



Activité

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

Voyageurs

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

Marchandises

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

SOMMAIRE

L'ACTIVITÉ 04

Les indicateurs socio-économiques	04
Les immatriculations et le parc	08
Les ventes de produits pétroliers	14
La sécurité routière	16
Les entreprises de transport	18
Le contrôle du transport routier	19
La formation	20
L'environnement et les transports	21
Le trafic routier	24

LES VOYAGEURS 26

Le transport aérien	26
La carte des infrastructures de transports	28
Le transport ferroviaire	30
Le transport urbain	32
Le transport interurbain	34
Le transport maritime	36
Les déplacements domicile-travail	38
Les voyages à longues distances	40
Le covoiturage	41

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

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

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

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

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

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

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

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

André JOURT
Président de l'ORTB

LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Population

L'estimation de la population bretonne au 1^{er} janvier 2014 est de 3 273 343 habitants (+ 0,4 %) soit près de 14 000 habitants de plus qu'au 1^{er} janvier 2013. Depuis 2006, la population en Bretagne a augmenté en moyenne annuelle de 0,7 % soit près de 180 000 habitants sur 7 ans. Le taux de variation annuelle de la population bretonne est pour cette même période plus élevé que celui de la France métropolitaine (0,5). Cependant le taux de variation est très variable suivant les départements : il va de 0,3 pour le Finistère à 1,1 pour l'Ille-et-Vilaine. La densité bretonne moyenne atteint 120,3 hab/km², assez voisine de la densité moyenne française (120,9 hab/km²).

La population bretonne vieillit. Le nombre de jeunes de moins de 20 ans progresse sur 1 an toujours mais très lentement (+400). C'est loin de contrebalancer la progression sur 1 an des plus de 60 ans (+19 000) qui représente 26,6 % de la population régionale. En 4 ans, la Bretagne a accueilli près de 12 000 habitants de moins de 20 ans et parallèlement environ 75 000 de plus de 60 ans. Dans le même temps, le nombre de jeunes actifs (20 à 40 ans) se réduit de près de 29 000 habitants.

La densité la plus forte revient, sans surprise, à l'Ille-et-Vilaine avec 152 hab/km² (+2 hab/km²), et la plus faible inchangée est celle des Côtes-d'Armor (87 hab/km²). Rennes et Brest sont les deux villes les plus peuplées. Elles regroupent toujours 43 % de la population des villes de plus de 15 000 habitants et accueillent environ 11 % de la population bretonne.

	22	29	35	56	Bretagne	France métro.
Nombre d'habitants au 1er janvier 2014 (p)	599 477	904 999	1 026 962	741 905	3 273 343	65 800 694
Superficie en km2	6 878	6 733	6 775	6 823	27 208	543 965
Densité (hab/km2)	87	134	152	109	120,308	120,965
Taux de variation de la population 2007-2012	0,7	0,3	1,1	0,8	0,7	0,5
Part des moins de 20 ans (2014) (p)	23,1	23,1	26,2	23,3	24,1	24,6
Part des 20-59 ans (2014) (p)	46,3	49,3	51,9	48,1	49,3	51,2
Part des 60 ans ou plus (2014) (p)	30,6	27,6	21,9	28,6	26,6	24,2

Source : Insee, état civil (données domiciliées), estimations de population

(p) Résultats provisoires arrêtés fin 2013

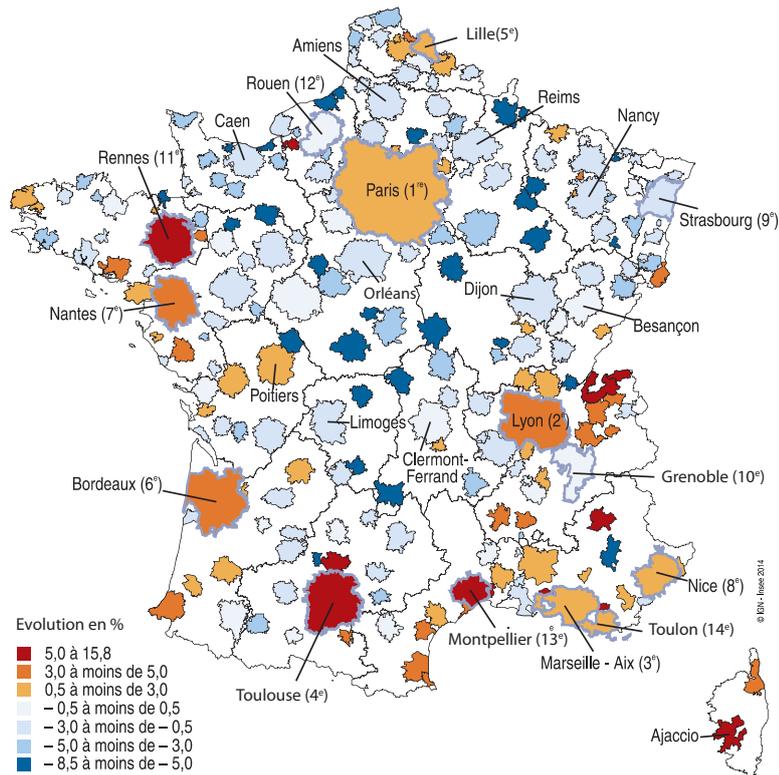
Revenu fiscal déclaré en 2012

Le pourcentage de ménages fiscaux imposés en Bretagne en 2012 s'établit à 61,9 % contre 64 % en France métropolitaine. Les écarts entre départements sont importants. L'Ille-et-Vilaine se rapproche de la part moyenne française de ménages fiscaux imposés alors que les Côtes-d'Armor ont la part la plus faible de la région avec 59,5 %. Le Finistère et l'Ille-et-Vilaine concentrent 58 % des ménages fiscaux bretons, le Morbihan 23 % et les Côtes-d'Armor 19 %.

	22	29	35	56	Bretagne	France métro.	Région Île de France
Nombre de ménages fiscaux	262 370	398 470	414 611	322 029	1 397 480	26 562 682	4 789 571
Part des ménages fiscaux imposés, en %	59,5	61,6	63,8	61,9	61,9	64	73,6
Médiane du revenu disponible par unité de consommation, en €	19 341,40	19 748,70	20 279,60	19 609,30	19 796,70	19 785,50	22 180,00

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

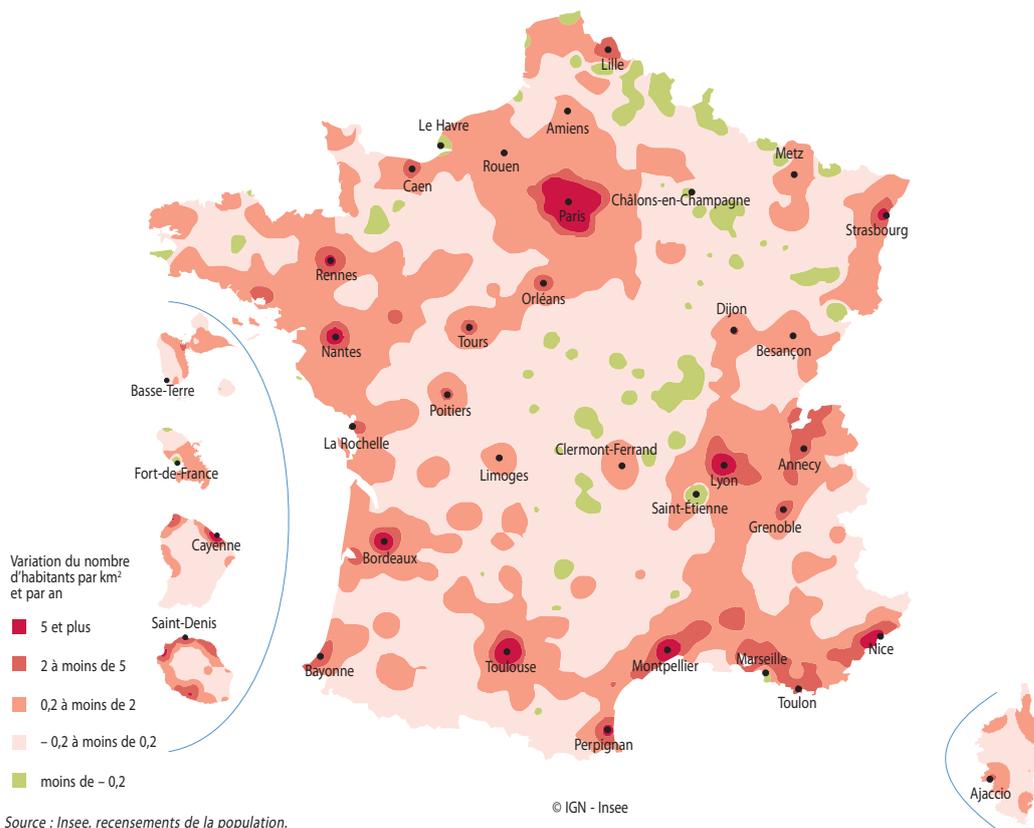
Evolution de la population active des 25 à 54 ans dans les grandes aires urbaines entre 2006 et 2011



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

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

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



Source : Insee, recensements de la population.

LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Produit intérieur brut

En 2013, le produit intérieur brut (PIB) breton atteint 86 533 milliards d'euros. Il représente toujours 4,2 % de la richesse produite en France métropolitaine. En 4 ans, son augmentation est de 5 600 milliards d'euros. La région Île de France occupe la première place ; son PIB équivaut à peu près au cumul des PIB des 5 régions suivantes : Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côtes d'Azur, Nord-Pas-de-Calais, Pays-de-la-Loire et Aquitaine. La Bretagne arrive en 7^e position.

	Bretagne				France métro
	2010	2011(qd)	2012(sd)	2013(p)	2013(p)
PIB en valeur (en millions d'€)	81 299	85 011	86 533	86 935	2 074 780
PIB par habitant (en €)	25 339	26 340	26 655	26 630	32 527
PIB par emploi (en €) ⁽¹⁾	63 070	65 399	66 400	66 796	78 762

(p) Provisoire

(sd) Semi-définitive

(qd) quasi-définitive

(1) salariés et non salariés

Source : INSEE, base 2010

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

Tous les départements, hors celui de l'Ille-et-Vilaine, ont perdu des emplois. Ce dernier propose en 2013 moitié moins d'emplois supplémentaires qu'en 2012 (3 500). Ce département concentre environ 36 % de l'emploi salarié et 35 % de l'emploi total. La Bretagne assure 4,93 % des emplois de France métropolitaine pour 4,97 % de la population. L'agriculture (+0,07) comme le tertiaire marchand (-0,05) tendraient à se stabiliser alors que l'industrie et le secteur de la construction se replient chacun de 0,24 point. Par contre, le tertiaire non marchand voit sa part dans le total des emplois bretons progresser de 0,46 point. L'activité «transport et entreposage» emploie toujours 5 % de l'effectif salarié breton alors qu'il est de 5,6 % en France métropolitaine (-0,1 point).

Secteurs d'activité	22	29	35	56	Bretagne	Bretagne/ France métro (%)
Total (effectif)	217 807	355 121	457 439	275 433	1 305 800	4,9
Agriculture (en %)	7,30	4,64	3,11	4,17	4,45	///
Industrie (en %)	13,83	13,31	12,91	15,39	13,69	///
Construction (en %)	7,42	6,15	6,44	7,72	6,80	///
Tertiaire marchand (en %)	39,73	39,53	45,24	40,56	41,78	///
Tertiaire non marchand (en %)	31,72	36,36	32,30	32,17	33,28	///

Source : Insee - Estimations localisées d'emploi au 31/12/2013 (données provisoires)

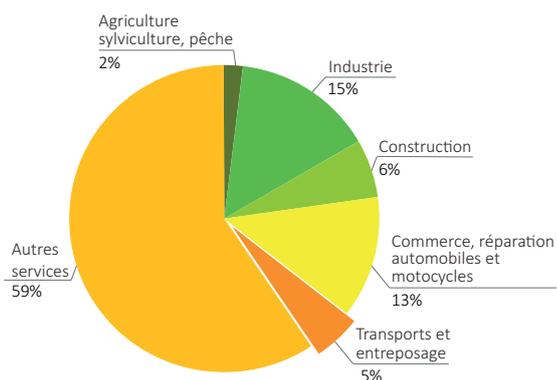
Emploi salarié, public et privé confondus, par activité et département en 2013

Secteur d'activité en NA08 - A17	22	29	35	56	Bretagne	France métro
Agriculture, sylviculture et pêche	3,1	2,5	0,9	1,5	1,8	1,0
Industrie	15,3	14,3	13,8	16,9	14,8	13,2
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	1,3	1,1	1,2	1,1	1,2	1,5
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	8,0	5,4	4,3	7,2	5,8	2,3
Cokéfaction et raffinage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	0,8	2,1	1,9	0,8	1,5	1,8
Fabrication de matériels de transport	0,5	0,3	1,6	1,1	0,9	1,5
Fabrication d'autres produits industriels	4,8	5,5	4,7	6,6	5,3	6,0
Construction	6,7	5,4	6,0	7,0	6,2	5,8
Tertiaire	74,8	77,8	79,3	74,6	77,2	80,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	13,0	12,9	12,1	14,1	12,9	12,7
Transports et entreposage	4,2	4,6	5,9	4,6	5,0	5,6
Hébergement et restauration	2,8	3,2	3,2	3,7	3,2	3,9
Information et communication	1,7	1,1	4,1	1,1	2,3	2,9
Activités financières et d'assurance	2,2	3,2	2,9	2,2	2,7	3,5
Activités immobilières	0,4	0,6	0,7	0,7	0,6	1,0
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	10,3	8,9	11,6	8,9	10,1	12,2
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	35,1	38,7	34,1	34,8	35,7	32,7
Autres activités de services	5,1	4,5	4,6	4,6	4,7	5,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

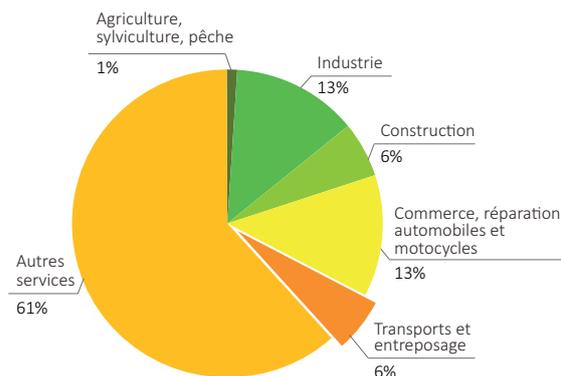
Source : Insee - Estimations d'emploi localisées au 31/12/2013 (données provisoires)

Emploi salarié, public et privé confondus, en 2013

Bretagne



France métropolitaine



Source : Insee - Estimations d'emploi localisées au 31/12/2013 (données provisoires)

LES IMMATRICULATIONS

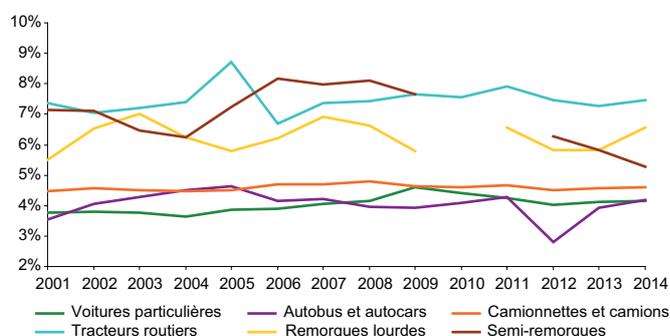
Immatriculations neuves par genres de véhicules

Près de 79 % des immatriculations en 2014 concernent les voitures particulières. Après 4 années de baisse, qui cumulées en Bretagne, dépassent les 30 %, les immatriculations repartent modestement à la hausse. Cette reprise proportionnellement plus forte en Bretagne (+0,8 %) qu'en France (0,5 %) reste toutefois modeste (en-dessous des 75 000 véhicules). Depuis le niveau élevé d'immatriculations de 2009, la baisse des immatriculations affectent plus particulièrement les voitures particulières. Pour la même période, on retrouve la même tendance en France mais avec des pourcentages plus faibles et des écarts un peu moins marqués : -22 % pour les immatriculations de voitures particulières et -19 % pour l'ensemble des immatriculations.

Genres de véhicules	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bretagne										
Voitures particulières	80 128	77 883	83 746	85 179	104 773	97 116	91 832	74 764	72 675	73 260
Autobus et autocars	253	243	261	263	293	239	291	171	274	246
Camionnettes/camions	18 763	20 337	21 169	21 729	16 828	18 463	19 532	16 924	16 340	16 664
Tracteurs routiers	2 515	1 839	2 044	2 234	1 249	1 366	2 113	1 770	1 806	1 553
Remorques lourdes	175	201	237	255	171	nd	165	132	108	128
Semi-remorques	1 380	1 631	1 975	2 166	975	nd	nd	975	870	918
France métropolitaine										
Voitures particulières	2 067 789	2 000 549	2 064 544	2 050 283	2 268 671	2 209 725	2 160 920	1 857 013	1 756 951	1 765 855
Autobus et autocars	5 442	5 850	6 171	6 624	7 434	5 855	6 783	6 072	6 952	5 896
Camionnettes/camions	415 435	431 581	451 402	453 898	364 132	402 070	419 120	374 737	358 750	362 633
Tracteurs routiers	28 892	27 466	27 789	30 105	16 325	18 059	26 665	23 687	24 848	20 785
Remorques lourdes	3 015	3 229	3 430	3 841	2 947	2 110	2 519	2 269	1 854	1 948
Semi-remorques	19 069	19 982	24 745	26 701	12 711	11 789	15 916	15 536	14 945	17 401

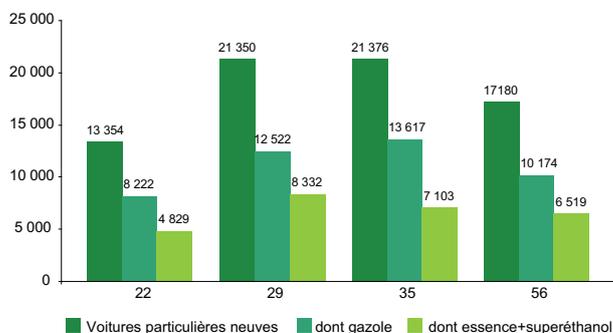
Source : MEDDE - SOeS

Part de la Bretagne par genre de véhicules



Source : MEDDE - SOeS

Immatriculations de VP en 2013 en Bretagne



Source : MEDDE - SOeS

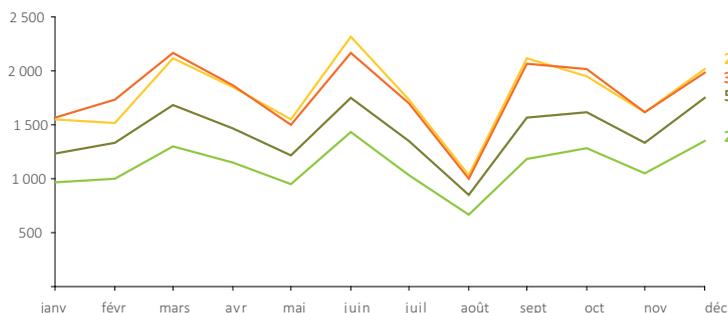
Immatriculations des voitures particulières neuves par source d'énergie

Source d'énergie	Bretagne			2014				Bretagne	France entière
	2011	2012	2013	22	29	35	56		
Essence + superéthanol	25 344	19 634	23 561	4 829	8 332	7 103	6 519	26 783	589 776
Essence-électricité	478	705	1 169	180	322	392	332	1 226	33 679
Gazole	65 396	53 911	47 073	8 222	12 522	13 617	10 174	44 535	1 119 954
Bicarburant essence-GPL	566	94	119	21	37	37	18	113	2 314
Electricité	48	121	328	59	85	120	84	348	10 567
Gazole-électricité	0	289	392	43	49	107	50	249	9 499
Autres et non déterminé	1	5	31		3		3	6	66
Total	91 833	74 759	72 673	13 354	21 350	21 376	17 180	73 260	1 765 855

Source : MEDDE - SOeS

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

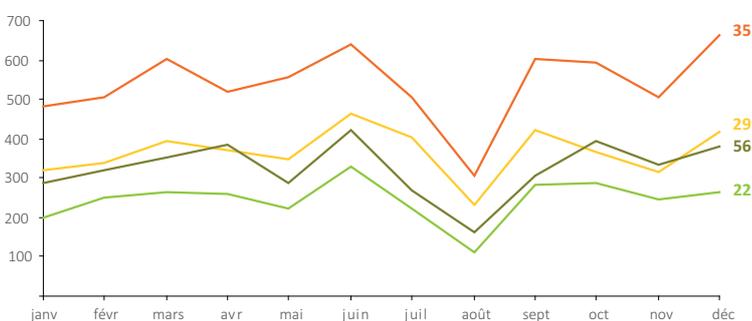
Voitures particulières



Total 2014	
22	13 354
29	21 350
35	21 376
56	17 180
Bretagne	73 260
France	1 765 855

Source : MEDDTL- SOeS

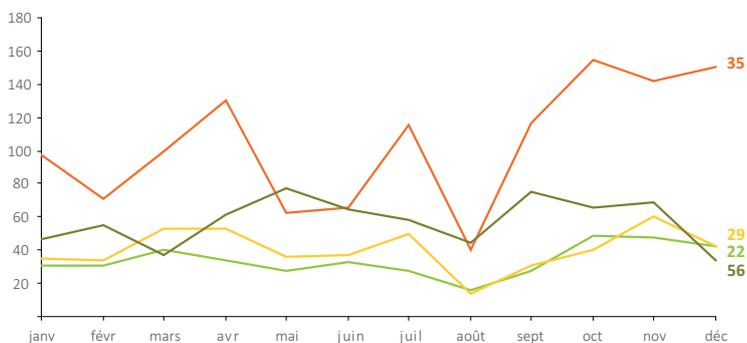
Véhicules utilitaires légers (camionnettes, VASP⁽¹⁾, de PTAC⁽²⁾ <= 3,5 t)



Total 2014	
22	2 942
29	4 388
35	6 483
56	3 896
Bretagne	17 709
France	370 130

Source : MEDDTL- SOeS

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



Total 2014	
22	408
29	485
35	1 246
56	689
Bretagne	2 828
France	44 791

Source : MEDDTL- SOeS

Remarque

Modification sur le champ des séries diffusées : les véhicules utilitaires légers comprenaient auparavant les camions, les camionnettes et VASP dont le PTAC était inférieur ou égal à 5 tonnes et les poids lourds comprenaient les autobus et autocars, camions et camionnettes, VASP, tracteurs routiers à moteurs dont le PTAC était supérieur à 5 tonnes au lieu de 3,5 tonnes actuellement.

- (1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés
- (2) PTAC : Poids total autorisé en charge

LE PARC DE VÉHICULES

Répartition du parc des deux-roues circulant en 2012

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

Zonage	Mobylettes		Moto								Total	en %
			<= 125 cm3		125 à 750 cm3		> 750 cm3		Total			
	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %		
Bretagne	53,9	5,7	33,0	3,2	51,0	5,4	28,3	4,0	112,4	4,2	166,3	4,6
Autres régions	888,0	94,3	996,0	96,8	895,2	94,6	675,1	96,0	2 566,3	95,8	3 454,3	95,4
France entière	941,9	100,0	1 029,1	100,0	946,2	100,0	703,5	100,0	2 678,7	100,0	3 620,7	100,0

Source : MEDDE - SOeS

en milliers

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

Zonage urbain	Mobylettes		Moto								Total	en %
			<= 125 cm3		125 à 750 cm3		> 750 cm3		Total			
	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %	Effectif	en %		
Grands pôles (plus de 10000 emplois)	473,0	50,2	649,3	63,1	472,0	49,9	338,4	48,1	1 459,7	54,5	1 932,7	53,4
Couronnes des grands pôles	203,5	21,6	181,7	17,7	258,0	27,3	191,8	27,3	631,5	23,6	835,0	23,1
Communes multipolarisées des grands pôles	62,8	6,7	50,5	4,9	49,2	5,2	45,6	6,5	145,3	5,4	208,1	5,8
Autres communes multipolarisées	66,1	7,0	45,1	4,4	58,2	6,1	38,5	5,5	141,7	5,3	207,8	5,7
Moyens pôles (5000 à 10000 emplois)	31,1	3,3	19,8	1,9	27,2	2,9	21,6	3,1	68,6	2,6	99,7	2,8
Couronnes des moyens pôles	7,6	0,8	7,2	0,7	6,9	0,7	4,8	0,7	19,0	0,7	26,6	0,7
Petits pôles urbains (moins de 5000 emplois)	37,0	3,9	27,7	2,7	25,6	2,7	26,2	3,7	79,6	3,0	116,6	3,2
Couronnes des petits pôles	2,7	0,3	1,9	0,2	1,7	0,2	3,7	0,5	7,3	0,3	10,0	0,3
Communes isolées hors influence des pôles	58,3	6,2	45,8	4,4	47,4	5,0	32,9	4,7	126,1	4,7	184,3	5,1
Ensemble	941,9	100,0	1 029,1	100,0	946,2	100,0	703,5	100,0	2 678,7	100,0	3 620,7	100,0

Source : MEDDE - SOeS

en milliers

Kilométrage annuel des deux-roues par réseau routier en 2012

Zonage	Kilométrage annuel parcouru						Kilo- métrage annuel moyen
	en millions	%	Répartition par segment (%)				
			Ville	Route	Autoroute	Total	
Bretagne	458,4	4,2	37,1	58,2	4,7	100,0	2 756
France entière	10 972,7	100,0	43,3	50,0	6,7	100,0	3 031

Source : MEDDE - SOeS

L'enquête

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

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

Évolution du parc par genre de véhicules depuis le 1^e janvier 2006

Avec près d'1,7 million de véhicules pour la Bretagne et 32 millions pour la France, les « VP » (voitures particulières) représentent 81 % du parc de véhicules en Bretagne et 82 % en France. En Bretagne, le reste de ce parc se répartit entre les camions et camionnettes (17 %), les semi-remorques (1 %), les tracteurs routiers (0,7 %) les autobus et autocars (0,2 %) et enfin les remorques lourdes (0,15 %).

Genre de véhicules	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
BRETAGNE									
Voitures particulières ≤15 ans	1 577,5	1 613,0	1 643,6	1 636,2	1 656,9	1 665,2	1 670,7	1 686,4	1 689,1
Autobus ≤ 17 ans et autocars ≤ 18 ans	4,6	4,7	4,8	4,7	8,7	4,2	4,3	4,3	4,5
Camionnettes et camions ≤ 20 ans	-	-	-	-	355,1	354,9	357,4	358,1	361,7
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	17,1	17,6	18,6	16,2	15,6	15,1	15,0	14,7	14,8
Remorques lourdes ≤ 20 ans	3,1	3,2	3,3	3,1	3,3	3,2	3,2	3,2	3,2
Semi-remorques ≤ 20 ans	21,5	22,6	23,7	23,2	22,9	22,2	21,9	21,6	21,6
FRANCE métropolitaine									
Voitures particulières ≤15 ans	30 497,0	31 002,3	31 442,9	31 109,1	31 393,7	31 656,7	31 753,5	32 131,6	32 243,8
Autobus ≤ 17 ans et autocars ≤ 18 ans	90,1	92,2	94,4	92,9	179,0	89,7	91,5	92,8	94,9
Camionnettes et camions ≤ 20 ans	-	-	-	-	6 160,8	6 161,5	6 191,7	6 241,0	6 351,8
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	239,7	245,7	255,0	222,1	211,9	203,8	202,0	198,8	202,0
Remorques lourdes ≤ 20 ans	53,2	53,6	54,3	49,7	52,0	50,5	50,2	50,2	50,1
Semi-remorques ≤ 20 ans	322,1	330,4	341,3	318,9	313,0	310,4	308,9	309,8	314,0

Source : MEDDE - SOeS

en milliers

Parc des voitures particulières de moins de 15 ans au 1er janvier 2014

Les voitures au gazole sont proportionnellement en plus grand nombre en Bretagne (71,7 %) qu'en France (68,3 %) contrairement aux voitures à essence. A partir de 2011, la catégorie «essence» intègre aussi les véhicules à double carburation «essence et éthanol». En Bretagne aussi bien qu'en France, le poids des voitures particulières fonctionnant à l'essence diminue régulièrement depuis 2006 au profit des voitures au gazole. En Bretagne, ce phénomène est même plus important qu'en France métropolitaine : au 1^e janvier 2014, les voitures fonctionnant au gazole y représentent 71,9 % des voitures particulières alors qu'en France, la proportion est de 68,7 %.

	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne/ France
selon la source d'énergie							
Essence+superéthanol	80 862	139 231	137 114	106 478	463 685	9 879 504	4,7%
Essence-GPL	1 633	2 232	3 059	1 943	8 867	181 198	4,9%
Gazole	229 265	345 936	354 562	281 389	1 211 152	22 032 788	5,5%
Electricité-Essence	606	1 145	1 175	1 044	3 970	102 349	3,9%
Electricité	97	133	179	128	537	17 437	3,1%
Gazole-électricité	136	148	290	155	729	24 599	3,0%
Autres et non dét.	39	48	46	59	192	5 951	3,2%
Total	312 638	488 873	496 425	391 196	1 689 132	32 243 826	5,2%
selon l'âge du véhicule							
< 4 ans	51 139	81 280	81 619	66 307	280 344	6 107 560	4,6%
4 + 5 ans	45 778	76 194	71 327	57 878	251 177	4 698 165	5,3%
6 + 7 ans	44 128	73 121	71 208	56 745	245 202	4 518 219	5,4%
8 à 10 ans	63 816	99 737	102 596	79 901	346 049	6 496 755	5,3%
11 à 15 ans	107 777	158 541	169 675	130 365	566 358	10 423 127	5,4%
Total	312 638	488 873	496 425	391 196	1 689 130	32 243 826	5,2%

Source : MEDDE - SOeS

LE PARC DE VÉHICULES

Sur l'année 2013, près de 2 700 voitures, 3 700 camionnettes et camions, 92 tracteurs routiers et 109 autobus et autocars sont venus grossir le parc breton. Le nombre de remorque lourde n'évolue pas, par contre celui des semi-remorques en perd 70 unités soit -0,3 %.

Parc des véhicules utilitaires légers et véhicules industriels à moteur au 1er janvier 2014

Genre de véhicule	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
autobus ≤ 17 ans	82	255	430	237	1 004	27 593	3,6%
autocars ≤ 18 ans	524	835	1 150	944	3 453	67 303	5,1%
Camionnettes ≤ 20 ans	67 828	94 264	101 767	78 909	342 768	6 021 516	5,7%
Camions ≤ 20 ans	3 066	4 451	7 457	3 958	18 932	330 255	5,7%
Semi-remorques ≤ 20 ans	3 089	5 767	8 329	4 373	21 558	313 971	6,9%
Tracteurs routiers ≤ 10 ans	2 484	2 735	6 254	3 355	14 828	201 954	7,3%
Remorques ≤ 20 ans	661	629	1 174	765	3 229	50 067	6,4%
VASP légers ≤ 15 ans	7 134	8 422	9 383	8 307	33 246	368 198	9,0%
VASP lourds ≤ 15 ans	683	813	977	931	3 404	62 233	5,5%

Source : MEDDE - SOeS -RSVERO

Parc des autobus et autocars au 1er janvier 2014

Nombre de places assises		22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
AUTOBUS	Moins de 30 places	28	71	90	61	250	7 646	3,3%
	30 à 59 places	52	151	256	175	634	17 721	3,6%
	60 places et plus	2	16	74		92	1 362	6,8%
	ND		17	10	1	28	864	3,2%
	Total	82	255	430	237	1 004	27 593	3,6%
AUTOCARS	Moins de 30 places	74	150	135	143	502	12 322	4,1%
	30 à 59 places	151	162	253	245	811	19 936	4,1%
	60 places et plus	289	500	739	533	2 061	33 240	6,2%
	ND	10	23	23	23	79	1 805	4,4%
	Total	524	835	1 150	944	3 453	67 303	5,1%
Total	606	1 090	1 580	1 181	4 457	94 896	4,7%	

Source : MEDDE - SOeS -RSVERO

Parc des tracteurs routiers de moins de 10 ans au 1er janvier 2014

Classe de puissance administrative	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 26 CV	3	13	21	6	43	965	4,5%
26 à 31 CV	897	828	2 393	1 266	5 384	80 680	6,7%
32 CV	468	579	1 235	638	2 920	38 429	7,6%
33 CV et plus	1 116	1 315	2 605	1 444	6 480	81 856	7,9%
Non déterminée				1	1	24	4,2%
Total	2 484	2 735	6 254	3 355	14 828	201 954	7,3%

Source : MEDDE - SOeS -RSVERO

Parc des remorques de moins de 20 ans au 1^{er} janvier 2014

Classe de PTAC	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 6,1 tonnes	11	13	11	13	48	721	6,7%
6,1 à 10,9 tonnes	51	92	62	45	250	3 465	7,2%
11,0 à 19,0 tonnes	372	361	784	472	1 989	29 490	6,7%
19,1 à 21,0 tonnes	8	6	14	10	38	620	6,1%
21,1 à 26,0 tonnes	166	100	266	114	646	12 017	5,4%
26,1 tonnes et plus	21	23	12	19	75	1 428	5,3%
Non dét.	32	34	25	92	183	2 326	7,9%
Total	661	629	1 174	765	3 229	50 067	6,4%

Source : MEDDE - SOeS -RSVERO

Parc des semi-remorques de moins de 20 ans au 1^{er} janvier 2014

Classe de PTAC	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 30 tonnes	129	508	407	149	1 193	20 248	5,9%
30 à 33 tonnes	280	589	674	413	1 956	30 970	6,3%
34 à 37 tonnes	1 338	3 022	3 080	1 798	9 238	133 345	6,9%
38 tonnes	1 284	1 567	4 019	1 927	8 797	123 771	7,1%
Plus de 38 tonnes	57	78	147	85	367	5 450	6,7%
Non déterminée	1	3	2	1	7	187	3,7%
Total	3 089	5 767	8 329	4 373	21 558	313 971	6,9%

Source : MEDDE - SOeS -RSVERO

Parc des camions et camionnettes au 1^{er} janvier 2014

Carrosserie	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Plateaux	1 731	2 261	2 707	1 785	8 484	236 483	3,6%
Fourgons	49 572	67 326	68 655	57 259	242 812	4 114 775	5,9%
Fourgons à température dirigée	820	1 472	1 564	1 207	5 063	93 310	5,4%
Bâchés - PLSC	227	274	572	318	1 391	35 031	4,0%
Bennes *	2 992	3 887	4 178	3 589	14 646	328 322	4,5%
Béteilères	446	346	518	252	1 562	23 698	6,6%
Bétonnière	48	123	479	460	1 110	12 749	8,7%
Citernes	184	409	357	194	1 144	17 463	6,6%
Porte-containers	33	58	554	78	723	7 521	9,6%
Porte-voitures + Porte-engins	67	118	222	74	481	12 268	3,9%
Dérivés de voitures particulières	13 969	21 491	28 406	16 753	80 619	1 368 008	5,9%
Autres	805	950	1 012	898	3 665	102 143	3,6%
Total	70 894	98 715	109 224	82 867	361 700	6 351 771	5,7%

Source d'énergie	22	29	35	56	Bretagne	France	Bretagne / France
Gazole	69 005	96 002	106 430	80 554	351 991	6 144 473	5,7%
Essence	1 679	2 438	2 244	1 913	8 274	163 467	5,1%
Essence-GPL	43	44	162	154	403	13 263	3,0%
Electricité	115	172	234	170	691	17 962	3,8%
Autres et non déterminées	52	59	154	76	341	12 606	2,7%
Total	70 894	98 715	109 224	82 867	361 700	6 351 771	5,7%

Source : MEDDE - SOeS -RSVERO

LES VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS

Évolution des ventes annuelles des principaux produits pétroliers (1)

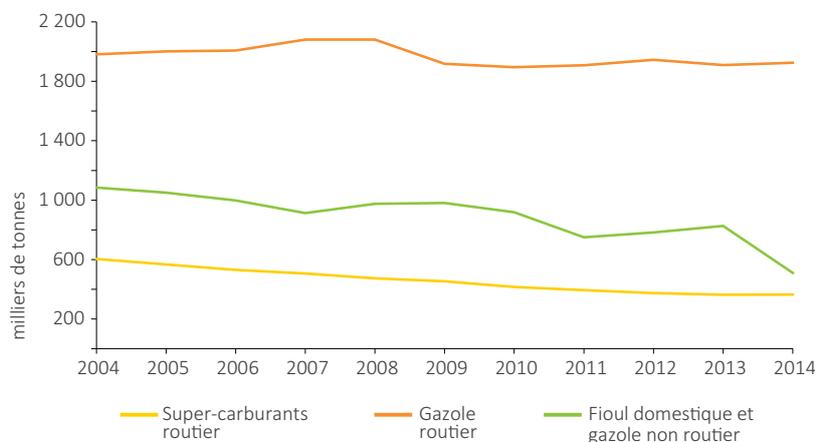
	BRETAGNE				France METROPOLITAINE			
	Super-carburants routier	Gazole routier	Fioul domestique et gazole non routier	Fuel lourd industrie (hors énergie)	Super-carburants routier	Gazole routier	Fioul domestique et gazole non routier	Fuel lourd industrie (hors énergie)
2004	603,7	1 982,5	1 083,9	130,9	11 752,1	30 761,8	16 042,3	2 286,6
2005	566,9	2 001,6	1 050,3	114,1	11 042,3	31 048,3	15 749,4	2 201,2
2006	529,9	2 007,2	998,6	93,5	10 395,6	31 890,7	14 560,2	2 133,7
2007	506,0	2 080,5	913,4	99,2	9 929,5	32 958,3	12 921,0	1 919,6
2008	474,1	2 080,5	974,7	84,8	9 160,8	32 827,1	14 245,9	1 832,6
2009	453,1	1 918,7	981,5	79,7	8 818,3	32 299,2	13 590,8	1 707,9
2010	415,0	1 894,9	917,9	53,8	8 187,6	32 964,8	12 752,3	1 458,5
2011	393,7	1 908,2	750,3	47,7	7 718,3	33 224,5	11 413,4	1 216,2
2012	374,1	1 945,3	782,2	38,1	7 320,3	33 543,1	11 616,5	1 014,6
2013	362,2	1 910,1	826,7	32,9	7 097,8	33 538,0	12 042,6	831,9
2014	364,7	1 925,7	510,4	30,4	7 106,4	33 893,2	10 776,3	610,5

Source : MEDDE/SoeS

en milliers de tonnes / nd : non disponible

(1) Marché intérieur civil, ventes hors pêche et avitaillement

Ventes annuelles des principaux produits pétroliers



Source : MEDDE/SoeS

Sur 10 ans, les ventes en Bretagne de ce carburant ont chuté plus fortement (-73 %). Celles des autres carburants augmentent légèrement en 2014. Ainsi, les ventes de gazole routier ont progressé de 15 600 tonnes (+0,8 %) et celles des super-carburants routiers de 2 600 tonnes (+0,7 %). Les ventes de fioul domestique et de gazole non routier ont baissé en 1 an de 38 %. Sur 10 ans entre 2005 et 2014, la baisse de leurs ventes est de 51 %. Sur la dernière année connue, le fioul lourd pour l'industrie (hors énergie) suit ce mouvement dans une moindre mesure (-7,7 %).

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

	BRETAGNE			France METROPOLITAINE		
	Super-carburants	Gazole	Total carburants	Super-carburants	Gazole	Total carburants
2009	2,1	106,9	109,0	10,3	295,5	305,7
2010	2,7	102,7	105,3	12,9	288,5	301,4
2011	1,6	106,4	108,0	8,9	288,5	297,4
2012	1,2	123,2	124,4	9,1	323,2	332,3
2013	1,1	98,3	99,4	9,4	273,8	283,2
2014	0,5	90,3	90,8	9,5	274,4	283,9

Source : SoeS

(milliers de tonnes)

Évolution des ventes annuelles des supercarburants et du gazole par département(1)

		22	29	35	56	Bretagne	France métro.	Bretagne/ France (%)
Super-carburants	2004	107,9	164,3	198,8	132,7	603,7	11 752,1	5,14
	2005	99,9	154,9	186,4	125,7	566,9	11 042,3	5,13
	2006	98,0	148,4	159,4	124,1	529,9	10 395,6	5,10
	2007	93,9	140,8	151,9	119,4	506,0	9 929,5	5,10
	2008	nd	nd	nd	nd	474,1	9 160,8	5,18
	2009	83,4	124,6	140,6	104,5	453,1	8 818,3	5,14
	2010	75,3	114,2	129,2	96,3	415,0	8 187,6	5,07
	2011	71,4	108,5	121,8	92,0	393,7	7 718,3	5,10
	2012	68,0	103,5	114,8	87,8	374,1	7 320,3	5,11
	2013	65,7	100,0	111,1	85,4	362,2	7 097,8	5,10
	2014	66,4	100,5	111,9	86,0	364,7	7 106,4	5,13
Gazole	2004	335,0	530,3	698,0	419,2	1 982,5	30 761,8	6,44
	2005	337,4	531,5	699,9	432,8	2 001,6	31 048,3	6,45
	2006	366,9	559,2	615,8	465,3	2 007,2	31 890,7	6,29
	2007	385,3	574,4	635,9	484,9	2 080,5	32 958,3	6,31
	2008	ND	ND	ND	ND	2 080,1	32 827,1	6,34
	2009	374,8	478,0	620,7	445,2	1 918,7	32 299,2	5,94
	2010	369,1	474,8	609,6	441,4	1 894,9	32 964,8	5,75
	2011	361,5	482,8	628,2	435,8	1 908,2	33 224,5	5,74
	2012	367,0	498,9	636,3	443,2	1 945,3	33 543,1	5,80
	2013	354,3	490,3	628,0	437,5	1 910,1	33 538,0	5,70
	2014	367,3	482,5	637,4	438,5	1 925,7	33 893,2	5,68

(milliers de tonnes)

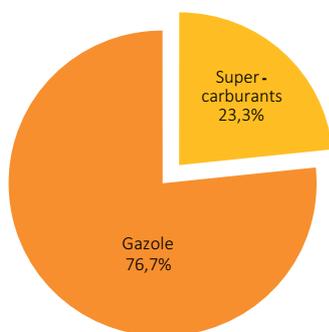
n.d. : données non disponibles

Source : SoeS

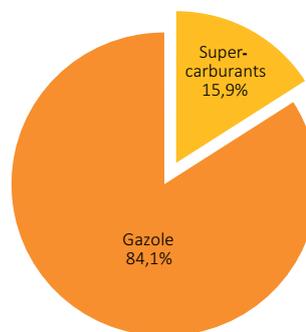
(1) Marché intérieur civil, ventes hors pêche et avitaillement

Vente de carburants en Bretagne en 2004 et 2014

2004 : 2,586 Mt de carburants vendus



2014 : 2,290 Mt de carburants vendus



Source : MEDDE/SoeS

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2014, contrairement à 2013, les trois indicateurs de sécurité routière (nombre d'accidents, de tués et de blessés) sont à la hausse. Pour le nombre de tués depuis 2000, c'est la deuxième hausse la plus importante en terme de volume (+24) après celle constatée en 2002 (+46). Cependant et sur 19 ans, le nombre de tués en Bretagne a été divisé par 2,3 et celui des accidents par 1,8.

La distribution du nombre de victimes entre les départements est le reflet du volume d'activité et de l'intensité du trafic routier que l'on y trouve. Ainsi, l'Ille-et-Vilaine condense sans surprise le plus grand nombre de victimes globalement et pour chaque catégorie. Pour le nombre de tués, il est suivi par le Morbihan, le Finistère et les Côtes-d'Armor.

	22	29	35	56	Bretagne	France métropole	Bretagne/ France
Réseau routier en 2013 en km							
Autoroutes	0	0	50	0	50	11 472	0,4%
Routes Nationales	269	233	264	248	1 014	nd	
Routes Départementales	4 499	3 559	5 222	4 218	17 498	380 482	4,6%
Voies communales	15 355	13 542	11 364	12 207	52 468	nd	
Total	20 123	17 334	16 900	16 673	71 030	nd	

Bilan sécurité routière 2014							
Accidents corporels	458	599	823	489	2 369	58 191	4,07%
Tués à 30 jours	33	38	63	44	178	3 384	5,26%
Blessés	589	754	1 033	609	2 985	73 048	4,09%
Blessés Hospitalisés	317	454	626	363	1 760	26 635	6,61%
Blessés Non Hospitalisés	272	300	407	246	1 225	46 413	2,64%

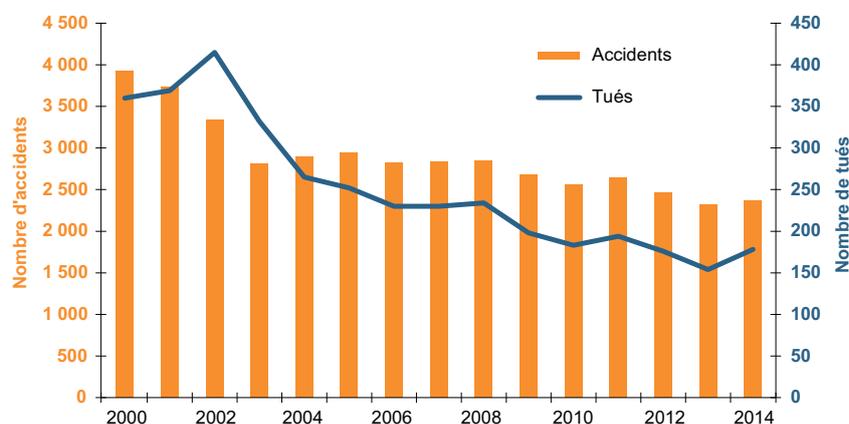
Sources : MEDDE/SETRA, DGCL (INSEE) et DREAL/Sécurité routière/bilan annuel

Évolution du nombre de personnes tuées à 30 jours

	22	29	35	56	Bretagne	France métropole	Bretagne/ France
2009	41	53	56	48	198	4 273	4,6
2010	39	41	55	48	183	3 992	4,6
2011	39	40	60	55	194	3 963	4,9
2012	39	36	46	55	176	3 935	4,5
2013	35	41	45	33	154	3 268	4,7
2014	33	38	63	44	178	3 384	5,3

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

Evolution du nombre d'accidents et de tués en Bretagne



Source : ONISR et DREAL Bretagne

Définitions

Accident corporel

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

Tué à 30 jours

Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

Blessé hospitalisé

Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 h

Blessé non hospitalisé

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

Victimes = tués + blessés

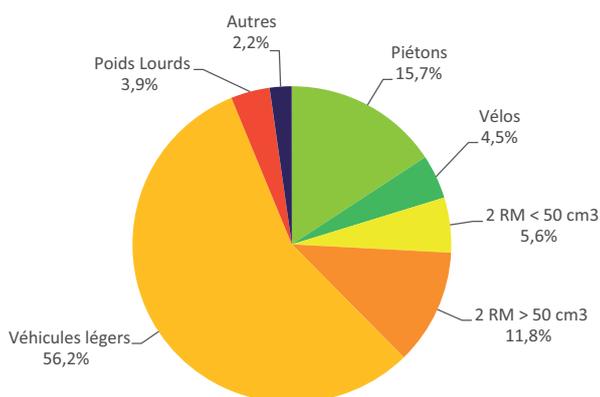
Nombre de personnes tuées par tranche d'âge en 2014

Tranches d'âge	Personnes tuées				Structure de la population	
	Bretagne	Bretagne (%)	France	France (%)	Bretagne (%)	France (%)
- 18 ans	12	6,7	228	6,7	21,8	21,9
18-24 ans	29	16,3	582	17,2	8,0	8,6
25-44 ans	54	30,3	1041	30,8	24,6	26,0
45-64 ans	40	22,5	761	22,5	26,7	26,3
65 et plus	43	24,2	771	22,8	18,9	17,2
Indéterminé			1			
Total	178	100,0	3 384	100,0	100,0	100,0

Source : DREAL Bretagne / Observatoire Sécurité Routière

Un tiers des tués a moins de 25 ans et un peu moins d'un tiers a plus de 45 ans. La catégorie des 25-44 ans est la plus impactée puisqu'elle comporte 35 % des personnes décédées en 2014 d'un accident de la route. La structure de la population des victimes en 2014 est quasiment la même que celle de la France. Cependant en Bretagne, il y a un peu plus de population de plus de 65 ans (+1,7 point) et un peu moins d'actifs de 25-44 ans (-1,4 point) qu'en France.

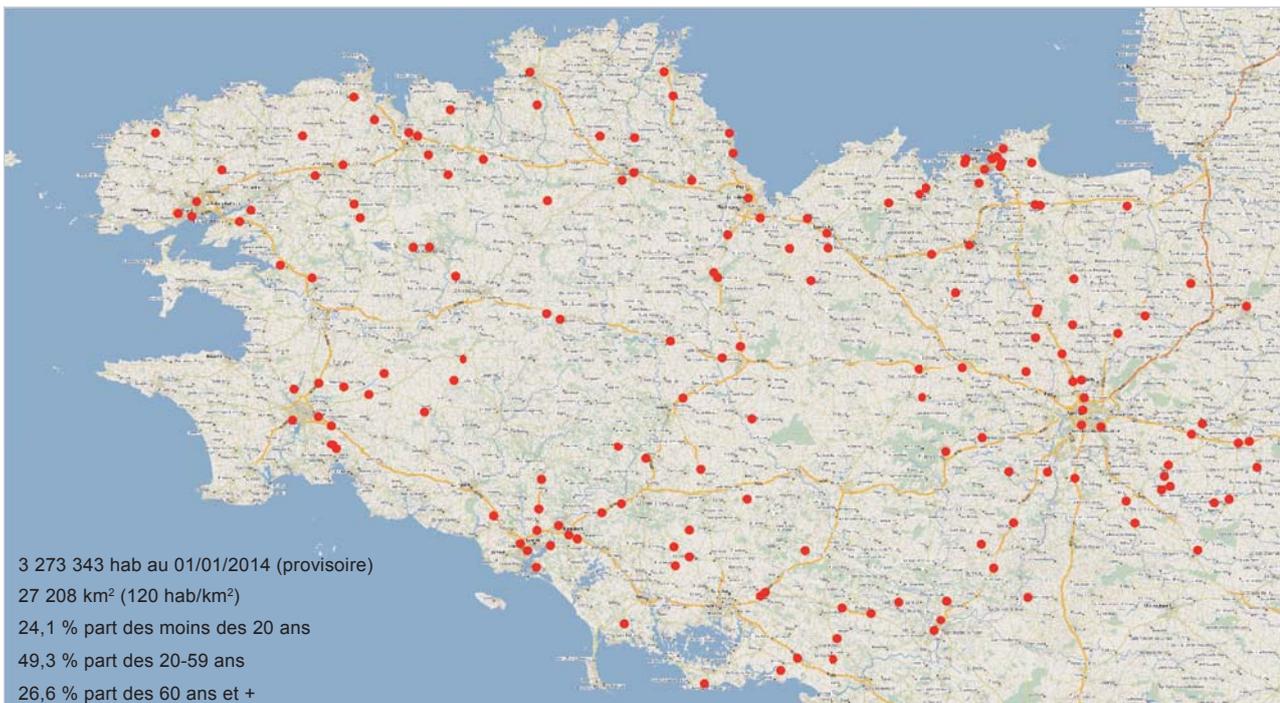
Personnes tuées par catégorie d'usagers en 2014 en Bretagne



Source : DREAL - Sécurité Routière

La part de personnes tuées se trouvant à bord d'une voiture est en 2014 de 56 %, soit sur 1 an, 12 points de plus qu'en 2013. Les 2 roues motorisées ou non sont impliquées à hauteur de 22 % dans un accident mortel ; les piétons à hauteur de 16 %. Environ 4 % des accidents impliquent des poids lourds.

Localisation des accidents mortels en 2014



Source : DREAL - Sécurité Routière

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Entreprises inscrites aux registres des transporteurs routiers

En 2014, le nombre d'entreprises totales inscrites au registre des transports est en léger recul de 0,9 % par rapport à 2013, soit 28 entreprises de moins. C'est le niveau atteint en 2005. Les résultats sont contrastés en fonction du type d'entreprise. Les entreprises de transport de marchandises ont atteint en 2013 leur niveau le plus bas depuis 2005. Le niveau atteint en 2014 est très voisin car l'évolution sur un an (+0,5 %) est très faible. À contrario et sur la même période, c'est en 2013 que les entreprises de transport de voyageurs ont atteint leur point le plus haut. Depuis, elles comptabilisent 44 entreprises de moins (-4,4 %). Les commissionnaires progressent régulièrement depuis 2008 ; en 2014 ce sont 6 entreprises de plus (+4,2 %). En Bretagne, les entreprises de transport routier sont principalement situées à proximité des grands centres urbains et des axes routiers. Le département d'Ille-et-Vilaine concentre le plus grand nombre d'entreprises de transport.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marchandises	2 187	2 176	2 170	2 113	2 116	2 112	2 139	2 193	2 093	2 103
Voyageurs	905	943	938	858	887	896	926	972	997	953
Commissionnaires	110	109	106	104	109	118	127	141	143	149
Total	3 202	3 228	3 214	3 075	3 112	3 126	3 192	3 306	3 233	3 205

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

Inscriptions et radiations des entreprises

Depuis 2005, les variations du nombre de radiations d'entreprises sont plus marquées que celles des inscriptions. En effet, les écarts du nombre d'inscriptions oscillent de 1 à 1,3 alors que pour les radiations, ils vont de 1 à 7. Dans le courant de l'année 2014, il y a plus d'entreprises de marchandises créées que radiées. En effet, les entreprises de marchandises en 2014 représentent les 2/3 des inscriptions et seulement la moitié des radiations. Le bilan 2014 est négatif pour la troisième fois depuis l'année 2005, le résultat de l'année 2008 restant le plus mauvais. Le déficit était cette année là de 98 entreprises, il est de 34 en 2014.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marchandises										
Inscriptions	137	151	179	169	142	145	178	154	152	144
Radiations	207	162	186	189	139	149	134	100	194	134
Voyageurs										
Inscriptions	77	69	63	74	69	58	80	68	81	74
Radiations	91	31	69	152	37	49	42	22	34	118

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 trois conditions (décret n° 85 -891 du 16 août 1985 modifié) : capacité professionnelle, capacité financière et honorabilité professionnelle.

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

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

Cette inscription est soumise à 3 conditions : capacité professionnelle (décret n° 99- 752 du 30/08/99 - 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).

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 transporteurs et des loueurs.

LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

La répartition des infractions relevées sur route

Depuis 2012, le nombre de véhicules de résidents contrôlés diminue sensiblement contrairement à celui des transporteurs issus de l'Union Européenne. La part des résidents a ainsi perdu 15 points en 3 ans. Le pourcentage de véhicules de résidents en infractions évolue peu depuis 3 ans. Il est en 2014 de 8,8 % pour les résidents et de près du double pour ceux originaires de l'Union Européenne. Le nombre de véhicules non issus de l'U.E contrôlés est constant entre 2012 et 2014.

Origine du véhicule	2012			2013			2014		
	véhicules contrôlés	véhicules en infraction nombre	%	véhicules contrôlés	véhicules en infraction nombre	%	véhicules contrôlés	véhicules en infraction nombre	%
Résidents	2 581	214	8,3	1 789	118	6,6	1 572	139	8,8
Union européenne	3 051	521	17,1	3 266	463	14,2	3 565	586	16,4
Hors Union Européenne	54	12	22,2	57	17	29,8	56	11	19,6
Total	5 686	747	13,1	5 112	598	11,7	5 193	736	14,2

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

Le non-respect de la réglementation sociale européenne (temps de conduite et de repos) est la première cause d'infraction constatée (67 %). Le nombre de procès-verbaux liés à cette infraction est en baisse de 10 points par rapport à 2013. Il se rapproche de sa valeur atteinte en 2012. Les infractions au code de la route et aux transports exceptionnels en sont la seconde (20,5 %). La ventilation des infractions s'est modifiée en 2011. Depuis cette date, les infractions de type administratives liées aux documents de transport qui représentaient entre 4 et 9 % des infractions n'ont plus été capitalisées. Les procès-verbaux d'infraction suite à un non-respect de la réglementation des matières dangereuses, depuis 10 ans, représentent en moyenne 5 % du total. Par contre, cette part décroît depuis 3 ans.

Causes (hors surcharge et travail illégal)	2012		2013		2014	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Réglementation sociale européenne (temps de conduite et de repos)	865	70,4	751	77,2	714	66,6
Sécurité routière (code de la route, transports exceptionnels)	223	18,1	177	18,2	220	20,5
Réglementation sur le transport de matières dangereuses	138	11,2	41	4,2	17	1,6
Autres	3	0,2	4	0,4	121	11,3
Total	1 229	100,0	973	100,0	1 072	100,0

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

Le contrôle du poids des véhicules de transport routier

	2012		2013		2014	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Surcharge	564	33,8	338	20,3	274	16,4
Non en surcharge	1 195	71,6	1 331	79,7	1 324	79,3
Total	1 759	100,0	1 669	100,0	1 598	95,7

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

Le nombre de contrôles du poids des véhicules de transport routier s'établit autour d'un peu moins de 31 par semaine soit 3 véhicules de moins contrôlés par semaine en trois ans. Par contre, le pourcentage de véhicules en surcharge baisse très significativement en trois ans ; en 2014, il y a deux fois moins de poids lourds en surcharge qu'en 2012.

Nombre d'immobilisations effectuées et montant des consignations perçues

	2012	2013	2014
Immobilisations de véhicules	177	170	122
Montant des consignations	633 949 €	570 642 €	599 854 €

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

Le nombre d'immobilisations de véhicule baisse tendanciellement depuis 2005. En 2014, 122 poids lourds ont été immobilisés. Par contre, le montant des consignations perçues suit une courbe inverse. En un an, le ratio « montant des consignations perçues par immobilisation » augmente de près de 1 600 € soit autant qu'entre 2005 et 2013.

LA FORMATION

En 2014, le volume des formations initiales (FIMO), après avoir atteint un point bas en 2013, se rapproche de sa valeur 2012 aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Le nombre total de formations continues (FCO) diminue de près de 8 % sur un an se rapprochant de la valeur la plus basse sur la période 2008 à 2014 atteinte en 2008. Le nombre de formations continues réalisées pour la partie voyageur augmente de près de 21 % en un an soit 119 formations de plus. La partie marchandise représente près de 90 % des formations. Cependant en un an, le nombre de ces formations a baissé de 10,5 %. Les formations dites passerelles, tant voyageurs que marchandises, augmentent respectivement de 7 et 16 % et globalement sur un an de près de 9 %.

Attestations FIMO⁽¹⁾ délivrées en Bretagne

après un stage	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voyageurs	147	150	115	97	92	73	87
Marchandises Compte d'Autrui	1102	776	702	743	751	676	750
Ensemble FIMO	1 249	926	817	840	843	749	837

Source : DREAL Bretagne /IST

(1)
Formation Initiale Minimale Obligatoire

«Passerelle»	2010	2011	2012	2013	2014
Voyageurs	146	146	177	205	220
Marchandises	38	33	46	43	50
Ensemble	184	179	223	248	270

Source : DREAL Bretagne /IST

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Voyageurs	617	601	735	331	443	570	689
Marchandises	5 715	6 394	6 841	6 136	6 855	6 419	5 746
Ensemble FCO	6 332	6 995	7 576	6 467	7 298	6 989	6 435

Source : DREAL Bretagne /IST

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.

L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

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

2013	Charbon	Produits pétroliers	Gaz naturel	Electricité	Bois	Chaleur	Biogaz	Solaire thermique	Total
Résidentiel-Tertiaire	3	19	62	73	89	78	43	99	45
Transport	0	68	0	1	0	0	0	0	34
Industrie	78	2	32	20	6	15	10	1	12
Agriculture & pêche	19	11	6	6	5	7	48	1	9
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

en %

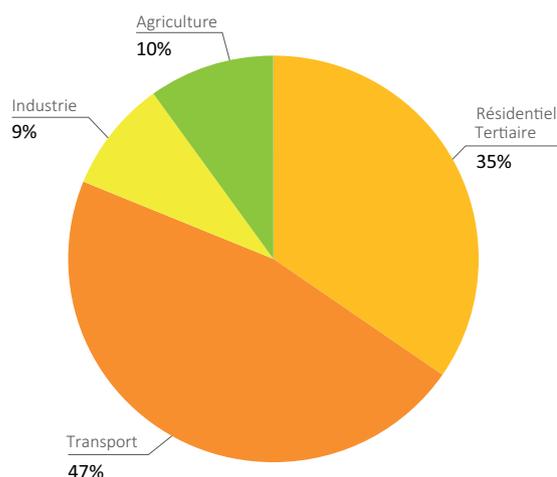
Consommation finale d'énergie des transports

	Produits pétroliers				Electricité	Agrocarburants (EnR)	Total énergie
	Super.	Gazole	GPL	Total			
2007	509	1 858	8	2 375	16	88	2 479
2008	466	1 827	7	2 300	17	139	2 456
2009	447	1 819	6	2 272	17	146	2 435
2011	386	1 813	7	2 206	17	142	2 365
2012	355	1 832	6	2 193	23	166	2 382
2013	350	1 797	5	2 152	17	164	2 333

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

en Ktep

Répartition des émissions de CO2 par secteur en 2013



En 2013, le poids du secteur résidentiel-tertiaire dans l'ensemble de la consommation d'énergie bretonne reste stable à 45 %, de même que celui du transport à 34 %. Ces deux postes, de loin les plus énergivores de Bretagne, représentent donc près de 80 % de cette consommation loin devant l'industrie et l'agriculture. Plus des 2/3 de la consommation totale de produits pétroliers sont le fait du secteur des transports. Sur cette année 2013, la consommation finale des énergies dans le transport (hors aérien et maritime) diminue de plus de 2 %. La baisse est plus sensible pour le gazole (-1,9 %) que pour l'essence (-1,4 %). La baisse est plus forte encore pour les énergies non traditionnelles (électricité -26 % et GPL -17 %). Le transport consomme 34 % des énergies consommées et émet 47 % des émissions de CO2 de la Bretagne.

Source : OREGES Bretagne (données révisées)

L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

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

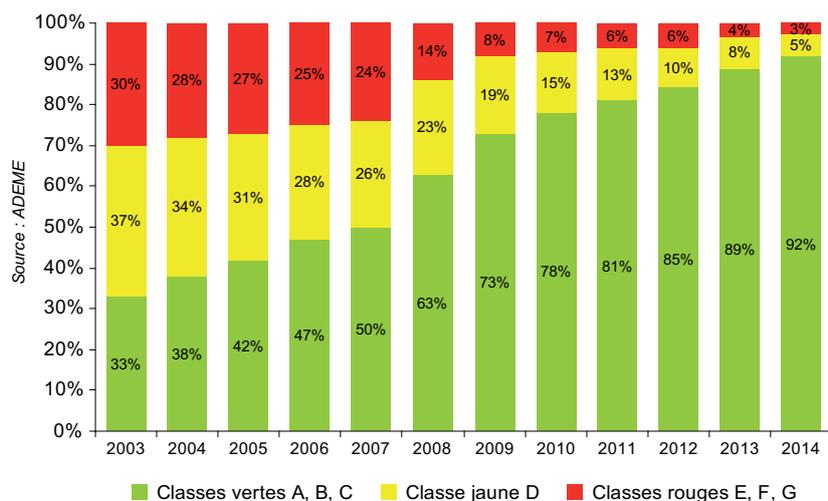
Les ventes de voitures de classe A continuent de progresser mais sur un rythme moins soutenu (+9 %) qu'entre 2011 et 2013. Après trois années de baisse, les ventes de voitures de classe B en 2014 augmentent à nouveau (+11 %). Ces deux classes occupent plus des 2/3 du parc de voitures vendues en 2014. Les ventes de voitures de classe C se rétractent de 12 %. Par contre, celles des voitures des classes D, E et F reculent fortement respectivement de 30, 26 et 28 %. La classe F devient inobservable comme l'était la classe G (<0,2).

	A	B	C	D	E	F	G	Total
2005	0	15	28	31	19	6	2	100
2006	0	18	29	28	18	5	1	100
2007	0	20	30	26	18	4	2	100
2008	0	35	28	23	11	2	1	100
2009	0	48	25	19	7	1	0	100
2010	2	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

Source : ADEME

(en %)

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



Source : ADEME

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**

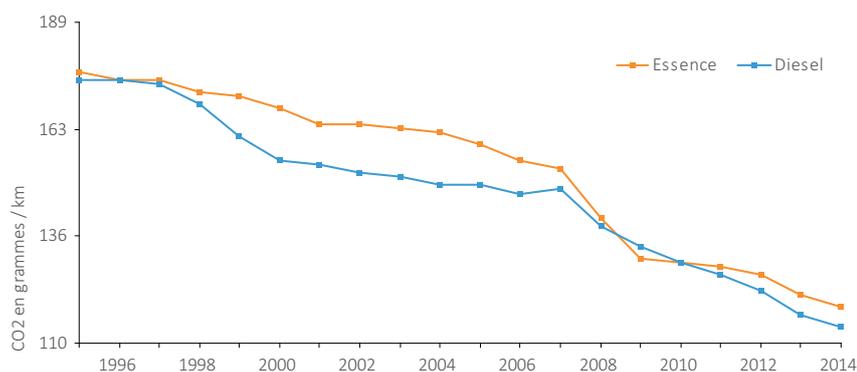
Emissions de CO₂ élevées

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.

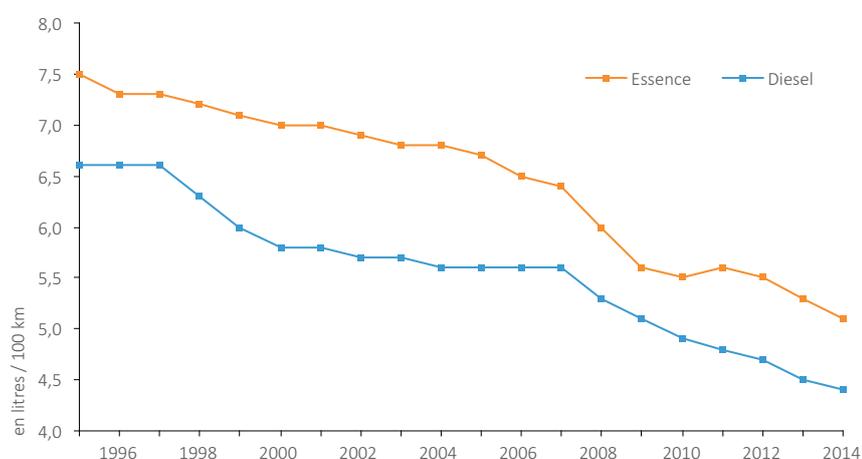
Évolution du taux moyen d'émissions de CO2 des véhicules neufs en France



Source : ADEME

Le taux moyen d'émissions de CO2 des véhicules continue à baisser. En 20 ans, il a baissé de 58 g/km pour les véhicules à essence et de 61 g/km pour les véhicules fonctionnant au diesel, et pour chacun des carburants une baisse de 3 g/km entre 2013 et 2014. Cela représente en moyenne pour les deux catégories de carburant environ un tiers d'émission en moins.

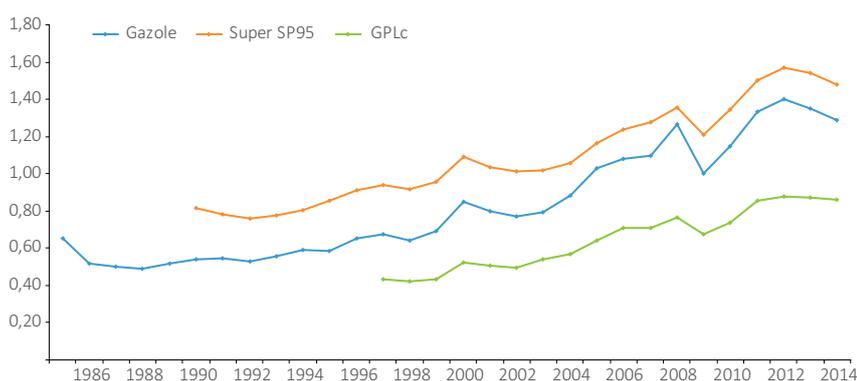
Évolution des consommations moyennes des véhicules vendus en France



Source : ADEME

L'effort des constructeurs pour réduire la consommation moyenne a permis d'économiser en 2014, par rapport à 1995, 2,4 l/100 km pour les moteurs à essence et 2,2 l/100 km pour les moteurs diesel. La consommation moyenne des moteurs à essence reste encore supérieure de 0,7 l/100 km à celle des moteurs au diesel.

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

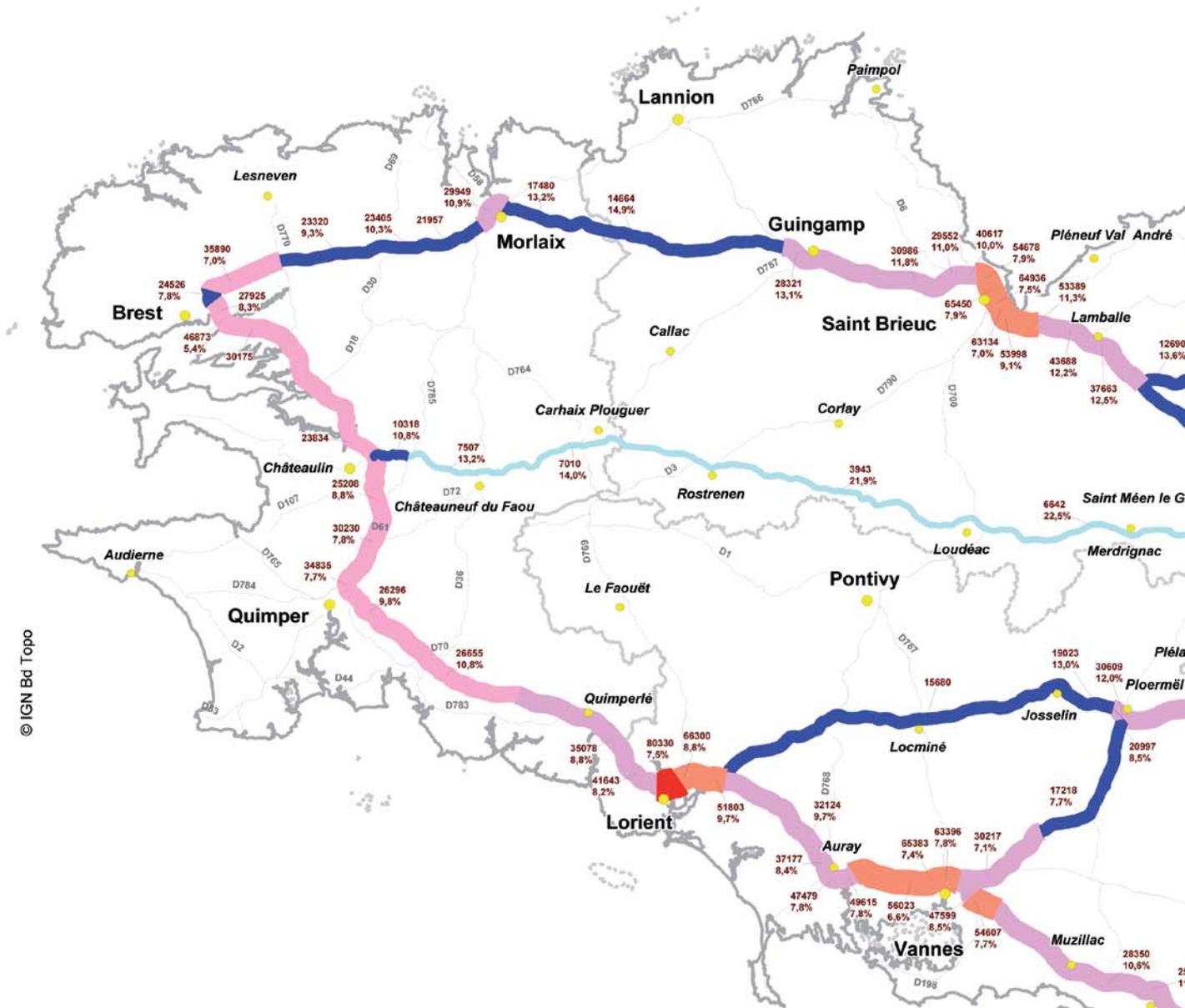


Source : MEDDTL-DGEC (Direction générale de l'énergie et du climat)

Le prix moyen à la pompe d'un litre d'essence SP95 a progressé tendanciellement jusqu'en 2012 (1,57€/l). Depuis, il a perdu 9 centimes/litre. De même, le prix moyen en France du Gazole à la pompe a suivi la même tendance avec un prix moyen du litre en 2012 à 1,4 € et un repli de 11 centimes en 2014. Depuis 1997, le prix moyen du gazole en France a augmenté de 61 centimes, celui du SP95 de 54 centimes, le SP98 de 59 centimes et le GPL de 43 centimes.

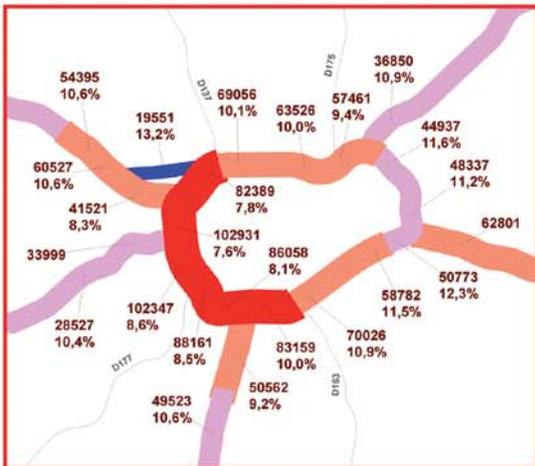
LE TRAFIC ROUTIER

Les trafics moyens journaliers en 2014

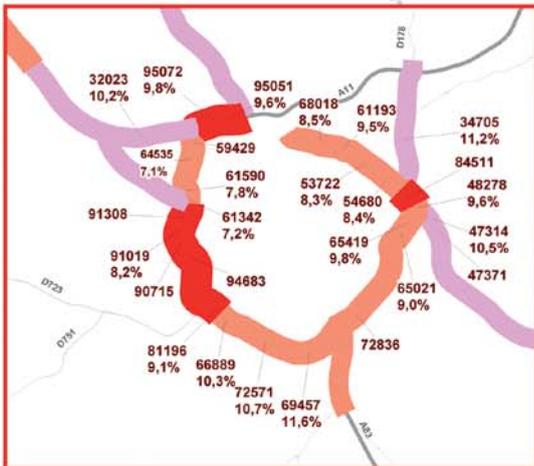


© IGN Bd Topo

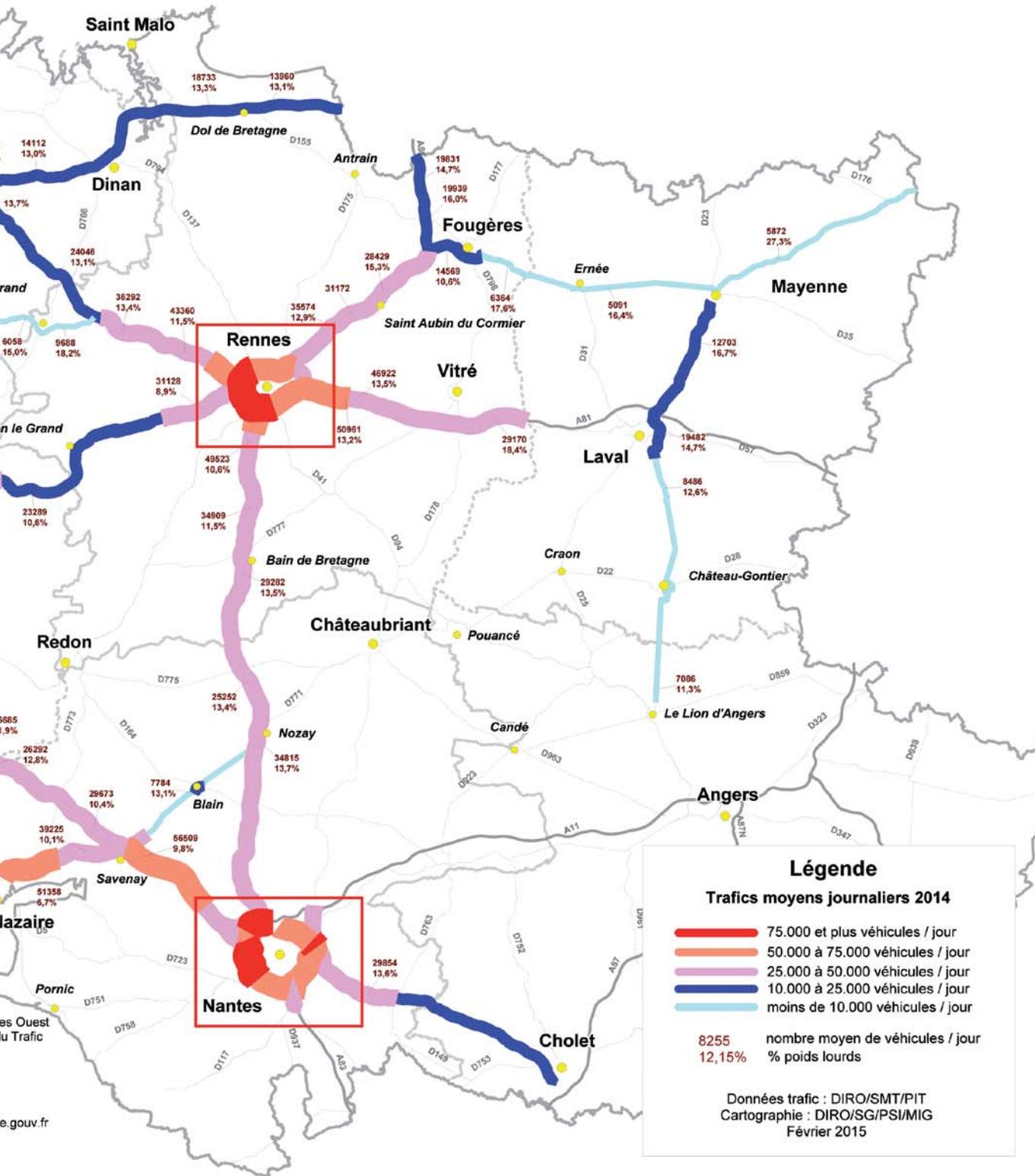
RENNES



NANTES



Direction Interdépartementale des Routes
 Service Mobilité Trafic/Pôle Ingénierie de
 L'Armorique
 10 rue Maurice Fabre
 CS 63108
 35031 Rennes Cedex
 Tél : 02.99.33.47.55
 bot.pit.smt.diro@developpement-durable.fr



LE TRANSPORT AÉRIEN

Évolution annuelle du nombre de passagers des principaux aéroports

En 2014, les aéroports bretons ont transporté 1 872 820 voyageurs soit près de 61 000 passagers de moins qu'en 2013 (-3,1 %). L'évolution globale du trafic de voyageurs sur la Bretagne a connu, depuis 2005, deux années de trafic proche des 2 millions de voyageurs en 2007 et 2012. Depuis 2012, ce mode de transport a perdu environ 111 000 passagers. L'aéroport de Brest assure plus de 53 % du trafic aérien de Bretagne soit environ 10 points de plus qu'en 2005. Son trafic se stabilise autour du million de voyageurs. Trois aéroports ont une évolution positive en 2014 : Rennes (+21 007), St Brieuc (+636) et Morlaix (+49) et tous les autres ont accueilli en 2014 pas loin de 80 000 voyageurs de moins qu'en 2013. L'aéroport de Rennes transporte près de 27 % des passagers aériens bretons soit 4 points de plus qu'en 2005. Sur cette période, les autres aéroports perdent de l'influence en Bretagne.

Aéroport	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ⁽¹⁾
Brest	775 079	817 404	861 737	892 767	887 024	919 404	990 927	1 070 161	1 003 836	998 393
Dinard	180 165	164 692	178 605	198 900	136 476	122 254	134 242	138 479	130 839	114 076
Lannion	53 110	45 716	50 113	41 665	34 623	32 874	35 457	33 207	36 213	32 432
Lorient	214 410	225 361	214 622	217 306	187 748	177 481	179 802	176 331	166 034	123 274
Morlaix	386	177	392	236	179	179	119	395	111	160
Quimper	133 839	139 096	136 934	120 560	117 218	105 888	111 267	110 123	113 419	99 673
Rennes	405 464	463 770	534 863	495 692	430 924	410 900	432 931	453 101	480 237	501 244
St-Brieuc	11 667	9 536	3 785	4 542	3 908	785	2 174	1 989	2 932	3 568
Total	1 774 120	1 865 752	1 981 051	1 971 668	1 798 100	1 769 765	1 886 919	1 983 786	1 933 621	1 872 820

Source : CCIR Bretagne

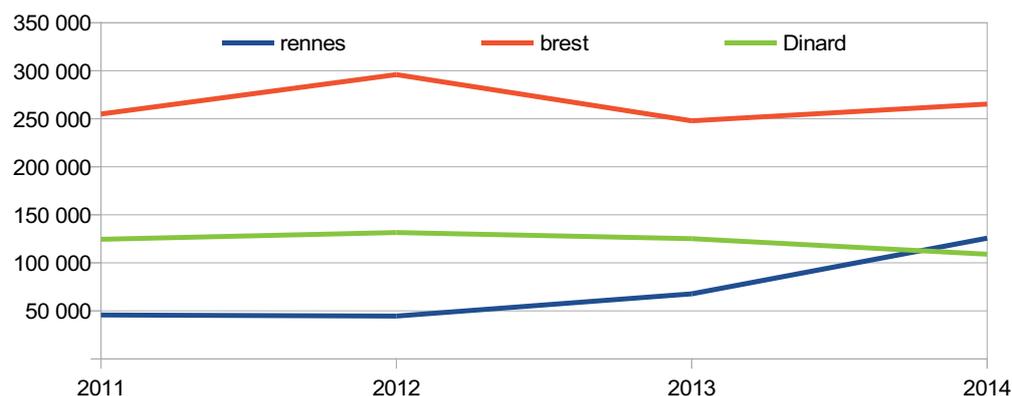
Évolution annuelle du trafic charter et lignes saisonnières

Les lignes charter et saisonnières ont transporté 96 403 voyageurs. Ce trafic baisse fortement en 1 an (-28,2 %). Il perd pas loin de 38 000 voyageurs. Il est tiré vers le bas par les résultats négatifs de Brest (-24,2 %) et de Rennes (-51,2 %) qui transportent à eux deux environ 90 % des voyageurs.

Aéroports	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ⁽¹⁾
Brest	103 208	105 377	113 570	134 538	123 955	121 862	105 746	124 178	100 193	75 990
Lannion	408	626	480	227	534	1 284	501	908	1 233	1 159
Lorient	5 452	5 986	8 395	15 429	13 940	13 192	7 967	6 113	6 263	4 361
Morlaix	386	177	392	236	179	179	119	395	111	160
Quimper	312	3 434	3 206	2 641	2 838	2 693	490	1 536	2 641	1 010
Rennes	18 853	17 778	37 824	46 324	37 422	29 510	26 106	23 131	20 803	10 155
St-Brieuc	3 900	3 762	3 785	3 289	3 512	785	2 133	1 989	2 932	3 568
Total	132 519	137 140	167 652	202 684	182 380	169 505	143 062	158 250	134 176	96 403

Source : CCIR Bretagne

Évolution de la fréquentation des compagnies low-cost en Bretagne

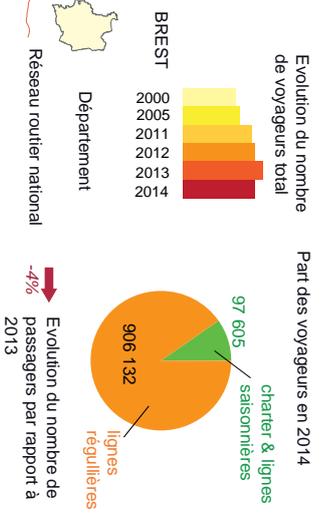
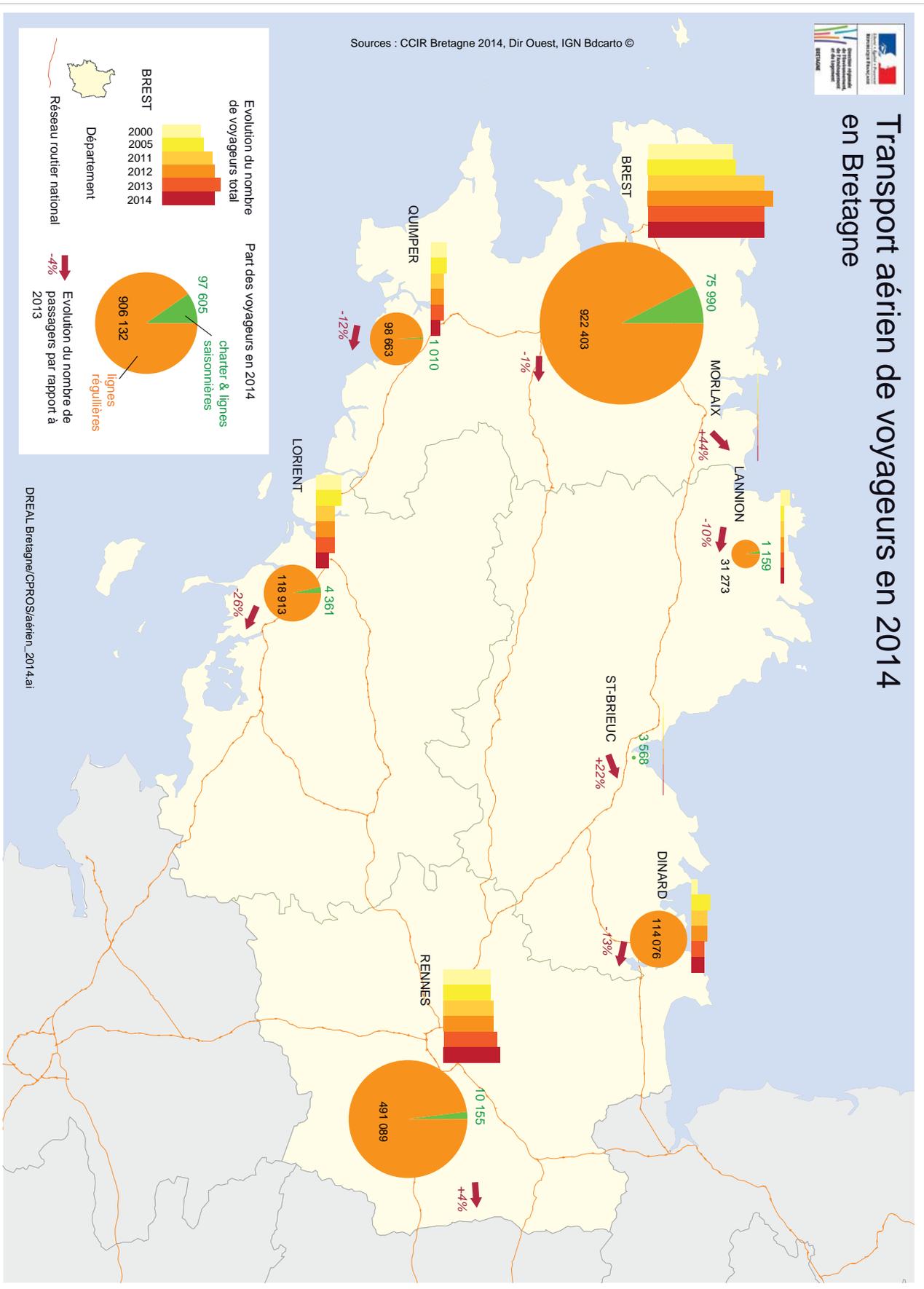


(1) Chiffres provisoires

Transport aérien de voyageurs en Bretagne en 2014



Sources : CCIR Bretagne 2014, Dir Ouest, IGN Bdcarto ©

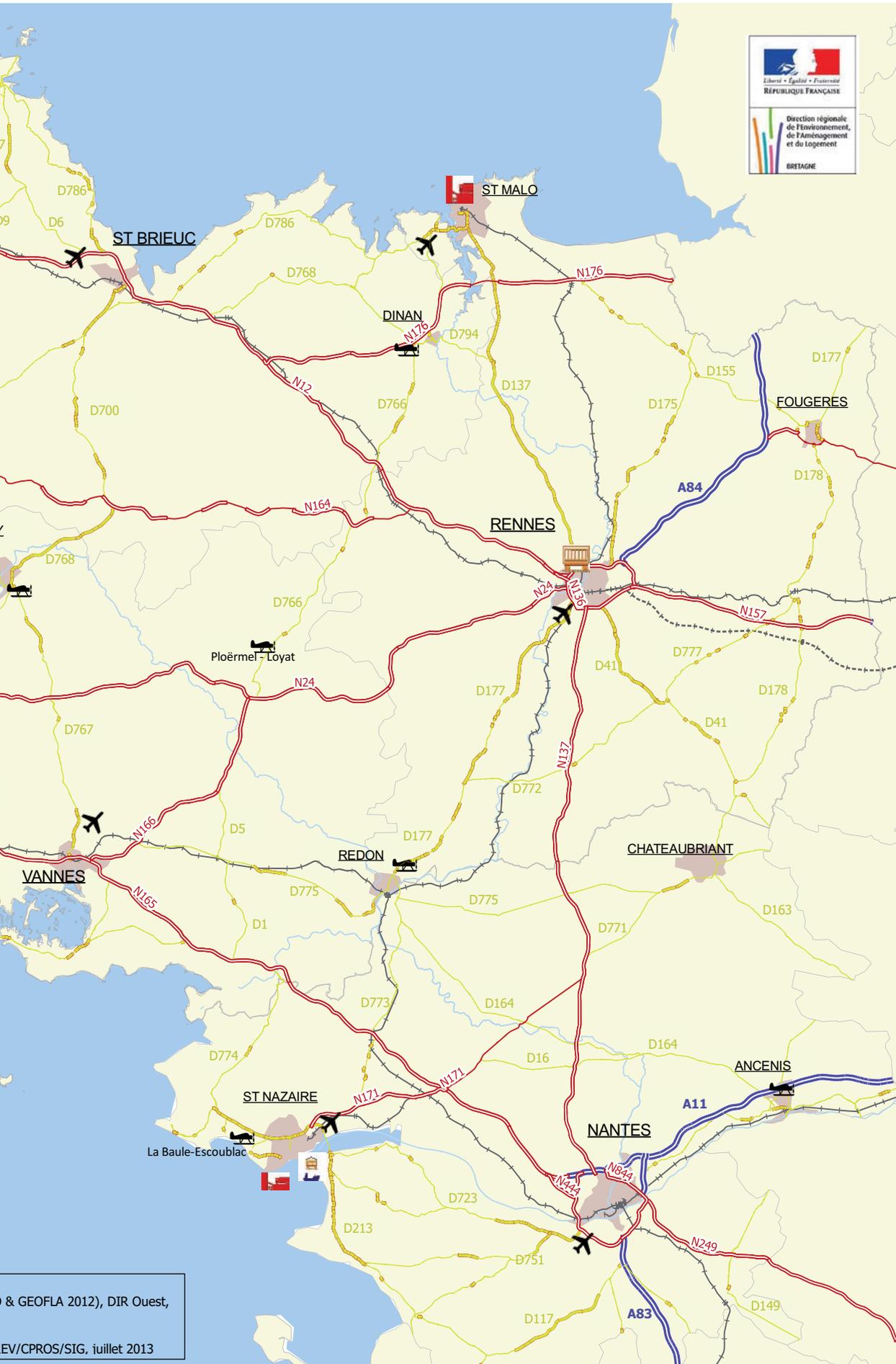


DREAL Bretagne/PROS/aerien_2014.ai

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS



Sources :
IGN (BD TOPO, CARTO
RFF/RGI
Conception :
DREAL Bretagne/COPR



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

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le trafic ferroviaire du Transport Express Régional (TER)

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 %).

Remarque

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.

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

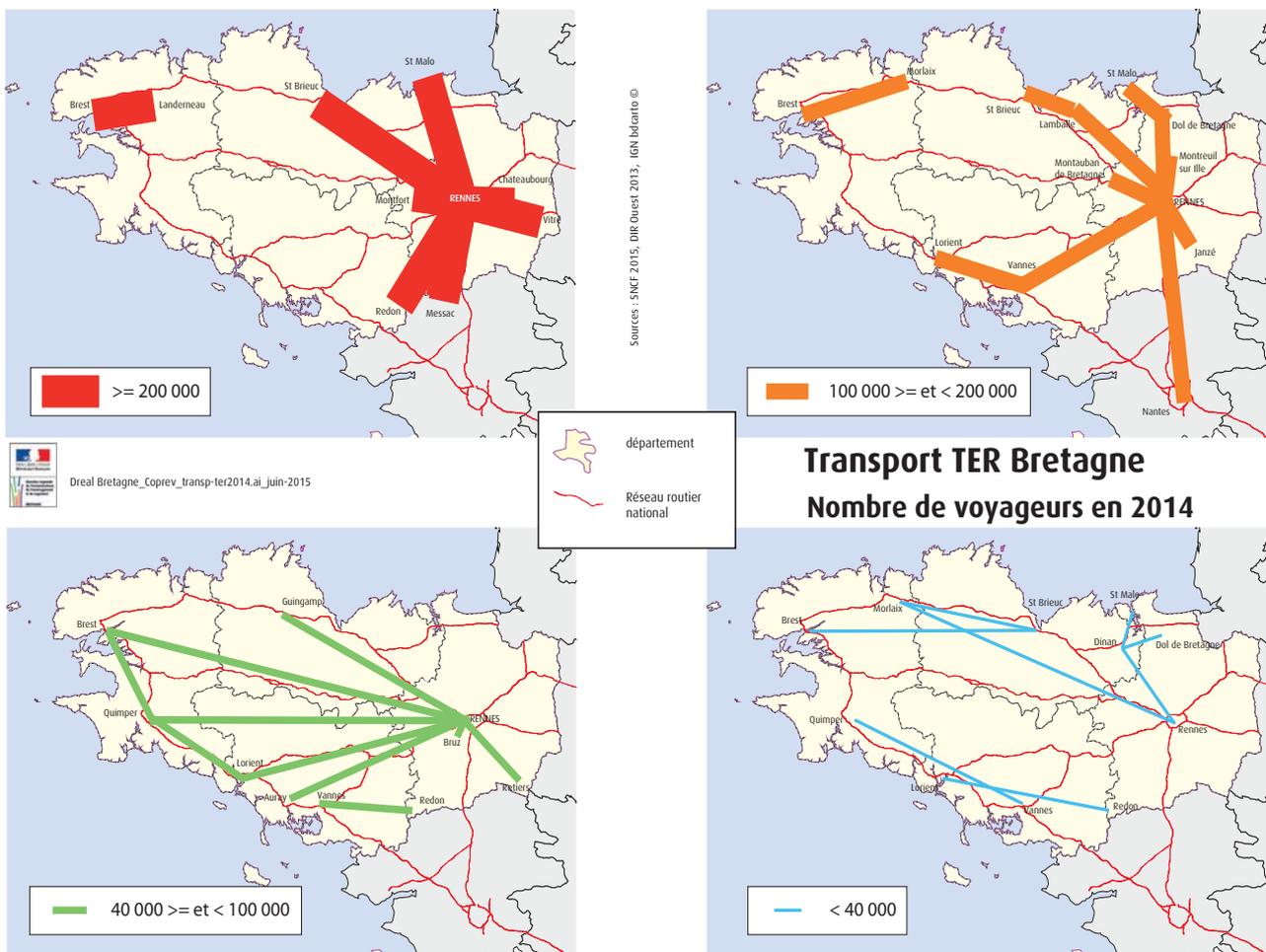
GARE	2013	2014	évol. 14/13(%)
Rennes	8 588	8 544	-0,5
Brest	1 581	1 619	2,4
Vannes	1 392	1 348	-3,2
St Brieuc	1 218	1 207	-0,9
Lorient	1 258	1 204	-4,3
St Malo	1 062	1 090	2,6
Quimper	916	904	-1,3
Auray	735	745	1,4
Redon	718	719	0,1
Vitré	689	707	2,6
Landerneau	619	601	-2,9
Guingamp	503	523	4,0

Source : Direction Régionale de la SNCF

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

en milliers de voyageurs

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



Source : Direction Régionale de la SNCF

LE TRANSPORT URBAIN

L'enquête Cerema (ex-Certu) auprès des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) bretonnes confirme le regain d'intérêt perçu en 2010 puisqu'elle a recueilli en 2012, comme en 2011, 17 réponses sur 20 (contre 11 en 2010). Chacun des réseaux urbains a accueilli plus de voyageurs en 2012 qu'en 2011. Pour l'ensemble de la Bretagne, la différence entre 2012 et 2011 représente 9,6 millions de voyages. La progression la plus forte en volume revient à Brest dont la fréquentation du réseau urbain a bondi de près de 25 % soit environ 4,6 millions de voyageurs supplémentaires. Le réseau urbain de Rennes transporte près de 52 % des voyageurs bretons urbains recensés. Les réseaux de Rennes, Brest et Lorient réalisent 80 % des voyages urbains.

L'activité des réseaux urbains en 2012

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 12/11
22	GUINGAMP	6	23 135	3	51	25	1	316,7%
22	LAMBALLE	17	27 771	1	25	26	1	18,2%
22	LANNION	4	27 961	6	75	224	8	34,9%
22	SAINT-BRIEUC	14	118 807	17	223	7 145	60	5,7%
29	BREST	8	213 489	47	564	23 340	109	24,4%
29	CONCARNEAU	9	50 583	7	103	661	13	1,7%
29	DOUARNENEZ	1	15 540	3	23	129	8	2,4%
29	LANDERNEAU	2	18 777	6	50	409	22	6,5%
29	MORLAIX	3	26 282	7	64	847	32	3,4%
29	QUIMPER	8	90 859	26	310	5 191	57	2,4%
29	QUIMPERLE	19	62 292	53	927	595	10	230,6%
35	FOUGERES	3	25 671	5	38	752	29	18,2%
35	RENNES	38	413 998	134	1 746	74 439	180	3,9%
35	SAINT-MALO	18	83 361	54	1 806	3 505	42	0,9%
35	VITRE	1	17 393	8	20	398	23	7,9%
56	LORIENT	19	191 009	32	404	17 371	91	1,4%
56	VANNES	24	136 655	24	366	9 059	66	7,8%

Source : CEREMA

Évolution annuelle de l'activité des réseaux urbains

Dpt	Réseaux	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
22	LAMBALLE	n.d.	22	26							
22	GUINGAMP	n.d.	6	25							
22	LANNION	n.d.	166	224							
22	SAINT-BRIEUC	5 730	5 783	5 898	5 960	5 749	5 743	5 861	6 094	6 761	7 145
29	BREST	19 546	17 695	17 972	18 465	18 660	19 481	18 975	17 837	18 760	23 340
29	CONCARNEAU	522	607	714	721	737	716	597	618	650	661
29	DOUARNENEZ	110	110	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	120	126	129
29	LANDERNEAU	136	213	255	290	304	324	348	367	384	409
29	MORLAIX	770	791	811	751	746	750	767	774	819	847
29	QUIMPER	4 774	5 005	5 031	5 097	5 132	5 166	5 193	5 058	5 068	5 191
29	QUIMPERLE	n.d.	180	595							
35	FOUGERES	489	466	442	455	447	450	n.d.	344	636	752
35	RENNES	50 969	54 513	56 855	60 060	63 490	67 402	67 261	68 055	71 622	74 439
35	SAINT-MALO	2 016	1 961	2 023	1 219	2 943	2 933	3 138	3 244	3 473	3 505
35	VITRE	280	300	210	n.d.	243	n.d.	n.d.	319	369	398
56	LORIENT	15 512	16 007	16 720	16 649	16 617	16 602	16 624	17 092	17 133	17 371
56	VANNES	5 176	5 320	5 576	5 753	6 489	6 804	7 017	7 736	8 403	9 059

Source : CEREMA

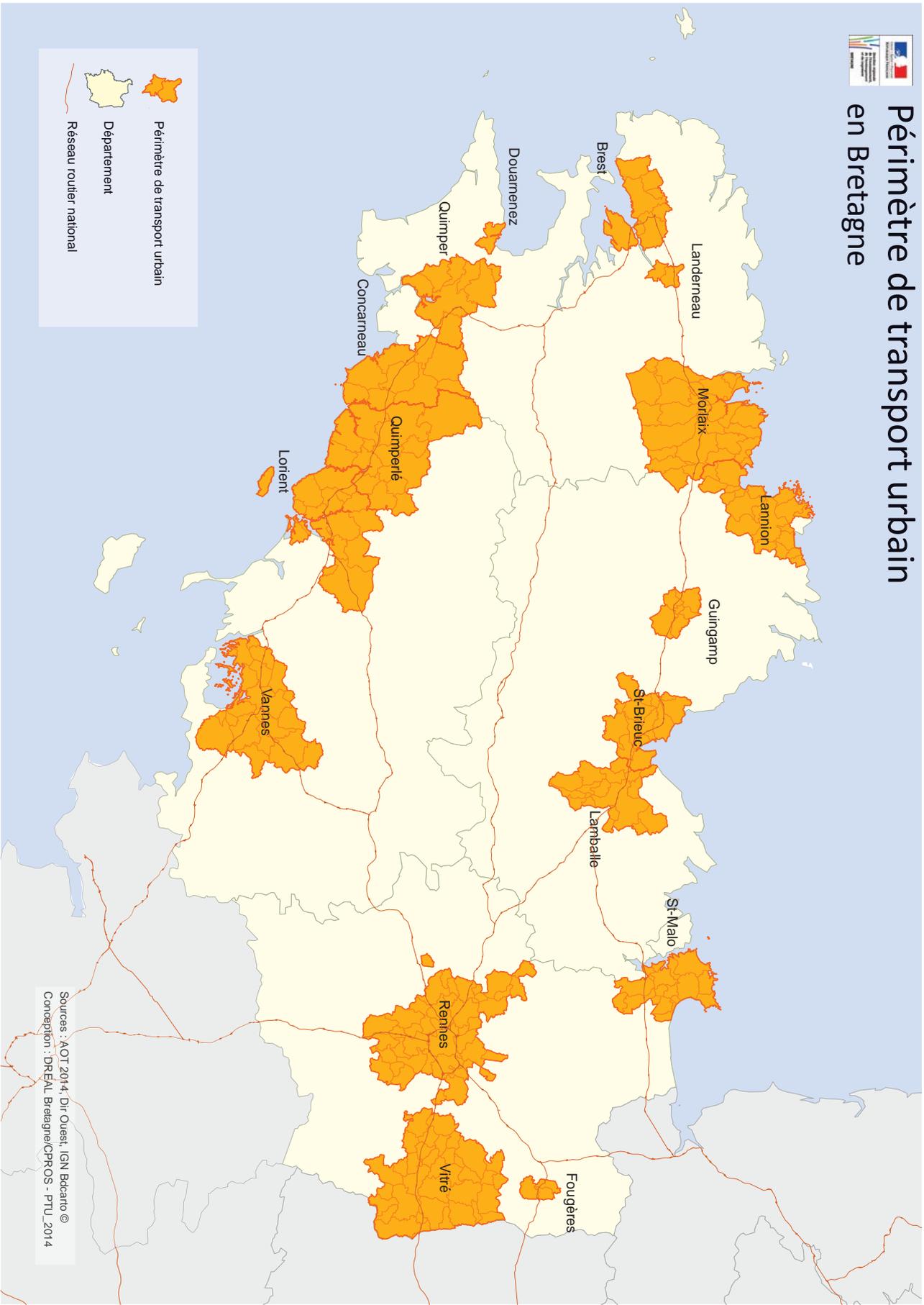
en milliers de voyages - n.d. : non disponibles

Remarque

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



Périmètre de transport urbain en Bretagne



Sources : AOT 2014, Dir. Ouest, IGN Edcartho ©
Conception : DREAL Bretagne/CPROS - PTU 2014

LE TRANSPORT INTERURBAIN

D'après les chiffres de l'éducation Nationale, la population scolarisée en Bretagne avoisine les 600 000 élèves en 2013. L'Ille-et-Vilaine en recense à lui seul le tiers, c'est le double des Côtes-d'Armor. Hors le Morbihan dont les chiffres ne sont pas connus, le nombre d'élèves subventionnés entre 2011 et 2013 est en baisse dans le Finistère (-3,3 %) et en Côtes-d'Armor (-9,3 %). Le nombre d'élèves subventionnés en Ille-et-Vilaine progresse lentement à raison de 1,3 % annuellement et a regagné en 4 ans ce qu'il a perdu entre 2009 et 2010.

Environ 20 % des élèves scolarisés sont subventionnés. Les 3/4 des élèves font appel au Service A Titre Principal Scolaire (SATPS) et le reste au Service Régulier Ordinaire (SRO). Il y a environ 2 700 élèves qui utilisent le train pour leurs navettes quotidiennes. L'Ille-et-Vilaine en concentre la moitié et les Côtes-d'Armor 22 %. Les dépenses pour les transports restent dans une fourchette comprise entre 680 € et 1 050 € suivant les départements.

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

	Nombre d'élèves subventionnés			
	Total ⁽¹⁾	dont SRO	dont SATPS	dont SNCF
Côtes d'Armor	27 900	8 100	19 200	600
Finistère	24 676	-	24 218	458
Ille-et-Vilaine	31 610	5 600	25 300	1 370
Morbihan	-	11 997	18 205	310
Total	-	-	86 923	2 738

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2008-2013

Population scolarisée en 2013	
Côtes d'Armor	105 269
Finistère	160 520
Ille-et-Vilaine	199 812
Morbihan	134 183
Total	599 784

Source : Education nationale

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

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

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2008-2013

(1)

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

Dépenses pour le transport des élèves pour le département en 2013

	sur SRO	sur SATPS	sur SRO et SATPS
Côtes d'Armor	880	900	895
Finistère	-	-	1 050
Ille-et-Vilaine	1 028	899	-
Morbihan	769	635	684

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2008-2013

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

Source : CEREMA - Transports collectifs départementaux 2008-2013

Le transport collectif routier de voyageurs

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

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

Source : MEDDE - SOeS

Le kilométrage moyen en France métropolitaine en 2013

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

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

Sources : SOeS d'après SOeS, RATP et UTAC

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

Définitions

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

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

LE TRANSPORT MARITIME

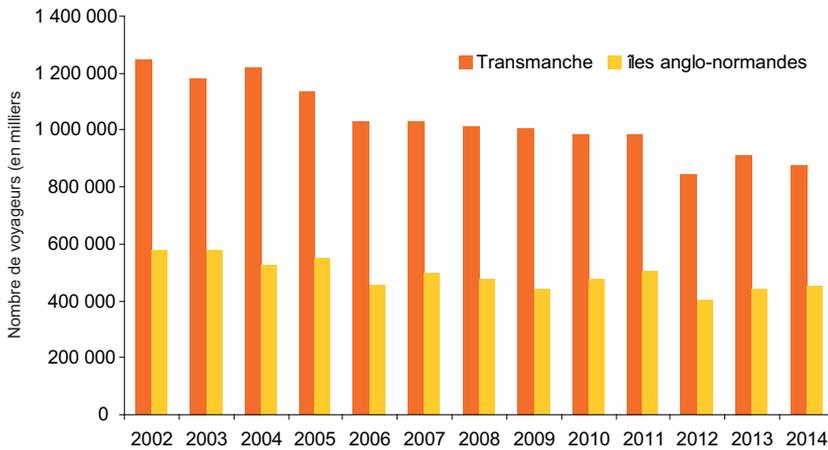
En 2014, le trafic de voyageurs avec les îles britanniques et anglo-normandes se rétracte légèrement (-1,6 %) et perd quelques 22 000 passagers sur un an. Cette baisse est essentiellement due au trafic transmanche. Roscoff en assure environ 60 % et St-Malo le reste. En 13 ans, la part de Roscoff dans ce trafic a progressé de près de 8 points. En 2014, son trafic baisse (-4,6 %) de même que celui de St-Malo (-3 %). Par contre, le trafic de voyageurs de St-Malo avec les îles anglo-normandes augmente de 3,4 % permettant de gommer un peu les résultats baissiers du trafic transmanche.

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

Année		Transmanche			îles anglo-normandes	Transmanche + îles anglo-normandes
		St-Malo	Roscoff	Total	St-Malo	
2001	entrées	315 741	295 883	611 624	257 700	869 324
	sorties	251 978	294 649	546 627	257 397	804 024
	total	567 719	590 532	1 158 251	515 097	1 673 348
2002	entrées	330 855	322 816	653 671	288 211	941 882
	sorties	268 869	324 036	592 905	290 055	882 960
	total	599 724	646 852	1 246 576	578 266	1 824 842
2003	entrées	312 271	310 001	622 272	288 171	910 443
	sorties	252 898	308 413	561 311	289 507	850 818
	total	565 169	618 414	1 183 583	577 678	1 761 261
2004	entrées	319 133	316 176	635 309	261 607	896 916
	sorties	268 416	316 087	584 503	261 674	846 177
	total	587 549	632 263	1 219 812	523 281	1 743 093
2005	entrées	289 017	312 386	601 403	273 693	875 096
	sorties	220 370	313 967	534 337	276 094	810 431
	total	509 387	626 353	1 135 740	549 787	1 685 527
2006	entrées	268 238	278 085	546 323	227 054	773 377
	sorties	204 705	275 365	480 070	228 778	708 848
	total	472 943	553 450	1 026 393	455 832	1 482 225
2007	entrées	264 603	282 528	547 131	248 461	795 592
	sorties	201 377	280 577	481 954	249 652	731 606
	total	465 980	563 105	1 029 085	498 113	1 527 198
2008	entrées	268 528	278 149	546 677	239 551	786 228
	sorties	196 666	271 852	468 518	240 219	708 737
	total	465 194	550 001	1 015 195	479 770	1 494 965
2009	entrées	274 223	266 888	541 111	221 206	762 317
	sorties	200 503	265 540	466 043	220 103	686 146
	total	474 726	532 428	1 007 154	441 309	1 448 463
2010	entrées	260 298	267 133	527 431	237 294	764 725
	sorties	192 642	264 906	457 548	239 240	696 788
	total	452 940	532 039	984 979	476 534	1 461 513
2011	entrées et sorties	441 430	545 468	986 898	501 790	1 488 688
2012	entrées et sorties	339 511	504 029	843 540	401 816	1 245 356
2013	entrées et sorties	371 910	538 373	910 283	439 460	1 349 743
2014	entrées et sorties	360 912	513 674	874 586	453 131	1 327 717

Source : ORTB

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



Source : ORTB

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

Îles	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bréhat	380 261	381 696	350 837	362 895	398 943	387 391	360 256	329 788	351 621	388 982
Batz	210 655	185 818	188 818	175 644	n.d.	n.d.	nd	nd	nd	nd
Ouessant/ Molène	257 985	219 969	268 543	236 144	269 824	252 673	254 856	240 600	242 610	241 675
Sein ⁽¹⁾	91 661	91 012	94 889	85 581	n.d.	n.d.	90 672	80 249	86 259	89 390
Les Glénan	55 780	64 486	45 716	42 516	36 032 ⁽²⁾	38 357 ⁽²⁾	nd	nd	nd	nd
Groix	461 856	461 148	462 926	430 990	449 787	448 240	453 691	435 505	425 743	429 926
Belle-Ile	914 515	897 964	863 558	810 175	838 293	813 204	847 559	821 506	810 583	815 547
Houat/Hoëdic	126 208	116 986	125 983	118 547	125 934	132 826	131 090	128 221	131 266	139 648
Total	2 498 921	2 419 079	2 401 270	2 262 492	2 118 813	2 072 691	2 138 124	2 035 869	2 048 082	2 105 168

Source : ORTB

n.d. : non disponible

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

Années	Brest	Concarneau	Lorient	Roscoff	St-Malo	TOTAL
2001	12 844		4 200	68	12 224	29 336
2002	12 510		1 114	0	19 728	33 352
2003	13 000		3 638	0	20 375	37 013
2004	5 200		1 658	12	21 115	27 985
2005	21 200		1 854	140	13 774	36 968
2006	27 400		2 054	56	18 546	48 056
2007	35 656		2 910	482	13 785	52 833
2008	24 132		11 752	0	14 296	50 180
2009	54 224		2 978	694	14 598	72 494
2010	68 302		9 336	2096*	17 106	96 840
2011	51 626	4 610	3 056	726	31 328	91 346
2012	9 158	4 528	8 604	0	25 637	47 927
2013	25 226	1 736	7 660	0	25 930	60 552
2014	32 176	1 726	6 965	0	11 758	52 625

Source : ORTB

* Route du Rhum

(1) Hors lignes saisonnières privées

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

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

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs par mode de transport en Bretagne en 2011

	Voiture, camion, fourgonnette	Deux-roues	Transport en commun	Marche à pied	Pas de transport	Total actifs
Selon le sexe						
Femmes	491 722	12 187	40 341	41 926	37 948	624 123
Hommes	555 175	31 142	35 846	37 365	28 821	688 349
Ensemble	1 046 897	43 329	76 186	79 291	66 768	1 312 472
Selon le lieu d'emploi						
Commune de résidence actuelle	286 577	24 379	32 360	74 519	64 157	481 991
Autre commune du département de résidence	681 038	17 289	33 728	3 384	1 569	737 008
autre département de la région de résidence	50 647	941	2 812	328	211	54 939
Autre	28 635	720	7 285	1 060	832	38 533
Ensemble	1 046 897	43 329	76 186	79 291	66 768	1 312 472

Source : INSEE RP 2011/Enquête annuelle du recensement

	Voiture, camion, fourgonnette	Deux-roues	Transport en commun	Marche à pied	Pas de transport	Total en nombre	Distance moyenne en km*	Durée moyenne en mn*
Selon la PCS								
Agriculteurs exploitants	15 316	717	100	9 213	14 812	40 159	5,1	3,7
Artisans, commerçants, chefs entreprise	66 066	1 403	1 271	5 896	11 348	85 984	11,9	9,2
Cadres et professions intellectuelles supérieures	141 336	5 600	14 482	9 543	5 411	176 372	35,4	25,2
Professions intermédiaires	277 082	8 518	18 219	13 476	5 824	323 119	27,6	20,9
Employés	275 682	10 278	26 777	27 528	24 012	364 277	17,7	13,9
Ouvriers	271 414	16 813	15 336	13 636	5 361	322 560	20,8	17,0
Selon le secteur d'activité								
Agriculture, sylviculture, pêche	33 181	2 000	551	11 530	17 755	65 017	8,7	7,0
Industrie	165 655	6 595	5 432	5 849	4 054	187 585	24,6	19,3
Construction	87 143	3 265	2 148	2 183	2 746	97 485	20,3	16,2
Commerce, transport et services divers	436 403	17 032	36 146	30 487	19 573	539 640	26,0	19,5
Admin, enseignement, santé, action sociale	324 515	14 438	31 909	29 241	22 641	422 744	19,8	15,5

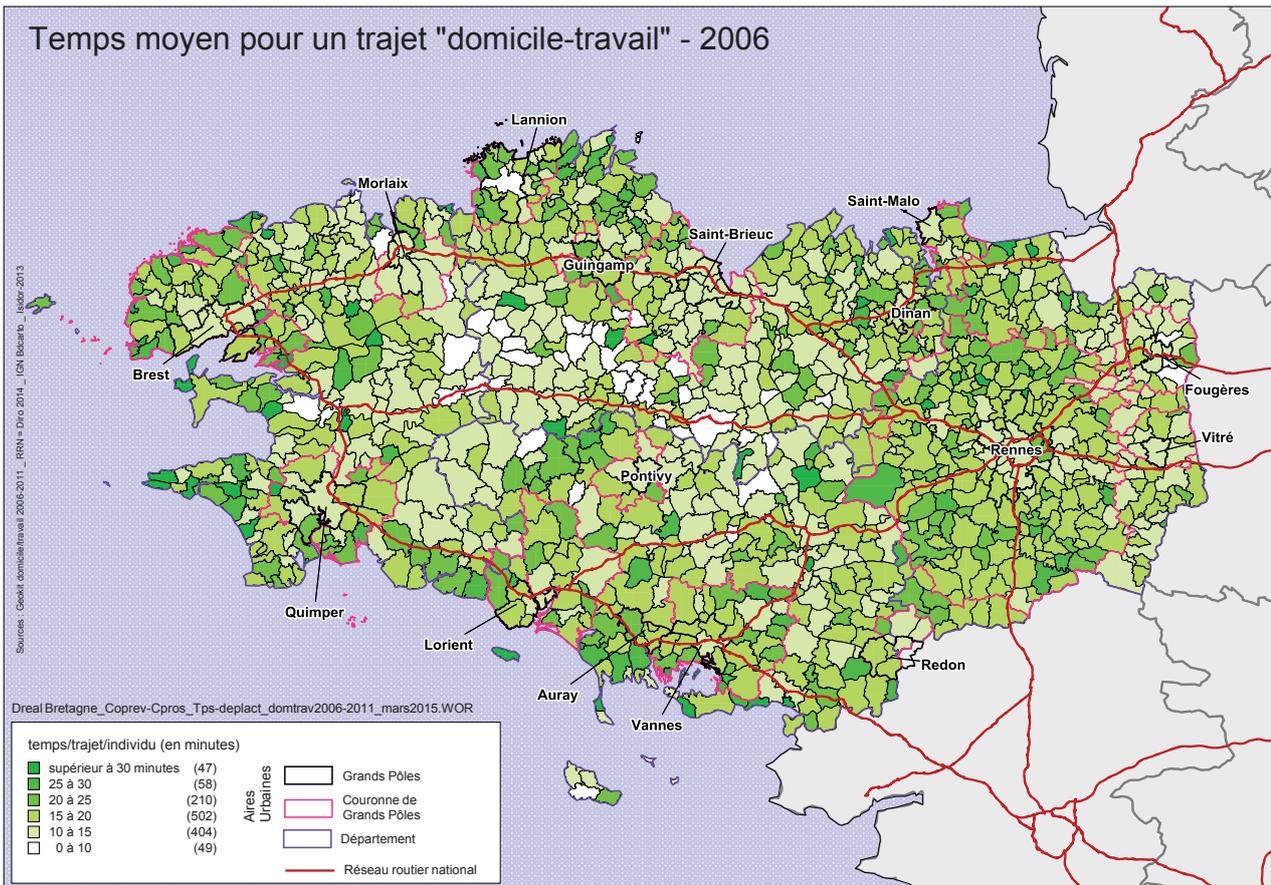
Source : INSEE RP 2011/Enquête annuelle du recensement

Répartition au lieu de résidence du nombre des actifs selon la distance du trajet domicile travail en Bretagne en 2011

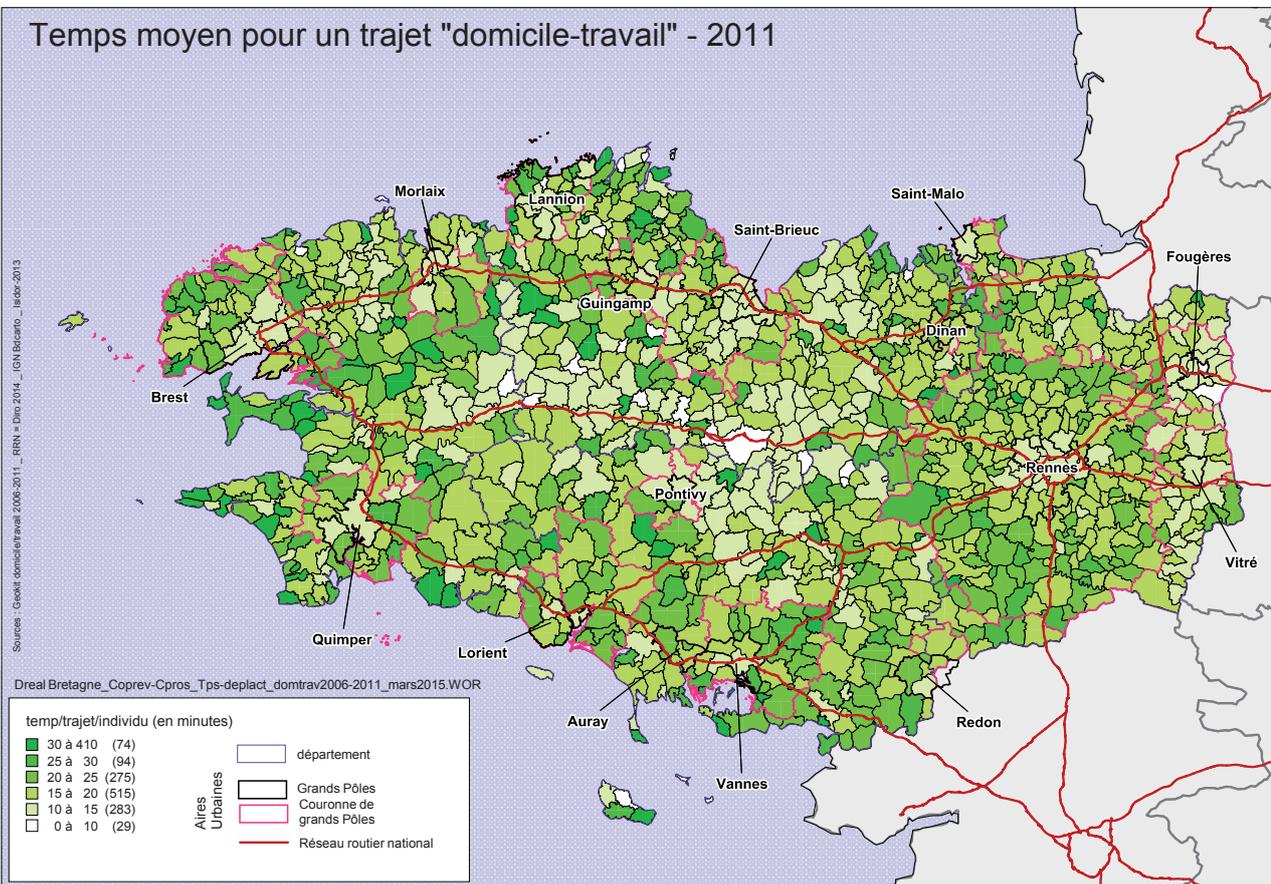
	< 1 km	1 à < 5 km	5 à < 10 km	10 à < 50 km	50 km ou +	Total actifs
selon le sexe						
Femmes	244 518	29 681	98 518	227 372	24 033	624 123
Hommes	237 762	27 964	102 409	264 637	55 577	688 349
Ensemble	482 280	57 645	200 927	492 009	79 610	1 312 472

Source : INSEE RP 2011/Enquête annuelle du recensement

Temps moyen pour un trajet "domicile-travail" - 2006



Temps moyen pour un trajet "domicile-travail" - 2011



LES VOYAGES À LONGUES DISTANCES

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

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

Répartition des kilomètres des voyages avec nuitée selon la région d'origine et le mode de transport

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

Source : MEDDE/ SoES / enquête SDT 2011

Répartition des kilomètres des aller-retours dans la journée selon la région d'origine et le mode de transport

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

Source : MEDDE/ SoES / enquête SDT 2011

Remarque

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

(1)

Camping-car, camionnette, véhicule utilitaire, bateau et une part de non renseignés

Le covoiturage

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

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

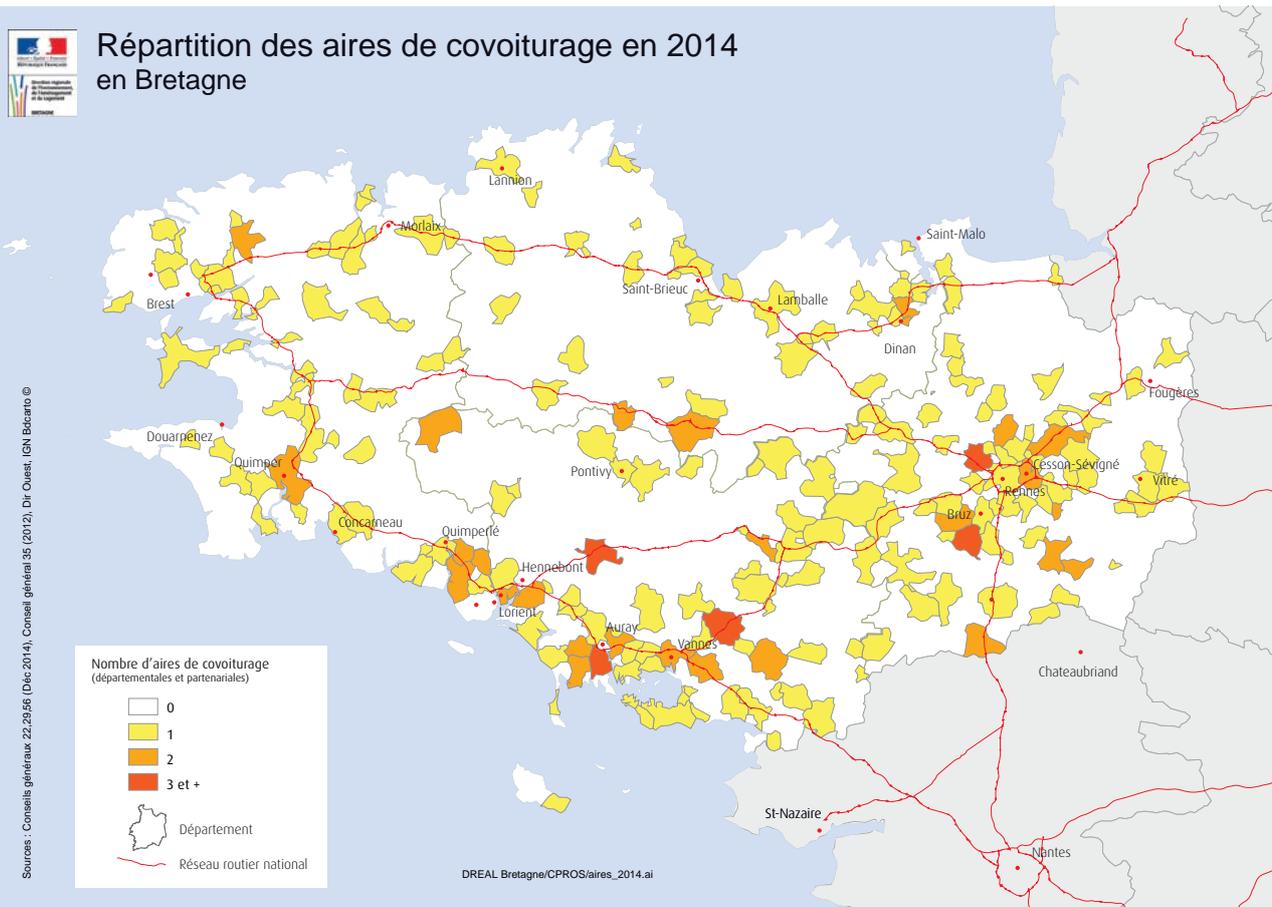
Ce mode de déplacement permet de diminuer les frais de transport en divisant le coût du trajet par le nombre de passagers et de réduire le trafic et la pollution. Il permet aussi de restaurer une certaine communication qui a disparu dans les transports en commun. Cependant, le covoiturage ne peut, en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

On distingue trois types de trajets de covoiturage :

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

(source : Cerema)

Répartition des aires de covoiturage en 2014 en Bretagne



LES FLUX INTRARÉGIONAUX

Sur la période 2010/2014, les flux intrarégionaux sont en progression par rapport à la période 2009/2013. Ils sont constitués à 99,5 % des flux routiers. En 2014, le transport routier en compte propre a renforcé sa part dans les échanges contrairement au compte d'autrui qui se rétracte d'autant. En flux glissant sur 5 ans, le transport en compte propre représente en 2014 environ 53 % des échanges soit près de 60 millions de tonnes transportées. C'est le volume le plus important transporté par les comptes-propres depuis 2007. Les flux interdépartementaux représentent une part importante des échanges internes à la Bretagne. Toujours en flux glissant sur 5 ans, ils arrivent à hauteur de 82,4 %. L'Ille-et-Vilaine en assure près du tiers et le Finistère plus du quart.

Les flux intrarégionaux (origine et destination en Bretagne)

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

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

en milliers de tonnes

(1)

Hors fret ferroviaire

Les flux routiers intrarégionaux

de → vers	Moyenne sur 5 ans (2010/2014)				Total
	22	29	35	56	
Côtes d'Armor	18 828	1 697	2 528	1 516	24 569
Finistère	1 385	23 941	693	1 871	27 890
Ille-et-Vilaine	2 556	982	32 147	1 381	37 065
Morbihan	1 796	2 188	1 100	17 454	22 537
Total	24 566	28 808	36 467	22 221	112 061

Source : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

Avertissement

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

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

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

Flux intrarégionaux routiers par type de produits

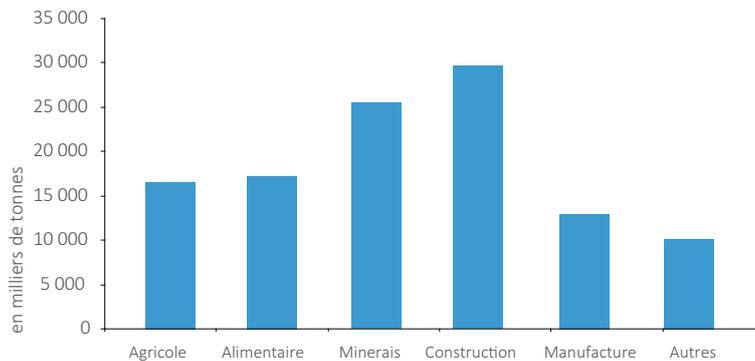
Les matériaux de construction demeurent les marchandises les plus échangées par la route à l'intérieur de la Bretagne soit 26,5 % des échanges. Mais ils reculent de 1,2 point sur 1 an. Suivent les minerais avec 25,5 Mt (+6,5 %), les produits alimentaires (+0,81 %), les produits agricoles (+5,8 %), les produits manufacturés (+3,7 %) et les produits énergétiques (-5,5 %).

Libellé Famille (ORTB)	Moyenne 2010 à 2014		
	compte d'autrui	compte propre	Total
Produits agricoles	8 271	8 246	16 517
Produits alimentaires	8 656	8 558	17 215
Produits énergétiques	1 859	1 601	3 460
Minerais	11 478	13 978	25 456
Produits métallurgiques	639	755	1 393
Matériaux de construction	10 707	19 014	29 721
Produits chimiques et engrais	972	629	1 602
Produits manufacturés	8 179	4 788	12 967
Ordures et déchets	1 061	1 926	2 987
Autres marchandises	723	20	743
Total	52 545	59 516	112 061

Sources : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

(en milliers de tonnes)

Flux routiers intrarégionaux (moyenne 2010/2014)



Avertissement

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

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

Regroupement des produits de la NST 2007

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

LES FLUX INTERRÉGIONAUX

L'ensemble des flux entretenus entre la Bretagne et les autres régions de France s'établit à 42,2 millions de tonnes, en léger repli de 1,2 % sur 1 an. Le poids de la route reste toujours aussi prépondérant. Elle assure 95,4 % du volume transporté. Le fret maritime assure 4,6 % du transport interrégional. C'est 0,9 point de moins sur 1 an et ce sont essentiellement (91 %) des marchandises entrantes. En 14 ans, et contrairement aux autres départements, l'Ille-et-Vilaine a conforté sa place dans ces échanges (+9,4 points). Il en représente maintenant pas loin des 2/3, le Morbihan 15 % (-4 points). Le Finistère passe sous la barre des 10 % (-4,6 points). Quant aux Côtes-d'Armor, sur cette période, son poids fléchit à peine (-0,7 point). La part des volumes de marchandises entrantes tourne en moyenne depuis 2000 autour de 55 %. Le volume des marchandises entrantes s'affaïsse sur un an de 2,5 % alors que le volume des sortantes augmente de 2,6 %.

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

Interrégional		2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ENTRANTS	Fer	2 906	2 065	n.d.						
	Mer (1)	2 380	2 156	2 461	2 467	1 884	1 533	1 841	2 025	1 771
	Route compte d'autrui	17 191	20 692	22 790	18 559	19 384	19 257	18 422	18 147	17 284
	Route compte propre	3 578	4 009	2 710	2 844	3 786	4 019	4 877	4 072	4 380
	Total flux entrants	26 055	28 922	27 961	23 870	25 054	24 808	25 140	24 244	23 435
SORTANTS	Fer	475	340	n.d.						
	Mer (1)	30	40	226	247	209	460	207	321	168
	Route compte d'autrui	14 061	15 421	17 080	14 753	16 550	15 765	15 149	13 747	15 038
	Route compte propre	3 576	3 281	2 390	3 006	3 127	3 729	5 185	4 332	3 515
	Total flux sortants	18 142	19 082	19 696	18 006	19 885	19 955	20 541	18 400	18 721
TOTAL des flux		44 197	48 004	47 657	41 876	44 940	44 763	45 681	42 644	42 156

Source : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises et ORTB

en milliers de tonnes

n.d. : données non disponibles

Évolution des échanges routiers interrégionaux par département

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

Source : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises et ORTB

en milliers de tonnes

(1) Y compris trafic intrarégional jusqu'en 2001

(2) Totaux hors flux ferroviaires à compte de 2008

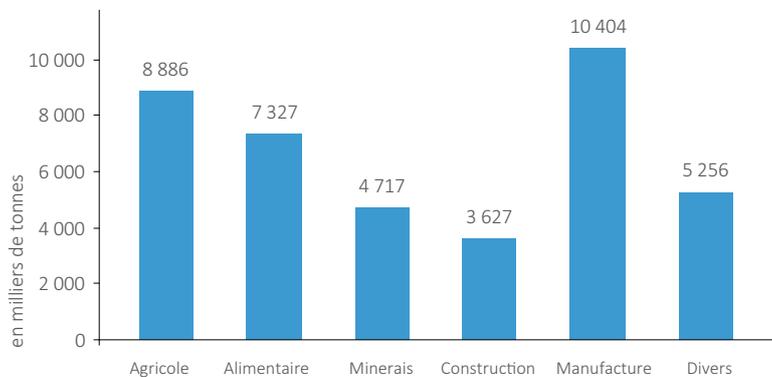
Le transport routier : évolution des échanges par type de produits

NST 2007 (regroupement ORTB)	Réceptions					Expéditions				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Produits agricoles	5 324	5 310	4 563	4 886	4 771	4 123	5 034	4 849	3 757	4 115
Produits alimentaires	4 184	4 086	4 163	3 789	3 501	4 535	4 100	5 160	4 936	3 826
Produits énergétiques	1 055	1 016	875	1 451	1 271	425	172	190	141	163
Minerais	1 298	1 458	2 609	1 810	1 970	1 354	1 080	1 457	1 238	2 746
Produits métallurgiques	546	790	556	561	483	332	401	334	322	314
Matériaux de construction	2 314	2 121	2 841	2 327	2 318	1 219	1 237	1 092	1 386	1 308
Produits chimiques et engrais	1 154	1 233	1 062	1 038	1 103	779	634	1 014	698	773
Produits manufacturés	6 847	6 755	6 302	5 914	5 879	5 850	5 877	5 414	4 682	4 524
Ordures et déchets	298	272	150	168	126	883	686	642	618	501
Autres marchandises	150	236	178	277	241	175	273	181	302	282
TOTAL	23 170	23 276	23 299	22 220	21 664	19 677	19 495	20 334	18 079	18 553

Source : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

Flux routiers interrégionaux en 2014



Source : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

Le volume global des produits transportés baisse en import comme en export. En 2014, les produits manufacturés sont les marchandises les plus transportées tant en import des autres régions qu'en export de la Bretagne. Ce type de marchandises représente 25,9 % de la totalité des échanges interrégionaux. Suivent les produits agricoles (22,1 %), les produits alimentaires (18,2 %), les minerais (11,7 %) et les matériaux de construction (9 %). Entre 2013 et 2014, les échanges de minerais ont augmenté de près de 55 %. Les produits agricoles progressent plus modestement (+2,8 %).

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

En 2014, le volume interrégional routier a fléchi sur 1 an (-0,2 %) en raison de la baisse des importations (-2,5 %). À l'inverse, les exportations ont augmenté leur volume de 2,6 %. Hors le Centre et l'Île-de-France, qui perdent respectivement 24 et 25 % de volume, les volumes de toutes les autres régions progressent. Les échanges avec les Pays-de-la-Loire représentent quasiment la moitié des marchandises (+1,4 point). La Basse-Normandie est la deuxième région à échanger le plus avec la Bretagne (13,2 %). Elle est suivie par la Haute-Normandie, le Centre et l'Île-de-France. Ces cinq régions assurent 78,4 % des échanges.

Régions (O/D)	Importations en Bretagne				Exportations de Bretagne				Total des échanges			
	2012	2013	2014	2014 (%)	2012	2013	2014	2014 (%)	2012	2013	2014	2014 (%)
Pays de la Loire	11 162	10 728	11 012	50,8	9 285	8 035	8 268	44,6	20 447	18 763	19 279	47,9
Basse-Normandie	3 510	2 384	2 443	11,3	3 232	2 555	2 883	15,5	6 743	4 939	5 326	13,2
Haute-Normandie	1 158	1 481	1 468	6,8	1 133	1 211	1 228	6,6	2 291	2 692	2 696	6,7
Centre	1 438	1 583	1 169	5,4	1 131	1 207	959	5,2	2 569	2 790	2 128	5,3
Île-de-France	1 113	1 509	1 001	4,6	1 395	1 287	1 098	5,9	2 508	2 796	2 099	5,2
Autres régions	4 918	4 535	4 571	21,1	4 159	3 785	4 118	22,2	9 077	8 319	8 688	21,6
Total	23 299	22 220	21 664		20 334	18 079	18 553		43 633	40 299	40 216	

Sources : MEDDE/SOeS base SITRA Marchandises

en milliers de tonnes

LES FLUX INTERRÉGIONAUX

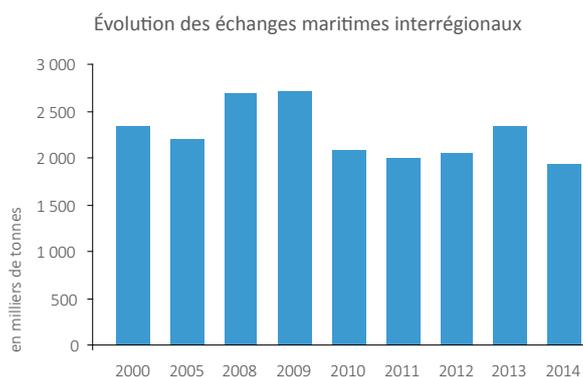
Depuis 2000, le transport maritime entre la Bretagne et les autres régions françaises connaît son résultat le plus bas en 2014, avec 1,94 Mt de marchandises échangées. Cette baisse touche aussi bien les importations (-12,5 %) que les exportations (-47,7 %). Les importations représentent 91,4 % de échanges. Les produits énergétiques arrivent en première place avec 39,2 % du volume. Les minerais sont le deuxième type de marchandises transportées avec 31,1 % du volume interrégional maritime total devant les produits chimiques et engrais avec 9,6 %. Ces trois types de marchandises sont à plus de 98 % des importations et totalisent près de 80 % des échanges.

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

Années	Import	Export	Total
2000	2 305,8	31,4	2 337,1
2005	2 155,9	40,4	2 196,3
2008	2 461,4	225,5	2 686,9
2009	2 466,5	247,2	2 713,7
2010	1 884,0	208,7	2 092,7
2011	1 532,6	460,2	1 992,7
2012	1 841,0	206,9	2 047,9
2013	2 024,6	320,9	2 345,5
2014	1 771,4	168,0	1 939,4

Source : ORTB

en milliers de tonnes



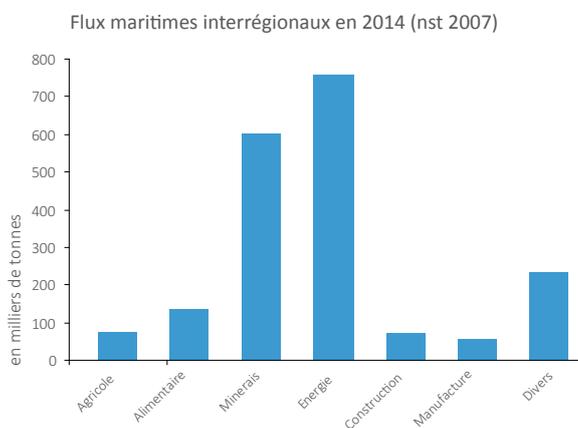
Source : ORTB

Le transport maritime : importations et exportations par type de produits en 2014

Libellé Famille (ORTB)	Import	Export	Total
Produits agricoles	61,8	14,2	75,9
Produits alimentaires	73,6	63,0	136,6
Produits énergétiques	757,1	3,0	760,1
Minerais	576,9	25,7	602,6
Produits métallurgiques	0,4	0,0	0,4
Matériaux de construction	73,3	0,0	73,3
Produits chimiques et engrais	185,1	0,3	185,5
Produits manufacturés	42,4	12,7	55,1
Ordures et déchets	0,0	47,3	47,3
Autres marchandises	0,3	0,3	0,6
Non déterminé	0,6	1,4	2,0
Total	1 771,4	168,0	1 939,4

Source : ORTB

en milliers de tonnes



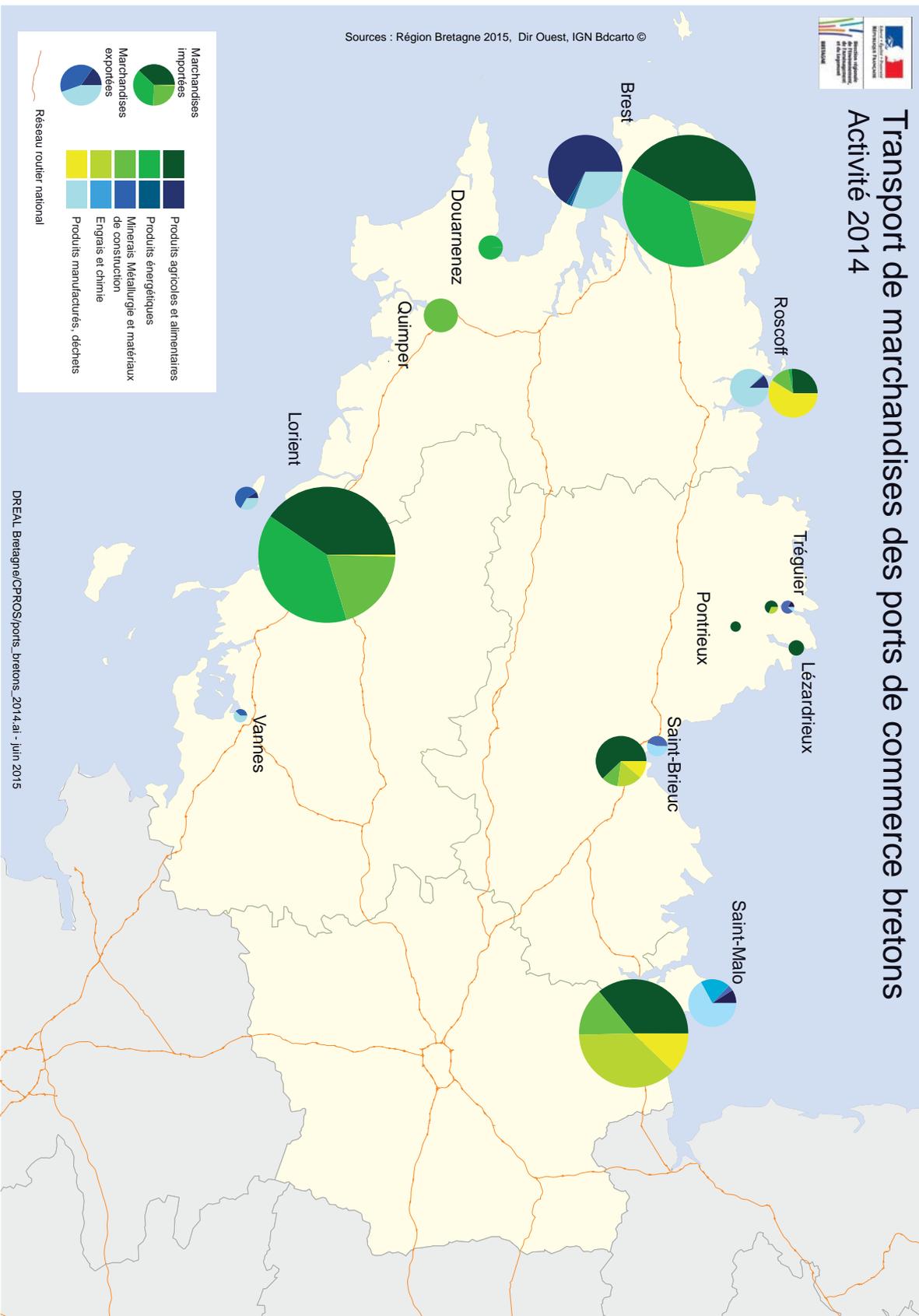
Source : ORTB

Avertissement

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 2014



Remarque

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

LES FLUX INTERNATIONAUX

Les échanges de marchandises de la Bretagne avec les pays étrangers perdent de leur valeur, en 2013, cela représente un recul de 920 M€ par rapport à 2012 (-4,3 %). Les flux se font à grande majorité avec les pays de l'UE (63,4 %) et pour cette destination ils sont à près de 80 % routiers. A contrario, les trafics avec les pays extra-communautaires se font essentiellement par voie maritime (69 %) et aérienne (22 %).

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

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

Sources : MEDDE/ SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Les flux internationaux par département, zone d'échanges et mode de transport en 2013 (en valeur)

Mode de transport		22	29	35	56	Bretagne
Intra-communautaire	air	22,1	51,1	82,7	4,9	160,8
	fer	5,8	20,1	384,3	15,0	425,2
	mer	224,8	736,1	609,4	443,4	2 013,7
	route	1 295,9	2 435,5	4 131,7	2 018,7	9 881,8
	Total	1 548,7	3 242,7	5 208,1	2 482,0	12 481,4
Extra-communautaire	air	159,7	341,9	542,1	531,2	1 574,9
	fer	0,0	0,1	3,0	0,0	3,0
	mer	320,1	1 878,6	1 737,4	1 011,5	4 947,6
	route	59,6	143,9	318,4	165,1	687,0
	Total	539,3	2 364,5	2 600,8	1 707,8	7 212,5
Autres (1)	air	2,3	1,5	20,3	0,8	24,8
	fer	0,0	4,2	0,1	0,2	4,5
	mer	1,4	14,0	16,7	8,5	40,6
	route	100,6	212,5	434,8	178,8	926,7
	Total	104,3	232,2	471,9	188,3	996,7
Total	Air	184,1	394,5	645,1	536,9	1 760,5
	Fer	5,8	24,3	387,4	15,1	432,7
	Mer	546,4	2 628,7	2 363,5	1 463,4	7 001,9
	Route	1 456,1	2 791,9	4 884,9	2 362,7	11 495,5
	Total	2 192,4	5 839,3	8 280,8	4 378,1	20 690,6

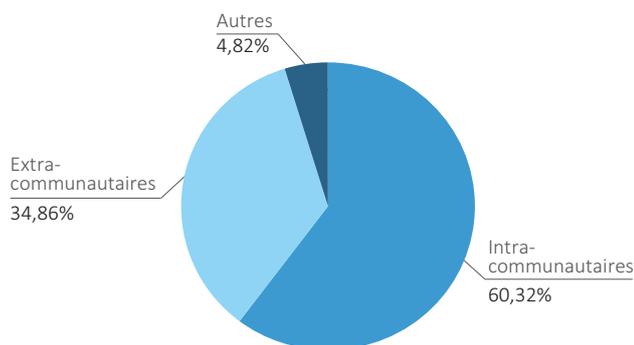
Sources : MEDDE/ SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

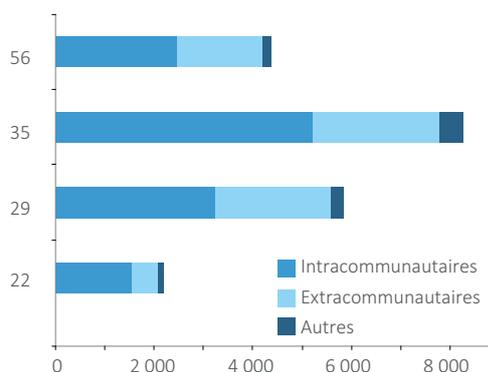
(1)

Pour être totalement exhaustif, il est nécessaire de faire figurer dans le tableau de synthèse sur les flux internationaux une catégorie « Autres ». En 2013, cette modalité regroupe 5% de l'ensemble des flux de marchandises entre la Bretagne et l'étranger (997 millions d'euros sur un total de 20,69 milliards d'euros). Elle correspond aux deux cas de figure suivants : d'un côté des marchandises provenant d'un pays hors union-européenne ayant été dédouanées dans un pays de l'Union européenne avant d'arriver en France (exemple : en 2007, la Bretagne a importé depuis les USA, 229 millions d'euros de marchandises dédouanées pour partie aux Pays-bas et aussi au Danemark). Ces marchandises ont donc fait l'objet d'une déclaration d'échange de biens (DEB) comme pour toute marchandises circulant au sein de l'Union européenne et non d'une 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 (exemple, en 2007, la Bretagne a importé depuis les pays de l'Union européenne 38 millions d'euros de marchandises dédouanées majoritairement en Russie et en Suisse).

par zone d'échanges



par département



Source : MEDDTE/ SOeS base SITRA Marchandises

Les importations et exportations par pays en 2013 (en valeur)

Pays Intra-communautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Allemagne	1 300,8	1 074,6	2 375,4	19,0
Autriche	63,8	79,0	142,9	1,1
Danemark	77,1	94,9	172,0	1,4
Espagne	832,2	867,2	1 699,5	13,6
Finlande	56,2	34,0	90,1	0,7
Grèce	11,0	121,0	132,0	1,1
Irlande	191,5	75,2	266,6	2,1
Italie	627,3	890,9	1 518,2	12,2
Pays-Bas	715,6	522,9	1 238,5	9,9
Portugal	210,4	116,6	327,0	2,6
Royaume-Uni	603,8	766,8	1 370,7	11,0
Suède	134,1	137,5	271,6	2,2
UEBL	834,9	794,1	1 629,0	13,1
Nouveaux 12	556,5	691,5	1 248,0	10,0
Total	6 215,1	6 266,3	12 481,4	100,0

Pays Extracommunautaire	Import	Export	Total	Part (%)
Autres pays d'Europe	484,3	607,8	1 092,2	15,1
Afrique	361,3	843,4	1 204,7	16,7
Amérique du Nord	557,0	629,0	1 186,0	16,4
Autres pays d'Amérique	353,4	254,4	607,8	8,4
Asie	1 275,6	1 651,2	2 926,8	40,6
Océanie	13,0	85,6	98,6	1,4
DOM-TOM et divers	23,8	72,6	96,4	1,3
Total	3 068,4	4 144,1	7 212,5	100,0

Source : MEDDE/ SOeS base SITRA Marchandises

en millions d'euros

Les relations commerciales de la Bretagne avec les pays de l'Union européenne ne sont plus déficitaires : les exportations en représentent 50,2 %. L'ensemble des échanges est en perte de vitesse sur tous les pays hormis les nouveaux pays de la zone européenne (+6,2 %). L'Allemagne et l'Espagne sont les deux pays qui échangent le plus avec la Bretagne (32,7 %). Belgique et Luxembourg (13,1 %) se rapprochent de l'Espagne et restent devant l'Italie (12,2 %).

En revanche, les transactions commerciales réalisées avec les autres pays du monde sont toujours excédentaires (57,5 % d'exportations). Elles reculent de 4,7 % depuis 2012. En 2013, seuls l'Amérique du Nord et l'Océanie renforcent leurs échanges. Les transactions réalisées avec l'Afrique se stabilisent (0,4 %). L'Asie tient de loin la première place (40,6 %) avec cependant des transactions en baisse sur un an de 4,7 % et une perte d'un point depuis 2011. Le poids des pays d'Europe qui ne font pas partie de l'UE diminue également d'un point sur la même période. La plus forte hausse revient aux pays d'Amérique du Nord (+2,9 points) qui arrivent juste derrière l'Afrique.

(1)

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

LES FLUX INTERNATIONAUX

Évolution des types de produits échangés (en valeur)

Groupes NST 2007		Flux intracommunautaires			Flux extracommunautaires		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
Routier	Produits agricoles	478,2	486,3	498,6	29,0	26,8	23,5
	Produits alimentaires	2 786,4	2 889,3	3 018,0	158,0	146,5	153,8
	Produits énergétiques	13,2	18,3	16,6	0,3	0,0	0,0
	Minerais	63,8	60,7	68,0	4,8	4,2	5,6
	Produits métallurgiques	900,8	808,2	765,7	21,2	20,9	21,2
	Matériaux de construction	197,2	192,9	185,7	7,2	6,3	5,4
	Produits chimiques et engrais	1 804,3	1 891,8	1 996,4	167,7	129,8	132,2
	Produits manufacturés	4 416,3	3 664,5	3 290,5	423,6	379,4	342,3
	Ordures et déchets	40,1	44,6	42,4	0,1	0,1	0,1
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	6,4	5,3	2,9
	Total	10 700,3	10 056,6	9 881,8	818,3	719,4	687,0
Ferroviaire	Produits agricoles	10,8	10,6	11,9	0,0	0,0	0,0
	Produits alimentaires	3,0	4,7	4,3	0,0	0,0	0,0
	Produits énergétiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Produits métallurgiques	15,8	3,6	0,4	0,0	0,0	0,0
	Matériaux de construction	0,2	0,6	0,5	0,0	0,0	0,0
	Produits chimiques et engrais	2,4	4,9	5,2	0,0	0,0	0,0
	Produits manufacturés	497,7	517,1	402,8	60,5	65,9	3,0
	Ordures et déchets	0,3	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Total	530,2	544,2	425,2	60,5	65,9	3,0
Maritime	Produits agricoles	224,6	195,9	204,4	331,9	368,4	308,3
	Produits alimentaires	571,9	624,0	687,5	1 827,9	2 081,0	2 006,2
	Produits énergétiques	324,8	584,4	295,6	263,8	158,3	287,7
	Minerais	22,5	17,2	15,7	85,3	40,1	36,0
	Produits métallurgiques	48,4	37,7	49,4	188,8	148,7	137,8
	Matériaux de construction	21,2	17,3	23,3	50,9	50,5	50,2
	Produits chimiques et engrais	319,3	342,1	315,1	508,0	518,1	545,8
	Produits manufacturés	519,3	530,8	394,0	1 499,8	1 655,4	1 549,0
	Ordures et déchets	43,8	39,2	28,8	9,4	8,1	10,8
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	16,9	19,5	15,9
	Total	2 095,8	2 388,5	2 013,7	4 782,6	5 048,2	4 947,6
Aérien	Produits agricoles	0,8	1,0	2,2	61,9	80,4	72,8
	Produits alimentaires	0,3	0,5	0,7	24,3	25,5	22,8
	Produits énergétiques	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Minerais	0,0	0,0	0,0	0,4	0,6	0,3
	Produits métallurgiques	1,4	0,9	0,7	23,0	31,2	23,5
	Matériaux de construction	0,1	0,0	0,0	3,4	3,6	4,1
	Produits chimiques et engrais	32,7	38,2	31,6	502,9	588,5	539,5
	Produits manufacturés	276,5	142,6	125,6	874,9	902,4	899,0
	Ordures et déchets	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	24,9	26,2	12,9
	Total	311,9	183,3	160,8	1 515,8	1 658,8	1 574,9
Tous modes	Produits agricoles	714,4	693,8	717,0	422,8	475,6	404,5
	Produits alimentaires	3 361,6	3 518,5	3 710,5	2 010,1	2 252,9	2 182,7
	Produits énergétiques	338,0	602,7	312,2	264,1	158,4	287,8
	Minerais	86,3	78,0	83,7	90,5	45,0	41,8
	Produits métallurgiques	966,3	850,3	816,2	233,0	200,8	182,5
	Matériaux de construction	218,7	210,8	209,6	61,6	60,5	59,8
	Produits chimiques et engrais	2 158,7	2 276,9	2 348,3	1 178,6	1 236,5	1 217,5
	Produits manufacturés	5 709,8	4 855,0	4 212,8	2 858,7	3 003,2	2 793,3
	Ordures et déchets	84,1	86,7	71,2	9,6	8,5	10,9
	Autres marchandises	0,0	0,0	0,0	48,1	51,0	31,7
	Total	13 638,1	13 172,7	12 481,4	7 177,2	7 492,3	7 212,5

Sources : MEDDE / SOeS base SITRA Marchandises

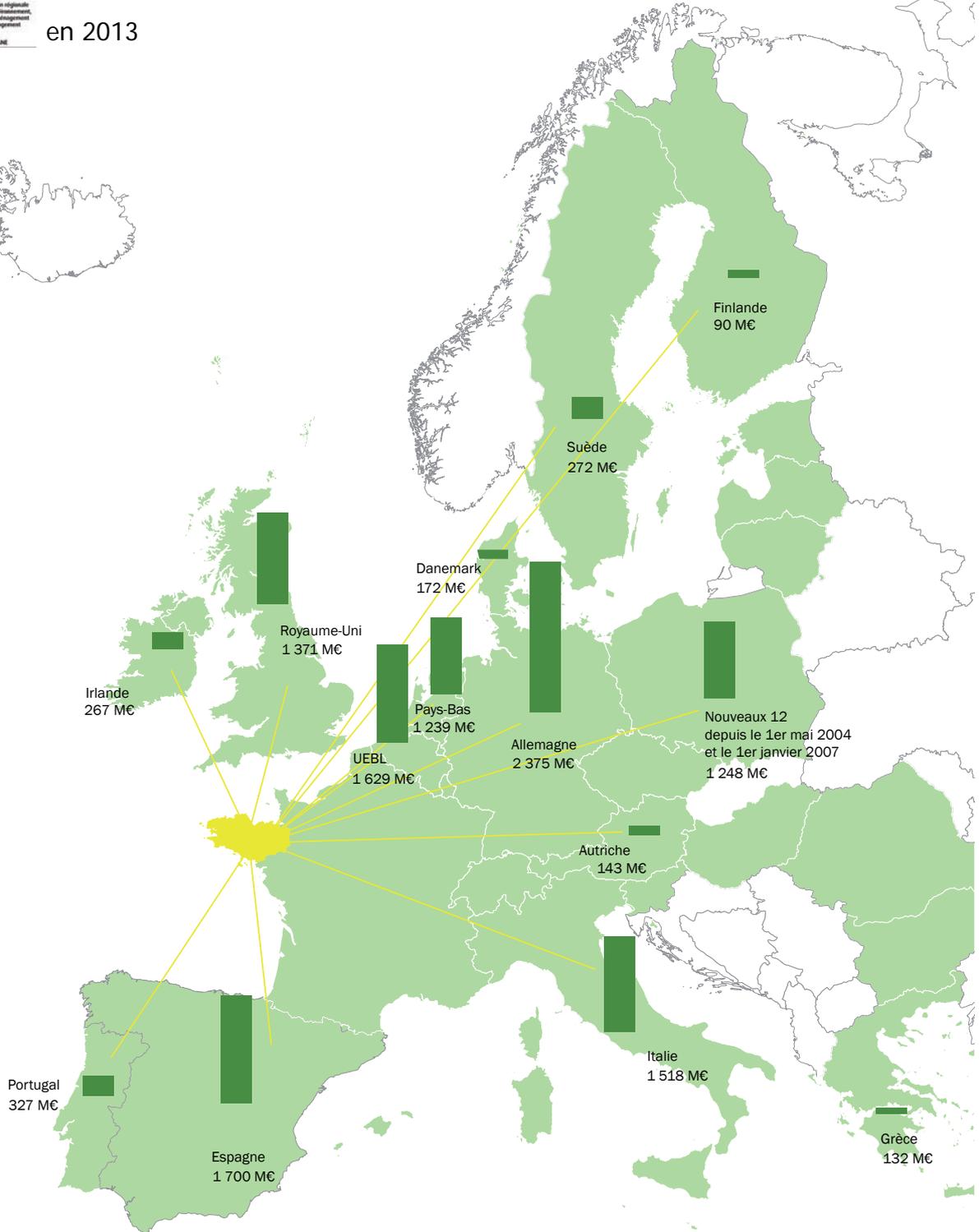
en millions d'euros

Les flux extracommunautaires baissent de 4,7 % après la forte progression de 2011 (+20 %). Les échanges avec les pays de l'Union continuent de baisser depuis 2011 mais leur valeur reste encore plus forte que celle atteinte en 2010. Les flux réalisés avec les pays extracommunautaires, pour la première année, baissent de 3,7 %. Sur l'ensemble des échanges, la route perd moins en volume que les autres modes. Elle renforce ainsi son poids dans ces échanges (53,7 %) contrairement aux autres modes : le transport ferroviaire perd 0,8 point le maritime 0,6 point et l'aérien 0,1. Les produits alimentaires (30 %), manufacturés (35,6 %) et chimiques (18,1 %) occupent, tout mode confondu, plus de 83 % des échanges.



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

en 2013



Sources : MEDDE/SocS/SITRA-M 2013

Dreal Bretagne Corros flux europe 2013.ai fév-2015

L'ACTIVITÉ DES PORTS ET AÉROPORTS

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

Le volume de marchandises échangées dans les ports bretons a perdu en 4 ans 913 000 tonnes. La baisse a été le plus fortement ressentie en 2012 et 2013. En 2014, elle n'est plus que de 0,8 %. Elle touche huit ports dont les deux plus importants (Brest et Lorient), et représente 337 000 tonnes de marchandises en moins. Saint-Malo, pour la deuxième année consécutive, est le seul des trois grands ports décentralisés à la Région à afficher une hausse des volumes (+14 %). Trois autres ports ont des résultats en progression : Le Légué (+14 %), Lézardrieux (76 %) et Douarnenez (10 %). Ces 4 ports apportent à la région un supplément de 64 300 tonnes par rapport à 2013.

PORTS	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014				Evol. 14-13
									Sorties	Entrées	Total	Total (%)	
Brest	2 387,4	2 762,1	2 789,6	2 814,4	2 944,0	2 969,0	3 033,5	2 887,5	669,3	2 137,3	2 806,6	35,1	-2,8
Concarneau	1,8						0,1	0,28		0,198	0,2	0,0	-29,3
Douarnenez	52,9	38,9	68,4	68,4	64,9	71,8	63,0	65,0		71,5	71,5	0,9	10,1
Landerneau	10,9	9,9		7,8	7,6	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Légué*	337,9	346,6	371,4	261,4	348,5	364,2	336,3	320,9	51,2	311,3	366,1	4,6	14,1
Lézardrieux	21,2	16,8	24,9	20,4	21,0	22,8	25,8	16,7		29,2	29,2	0,4	75,5
Lorient	2 753,8	2 858,6	3 010,9	2 550,3	2 667,5	2 608,7	2 475,4	2 462,4	66,6	2 259,0	2 325,6	29,1	-5,6
Pontrieux	75,2	92,3	102,3	90,0	86,6	77,2	87,3	71,3		13,7	13,7	0,2	-80,7
Quimper	229,9	246,2	234,0	257,7	192,6	207,9	210,8	174,6		141,2	141,2	1,8	-19,1
Redon	77,4	83,4	80,7	71,1	60,4	62,6	54,6	-			0,0	0,0	-
Roscoff	545,6	557,7	498,9	461,2	484,6	491,2	485,1	485,4	176,4	291,1	467,5	5,8	-3,7
St-Malo	1 839,9	2 015,9	1 925,7	1 629,9	1 971,6	1 789,1	1 450,6	1 504,8	279,8	1 436,0	1 715,8	21,4	14,0
Tréguier	91,2	94,8	94,7	82,7	37,8	68,1	46,3	45,3	20,9	20,8	41,7	0,5	-7,8
Vannes	27,2	30,7	26,7	25,2	27,0	25,9	25,6	29,2	22,5		22,5	0,3	-22,8
TOTAL	8 452,2	9 153,7	9 228,1	8 340,6	8 914,1	8 758,5	8 294,4	8 063,3	1 286,7	6 711,3	8 001,6	100,0	-0,8

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

Après la forte augmentation de 2011 (+23,6 %), le volume de marchandises transportées par le fret aérien baisse pour la troisième année consécutive. En trois ans, c'est 5,4 millions de tonnes de moins transportées par ce fret. Les volumes baissent globalement sur un an de 12,6 % en raison de la diminution très importante du trafic dans l'aéroport de Brest. Celui-ci se réduit de plus de 66 % : soit près de 3 000 tonnes de fret en moins. Rennes en revanche, augmente son volume de 900 tonnes. Le fret aérien et camionné occupe 84 % du trafic et le postal diminue de 33,4 %.

Aéroports	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014				Evol. 14-13
									Total	Aérien + Camionné	Postal	Total (%)	
Brest	4 605	4 774	4 809	4 592	4 942	5 319	4 722	4 470	1 504	1 304	200	10,4	-66,4
Rennes	11 402	12 537	14 534	12 107	11 170	14 599	13 288	12 094	12 981	10 934	2 047	89,6	7,3
TOTAL	16 007	17 311	19 343	16 699	16 112	19 918	18 010	16 564	14 485	12 238	2 247	100,0	-12,6

Source : CRCI de Bretagne

en milliers de tonnes

LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES

Depuis le passage de la SHON à la surface de plancher pour les permis de construire déposés ou modifiés, c'est la troisième année consécutive avec ce nouveau système de calcul. En 2014, 59 bâtiments non agricoles de plus de 1 000 m² ont été autorisés en Bretagne contre 50 en 2013. Cela représente une surface de planchers de 206 000 m² en augmentation substantielle (84 %) sur 1 an. L'Ille-et-Vilaine et les Côtes-d'Armor ont une progression aussi bien en nombre de bâtiments qu'en surface de plancher. Seul le département du Morbihan subit une baisse à la fois du nombre de bâtiments et de leur surface.

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

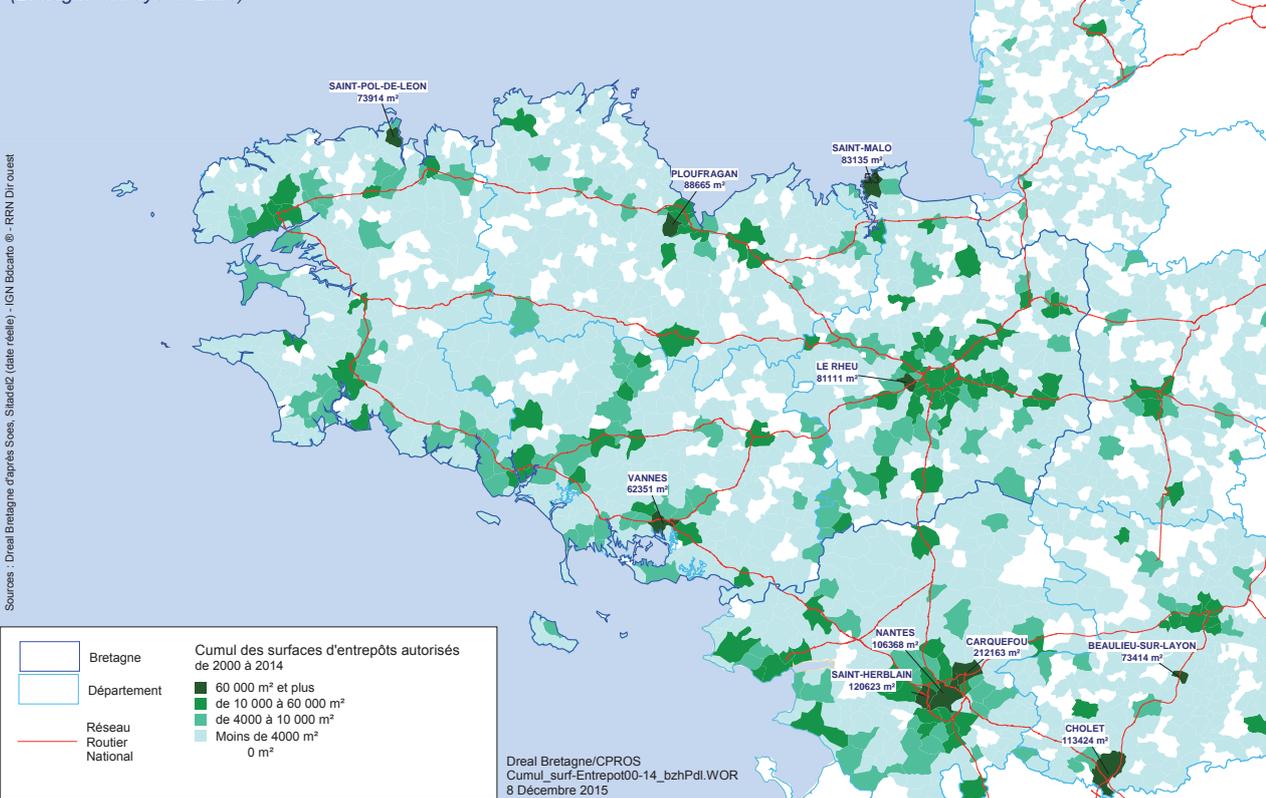
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nombre de bâtiments													
22	11	7	5	8	3	4	9	15	10	3	7	1	14
29	8	4	6	4	9	10	17	11	10	17	18	13	11
35	20	14	9	15	14	23	21	16	24	15	16	19	22
56	4	3	7	7	7	18	10	22	11	11	12	17	12
Région	43	28	27	34	33	55	57	64	55	46	53	50	59
Surface des bâtiments (en milliers de m ²)													
22	56	17	11	23	4	7	46	45	21	6	18	1	63
29	16	6	10	5	29	17	46	23	21	95	39	23	27
35	77	29	25	32	107	57	86	66	83	44	51	49	85
56	6	6	13	22	16	47	19	63	18	32	20	38	31
Région	155	59	60	83	155	128	198	198	144	177	128	112	206

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

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.

Cumul des surfaces des entrepôts autorisés de 2000 à 2014 (Bretagne et Pays de Loire)



LA LOGISTIQUE

L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

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

Conditionnement	2012			2013			2014		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Conteneur	578	853	1 431	530	765	1 295	651	731	1 382
Palettes	7 246	6 833	14 078	6 969	6 882	13 851	6 491	6 828	13 319
Produits emballés	994	386	1 380	1 386	230	1 615	1 215	241	1 456
Vrac	10 401	8 325	18 726	9 744	6 810	16 554	10 084	7 683	17 768
Autre	3 959	3 812	7 770	3 556	3 330	6 886	3 181	3 013	6 194
Total	23 178	20 209	43 386	22 185	18 016	40 201	21 622	18 496	40 119

Source : MEDDE / SOeS base SITRA Marchandises

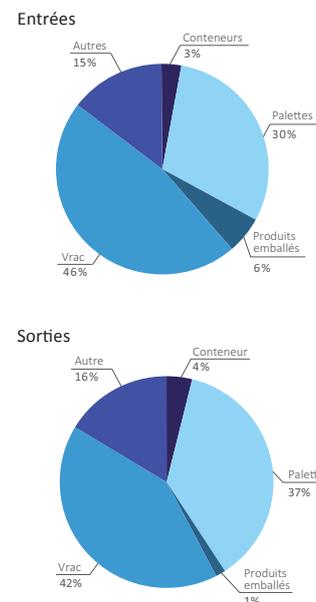
(en milliers de tonnes)

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

Conditionnement détaillé	2012		2013		2014	
	INTRA	INTER	INTRA	INTER	INTRA	INTER
Vrac liquide et gazeux	5,6	6,7	7,0	4,5	7,2	3,8
Vrac solide	62,9	36,5	62,2	36,7	63,1	40,5
Grands conteneurs	1,2	2,2	0,6	2,3	1,2	2,0
Autres conteneurs	0,7	1,1	1,5	0,9	1,5	1,5
Marchandises palettisées	13,0	32,4	13,5	34,5	11,8	33,2
Marchandises préélinguées	0,1	0,8	0,2	0,7	0,1	0,3
Unités mobiles automotrices	1,9	1,2	1,9	1,3	2,1	1,4
Animaux vivants	2,0	1,8	1,4	1,5	1,9	0,9
Autres unités mobiles	0,4	1,5	0,4	0,2	0,4	0,1
Solides emballés	0,1	1,2	0,4	0,5	0,3	0,6
Liquides et Gaz emballés	2,7	2,0	2,4	3,5	2,1	3,0
Autres conditionnement	9,3	12,7	8,4	13,4	8,2	12,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MEDDE / SOeS base SITRA Marchandises

(en %)



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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Flux palettes en intrarégional	13 667	15 287	17 230	12 283	14 936	17 419	14 038	15 140	13 429
Flux palettes en interrégional	16 055	16 689	17 646	14 465	15 823	16 029	14 078	13 851	13 319
Total flux palettes	29 723	31 976	34 876	26 748	30 759	33 447	28 116	28 990	26 747
Total des flux routiers nationaux*	162 921	162 242	177 707	140 045	157 054	156 986	156 830	149 701	152 277
Part des palettes dans l'ensemble des flux routiers	18,2%	19,7%	19,6%	19,1%	19,6%	21,3%	17,9%	19,4%	17,6%

Source : MEDDE / SOeS base SITRA Marchandises

(en milliers de tonnes)



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-transports-bretagne.fr

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

Rédaction : Pascal LAUZIER - DREAL / COPREV

Conception-réalisation : Stéphane MAHÉ - DREAL / Com

Annie LEHUGER - DREAL / COPREV

Crédits photos : DREAL Bretagne

Dépôt légal : 1^{er} trim. 2016 - ISSN 1959-0377

Impression :