



LES TRANSPORTS en Bretagne



L'activité

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



Les voyageurs

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



Les marchandises

les échanges suivant le mode de transport et la géographie des flux (intrarégionaux, interrégionaux, internationaux), l'activité des ports et des aéroports, la logistique...

SOMMAIRE

L'ACTIVITÉ

04

Les indicateurs socio-économiques	04
Les entreprises de transport	08
Les immatriculations et le parc de véhicules	10
Les ventes de produits pétroliers	18
La sécurité routière	20
La formation	22
Le contrôle du transport routier	23
Le trafic routier	24
L'environnement et les transports	26

LES VOYAGEURS

30

Le transport aérien	30
La carte des infrastructures de transports	32
Le transport ferroviaire	34
Le transport urbain	37
Le transport interurbain	38
Le transport maritime	40
Les déplacements domicile-travail	42
Les voyages à longues distances	44
Le covoiturage	45

LES MARCHANDISES

46

Les flux intrarégionaux	46
Les flux interrégionaux	48
Les flux internationaux	52
L'activité des ports et des aéroports	56
La logistique	58



AVANT-PROPOS

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

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

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

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

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

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

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

André JOURT
Président de l'ORTB

Françoise NOARS
Directrice Régionale
de l'Environnement, de
l'Aménagement et
du Logement
Secrétaire de l'ORTB



Population

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métropolitaine
Nombre d'habitants au 1er janvier 2008	581 570	890 509	967 588	710 034	3 149 701	62 134 963
Superficie en km ²	6 878	6 733	6 775	6 823	27 208	543 965
Densité (hab/km ²)	85	132	143	104	116	114
Evolution de la population 2007-2008	0,96%	0,52%	1,23%	1,07%	0,94%	0,55%
Evol. annuelle moyenne de la pop. 1999-2008	0,78%	0,49%	1,22%	1,09%	0,90%	0,67%
Part des moins de 20 ans (2007)	23,2%	23,9%	26,1%	23,8%	24,4%	24,7%
Part des 20-59 ans (2007)	49,6%	51,9%	54,6%	51,6%	52,3%	53,8%
Part des 60 ans ou plus (2007)	27,2%	24,2%	19,3%	24,6%	23,3%	21,5%

Source : INSEE, recensement de la population de 1999 et enquêtes annuelles de recensement de 2006 à 2010

Au 1er janvier 2008, la Bretagne compte 3 149 701 habitants. La population bretonne a augmenté de près de 1% en un an (0,94 %). Cette croissance est bien supérieure à celle de la France métropolitaine dans son ensemble (0,55 %).

La région Bretagne a une densité de population très légèrement supérieure à la moyenne française. La Bretagne représente 5 % de la population métropolitaine localisée sur 5 % du territoire.

La population bretonne est dans son ensemble plus âgée que la moyenne française. Seul le département d'Ille-et-Vilaine a une structure de population plus jeune.

Les villes bretonnes de plus de 15 000 habitants au 1er janvier 2008

Dpt	Ville	Population municipale	Evol. annuelle moyenne (en %)	
		2008	1990-1999	1999-2008
35	Rennes	206 655	0,5	0,0
29	Brest	142 097	0,1	-0,6
29	Quimper	63 929	0,7	0,1
56	Lorient	58 148	0,0	-0,2
56	Vannes	52 983	1,4	0,3
35	Saint-Malo	48 211	0,6	-0,6
22	Saint-Brieuc	45 879	0,3	-0,1
56	Lanester	22 490	-0,1	0,3
29	Concarneau	20 096	0,5	0,4
35	Fougères	20 078	-0,2	-0,9
22	Lannion	19 733	0,9	0,8
56	Ploemeur	18 194	0,4	-0,1
35	Vitré	16 688	0,6	1,0
35	Bruz	15 587	5,6	1,9
29	Morlaix	15 574	-0,5	-0,3
35	Cesson-Sévigné	15 239	1,4	0,7
29	Douarnenez	15 066	-0,4	-0,5

Source : INSEE recensement- Populations légales 2008

Au 1er janvier 2008, 17 villes bretonnes ont une population supérieure à 15 000 habitants. Rennes et Brest devançant largement un groupe de 5 villes ayant toutes entre 65 000 et 45 000 habitants (Quimper, Lorient, Vannes, Saint-Malo et Saint-Brieuc). Les 10 villes suivantes ont moins de 25 000 habitants.

L'Ille-et-Vilaine compte six villes de plus de 15 000 habitants, le Finistère en compte cinq, le Morbihan quatre et les Côtes d'Armor deux seulement.

NB :

Le terme générique de "populations légales" regroupe pour chaque commune sa population municipale, sa population comptée à part et sa population totale.

Les populations légales sont définies par le décret n°2003-485 publié au Journal officiel du 8 juin 2003, relatif au recensement de la population. Désormais, elles sont actualisées et authentifiées par un décret chaque année. Environ 350 textes législatifs ou réglementaires font référence à ces populations.

La population municipale comprend les personnes ayant leur résidence habituelle (au sens du décret) sur le territoire de la commune, dans un logement ou une communauté, les personnes détenues dans les établissements pénitentiaires de la commune, les personnes sans-abri recensées sur le territoire de la commune et les personnes résidant habituellement dans une habitation mobile recensée sur le territoire de la commune.

La population comptée à part comprend certaines personnes dont la résidence habituelle (au sens du décret) est dans une autre commune mais qui ont conservé une résidence sur le territoire de la commune.

La population totale d'une commune est égale à la somme de la population municipale et de la population comptée à part de la commune.

Revenu fiscal déclaré

2008	Nbre de ménages fiscaux	Part des ménages fiscaux imposés	Revenu fiscal médian déclaré par UC (1)
Côtes d'Armor	256 237	48,6%	17 268
Finistère	390 190	51,0%	17 790
Ille-et-Vilaine	395 526	54,5%	18 437
Morbihan	308 483	51,3%	17 633
Bretagne	1 350 436	51,6%	17 843
France de province (2)	21 205 699	52,9%	17 632
France métropolitaine	25 942 431	55,8%	18 129

Source : INSEE - Direction générale des Impôts (DGI) - Revenus fiscaux localisés des ménages en 2008

La moitié de la population bretonne vit dans un ménage qui déclare un revenu par Unité de Consommation (UC) inférieur à 17 843 euros. La Bretagne se classe en 6ème position parmi les 22 régions métropolitaines derrière l'Île de France, l'Alsace, Rhône-Alpes, le Centre et l'Aquitaine. Au sein de la région, l'Ille-et-Vilaine a le revenu médian le plus élevé, devant le Finistère puis le Morbihan et les Côtes d'Armor.

Produit intérieur brut

	Bretagne			France métropolitaine
	2007	2008	2009	2009
PIB total *	80 773	83 604	81 632	1 871 532
PIB par habitant **	25 801	26 530	25 739	29 897
PIB par emploi ** ***	64 633	66 534	65 451	75 251

Source : INSEE - Données 2007 définitives, 2008 semi-définitives et 2009 provisoires

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

Le Produit Intérieur Brut (PIB) mesure la richesse produite par l'économie d'un pays ou d'une région. Atteignant 81,6 milliards d'euros en 2009, le PIB breton représente 4,4 % de la richesse produite en France métropolitaine. La Bretagne se classe au 7ème rang national derrière l'Île de France, Rhône-Alpes, PACA, le Nord-Pas de Calais, les Pays de la Loire et l'Aquitaine.

Taux d'activité et taux d'emploi

2007	Bretagne			France métropolitaine
	Hommes	Femmes	Ensemble	
Actifs	739 652	665 327	1 404 979	28 772 020
Actifs ayant un emploi	681 945	596 807	1 278 752	25 606 489
Chômeurs	57 686	68 541	126 227	3 165 531
Inactifs	253 330	316 768	570 098	11 413 762
Ensemble	992 982	982 095	1 975 077	40 185 782
Taux d'activité (en %)	74,5%	67,7%	71,1%	71,6%
Taux d'emploi (en %)	68,7%	60,8%	64,7%	63,7%

Source : INSEE, recensement 2007

En 2007, la population active totale (actifs ayant un emploi + chômeurs) de la Bretagne est estimée à près de 1 405 000 personnes. Le taux d'activité (part des actifs dans la population de 15 à 64 ans) s'établit à 71,1 %, pratiquement au même niveau que la moyenne française. Les femmes représentent 47,4 % de l'ensemble de la population active.

Près des deux tiers des bretons âgés de 15 à 64 ans ont un emploi (64,7 %) ; c'est 1 point de mieux que pour l'ensemble de la population métropolitaine.

(1)

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

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

(2)

Ensemble des régions métropolitaines moins la région Île de France.

LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

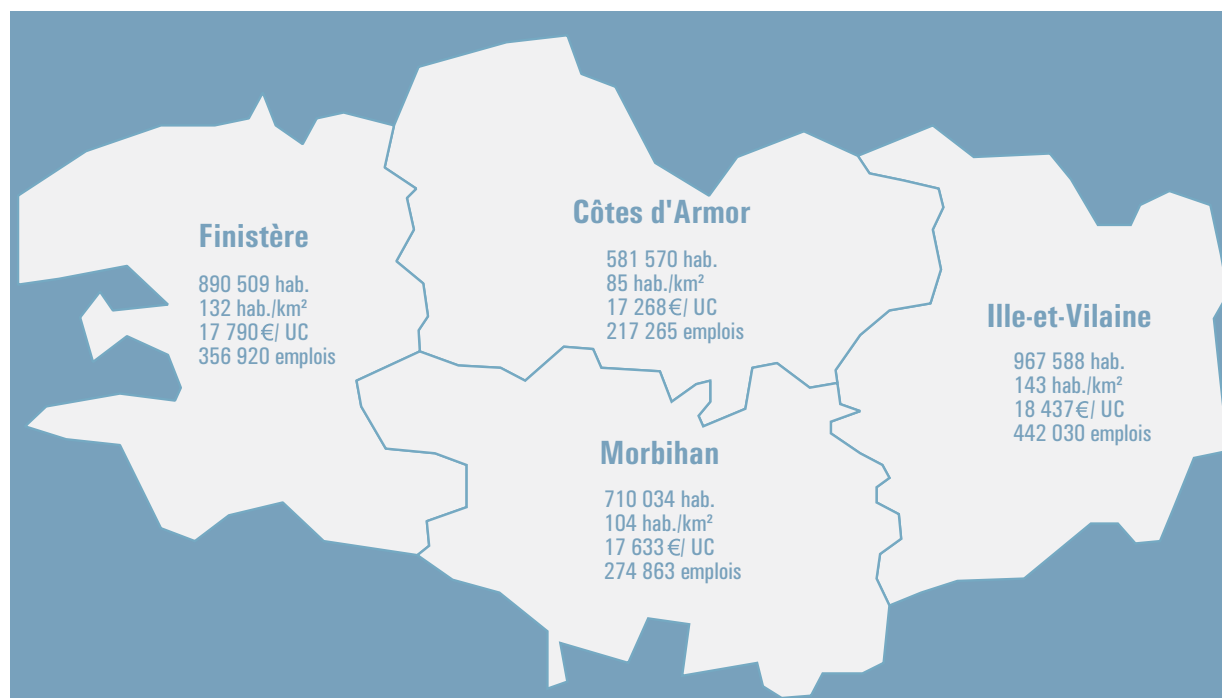
► Emploi total (salarié et non salarié) par secteur d'activité et département

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	Bretagne (%)	France métropolitaine (%)
Agriculture	16 259	18 543	14 269	12 103	61 174	4,7	2,6
Industrie	31 032	49 549	64 882	45 334	190 797	14,8	13,9
Construction	18 554	24 701	31 031	23 568	97 854	7,6	6,7
Tertiaire	151 420	264 127	331 848	193 858	941 253	72,9	76,8
Ensemble	217 265	356 920	442 030	274 863	1 291 078	100,0	100,0
Part départementale	16,8%	27,6%	34,2%	21,3%	100,0%		

Source : Insee - Estimations d'emploi au 31/12/2008 - Données provisoires

Le département d'Ille-et-Vilaine concentre à lui seul plus d'un tiers des emplois bretons, loin devant le Finistère, le Morbihan et les Côtes d'Armor.

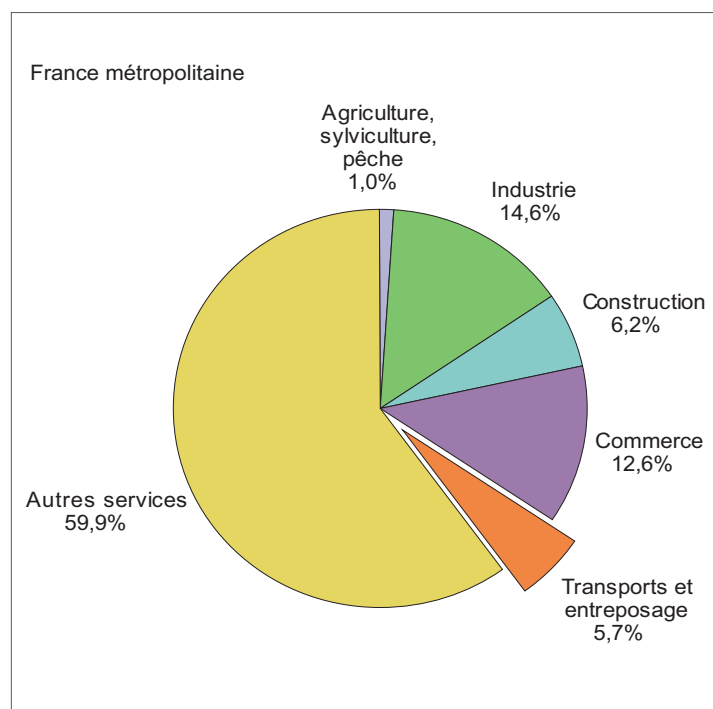
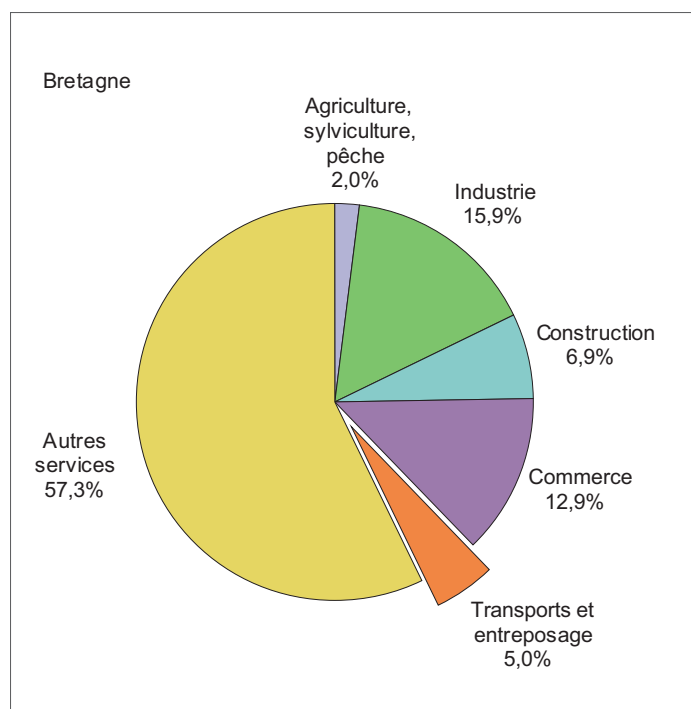
L'activité transport et entreposage emploie 5 % de l'ensemble de l'effectif salarié en Bretagne contre 5,7 % au niveau national. L'Ille-et-Vilaine concentre à elle seule 41,6 % des emplois bretons dans ce domaine.



► Emploi salarié, public et privé confondus, par activité et département

au 31/12/2008	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	Bretagne (%)	France métropolitaine (%)
Agriculture, sylviculture et pêche	5 664	9 316	3 694	3 881	22 555	2,0	1,0
Industrie	29 513	47 534	62 706	43 289	183 042	15,9	14,6
Industries extractives	486	313	509	373	1 681	0,1	0,1
Industrie manufacturière	26 932	44 047	58 059	40 445	169 483	14,8	13,0
Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	678	1 257	1 648	886	4 469	0,4	0,7
Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	1 417	1 917	2 490	1 585	7 409	0,6	0,8
Construction	14 623	19 646	26 354	18 965	79 588	6,9	6,2
Tertiaire	136 668	243 058	309 001	174 995	863 722	75,2	78,2
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	25 110	41 114	49 049	33 386	148 659	12,9	12,6
Transports et entreposage	7 571	14 715	24 113	11 546	57 945	5,0	5,7
Hébergement et restauration	5 403	10 677	12 231	8 799	37 110	3,2	3,7
Information et communication	4 554	3 896	15 169	2 770	26 389	2,3	2,9
Activités financières et d'assurance	4 595	9 730	11 232	5 329	30 886	2,7	3,4
Activités immobilières	1 130	2 007	2 804	1 855	7 796	0,7	1,0
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	5 639	10 712	19 780	7 494	43 625	3,8	5,3
Activités de services administratifs et de soutien	10 590	17 029	23 277	12 556	63 452	5,5	6,4
Administration publique	19 158	44 329	47 278	26 516	137 281	11,9	11,9
Enseignement	12 522	22 930	30 099	16 489	82 040	7,1	6,9
Santé humaine et action sociale	30 319	48 819	53 197	35 631	167 966	14,6	12,7
Arts, spectacles et activités récréatives	1 698	3 112	3 880	2 307	10 997	1,0	1,1
Autres activités de services	4 303	6 288	9 290	4 711	24 592	2,1	2,3
Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre	4 071	7 692	7 532	5 606	24 901	2,2	2,3
Activités extra-territoriales	5	8	70	0	83	0,0	0,1
Ensemble	186 468	319 554	401 755	241 130	1 148 907	100,0	100,0

Source : Insee - Estimations d'emploi localisées - données provisoires au 31/12/2008



Source : Insee - Estimations d'emploi au 31/12/2008

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

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

	2000	2005	2008	2009
Marchandises	2 352	2 187	2 113	2 116
Voyageurs	650	905	858	887
Commissionnaires	125	110	104	109
Total	3 127	3 202	3 075	3 112

Source : DREAL Bretagne - Éléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

Nombre d'entreprises inscrites par département

2009	Côtes d'Armor	Finistère	Ille et Vilaine	Morbihan	Bretagne
Marchandises	470	535	658	453	2 116
Voyageurs	202	286	213	186	887
Commissionnaires	14	23	45	27	109
Total	686	844	916	666	3 112

Source : DREAL Bretagne - Éléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

Plus de 3 100 entreprises sont inscrites aux registres des transporteurs routiers, dont plus des deux tiers dans l'activité transport de marchandises. L'Ille-et-Vilaine est le département qui regroupe le plus d'entreprises de transport, en raison notamment du poids économique prépondérant de l'agglomération rennaise et du carrefour routier qu'elle représente.

(1)

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

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

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

Cette inscription est soumise à 3 conditions : capacité professionnelle (décret n° 99-752 du 30 août 1999 - arrêté du 17 novembre 1999), capacité financière (décret n° 99-752 du 30 août 1999 - arrêté du 18 novembre 1999) et honorabilité professionnelle (article 1 et 2 décret n° 99-752 du 30 août 1999).

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

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

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

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

Inscriptions et radiations des entreprises

	2001	2005	2006	2007	2008	2009
Marchandises						
Inscriptions	247	137	151	179	169	142
Radiations	226	207	162	186	189	139
Voyageurs						
Inscriptions	100	77	69	63	74	69
Radiations	33	91	31	69	152	37

Source : DREAL Bretagne - Éléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

Concernant le registre des transporteurs de marchandises, les inscriptions en 2009 sont légèrement supérieures aux radiations ce qui peut sembler un bon résultat dans une année 2009 touchée par un recul de l'activité économique.

Les inscriptions au registre des transporteurs de voyageurs sont bien supérieures aux radiations mais elles concernent essentiellement des activités dérogatoires.

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

Activité économique	Nbre d'établissements			Effectifs salariés		
	Bretagne 2008	Bretagne 2009	France 2009	Bretagne 2008	Bretagne 2009	France 2009
4910Z. Transport ferrov. interurbain voyageur *	1	1	8	60	59	291
4920Z. Transports ferroviaires de fret *	1	1	34	7	7	1 338
4931Z. Transport urbain & suburbain de voyageur	13	12	279	2 019	2 090	45 183
4932Z. Transports de voyageurs par taxis	249	266	4 347	729	765	14 381
4939A. Transport routier régulier de voyageurs	106	105	1 616	3 081	3 022	59 179
4939B. Autres transports routiers de voyageurs	58	59	1 535	907	1 050	26 070
4939C. Téléphériques et remontées mécaniques			163			13 955
4941A. Transports routiers de fret interurbains	463	456	8 845	15 220	14 414	182 798
4941B. Transports routiers de fret de proximité	509	504	11 621	5 485	5 558	125 835
4941C. Location de camions avec chauffeur	27	25	837	1 250	1 037	19 189
4942Z. Services de déménagement	63	67	1 316	567	507	11 919
4950Z. Transports par conduites			71			1 165
5010Z. Transport maritime & côtier de passagers	26	25	193	1 964	2 044	8 831
5020Z. Transports maritimes et côtiers de fret	4	4	74	31	33	4 506
5030Z. Transports fluviaux de passagers	3	3	90	22	16	1 667
5040Z. Transports fluviaux de fret	1	1	234	14	11	1 253
5110Z. Transports aériens de passagers	7	7	455	1 323	1 265	68 113
5121Z. Transports aériens de fret	1	1	27	8	8	3 132
5122Z. Transports spatiaux			1			257
5210A. Entreposage et stockage frigorifique	43	42	374	1 156	1 167	13 192
5210B. Entreposage et stockage non frigorifique	79	74	2 211	1 789	1 784	65 245
5221Z. Sces auxiliaires de transport terrestre	18	17	1 322	136	141	25 635
5222Z. Sces auxiliaires des transports par eau	29	27	288	326	339	8 311
5223Z. Sces auxiliaires des transports aériens	4	5	201	88	108	14 433
5224A. Manutention portuaire	10	10	135	177	183	4 552
5224B. Manutention non portuaire	7	8	271	104	100	6 068
5229A. Messagerie, fret express	56	54	1 263	1 820	1 805	43 549
5229B. Affrètement & organisation des transp.	83	80	3 350	1 584	1 536	63 427
5310Z. Activ. poste (obligation sce universel)			6			162
5320Z. Autres activités de poste et de courrier	26	24	518	469	462	5 297
Total	1 887	1 878	41 685	40 336	39 511	838 933

Source : Pôle emploi - Unistatis / Nomenclature activité économique A732

* : hors SNCF

Le nombre d'établissements employant au moins un salarié dans les activités de transport diminue légèrement en 2009 (-0,5%), essentiellement en raison de la baisse du nombre d'établissements de transports routiers de fret interurbain.

Le nombre de salariés diminue également d'un peu plus de 2 %.

LES IMMATICULATIONS ET LE PARC

Evolution annuelle des immatriculations neuves par genre de véhicules

	BRETAGNE				FRANCE METROPOLITAINE			
	2000	2005	2008	2009	2000	2005	2008	2009
Voitures particulières	82 943	80 128	85 179	104 773	2 187 620	2 118 042	2 050 283	2 269 011
Autobus et autocars	184	253	263	293	5 187	5 442	6 624	7 434
Camionnettes et camions	18 367	18 763	21 729	16 828	419 618	415 435	453 898	364 132
Tracteurs routiers	2 003	2 515	2 234	1 249	29 809	28 892	30 105	16 325
Remorques lourdes	149	175	255	171	3 033	3 015	3 841	2 947
Semi-remorques	1 368	1 380	2 166	975	21 265	19 069	26 701	12 711

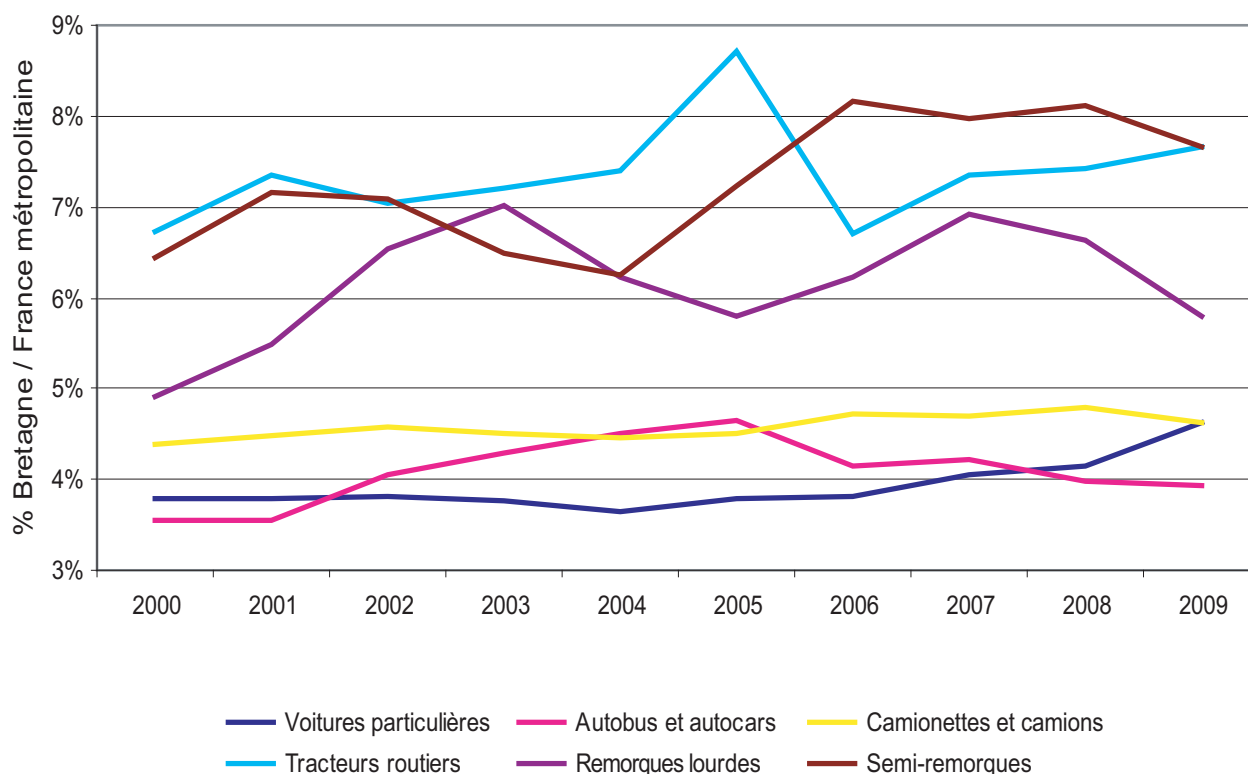
Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

Près de 2,7 millions de véhicules neufs ont été immatriculés en France en 2009, soit environ 100 000 de plus qu'en 2008. Les immatriculations de voitures particulières, d'autobus et d'autocars ont fortement augmenté alors que celles des autres genres de véhicules sont à la baisse.

Nous retrouvons ces mêmes tendances au niveau régional. L'augmentation des immatriculations de voitures particulières est spectaculaire (+23 %) mais la baisse des immatriculations de camions, tracteurs routiers, remorques et semi-remorques l'est tout autant.

Les immatriculations neuves en Bretagne représentent 4,7 % de l'ensemble des immatriculations réalisées en France métropolitaine pour l'année 2009.

Part des immatriculations bretonnes par genre de véhicules



Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

Évolution mensuelle des immatriculations neuves par genre de véhicules

...voitures particulières

2009	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Total Bretagne	Bretagne / France
Janv.	1 314	2 014	1 962	1 618	6 908	4,6%
Fév.	1 319	2 012	1 882	1 443	6 656	4,4%
Mars	1 712	2 925	2 654	1 954	9 245	4,5%
Avr.	1 789	2 493	2 450	1 845	8 577	4,6%
Mai	1 605	2 519	2 545	1 913	8 582	4,2%
Juin	1 882	3 206	3 004	2 275	10 367	4,4%
Juillet	1 600	2 589	2 453	2 062	8 704	4,6%
Août	1 091	1 651	1 522	1 280	5 544	5,0%
Sept.	1 515	2 595	2 504	1 866	8 480	4,6%
Oct.	1 994	3 070	2 956	2 293	10 313	4,9%
Nov.	1 843	3 150	2 839	2 185	10 017	4,6%
Déc.	2 078	3 639	3 160	2 503	11 380	5,0%
Total	19 742	31 863	29 931	23 237	104 773	4,6%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

...véhicules utilitaires légers (camionnettes, camions, VASP (1), de PTAC (2) ≤ 5 tonnes)

2009	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Total Bretagne	Bretagne / France
Janv.	285	458	461	309	1 513	5,3%
Fév.	274	398	507	322	1 501	4,8%
Mars	283	425	612	315	1 635	4,8%
Avr.	284	387	528	293	1 492	5,4%
Mai	282	438	536	330	1 586	4,8%
Juin	286	503	684	397	1 870	5,0%
Juillet	256	367	488	314	1 425	4,8%
Août	148	227	385	159	919	4,7%
Sept.	242	376	589	283	1 490	4,9%
Oct.	276	351	609	283	1 519	4,8%
Nov.	255	375	551	351	1 532	4,6%
Déc.	322	445	538	354	1 659	4,6%
Total	3 193	4 750	6 488	3 710	18 141	4,9%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

(1) VASP : Véhicules automoteurs spécialisés

(2) PTAC : Poids total autorisé en charge

...véhicules industriels à moteur (autobus et autocars, camions, VASP, tracteurs routiers, de PTAC > 5 tonnes)

2009	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Total Bretagne	Bretagne / France
Janv.	46	94	108	75	323	6,7%
Fév.	37	57	127	34	255	6,4%
Mars	47	55	143	32	277	6,4%
Avr.	42	68	84	34	228	6,3%
Mai	39	43	90	37	209	6,5%
Juin	25	54	104	55	238	6,2%
Juillet	29	41	82	42	194	5,1%
Août	14	24	57	28	123	4,5%
Sept.	29	37	65	38	169	5,8%
Oct.	35	23	65	35	158	5,6%
Nov.	12	43	50	50	155	5,0%
Déc.	26	35	68	58	187	6,3%
Total	381	574	1 043	518	2 516	6,0%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

En 2009, les parts des immatriculations bretonnes au niveau national sont de 4,6 % pour les voitures particulières (VP), 4,9 % pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et 6,0 % pour les véhicules industriels à moteur (VIM).

Au sein de la région, c'est dans le Finistère que les immatriculations de VP ont été les plus nombreuses et en Ille-et-Vilaine pour les VUL et les VIM.

LES IMMATRICULATIONS ET LE PARC

► Parc des voitures particulières de moins de 15 ans au 1er janvier 2010...

...selon la carrosserie	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne/ France
Berline	208 887	329 110	317 476	253 227	1 108 700	21 416 499	5,2%
Break	25 179	42 314	42 791	32 808	143 092	2 055 505	7,0%
Cabriolet	2 528	3 585	5 257	4 061	15 431	475 088	3,2%
Coupé	3 280	5 196	5 633	4 321	18 430	444 200	4,1%
Minibus	2 512	3 757	3 209	2 826	12 304	195 561	6,3%
Monospace	61 508	93 520	92 120	72 809	319 957	5 585 110	5,7%
Tous terrains/chemins	7 921	10 485	10 152	10 293	38 851	1 215 968	3,2%
Non dét.	25	59	40	54	178	5 803	3,1%
Total	311 840	488 026	476 678	380 399	1 656 943	31 393 734	5,3%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

...selon la source d'énergie et la classe de puissance administrative

	Puissance	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne/ France
Essence	< 6 CV	58 074	102 528	88 291	72 418	321 311	6 062 691	5,3%
	6 à 7 CV	35 334	59 911	60 980	45 876	202 101	4 332 665	4,7%
	8 CV et +	9 573	14 168	18 037	12 793	54 571	1 605 293	3,4%
	Total	102 981	176 607	167 308	131 087	577 983	12 000 649	4,8%
Gazole	< 6 CV	85 436	131 862	121 836	100 850	439 984	7 532 976	5,8%
	6 CV et +	121 721	177 813	184 417	146 631	630 582	11 688 827	5,4%
	Total	207 157	309 675	306 253	247 481	1 070 566	19 221 803	5,6%
Bicarburant - GPL	< 6 CV	423	325	778	599	2 125	50 460	4,2%
	6 CV et +	1 188	1 274	2 170	1 121	5 753	102 294	5,6%
	Total	1 611	1 599	2 948	1 720	7 878	152 754	5,2%
Electricité	Total	4	27	24	14	69	2 262	3,1%
Non dét.	Total	87	118	145	97	447	16 266	2,7%
Total		311 840	488 026	476 678	380 399	1 656 943	31 393 734	5,3%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

...selon l'âge

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne/ France
< 4 ans	58 003	93 897	88 787	70 705	311 392	6 683 731	4,7%
4 + 5 ans	40 732	65 578	62 991	51 291	220 592	4 321 993	5,1%
6 + 7 ans	42 172	67 584	65 430	52 608	227 794	4 256 549	5,4%
8 à 10 ans	69 721	107 463	106 714	84 827	368 725	6 698 231	5,5%
11 à 15 ans	101 212	153 504	152 756	120 968	528 440	9 433 230	5,6%
Total	311 840	488 026	476 678	380 399	1 656 943	31 393 734	5,3%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

Le parc des voitures particulières en Bretagne représente 5,3 % du parc national métropolitain. Près de 1,66 million de voitures particulières de moins de 15 ans sont immatriculées en Bretagne, soit 1,3 voiture par ménage breton ou encore un peu plus d'1 voiture pour 2 habitants (tous âges confondus). La part des berlines reste prépondérante (66,9 %) mais diminue au profit des véhicules monospaces (19,3 %) et breaks (8,6 %). Ces derniers sont surreprésentés en Bretagne (7,0 % du parc national) au contraire des cabriolets, coupés et véhicules tous terrains/chemins. La part des véhicules diesel augmente chaque année et atteint désormais 64,6 % du parc, les véhicules essence 34,9 % et ceux à bicarburant-GPL 0,5%. Comparé à l'ensemble France métropolitaine, les véhicules diesel sont plus fréquents en Bretagne. Le parc de véhicules immatriculés en Bretagne est plus âgé qu'au niveau national : il ne représente que 4,7 % des véhicules métropolitains de moins de 4 ans mais 5,6 % de ceux âgés de 11 à 15 ans.

▀ Parc au 1er janvier 2010 des camionnettes de moins de 15 ans selon la carrosserie

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Plateaux	1 003	1 273	1 248	1 029	4 553	140 714	3,2%
Fourgons	37 716	53 227	51 251	42 802	184 996	3 086 164	6,0%
Fourgons à température dirigée	434	718	530	527	2 209	46 148	4,8%
Bâchés - PLSC	66	61	80	63	270	8 053	3,4%
Bennes (1)	1 866	2 402	2 371	2 016	8 655	202 076	4,3%
Béteilères	122	93	240	110	565	11 618	4,9%
Porte-voitures + porte-engins	27	38	35	20	120	2 551	4,7%
Dérivés de voitures particulières	12 821	19 995	25 865	14 490	73 171	1 196 674	6,1%
Autres	220	300	204	254	978	39 387	2,5%
Total	54 275	78 107	81 824	61 311	275 517	4 733 385	5,8%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

(1) Bennes basculantes, bennes amovibles, bennes céréalières

▀ Parc au 1er janvier 2010 des camions de moins de 15 ans selon la carrosserie

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Plateaux	230	392	814	271	1 707	24 139	7,1%
Fourgons	671	919	1 478	654	3 722	70 960	5,2%
Fourgons à température dirigée	287	537	686	455	1 965	28 010	7,0%
Bâchés - PLSC	126	162	411	203	902	21 604	4,2%
Bennes (1)	971	1 243	1 311	1 263	4 788	91 575	5,2%
Béteilères	246	140	145	65	596	4 958	12,0%
Porte-voitures + porte-engins	22	35	87	29	173	6 329	2,7%
Autres	363	683	1 451	723	3 220	45 764	7,0%
Total	2 916	4 111	6 383	3 663	17 073	293 339	5,8%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

(1) Bennes basculantes, bennes amovibles, bennes céréalières

▀ Parc au 1er janvier 2010 des camionnettes et camions de moins de 15 ans selon la source d'énergie

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Essence	1 434	2 327	2 053	1 702	7 516	146 603	5,1%
Gazole	55 593	79 646	85 648	62 957	283 844	4 845 036	5,9%
Bicarburant et GPL	62	100	137	97	396	12 007	3,3%
Autres et non dét.	102	145	369	218	834	23 078	3,6%
Total	57 191	82 218	88 207	64 974	292 590	5 026 724	5,8%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

En Bretagne, 275 500 camionnettes et 17 100 camions de moins de 15 ans sont immatriculés soit au total 5,8 % de l'ensemble des immatriculations métropolitaines. Les camions fourgons à température dirigée et béteilères sont plus fréquents en Bretagne, signe d'une activité soutenue du secteur agroalimentaire dans la région. 97 % des camionnettes et camions sont des véhicules à moteur diesel.

LES IMMATRICULATIONS ET LE PARC

► Parc des autobus et autocars de moins de 20 ans selon le nombre de places assises au 1er janvier 2010

		Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
AUTOBUS	10 à 29 places	37	105	132	63	337	10 431	3,2%
	30 à 59 places	45	169	272	135	621	14 137	4,4%
	60 places et plus	2	1	24		27	999	2,7%
	Total	84	275	428	198	985	25 567	3,9%
AUTOCARS	10 à 29 places	99	203	153	174	629	14 191	4,4%
	30 à 59 places	259	310	439	388	1 396	27 094	5,2%
	60 places et plus	204	418	510	361	1 493	23 600	6,3%
	Total	562	931	1 102	923	3 518	64 885	5,4%
Total		646	1 206	1 530	1 121	4 503	90 452	5,0%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

Le parc breton est constitué d'un millier d'autobus et de 3 500 autocars. La Bretagne concentre ainsi respectivement 3,9 % et 5,4 % du parc métropolitain des autobus et autocars. Les autobus ont majoritairement une capacité de 30 à 59 places assises. Depuis cette année, les autocars de 60 places et plus sont les plus nombreux (42,4 %), devant ceux de 30 à 59 places (39,7 %) et ceux de 10 à 29 places (17,9 %).

► Parc des tracteurs routiers de moins de 10 ans selon la puissance administrative au 1er janvier 2010

	Côtes-d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 11 CV		1	5	2	8	262	3,1%
11 à 16 CV						39	0,0%
17 à 20 CV		14	6		20	390	5,1%
21 à 25 CV	6	6	25	15	52	992	5,2%
26 à 31 CV	908	921	2 209	1 391	5 429	87 897	6,2%
32 CV	997	1 041	1 920	1 321	5 279	64 243	8,2%
33 CV et plus	622	1 077	2 070	1 072	4 841	58 068	8,3%
Non dét.						27	0,0%
Total	2 533	3 060	6 235	3 801	15 629	211 918	7,4%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

En Bretagne, 15 600 tracteurs de moins de 10 ans sont immatriculés, soit 7,4 % du parc métropolitain. 39,9 % de ces tracteurs sont dans le seul département d'Ille-et-Vilaine.

La part des tracteurs ayant une puissance administrative de 33 CV et plus augmente d'année en année pour atteindre 31 % en 2010.



► Parc des remorques de moins de 20 ans au 1er janvier 2010...

...selon la classe de PTAC (1)

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 6,1 tonnes	12	18	13	14	57	693	8,2%
6,1 à 10,9 tonnes	46	91	66	44	247	3 693	6,7%
11,0 à 19,0 tonnes	353	382	714	457	1 906	28 375	6,7%
19,1 à 21,0 tonnes	7	8	23	7	45	865	5,2%
21,1 à 26,0 tonnes	130	102	299	113	644	11 955	5,4%
Plus de 26,1 tonnes	21	13	6	22	62	1 431	4,3%
Non dét.	74	73	69	108	324	4 947	6,5%
Total	643	687	1 190	765	3 285	51 959	6,3%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

(1) Poids total autorisé en charge

...selon la classe de charge utile

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 3 tonnes	11	14	15	10	50	1 111	4,5%
3,0 à 4,5 tonnes	6	1	14	12	33	823	4,0%
4,6 à 6,5 tonnes	23	60	52	31	166	2 665	6,2%
6,6 à 8,9 tonnes	49	51	71	51	222	4 275	5,2%
9,0 à 12,9 tonnes	104	98	338	127	667	9 826	6,8%
13,0 à 16,9 tonnes	280	312	396	329	1 317	17 485	7,5%
17,0 tonnes et plus	89	70	235	92	486	10 456	4,6%
Non dét.	81	81	69	113	344	5 318	6,5%
Total	643	687	1 190	765	3 285	51 959	6,3%

Source : MEDDTL - SOeS, fichier central des automobiles

Au 1er janvier 2010, 3 285 remorques de moins de 20 ans sont immatriculées en Bretagne dont 1 190 en Ille-et-Vilaine. Le parc breton représente 6,3 % de l'ensemble du parc métropolitain. Les remorques ont majoritairement un PTAC entre 11 et 19 tonnes et le plus fréquemment une charge utile entre 13 et 16,9 tonnes.

LES IMMATRICULATIONS ET LE PARC

► Parc de semi-remorques de moins de 20 ans au 1er janvier 2010 ...

...selon la classe de PTAC (1)

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 6,1 tonnes	3	2	10	5	20	269	7,4%
6,1 à 10,9 tonnes	3	10	11	4	28	534	5,2%
11,0 à 19,0 tonnes	21	35	70	16	142	2 775	5,1%
19,1 à 21,0 tonnes	3	21	39	7	70	1 522	4,6%
21,1 à 26,0 tonnes	48	459	180	38	725	6 774	10,7%
26,1 à 33,9 tonnes	397	971	1 018	572	2 958	44 685	6,6%
34,0 tonnes et plus	2 500	5 559	7 057	3 677	18 793	252 646	7,4%
Non dét.	38	50	81	38	207	3 795	5,5%
Total	3 013	7 107	8 466	4 357	22 943	313 000	7,3%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

(1) Poids total autorisé en charge

...selon la classe de charge utile

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Moins de 3,0 tonnes	3	8	29	10	50	717	7,0%
3,0 à 4,5 tonnes	1	3	3	3	10	401	2,5%
4,6 à 6,5 tonnes	3	3	3	10	19	448	4,2%
6,6 à 8,9 tonnes	4	9	13	1	27	677	4,0%
9,0 à 12,9 tonnes	19	25	60	14	118	2 161	5,5%
13,0 à 16,9 tonnes	31	96	109	17	253	4 416	5,7%
17,0 à 26,0 tonnes	1 442	3 587	3 675	1 826	10 530	97 019	10,9%
26,1 tonnes et plus	1 477	3 333	4 501	2 444	11 755	203 608	5,8%
Non dét.	33	43	73	32	181	3 553	5,1%
Total	3 013	7 107	8 466	4 357	22 943	313 000	7,3%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

La Bretagne compte 22 943 semi-remorques de moins de 20 ans soit 7,3 % du parc métropolitain. A l'image du parc régional de tracteurs routiers, près de 37 % des semi-remorques sont immatriculées en Ille-et-Vilaine. Tout comme au niveau national, 80% des semi-remorques ont un PTAC de 34 tonnes ou plus. Par contre, la répartition selon la charge utile est différente : en Bretagne, la classe « 26,1 tonnes ou plus » représente la moitié du parc contre les deux tiers au niveau national.

► Parc des véhicules automoteurs spécialisés de moins de 15 ans au 1er janvier 2010...

...selon la carrosserie

	Véhicules légers			Véhicules lourds		
	Bretagne	France	Bretagne / France	Bretagne	France	Bretagne / France
Ambulances	1 298	27 598	4,7%	1	102	
Véhicules d'incendie	21	2 142	1,0%	520	9 520	5,5%
Véhicules de dépannage	127	2 734	4,6%	206	4 570	4,5%
Véhicules de travaux publics	718	14 576	4,9%	374	6 439	5,8%
Véhicules ateliers	1 898	21 030	9,0%	31	871	3,6%
Bazars forains + magasins	255	6 204	4,1%	23	446	5,2%
Bennes à ordures ménagères	11	1 583	0,7%	666	15 312	4,3%
Autocaravanes	23 554	228 786	10,3%	186	2 245	8,3%
Autres (1)	1 366	22 190	6,2%	381	12 384	3,1%
Total	29 248	326 843	8,9%	2 388	51 889	4,6%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

(1)

Fourgons blindés, fourgons funéraires, grues routières, véhicules utilitaires pour handicapés, véhicules sanitaires, véhicules de voirie, chariots porteurs, carrosseries non spécifiées

...selon le source d'énergie

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France	Bretagne / France
Essence	48	40	79	43	210	4 680	4,5%
Gazole	6 587	7 935	8 905	7 870	31 297	370 850	8,4%
Bicarburant et GPL	2	10	3	2	17	392	4,3%
Autres et non dét.	23	17	54	18	112	2 810	4,0%
Total	6 660	8 002	9 041	7 933	31 636	378 732	8,4%

Source : MEDDTL- SOeS, fichier central des automobiles

Plus de 31 000 véhicules automoteurs spécialisés (VASP) de moins de 15 ans sont immatriculés en Bretagne. Le parc breton représente 8,4 % du parc métropolitain. Les autocaravanes (camping-cars) représentent 75 % de l'ensemble des VASP et sont surreprésentés en Bretagne (10,3 % du parc français). Pratiquement l'intégralité des VASP est équipée d'un moteur diesel.



LES VENTES DE PRODUITS PÉTROLIERS

Évolution des ventes annuelles des principaux produits pétroliers (marché intérieur civil)

(milliers de tonnes)

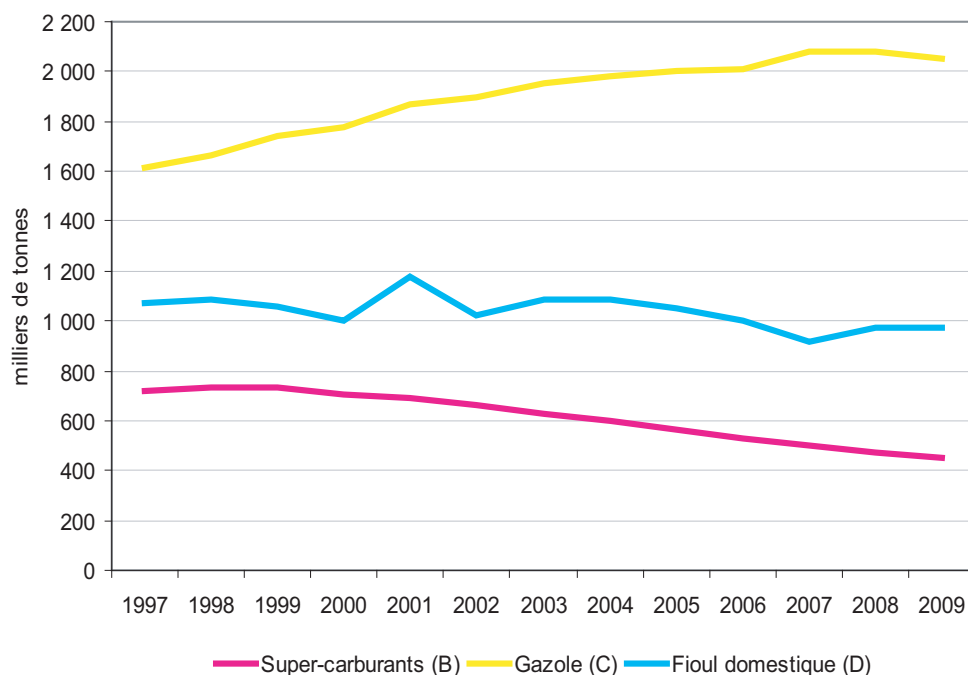
		Gaz de pétrole liquéfiés (A)	Super-carburants (B)	Gazole (C)	Fioul domestique (D)	Fiouls lourds industrie (E)	Total Fiouls lourds (y compris centrales) (F)	Total général Bretagne (A + B + C + D + F)	Bretagne/France (%)
Bretagne	2000	247,4	704,8	1 777,5	998,5	143,8	143,8	3 872,0	6,05
	2001	238,7	691,3	1 867,2	1 179,9	135,7	135,7	4 112,8	6,26
	2002	226,4	663,3	1 897,4	1 023,6	124,7	124,7	3 935,4	6,10
	2003	220,9	629,0	1 950,5	1 087,1	126,7	126,7	4 014,2	6,24
	2004	237,6	599,5	1 981,2	1 083,9	131,0	131,2	4 033,4	6,27
	2005	226,0	563,1	2 001,6	1 050,3	114,1	114,1	3 955,1	6,20
	2006	209,7	526,4	2 007,2	998,6	93,5	93,5	3 835,4	6,11
	2007	184,7	502,7	2 080,5	913,4	99,2	99,2	3 780,5	6,20
	2008	n.d.	471,0	2 079,8	974,7	84,7	84,7	n.d.	/
	2009	n.d.	452,2	2 049,9	971,9	79,7	79,7	n.d.	/
France métropolitaine	2000	2 940,1	13 781,2	27 355,5	15 583,2	3 135,5	4 291,8	63 951,8	
	2001	2 866,9	13 569,7	28 683,5	17 256,7	2 985,3	3 324,8	65 701,6	
	2002	2 772,8	13 098,4	29 670,5	15 596,7	2 577,0	3 391,4	64 529,8	
	2003	2 633,3	12 271,7	30 081,0	16 021,6	2 426,3	3 336,9	64 344,5	
	2004	2 875,8	11 674,8	30 761,8	16 042,3	2 286,6	2 959,6	64 314,3	
	2005	2 719,9	10 969,7	31 048,3	15 749,4	2 201,2	3 281,3	63 758,3	
	2006	2 562,6	10 327,2	31 890,7	14 560,2	2 133,7	3 468,3	62 809,0	
	2007	2 449,9	9 862,9	32 958,3	12 921,0	1 919,7	2 808,2	61 000,2	
	2008	n.d.	9 102,6	32 878,6	14 245,9	1 865,6	2,792,3	n.d.	
	2009	n.d.	8 777,2	32 977,4	13 590,8	1 707,9	n.d.	n.d.	

N.B. : Les chiffres étant arrondis en milliers de tonnes, les totaux ne correspondent pas toujours exactement à l'addition des éléments.

n.d. : données non disponibles

En 2008, les ventes régionales de gazole, de supercarburants et de fioul domestique sont construites à partir des déclarations de tous les adhérents sur les neufs premiers mois et d'une estimation des ventes des trois derniers mois, quelques adhérents n'ayant pas été en mesure de communiquer leurs ventes du dernier trimestre 2008.

Sources : CPDP (Comité Professionnel Du Pétrole) jusqu'en 2008 et SOeS en 2009



Sources : CPDP (Comité Professionnel Du Pétrole) jusqu'en 2008 et SOeS en 2009

Évolution des ventes annuelles des supercarburants et du gazole par département (marché intérieur civil)

		Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métro.	Bretagne/France (%)
Supercarburants	2000	133,6	193,4	228,1	149,7	704,8	13 781,2	5,11
	2001	131,2	188,1	221,4	150,6	691,3	13 569,7	5,09
	2002	124,6	181,1	212,3	145,3	663,3	13 098,4	5,06
	2003	117,5	171,0	201,1	139,4	629,0	12 271,7	5,13
	2004	107,6	163,7	195,7	132,5	599,5	11 674,8	5,13
	2005	99,3	153,9	185,1	124,8	563,1	10 969,7	5,13
	2006	97,3	147,5	158,4	123,3	526,4	10 327,2	5,10
	2007	93,3	139,9	150,9	118,6	502,7	9 862,9	5,10
	2008	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	471,0	9 102,6	5,17
	2009	83,0	123,9	139,7	105,6	452,2	8 777,2	5,15
Gazole	2000	298,5	489,0	618,0	372,0	1 777,5	27 355,5	6,50
	2001	322,3	503,3	644,5	397,1	1 867,2	28 683,5	6,51
	2002	329,7	512,7	657,4	397,6	1 897,4	29 670,5	6,39
	2003	343,6	525,3	672,5	409,1	1 950,5	30 081,0	6,48
	2004	336,4	532,9	690,4	421,5	1 981,2	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	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2 079,8	32 878,6	6,33
	2009	385,7	555,7	633,2	475,3	2 049,9	32 977,4	6,22

N.B : Les chiffres étant arrondis en milliers de tonnes, les totaux ne correspondent pas toujours exactement à l'addition des éléments
n.d. : données non disponibles

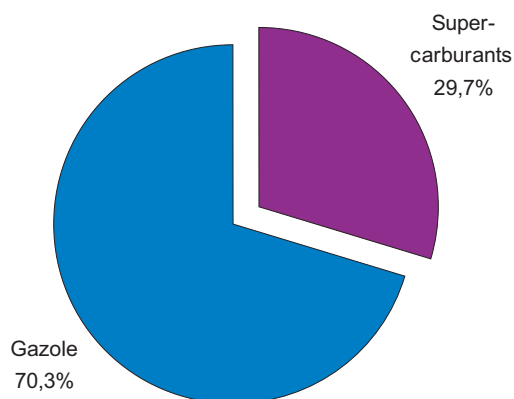
En 2008, les ventes régionales de gazole et de supercarburants sont construites à partir des déclarations de tous les adhérents sur les neufs premiers mois et d'une estimation des ventes des trois derniers mois, quelques adhérents n'ayant pas été en mesure de communiquer leurs ventes du dernier trimestre 2008.

La ventilation par département n'est pas disponible.

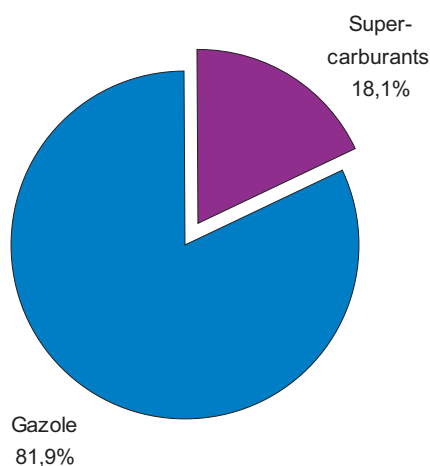
Sources : CPDP (Comité Professionnel Du Pétrole) jusqu'en 2008 et SOEs en 2009

Depuis 2000, les ventes nationales de supercarburants ont chuté de plus d'un tiers (13,8 à 8,8 Mt) alors que celles de gazole ont, elles, augmenté de 20 % (27,4 à 32,9 Mt). On observe ce même phénomène légèrement atténué au niveau régional. Actuellement, la Bretagne consomme 5,15 % du volume total de supercarburants vendus en France et 6,22 % du volume de gazole.

1999 : Gazole + Supercarburants = 2,472 Mt



2009 : Gazole + Supercarburants = 2,502 Mt



Sources : CPDP (Comité Professionnel Du Pétrole) jusqu'en 2008 et SOEs en 2009

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

► Bilan 2009

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	France métropole	Bretagne / France
Réseau routier en 2009 en km :							
Autoroutes	0	0	50	0	50	11 042	0,5%
Routes Nationales	270	233	256	247	1 006	9 765	10,3%
Routes Départementales	4 499	3 552	5 217	4 158	17 426	377 984	4,6%
Autres voies	14 904	12 605	9 598	11 194	48 301	629 000	7,7%
Total	19 673	16 390	15 121	15 599	66 783	1 027 791	6,5%
Accidents corporels (nbre) (1)	521	585	841	728	2 675	72 315	3,7%
Tués à 30 jours (nbre) (2)	41	53	56	48	198	4 273	4,6%
Blessés (nbre)	726	764	1 042	931	3 463	90 934	3,8%
Tués à 30 j. / million d'habitants	70,8	59,7	58,0	67,8	63,0	68,8	

Sources : MEDDTL/SETRA - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière et DGCL

En 2009, 2 675 accidents corporels ont eu lieu sur le territoire breton, soit 3,7 % de l'ensemble des accidents s'étant produits en France métropolitaine. Ces accidents ont provoqué la mort de 198 personnes, soit un ratio de 63 tués par million d'habitants inférieur à la moyenne nationale (68,8).

► Évolution du nombre de personnes tuées à 30 jours

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille et Vilaine	Morbihan	Bretagne	France Métropole	Bretagne / France
2001	88	96	87	98	369	8 253	4,5%
2002	79	89	135	112	415	7 742	5,4%
2003	51	99	98	83	332	6 126	5,4%
2004	57	62	83	63	265	5 593	4,7%
2005	45	58	66	83	252	5 318	4,7%
2006	44	70	56	60	230	4 709	4,9%
2007	43	65	73	49	230	4 620	5,0%
2008	56	56	70	52	234	4 275	5,5%
2009	41	53	56	48	198	4 273	4,6%

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

En 2009, le nombre de décès sur les routes bretonnes est passé sous le seuil des 200 alors qu'il se situait aux alentours de 230 les 3 années précédentes.

Au niveau national, par contre, le nombre de décès stagne en 2009 après une forte baisse l'année précédente.

► Personnes tuées par catégorie d'usagers en 2009

	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	Bretagne (%)	France	France (%)
Piétons	5	9	9	4	27	13,6	496	11,6
Bicyclettes	0	0	4	1	5	2,5	162	3,8
Motocyclettes	8	13	11	9	41	20,7	1 187	27,8
Voitures	27	29	29	32	117	59,1	2 160	50,5
Autres	1	2	3	2	8	4,0	268	6,3
Total	41	53	56	48	198	100,0	4 273	100,0

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

(1)

Accident corporel : accident ayant occasionné au moins une victime, survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

(2)

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

Plus de la moitié des personnes décédées en 2009 suite à un accident de circulation étaient à bord d'une voiture. Les piétons représentent quant à eux 13,6 % des victimes et les personnes circulant sur une moto ou une mobylette 20,7 %.

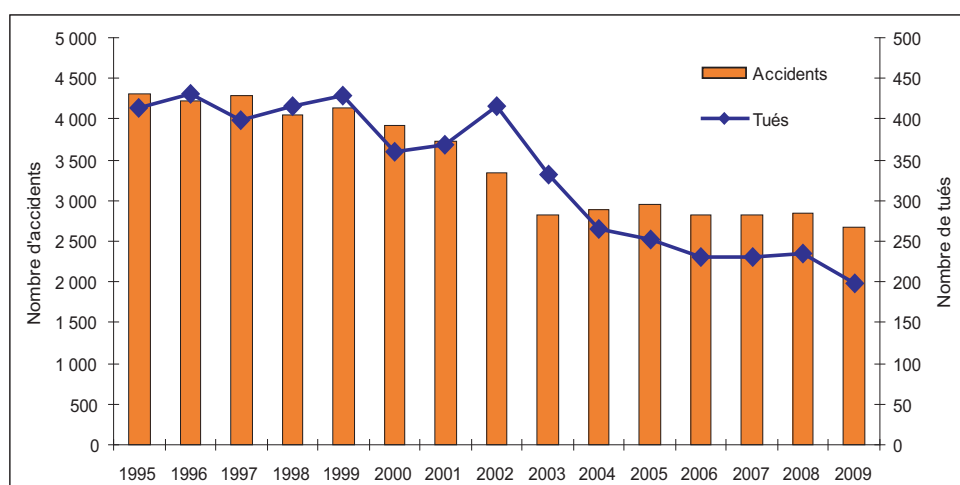
Personnes tuées par tranche d'âge en 2009

	Personnes tuées							Structure de la population		
	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne	Bretagne (%)	France	France (%)	Bretagne (%)	France(%)
- 18 ans	3	3	3	3	12	6,1	311	7,3	21,8	22,1
18-24 ans	6	11	9	13	39	19,7	901	21,1	8,5	8,9
25-59 ans	18	24	30	23	95	48,0	2 265	53,0	51,1	52,3
60 ans et +	14	15	14	9	52	26,3	796	18,6	18,6	16,7
Total	41	53	56	48	198	100,0	4 273	100,0	100,0	100,0

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Les 18-24 ans sont les personnes les plus exposées au risque de décès par accident de la circulation. Ils représentent en effet moins de 10 % de la population mais près de 20% des personnes tuées sur les routes bretonnes.

Évolution du nombre d'accidents et de tués en Bretagne



Toujours supérieur à 4 000 sur la période 1995-1999, le nombre annuel d'accidents corporels a fortement diminué au début des années 2000 puisqu'il est passé en quatre ans de 4 150 à 2 800 ; depuis, il reste relativement stable avec cependant une nouvelle baisse notable en 2009.

Le nombre annuel de personnes tuées a logiquement suivi la même évolution : supérieur à 400 jusqu'en 1999, il a fortement diminué ensuite. Mais à la différence du nombre d'accidents, il a poursuivi sa baisse au-delà de 2003 pour se situer maintenant en dessous du seuil des 200 décès annuels.

L'accidentologie des poids lourds en 2009

Accidents impliquant au moins un :	2005	2006	2007	2008	2009	
					Nombre	%
Piéton	468	469	447	455	441	16,5
Bicyclette	208	225	204	265	231	8,6
Cyclo	716	619	702	643	612	22,9
Moto	410	371	395	402	379	14,2
Véhicule léger	2 526	2 425	2 359	2 376	2 181	81,5
Poids lourds	127	124	121	115	98	3,7
Ensemble des accidents sur la période	2 949	2 818	2 829	2 845	2 675	100,0

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

En 2009, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourds a fortement diminué et est passé en dessous de la barre de la centaine. Les poids lourds sont ainsi impliqués dans moins de 4 % de l'ensemble des accidents corporels ayant lieu en Bretagne.

LA FORMATION

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

...après un diplôme (1)

	2005	2006	2007	2008	2009
Marchandises	56	72	62	64	47
Voyageurs	0	0	27	5	8

...sur titre professionnel (2)

	2005	2006	2007	2008	2009
Marchandises	825	502	518	1 109	1 188
Voyageurs	140	172	161	187	235

...après un stage

	2005	2006	2007	2008	2009
FIMO Voyageurs	137	121	155	147	150
FIMO marchandises Compte d'Autrui	627	690	689	907	773
FIMO marchandises Compte Propre	86	86	187	195	
Ensemble	850	897	1 031	1 249	923

Source : DREAL Bretagne - *Éléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne*

(1)
 certificat d'aptitude professionnelle (CAP) conducteur routier de marchandises
 brevet d'études professionnelles (BEP) conduite et services dans le transport routiers
 certificat d'aptitude professionnelle (CAP) agent d'accueil et de conduite routière, transport de voyageurs

(2)
 titre professionnel (TP) de conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules (CTRMV) délivré par le ministre chargé de l'emploi et de la formation professionnelle
 titre professionnel (TP) de conducteur du transport routier interurbain de voyageurs (CTRIV) délivré par le ministre chargé de l'emploi et de la formation professionnelle
 titre professionnel (TP) d'agent commercial et de conduite du transport routier urbain de voyageurs (ACCTURV)

► Le profil des stagiaires inscrits aux stages FIMO en 2008 *

2008	AGE					Effectif total	SEXE	
	20 à 29	30 à 39	40 à 49	50 ou plus	Non renseigné		Hommes	Femmes
FIMO Voyageurs	32	33	30	52	5	152	125	27
FIMO marchandises Compte d'Autrui	356	282	193	75	14	920	860	60
FIMO marchandises Compte Propre	87	64	39	11	1	202	197	5
Ensemble	475	379	262	138	20	1 274	1182	92
Ensemble (%)	37,3	29,7	20,6	10,8	1,6	100,0	92,8	7,2

Source : DREAL Bretagne - *Éléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne*

* Données non disponibles en 2009

► Evolution du nombre d'attestations FCO(S) délivrées en Bretagne (3)

	2005	2006	2007	2008	2009
FCO(S) Voyageurs	1 164	316	409	617	601
FCO(S) marchandises Compte d'Autrui	4 046	3 363	2 843	4 458	6 394
FCO(S) marchandises Compte Propre	1 841	2 254	1 510	1 257	
Total	7 051	5 933	4 762	6 332	6 995

Source : DREAL Bretagne - *Éléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne*

(3)
 La mise en place du nouveau dispositif de formation (décret du 11 septembre 2007) a supprimé la distinction en transport de marchandises entre les formations «compte propre» et compte d'autrui». Il n'existe plus que deux secteurs : marchandises et voyageurs.

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.

Ce nouveau dispositif de formation, qui repose sur le décret du 11 septembre 2007, reprend, en l'adaptant aux exigences de la directive européenne du 15 juillet 2003, le dispositif de formation des conducteurs, appliqué en France depuis plusieurs années, et l'étend à des secteurs qui n'étaient pas encore concernés, comme celui du transport urbain de personnes ou de la fonction publique.

Il est entré en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et depuis le 10 septembre 2009 en transport de marchandises. Il prévoit en particulier la délivrance d'une carte de qualification de conducteur.

L'augmentation en 2009 du nombre de stagiaires FCO (S) en transport routier de marchandises est due, en partie, à l'anticipation par les entreprises du passage de cette formation de recyclage de 3 à 5 jours à compter du 10 septembre 2009.

LE CONTROLE DU TRANSPORT ROUTIER

► La répartition des infractions relevées sur route...

...selon l'origine du véhicule

Origine du véhicule	2008			2009		
	Véhicules contrôlés	Véhicules en infraction	% de véhicules en infractions	Véhicules contrôlés	Véhicules en infraction	% de véhicules en infractions
Résidents	2 339	346	14,8	2 509	312	12,4
Union européenne	2 323	575	24,8	2 459	541	22,0
Hors Union Européenne	37	3	8,1	40	6	15,0
Total	4 699	924	19,7	5 008	859	17,2

Source : DREAL Bretagne - Eléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

En 2009, 5 000 véhicules ont été contrôlés soit 300 de plus que l'année précédente grâce notamment à l'amélioration des outils informatiques de téléchargement des données du chronotachygraphe numérique. La proportion de véhicules en infraction par rapport aux réglementations de transports routiers publics, privés, de marchandises ou de personnes, a diminué passant de près de 20 % à 17,2 %. Cette évolution favorable concerne aussi bien les véhicules résidents que ceux provenant de l'Union européenne.

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

	2007		2008		2009	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Réglementations relatives à la coordination des transports (documents de transport...)	128	7,4	82	4,4	75	4,6
Réglementation sociale européenne (temps de conduite et de repos)	1 371	79,5	1 532	82,8	1 390	85,6
Sécurité routière (code de la route, transports exceptionnels)	132	7,7	121	6,5	118	7,3
Réglementation sur le transport de matières dangereuses	93	5,4	116	6,3	41	2,5
Total	1 724	100,0	1 851	100,0	1 624	100,0

Source : DREAL Bretagne - Eléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

Le non-respect de la réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos est la principale cause d'infractions (85,6 %) très loin devant les infractions concernant la sécurité routière, les réglementations relatives à la coordination des transports et la réglementation sur le transport de matières dangereuses.

► Le contrôle du poids des véhicules de transport routier

	2007		2008		2009	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Surcharge >= à 20 %	77	6,1	67	5,2	62	5,6
Surcharge < à 20 %	378	29,8	432	33,6	422	38,4
Non en surcharge	813	64,1	786	61,2	614	55,9
Total	1 268	100,0	1 285	100,0	1 098	100,0

Source : DREAL Bretagne - Eléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

La proportion de véhicules de transport routiers en surcharge augmente. En 2009, elle représente 44 % des véhicules contrôlés.

► Nombre d'immobilisations effectuées et montant des consignations perçues

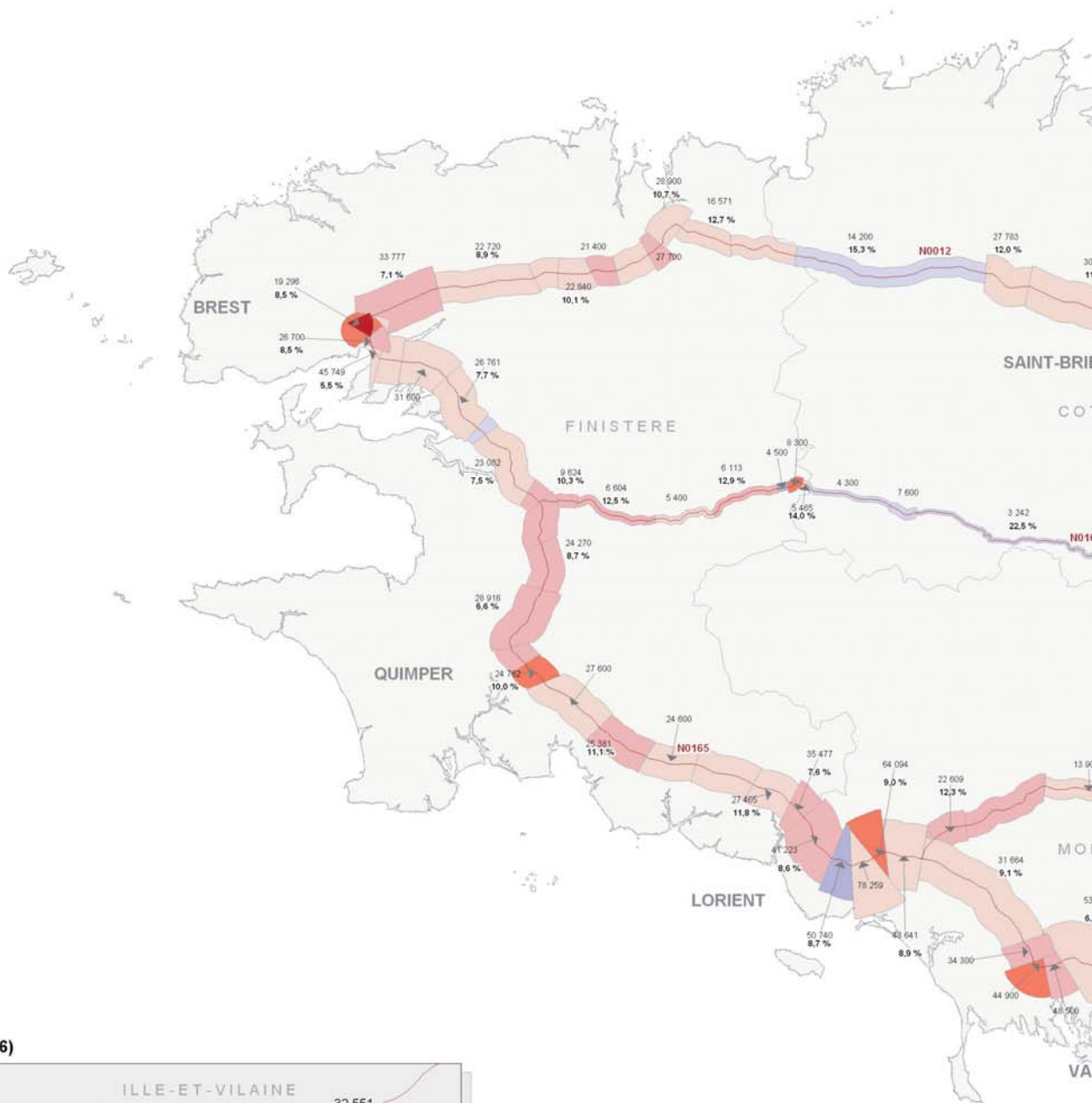
	2007	2008	2009
Immobilisations de véhicules	343	202	282
Montant des consignations	561 141 €	602 302 €	514 862 €

Source : DREAL Bretagne - Eléments d'observation économique et sociale des transports routiers en Bretagne

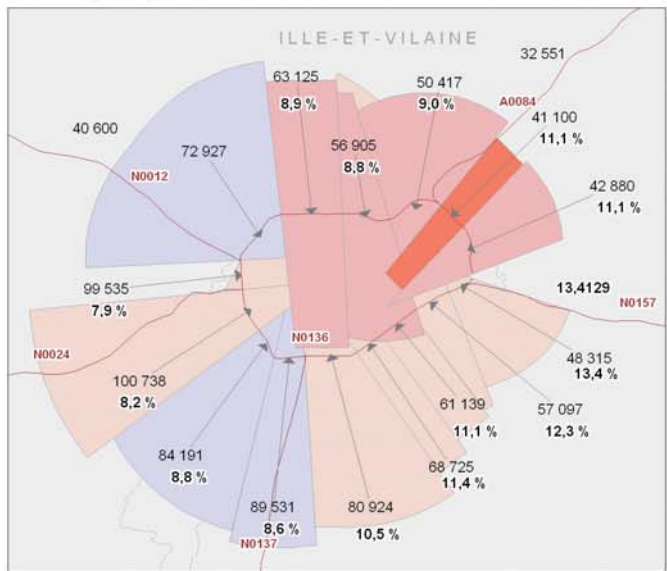
En 2009, près de 300 véhicules ont été contraints à l'immobilisation. Le montant des consignations perçues est de 514 862 €, en diminution par rapport aux années précédentes.

LE TRAFIC ROUTIER

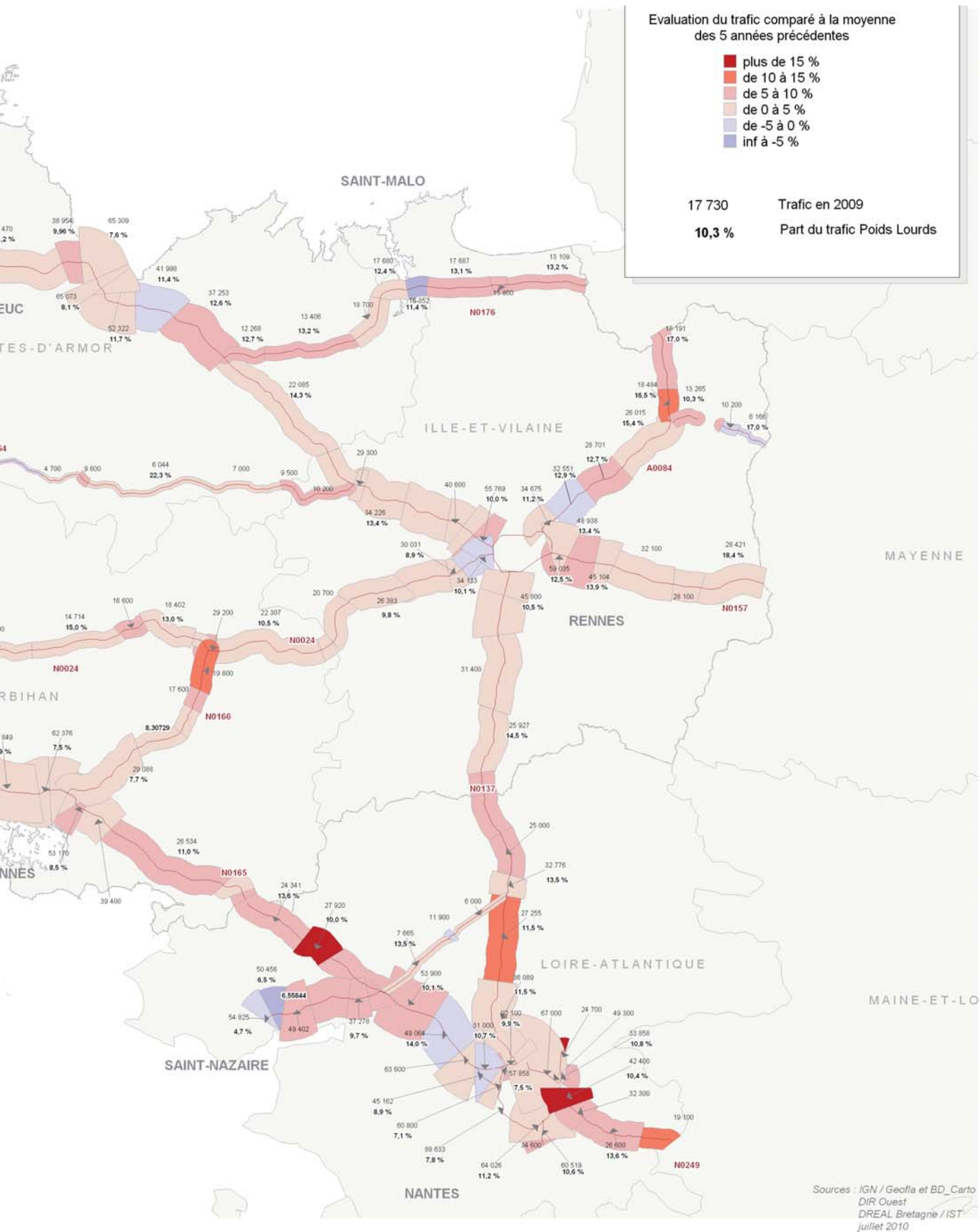
Trafic moyen journalier



RENNES (N 136)



annuel 2009 et évolution



L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

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

2008	Charbon	Produits pétroliers	Gaz naturel	Electricité	Bois	Chaleur	Total
Résidentiel-Tertiaire	5%	21%	60%	67%	95%	84%	43%
Transport	0%	64%	0%	1%	0%	0%	34%
Industrie	79%	3%	35%	25%	1%	14%	14%
Agriculture	16%	12%	5%	7%	4%	2%	9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Les secteurs résidentiel-tertiaire (43 %) et transports (34 %) représentent à eux deux plus des trois-quarts de la consommation finale d'énergie en Bretagne, très loin devant l'industrie et l'agriculture.

Les deux tiers de la consommation totale de produits pétroliers sont le fait du secteur des transports.

Consommation finale d'énergie des transports en 2008

Super.	Gazole	GPL	Total produits pétroliers	Electricité	Agrocarburants (EnR)	Total
466	1 825	7	2 298	17	139	2 454

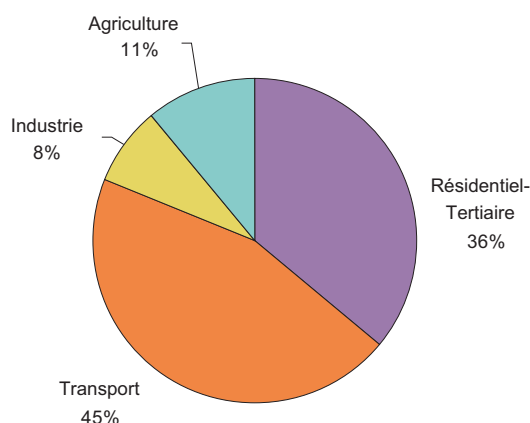
Source : Observatoire de l'énergie et des gaz à effet de serre en Bretagne

Les transports (route et fer) ont consommé 2 454 tep en 2008.

La consommation d'énergie dans les transports se répartit comme suit : 93,6 % de produits pétroliers, 0,7 % d'électricité et 5,7 % d'agrocarburants livrés en mélange avec le super et le gazole.

La part du gazole est de plus en plus prépondérante dans l'ensemble des produits pétroliers consommés : 54 % en 1990 et près de 80 % maintenant.

Répartition des émissions de CO2 par secteur en 2009



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

La consommation d'énergie finale a engendré 16,251 millions de tonnes de CO2 en 2009 dont 90 % ont été émis en Bretagne. Les 10 % restants sont produits par les centrales électriques en dehors de la région. Depuis 2004, les émissions ont diminué de 7 %. Cette baisse est particulièrement observée pour les produits pétroliers suite à l'incorporation croissante d'agrocarburants. Les transports sont les premiers contributeurs aux émissions (45 %).

Les motifs de transport

Part énergétique des différents motifs de transport (situation 2005)

Fret	13%
Mobilité quotidienne	77%
Mobilité exceptionnelle	10%

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

Plus des trois-quarts des besoins énergétiques des transports sont liés à la mobilité quotidienne (trajets domicile-travail, domicile-études,...). Le transport de fret représente 13 % des consommations.

Normes européennes d'émissions des voitures particulières *

en g/km	Euro1 1992	Euro2 1996	Euro3 janv. 2000	Euro4 janv. 2005	Euro5 sept. 2009	Euro6 sept. 2014
Essence						
CO (monoxyde de carbone)	2,72	2,20	2,30	1,00	1,00	1,00
HC (hydrocarbures imbrûlés)	-	-	0,20	0,10	0,10	0,10
Nox (oxydes d'azote)	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06
HC + Nox	0,97	0,50	-	-	-	-
COVNM (composés organiques volatils non méthaniques)	-	-	-	-	0,07	0,07
Particules	-	-	-	-	0,01	0,01
Diesel						
CO (monoxyde de carbone)	2,72	1,00	0,64	0,50	0,50	0,50
Nox (oxydes d'azote)	-	-	0,50	0,25	0,18	0,08
HC + Nox	0,97	0,7 (1) 0,9 (2)	0,56	0,30	0,23	0,17
Particules	0,14	0,08 (1) 0,10 (2)	0,05	0,03	0,01	0,01

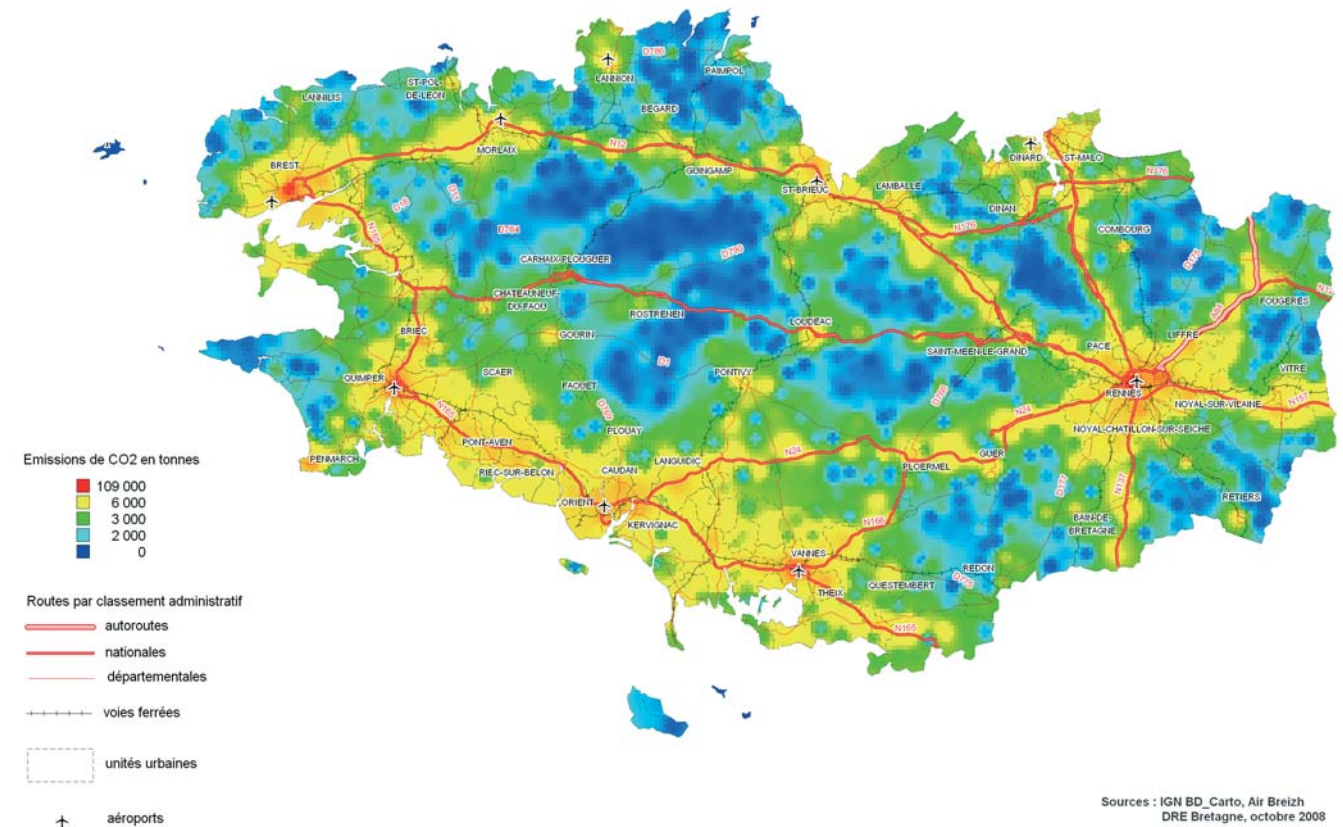
Source : Ademe, CGDD/Soes Références - L'environnement en France juin 2010

* Les nouveaux modèles doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

(1) Véhicules à injection indirecte / (2) véhicules à injection directe

Les normes Euro imposent des maxima d'émissions rapportées au kilomètre à ne pas dépasser pour une série de polluants. Elles existent pour les véhicules légers, les poids lourds et, plus récemment, pour les deux-roues. Elles s'appliquent aux véhicules neufs, vendus en Europe. Elles se traduisent généralement par l'obligation pour les constructeurs d'équiper les véhicules neufs de technologies environnementales (pot catalytique, filtre à particules). Au fur et à mesure du renforcement de ces normes et compte tenu du renouvellement progressif du parc de véhicules, celui-ci devient de moins en moins émetteur par km de circulation. Mais l'entrée en vigueur de ces normes a des effets progressifs puisqu'il existe une certaine inertie du parc, compte tenu de la durée de vie d'un véhicule : à une date donnée, de vieux véhicules continuent de cohabiter avec des véhicules plus récents, soumis à de nouvelles normes Euro.

Emission de CO2 du secteur des transports



Sources : IGN BD_Carto, Air Breizh DRE Bretagne, octobre 2008

La cartographie détaillée des émissions de CO2 du secteur des transports montre logiquement que les niveaux d'émissions les plus élevés se retrouvent le long des grands axes routiers les plus fréquentés et dans les principales zones de peuplement de la région.

L'ENVIRONNEMENT ET LES TRANSPORTS

Étiquette Énergie / CO₂ (source : ADEME)

Depuis mai 2006, l'étiquette voiture « Consommation et émission de CO₂ » est obligatoire et doit être apposée sur chaque voiture particulière neuve ou affichée près de celle-ci, de manière visible dans tous les lieux de vente en France.

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

Elle permet à tout acheteur potentiel d'automobile, d'être renseigné de manière lisible et comparative sur les émissions de CO₂ du véhicule. Le CO₂ ou dioxyde de carbone est le principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique.

Émissions de CO₂ faibles



Émissions de CO₂ élevées

► Evolution de la répartition des ventes de véhicules par classe de l'étiquette énergie

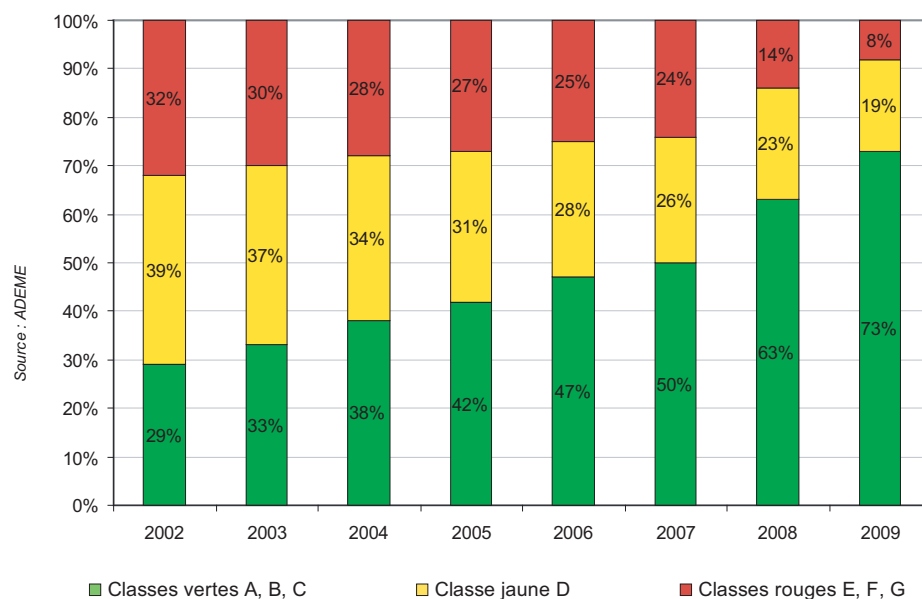
	A	B	C	D	E	F	G	Total
2002	0%	9%	20%	39%	25%	5%	2%	100%
2003	0%	13%	20%	37%	23%	5%	2%	100%
2004	0%	14%	24%	34%	20%	6%	2%	100%
2005	0%	15%	28%	31%	19%	6%	2%	100%
2006	0%	18%	29%	28%	18%	5%	1%	100%
2007	0%	20%	30%	26%	18%	4%	2%	100%
2008	0%	35%	28%	23%	11%	2%	1%	100%
2009	0%	48%	25%	19%	7%	1%	0%	100%

Source : ADEME

En 2009, la classe la plus représentée est la classe B avec, à elle seule, près de la moitié des ventes alors qu'elle ne représentait que le tiers des ventes en 2008.

La classe A est encore presque inexistante avec seulement 10 700 véhicules vendus en France métropolitaine.

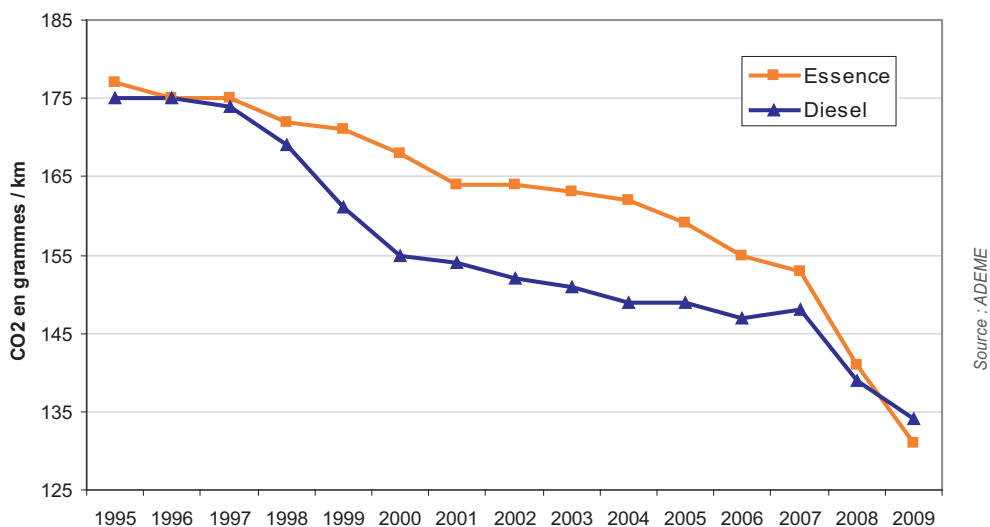
► Répartition des ventes de véhicules par classe de l'étiquette énergie



Les classes vertes A, B et C représentent 73 % des ventes totales en 2009, soit près de 3/4 des ventes.

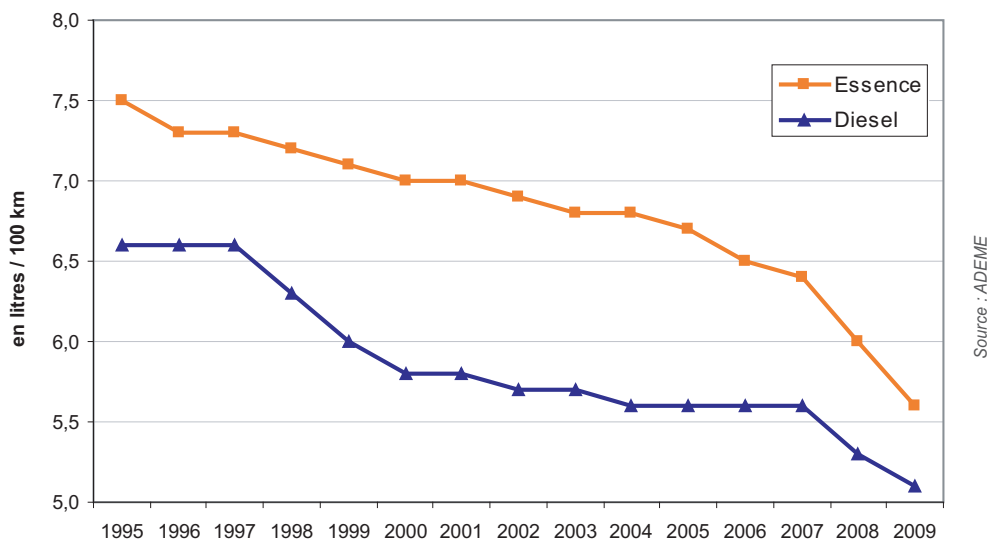
La part de la classe jaune a diminué de moitié depuis 2002. Celle des classes rouges (E, F et G) a été divisée par 4 depuis 7 ans et représente maintenant moins de 10 % de l'ensemble des ventes.

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



En 2009, la moyenne des émissions de CO2 des véhicules neufs vendus en France atteint 133 g de CO2 par km grâce au dispositif bonus/malus avec la prime à la casse, soit une baisse de 7 g en un an et de 16 g en 2 ans d'application du dispositif. Pour la 1ère fois, le niveau moyen d'émissions des véhicules essence (131 g) est inférieur à celui des véhicules diesel (134 g).

Évolution des consommations moyennes des véhicules vendus en France



La consommation moyenne des véhicules neufs diminue d'année en année. C'est particulièrement vrai en 2009 avec une baisse de 0,4 l/100 km pour les véhicules essence et de 0,2 l/100 km pour les véhicules diesel.

Sur les dix dernières années, le gain de consommation est de 1 litre pour les véhicules diesel et même de 1 litre et demi pour les véhicules essence.

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



Calculé en euros constants de 2009, le prix du litre d'essence semble relativement stable sur les quarante dernières années (1,18 € en 1970, 1,22 € en 2009), au contraire du diesel qui est passé sur la même période de 0,70 € à 1,00 €.

Les prix du carburant sont retombés en 2009 après la flambée de 2008.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Évolution annuelle du nombre de passagers des aéroports

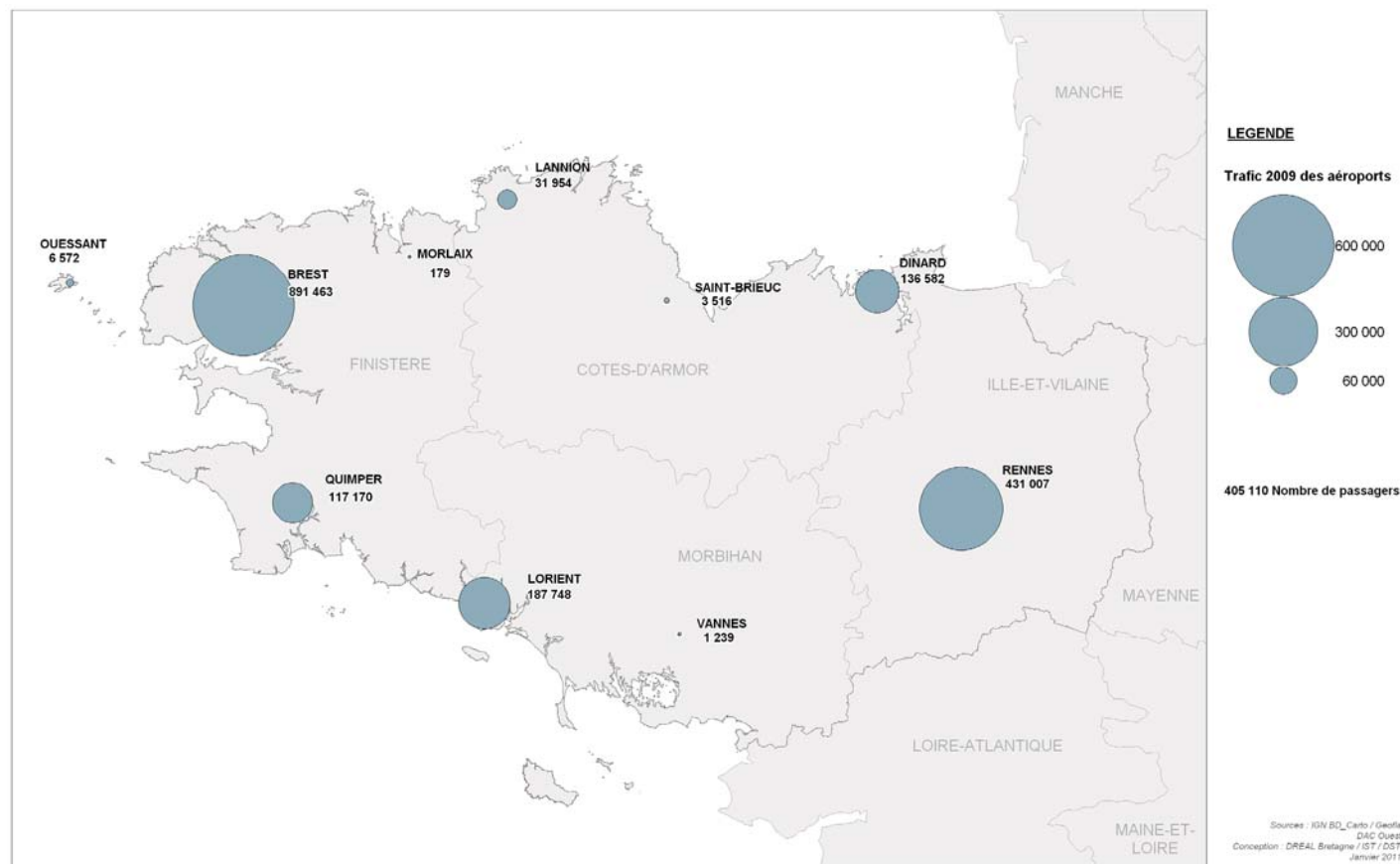
Aéroport	2000	2005	2006	2007	2008	2009
BREST	748 132	773 903	817 456	855 045	874 747	891 463
RENNES	421 580	406 076	463 770	534 691	496 231	431 007
LORIENT	217 805	214 317	225 405	214 105	217 362	187 748
DINARD	77 920	179 971	163 965	178 772	199 841	136 582
QUIMPER	152 473	133 863	139 394	136 865	120 483	117 170
LANNION	84 957	53 108	45 703	50 113	41 675	31 954
OUESSANT	7 948	6 745	6 299	5 749	6 712	6 572
SAINT-BRIEUC	22 523	11 968	9 536	3 799	4 592	3 516
MORLAIX	510	453	178	392	236	179
VANNES	509	449	514	428	822	1 239
Total	1 734 357	1 780 853	1 872 220	1 979 959	1 962 701	1 807 430

Source : DAC Ouest

En 2009, les aéroports bretons ont accueilli 1,8 million de passagers contre près de 2 millions en 2008, soit une baisse de fréquentation de 8 %. Huit des dix aéroports bretons ont subi une baisse de trafic parfois très spectaculaire (notamment Dinard, Lannion, Rennes et Lorient). A l'opposé, l'aéroport de Brest a réussi à augmenter légèrement son trafic pour se rapprocher des 900 000 passagers annuels.

L'aéroport de Brest concentre, à lui seul, près de la moitié du trafic passagers bretons, très loin devant ceux de Rennes (24 %) et Lorient (10 %)

Les trafics passagers des aéroports bretons en 2009



► Évolution annuelle du nombre de passagers des principales lignes intérieures

Lignes	2000	2005	2006	2007	2008	2009
BREST-Paris	513 282	461 083	470 193	478 881	491 326	459 792
LORIENT-Paris	189 751	154 765	151 909	151 909	139 624	119 660
QUIMPER-Paris	148 643	132 852	134 061	133 093	117 698	111 016
RENNES-Lyon	89 026	87 063	99 963	108 797	111 508	99 839
BREST-Marseille	22 753	17 319	23 845	25 443	32 463	93 469
BREST-Lyon	61 862	76 292	82 656	90 390	95 369	91 093
RENNES-Paris	104 372	106 564	125 917	139 335	100 852	89 683
RENNES-Toulouse	42 439	48 688	54 557	63 419	64 162	59 415
LORIENT-Lyon	12 177	41 382	46 624	49 827	55 247	54 148
RENNES-Marseille	15 311	32 861	38 034	47 963	48 037	43 181
RENNES-Nice	48 242	25 635	30 241	35 911	30 330	29 422
BREST-Toulon	21 302	13 357	13 920	22 525	29 458	26 518
BREST-Nice	8 127	15 180	19 814	23 633	8 702	8 656
BREST-Bordeaux				2 830	6 448	8 584
BREST-Ouessant	7 986	6 745	6 299	5 745	6 712	6 572
RENNES-Bordeaux	9 446	16 191	14 891	6 729	4 972	5 143
RENNES-Mulhouse	10 669	14 102	7 298	6 459	5 647	4 131
RENNES-Strasbourg	12 794	23 643	24 557	22 697	12 550	1 767
RENNES-Montpellier	7 270	17 205	16 916	9 146	5 795	1 646
LANNION-Paris	59 357	52 982	45 716	49 950	38 748	
BREST-Nantes		22 848	21 236	14 418	10 225	
BREST-Toulouse				7 388	3 684	

Source : DAC Ouest

Les trois principales lignes intérieures sont celles reliant les grandes villes bretonnes les plus occidentales avec Paris. Elles ont toutes connu une baisse de leur trafic en 2009. C'est également le cas pour la ligne Rennes-Lyon qui repasse en dessous du seuil des 100 000 passagers.

À l'opposé, la ligne Brest-Marseille a triplé son trafic en un an et se hisse à la cinquième place des liaisons intérieures.

► Le trafic passagers des principales lignes internationales

Lignes	2005	2006	2007	2008	2009
DINARD-Londres	168 308	112 717	102 788	90 480	77 879
DINARD-Nottingham		41 432	62 214	54 292	49 298
BREST-Londres Luton		27 986	26 874	30 306	41 257
RENNES-Southampton	14 659	20 348	20 009	19 953	24 288
BREST-Dublin					14 827
BREST-Southampton	19 345	13 548	10 901	6 283	8 364
DINARD-Guernesey	10 638	8 760	8 938	8 501	7 700
RENNES-Cork					7 305
RENNES-Manchester				10 704	7 146
RENNES-Exeter			7 405	5 717	5 093
RENNES-Madrid				10 826	4 708
RENNES-Dublin		11 976	13 216	11 892	3 770
BREST-Exeter	17 877	14 186	10 901	6 283	3 353
RENNES-Edimbourg			1 316	2 935	3 246
BREST-Birmingham	19 173	18 019	11 923	7 785	3 015
BREST-Manchester			7 847	8 717	2 548
LORIENT-Waterford	6 753	4 638	3 780	2 167	2 421
LORIENT-Galway	4 141	5 260	3 927	3 370	2 289
LORIENT-Cork	1 694	1 930	2 804	3 420	1 322
RENNES-Belfast			2 030	1 555	795
RENNES-Newcastle				2 029	548

Source : DAC Ouest

en nombre de voyageurs

En 2009, les liaisons internationales régulières au départ des aéroports bretons sont à destination de l'Angleterre, des îles Anglo-normandes, de l'Irlande et de l'Espagne (Madrid). Le trafic annuel s'élève en 2009 à 271 000 passagers.

Les liaisons au départ de Dinard à destination de Londres et Nottingham gérées par une compagnie low-cost concentrent à elles-seules près de la moitié du trafic international, loin devant les destinations anglaises au départ de Brest et Rennes.

► Évolution annuelle du trafic charter

Aéroports	2000	2005	2008	2009
BREST	73 373	85 154	96 407	94 241
RENNES	13 330	17 610	32 220	24 390
LORIENT	7 000	5 120	8 492	5 738
SAINT-BRIEUC	5 896	3 900	3 333	
QUIMPER	1 765	874	1 984	1 063
DINARD	2 408	1 242	1 515	
Total	103 772	113 900	143 951	125 432

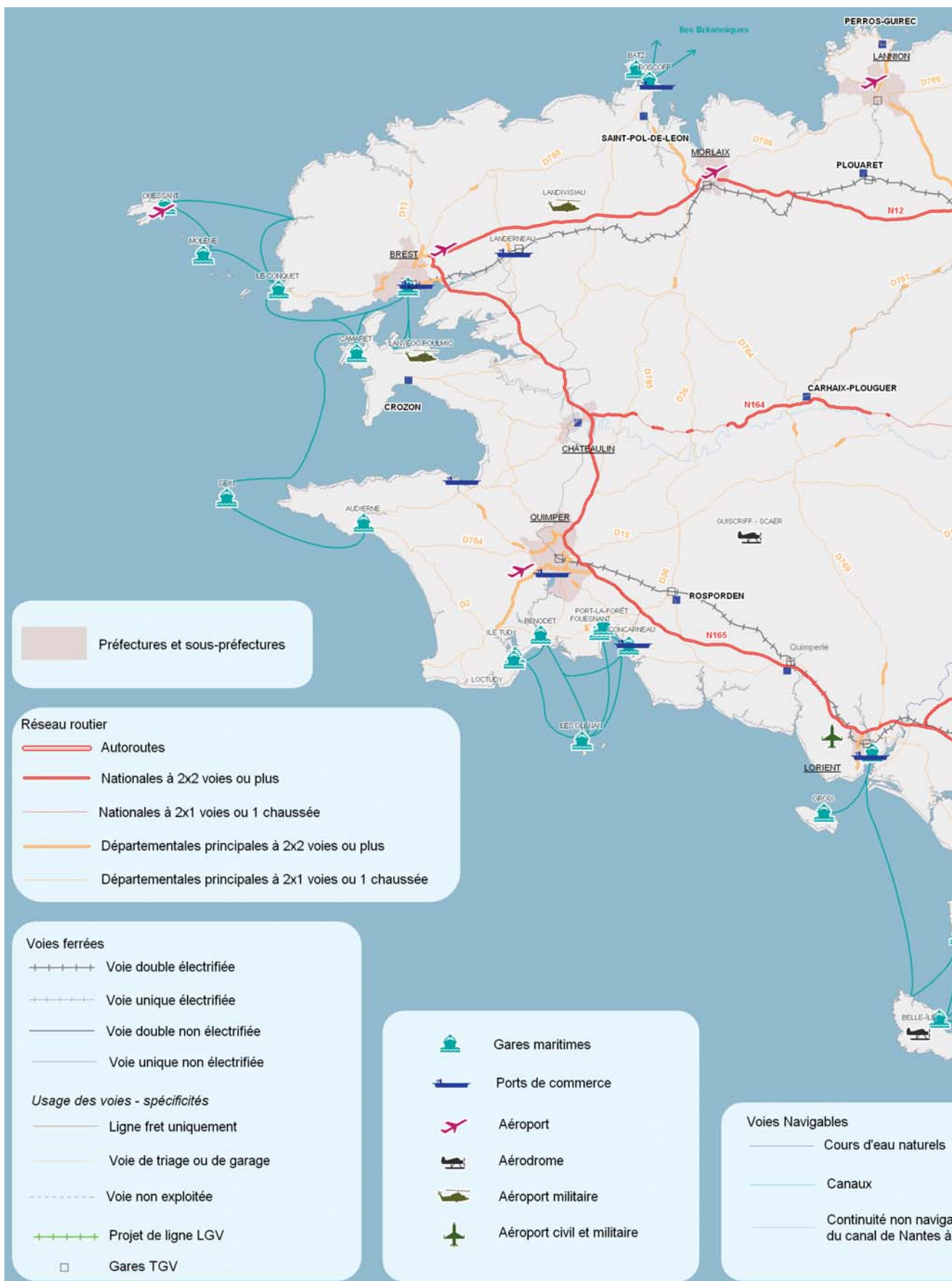
Source : DAC Ouest

Le trafic charter diminue en 2009 (- 13 %). L'aéroport de Brest a réussi à maintenir son trafic au contraire de ceux de Rennes, Lorient, Saint-Brieuc, Quimper et Dinard.

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

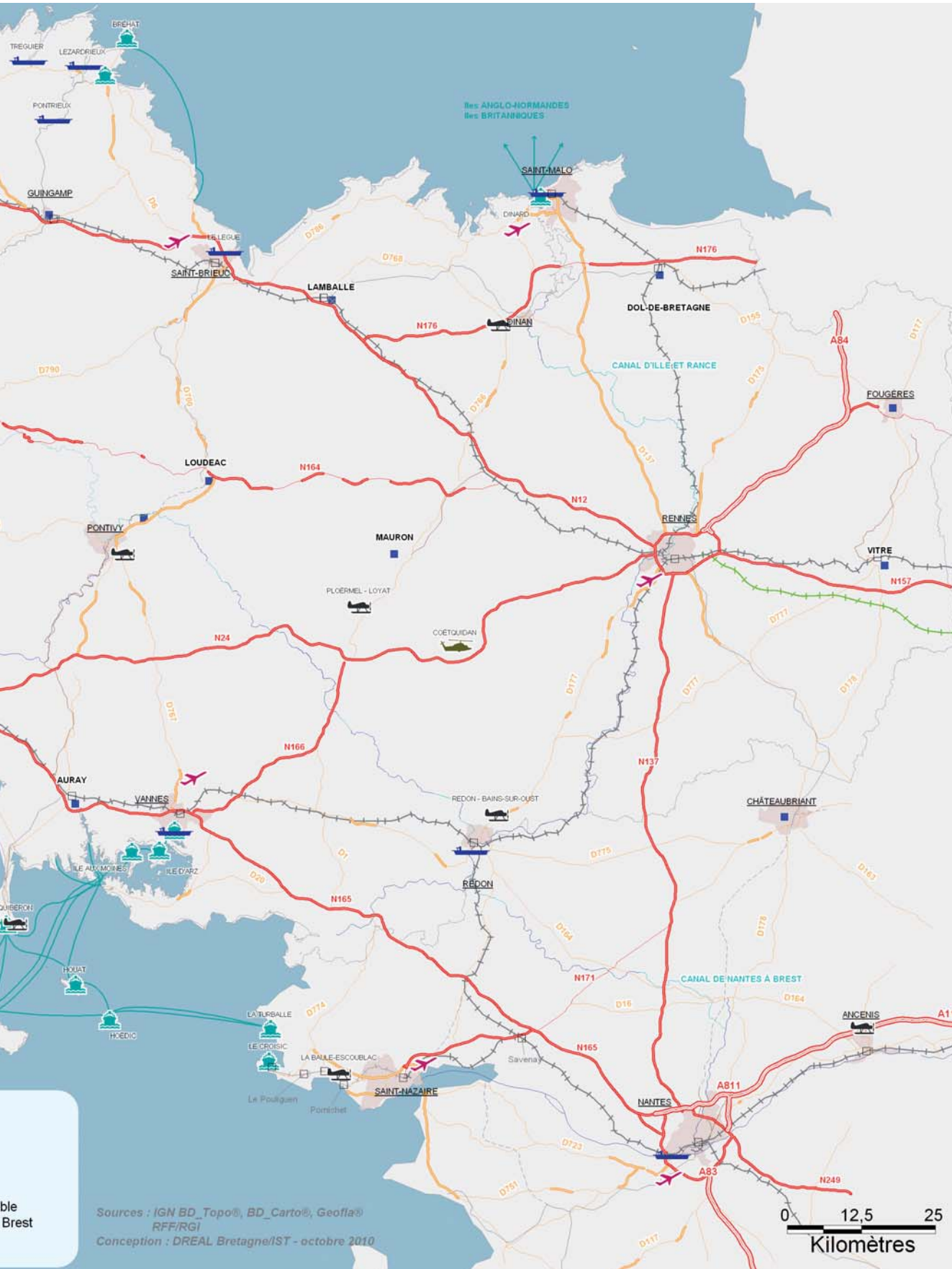
BRETAGNE

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



BRETAGNE

TRANSPORTS AU 1er JANVIER 2010



LE TRANSPORT FERROVIAIRE

► Evolution annuelle du trafic de voyageurs entre la Bretagne et les autres régions françaises

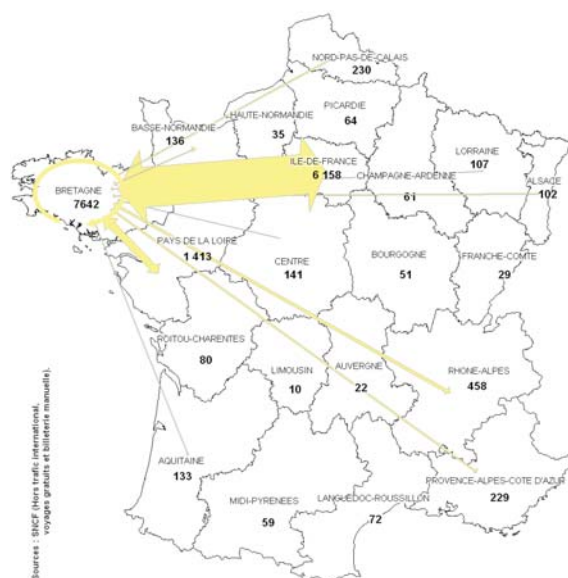
en milliers de voyageurs

Région	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Alsace	49	47	46	71	100	102
Aquitaine	134	122	129	129	139	133
Auvergne	26	26	23	22	23	22
Basse Normandie	123	116	126	125	144	136
Bourgogne	56	53	53	51	54	51
Bretagne	4 940	5 686	6 076	6 582	7 466	7 642
Centre	146	147	147	144	149	141
Champagne Ardennes	50	44	45	51	62	61
Franche Comté	30	29	30	29	31	29
Haute Normandie	45	40	40	38	38	35
Ile de France	5 849	5 722	5 937	6 041	6 348	6 158
Languedoc Roussillon	65	66	65	66	73	72
Limousin	10	11	12	11	11	10
Lorraine	70	69	70	84	106	107
Midi Pyrénées	99	75	61	59	62	59
Nord Pas de Calais	218	220	223	226	240	230
PACA	169	230	228	229	249	229
Pays de Loire	941	1 125	1 220	1 268	1 395	1 413
Picardie	61	60	62	61	64	64
Poitou Charentes	81	76	81	81	85	80
Rhône Alpes	387	428	448	444	456	458
Total	13 549	14 393	15 120	15 814	17 297	17 230

Source : SNCF (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle)

En 2009, 17,2 millions de personnes ont effectué un voyage en train avec un point de départ ou d'arrivée en Bretagne. Ce trafic est en légère baisse par rapport à 2008 mais il confirme la forte augmentation de la fréquentation depuis le début des années 2000. Les liaisons au sein même de la Bretagne sont les plus fréquentes (7,6 millions de passagers), devant celles avec l'Ile de France (6,2 millions). Viennent ensuite, très loin derrière, les relations avec la région limitrophe des Pays de la Loire (1,4 million), la région Rhône Alpes (460 000), PACA et le Nord Pas de Calais (230 000).

Les relations ferroviaires entre la Bretagne et l'ensemble des autres régions métropolitaines sont peu développées puisqu'elles ne représentent au total qu'un peu plus d'1,1 million de voyageurs.



Source : SNCF (hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle).

(en milliers de voyageurs)

Évolution annuelle du trafic TGV par gare

en milliers de voyageurs (montées + descentes confondues)

GARES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007 (%)
Brest	777	749	749	755	784	787	786	766	8,0
Landerneau	20	22	24	25	25	26	26	25	0,3
Morlaix	294	296	299	302	303	300	309	303	3,2
Lannion		32	32	32	31	32	32	29	0,3
Plouaret	65	72	71	68	67	68	71	68	0,7
Guingamp	349	348	363	363	367	366	368	361	3,8
St-Brieuc	556	560	548	546	553	558	571	548	5,7
Lamballe	118	111	115	111	110	111	109	109	1,1
Total axe nord	2 179	2 189	2 201	2 203	2 240	2 247	2 272	2 209	23,0
Quimper	500	502	504	505	505	506	497	499	5,2
Rosporden	48	49	49	50	50	49	47	47	0,5
Quimperlé	54	54	56	56	56	59	56	54	0,6
Lorient	482	480	484	484	500	502	493	490	5,1
Auray	361	389	396	402	400	399	402	400	4,2
Vannes	563	581	596	598	606	616	613	604	6,3
Redon	167	122	115	115	112	107	104	104	1,1
Total axe sud	2 175	2 177	2 200	2 208	2 229	2 238	2 212	2 198	22,9
Rennes	4 456	4 430	4 577	4 605	4 801	4 890	4 858	4 880	50,7
Vitré	53	47	47	46	47	45	46	45	0,5
Saint-Malo						13	260	262	2,7
Dol-de-Bretagne						1	20	23	0,2
Total	8 863	8 842	9 025	9 062	9 317	9 434	9 668	9 617	100,0

Source : Direction Régionale de la SNCF

Depuis 2008 : données non disponibles

Le trafic TGV des gares bretonnes se schématise ainsi : la moitié pour la seule gare de Rennes, un petit quart (23%) pour l'ensemble des gares de l'axe nord, un autre petit quart (23% également) pour les gares de l'axe sud et les 3,4% restants pour les 3 autres gares de Saint-Malo, Vitré et Dol-de Bretagne. Entre 2000 et 2007, le trafic voyageurs des gares TGV (montées + descentes) a augmenté de 8,5 % en passant de 8,86 à 9,62 millions de passagers.

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

GARES	2008	2009	évol. 08/09 (%)
Rennes	7 657	7 733	1,0
Brest	1 755	1 688	-3,8
Vannes	1 335	1 323	-0,9
St Brieuc	1 259	1 252	-0,6
Lorient	1 205	1 197	-0,7
Quimper	978	961	-1,7
St Malo	937	945	0,9
Auray	689	706	2,5
Redon	652	652	0,0
Vitré	559	586	4,8
Landerneau	575	563	-2,1
Guingamp	545	540	-0,9
Morlaix	532	515	-3,2
Lamballe	433	439	1,4
Dol de Bretagne	316	329	4,1
Quimperlé	257	251	-2,3
Messac Guipry	219	228	4,1
Lannion	192	185	-3,6
Rosporden	133	138	3,8
Landivisiau	109	107	-1,8
Hennebont	79	84	6,3
Questembert	77	82	6,5
Plouaret Trégor	75	75	0,0
Total	20 568	20 579	0,1

Source : Direction Régionale de la SNCF

en milliers de voyageurs

Avertissement

Les données nous permettant de renseigner le tableau sur l'évolution annuelle du trafic TGV par gare ne sont plus disponibles auprès de la Direction régionale de la SNCF. Les dernières données transmises concernent l'année 2007.

A compter de l'année 2008, les données disponibles sont celles concernant le trafic tous trains (TGV + TER + Corail...) des principales gares bretonnes.

Le trafic des vingt-trois principales gares bretonnes a faiblement augmenté en 2009 (11 000 voyageurs, soit + 0,1 %). Les sept gares les plus fréquentées correspondent aux sept plus grandes villes bretonnes. Avec 7,73 millions de voyageurs, la gare de Rennes représente à elle seule plus du tiers du trafic voyageurs de Bretagne. Les six gares suivantes (Brest, Vannes, Saint-Brieuc, Lorient, Quimper et Saint-Malo) totalisent 7,37 millions de voyageurs, soit également un tiers du trafic régional. Le dernier tiers est représenté par les seize autres principales gares bretonnes.

En 2009, douze gares ont vu leur trafic se maintenir ou augmenter (plus forte hausse : Questembert avec + 6,5 %), et onze subissent une diminution de leur trafic (plus forte baisse : Brest avec - 3,8 %).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le trafic ferroviaire du Transport Express Régional (TER)

en nombre de voyageurs

Liste des OD suivies Relation (Origine <=> Destination)	Nombre de voyages en TER pur				Evol. 08-09
	2006	2007	2008	2009	
Axe Nord : Brest - Morlaix - Guingamp - Saint-Brieuc - Lamballe - Rennes					
Brest - Landerneau	311 546	342 611	418 154	410 366	-1,9%
Brest - Morlaix	74 396	86 686	102 073	99 579	-2,4%
Brest - Saint-Brieuc	16 216	18 220	19 073	17 766	-6,9%
Brest - Rennes	43 468	54 565	62 415	62 375	-0,1%
Morlaix - Saint-Brieuc	15 482	17 741	19 397	19 801	2,1%
Morlaix - Rennes	17 408	20 137	22 728	24 755	8,9%
Guingamp - Rennes	29 544	33 948	37 749	38 880	3,0%
Saint-Brieuc - Lamballe	132 026	129 758	142 567	145 143	1,8%
Saint-Brieuc - Rennes	177 399	187 375	205 619	217 111	5,6%
Lamballe - Rennes	62 693	81 037	91 343	97 932	7,2%
Axe Sud : Quimper - Lorient - Auray - Vannes - Redon - Rennes					
Quimper - Lorient	51 219	52 283	65 899	69 848	6,0%
Quimper - Vannes	15 444	20 117	19 142	19 657	2,7%
Quimper - Rennes	28 686	33 426	37 597	38 091	1,3%
Lorient - Vannes	131 480	143 838	171 795	172 977	0,7%
Lorient - Redon	10 463	11 518	12 598	13 227	5,0%
Lorient - Rennes	41 275	45 646	52 138	53 243	2,1%
Auray - Rennes	27 750	30 929	34 172	35 320	3,4%
Vannes - Redon	32 906	36 638	43 707	46 388	6,1%
Vannes - Rennes	102 783	112 849	123 341	120 864	-2,0%
Redon - Rennes	159 313	174 085	199 242	201 840	1,3%
Rennes - Dol-de-Bretagne - Saint-Malo - Dinan					
Rennes - Dol-de-Bretagne	93 244	98 529	109 068	120 235	10,2%
Rennes - Saint-Malo *	233 575	247 426	273 938	279 980	2,2%
Rennes - Dinan	8 376	6 000	5 557	5 344	-3,8%
Dol-de-Bretagne - Saint-Malo	81 734	84 675	97 514	97 649	0,1%
Dol-de-Bretagne - Dinan	12 133	10 302	12 428	13 786	10,9%
St Malo-Dinan	1 383	1 686	1 342	1 633	21,7%
Périurbain de Rennes					
Rennes - Bruz	26 323	30 598	34 722	41 621	19,9%
Rennes-Chateaubourg	117 164	139 861	174 514	189 036	8,3%
Rennes - Janzé	125 061	115 682	127 174	128 419	1,0%
Rennes - Messac	138 650	146 855	168 969	181 310	7,3%
Rennes - Montauban-de-Bretagne	80 695	88 825	110 051	110 327	0,3%
Rennes - Montfort	166 575	172 266	211 444	214 873	1,6%
Rennes - Montreuil-sur-Ille	75 578	90 811	114 417	123 867	8,3%
Rennes - Retiers	26 502	29 675	35 332	34 617	-2,0%
Rennes - Vitré	257 366	278 115	307 410	320 122	4,1%
Autres liaisons					
Brest-Quimper	62 046	65 437	72 883	67 551	-7,3%
Nantes-Rennes	165 069	182 334	201 433	213 652	6,1%
Total OD suivies	3 152 971	3 422 484	3 938 945	4 049 185	2,8%

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

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

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

Le tableau ci-contre présente les fréquentations des principales relations TER de la région. Après avoir augmenté d'environ 8 % en 2006 et 2007 puis de 15,1 % en 2008, le trafic TER continue en 2009 sa progression mais à un rythme bien moindre (+ 2,8%).

La liaison la plus fréquentée reste Brest-Landerneau (410 400 voyages), loin devant Rennes-Vitré (320 100) et Rennes-Saint-Malo (280 000).

► L'activité des réseaux urbains en 2008

Dpt	Ville	Population desservie	Nombre de lignes	Longueur des lignes (km)	Nb total de voyages (en milliers)	Nb de voyages / hab	Evol. du total des voyages 07-08
22	LAMBALLE	25 502	10	295	33	1	32,0%
22	LANNION	55 029	7	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
22	SAINT-BRIEUC	115 620	20	384	5 743	50	-0,1%
29	BREST	215 647	27	599	19 481	90	4,4%
29	CONCARNEAU	23 918	10	98	716	30	-2,8%
29	DOUARNENEZ	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
29	LANDERNEAU	15 577	7	52	324	21	6,6%
29	MORLAIX	66 903	7	72	750	11	0,5%
29	QUIMPER	90 217	23	286	5 166	57	0,7%
35	FOUGERES	26 728	3	28	450	17	0,7%
35	RENNES	395 748	57	748	67 402	170	6,2%
35	SAINT-MALO	81 798	11	96	2 933	36	-0,3%
35	VITRE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
56	LORIENT	190 969	31	396	16 602	87	-0,1%
56	PONTIVY	14 469	7	n.d.	29	2	n.d.
56	VANNES	130 929	21	345	6 804	52	4,9%

Source : CERTU

n.d. : données non disponibles

Les 13 principaux réseaux urbains bretons ayant répondu à l'enquête du CERTU ont transporté 126,4 millions de voyageurs en 2008, soit une moyenne de 91 voyages par habitant potentiellement desservi. Grâce au métro, le réseau urbain de Rennes est bien au-dessus de ce ratio (170 voyages/hab.). Viennent ensuite les services de transport urbains de Brest et Lorient (respectivement 90 et 87 voyages/hab.).

► Evolution annuelle de l'activité des réseaux urbains

en milliers de voyages

Dpt	Réseaux	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
22	LAMBALLE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	14	16	25	33
22	LANNION	169	188	194	193	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
22	SAINT-BRIEUC	5 977	5 501	5 475	5 730	5 783	5 898	5 960	5 749	5 743
29	BREST	20 127	19 043	19 006	19 546	17 695	17 972	18 465	18 660	19 481
29	CONCARNEAU	569	571	542	522	607	714	721	737	716
29	DOUARNENEZ	114	107	n.d.	110	110	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
29	LANDERNEAU	n.d.	n.d.	n.d.	136	213	255	290	304	324
29	MORLAIX	745	756	757	770	791	811	751	746	750
29	QUIMPER	4 484	4 411	4 746	4 774	5 005	5 031	5 097	5 132	5 166
35	FOUGERES	499	486	513	489	466	442	455	447	450
35	RENNES	33 807	31 107	45 041	50 969	54 513	56 855	60 060	63 490	67 402
35	SAINT-MALO	2 096	2 062	2 024	2 016	1 961	2 023	n.d.	2 943	2 933
35	VITRE	134	241	n.d.	280	300	210	n.d.	243	n.d.
56	LORIENT	16 020	15 790	15 475	15 512	16 007	16 720	16 649	16 617	16 602
56	PONTIVY	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	29
56	VANNES	3 811	3 931	3 890	5 176	5 320	5 576	5 753	6 489	6 804

Source : CERTU

n.d. : données non disponibles

Depuis l'an 2000, l'activité des principaux réseaux urbains bretons a augmenté de 43 % passant de 88,5 à 126,4 millions de passagers.

En particulier, le réseau urbain de Rennes a doublé sa fréquentation (+ 99,4 %). Les réseaux de Vannes (+ 79 %) et Saint-Malo (+ 40 %) ont eux aussi considérablement augmenté leurs trafics passagers.

LE TRANSPORT INTERURBAIN

Le transport des élèves suivant le type de service emprunté

2008	Nombre d'élèves subventionnés				
	SRO	SATPS	SNCF	Autres	Total
Côtes d'Armor	6 700	17 410	670	220	25 000
Finistère	10 091	13 880	484	619	25 074
Ille-et-Vilaine	9 414	20 801	1 490	0	31 705
Morbihan	9 392	16 973	242	67	26 674
Total	35 597	69 064	2 886	906	108 453

Source : CERTU

SRO : Service Régulier Ordinaire

SATPS : Service A Titre Principal Scolaire

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre d'élèves subventionnés								
Côtes d'Armor	23 100	23 600	23 420	n.d.	24 310	24 700	24 870	25 000
Finistère	28 189	29 280	24 736	n.d.	n.d.	24 384	24 854	25 074
Ille-et-Vilaine	34 385	34 356	34 390	36 408	32 044	32 768	31 722	31 705
Morbihan	32 813	31 805	28 013	27 627	27 281	27 049	26 117	26 674
Dépenses pour le transport des élèves (en milliers d'euros)								
Côtes d'Armor	10 834	12 514	13 529	n.d.	14 697	15 895	17 690	17 670
Finistère	15 783	17 607	18 799	n.d.	n.d.	20 299	21 042	22 335
Ille-et-Vilaine	22 090	23 483	23 895	26 205	26 230	37 726	25 430	n.d.
Morbihan	16 445	16 661	15 221	15 969	16 898	17 347	17 607	19 558
Coût par élève (en euros)								
Côtes d'Armor	469	530	578	n.d.	605	644	711	707
Finistère	560	601	760	n.d.	n.d.	832	847	891
Ille-et-Vilaine	642	684	695	720	819	1 151	802	n.d.
Morbihan	501	524	543	578	619	641	674	733

Source : CERTU

n.d. : données non disponibles

Pour l'année 2008, les quatre départements bretons ont subventionné le transport de 108 500 élèves. Près des deux tiers de ces élèves utilisent les services réguliers publics routiers créés pour assurer, à titre principal pour les scolaires, la desserte des établissements d'enseignement.

Le dernier tiers des élèves utilise les services réguliers ordinaires routiers pour se rendre sur les lieux d'études. Enfin, près de 3 000 élèves utilisent le train entre leur domicile et leur établissement scolaire.

Les départements dépensent environ 20 millions d'euros chacun pour le transport des élèves soit un coût par élève transporté allant de 700 à 900 euros.

Le transport collectif routier de voyageurs

...autobus

	Km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2008	2009	évolution	1/1/2009	1/1/2010	évolution	2008	2009	évolution
Bretagne	39 354	40 187	2,1%	960	966	0,6%	40 994	41 601	1,5%
Autre régions françaises	881 275	895 043	1,6%	22 901	23 316	1,8%	38 482	38 388	-0,2%
France métropolitaine	920 629	935 230	1,6%	23 861	24 282	1,8%	38 583	38 515	-0,2%
Bretagne / France métro.	4,3%	4,3%		4,0%	4,0%				

Source : MEDDTL - SOeS

...autocars

	Km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2008	2009	évolution	1/1/2009	1/1/2010	évolution	2008	2009	évolution
Bretagne	108 253	106 836	-1,3%	3 553	3 534	-0,5%	30 468	30 231	-0,8%
Autre régions françaises	1 905 632	1 867 772	-2,0%	59 446	59 871	0,7%	32 057	31 197	-2,7%
France métropolitaine	2 013 885	1 974 608	-2,0%	62 999	63 405	0,6%	31 967	31 143	-2,6%
Bretagne / France métro.	5,4%	5,4%		5,6%	5,6%				

Source : MEDDTL - SOeS

...ensemble (y compris véhicules spécialisés)

	Km (en milliers) annuel			Parc de véhicules au			Km annuel moyen par véhicule		
	2008	2009	évolution	1/1/2009	1/1/2010	évolution	2008	2009	évolution
Bretagne	147 624	147 024	-0,4%	4 514	4 500	-0,3%	32 704	32 672	-0,1%
Autre régions françaises	2 787 532	2 763 306	-0,9%	82 390	83 215	1,0%	33 833	33 207	-1,9%
France métropolitaine	2 935 156	2 910 330	-0,8%	86 904	87 715	0,9%	33 775	33 179	-1,8%
Bretagne / France métro.	5,0%	5,1%		5,2%	5,1%				

Source : MEDDTL - SOeS

En 2009, les 4 500 autobus et autocars bretons ont parcouru 147 millions de kilomètres, soit un kilométrage moyen par véhicule égal à 32 672 km (41 601 km pour les autobus et 30 231 km pour les autocars).

Les autobus bretons représentent 4% du parc national et parcourent 4,3 % des kilomètres réalisés par l'ensemble des autobus français. Quant aux autocars bretons, ils représentent 5,6 % du parc national d'autocars et parcourent 5,4 % du kilométrage total réalisé par les autocars métropolitains.

Le kilométrage annuel moyen par classe d'âge du véhicule

Classe d'âge	Autobus (hors RATP)	Autocars
Moins de 5 ans	48 639	39 456
De 5 à 9 ans	42 446	33 953
De 10 à 14 ans	34 975	26 487
De 15 à 19 ans	23 613	19 828
20 ans et plus	18 523	14 998
Ensemble	38 628	31 143

Source : MEDDTL - SOeS

Définitions

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

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

Plus les véhicules sont âgés et moins ils parcourent de kilomètres.

LE TRANSPORT MARITIME

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

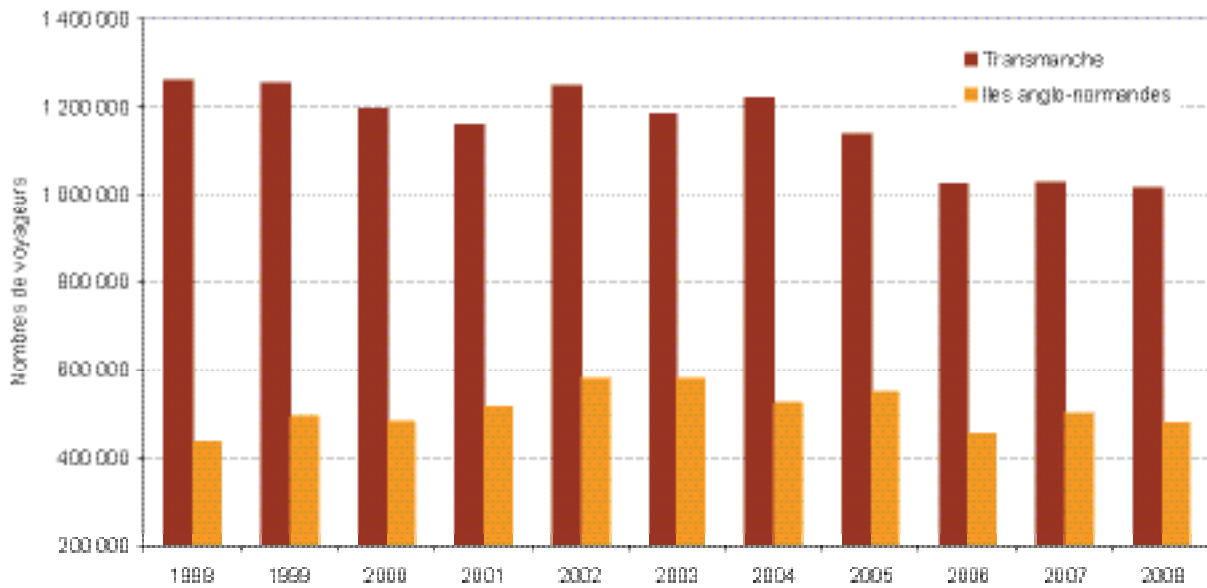
Année		Transmanche			Iles anglo-normandes	Transmanche + Iles anglo-normandes
		St-Malo	Roscoff	Total	St-Malo	
2000	entrées	324 045	299 747	623 792	241 330	865 122
	sorties	268 985	302 453	571 438	241 215	812 653
	entrées + sorties	593 030	602 200	1 195 230	482 545	1 677 775
2001	entrées	315 741	295 883	611 624	257 700	869 324
	sorties	251 978	294 649	546 627	257 397	804 024
	entrées + sorties	567 719	590 532	1 158 251	515 097	1 673 348
2002	entrées	330 855	322 816	653 671	288 211	941 882
	sorties	268 869	324 036	592 905	290 055	882 960
	entrées + sorties	599 724	646 852	1 246 576	578 266	1 824 842
2003	entrées	312 271	310 001	622 272	288 171	910 443
	sorties	252 898	308 413	561 311	289 507	850 818
	entrées + sorties	565 169	618 414	1 183 583	577 678	1 761 261
2004	entrées	319 133	316 176	635 309	261 607	896 916
	sorties	268 416	316 087	584 503	261 674	846 177
	entrées + sorties	587 549	632 263	1 219 812	523 281	1 743 093
2005	entrées	289 017	312 386	601 403	273 693	875 096
	sorties	220 370	313 967	534 337	276 094	810 431
	entrées + sorties	509 387	626 353	1 135 740	549 787	1 685 527
2006	entrées	268 238	278 085	546 323	227 054	773 377
	sorties	204 705	275 365	480 070	228 778	708 848
	entrées + sorties	472 943	553 450	1 026 393	455 832	1 482 225
2007	entrées	264 603	282 528	547 131	248 461	795 592
	sorties	201 377	280 577	481 954	249 652	731 606
	entrées + sorties	465 980	563 105	1 029 085	498 113	1 527 198
2008	entrées	268 528	278 149	546 677	239 551	786 228
	sorties	196 666	271 852	468 518	240 219	708 737
	entrées + sorties	465 194	550 001	1 015 195	479 770	1 494 965
2009	entrées	274 223	266 888	541 111	221 206	762 317
	sorties	200 503	265 540	466 043	220 103	686 146
	entrées + sorties	474 726	532 428	1 007 154	441 309	1 448 463

Source : ORTB

Le trafic transmanche depuis les ports de Saint-Malo et de Roscoff vers la Grande Bretagne et l'Irlande a diminué de 0,8 % en 2009. De nouveau en baisse, ce trafic se situe maintenant juste au dessus de la barre du million de passagers. Si le trafic semble légèrement reprendre sur Saint-Malo (+ 2,0 %), il continue de décroître sur Roscoff (-3,2 %). Le trafic entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes diminue de 8% après une baisse de 4 % en 2008. En 2009, 441 000 passagers ont fréquenté cette ligne, chiffre le plus bas depuis dix ans.

Au total, le trafic passagers avec les îles britanniques et anglo-normandes est en retrait de 3,1% par rapport à 2008 et se situe bien en deçà des niveaux constatés jusqu'en 2005.

Évolution du trafic voyageurs



Source : ORTB

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

Îles	2000	2005	2006	2007	2008	2009
BREHAT	367 196	380 261	381 696	350 837	362 895	398 943
BATZ	194 815	210 655	185 818	188 818	175 644	n.d.
OUESSANT/ MOLENE	179 293	257 985	219 969	268 543	236 144	269 824
SEIN	68 200	91 661	91 012	94 889	85 581	n.d.
LES GLENAN	30 949	55 780	64 486	45 716	42 516	36 032*
GROIX	402 417	461 856	461 148	462 926	430 990	449 787
BELLE ILE	752 082	914 515	897 964	863 558	810 175	838 293
HOUAT/ HOEDIC	115 627	126 208	116 986	125 983	118 547	125 934
Total	2 110 579	2 498 921	2 419 079	2 401 270	2 262 492	n.d.

Source : ORTB

* trafic de juin à septembre 2009 - n.d. : non disponible

L'ensemble des trafics de voyageurs entre le continent et les principales îles bretonnes a diminué de 7 % en 2008 pour afficher un total de 2,26 millions de passagers. Pour l'année 2009, la comparaison d'ensemble est impossible car les chiffres des trafics avec l'île de Sein et l'île de Batz sont indisponibles. Ceci étant, sur l'ensemble des trafics renseignés, on note une nette reprise des trafics (+ 5,8 %) permettant de revenir pratiquement au niveau de l'année 2007.

Évolution du trafic des croisières de tourisme

Années	BREST	LORIENT	ROSCOFF	ST-MALO	TOTAL
2000	30 018	6 530	174	12 574	49 296
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	55 807
2008	24 132	11 752	0	14 296	50 180
2009	54 224	2 978	694	14 598	72 494

Source : ORTB

Les croisières de tourisme se développent d'année en année. Concernant principalement la façade méditerranéenne, les escales de paquebots se font aussi de plus en plus fréquentes sur la façade Mer du Nord - Manche - Atlantique. Le trafic de croisiéristes est en forte hausse et atteint 72 500 passagers en 2009. Mais les évolutions suivant les ports sont très contrastées : maintien à Saint-Malo, baisse à Lorient mais surtout importante augmentation à Brest.

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

► Modes de transport utilisés en 2007 par les actifs ayant un emploi lors de leurs navettes domicile-travail suivant le département de domicile

en nombre d'actifs	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
Pas de transport	14 386	17 442	21 414	15 559	68 801
Marche à pied	15 268	22 452	27 231	17 584	82 535
Deux-roues	7 502	10 433	17 853	9 747	45 535
Voiture, camion, fourgonnette	184 103	289 815	315 533	229 309	1 018 760
Transports en commun	5 165	15 380	36 339	9 929	66 813
Ensemble	226 424	355 522	418 370	282 128	1 282 444

en %	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
Pas de transport	6,4	4,9	5,1	5,5	5,4
Marche à pied	6,7	6,3	6,5	6,2	6,4
Deux-roues	3,3	2,9	4,3	3,5	3,6
Voiture, camion, fourgonnette	81,3	81,5	75,4	81,3	79,4
Transports en commun	2,3	4,3	8,7	3,5	5,2
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : INSEE RP 2007

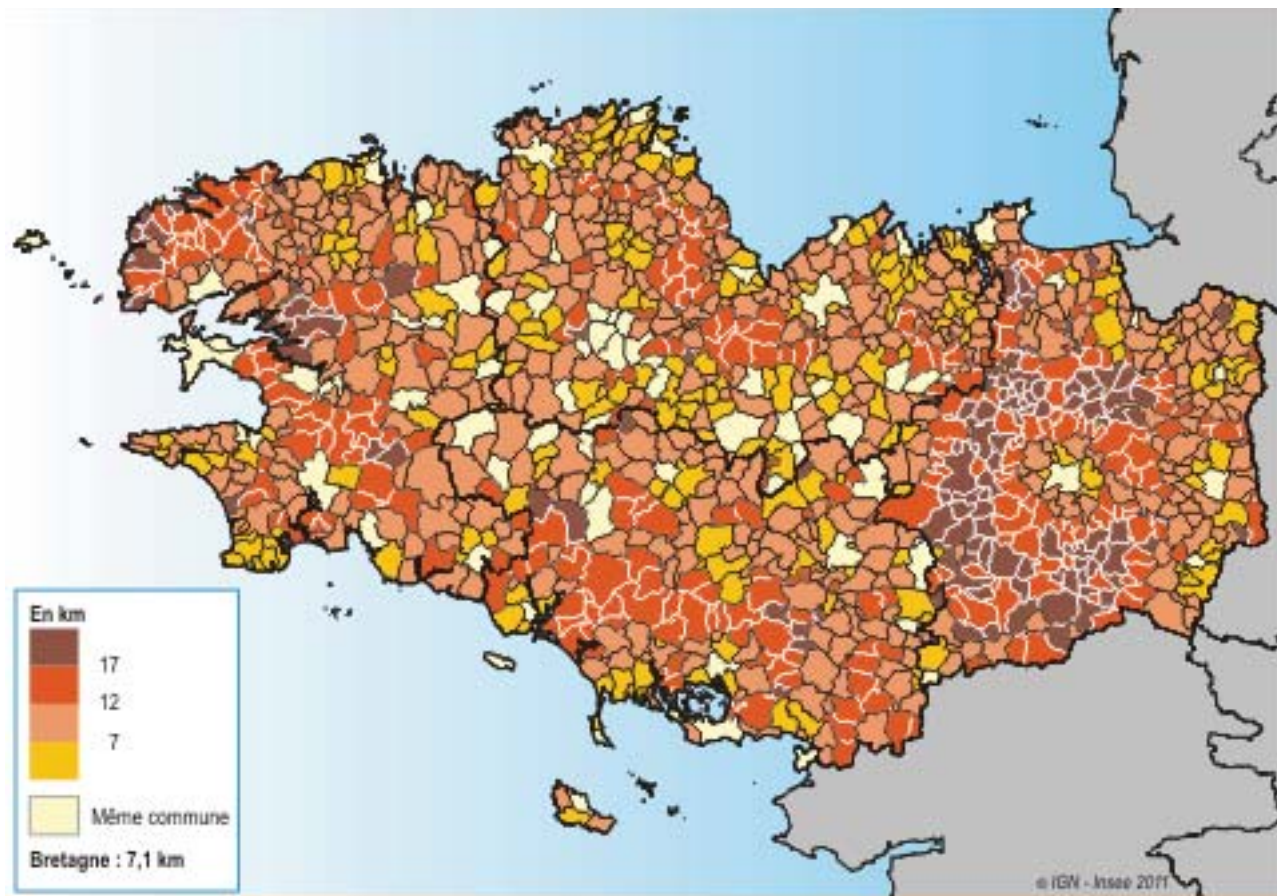
► Modes de transport utilisés en 2007 par les actifs ayant un emploi lors de leurs navettes domicile-travail

Mode de transport	Lieu de travail					Ensemble des actifs ayant un emploi
	Commune de résidence	Autre commune...			Ensemble	
		... du département	...de la région	...d'une autre région		
Pas de transport	66 386	1 466	169	780	2 415	68 801
Marche à pied	77 991	3 142	367	1 035	4 544	82 535
Deux-roues	25 373	18 568	867	727	20 162	45 535
Voiture, camion, fourgonnette	294 212	653 628	45 727	25 193	724 548	1 018 760
Transports en commun	29 994	27 714	2 752	6 353	36 819	66 813
Ensemble	493 956	704 518	49 882	34 088	788 488	1 282 444

Source : INSEE RP 2007

Sur l'ensemble du territoire breton, près de 80 % des actifs ayant un emploi se déplacent en voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. A l'opposé, seuls 5 % utilisent les transports en commun et 10 % la marche à pied ou un deux-roues. Nous retrouvons ces résultats à l'échelle départementale pour les Côtes d'Armor, le Finistère et le Morbihan. L'Ille-et-Vilaine se distingue par une utilisation des transports en commun plus fréquente en raison essentiellement de l'existence du métro à Rennes.

► Déplacements domicile/travail en Bretagne



Source : INSEE RP 2007 - distancier ODOMATRIX - INRA UMR1041 CESAER

Le recensement rénové de la population :

Le recensement de la population permet de connaître la population de la France, dans sa diversité et son évolution. Il fournit des statistiques sur les habitants et les logements, leur nombre ainsi que leurs caractéristiques : répartition par sexe et âge, professions exercées, conditions de logement, modes de transport, déplacements domicile-travail ou domicile-études, etc...

Aujourd'hui la société évolue rapidement et pour mieux comprendre ses mouvements, le recensement a changé de rythme : grâce à cette nouvelle méthode, des informations régulières et récentes seront produites chaque année. Ce recensement rénové succède aux recensements généraux de la population dont 1999 aura été la dernière édition.

Le recensement repose désormais sur une collecte d'information annuelle, concernant successivement tous les territoires communaux au cours d'une période de cinq ans. Les communes de moins de 10 000 habitants réalisent une enquête de recensement portant sur toute la population, à raison d'une commune sur cinq chaque année. Les communes de 10 000 habitants ou plus, réalisent tous les ans une enquête par sondage auprès d'un échantillon d'adresses représentant 8 % de leurs logements. En cumulant cinq enquêtes, l'ensemble des habitants des communes de moins de 10 000 habitants et 40 % environ de la population des communes de 10 000 habitants ou plus sont pris en compte. Les informations ainsi collectées sont ramenées à une même date pour toutes les communes afin d'assurer l'égalité de traitement entre elles et d'obtenir une bonne fiabilité des données.

Les cinq premières enquêtes de recensement ont été réalisées de 2004 à 2008. Ainsi, à partir de fin 2008, il est possible d'élaborer puis de diffuser les résultats complets du recensement millésimé 2006, date du milieu de la période. Ensuite, chaque année, des résultats de recensement seront produits à partir des cinq enquêtes annuelles les plus récentes : abandon des informations issues de l'enquête la plus ancienne et prise en compte de l'enquête nouvelle.

La base sur les flux de « déplacements domicile-travail » fournit, pour l'ensemble des communes (France métropolitaine et Dom), les effectifs correspondant aux croisements du lieu de résidence avec le lieu de travail.

Du fait de l'étalement de la collecte, les flux entrants dans un territoire et les flux sortants peuvent ne pas être comptabilisés la même année. Ainsi, par exemple, pour une commune de moins de 10 000 habitants recensée en 2008, les flux sortants sont relatifs à l'année d'enquête, soit 2008, alors que les flux entrants datent de l'année d'enquête des communes d'origine des « navetteurs ». Cela ne remet pas en cause la fiabilité de la mesure des déplacements domicile – travail.

LES VOYAGES À LONGUES DISTANCES

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

Région de départ	Voiture		Train		Avion		Autocar et minicar		Autres		Total	
	millions km	%	millions km	%	millions km	%	millions km	%	millions km	%	millions km	%
Bretagne	4 402,7	50,1	640,4	7,3	3 437,2	39,1	250,8	2,9	64,2	0,7	8 795,3	100,0
Autres régions françaises	81 994,1	44,3	20 089,1	10,9	74 579,5	40,3	4 525,5	2,4	3 856,5	2,1	185 044,7	100,0
France métropolitaine	86 396,8	44,6	20 729,5	10,7	78 016,7	40,2	4 776,3	2,5	3 920,7	2,0	193 840,0	100,0
Bretagne / France métro.	5,1%		3,1%		4,4%		5,3%		1,6%		4,5%	

Source : MEDDTL / SoES / enquête SDT 2007

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

Région de départ	Voiture		Train		Avion		Autocar et minicar		Autres		Total	
	millions km	%	millions km	%	millions km	%	millions km	%	millions km	%	millions km	%
Bretagne	1 329,2	78,7	232,0	13,7	17,7	1,0	65,5	3,9	44,2	2,6	1 688,6	100,0
Autres régions françaises	24 840,4	68,3	6 097,0	16,8	2 309,3	6,4	1 392,5	3,8	1 709,8	4,7	36 349,0	100,0
France métropolitaine	26 169,6	68,8	6 329,0	16,6	2 327,0	6,1	1 458,0	3,8	1 754,0	4,6	38 037,6	100,0
Bretagne / France métro.	5,1%		3,7%		0,8%		4,5%		2,5%		4,4%	

Source : MEDDTL / SoES / enquête SDT 2007

(1) : Ces données sont issues de l'enquête SDT (Suivi de la Demande Touristique), année 2007. 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.

La rubrique « autres » comprend le transport par camion, bateau et moto et une part de non renseigné.

En 2007, les voyages avec nuitées au départ de la Bretagne représentent un total de 8,8 milliards de kilomètres, soit 4,5 % de l'ensemble national. Dans le détail 4,4 milliards de kms sont réalisés en voiture, loin devant l'avion (3,4) et le train (0,6).

Toujours sur la même année 2007, les voyages de plus de 100 km en aller-retours dans la journée au départ de la Bretagne sont estimés à 1,7 milliards de kilomètres. Ils représentent 4,4 % de l'ensemble national. Les trois-quarts de ces kilomètres sont réalisés en voiture.

LE COVOITURAGE

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

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

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

On distingue trois types de trajets de covoiturage :

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

Le covoiturage par département

	Côtes d'Armor	Finistère		Ille et Vilaine	Morbihan	
Site internet	www.ticoto.fr	www.covoiturage-finistere.fr		www.covoiturage.asso.fr	www.covoiturage.morbihan.fr	
Nombre d'aires de covoiturage en service	18	25		18	48	
Liste des aires de covoiturage	Callac Dinan (2 aires) Guingamp Hillion Jugon les lacs Lamballe Lannion Lanvallon Loudéac Paimpol Plédran Plouisy Plounévez-Moëdec Rostrenen St-Nicolas du Pélem Taden Uzel	Briec Chateaulin Combrit Concarneau Crozon Daoulas Gouesnou Guilers Kergloff Kersaint-Plabennec La Feuillée Landevennec	Le Faou Ploudaniel (2 aires) Plouégat-Moysan Plouigneau Pluguffan Quimper (2 aires) Quimperlé Rédéné Sainte-Seve Saint-Ségal Saint-Thégonnec	Betton Bruz Cesson-Sévigné Chartres de Bretagne Chevaigné Etelles Goven Guichen Liffré Maure de Bretagne Melesse Montauban de Bretagne Rennes (2 aires) Torcé Vern sur Seiche Vezin le Coquet Vignoc	Auray (2 aires) Baud (3 aires) Bohal Carnac (2 aires) Caro Caudan Cleguerec Crach Elven Gourin Grand Champ Guer Guidel Josselin Kervignac (2 aires) La Trinité Porhoet La Vraie Croix Landaul Landevant Lanester	Le Hezo Locminé Malansac (2 aires) Mauron Nivillac Noyal Pontivy Peaule Ploermel (2 aires) Plouhinec Pluneret Pontivy Questembert (2 aires) Queven Rohan Saint-Jean La Poterie Saint-Vincent s/Oust Serent Theix Vannes (2 aires)

En 2007, on dénombrait 78 sites de covoiturage en France. Près de la moitié de ces sites sont proposés par des associations et près du quart par des collectivités (départements, intercommunalités ou communes). En Bretagne, les départements des Côtes d'Armor, du Finistère et du Morbihan ont leur propre site internet de covoiturage. En Ille-et-Vilaine, le site internet dédié est géré par une association (Covoiturage +).

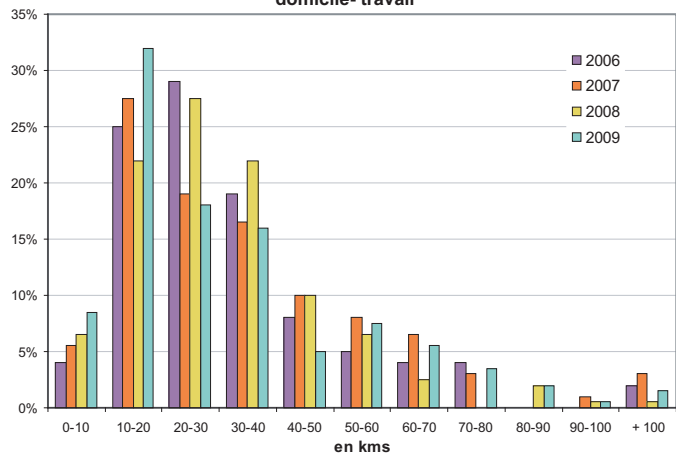
Les sites de covoiturage grand-public sont accessibles à tous sous réserve d'avoir accès à un ordinateur et à une connexion Internet. Le fonctionnement est simple : il suffit pour cela de s'inscrire sur un site de covoiturage et de déposer/consulter une offre ou une demande de trajet (selon que l'on soit conducteur ou passager). Lors du dépôt d'une annonce, plusieurs renseignements sont nécessaires comme l'origine et la destination, la date du voyage ou encore la fréquence du trajet.

Ille-et-Vilaine : Evolution du nombre des inscrits et des covoitureurs

Année	Inscrits	Covoitureurs actifs
2003	686	48
2004	1 224	172
2005	2 449	453
2006	3 865	680
2007	5 306	895
2008	7 489	1 118
2009	8 369	1 309

Source : Covoiturage+

Ille-et-Vilaine : Répartition des covoitureurs selon la distance domicile-travail



En Ille-et-Vilaine, parmi les 8 400 inscrits au service, 1 300 personnes covoiturent régulièrement. 40 % des covoitureurs habitent à moins de 20 kilomètres de leur travail et 75 % à moins de 40 kilomètres. A l'opposé, 13 % des covoitureurs parcourent plus de 60 kilomètres pour aller travailler.

« L'intérêt pour le covoiturage ne se limite donc plus aux personnes qui font quotidiennement de grandes distances. La prise de conscience économique mais aussi écologique se fait aussi bien sur des courts que des longs trajets » (source : covoiturage +).

LES FLUX INTRARÉGIONAUX

► Les flux intrarégionaux (origine et destination en Bretagne)

(en millions de tonnes)

Moyenne sur 5 ans	1998/2002	2003/2007	2004/2008	2005/2009
Fer	0,09	n.d.	n.d.	n.d.
Mer	n.d.	0,66	0,62	0,60
Route compte d'autrui	45,24	53,72	57,31	56,79
Route compte propre	57,41	53,47	56,88	57,82
Total des flux intrarégionaux (1)	102,90	107,88	114,82	115,21

(1) Total hors fret maritime jusqu'en 2001/2005 et hors fret ferroviaire depuis 2003/2007

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

Le trafic annuel moyen intrarégional routier et maritime est de 115,2 Mt sur la période 2005-2009. Composé presque exclusivement de flux routiers, il se répartit également entre flux pour compte d'autrui et flux en compte propre.

► Les flux routiers intrarégionaux

(en milliers de tonnes)

de → vers	Moyenne sur 5 ans (2005/2009)				Total
	22	29	35	56	
Côtes d'Armor	21 185	1 808	2 753	2 154	27 900
Finistère	1 469	23 061	667	1 845	27 042
Ille-et-Vilaine	2 531	873	31 169	1 622	36 195
Morbihan	2 032	2 252	1 357	17 831	23 471
Total	27 216	27 994	35 946	23 452	114 608

Source : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

La majeure partie du trafic routier intrarégional est du trafic intradépartemental : 93,2 Mt sur un total de 114,6 Mt, soit plus de 81 % des échanges. Le département d'Ille-et-Vilaine concentre à lui seul 31 % des flux de marchandises, loin devant le Finistère et les Côtes d'Armor.

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 de 16 000 camions et 77 000 tracteurs routiers.

Afin de garantir la fiabilité des données tant au niveau départemental que par type de produits, il est nécessaire de travailler sur des données issues de moyennes mobiles sur 5 ans.

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

Flux intrarégionaux routiers par type de produits

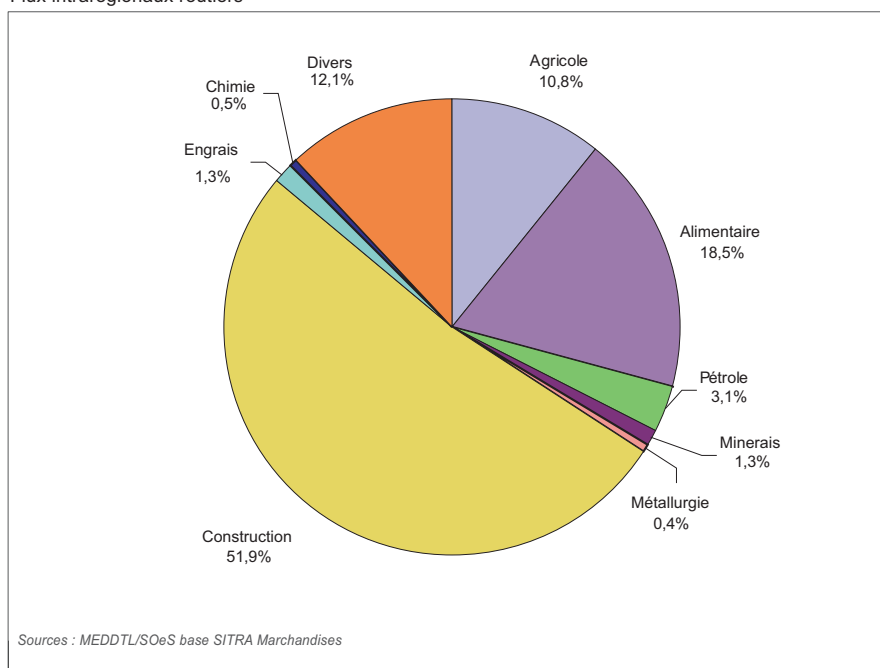
(en milliers de tonnes)

Produits	Moyenne 2005/2009		
	Route compte d'autrui	Route compte propre	Route Total
Agricole	7 396	4 962	12 358
Alimentaire	10 171	11 049	21 220
Combustibles	5	0	5
Pétrole	2 147	1 382	3 529
Minerais	293	1 237	1 530
Métallurgie	213	276	488
Construction	27 241	32 248	59 489
Engrais	669	865	1 533
Chimie	283	334	617
Divers	8 371	5 467	13 838
Total	56 789	57 819	114 608

Sources : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

La moitié des marchandises transportées au sein de la Bretagne est constituée de matériaux de construction (59,5 Mt), loin devant les denrées alimentaires et fourrages (21,2 Mt), les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales (13,8 Mt) et les produits agricoles et animaux vivants (12,4 Mt).

Flux intrarégionaux routiers



Les types de produits

Libellé court	Libellé long
Agricole	Produits agricoles et animaux vivants
Alimentaire	Denrées alimentaires et fourrages
Combustibles	Combustibles minéraux solides
Pétrole	Produits pétroliers
Minerais	Minerais et déchets pour la métallurgie
Métallurgie	Produits métallurgiques
Construction	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction
Engrais	Engrais
Chimie	Produits chimiques
Divers	Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales

LES FLUX INTERRÉGIONAUX

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

(en millions de tonnes)

Interrégional		2000	2005	2008 ⁽²⁾	2009 ⁽²⁾
Flux entrants	Fer	2,91	2,07	n.d.	n.d.
	Mer (1)	2,38	2,16	2,46	2,47
	Route compte d'autrui	17,19	20,69	22,79	18,56
	Route compte propre	3,58	4,01	2,71	2,84
	Total flux entrants	26,06	28,93	27,96	23,87
Flux sortants	Fer	0,48	0,34	n.d.	
	Mer (1)	0,03	0,04	0,23	0,25
	Route compte d'autrui	14,06	15,42	17,08	14,75
	Route compte propre	3,58	3,28	2,39	3,01
	Total flux sortants	18,14	19,08	19,70	18,01
Total des flux interrégionaux		44,20	48,01	47,66	41,88

Sources : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises + ORTB

n.d. : données non disponibles

(1) y compris trafic intrarégional jusqu'en 2001

(2) totaux hors flux ferroviaires

Hors fret ferroviaire, les flux interrégionaux représentent 41,88 Mt en 2009 contre 47,66 Mt en 2008, soit une baisse de 12,9 % en un an. Les échanges de marchandises par la route sont prépondérants et se réalisent en grande majorité en compte d'autrui. Les échanges maritimes restent à un niveau proche des 3 Mt.

► Évolution des échanges routiers interrégionaux par département

(en milliers de tonnes)

	2000	2005	2008	2009
ENTRANTS				
Total région	20 769	24 701	25 497	21 403
Côtes d'Armor	3 083	3 709	3 490	3 145
Finistère	3 219	3 297	3 128	2 868
Ille et Vilaine	10 370	12 465	13 365	11 476
Morbihan	4 097	5 230	5 514	3 915
SORTANTS				
Total région	17 637	18 702	19 463	17 759
Côtes d'Armor	1 804	2 198	2 385	2 063
Finistère	2 232	2 366	2 587	2 088
Ille et Vilaine	10 390	10 764	11 283	10 710
Morbihan	3 211	3 373	3 208	2 899
TOTAL				
Total région	38 406	43 403	44 960	39 163
Côtes d'Armor	4 887	5 907	5 875	5 208
Finistère	5 451	5 663	5 714	4 956
Ille et Vilaine	20 760	23 229	24 648	22 186
Morbihan	7 308	8 603	8 722	6 814

Sources : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises + ORTB

Les échanges routiers interrégionaux ont diminué de près de 13 % en 2009, passant de 44,96 Mt à 39,16 Mt. Cette forte baisse entraîne un niveau des échanges pratiquement égal à celui du début des années 2000. Les flux entrants sont majoritaires (54,6 %).

Par sa position géographique, l'Ille-et-Vilaine est une véritable plaque tournante pour les relations entre la Bretagne et les autres régions françaises : elle concentre à elle seule 54 % des flux entrants et 60 % des flux sortants.

Le transport routier : évolution des échanges par type de produits

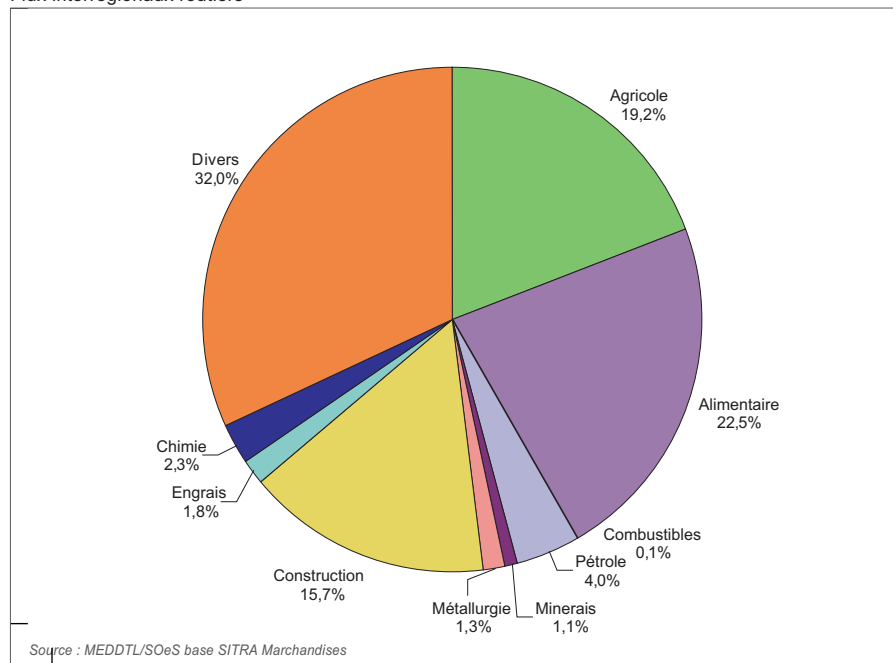
(en milliers de tonnes)

	Expéditions				Réceptions			
	2000	2005	2008	2009	2000	2005	2008	2009
Agricole	3 075	3 418	3 944	3 391	3 458	5 073	4 622	4 110
Alimentaire	5 607	5 500	4 991	4 445	5 170	5 191	4 330	4 354
Combustibles	5	0	3	0	37	10	0	34
Pétrole	431	382	376	394	1 123	864	1 248	1 178
Minerais	193	354	205	222	77	218	70	199
Métallurgie	174	69	132	105	401	339	357	417
Construction	1 457	1 783	1 510	2 465	2 845	5 041	5 756	3 697
Engrais	595	685	671	416	358	276	362	296
Chimie	293	387	382	319	658	597	838	568
Divers	5 808	6 124	7 248	6 001	6 642	7 091	7 915	6 549
Total	17 637	18 702	19 463	17 759	20 769	24 701	25 497	21 403

Sources : MEDDTL/SOeS base SITRA Marchandises

Les flux interrégionaux en importation et exportation concernent essentiellement les postes suivants : machines, véhicules, objets manufacturés, matériaux de construction, denrées alimentaires, produits agricoles et animaux vivants, mais aussi, essentiellement en importation, les produits pétroliers.

Flux interrégionaux routiers



Le transport routier : flux selon les régions d'origine et de destination

Les échanges routiers interrégionaux se pratiquent fort logiquement surtout avec les régions limitrophes. La région Pays de la Loire représente ainsi près de la moitié des entrées (42 %) et 41 % des sorties de marchandises. Loin devant la Basse-Normandie (12 % des entrées et 13 % des sorties), l'Île de France, la Haute-Normandie et la région Centre.

LES FLUX INTERRÉGIONAUX

Le transport maritime : évolution des importations et exportations par type de produits

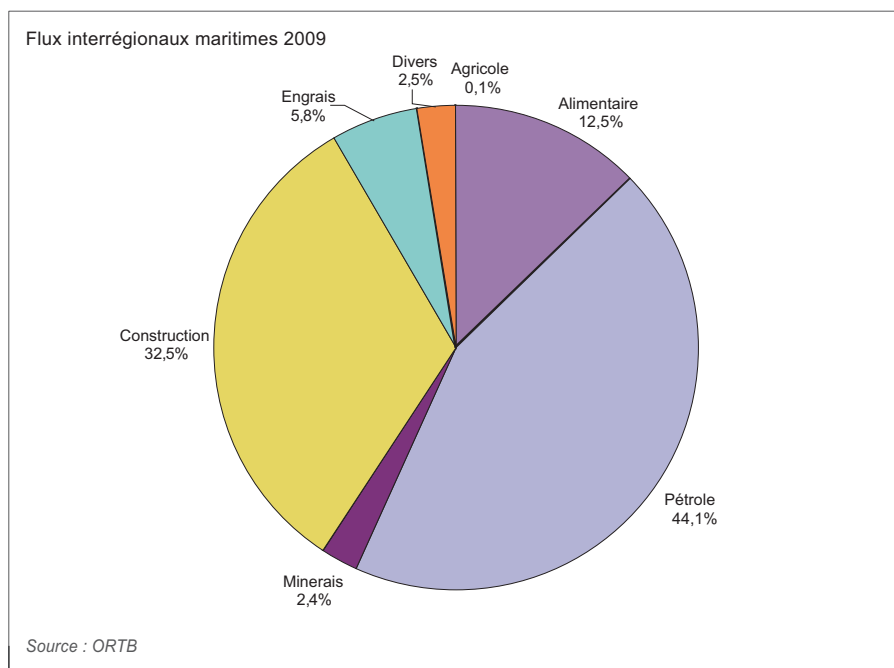
(en milliers de tonnes)

	Importations				Exportations			
	2000	2005	2008	2009	2000	2005	2008	2009
Agricole	22,6	3,5	0,0	1,5	0,0	0,0	0,1	1,9
Alimentaire	71,0	106,7	267,7	190,9	0,0	20,3	183,5	148,7
Combustibles	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pétrole	1 010,2	935,6	917,6	1 197,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Minerais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5	16,2	65,3
Métallurgie	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
Construction	658,2	976,0	1 115,1	878,5	23,3	0,6	0,0	3,4
Engrais	537,1	100,8	116,9	150,3	5,2	0,0	4,8	6,3
Chimie	0,0	2,8	6,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Divers	6,4	30,5	37,9	47,5	2,8	2,1	20,6	21,2
Total	2 305,8	2 155,9	2 461,4	2 466,5	31,4	40,4	225,5	247,2

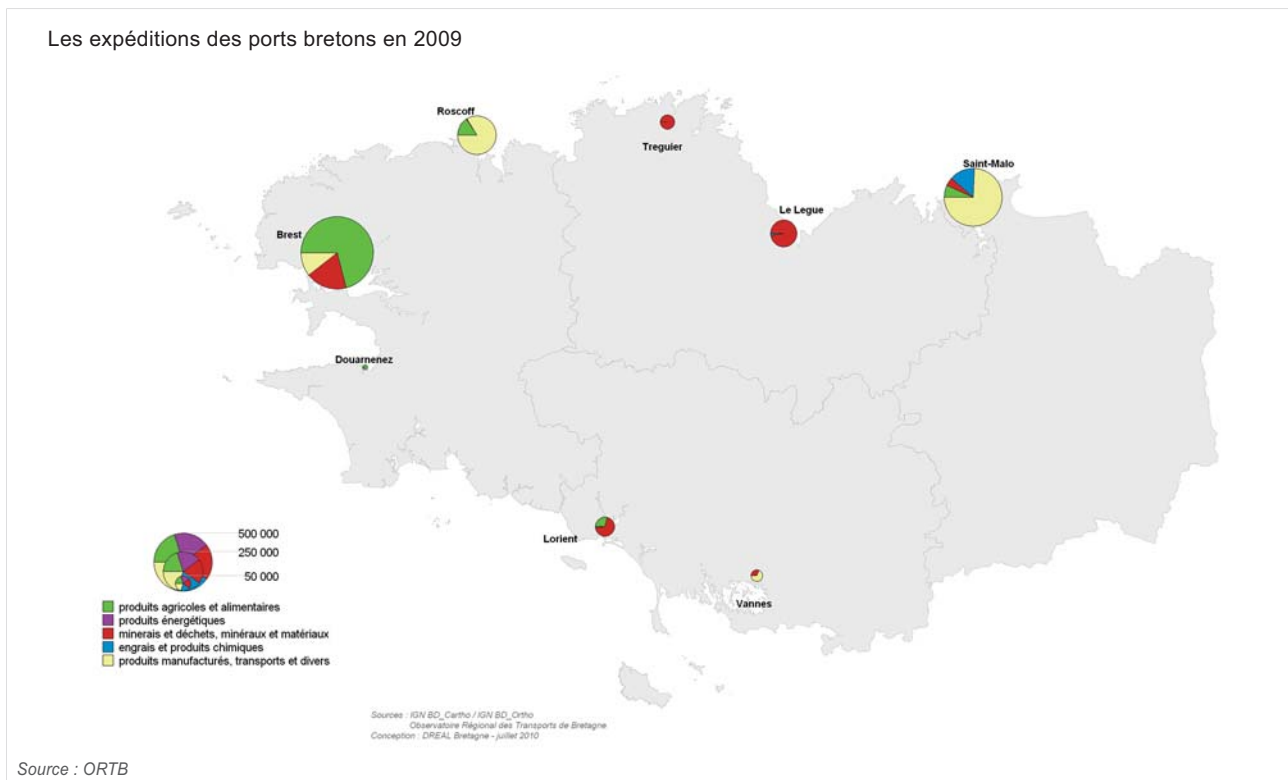
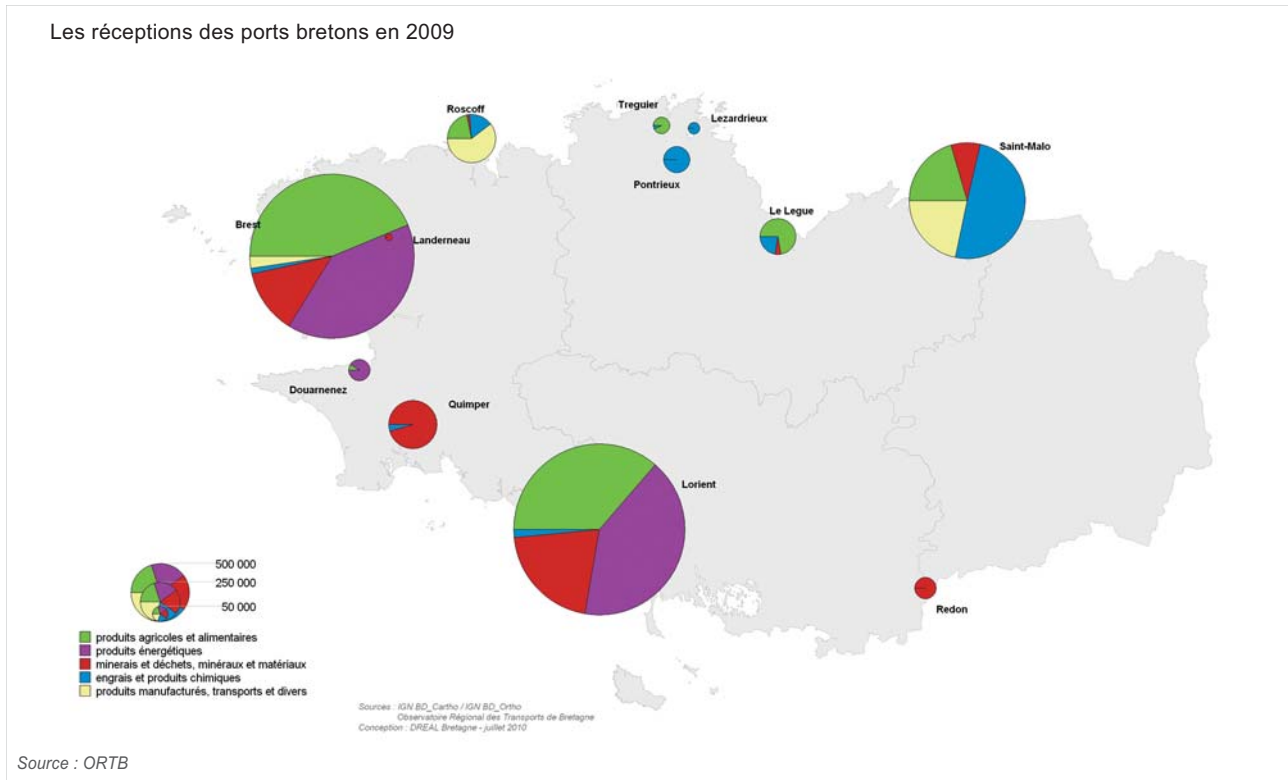
Source : ORTB

Les échanges maritimes avec les autres régions françaises s'élèvent à 2,71 Mt en 2009, soit à un niveau équivalent à celui constaté en 2008. Les importations sont fortement majoritaires puisqu'elles représentent 90,8 % de l'ensemble des flux.

Si le niveau du trafic reste équivalent, la structure des échanges s'est modifiée : davantage de produits pétroliers et d'engrais et moins de matériaux de construction et de denrées alimentaires. Les produits pétroliers (44,1%) et les matériaux de construction (32,5 %) représentent à eux deux plus des trois-quarts des échanges.



Le transport maritime en 2009



NB : les tonnages pour chaque port présenté sur les deux cartes comprennent l'ensemble des flux de marchandises qu'ils soient intrarégionaux, interrégionaux ou internationaux.

LES FLUX INTERNATIONAUX

Les échanges en valeur de la Bretagne avec les pays étrangers

(en millions d'euros)

International		2002	2005	2008	2009
Importations	Air	822,7	1 108,8	679,3	698,8
	Fer	71,1	61,8	86,6	70,6
	Mer	2 295,3	2 425,4	3 156,4	2 456,8
	Route	3 142,2	3 938,1	4 863,8	4 302,1
	Total importations	6 331,3	7 534,1	8 786,0	7 528,2
Exportations	Air	1 221,3	1 138,6	987,5	1 238,4
	Fer	143,9	264,1	1 153,9	502,1
	Mer	2 652,3	2 638,5	2 956,2	2 384,2
	Route	4 130,0	3 868,0	5 327,3	4 497,1
	Total exportations	8 147,6	7 909,3	10 424,9	8 621,8
Total des flux internationaux		14 478,8	15 443,4	19 210,9	16 150,0

Sources : MEDDTL/ SOeS base SITRA Marchandises

Dans un contexte de crise économique mondiale, les échanges en valeur entre la Bretagne et les pays étrangers ont diminué de près de 16 % en 2009. Cette baisse concerne aussi bien les importations (-15 %) que les exportations (-17 %). Elle touche également l'ensemble des modes de transport à l'exception notable de l'aérien.

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

(en millions d'euros)

2009		Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Bretagne
Intra-communautaire	air	12,5	77,8	661,1	5,5	757,0
	fer	11,7	14,6	511,2	19,0	556,5
	mer	167,6	480,8	520,4	336,7	1 505,6
	route	944,9	1 838,4	3 204,7	1 538,8	7 526,8
	Total	1 136,7	2 411,7	4 897,4	1 900,0	10 345,8
Extra-communautaire	air	122,2	222,7	522,0	280,3	1 147,2
	fer	0,0	0,0	16,0	0,0	16,0
	mer	234,1	1 439,7	944,4	695,7	3 313,9
	route	44,0	137,7	217,1	163,5	562,4
	Total	400,4	1 800,2	1 699,5	1 139,5	5 039,6
Autres (1)	air	0,7	11,5	20,4	0,4	33,0
	fer	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
	mer	1,5	12,5	3,0	4,5	21,5
	route	80,7	175,4	320,5	133,4	710,0
	Total	82,8	199,5	343,9	138,4	764,6
Total	Air	135,4	312,1	1 203,5	286,3	1 937,2
	Fer	11,7	14,6	527,3	19,0	572,7
	Mer	403,2	1 933,1	1 467,7	1 036,9	4 841,0
	Route	1 069,6	2 151,5	3 742,3	1 835,7	8 799,2
	Total	1 619,9	4 411,4	6 940,9	3 177,9	16 150,0

Source : MEDDTL/ SOeS base SITRA Marchandises

En 2009, la valorisation des échanges entre la Bretagne et l'étranger représente 16,15 milliards d'euros. Les deux tiers de ces flux sont réalisés au sein même de l'Union européenne.

Ces échanges avec les pays de l'Union (flux intracommunautaires) se font essentiellement par la route (73 %) mais aussi par bateau (15 %), avion (7 %) et train (5 %).

Les échanges avec l'ensemble des pays hors Union européenne (flux extra-communautaires) sont essentiellement maritimes (66 %), mais aussi aériens (23 %) et routiers (11 %).

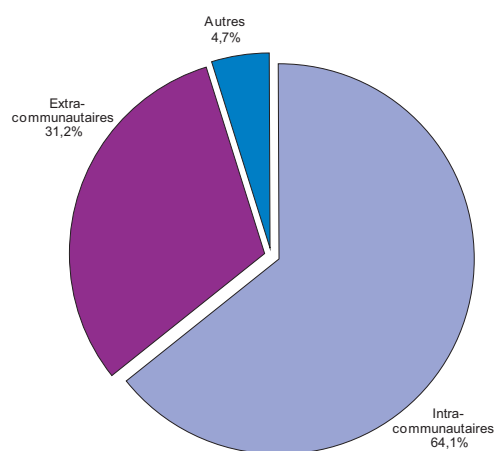
Le département d'Ille-et-Vilaine concentre à lui seul 43 % des flux entre la Bretagne et l'étranger, loin devant le Finistère (27 %), le Morbihan (20 %) et les Côtes d'Armor (10 %).

(1)

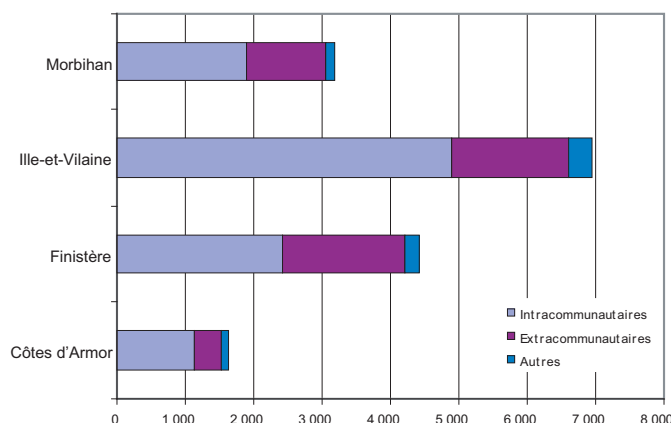
Pour être totalement exhaustif, il est nécessaire de faire figurer dans le tableau de synthèse sur les flux internationaux une catégorie « Autres ». En 2009, cette modalité regroupe près de 5 % de l'ensemble des flux de marchandises entre la Bretagne et l'étranger (765 millions d'euros sur un total de 16,15 milliards d'euros). Elle correspond aux deux cas de figure suivants : d'un côté des marchandises provenant d'un pays hors union-européenne ayant été dédouanées dans un pays de l'Union européenne avant d'arriver en France (exemple : en 2007, la Bretagne a importé depuis les USA, 229 millions d'euros de marchandises dédouanées pour partie aux Pays-bas et aussi au Danemark). Ces marchandises ont donc fait l'objet d'une déclaration d'échange de biens (DEB) comme pour toute marchandises circulant au sein de l'Union européenne et non d'une DAU (Document Administratif Unique) relative aux pays tiers. Inversement, des échanges de biens avec des pays de l'UE sont comptabilisés en flux avec des pays tiers (en export comme en import) car avant la destination finale (en Union européenne ou en France), les biens passent dans des pays tiers où ils sont dédouanés (DAU) pour «perfectionnement» c'est à dire pour conditionnement ou autres (exemple, en 2007, la Bretagne a importé depuis les pays de l'Union européenne 38 millions d'euros de marchandises dédouanées majoritairement en Russie et en Suisse).

Les flux internationaux de marchandises

... en valeur par zone d'échanges



... en valeur par département



Source : MEDDTL/ SOeS base SITRA Marchandises

Importations et exportations par pays en 2009

(en millions d'euros)

	Pays	Importations	Exportations	Total	Part (%)
INTRACOMMUNAUTAIRE	Allemagne	894,6	927,3	1 821,9	17,6%
	Autriche	39,8	59,4	99,2	1,0%
	Danemark	59,1	96,6	155,7	1,5%
	Espagne	686,4	983,8	1 670,2	16,1%
	Finlande	42,9	30,5	73,4	0,7%
	Grèce	18,4	152,1	170,5	1,6%
	Irlande	107,9	346,7	454,7	4,4%
	Italie	471,4	892,5	1 363,9	13,2%
	Pays-Bas	510,5	342,1	852,6	8,2%
	Portugal	164,6	104,4	269,0	2,6%
	Royaume Uni	334,0	672,7	1 006,7	9,7%
	Suède	147,3	78,8	226,1	2,2%
	UEBL	598,7	757,7	1 356,4	13,1%
	Nouveaux 12 (1)	316,0	509,6	825,6	8,0%
Total	4 391,5	5 954,3	10 345,8	100,0%	

(1)

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

La Bretagne est excédentaire dans ses relations commerciales avec les autres pays de l'Union européenne. Les exportations représentent en effet 57 % de l'ensemble des transactions. C'est avec l'Allemagne (18 %) et l'Espagne (16 %) que la Bretagne réalise le plus d'échanges. Suivent l'Italie (13 %), l'Union économique Belgique-Luxembourg (13 %) et le Royaume-Uni (10 %). Les échanges avec l'ensemble des 12 derniers pays entrés dans l'Union européenne restent encore relativement faibles (8 %).

		Importations	Exportations	Total	Part (%)
EXTRACOMMUNAUTAIRE	Autres pays d'Europe	296,2	536,9	833,1	16,5%
	Afrique	253,0	626,4	879,4	17,5%
	Amérique du Nord	338,6	321,5	660,1	13,1%
	Autres pays d'Amérique	451,3	166,2	617,5	12,3%
	Asie	1 010,5	871,4	1 882,0	37,3%
	Océanie	11,7	41,0	52,7	1,0%
	Dom-Tom et divers	61,4	53,4	114,8	2,3%
	Total	2 422,8	2 616,8	5 039,6	100,0%

Source : MEDDTL/ SOeS base SITRA Marchandises

Les importations et exportations en valeur s'équilibrent pratiquement entre la Bretagne et les autres pays du monde. L'Asie représente à elle-seule plus d'un tiers des échanges, loin devant les pays d'Amérique (25 %), les pays d'Afrique (18 %) et les pays d'Europe ne faisant pas partie de l'Union (17 %).

LES FLUX INTERNATIONAUX

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

		Flux intracommunautaires			Flux extracommunautaires		
		2005	2008	2009	2005	2008	2009
Routier	Agricole	370,5	436,0	466,7	11,8	22,3	20,1
	Alimentaire	1 701,6	2 204,9	2 111,0	82,3	130,3	111,8
	Combustibles	1,3	2,2	2,2			
	Pétrole	9,2	8,3	6,8		0,1	0,4
	Minerais	14,2	41,1	20,2	0,1	0,0	0,0
	Métallurgie	129,6	197,2	155,8	6,9	7,6	4,4
	Construction	139,9	168,3	127,7	3,3	8,7	8,0
	Engrais	13,7	67,6	29,9	0,6	0,9	1,7
	Chimie	894,1	1 131,5	1 040,1	83,8	133,6	111,3
	Divers	3 436,3	4 634,2	3 566,4	305,6	336,8	304,8
	Total	6 710,5	8 891,3	7 526,8	494,3	640,4	562,4
Ferroviaire	Agricole	2,0	8,0	3,4			
	Alimentaire	0,6	6,7	4,0			
	Combustibles	0,2					
	Pétrole						
	Minerais	2,3	3,7				
	Métallurgie	38,8	35,0	17,5			0,7
	Construction	2,0	0,5	0,1			
	Engrais	7,0	3,8	0,7			
	Chimie	9,5	8,7	5,5			
	Divers	152,1	1 110,0	525,4	111,1	63,9	15,3
	Total	214,4	1 176,3	556,5	111,1	63,9	16,0
Maritime	Agricole	100,5	90,0	84,8	105,5	163,1	105,9
	Alimentaire	536,1	581,2	537,4	1 038,7	1 463,3	1 400,2
	Combustibles		0,1	0,0		0,1	0,3
	Pétrole	212,5	357,9	193,6	188,5	249,5	150,0
	Minerais	21,6	21,6	13,6	3,1	1,3	2,0
	Métallurgie	27,9	24,4	10,3	10,5	19,0	21,3
	Construction	33,9	32,6	25,6	31,9	43,8	43,8
	Engrais	40,6	97,7	28,6	21,4	64,7	22,0
	Chimie	177,6	178,9	147,3	208,8	306,8	263,2
	Divers	533,5	752,4	464,3	1 683,5	1 587,5	1 305,2
	Total	1 684,1	2 136,6	1 505,6	3 291,8	3 899,1	3 313,9
Aérien	Agricole	2,4	0,9	0,8	25,7	36,0	37,7
	Alimentaire	2,2	0,7	0,1	26,2	24,9	29,2
	Combustibles						
	Pétrole			0,0	0,1	0,0	
	Minerais						
	Métallurgie	0,2	0,1	0,1	1,9	3,7	5,1
	Construction	0,1	0,4	0,7	0,3	0,4	0,7
	Engrais					0,0	
	Chimie	3,8	14,8	19,1	87,5	109,4	277,9
	Divers	350,9	418,8	736,2	1 696,0	1 021,1	796,6
	Total	359,6	435,7	757,0	1 837,7	1 195,5	1 147,2
Tous modes	Agricole	475,3	534,9	555,7	143,0	221,5	163,6
	Alimentaire	2 240,5	2 793,5	2 652,5	1 147,1	1 618,5	1 541,2
	Combustibles	1,5	2,3	2,3		0,1	0,3
	Pétrole	221,7	366,2	200,4	188,6	249,6	150,4
	Minerais	38,1	66,5	33,7	3,2	1,3	2,0
	Métallurgie	196,4	256,6	183,7	19,2	30,4	31,5
	Construction	175,9	201,7	154,0	35,5	52,9	52,6
	Engrais	61,3	169,0	59,2	22,0	65,6	23,7
	Chimie	1 085,1	1 333,8	1 211,9	380,1	549,7	652,4
	Divers	4 472,8	6 915,4	5 292,3	3 796,2	3 009,3	2 421,9
	Total	8 968,6	12 639,9	10 345,8	5 734,9	5 798,9	5 039,6

Sources : MEDDTL / SOeS base SITRA Marchandises

La crise mondiale de 2009 a fortement impacté les échanges entre la Bretagne et les pays étrangers (-16 %). Les échanges avec les pays de l'Union européenne ont diminué de 18 % et ceux avec les pays en dehors de l'Union de 13 %.

Parmi les flux intracommunautaires, seuls les échanges de produits agricoles ont augmenté en 2009. Même constat pour les flux extracommunautaires pour lesquels seuls les échanges de produits chimiques sont à la hausse en 2009.

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

FLUX INTRACOMMUNAUTAIRES
PAR PAYS EN MILLIONS D'EUROS EN 2009



Source : MEEDDM/ SOeS base SITRA Marchandises

FLUX EXTRACOMMUNAUTAIRES
PAR PAYS EN MILLIONS D'EUROS EN 2009



source : MEDDTL / SOeS / base SITRA Marchandises

L'ACTIVITE DES PORTS ET AEROPORTS

► Evolution de l'activité des principaux ports

(en milliers de tonnes)

PORTS	2000	2005	2006	2007	2008	2009
BREST	2 111,5	2 461,4	2 387,4	2 762,1	2 789,6	2 814,4
CONCARNEAU	34,1		1,8			
DOUARNENEZ	50,6	41,9	52,9	38,9	68,4	68,4
LANDERNEAU		11,9	10,9	9,9		7,8
LE LEGUE	300,5	342,9	337,9	346,6	371,4	261,4
LEZARDRIEUX	31,1	19,5	21,2	16,8	24,9	20,4
LORIENT	2 704,9	2 678,9	2 753,8	2 858,6	3 010,9	2 550,3
PONTRIEUX	92,7	114,6	75,2	92,3	102,3	90,0
QUIMPER	212,7	247,3	229,9	246,2	234,0	257,7
REDON	55,1	91,4	77,4	83,4	80,7	71,1
ROSCOFF	456,2	632,9	545,6	557,7	498,9	461,2
ST MALO	2 115,8	1 858,1	1 839,9	2 015,9	1 925,7	1 629,9
TREGUIER	121,6	96,6	91,2	94,8	94,7	82,7
VANNES	27,1	23,0	27,2	30,7	26,7	25,2
TOTAL	8 314,0	8 620,3	8 452,2	9 153,7	9 228,1	8 340,6

Sources : ORTB - enquête ports de commerce 2009

Alors que l'année 2008 avait été celle d'un nouveau record avec 9,23 millions de tonnes traitées, celle de 2009 restera comme une année noire avec une chute des volumes de 9,6 %.

Les trois ports décentralisés depuis le 1er janvier 2007 (Lorient, Brest et Saint-Malo) pèsent à eux seuls plus de 83 % de l'ensemble de l'activité des ports bretons.

Depuis l'an 2000, l'évolution de ces trois ports est très contrastée : augmentation pour Brest, maintien pour Lorient et baisse pour Saint-Malo.

► Activité 2009 des principaux ports

(en milliers de tonnes)

2009	Embarquements	Débarquements	Total	Total en %	Evol. 08-09
BREST	544,3	2 270,2	2 814,4	33,7%	0,9%
LORIENT	58,5	2 491,8	2 550,3	30,6%	-15,3%
SAINT-MALO	374,6	1 255,4	1 629,9	19,5%	-15,4%
ROSCOFF	182,2	279,0	461,2	5,5%	-7,6%
LE LEGUE	96,0	165,4	261,4	3,1%	-29,6%
QUIMPER	0,0	257,7	257,7	3,1%	10,1%
PONTRIEUX	0,0	90,0	90,0	1,1%	-12,0%
TREGUIER	35,4	47,3	82,7	1,0%	-12,6%
REDON	0,0	71,1	71,1	0,9%	-11,9%
DOUARNENEZ	5,5	62,9	68,4	0,8%	0,1%
VANNES	25,2	0,0	25,2	0,3%	-5,5%
LEZARDRIEUX	0,0	20,4	20,4	0,2%	-17,9%
LANDERNEAU	0,0	7,8	7,8	0,1%	
Total	1 321,8	7 018,9	8 340,6	100,0%	-9,6%

Sources : ORTB - enquête ports de commerce 2009

Parmi les treize ports de commerce bretons, seuls trois d'entre eux ont réussi à maintenir leur niveau d'activité en 2009 : Quimper, Brest et Douarnenez.

Les débarquements de marchandises sont très largement majoritaires (84 %). Cinq ports n'enregistrent aucun embarquement de marchandises en 2009.

► Situation des trois ports décentralisés bretons dans le contexte métropolitain

(en milliers de tonnes)

2009	Vracs solides	Vracs liquides	Marchandises diverses		Tous produits
			conteneurisées	non conteneurisées	
Brest	1 374,5	1 071,7	304,3	65,4	2 815,8
Lorient	1 462,8	1 087,3	0,0	0,2	2 550,3
Saint-Malo	741,8	144,6	0,0	743,6	1 629,9
Total "3 ports bretons"	3 579,1	2 303,5	304,3	809,3	6 996,1
Total des 20 principaux ports	61 946,3	164 034,2	36 392,6	79 053,8	341 426,8
3 ports bretons / Total des 20 ports	5,8%	1,4%	0,8%	1,0%	2,0%

Source : MEDDTL / DGITM

Les trois ports bretons décentralisés représentent 2 % de l'ensemble de l'activité des vingt principaux ports français. Ils pèsent près de 6 % des tonnages de vracs solides mais seulement 1,4 % des vracs liquides et moins de 1 % des marchandises diverses.

► Evolution de l'activité fret des aéroports

(en tonnes)

Aéroports	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Brest	4 533	4 954	4 986	4 774	4 809	4 581
Lorient	90	2	1	0	0	0
Rennes	9 245	12 250	11 409	12 537	14 496	12 062
Total Bretagne	13 868	17 206	16 396	17 311	19 305	16 643

Source : CRCI de Bretagne

► L'activité fret des aéroports en 2009

(en tonnes)

2009	Aérien + Camionné	Postal	Total	Total en %	Evol. 08-09
BREST	3 344	1 237	4 581	27,5%	-4,7%
RENNES	8 996	3 066	12 062	72,5%	-16,8%
Total	12 340	4 303	16 643	100,0%	-13,8%

Source : CRCI de Bretagne

L'activité fret des aéroports bretons diminue en 2009 de 13,8% après une augmentation de 11,5 % en 2008. Alors que l'aéroport de Brest a réussi à limiter la baisse, celui de Rennes a plus souffert des conditions économiques défavorables. Le fret postal représente plus du quart de l'activité marchandises de ces 2 aéroports.

LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES

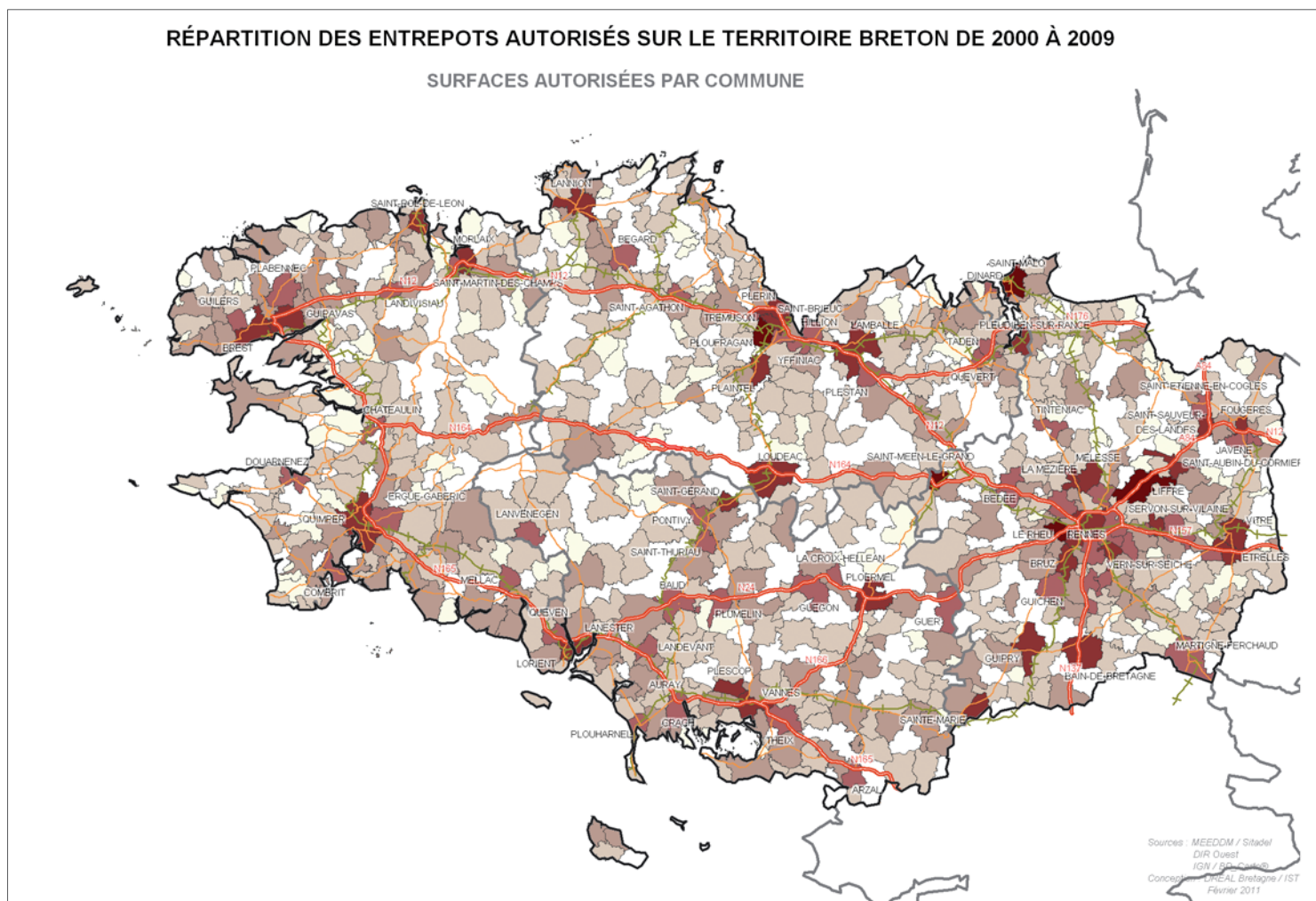
► Répartition des bâtiments de stockage non agricole de plus de 1 000 m² autorisés entre 1999 et 2009

		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	1999-2009
Nombre de bâtiments	Côtes d'Armor	8	8	9	11	6	5	8	3	9	11	9	87
	Finistère	6	2	4	7	3	6	3	7	18	22	6	84
	Ille-et-Vilaine	14	20	14	19	15	10	16	11	32	18	13	182
	Morbihan	7	8	4	4	3	6	4	5	20	11	17	89
	Bretagne	35	38	31	41	27	27	31	26	79	62	45	442
Surface des bâtiments (en m ²)	Côtes d'Armor	15 537	11 385	33 106	55 543	10 857	16 137	23 258	3 821	9 202	59 156	37 272	275 274
	Finistère	10 853	3 190	13 029	14 443	4 052	10 387	4 177	24 075	25 457	52 697	15 947	178 307
	Ille-et-Vilaine	32 278	51 319	30 835	70 269	35 683	31 113	33 016	70 458	52 473	82 524	60 141	550 109
	Morbihan	21 869	15 823	7 617	6 494	6 184	10 383	9 244	15 660	37 324	24 551	42 571	197 720
	Bretagne	80 537	81 717	84 587	146 749	56 776	68 020	69 695	114 014	124 456	218 928	155 931	1 201 410

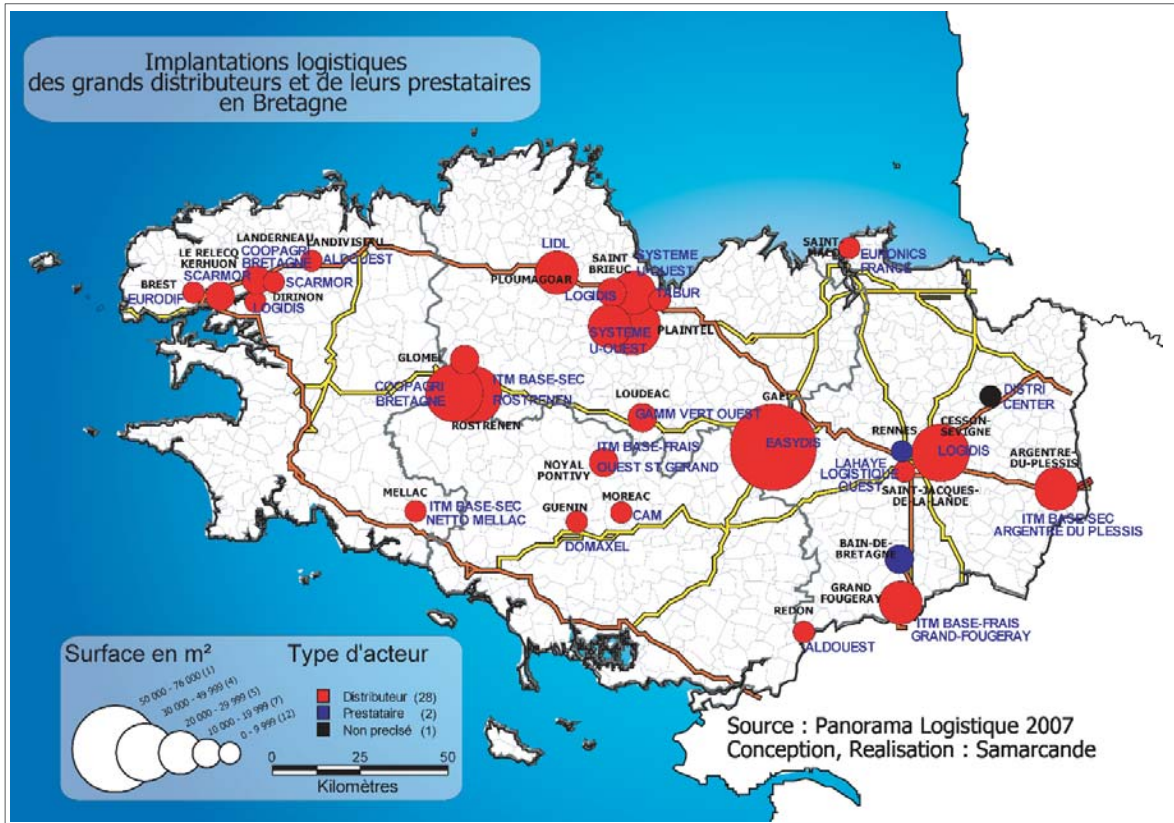
Source : DREAL Bretagne - Base SITADEL (données en dates réelles)

Au cours des dix dernières années, 442 bâtiments de stockage non agricoles de plus de 1 000 m² ont été autorisés en Bretagne. Ils représentent plus d'1,2 million de m², soit une surface moyenne par construction de 2 718 m². Plus de 41 % des bâtiments et 45 % des surfaces sont situés dans le seul département d'Ille-et-Vilaine.

Le développement de l'activité de stockage s'effectue essentiellement à l'entrée de la Bretagne (RN 157) et le long des principaux axes routiers (RN 12 et RN 24).



► Implantations logistiques des grands distributeurs et de leurs prestataires en Bretagne



Les plates-formes logistiques des grands distributeurs sont localisées autour des grandes agglomérations bretonnes (Rennes, Brest, Saint-Brieuc...). L'attraction de l'aire rennaise au détriment de l'ouest breton est de plus en plus effective comme l'atteste notamment le déplacement des plates-formes logistiques de Casino-Easydis de Lanester (56) et Landivisiau (29) vers Gaël (35). Cela s'explique clairement par une meilleure situation de l'aire rennaise par rapport aux autres centres urbains et sa plus grande proximité avec les grands axes de communication français et européens.

Type d'acteur	Entreprise	Dpt	Commune	Surface en m ²
Distributeur	EASYDIS	35	Gaël	74 000
	LOGIDIS	35	Cesson - Sévigné	36 000
	SYSTEME U-OUEST	22	Plaintel	34 275
	ITM BASE-SEC ROSTRENE	22	Rostrenen	32 000
	ITM BASE-SEC ARGENTRE DU PLESSIS	35	Argentré du Plessis	29 000
	LIDL	22	Ploumagoar	25 000
	LOGIDIS	22	Ploufragan	24 000
	ITM BASE-FRAIS GRAND-FOUGERAY	35	Grand Fougeray	22 000
	SYSTEME U-OUEST	22	Plaintel	21 000
	SCARMOR	29	Le Relecq Kerhuon	19 600
	GAMM VERT OUEST	22	Loudéac	16 000
	SCARMOR	29	Landerneau	13 000
	ITM BASE-FRAIS OUEST ST GERAND	56	Noyal Pontivy	13 000
	COOPAGRI BRETAGNE	22	Glomel	12 500
	SYSTEME U-OUEST	22	Ploufragan	12 000
	ITM BASE-SEC NETTO MELLAC	29	Mellac	9 000
	EURONICS FRANCE	35	Saint-Malo	7 000
	COOPAGRI BRETAGNE	29	Landerneau	6 000
	EURODIF	29	Brest	5 500
	ALDOUEST	29	Landivisiau	5 300
TABUR	22	Saint-Brieuc	5 000	
LAHAYE LOGISTIQUE OUEST	35	Saint-Jacques de la Lande	5 000	
ALDOUEST	35	Redon	5 000	
LOGIDIS	29	Dirinon	4 926	
CAM	56	Moreac	3 300	
DOMAXEL	56	Guenin	600	
DISTRI CENTER	35	Saint-Aubin du Cormier	n.d.	
Prestataire	CARREFOUR - STEF	35	Bain de Bretagne	11 500
	GEODIS LOGISTICS OUEST	35	Rennes	5 000

Source : Panorama logistique 2007

n.d. : donnée non disponible

LES EMPLOIS LOGISTIQUES

► Les métiers de la logistique et du transport de marchandises (1)

Intitulé du métier	Bretagne		France métropolitaine	
	Effectif	%	Effectif	%
Logistique				
387A Ingénieurs et cadres des achats et approvisionnements industriels	636	2	18 888	2
387B Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	876	3	27 300	3
Total cadres	1 512	5	46 188	6
487A Responsables d'entrepôt, de magasinage	1 260	4	25 032	3
487B Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	720	2	18 768	2
477A Techniciens de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	1 404	4	41 532	5
Total professions intermédiaires	3 384	10	85 332	11
652A Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	5 568	17	133 632	17
653A Magasiniers qualifiés	8 592	26	165 396	21
676C Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	4 524	14	120 780	15
652B Dockers	204	1	4 944	1
676A Manutentionnaires non qualifiés	8 256	25	188 436	24
651A Conducteurs d'engin lourd de levage	1 128	3	31 752	4
651B Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre	276	1	11 844	2
Total ouvriers et employés	28 548	85	656 784	83
Total logistique	33 444	100	788 304	100
Transports				
389C Officiers et cadres navigants techniques de la marine marchande	696	2	3 168	1
389A Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	564	2	21 720	4
Total cadres	1 260	4	24 888	5
466B Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	132	0	5 064	1
466C Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises	828	3	31 968	6
480B Maîtres d'équipage de la marine marchande et de la pêche	72	0	456	0
Total professions intermédiaires	1 032	3	37 488	8
546C Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	828	3	25 836	5
641A Conducteurs routiers et grands routiers	19 980	67	249 972	50
643A Conducteurs livreurs, coursiers	3 840	13	88 224	18
656B Matelots de la marine marchande	1 032	3	5 592	1
656C Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale	120	0	1 320	0
655A Autres agents et ouvriers qualifiés (sédataires) des services d'exploitation des transports	1 200	4	42 876	9
676D Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	432	1	19 980	4
Total ouvriers et employés	27 432	92	433 800	87
Total Transports	29 724	100	496 176	100
Total Transports et Logistique	63 168	100	1 284 480	100

Sources : DADS 2008 exploitation du fichier au 1/12ème

(1) classification MEDDTL/ SOeS

La logistique, lorsqu'elle est évoquée comme un secteur économique à part entière, peut englober tout à la fois des activités de transport de marchandises (essentiellement routier), d'entreposage, de manutention, de conditionnement et divers services associés. Pour évaluer le poids de l'activité logistique dans tous les secteurs de l'économie où elle est présente, l'emploi est estimé à partir d'un recensement des métiers caractéristiques de la logistique et du transport dans l'ensemble des entreprises, à partir de leurs déclarations annuelles de données sociales. Les activités du transport et de la logistique représentent au total 24 professions et catégories sociales (hors emplois dits « support » : gestion et administration) et emploient 1,28 million de personnes en France. En Bretagne, elles représentent 63 000 emplois avec une plus forte représentation qu'au niveau national pour le transport.

Si la logistique est séparée du transport et donc entendue uniquement comme une activité d'entreposage et de services associés à l'entreposage, elle regroupe alors 12 métiers et représente plus de 33 000 emplois en Bretagne.

Dans ces emplois logistiques, les ouvriers et employés sont largement majoritaires (85 %) : magasiniers, ouvriers du tri, conducteurs de chariots élévateurs, etc... Les salariés exerçant des professions intermédiaires (responsables d'entrepôts, responsables de tri, techniciens logistiques) sont au nombre de 3 400 et les cadres 1 500.

L'ACTIVITE LOGISTIQUE

► Mode de conditionnement des marchandises dans les échanges routiers interrégionaux

2009	Entrées		Sorties		Total	
Conteneur	484	2,3%	725	4,1%	1 209	3,1%
Palette	7 451	34,8%	7 014	39,5%	14 465	36,9%
Produits emballés	1 011	4,7%	546	3,1%	1 557	4,0%
Vrac	8 613	40,2%	5 792	32,6%	14 405	36,8%
Autre	3 844	18,0%	3 683	20,7%	7 527	19,2%
Total	21 403	100,0%	17 760	100,0%	39 163	100,0%

Source : MEDDTL / SOeS base SITRAM

(en milliers de tonnes)

► Mode de conditionnement détaillé des marchandises dans les échanges intra et interrégionaux

2009	Flux	Flux
	intra-régionaux	inter-régionaux
Vrac liquide et gazeux	5,2%	4,3%
Vrac solide	67,2%	32,5%
Grands conteneurs	0,6%	2,3%
Autres conteneurs	0,6%	0,8%
Marchandises palettisées	12,2%	36,9%
Marchandises préélinguées	0,3%	0,6%
Unités mobiles automotrices	1,5%	1,0%
Animaux vivants	1,1%	1,6%
Autres unités mobiles	0,1%	0,4%
Solides emballés	0,4%	0,7%
Liquides et Gaz emballés	3,7%	3,2%
Autres conditionnements	7,0%	15,6%
Total	100,0%	100,0%

La palette est, avec le vrac, le principal mode de conditionnement des marchandises échangées par la route entre la Bretagne et les autres régions françaises. Elle représente 36,9 % du tonnage échangé. Concernant les flux intra-régionaux, le vrac solide est largement majoritaire (67 %) loin devant les marchandises palettisées (12 %).

LES COÛTS LOGISTIQUES

► Répartition moyenne des composantes du coût logistique global (en %)

Transport approvisionnement	26
Transport distribution	28
Entreposage	15
Manutention	11
Informatique	3
Frais financiers	11
Traitement administratif	6
Total	100

Source : ASLOG - Enquête 2008-2009

Le coût logistique global correspond en moyenne à près de 12 % du chiffre d'affaires net des entreprises. Mais il existe de grandes disparités à l'intérieur d'un même secteur (selon la taille de l'entreprise, son degré d'intégration, son organisation...) et selon les secteurs d'activité économique et le type de produits. Dans l'enquête Aslog (*), ce taux varie de 9,9 % (automobile et aéronautique) à 14,3 % (grande distribution et commerce).

Les coûts logistiques augmentent. Ils passent d'une moyenne de 8 % du chiffre d'affaires net des entreprises dans l'enquête 2002 de l'Aslog à 10 % dans l'enquête 2006 et donc 12 % dans celle de 2009.

L'association Aslog voit trois facteurs explicatifs à cette hausse :

- la mondialisation des marchés qui allonge les chemins logistiques ;
- les délocalisations industrielles qui diminuent les prix de revient industriels ;
- l'augmentation du prix des carburants du transport.

► Coût logistique global par secteur d'activité (en % du chiffre d'affaires net)

Automobile et aéronautique	9,9%
Grande distribution et commerce	14,3%
Agro-alimentaire	10,1%
BTP	11,1%
Produits de grande consommation (fabrication)	13,3%
Pharmacie, chimie et cosmétologie	12,8%
Autres	11,6%
Ensemble	11,9%

Source : ASLOG - Enquête 2008-2009

(*) Aslog : L'Association française pour la logistique réunit 1 500 membres appartenant à tous les métiers de ce secteur d'activité. Elle a mené quatre enquêtes (2001-2002 ; 2003-2004 ; 2005-2006 et 2008-2009) sur la logistique des entreprises en France. Ces enquêtes ont été réalisées auprès d'un échantillon représentatif de l'économie française. Les enquêtes Aslog sont une des rares sources d'information sur le domaine mal connu des coûts logistiques.







ORTB

Siège social : DREAL Bretagne - L'Armorique
10, rue Maurice FABRE - CS 96515
35065 Rennes Cedex

Téléphone : 02 99 33 43 10

Télécopie : 02 99 33 43 18

Mel : ortb@i-carre.net

Internet : www.observatoire-transports-bretagne.fr

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

Rédaction : Jean-Marc LARDOUX - DREAL / COPREV

Conception-réalisation : Stéphane MAHÉ - DREAL / Com

Annie LEHUGER - DREAL / COPREV

Impression : MEDIA-GRAPHIC

Crédits photos : DREAL Bretagne

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2011 - ISSN 1959-0377