	2,5%

Source : CEREMA

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	10 807

Source : CEREMA

en milliers de voyages

Remarque

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

LE TRANSPORT INTERURBAIN

Le nombre d'élèves scolarisé en Bretagne en 2015 est de 602 528 d'après les chiffres de l'éducation nationale soit une augmentation de près de 1 500 élèves sur un an. 34 % des élèves sont scolarisés en Ille-et-Vilaine et près de 27 % dans le Finistère. En Bretagne, le nombre d'élèves subventionnés tourne en moyenne autour de 28 000 par département. Pour 3 départements, le coût moyen annuel oscille environ entre 700 et 1 000 € par élève pour l'année 2015.

La fréquentation sur les services réguliers hors scolaire après avoir marqué le pas en Ille-et-Vilaine en 2014 (-1,9 %) s'effondre en 2015 (-22,4 %) alors qu'elle progresse de +3,7 % en Finistère.

Le transport des élèves selon le type de service emprunté en 2015

	Nombre d'élèves subventionnés			
	Total ⁽¹⁾	dont SRO	dont SATPS	dont SNCF
Côtes d'Armor ⁽²⁾	27 900	8 100	19 200	600
Finistère	24 901	-	24 388	513
Ille-et-Vilaine	31 360	5 600	25 000	1 400
Morbihan	-	11 600	-	-
Total	-	-	68 588	2 513

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2009-2014

Population scolarisée en 2015	
Côtes d'Armor	104 708
Finistère	160 011
Ille-et-Vilaine	203 640
Morbihan	134 169
Total	602 528

Source : Education nationale

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Côtes d'Armor	26 500	30 600	30 755	nd	27 900	nd	nd
Finistère	26 350	26 490	25 800	24 460	24 962	24 585	24 901
Ille-et-Vilaine	31 522	30 403	30 565	30 910	31 610	32 090	31 360
Morbihan	30 756	27 238	31 334	nd	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 et 2015 non disponibles)

Dépenses pour le transport des élèves pour le département en 2015

	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

Définitions

SRO : Service Régulier Ordinaire

SATPS : Service à Titre Principal Scolaire

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de voyages sur les SRO (en milliers)								
Côtes d'Armor	444,0	464,0	471,0	474,0	369,0	410,0	nd	nd
Finistère	1 204,0	1 458,0	1 500,0	1 600,0	1 522,0	1 983,0	2 045,0	2 120,0
Ille-et-Vilaine	2 225,0	2 245,0	2 242,0	2 307,0	2 280,0	2 353,0	2 309,0	1 792,0
Morbihan	390,0	408,0	462,0	487,0	521,0	542,0	nd	531,0

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2009-2014

LE TRANSPORT INTERURBAIN

Le transport collectif routier de voyageurs

Le kilométrage annuel réalisé en Bretagne dans le transport collectif routier de voyageurs augmente en 2015 de 2,6 %. Ce sont près de 4 millions de kms parcourus de plus dans l'année et cette évolution est plus importante que celle qu'on retrouve en France (+0,8 point). Ce mouvement en Bretagne s'explique par l'évolution du parc d'autobus (+5,5 %) plus dynamique que celle du parc français (+2,1 %) couplée à un kilométrage moyen par véhicule en légère progression (+0,3 %). Un autobus en Bretagne fait en moyenne 41 627 km en 2015 alors que dans les autres régions il en fait 40 286 km. À contrario, le kilométrage moyen par véhicule des autocars bretons baisse de 1,2 %. En France métropolitaine il baisse aussi mais plus faiblement (-0,1 %).

	km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2014	2015	évol. (%)	1/1/2015	1/1/2016	évol. (%)	2014	2015	évol. (%)
Autobus									
Bretagne	45 098	47 579	5,5	1 087	1 143	5,2	41 489	41 627	0,3
Autre régions françaises	1 004 185	1 023 349	1,9	25 007	25 402	1,6	40 156	40 286	0,3
France métropolitaine	1 049 284	1 070 929	2,1	26 094	26 545	1,7	40 212	40 344	0,3
Bretagne / France métro. (%)	4,3	4,4		4,2	4,3				
Autocar									
Bretagne	101 783	103 132	1,3	3 659	3 753	2,6	27 817	27 480	-1,2
Autre régions françaises	1 885 843	1 918 988	1,8	62 210	63 300	1,8	30 314	30 316	0,0
France métropolitaine	1 987 626	2 022 120	1,7	65 869	67 053	1,8	30 175	30 157	-0,1
Bretagne / France métro. (%)	5,1	5,1		5,6	5,6				
Ensemble (y compris véhicules spécialisés)									
Bretagne	146 881	150 711	2,6	4 746	4 896	3,2	30 948	30 782	-0,5
Autre régions françaises	2 890 028	2 942 337	1,8	87 217	88 702	1,7	33 136	33 171	0,1
France métropolitaine	3 036 910	3 093 048	1,8	91 963	93 598	1,8	33 023	33 046	0,1
Bretagne / France métro. (%)	4,8	4,9		5,2	5,2				

Source : MTÉS - SDES

Le kilométrage moyen par classe d'âge du véhicule en France métropolitaine en 2015

par classe d'âge	Autobus (hors RATP)	Autocars
moins de 5 ans	48 503	38 803
de 5 à 9 ans	43 746	31 539
de 10 à 14 ans	34 387	21 835
de 15 à 19 ans	26 515	15 233
20 ans et plus	14 450	8 155
Km moyen	40 608	30 157

Zone géographique	Autobus (y compris RATP)	Autocars
Km moyen	40 608	30 157
dont Province	40 585	28 890
dont Île-de-France	40 695	36 843

Sources : MTÉS - SDES, RATP et UTAC

Le kilométrage moyen d'un véhicule de transport de voyageurs décroît presque linéairement en fonction de l'âge du véhicule aussi bien pour les autobus que pour les autocars. En France, d'une façon générale et pour toutes les classes d'âge, hormis pour les véhicules de plus de 20 ans, les autobus parcourent annuellement 11 000 km de plus que les autocars.

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.

LES FLUX INTRARÉGIONAUX

En moyenne glissante sur 5 ans, les flux de marchandises transportées à l'intérieur de la Bretagne avoisinent les 115 millions de tonnes. Ce volume, bien qu'ayant légèrement reculé sur un an (-1,5 %), reste sur des valeurs encore élevées.

Les flux routiers constituent à plus de 99 % l'essentiel de ces flux. Le reste est transporté par voie maritime. Le compte propre en représente 62 % et le compte d'autrui environ 38 %. Après 2008, en Bretagne, le compte propre se développe davantage à contrario du compte d'autrui renversant ainsi la parité qui existait entre ces deux types d'organisation du transport au début des années 2000 et renouant avec la situation existante dans la décennie précédente.

La filière agro-alimentaire représente 30 % des échanges. Viennent ensuite les matériaux de construction constitués en grande majorité de pierres concassées puis les minerais à dominante pierres sables et graviers. Ces deux familles de marchandises totalisent près de 50 % des flux.

Les échanges intra-départementaux de marchandises sont largement prépondérants : de 79 % pour les Côtes-d'Armor et le Morbihan à 89 % pour l'Ille-et-Vilaine. L'Ille-et-Vilaine assure près de 35 % de la totalité des échanges routiers comme en 2015. Il en assurait 31 % en 2012. Avec 25 % des échanges routiers le Finistère arrive en deuxième position suivi des Côtes-d'Armor (22 %) et du Morbihan.

Évolution des flux intrarégionaux selon le mode de transport (échanges de la Bretagne avec les autres régions françaises)

Moyenne sur 5 ans	2003/ 2007	2004/ 2008	2005/ 2009	2006/ 2010	2007/ 2011	2008/ 2012	2009/ 2013	2010/ 2014	2011/ 2015	2012/ 2016
Mer	662	626	602	569	565	551	555	530	496	462
Route compte d'autrui	53 722	57 311	56 788	57 305	58 501	56 125	53 491	52 545	51 125	46 897
Route compte propre	53 468	56 875	57 819	56 902	55 715	57 071	55 911	59 516	65 017	67 503
Total des flux intrarégionaux ⁽¹⁾	107 875	114 824	115 216	114 780	114 780	113 747	109 957	112 590	116 638	114 862

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises + ORTB pour les données maritimes

en milliers de tonnes

(1)

Hors fret ferroviaire

Les échanges routiers intrarégionaux par département

de → vers	Moyenne sur 5 ans (2012/2016)				Total
	22	29	35	56	
Côtes d'Armor	19 983	1 509	2 348	1 414	25 254
Finistère	1 338	24 650	622	1 645	28 256
Ille-et-Vilaine	2 387	843	35 734	1 199	40 164
Morbihan	1 538	1 801	1 136	16 251	20 726
Total	25 246	28 804	39 840	20 510	114 400

Source : MEÉM/SDES 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 SDES (Service de la donnée et des études 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.

Échanges intrarégionaux routiers par type de produits

Libellé Famille (ORTB)	Moyenne 2012 à 2016		
	compte d'autrui	compte propre	Total
Produits agricoles	7 587	11 496	19 083
Produits alimentaires	7 829	10 281	18 110
Produits énergétiques	1 845	1 585	3 430
Minerais	10 369	16 042	26 411
Produits métallurgiques	401	796	1 197
Matériaux de construction	8 788	19 522	28 310
Produits chimiques et engrais	815	705	1 520
Produits manufacturés	7 813	4 887	12 700
Ordures et déchets	855	2 132	2 988
Autres marchandises	595	56	651
Total	46 897	67 503	114 400

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

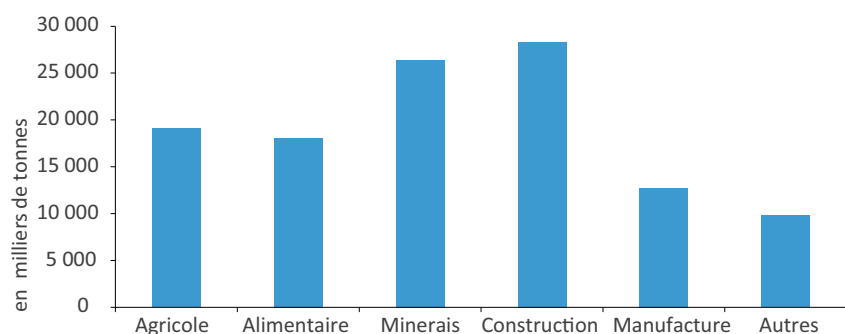
(en milliers de tonnes)

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.

Flux routiers intrarégionaux (moyenne 2012/2016) selon le type de marchandises



Regroupement des produits de la NST 2007

Produits agricoles	Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt; poissons et autres produits de la pêche
Produits alimentaires	Produits alimentaires, boissons et tabac
Produits énergétiques	Houille et lignite; pétrole brut et gaz naturel
	Coke et produits pétroliers raffinés
Minerais	Minerais métalliques et autres produits d'extraction; tourbe ; minerais d'uranium et thorium
Produits métallurgiques	Métaux de base; produits du travail des métaux, sauf machines et matériels
Matériaux de construction	Autres produits minéraux non métalliques
Produits chimiques	Produits chimiques et fibres synthétiques; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires
Produits manufacturés	Textiles et produits textiles, cuir et articles en cuir
	Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles); vannerie et sparterie; pâte à papier; papier et articles en papier, produits imprimés ou supports enregistrés
	Machines et matériel, n.c.a.; machines de bureau et matériel informatique; machines et appareils électriques, n.c.a.; équipements de radio, télévision et communication; instruments médicaux, de précision et d'optique, montres, pendules et horloges
	Matériel de transport
	Meubles; autres produits manufacturés n.c.a.
	Courrier, colis
	Équipement et matériel utilisés dans le transport de marchandises
	Marchandises transportées dans le cadre de déménagements (biens d'équipement ménager et mobilier de bureau); bagages transportés séparément des passagers; véhicules automobiles transportés pour réparation; autres biens non marchands, n.c.a.
	Marchandises groupées: mélange de types de marchandises qui sont transportées ensemble
Ordures et déchets	Matières premières secondaires; déchets de voirie et autres déchets
Autres marchandises	Marchandises non identifiées; 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 interrégionaux s'élèvent à 38,5 millions de tonnes. Ces flux que la Bretagne entretient avec les autres régions de France se redressent (+1,4 %) après trois années de baisses consécutives qui lui ont fait perdre près de 8 millions de tonnes de marchandises. Ce sont les flux entrants pour compte d'autrui, qui avec 7,8 % d'augmentation, tirent en 2016 le résultat vers le haut. Par contre, la part du maritime dans ces échanges recule et perd près d'un point.

De par sa situation géographique, l'Ille-et-Vilaine le plus à l'ouest des départements bretons, a sans surprise une part prépondérante dans ce type d'échange aussi bien pour les entrées que pour les sorties. Pour les échanges entrants, il est le seul département (12,9 %) où les volumes augmentent. A contrario, pour les échanges sortants, il est le seul où ses volumes baissent (-2,5 %).

Évolution des flux interrégionaux selon le mode de transport (échanges de la Bretagne avec les autres régions françaises)

Interrégional		2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
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	2 467	1 884	1 533	1 841	2 025	1 771	1 785	1 532
	Route compte d'autrui	17 191	20 692	18 559	19 384	19 257	18 422	18 147	17 284	15 808	17 047
	Route compte propre	3 578	4 009	2 844	3 786	4 019	4 877	4 072	4 380	3 899	3 568
	Total flux entrants	26 055	28 922	23 870	25 054	24 808	25 140	24 244	23 435	21 491	22 147
SORTANTS	Fer	475	340	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Mer (1)	30	40	247	209	460	207	321	168	236	125
	Route compte d'autrui	14 061	15 421	14 753	16 550	15 765	15 149	13 747	15 038	13 611	13 464
	Route compte propre	3 576	3 281	3 006	3 127	3 729	5 185	4 332	3 515	2 640	2 792
	Total flux sortants	18 142	19 082	18 006	19 885	19 955	20 541	18 400	18 721	16 486	16 381
TOTAL des flux		44 197	48 004	41 876	44 940	44 763	45 681	42 644	42 156	37 978	38 528

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises et ORTB

en milliers de tonnes

n.d. : données non disponibles

Évolution des échanges routiers interrégionaux par département

Interrégional		2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ENTRANTS	Côtes d'Armor	3 083	3 709	3 145	3 684	3 528	3 333	3 571	2 738	3 035	2 916
	Finistère	3 219	3 297	2 868	2 485	3 127	2 594	2 238	2 158	1 839	1 744
	Ille et Vilaine	10 370	12 465	11 476	12 956	11 924	11 881	12 016	13 278	11 262	12 716
	Morbihan	4 097	5 230	3 915	4 046	4 697	5 492	4 395	3 489	3 571	3 239
	Total région	20 769	24 701	21 403	23 170	23 276	23 299	22 220	21 664	19 707	20 615
SORTANTS	Côtes d'Armor	1 804	2 198	2 063	2 313	2 733	2 704	2 318	2 089	2 208	2 373
	Finistère	2 232	2 366	2 088	2 454	2 635	2 088	1 789	1 718	1 379	1 472
	Ille et Vilaine	10 390	10 764	10 710	11 913	11 371	12 513	11 217	12 248	10 411	10 151
	Morbihan	3 211	3 373	2 899	2 998	2 756	3 029	2 756	2 498	2 252	2 260
	Total région	17 637	18 701	17 759	19 677	19 495	20 334	18 079	18 553	16 250	16 256
TOTAL flux	Côtes d'Armor	4 887	5 907	5 208	5 997	6 261	6 037	5 889	4 827	5 244	5 289
	Finistère	5 451	5 663	4 956	4 938	5 761	4 682	4 027	3 876	3 217	3 216
	Ille et Vilaine	20 760	23 229	22 186	24 869	23 295	24 393	23 233	25 526	21 673	22 867
	Morbihan	7 308	8 603	6 814	7 043	7 453	8 521	7 150	5 987	5 823	5 499
	Total région	38 406	43 403	39 163	42 847	42 770	43 633	40 299	40 216	35 957	36 871

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

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

L'année 2016 profite aux produits agricoles (+9,3 %) et alimentaires (+12,9 %), ainsi qu'aux produits manufacturés (+5,8 %) et aux matériaux de construction (+1,4 %). La famille « ordures et déchets » bénéficie d'une évolution particulièrement marquée puisque son volume augmente de près de 50 % ce qui correspond à 362 000 tonnes de marchandises de plus transportées en un an. Cette famille est constituée aux deux tiers des sous-produits solides issus du travail des métaux à haute température comme les scories et les laitiers ainsi que des matériaux issus du recyclage des déchets de voirie. Ces 5 familles permettent de dégager un résultat 2016 positif par rapport à celui de 2015. Par contre, toutes les autres familles pâtissent d'une baisse de volume, plus prononcée pour les minerais (-31,7 %) qui en un an perdent 1,232 Million de tonnes.

NST 2007 (regroupement ORTB)	Réceptions					Expéditions				
	2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
Produits agricoles	4 563	4 886	4 771	4 120	4 469	4 849	3 757	4 115	3 540	3 901
Produits alimentaires	4 163	3 789	3 501	3 119	3 554	5 160	4 936	3 826	3 442	3 855
Produits énergétiques	875	1 451	1 271	1 512	1 334	190	141	163	259	385
Minerais	2 609	1 810	1 970	2 148	1 832	1 457	1 238	2 746	1 737	822
Produits métallurgiques	556	561	483	403	348	334	322	314	263	298
Matériaux de construction	2 841	2 327	2 318	1 970	2 312	1 092	1 386	1 308	1 303	1 006
Produits chimiques et engrais	1 062	1 038	1 103	1 247	1 051	1 014	698	773	721	733
Produits manufacturés	6 302	5 914	5 879	4 758	5 359	5 414	4 682	4 524	4 203	4 122
Ordures et déchets	150	168	126	230	192	642	618	501	517	917
Autres marchandises	178	277	241	200	163	181	302	282	266	217
TOTAL	23 299	22 220	21 664	19 707	20 615	20 334	18 079	18 553	16 250	16 256

Source : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

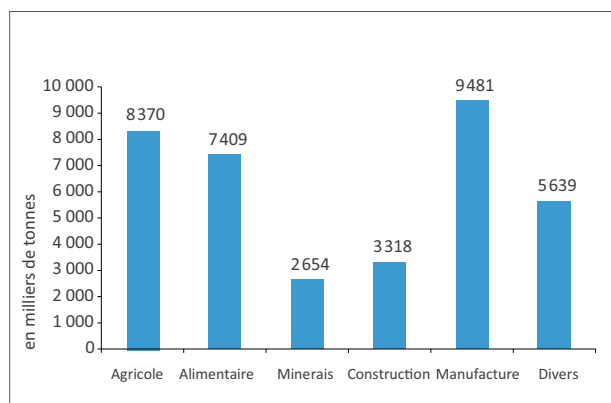
Le transport routier : évolution des échanges selon la région d'origine ou de destination

Amorce de diversification, nouveaux débouchés ou réactions conjoncturelles, la Bretagne échange moins avec les régions avec lesquelles elle échangeait traditionnellement le plus, au profit de nouvelles. L'augmentation des volumes échangés est due essentiellement à l'augmentation de trafic engendrée avec l'Île-de-France (+42,2 %) et le Centre-Val-de-Loire (+23,2 %). On note aussi un renforcement du fret routier avec les autres régions (+16,9 %) et les Hauts de France (+4,1 %).

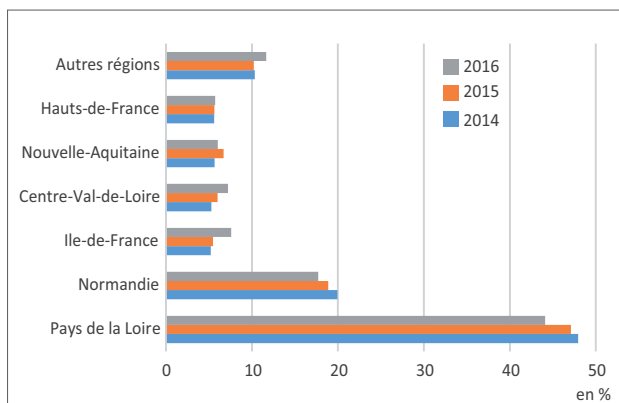
Par contre, la baisse des échanges entre la Bretagne et les deux régions limitrophes se poursuit bien que sur un rythme un peu moins prononcé qu'en 2015 : -4 % pour les Pays-de-Loire et -3,8 % pour la Normandie. Le volume perdu en un an avec ces deux régions est de l'ordre de 930 millions de tonnes. Malgré tout, les Pays-de-Loire restent la première région d'échange avec la Bretagne (44,1 %) loin devant la Normandie (17,7 %).

Le kilométrage moyen effectué par toutes les marchandises qu'elles soient entrantes ou sortantes est de 255 km. Le kilométrage moyen le plus faible est effectué par les importations de produits énergétiques (144 km) et le plus grand par les importations de produits métallurgiques (325 km) juste devant les produits chimiques et engrais (309 km) et les produits manufacturés (305 km).

Échanges routiers interrégionaux par type de produits en 2015



Évolution des échanges routiers selon les principales régions



LES FLUX INTERRÉGIONAUX

Si on excepte l'année 2009 pour les entrées et l'année 2011 pour les sorties de marchandises, l'utilisation des voies maritimes pour le transport inter-régional diminue au fil du temps. Ainsi, les entrées ont perdu environ 935 000 tonnes depuis 2009 et les sorties 340 000 tonnes depuis 2011. Les résultats de l'année 2016 sont particulièrement bas. Le volume inter-régional transporté par les ports a diminué lui aussi. En un an, ce sont 364 000 tonnes de moins dont plus des 2/3 en imports en raison de la diminution des volumes de produits énergétiques (- 4 points en 1 an). Cependant, en raison du recul des sorties et de leur faible volume, la part des marchandises importées des autres régions augmente sensiblement (+4,4 point en 1 an).

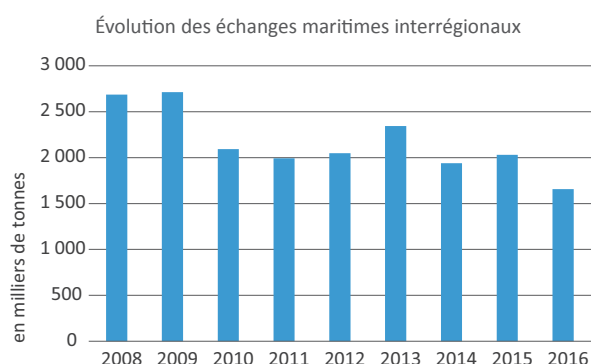
Derrière les produits énergétiques, les minerais viennent à 97 % des régions autres que la Bretagne. Les produits alimentaires représentent 10 % des volumes totaux échangés et les produits chimiques et engrais 7 %.

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	1 786,5	244,3	2 030,8
2016	1 531,9	124,9	1 656,8

Source : ORTB

en milliers de tonnes

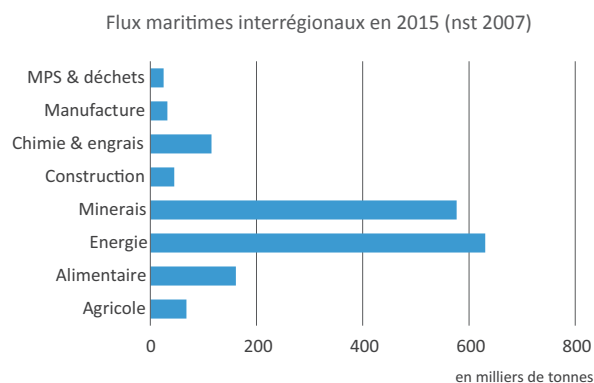


Le transport maritime : importations et exportations par type de produits en 2015

Libellé Famille (ORTB)	Import	Export	Total
Produits agricoles	54,0	13,9	67,9
Produits alimentaires	109,0	52,1	161,1
Produits énergétiques	630,6	0,0	630,6
Minerais	562,3	14,6	576,9
Produits métallurgiques	0,7	0,8	1,6
Matériaux de construction	44,9	0,0	44,9
Produits chimiques et engrais	109,4	5,9	115,3
Produits manufacturés	20,2	12,1	32,3
Matières 1ères secondaires & déchets	0,0	25,0	25,0
Autres marchandises	0,8	0,6	1,3
Total	1 531,9	124,9	1 656,8

Source : ORTB

en milliers de tonnes

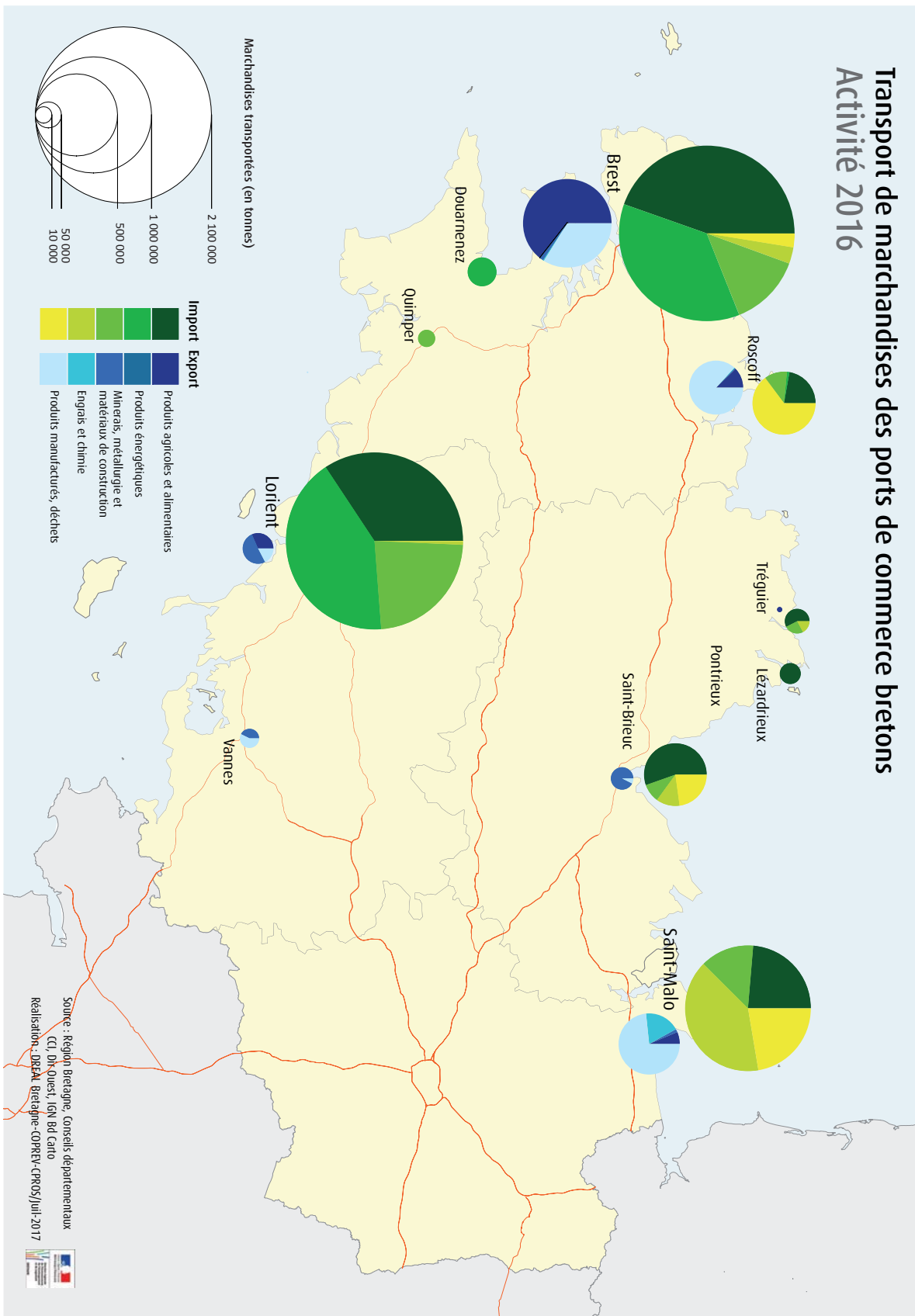


Remarque

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 2016



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 valeurs échangées entre la Bretagne et les pays étrangers sont en baisse (-5,4 %) en 2016 par rapport à 2015. La raison principale en est le résultat plus faible des importations qui cèdent 10,6 % sur un an et malgré la stabilité des exportations. Les transports routiers de marchandises sont majoritaires dans ces échanges (53 %) et ceux réalisés par les voies maritimes en représentent un peu plus du tiers.

L'Ille-et-Vilaine réalise près de 42 % des échanges avec les pays de l'UE et le tiers des échanges avec les pays étrangers à l'Union Européenne. Le fret avec les pays extérieurs à l'Union Européenne est réalisé à 72 % par la mer à quasi part égale par l'Ille-et-Vilaine, le Finistère et le Morbihan. L'aérien représente près de 22 % des échanges extra-communautaires.

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	2015	
Importations	Air	822,7	1 108,8	698,8	1 020,1	767,7	782,6	662,6	665,2	769,4
	Fer	71,1	61,8	70,6	65,8	70,7	50,6	74,3	63,3	39,7
	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	3 431,0
	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	6 164,0
	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	10 404,2
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	1 232,9
	Fer	143,9	264,1	502,1	225,3	525,3	559,7	358,4	269,1	222,5
	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	4 501,4
	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	5 401,8
	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	11 358,6
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	21 762,7	

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Les flux internationaux par département, zone d'échanges et mode de transport en 2015 (en valeur)

Mode de transport		22	29	35	56	Bretagne
Intra-communautaire	air	28,0	44,8	89,0	11,5	173,2
	fer	4,1	9,1	234,3	14,4	261,9
	mer	209,3	709,2	669,7	375,8	1 964,0
	route	1 345,7	2 560,6	4 245,3	2 029,4	10 181,0
	Total	1 587,2	3 323,7	5 238,2	2 431,1	12 580,1
Extra-communautaire	air	222,9	384,2	643,5	547,3	1 797,9
	fer	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
	mer	376,2	1 873,3	1 812,1	1 880,6	5 942,1
	route	36,4	105,0	271,0	119,7	532,1
	Total	635,6	2 362,6	2 726,5	2 547,7	8 272,4
Autres (1)	air	3,3	5,0	20,9	1,9	31,1
	fer	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
	mer	0,9	11,7	5,5	8,3	26,3
	route	113,0	189,7	404,2	145,7	852,7
	Total	117,2	206,4	430,7	156,0	910,2
Total	Air	254,1	434,0	753,4	560,8	2 002,3
	Fer	4,4	9,2	234,3	14,4	262,2
	Mer	586,4	2 594,1	2 487,3	2 264,7	7 932,5
	Route	1 495,1	2 855,4	4 920,4	2 294,8	11 565,7
	Total	2 340,0	5 892,7	8 395,3	5 134,7	21 762,7

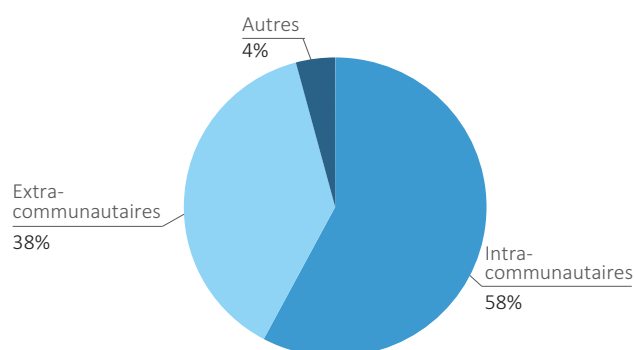
Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

en millions d'euros

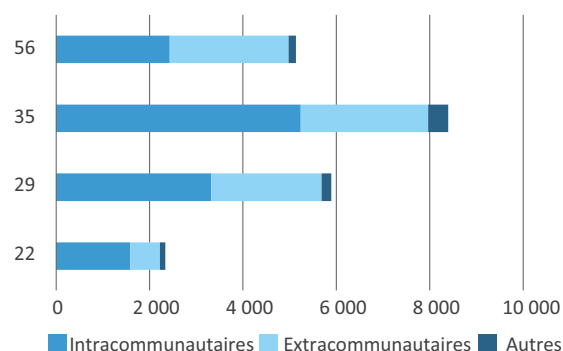
(1)

Pour être totalement exhaustif, il est nécessaire de faire figurer dans le tableau de synthèse sur les flux internationaux une catégorie « Autres ». En 2015, cette modalité regroupe 4% de l'ensemble des flux de marchandises entre la Bretagne et l'étranger (910 millions d'euros sur un total de 21,76 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. 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 DUA (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.

par zone d'échanges



par département



Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

Les importations et exportations par pays en 2015 (en valeur)

Pays Intra-communautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Allemagne	1 318,8	1 052,9	2 371,6	18,9
Autriche	63,5	75,4	138,9	1,1
Danemark	102,2	90,3	192,5	1,5
Espagne	858,3	925,5	1 783,8	14,2
Finlande	82,3	22,8	105,1	0,8
Grèce	11,3	99,0	110,3	0,9
Irlande	162,0	90,5	252,5	2,0
Italie	641,0	808,5	1 449,4	11,5
Pays-Bas	699,8	490,7	1 190,5	9,5
Portugal	217,5	111,9	329,5	2,6
Royaume-Uni	444,3	837,3	1 281,7	10,2
Suède	181,7	126,4	308,1	2,4
UEBL	872,2	794,8	1 667,0	13,3
Autres pays UE ⁽¹⁾	542,1	857,2	1 399,3	11,1
Total	6 196,9	6 383,2	12 580,1	100,0

Pays Extracommunautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Autres pays d'Europe	493,3	431,8	925,1	11,2
Afrique	338,4	1 623,9	1 962,3	23,7
Amérique du Nord	510,3	693,6	1 203,9	14,6
Autres pays d'Amérique	448,5	255,5	704,0	8,5
Asie	1 499,8	1 804,3	3 304,1	39,9
Océanie	13,4	75,3	88,7	1,1
DOM-TOM et divers	24,2	60,0	84,2	1,0
Total	3 328,0	4 944,4	8 272,4	100,0

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

en millions d'euros

En 2015, comme en 2013 et 2014, le solde commercial de la Bretagne avec les pays étrangers est positif. Les exportations dominent aussi bien dans l'ensemble des flux internationaux (52 %) que dans sa partie infra (51%) ou extra-communautaire (60%).

Au sein des pays de l'Union Européenne, le poids de l'Allemagne dans ses échanges avec la Bretagne est de 18,9 %, suivi par l'Espagne à hauteur de 14,2 %. Les pays regroupés autour du traité d'Union Économique belgo-luxembourgeoise arrive ensuite, juste avant l'Italie. Ces 4 pays ou groupement de pays assurent près de 60 % des échanges intra-communautaires. Le Royaume-Uni en représente 10,2 %.

L'Asie assure près de 40 % des échanges extra-communautaires. Elle est suivie par l'Afrique et l'Amérique du Nord qui ont les plus forts taux d'évolution entre 2014 et 2015 respectivement 131 % et 108 %.

(1)

Autres pays UE : les dix pays ayant intégrés 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)

LES FLUX INTERNATIONAUX

Évolution des échanges internationaux selon le type de produit (en valeur)

Groupes NST 2007		Flux intracommunautaires			Flux extracommunautaires		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
route	Produits agricoles	498,6	481,2	515,9	23,5	20,6	17,0
	Produits alimentaires	3 018,0	2 996,6	2 831,9	153,8	102,7	90,9
	Produits énergétiques	16,6	15,1	23,3	0,0	0,0	0,0
	Minerais	68,0	76,0	78,9	5,6	5,1	3,1
	Produits métallurgiques	765,7	784,4	811,1	21,2	18,6	16,4
	Matériaux de construction	185,7	174,1	173,1	5,4	8,0	6,3
	Produits chimiques et engrais	1 996,4	2 057,8	2 154,3	132,2	127,3	121,4
	Produits manufacturés	3 290,5	3 281,7	3 544,0	342,3	319,4	272,3
	Ordures et déchets	42,4	47,6	48,6	0,1	0,1	0,1
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	2,9	58,3	4,5
	Total route	9 881,8	9 914,5	10 181,0	687,0	660,2	532,1
fer	Produits agricoles	11,9	8,7	10,2	0,0	0,0	0,0
	Produits alimentaires	4,3	3,0	2,8	0,0	0,0	0,0
	Produits métallurgiques	0,4	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0
	Matériaux de construction	0,5	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0
	Produits chimiques et engrais	5,2	4,1	1,5	0,0	0,0	0,0
	Produits manufacturés	402,8	314,0	246,4	3,0	0,9	0,2
	Ordures et déchets	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	Total fer	425,2	330,8	261,9	3,0	0,9	0,2
mer	Produits agricoles	204,4	194,5	202,9	308,3	300,5	293,3
	Produits alimentaires	687,5	639,0	626,1	2 006,2	1 839,6	1 977,8
	Produits énergétiques	295,6	299,7	104,5	287,7	320,1	194,3
	Minerais	15,7	19,4	16,4	36,0	29,0	28,5
	Produits métallurgiques	49,4	53,1	57,1	137,8	130,6	169,3
	Matériaux de construction	23,3	22,9	23,5	50,2	48,7	46,5
	Produits chimiques et engrais	315,1	365,1	365,7	545,8	595,0	617,3
	Produits manufacturés	394,0	386,1	552,0	1 549,0	4 208,3	2 590,3
	Ordures et déchets	28,8	19,7	15,8	10,8	4,3	7,8
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	15,9	16,6	17,2
Total mer	2 013,7	1 999,4	1 964,0	4 947,6	7 492,7	5 942,1	
air	Produits agricoles	2,2	1,1	0,4	72,8	71,5	89,0
	Produits alimentaires	0,7	1,0	0,7	22,8	23,3	26,6
	Produits énergétiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,3	0,2	0,2
	Produits métallurgiques	0,7	1,4	1,8	23,5	19,8	21,0
	Matériaux de construction	0,0	0,1	0,5	4,1	3,3	3,7
	Produits chimiques et engrais	31,6	53,2	51,7	539,5	465,9	569,9
	Produits manufacturés	125,6	106,3	118,1	899,0	934,3	1 083,6
	Ordures et déchets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	12,9	10,4	4,0
Total air	160,8	163,0	173,2	1 574,9	1 528,8	1 797,9	
Tous modes	Produits agricoles	717,0	685,5	729,4	404,5	392,6	399,3
	Produits alimentaires	3 710,5	3 639,6	3 461,5	2 182,7	1 965,7	2 095,2
	Produits énergétiques	312,2	314,8	127,7	287,8	320,1	194,4
	Minerais	83,7	95,5	95,3	41,8	34,3	31,8
	Produits métallurgiques	816,2	839,4	870,6	182,5	168,9	206,7
	Matériaux de construction	209,6	197,3	197,5	59,8	60,1	56,4
	Produits chimiques et engrais	2 348,3	2 480,2	2 573,2	1 217,5	1 188,2	1 308,6
	Produits manufacturés	4 212,8	4 088,0	4 460,5	2 793,3	5 462,9	3 946,4
	Ordures et déchets	71,2	67,5	64,4	10,9	4,5	7,9
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	31,7	85,3	25,7
	Total tous modes	12 481,4	12 407,7	12 580,1	7 212,5	9 682,5	8 272,4

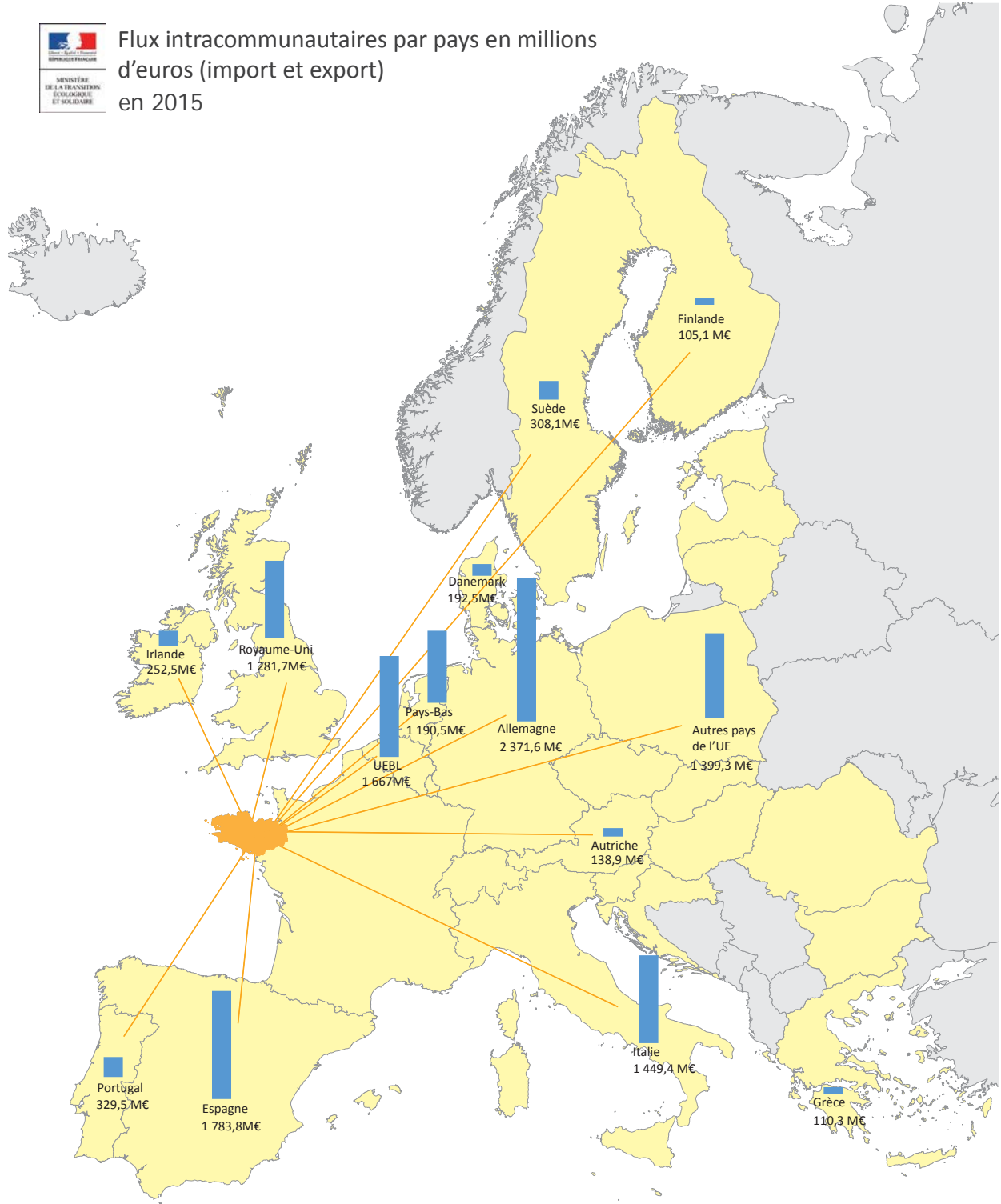
Sources : MTÉS/SDS/base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Les produits manufacturés composent une grande partie des transactions internationales (40,3 %) même si leur valeur a baissé de 12 % en un an. C'est une des rares marchandises à utiliser le fer mais en des proportions très faibles (2,9 %). Ils sont transportés essentiellement par la route (45 %) mais aussi par les voies maritimes (37 %) ou aériennes (14 %). Ces trois modes de transport sont aussi utilisés pour les produits chimiques et engrais avec une part routière un peu plus importante (59 %) et une part maritime plus faible (25 %). La valeur de transactions des produits chimiques et engrais augmentent régulièrement +9 % en 3 ans. Les produits alimentaires représentent un peu plus d'1/4 des transactions internationales. Elles passent par la route à 53 % et par la mer pour le reste. Ces trois familles captent plus de 85 % de toutes les transactions internationales.



Flux intracommunautaires par pays en millions d'euros (import et export) en 2015



Sources : MEEM/SOes/SITRA-M 2015
Réalisation : Dreal Bretagne/Coprev/Cpros - août 2017

L'ACTIVITÉ DES PORTS ET AÉROPORTS

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

L'activité des principaux ports recule régulièrement depuis 2009. Cela représente 1,2 million de tonnes de marchandises en moins sur 7 ans. La baisse d'activité de 2016 est due en grande partie aux ports de St-Malo mais aussi de Lorient et de Quimper. A contrario, le port de Brest qui avait vécu une baisse d'activité en 2015 se redresse en 2016 (+3 %). Avec Tréguier, ce sont les deux seuls ports qui ont un résultat 2016 positif. Les trois ports de Brest, Lorient et Saint-Malo décentralisés à la Région représentent 86,6 % de l'activité des ports bretons.

PORTS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016				
										Entrées	Sorties	Total	Total (%)	Evol. 16-15
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	2 558,5	2 101,3	533,0	2 634,4	37,0	3,0
Concarneau	-	-	-	-	-	0,1	0,28	0,198	0,52	0,0	0,199	0,2	0,0	-61,7
Douarnenez	38,9	68,4	68,4	64,9	71,8	63,0	65,0	71,5	69,3	57,4	0,0	57,4	0,8	-17,1
Landerneau	9,9	-	7,8	7,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Légué	346,6	371,4	261,4	348,5	364,2	336,3	320,9	366,1	339,1	268,9	34,9	303,9	4,3	-10,4
Lézardrieux	16,8	24,9	20,4	21,0	22,8	25,8	16,7	29,2	31,2	30,2	0,0	30,2	0,4	-3,3
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	2 337,9	2 133,6	65,5	2 199,1	30,9	-5,9
Pontrieux	92,3	102,3	90,0	86,6	77,2	87,3	71,3	13,7	26,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Quimper	246,2	234,0	257,7	192,6	207,9	210,8	174,6	141,2	142,7	20,8	0,0	20,8	0,3	-85,4
Redon	83,4	80,7	71,1	60,4	62,6	54,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Roscoff	557,7	498,9	461,2	484,6	491,2	485,1	485,4	467,5	487,2	272,8	200,3	473,1	6,6	-2,9
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	1 631,9	1 074,6	256,2	1 330,9	18,7	-18,4
Tréguier	94,8	94,7	82,7	37,8	68,1	46,3	45,3	41,7	38,5	41,7	2,1	43,7	0,6	13,5
Vannes	30,7	26,7	25,2	27,0	25,9	25,6	29,2	22,5	28,8	0,0	25,8	25,8	0,4	-10,2
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	7 691,8	6 001,4	1 118,2	7 119,6	100,0	-7,4

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⁽¹⁾

L'activité fret des aéroports se redresse en 2016 de 5,7 % et approche des 15 000 tonnes de marchandises transportées. Cette progression est engendrée par l'aéroport de Rennes (+7,5 %). Malgré tout, les flux transportés par cet aéroport restent inférieurs au résultat de 2010, le plus faible enregistré entre 2007 et 2014.

Le volume de flux traités par Rennes en 2016 équivaut aux 3/4 du fret aérien breton. Seul, l'aéroport de Brest réalise toute la partie postale du fret breton qui représente 15 % du volume qu'il a traité en 2016..

Aéroports	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016				Evol. 16-15
										Total	Aérien + Camionné	Postal	Total (%)	
Brest	4 773	4 810	4 948	4 634	4 601	4 725	4 470	4 203	3 589	3 617	3 072	545	24,7	0,8
Rennes	12 537	14 534	12 062	11 178	13 507	13 441	12 094	12 981	10 276	11 043	11 043	0	75,3	7,5
TOTAL	17 310	19 344	17 010	15 812	18 108	18 166	16 564	17 184	13 865	14 660	14 115	545	100,0	5,7

Source : Union des Aéroports Français

en tonnes

⁽¹⁾ Depuis 2016, les chiffres sont fournis par l'Union des Aéroports Français

LA LOGISTIQUE

LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES

Le nombre de bâtiments non agricoles de plus de 1 000 m² qui ont obtenu leur permis de construire en 2016 est équivalent à ce qu'il était en 2015. Le ratio surface de plancher par bâtiment est encore élevé (4 539 m²) même s'il est un peu plus faible qu'en 2015.

En moyenne, sur les dix dernières années, 53 permis de construire sont octroyés annuellement pour des bâtiments de stockage d'une surface moyenne de 3 400 m².

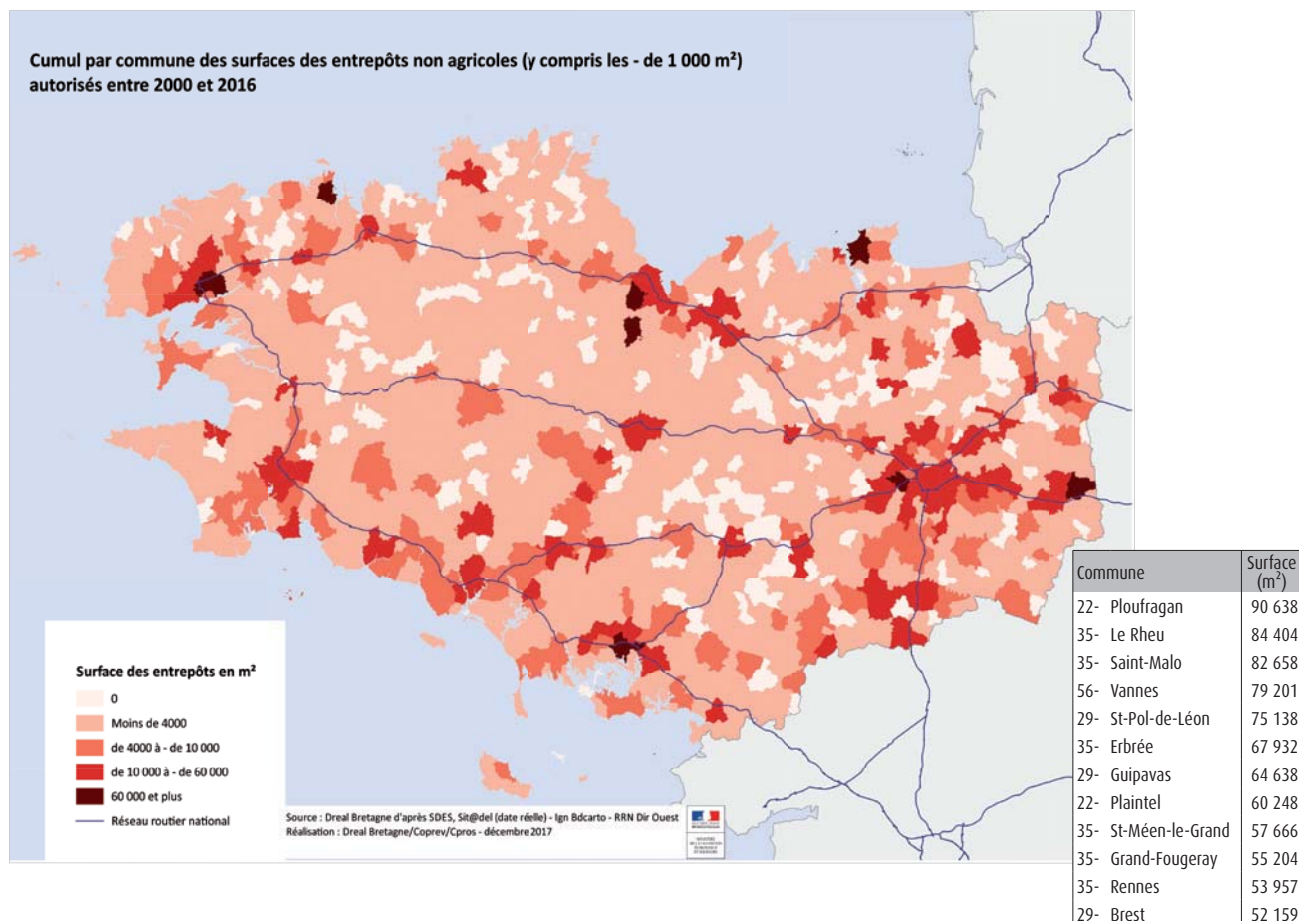
Répartition des bâtiments de stockage non agricole de plus de 1 000 m² autorisés en Bretagne

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Cumul 2000/2016
Nombre de bâtiments											
22	4	9	15	10	3	7	1	12	9	9	119
29	10	17	9	10	17	18	12	12	8	10	152
35	23	21	16	24	15	15	18	22	16	17	275
56	17	10	22	11	11	12	17	11	14	12	165
Région	54	57	62	55	46	52	48	57	47	48	711
Surface des bâtiments (en milliers de m²)											
22	7	46	45	21	6	18	1	59	29	22	386
29	17	46	20	21	95	39	21	29	33	28	412
35	57	86	66	83	44	46	47	85	123	145	991
56	47	19	63	18	32	20	38	35	49	22	405
Région	128	198	194	144	177	123	108	209	233	218	2 194

Source : DREAL Bretagne - Base SITADEL (données en dates réelles actualisées en août 2017)

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.



LA LOGISTIQUE

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

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

Conditionnement	2014			2015			2016		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Conteneur	651	753	1 404	415	732	1 147	557	823	1 379
Palettes	6 511	6 838	13 349	6 354	5 970	12 324	7 295	6 873	14 168
Produits emballés	1 215	241	1 456	1 163	329	1 492	1 031	457	1 488
Vrac	10 093	7 698	17 791	8 972	6 616	15 587	9 774	6 115	15 889
Autre	3 193	3 023	6 216	2 802	2 604	5 406	1 958	1 988	3 946
Total	21 664	18 553	40 216	19 707	16 250	35 957	20 615	16 256	36 871

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

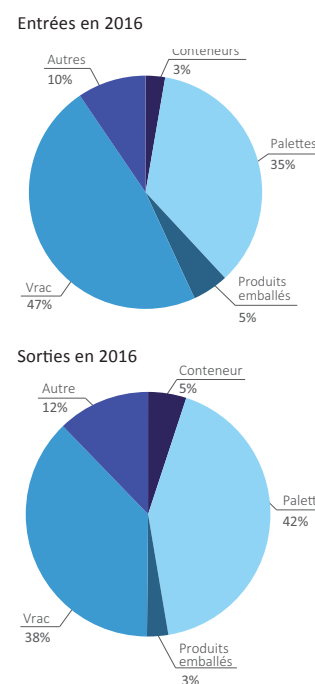
(en milliers de tonnes)

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

Conditionnement détaillé	2014		2015		2016	
	INTRA	INTER	INTRA	INTER	INTRA	INTER
Vrac liquide et gazeux	7,3	3,8	12,1	4,9	15,4	7,9
Vrac solide	63,1	40,5	60,8	38,5	51,4	35,2
Grands conteneurs	1,2	2,0	0,6	1,8	0,2	1,8
Autres conteneurs	1,5	1,5	0,6	1,4	0,9	1,9
Marchandises palettisées	11,9	33,2	11,2	34,3	15,8	38,4
Marchandises préélinguées	0,1	0,3	0,5	0,6	0,4	1,0
Unités mobiles automotrices	2,1	1,4	1,5	1,8	1,6	1,0
Autres unités mobiles	0,4	0,1	0,1	0,1	3,3	0,1
Animaux vivants	1,9	0,9	1,8	1,0	1,5	1,0
Solides emballés	0,3	0,6	0,3	0,3	0,3	0,7
Liquides et Gaz emballés	2,1	3,0	3,0	3,8	4,6	3,4
Autres conditionnement	8,2	12,7	7,6	11,6	4,7	7,7
Total général	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MEÉM / SDES base SITRA Marchandises

(en %)



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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Flux palettes en intrarégional	15 287	17 230	12 283	14 936	17 419	14 038	15 140	13 591	13 714	17 458
Flux palettes en interrégional	16 689	17 646	14 465	15 823	16 029	14 078	13 851	13 349	12 324	14 168
Total flux palettes	31 976	34 876	26 748	30 759	33 447	28 116	28 990	26 940	26 038	31 627
Total des flux routiers nationaux*	162 242	177 707	140 045	157 054	156 986	156 830	149 701	152 277	152 100	151 271
Part des palettes dans l'ensemble des flux routiers	19,7%	19,6%	19,1%	19,6%	21,3%	17,9%	19,4%	17,7%	17,1%	20,9%

Sources : MTÉS/SDES/base SITRA Marchandises

(en milliers de tonnes)

* flux routiers intrarégionaux (moyenne sur 5 ans) + flux routiers interrégionaux

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 : DREAL Bretagne / COPREV

Crédits photos : DREAL Bretagne

Dépôt légal : 1^{er} trim. 2018 - ISSN 1959-0377

Impression :