



© Philippe FRAYSSEIX



# La mobilité des Bretons

Enquête Nationale  
Transports et Déplacements  
2008

Décembre 2011

---

## Avertissement

Les commentaires issus de l'exploitation régionale de cette enquête sont largement illustrés de tableaux, graphiques et cartes.

Les zooms et les encadrés sont des éclairages particuliers sur certains thèmes. Les zooms sont basés sur des données issues de l'ENTD, les encadrés s'appuient sur d'autres sources.

---



# Avant propos

La connaissance de la mobilité et des déplacements des bretons est un élément essentiel pour mieux construire collectivement les politiques publiques nécessaires à un développement efficace, harmonieux et durable de la Bretagne.

L'enquête nationale Transports et Déplacements - réalisée en partenariat par le Service de l'Observation et des Statistiques du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, l'Institut national des statistiques et des études économiques (Insee), l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets), et de nombreux organismes financeurs - est l'une des principales enquêtes statistiques sur la mobilité. Celle de 2008 a bénéficié pour la première fois du concours du Conseil Régional de Bretagne qui a permis de compléter l'échantillon national et d'exploiter les résultats au niveau de la région.

Cette enquête présente un double intérêt :

- ▶ elle couvre l'ensemble des résidents du territoire breton, contrairement aux Enquêtes Ménage Déplacements (EMD) réalisées dans des agglomérations (cinq en Bretagne) ;
- ▶ elle permet des comparaisons avec les autres régions ayant un échantillon complémentaire et avec l'échelon national, faisant ainsi apparaître certaines spécificités bretonnes.

Les résultats, qui couvrent tous les modes de transports (bus, cars départementaux, TER Bretagne, TGV, avion, bateaux, piétons, deux roues, voitures), complètent par ailleurs les données existantes, issues des enquêtes Origines-Déplacements sur le réseau routier national, et des enquêtes de fréquentation dans les réseaux de transports publics.

La Bretagne bénéficiera ainsi d'un important panel de données publiques sur la mobilité et les déplacements dont l'Observatoire Régional des Transports de Bretagne assure la diffusion.

La Directrice de la Direction  
Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement  
de Bretagne,

Françoise NOARS

Le Président de l'Observatoire  
Régional des Transports  
de Bretagne,

André JOURT

Le Vice-Président  
de la Région Bretagne  
en charge de la mobilité et des  
transports,

Gérard LAHELLEC

# Sommaire

<b>La mobilité quotidienne des bretons</b>	<b>5</b>
En Bretagne, du lundi au vendredi, les habitants se déplacent plus souvent, plus vite et plus loin qu'au niveau national	
Plus fréquemment, plus loin et plus vite aussi le week-end...	<b>7</b>
Près de trois déplacements sur quatre en voiture en semaine	
<input type="checkbox"/> Les immatriculations des voitures particulières neuves	<b>9</b>
<b>Zoom 1</b> Les motifs de déplacements	<b>11</b>
<b>Zoom 2</b> Les mobilités domicile-travail	<b>12</b>
<b>Zoom 3</b> Les mobilités domicile-études	<b>15</b>
<b>Zoom 4</b> Les déplacements des ménages en fonction du nombre de voitures détenues	<b>16</b>
<input type="checkbox"/> La fréquentation du TER en Bretagne	<b>17</b>
<input type="checkbox"/> La fréquentation des transports collectifs urbains en Bretagne	<b>18</b>
<b>Les voyages à longue distance</b>	<b>19</b>
La population bretonne voyage un peu plus que la moyenne française	
Prépondérance de la voiture	<b>21</b>
<input type="checkbox"/> La fréquentation des principales gares bretonnes	<b>22</b>
<input type="checkbox"/> L'évolution du trafic aérien	<b>24</b>
<input type="checkbox"/> L'évolution du trafic maritime	<b>25</b>
<b>Zoom 5</b> Voyages professionnels en semaine, personnels le week-end...	<b>27</b>
<b>Zoom 6</b> Saisonnalité des voyages personnels : une érosion de la pointe estivale	<b>28</b>
<b>Zoom 7</b> Les séniors sont de plus en plus mobiles	<b>29</b>
<b>Zoom 8</b> Le niveau de mobilité augmente avec la position socio-économique	<b>30</b>
<b>Annexes</b>	<b>31</b>
<b>Pour en savoir plus...</b>	<b>33</b>



# La mobilité quotidienne des Bretons

**En Bretagne, du lundi au vendredi, les habitants se déplacent plus souvent, plus vite et plus loin qu'au niveau national**

Près de dix millions de déplacements locaux sont réalisés quotidiennement du lundi au vendredi par les 2,8 millions de bretons âgés d'au moins 6 ans. Chaque breton réalise ainsi une moyenne de 3,5 déplacements quotidiens. Avec la région voisine des Pays de la Loire, la Bretagne est le territoire français dans lequel les habitants sont le plus mobiles.

Cette mobilité plus importante peut s'expliquer notamment par un taux d'emploi supérieur, dans ces deux régions, au taux national. Autre facteur prépondérant : une proportion nettement plus faible de personnes n'effectuant aucun déplacement un jour donné de la semaine (11 % en Bretagne et en Pays de la Loire contre 16 % pour l'ensemble des régions hors île de France).

Ces 3,5 déplacements quotidiens par habitant représentent un total de 28,7 kilomètres qui sont parcourus en 55 minutes (soit à une vitesse moyenne de 31,3 km/h).

## ■ Déplacements un jour de semaine : nombre et temps passé suivant la région

Région	Nombre de déplacements par habitants	Durée par habitant (en minutes)
Alsace	3,4	59
Aquitaine	2,9	51
Auvergne	3,0	50
Basse-Normandie	2,8	46
Bourgogne	3,2	50
<b>Bretagne</b>	<b>3,5</b>	<b>55</b>
Centre	2,9	50
Champagne-Ardenne	3,1	50
Franche-Comté	3,1	55
Haute-Normandie	3,1	53
Ile-de-France	3,0	72
Languedoc-Roussillon	3,2	53
Limousin	3,1	53
Lorraine	3,0	51
Midi-Pyrénées	3,2	53
Nord – Pas-de-calais	3,3	51
Pays de la Loire	3,5	54
Picardie	3,3	58
Poitou-Charentes	2,7	48
Provence-Alpes-Côte d'Azur	3,3	62
Rhône-Alpes	3,2	56
<b>France métropolitaine</b>	<b>3,1</b>	<b>57</b>
<b>Métropole hors Ile de France</b>	<b>3,2</b>	<b>53</b>

Champ : personne de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

*La mobilité quotidienne se définit comme l'ensemble des déplacements réalisés par des personnes de 6 ans ou plus, à l'occasion d'activités situées dans un rayon de moins de 80 kilomètres autour du domicile, sur une période de 24 heures.*

# La mobilité quotidienne des Bretons

Au niveau national, les mouvements quotidiens locaux du lundi au vendredi des 56,2 millions de français âgés d'au moins 6 ans représentent près de 177 millions de déplacements. Chaque français réalise ainsi en moyenne 3,1 déplacements par jour. Cette mobilité locale est stable par rapport à 1994 et en léger retrait par rapport au niveau de 1982.

Sur les quatorze dernières années, l'augmentation du volume des déplacements quotidiens locaux (+ 9 millions) est ainsi totalement imputable à la croissance démographique.

Les distances parcourues chaque jour ouvrable par les français, dans le cadre de la mobilité locale, sont toujours en croissance mais à un rythme sensiblement moins élevé : elles ont augmenté de 2,3 % par an entre 1982 et 1994 et de 0,6 % par an entre 1994 et 2008.

Toujours au niveau national, le temps individuel moyen consacré par jour aux transports est remarquablement stable depuis trente ans : 55 minutes en 1982 et 1994, 56mn en 2008. Même temps de trajets pour des distances plus importantes : la vitesse moyenne des déplacements locaux les jours ouvrables s'est donc logiquement accrue : elle était de 19 km/h en 1982, 25 km/h en 1994 et est de 27 km/h en 2008.

## ■ Déplacements un jour de semaine : comparaison Bretagne - France métropolitaine

	Bretagne	France métropolitaine
Population (6 ans ou plus en milliers)	2 835	56 173
Déplacements (millions) jour de semaine, mobilité locale	9,9	176,7
Déplacements quotidiens par personne	3,5	3,1
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en mn)	54,6	56,3
Distances quotidiennes parcourues par personne (en km)	28,7	25,2
Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	15,6	17,9

Champ : personne de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

## ■ France métropolitaine - évolution des déplacements locaux un jour de semaine

	1982	1994	2008
Population (6 ans ou plus en millions)	49,0	53,1	56,2
Déplacements (millions) jour de semaine, mobilité locale	163,6	167,7	176,7
Déplacements quotidiens par personne	3,3	3,16	3,15
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en mn)	54,8	54,7	56,3
Distances quotidiennes parcourues par personne (en km)	17,4	23,1	25,2
Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	16,4	17,3	17,9

Champ : personne de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

# La mobilité quotidienne des Bretons

## Plus fréquemment, plus loin et plus vite aussi le week-end...

Marche à pied exceptée, les bretons effectuent en moyenne 2,6 déplacements le samedi. Que ce soient pour des motifs de visites, d'achats ou de loisirs, chaque déplacement représente une distance moyenne de 12,4 km et se réalise en 18,6 minutes.

Le dimanche, les déplacements en Bretagne sont beaucoup moins fréquents mais plus éloignés et d'une durée plus longue.

Ces caractéristiques d'ensemble se retrouvent au niveau national. Mais là encore la Bretagne se distingue : déplacements plus fréquents, distances plus importantes mais durées plus courtes.

## Près de trois déplacements sur quatre en voiture en semaine

En Bretagne, la voiture est utilisée pour réaliser 72 % des déplacements locaux les jours de semaine. Cette proportion est légèrement supérieure à celle dans les Pays-de-la-Loire (71 %). Elle est surtout plus élevée que la moyenne France de province (69,5 %) et, bien sûr, largement plus importante que la moyenne française en incluant l'Île de France (65 %).

La marche à pied, deuxième mode de transport, représente en Bretagne, comme ailleurs en province, un cinquième des déplacements. L'utilisation des transports collectifs, des deux-roues et de la bicyclette est par contre sous-représentée sur le territoire breton.

### ■ Déplacements le week-end - comparaison Bretagne-France métropolitaine

	Bretagne	France métropolitaine
<b>Le samedi</b>		
Nombre moyen de déplacements par personne	2,6	2,2
Distance moyenne par déplacement (en km)	12,4	11,2
Temps moyen de déplacement (en mn)	18,6	19,6
<b>Le dimanche</b>		
Nombre moyen de déplacements par personne	1,5	1,4
Distance moyenne par déplacement (en km)	14,5	13,3
Temps moyen de déplacement (en mn)	20,0	22,1

Champ : personne de 6 ans ou plus, déplacements non compris la marche à pied  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTID 2008

### ■ Répartition des déplacements un jour de semaine suivant le mode principal de transport (en %)

	Bretagne	France de province	France métropolitaine
Marche à pied	20,0	20,3	22,3
Transports collectifs	5,2	5,7	8,3
Voiture	72,0	69,5	64,8
Deux roues	1,6	1,6	1,7
Bicyclette	1,2	2,7	2,7
Autres modes	0,0	0,2	0,2
Total	100,0	100,0	100,0

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTID 2008

# La mobilité quotidienne des Bretons

Au niveau national, l'évolution des modes de déplacement est très différente entre les deux périodes 1982-1994 et 1994-2008.

Sur la première période, la part de la marche à pied diminue très fortement (34 % à 23 %) au profit de l'automobile (49 % à 63 %).

La seconde période marque une stabilisation dans la répartition des modes de déplacements : une légère augmentation de l'automobile au détriment de la marche à pied et des transports collectifs.

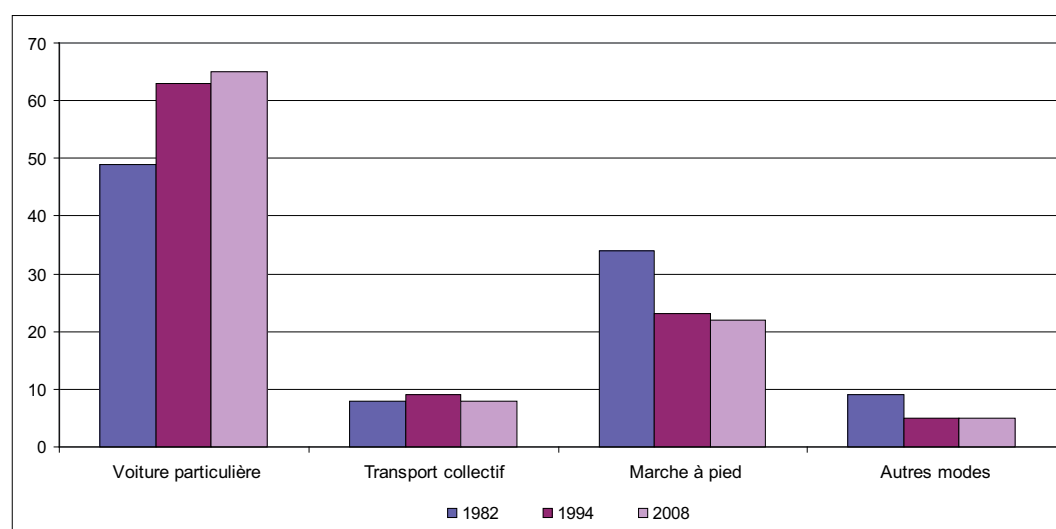
Toujours au niveau de la France métropolitaine, la part des déplacements en voiture (65 %) se répartit en 53 % en tant que conducteur et 12 % en tant que passager.

En détaillant les résultats du nombre d'accompagnants déclarés par les personnes se déplaçant en voiture comme

conducteur, on observe que 73 % des déplacements locaux en voiture sont effectués avec le seul conducteur à bord, 19 % avec un passager, 6 % avec deux passagers et seulement 3 % avec plus de deux passagers. Le taux d'occupation moyen est de 1,4 personne par véhicule en 2008, en légère baisse par rapport à 1994 (1,5).

En considérant maintenant non plus la répartition du nombre de déplacements mais celle des kilomètres parcourus, la domination de la voiture est encore plus forte : l'usage de l'automobile représente 83 % des distances parcourues pour 65 % des déplacements. Inversement bien sûr le poids des modes doux tels que la bicyclette (3 % des déplacements mais 1 % des distances) et surtout la marche à pied (22 % des déplacements et 2 % des distances) diminue fortement.

## Evolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)



## Répartition des déplacements et des kilomètres parcourus par mode de transport

Mode de transport	Déplacements quotidiens (%)	Kilomètres quotidiens parcourus (%)
Voiture comme conducteur	53	69
Voiture comme passager	12	14
Deux roues motorisé	3	3
Transport collectif urbain	6	7
Autre transport collectif	2	4
Bicyclette	3	1
Marche à pied	22	2
Total	100	100

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008



## Les immatriculations des voitures particulières neuves

Avec près de 100 000 immatriculations annuelles de voitures neuves, la Bretagne représente environ 4 % de l'ensemble des immatriculations réalisées en France métropolitaine. Cette part est relativement faible comparée au poids de la population bretonne (5 % de la population métropolitaine) et surtout au poids du parc breton de voitures particulières (1,6 million de véhicules sur un total national de 31,4 millions, soit 5,1 %). Les Bretons semblent ainsi changer moins fréquemment de véhicules que la moyenne française.

Les mesures dites «Balladur» et «Juppé» avaient en 1995 et 1996 fortement augmenté le nombre d'immatriculations de voitures neuves. C'est de nouveau le cas en 2009 et 2010. Cette croissance exceptionnelle résulte de l'effet conjugué de l'anticipation par les acheteurs de la fin de la prime à la casse et de l'abaissement des seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules pour le calcul du bonus/malus écologique au 1er janvier 2011. S'ajoutent à ces deux facteurs explicatifs, les importantes offres promotionnelles mises en place par les constructeurs automobiles.

### Evolution des immatriculations des voitures particulières neuves

Années	Nombre de véhicules		Bretagne / France métro. (en %)
	Bretagne	France métropolitaine	
1996	90 845	2 178 104	4,2
1997	66 336	1 761 755	3,8
1998	76 973	1 998 802	3,9
1999	84 150	2 202 543	3,8
2000	82 943	2 187 620	3,8
2001	87 338	2 310 651	3,8
2002	83 564	2 196 185	3,8
2003	77 799	2 061 964	3,8
2004	75 315	2 066 197	3,6
2005	80 128	2 118 042	3,8
2006	77 883	2 045 745	3,8
2007	83 746	2 064 544	4,1
2008	85 179	2 050 283	4,2
2009	104 773	2 269 011	4,6
2010	97 116	2 209 725	4,4

Source : SOeS / Fichier Central des Automobiles



## 1 Les motifs de déplacements

Au sein de la mobilité locale, différents motifs de déplacement se distinguent :

\* **Domicile <-> travail** : déplacements ayant pour origine le domicile et comme destination le lieu de travail fixe et inversement. Par conséquent, lorsqu'il y a un déplacement intermédiaire entre le domicile et le lieu de travail (exemple : accompagnement) le déplacement vers le travail est comptabilisé en déplacement secondaire.

\* **Domicile <-> études** : déplacements ayant pour origine le domicile et comme motif de destination l'école, le collège, le lycée ou l'université et inversement.

\* **Domicile <-> autres** : déplacements ayant pour origine le domicile et pour motif tout ce qui n'est pas travail fixe, école ou université, c'est-à-dire à la fois le travail non fixe, les courses et achats, les affaires personnelles ou professionnelles, etc. et inversement.

\* **Secondaires** : tous les déplacements non liés au domicile.

Chaque breton effectue quotidiennement en moyenne 3,5 déplacements locaux. Parmi ceux-ci, 16 % sont consacrés aux mouvements entre le domicile et le lieu de travail, 11 % aux mouvements entre le domicile et les lieux d'études, 53 % aux trajets entre le domicile et un autre lieu et enfin 20 % aux mouvements n'ayant le domicile ni en point de départ ni en point d'arrivée.

Cette répartition par motif est très proche de celle constatée pour l'ensemble du pays.

Les distances moyennes des déplacements les plus élevées sont pour se rendre au lieu de travail. C'est particulièrement vrai en Bretagne.

### Répartition des déplacements selon le motif

	Domicile ↔ travail	Domicile ↔ études	Domicile ↔ autres	Secondaires	Ensemble
<b>Nombre de déplacements quotidiens</b>					
Bretagne	0,56	0,39	1,86	0,69	3,50
France métropolitaine	0,56	0,31	1,68	0,59	3,15
<b>Longueur moyenne des déplacements (en km)</b>					
Bretagne	11,4	6,9	7,7	7,5	8,2
France métropolitaine	11,1	5,6	7,3	8,2	8,0

Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTID 2008

# Zoom

## 2 Les mobilités domicile-travail

### Une distance au lieu de travail plus élevée en Bretagne...mais on y accède plus rapidement !

Sur les 960 000 actifs bretons amenés à se déplacer pour se rendre à leur lieu de travail, 26 % ont un emploi au sein de leur commune de résidence, 59 % au sein de la même zone d'emploi et 15 % dans une autre zone d'emploi.

Les actifs bretons parcourent en moyenne 15,7 kilomètres pour se rendre à leur travail. Cette distance est supérieure d'un kilomètre à la moyenne métropolitaine.

La moitié des actifs bretons doit parcourir entre 10 et 40 km pour aller travailler contre 43 % en moyenne pour les

actifs des régions de province. Inversement, seul un quart des actifs bretons parcourt moins de 5 km pour se rendre à leur travail contre près de 30 % pour l'ensemble des actifs non franciliens.

En revanche, le temps de parcours moyen des actifs en Bretagne est moindre (17,7 minutes contre 19,5 minutes pour l'ensemble des régions provinciales). Ainsi par exemple, à peine 10 % des actifs bretons mettent plus d'un quart d'heure pour aller au travail contre 13,1 % en moyenne française hors Ile-de-France.

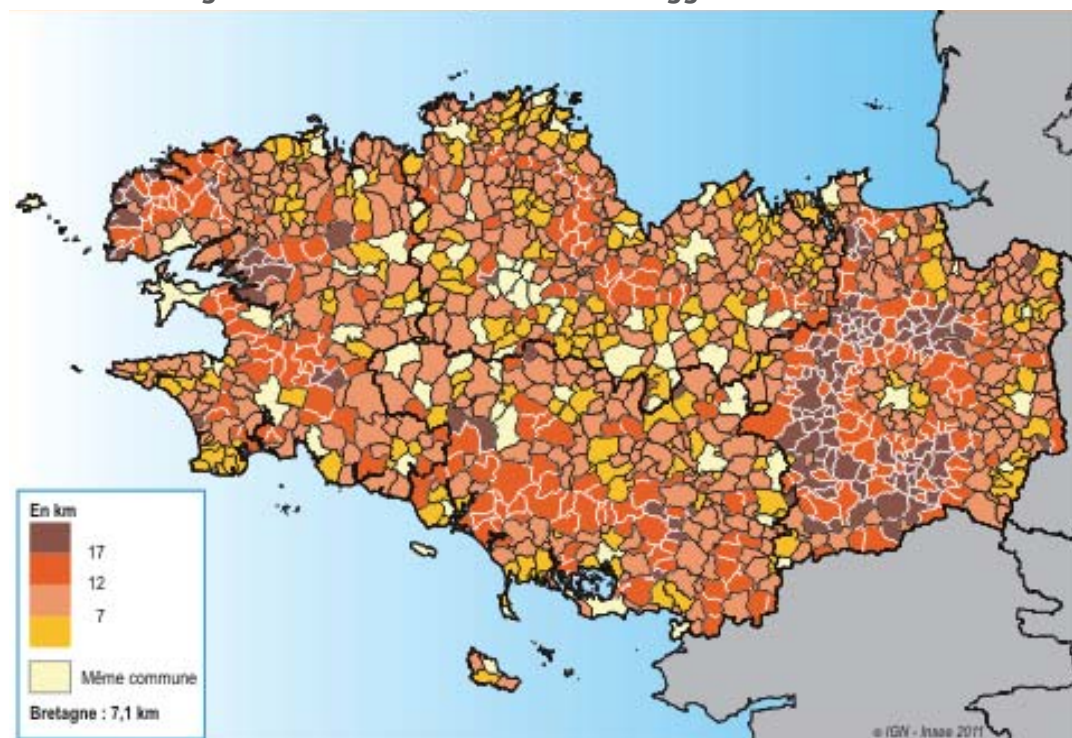
### Distance et temps de déplacements du domicile vers un lieu de travail fixe

	Bretagne	France de province	France métropolitaine
Population concernée (en milliers)	960	15 918	20 231
Distance moyenne de l'aller (en km)	15,7	14,5	14,7
Temps moyen de l'aller (en mn)	17,7	19,5	22,6

Champ : actifs ayant un lieu de travail hors de leur domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008

### Distance médiane à leur commune de travail des actifs ayant un emploi

#### Des distances longues en Ile-et-Vilaine autour de l'agglomération rennaise



Source : Insee, recensement de la population 2007 (exploitation complémentaire) - distancier ODOMATRIX - Inra, UMR1041 CESAER

Les actifs bretons se déplacent donc plus loin mais plus rapidement. L'usage prépondérant de la voiture en Bretagne explique en grande partie ce mini paradoxe. En effet, près de 86 % des actifs bretons utilisent l'automobile pour se rendre au travail. C'est 6 % de plus que la moyenne des régions provinciales et 14 % de plus que la moyenne métropolitaine. Lorsqu'ils ne prennent pas la voiture, les actifs bretons se rendent à leur travail à pied (7,1 %), en deux-roues motorisés ou non (4,1 %) ou en transport en commun (2,2%).

En Bretagne comme dans les autres régions françaises, les habitudes et les comportements pour se rendre au lieu de travail ont subi de nombreux changements entre 1994 et 2008. La répartition des actifs sur le territoire s'est modifiée : le nombre d'actifs a augmenté dans les communes de l'espace à dominante rurale et dans les communes périurbaines entraînant un développement de l'usage de la voiture ; il a en revanche diminué dans les pôles urbains, là où se concentrent les emplois et les transports collectifs. La part des déplacements en voiture a augmenté partout, sauf à Paris et sa banlieue et dans les centres des grandes agglomérations de province.

Au niveau national, la distance moyenne pour se rendre au travail a augmenté de 2,7 km par rapport à 1994. Mais

le temps de transport s'est accru de moins de 2 minutes, l'usage plus important de la voiture permettant d'accroître la vitesse. La part des autres modes de transport baisse, que ce soient les transports collectifs, la marche à pied ou le vélo ; seuls les deux-roues motorisés connaissent un regain d'intérêt dans les zones urbanisées.

La population active s'est féminisée : un actif sur deux ayant un lieu de travail fixe et régulier est désormais une femme. Auparavant, la marche à pied et les transports collectifs étaient beaucoup plus utilisés par les femmes et la seule voiture du ménage par les hommes. Les femmes avaient un taux de possession du permis de conduire beaucoup plus faible que la population masculine. Elles sont désormais 76 % à avoir le permis, contre 64 % en 1994 et 47 % en 1982.

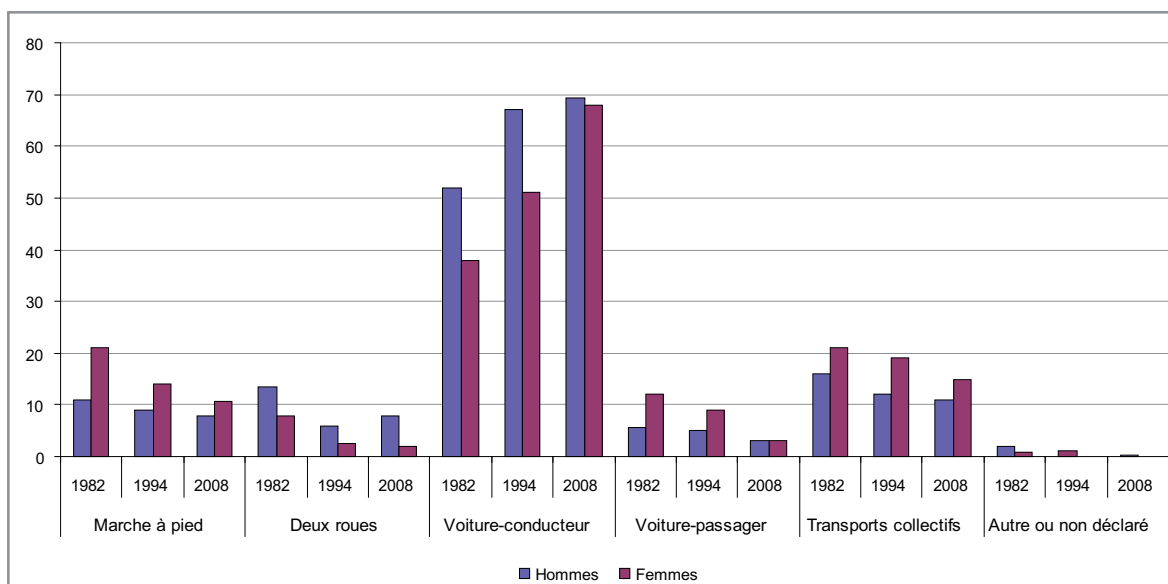
En 2008, la part des trajets effectués en voiture pour se rendre au lieu de travail est pratiquement identique pour les hommes et pour les femmes. La marche à pied et l'usage des transports collectifs sont toujours plus fréquents chez les femmes mais, là aussi, l'écart entre sexes diminue clairement.

## ■ Répartition des modes de transport principal utilisé pour se rendre au lieu de travail (en %)

	Bretagne	France de Province	France métropolitaine
Marche à pied	7,1	9,1	9,1
Deux roues motorisés	1,6	2,8	2,9
Bicyclette	2,5	2,2	2,2
Voiture – conducteur	81,7	76,2	68,7
Voiture – passager	4,1	4,0	3,6
Transports collectifs urbains	2,2	4,1	11,9
Train	0,5	1,4	1,4
Autres	0,3	0,2	0,2
Total	100,0	100,0	100,0

Champ : actifs ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTID 2008

## Part des modes de transport utilisés par les hommes et les femmes pour se rendre au lieu de travail habituel, en France (en %)



Champ : trajets domicile-travail des actifs ayant un emploi et un lieu de travail habituel  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

## En France métropolitaine la part des déplacements liés au lieu de travail habituel se maintient

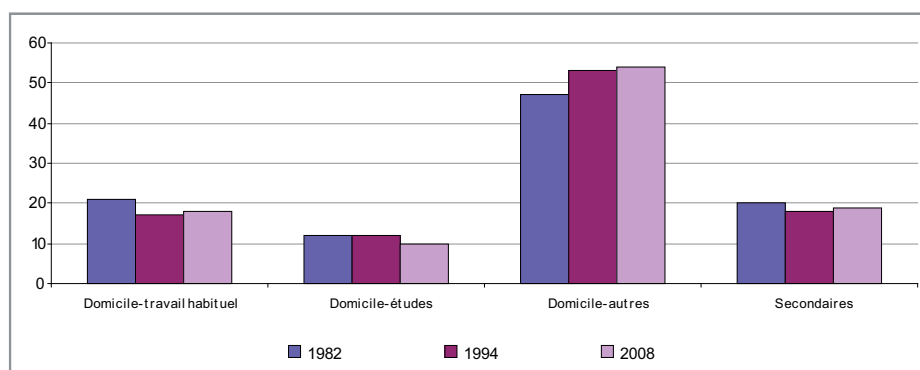
Entre 1982 et 1994, les déplacements liés au travail avaient baissé en volume et en poids. En 2008, ce poids se maintient au niveau de 1994, ce qui se traduit, du fait de l'augmentation du nombre d'actifs, par une croissance du volume de ces déplacements.

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail habituel représentent 18 % du total des déplacements. Comme en 1994, cette part passe à 29 % en prenant en compte l'ensemble des déplacements liés au travail, qu'ils soient liés ou non au domicile. Comme leur longueur est plus élevée que la moyenne, ils représentent 41 % des distances parcourues, comme en 1994.

Le travail reste donc un motif structurant de la mobilité, important à prendre en compte, notamment, pour la conception des réseaux routiers et des réseaux de transports collectifs.

Le poids des déplacements « secondaires » varie peu : après la baisse observée en 1994, il s'est légèrement redressé en 2008 pour se situer à 19 %. Ce chiffre traduit de manière synthétique l'enchaînement des déplacements au cours de la journée (choix de revenir ou non au domicile entre deux activités) : sur ce point, les pratiques des Français n'évoluent guère.

## Répartition des déplacements selon les motifs y compris les retours au domicile (en %)



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou + résidant en France métropolitaine  
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

## 3 Les mobilités domicile-études

### Des déplacements domicile-études en fonction de l'âge

La Bretagne se distingue par la proximité des crèches et nourrices : elles se situent à 79 % dans la commune de résidence du jeune enfant contre 59 % au niveau national.

Logiquement, plus l'enfant grandit et plus la distance et le temps de trajet pour se rendre à son lieu de garde ou d'études sont importants (en général, lieu de garde proche du domicile, école maternelle et primaire dans la commune de résidence, collège au sein du canton et lycée au sein de l'arrondissement).

Les déplacements des jeunes bretons pour se rendre sur leur lieu de garde ou d'études se font beaucoup plus

fréquemment en voiture que dans les autres régions de province (45 % sur l'ensemble de la scolarité contre moins de 40 % en moyenne nationale). L'habitat rural dispersé, fréquent en Bretagne, explique en partie ce phénomène.

L'usage des transports collectifs croît avec le niveau d'études au détriment de l'utilisation de la voiture familiale en tant que passager.

Dans l'enseignement supérieur, l'emploi de l'automobile augmente de nouveau (30 % des déplacements) mais cette fois-ci non plus comme passager (4,3 %) mais en tant que conducteur (25,8 %).

### Distance et temps de déplacements vers un lieu d'étude et de garde selon le niveau d'études, en Bretagne

	crèche, nourrice...	maternelle	études primaires	études secondaires	études supérieures	Ensemble
Distance moyenne à l'aller (en km)	3,2	2,8	2,4	9,1	11,6	6,0
Temps moyen à l'aller (en mn)	6,0	7,7	8,4	23,5	25,4	15,4
Localisation de l'établissement dans la commune de résidence (en % des enfants)	79,3	80,9	75,0	35,4	60,4	61,1

Champ : écoliers, étudiants et enfants ayant un lieu de garde fixe hors de leur domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

### Répartition des modes de transport principal utilisé pour les déplacements vers un lieu d'étude ou de garde, en Bretagne

	crèche, nourrice...	maternelle	études primaires	études secondaires	études supérieures	Ensemble
Marche à pied	16,9	23,6	29,2	17,2	21,8	21,7
Deux-roues			2,9	4,9	10,0	3,5
Voiture	83,1	68,3	52,4	20,6	30,1	44,9
Transports collectifs		8,1	15,5	57,3	38,1	29,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Champ : écoliers, étudiants et enfants ayant un lieu de garde fixe hors de leur domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

## 4 Les déplacements des ménages en fonction du nombre de voitures

En Bretagne, 8 % des personnes âgées de 6 ans ou plus ne bénéficient d'aucun véhicule motorisé au sein de leur ménage, 37 % disposent d'un véhicule, 45 % de deux véhicules et 10 % de trois véhicules ou plus.

Logiquement le nombre de déplacements par personne augmente avec le nombre de véhicules détenus par le ménage. De même, plus le ménage dispose de véhicules et plus les distances moyennes de déplacement s'allongent.

Parmi les personnes vivant au sein d'un ménage non motorisé, deux tiers des déplacements se font à pied et un quart en voiture.

Inversement, les personnes vivant au sein d'un ménage disposant d'au moins deux véhicules ne font que 11 % de leurs déplacements à pied et plus de 80 % en voiture.

Les déplacements en transports collectifs (toujours aux alentours de 5 % de l'ensemble des déplacements) ne semblent pas être directement en relation avec le nombre de véhicules des ménages.

En France métropolitaine, le parc d'automobiles à disposition des ménages est passé de 18,8 millions d'unités en 1982 à 31,4 millions en 2008. Il a augmenté

de 2,7 % par an de 1982 à 1994 et de 1,6 % par an entre 1994 et 2008. Seuls 19 % des ménages ne disposent pas de véhicule en 2008. C'est 5 points de moins qu'en 1994 et 11 points de moins qu'en 1982. Inversement, 36 % des ménages disposent désormais d'au moins deux véhicules contre 32 % en 1994 et 23 % en 1982.

Le nombre moyen de véhicules par ménage continue donc d'augmenter ces dernières années, quoique moins rapidement que sur la période 1982-1994. Chaque ménage disposait en moyenne d'un peu moins d'un véhicule en 1982 ; la moyenne est désormais de 1,25 en 2008.

La possession d'un ou de plusieurs véhicules dépend du niveau de vie du ménage, mais elle est désormais très liée au lieu de résidence. Le nombre de véhicules par adulte varie de 0,8 dans les communes rurales (0,9 dans les communes périurbaines) à 0,7 dans les pôles ruraux et les pôles des aires urbaines de moins de 100 000 habitants ; il est de 0,6 dans les centres des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la banlieue parisienne, pour tomber à 0,3 dans Paris. Ainsi, plus les personnes résident près des grands centres urbains, moins elles sont équipées»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Source : «la mobilité des français» MEDDTL-Décembre 2010

### Mobilité locale selon le nombre de véhicules du ménage, en Bretagne

	Nombre de véhicules du ménage				
	aucun	un	deux	trois ou plus	ensemble
Population concernée (en milliers)	236	1 035	1 270	294	2 835
Nbre de déplacements par personne	2,8	3,3	3,8	3,6	3,5
Distance moyenne par déplacement (en km)	2,2	7,6	9,4	8,8	8,2

Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008

### Répartition des déplacements par mode selon le nombre de véhicules du ménage, en Bretagne (en %)

	Nombre de véhicules du ménage				
	aucun	un	deux	trois ou plus	ensemble
Marche à pied	64,1	26,7	11,0	11,0	20,0
Transports collectifs	4,8	5,6	5,5	2,5	5,2
Voiture	26,9	64,8	80,4	85,5	72,0
Autres	4,2	2,9	3,1	1,0	2,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Champ : personnes de 6 ans ou +, déplacements du lundi au vendredi pour des activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile  
Source : SOeS, Insee, Inrets, ENT D 2008



## la fréquentation du TER en Bretagne

Après avoir augmenté d'environ 8 % en 2006 et 2007 puis de 15 % en 2008, le trafic TER continue sa progression en 2009 mais à un rythme bien moindre (+ 3 %). Entre 2005 et 2009, le nombre de voyageurs a ainsi augmenté de près de 40 % avec des pointes à près de 80 % notamment pour certaines lignes du bassin rennais : Rennes - Bruz, Rennes - Châteaubourg ou Rennes - Montreuil sur Ille.

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

Sur la même période, la population bretonne a augmenté de 3,8 %.

Cette augmentation significative, qui ne prend pas en compte la fraction de voyageurs empruntant le TGV entre gares bretonnes devrait permettre de mesurer lors d'une prochaine enquête régionale un accroissement significatif de la part modale du transport collectif.

### Evolution du trafic ferroviaire : Trafic Express Régional (TER)

Liste des OD suivies Relation (Origine <=> Destination)	Nombre de voyages en TER pur		Evolution 2005-2009
	2005	2009	
<b>Axe Nord : Brest - Morlaix - Guingamp - Saint-Brieuc - Lamballe - Rennes</b>			
Brest - Landerneau	273 810	410 366	49,9%
Brest - Morlaix	64 823	99 579	53,6%
Brest - Saint-Brieuc	13 858	17 766	28,2%
Brest - Rennes	37 948	62 375	64,4%
Morlaix - Saint-Brieuc	12 402	19 801	59,7%
Morlaix - Rennes	14 718	24 755	68,2%
Guingamp - Rennes	27 100	38 880	43,5%
Saint-Brieuc - Lamballe	125 607	145 143	15,6%
Saint-Brieuc - Rennes	164 290	217 111	32,2%
Lamballe - Rennes	60 403	97 932	62,1%
<b>Axe Sud : Quimper - Lorient - Auray - Vannes - Redon - Rennes <sup>(1)</sup></b>			
Quimper - Lorient	46 231	69 848	51,1%
Quimper - Vannes	12 325	19 657	59,5%
Quimper - Rennes	20 111	38 091	89,4%
Lorient - Vannes	127 475	172 977	35,7%
Lorient - Redon	9 391	13 227	40,8%
Lorient - Rennes	31 505	53 243	69,0%
Auray - Rennes	22 696	35 320	55,6%
Vannes - Redon	31 058	46 388	49,4%
Vannes - Rennes	80 844	120 864	49,5%
Redon - Rennes	149 003	201 840	35,5%
<b>Rennes - Dol-de-Bretagne - Saint-Malo - Dinan</b>			
Rennes - Dol-de-Bretagne	88 872	120 235	35,3%
Rennes - Saint-Malo	243 153	279 980	15,1%
Rennes - Dinan	11 706	5 344	-54,3%
Dol-de-Bretagne - Saint-Malo	87 151	97 649	12,0%
Dol-de-Bretagne - Dinan	13 396	13 786	2,9%
St Malo-Dinan	1 910	1 633	-14,5%
<b>Périurbain de Rennes</b>			
Rennes - Bruz	23 200	41 621	79,4%
Rennes-Chateaubourg	106 466	189 036	77,6%
Rennes - Janzé	121 973	128 419	5,3%
Rennes - Messac	125 864	181 310	44,1%
Rennes - Montauban-de-Bretagne	90 906	110 327	21,4%
Rennes - Montfort	146 247	214 873	46,9%
Rennes - Montreuil-sur-Ille	70 581	123 867	75,5%
Rennes - Retiers	25 286	34 617	36,9%
Rennes - Vitré	228 761	320 122	39,9%
<b>Autres liaisons</b>			
Brest-Quimper	57 913	67 551	16,6%
Nantes-Rennes	155 871	213 652	37,1%
<b>Total OD suivies</b>	<b>2 924 854</b>	<b>4 049 185</b>	<b>38,4%</b>

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

(1) 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

Source : SNCF / Données de vente Aristote

## La fréquentation des transports collectifs urbains en Bretagne

La fréquentation des transports collectifs urbains en Bretagne s'est globalement accrue de 16% entre 2004 et 2009, mais cette évolution est très contrastée suivant les réseaux. Plus de la moitié des 126 millions

de voyages annuels sont effectués sur le réseau rennais grâce au métro qui reste le seul Transport en Commun en Site Propre actuellement en service en Bretagne.

### Evolution annuelle de l'activité des réseaux de transports collectifs urbains entre 2004 et 2009

en milliers de voyages

Dpt	Réseaux	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Evolution 2004/2009
22	LAMBALLE	n.d.	14	16	25	33	n.d.	
22	LANNION	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
22	SAINT-BRIEUC	5 783	5 898	5 960	5 749	5 743	5 861	1,3%
29	BREST	17 695	17 972	18 465	18 660	19 481	18 975	7,2%
29	CONCARNEAU	607	714	721	737	716	597	-1,6%
29	DOUARNENEZ	110	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
29	LANDERNEAU	213	255	290	304	324	348	63,4%
29	MORLAIX	791	811	751	746	750	767	-3,0%
29	QUIMPER	5 005	5 031	5 097	5 132	5 166	5 193	3,8%
35	FOUGERES	466	442	455	447	450	n.d.	
35	RENNES	54 513	56 855	60 060	63 490	67 402	67 261	23,4%
35	SAINT-MALO	1 961	2 023	1 219	2 943	2 933	3 138	60,0%
35	VITRE	300	210	n.d.	243	n.d.	n.d.	
56	LORIENT	16 007	16 720	16 649	16 617	16 602	16 624	3,9%
56	PONTIVY	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	29	n.d.	
56	VANNES	5 320	5 576	5 753	6 489	6 804	7 017	31,9%
	<b>Total</b>	<b>108 771</b>	<b>112 521</b>	<b>115 436</b>	<b>121 582</b>	<b>126 433</b>	<b>125 781</b>	<b>15,6%</b>

Source : Certu

n.d. : non déterminé



# Les voyages à longue distance

## La population bretonne voyage un peu plus que la moyenne française

En une année, les 2,8 millions de bretons effectuent 18,6 millions de voyages à longue distance, c'est à dire dans un rayon situé à plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile (la notion de voyage regroupe l'ensemble des déplacements entre le départ du domicile et le retour).

Ces voyages à longue distance sont de deux types. Ce sont essentiellement des voyages privés (personnels) : visite à des parents, à des amis, vacances, résidences secondaires, autres loisirs. Ce sont également, pour près d'un quart

d'entre eux, des voyages pour motifs professionnels : lieu de travail fixe et habituel très éloigné du domicile ou déplacements dans le cadre d'une mission, d'une réunion, d'un stage, etc...

Chaque breton effectue donc une moyenne de 6,6 voyages à longue distance chaque année. Il voyage plus que la moyenne française. Ces 6,6 voyages annuels se répartissent en 5,1 voyages pour motif personnel et 1,5 pour motif professionnel.

### Répartition des voyages à longue distance selon le motif principal, en Bretagne (en %)

Motifs privés	visites à des parents	27,7
	visites à des amis	8,3
	vacances	11,1
	résidences secondaires	4,6
	autres loisirs	9,5
	autres motifs personnels	16,0
	<b>ensemble</b>	<b>77,2</b>
Motifs professionnels	lieu de travail fixe et habituel	9,3
	autres motifs professionnels	13,5
	<b>ensemble</b>	<b>22,8</b>
<b>Total</b>		<b>100,0</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

**Les voyages (ou mobilité) à longue distance** concernent l'ensemble des déplacements des personnes de 6 ans ou +, faits à l'occasion d'activités situées dans un rayon à plus de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile. La destination du déplacement est soit le territoire national, soit l'étranger.

### Nombre de voyages à longue distance par personne et par an

	Bretagne	France métropolitaine
Motif personnel	5,1	5,1
Motif professionnel	1,5	1,3
<b>Ensemble</b>	<b>6,6</b>	<b>6,4</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

### Nombre de voyages à longue distance par personne et par an suivant le sexe et le motif

	Bretagne		
	Hommes	Femmes	Ensemble
Motif personnel	4,9	5,2	5,1
Motif professionnel	2,4	0,7	1,5
<b>Ensemble</b>	<b>7,3</b>	<b>5,9</b>	<b>6,6</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

# Les voyages à longue distance

Au sein de la population bretonne, les hommes voyagent plus que les femmes. La population masculine se déplace en effet beaucoup plus pour des motifs professionnels que son homologue féminine (respectivement 2,4 et 0,7), même si, tout comme au niveau national, cet écart tend à diminuer.

Pour l'ensemble de la population bretonne, la durée moyenne d'un voyage est de 4,4 nuitées hors du domicile (4,2 au niveau national). Les allers-retours dans la journée représentent un tiers des voyages à longue distance, tout comme les courts et les longs séjours. Mais cette répartition équitable masque d'importants écarts suivant le motif du voyage.

Pour les voyages professionnels, les allers-retours dans la journée sont beaucoup plus fréquents (71 %) alors que les séjours de 4 nuits ou plus sont assez rares (7 %). Une distance en moyenne moins élevée pour les voyages professionnels (cf tableau n° 20) ainsi que l'importance des coûts de déplacements supportés par les entreprises peuvent expliquer ce constat. Inversement, lorsque les personnes partent en voyage d'agrément loin de leur domicile, ils séjournent plus volontiers sur place.

Au niveau national, la mobilité à longue distance représente, sur une année, 789 millions de déplacements sur un total de 60,2 milliards de déplacements. Comparée au nombre de déplacements locaux, la mobilité à longue distance pèse donc un poids très faible (1,3 %). Mais il en est bien sûr tout autrement si on raisonne en voyageurs-kilomètres : la mobilité à longue distance représente alors 40 % des distances parcourues (335 milliards sur un total de 837 milliards de voyageurs-kilomètres).

Toujours sur le plan national, la comparaison des résultats des enquêtes de 1994 et 2008 montre une augmentation des allers-retours dans la journée pour les voyages personnels mais surtout professionnels. Ainsi pour ces derniers, la part des allers-retours progresse fortement : 59 % en 1994 et 66 % en 2008. Cette évolution a sans doute aussi été rendue possible par l'accroissement de la vitesse des transports ferroviaires de voyageurs (développement du réseau à grande vitesse), l'utilisation du train étant beaucoup plus répandue pour ce motif que pour les voyages personnels.

## Distribution des voyages entre allers-retours dans la journée, courts séjours et longs séjours pour les motifs personnels et professionnels (en %)

	Bretagne			France métropolitaine		
	Motif personnel	Motif professionnel	Ensemble	Motif personnel	Motif professionnel	Ensemble
Allers – retours dans la journée	23,1	70,9	34,0	22,0	66,0	30,8
Courts séjours (de 1 à 3 nuitées)	36,8	22,2	33,5	39,0	24,0	36,0
Longs séjours (4 nuitées et plus)	40,1	6,9	32,5	39,0	10,0	33,2
<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTID 2008

## Répartition des voyages par motif selon la distance parcourue, en Bretagne (en %)

Distance parcourue / Motif	Personnel	Professionnel	Ensemble
Moins de 400 km	39,0	58,5	43,4
De 400 à 599 km	15,1	6,7	13,2
De 600 à 799 km	6,7	25,1	10,9
De 800 à 1499 km	14,8	5,4	12,7
1500 km ou plus	24,4	4,3	19,8
<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTID 2008

## Prépondérance de la voiture

La voiture est le principal mode de transport pour les voyages à longue distance. Elle est utilisée dans quatre voyages sur cinq pour motifs personnels, très loin devant le train, l'avion et l'autocar. Sa part parmi les motifs professionnels est également majoritaire, mais elle est toutefois nettement plus concurrencée par le train. Cette concurrence ferroviaire se vérifie encore plus au niveau national (40 % des voyages professionnels en train). De plus, entre 1994 et 2008, la part modale du train pour l'ensemble des voyages (professionnels et personnels) s'est élevée de 3 points (14,7 % à 17,7 %) alors que celle de la voiture a diminué (75,2 % à 73,2 %). Durant cette même période la part de l'avion a légèrement progressé tandis que celle de l'autocar s'est affaiblie.

En voyageurs-kilomètres, la part modale de la voiture reste majoritaire (51 %) mais le second mode de transport est alors l'avion (30 %) compte-tenu de l'importance des distances parcourues à chaque voyage.

En Bretagne, la voiture est essentiellement utilisée pour des voyages à longue distance intra-régionaux (51 %)

ou inter-régionaux (43 %). L'usage de la voiture pour se déplacer à l'étranger reste faible.

Le train est principalement utilisé pour les liaisons avec les autres régions françaises (77 %) ou au sein même de la Bretagne. L'avion est le mode de transport privilégié pour les voyages à l'étranger.

L'autocar est le seul mode de transport à être utilisé presque équitablement dans les liaisons intérieures à la région, interrégionales ou internationales.

Les voyages à longue distance au départ de la Bretagne sont fréquemment intra-régionaux (43,5 %). Les Pays de la Loire, région limitrophe, et l'Île-de-France représentent 25 % des voyages et la Basse-Normandie, autre région voisine de la Bretagne, 5,5 %. L'ensemble des dix-huit autres régions métropolitaines concentrent 15,1 % des destinations au départ de la Bretagne. Enfin, un voyage sur dix a pour but un pays étranger.

## Répartition des voyages selon le mode de transport principal et le motif (en %)

	Bretagne			France métropolitaine		
	Motif personnel	Motif professionnel	Ensemble	Motif personnel	Motif professionnel	Ensemble
Voiture	80,1	69,0	77,6	79,0	50,2	73,2
Train	7,9	27,5	12,3	12,0	40,4	17,7
Avion	7,2	2,9	6,2	5,2	7,1	5,7
Autocar	2,6	0,6	2,2	2,7	1,5	2,4
Autres modes	2,2	0,0	1,7	1,1	0,8	1,0
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

## Répartition des voyages au départ de la Bretagne selon la région de destination

Destination	%
Bretagne	43,5
Pays de la Loire	14,2
Île de France	11,0
Basse-Normandie	5,5
Autres régions françaises	15,1
Etranger	10,7
<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

## La fréquentation des principales gares bretonnes

### Trafic voyageurs tous trains des principales gares bretonnes en 2009 (en milliers de voyageurs)

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 milieu des années 2000 (4,4 millions de voyages annuels supplémentaires depuis 2003).

Les liaisons au sein même de la Bretagne sont les plus fréquentes (7,6 millions de passagers), devant celles avec l'Île-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).

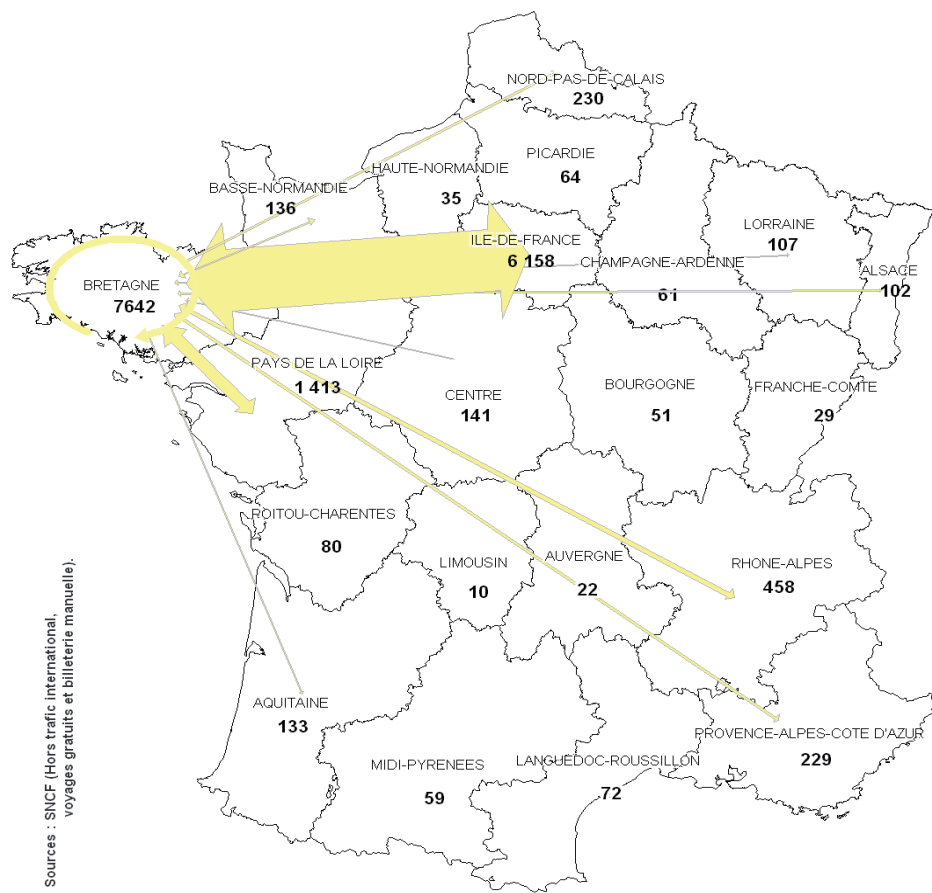
Les relations ferroviaires entre la Bretagne et l'ensemble des autres régions métropolitaines sont peu développées puisqu'elles ne représentent au total qu'un peu plus de 1,1 million de voyageurs.

GARES	2009
Rennes	7 733
Brest	1 688
Vannes	1 323
St Brieuc	1 252
Lorient	1 197
Quimper	961
St Malo	945
Auray	706
Redon	652
Vitré	586
Landerneau	563
Guingamp	540
Morlaix	515
Lamballe	439
Dol de Bretagne	329
Quimperlé	251
Messac Guipry	228
Lannion	185
Rosporden	138
Landivisiau	107
Hennebont	84
Questembert	82
Plouaret Trégor	75
<b>Total</b>	<b>20 579</b>

Champ : hors voyageurs en correspondance, montées + descentes confondues  
Source : Direction Régionale de la SNCF



## Trafic ferroviaire de voyageurs entre la Bretagne et les autres régions françaises



Sources : SNCF (Hors trafic international, voyages gratuits et billetterie manuelle).

(en milliers de voyageurs)

Les sept gares bretonnes les plus fréquentées correspondent aux sept plus grandes villes de la région. Avec 7,73 millions de voyageurs en 2009, la gare de Rennes représente à elle seule plus du tiers du trafic voyageurs

bretonnes. 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.

## L'évolution du trafic aérien

Les dix principaux aéroports bretons génèrent un trafic annuel de près de 2 millions de passagers. L'aéroport de Brest concentre, à lui seul, près de la moitié de ce trafic, très loin devant ceux de Rennes (24 %) et Lorient (10 %)

Les principales lignes intérieures sont celles reliant la Bretagne aux trois plus grandes villes françaises : Brest-Paris (460 000 passagers), Lorient-Paris (120 000), Quimper-Paris (110 000), Rennes-Lyon (100 000), Brest-Marseille, Brest-Lyon et Rennes-Paris (90 000 chacune).

Les liaisons internationales régulières au départ des aéroports bretons sont à destination de l'Angleterre, des îles Anglo-normandes et de l'Irlande. Le trafic annuel s'élève en 2009 à 271 000 passagers. Les liaisons au départ de Dinard pour 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.

Le trafic charter représente quant à lui environ 125 000 passagers, essentiellement au départ de Brest.

### Evolution annuelle du trafic passagers des principaux aéroports

Aéroport	1996	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
BREST	605 512	748 132	697 249	773 903	817 456	855 045	874 747	891 463
RENNES	257 007	421 580	376 243	406 076	463 770	534 691	496 231	431 007
LORIENT	209 696	217 805	198 994	214 317	225 405	214 105	217 362	187 748
DINARD	37 607	77 920	144 017	179 971	163 965	178 772	199 841	136 582
QUIMPER	159 988	152 473	138 374	133 863	139 394	136 865	120 483	117 170
LANNION	73 980	84 957	50 944	53 108	45 703	50 113	41 675	31 954
OUESSANT	9 849	7 948	5 225	6 745	6 299	5 749	6 712	6 572
SAINT-BRIEUC	15 891	22 523	7 688	11 968	9 536	3 799	4 592	3 516
MORLAIX	361	510	482	453	178	392	236	179
VANNES	1 648	509	351	449	514	428	822	1 239
<b>Total</b>	<b>1 371 539</b>	<b>1 734 357</b>	<b>1 619 567</b>	<b>1 780 853</b>	<b>1 872 220</b>	<b>1 979 959</b>	<b>1 962 701</b>	<b>1 807 430</b>

Source : DAC Ouest



## L'évolution du trafic maritime

Le trafic transmanche depuis les ports de Saint-Malo et de Roscoff vers la Grande Bretagne et l'Irlande se situe maintenant juste au-dessus de la barre du million de passagers. Si le trafic semble légèrement reprendre en 2009 sur Saint-Malo (+ 2 %), il continue de décroître sur Roscoff (- 3,2 %).

Le trafic entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes diminue en 2008 et 2009 pour atteindre 441 300 voyageurs, chiffre le plus bas depuis dix ans.

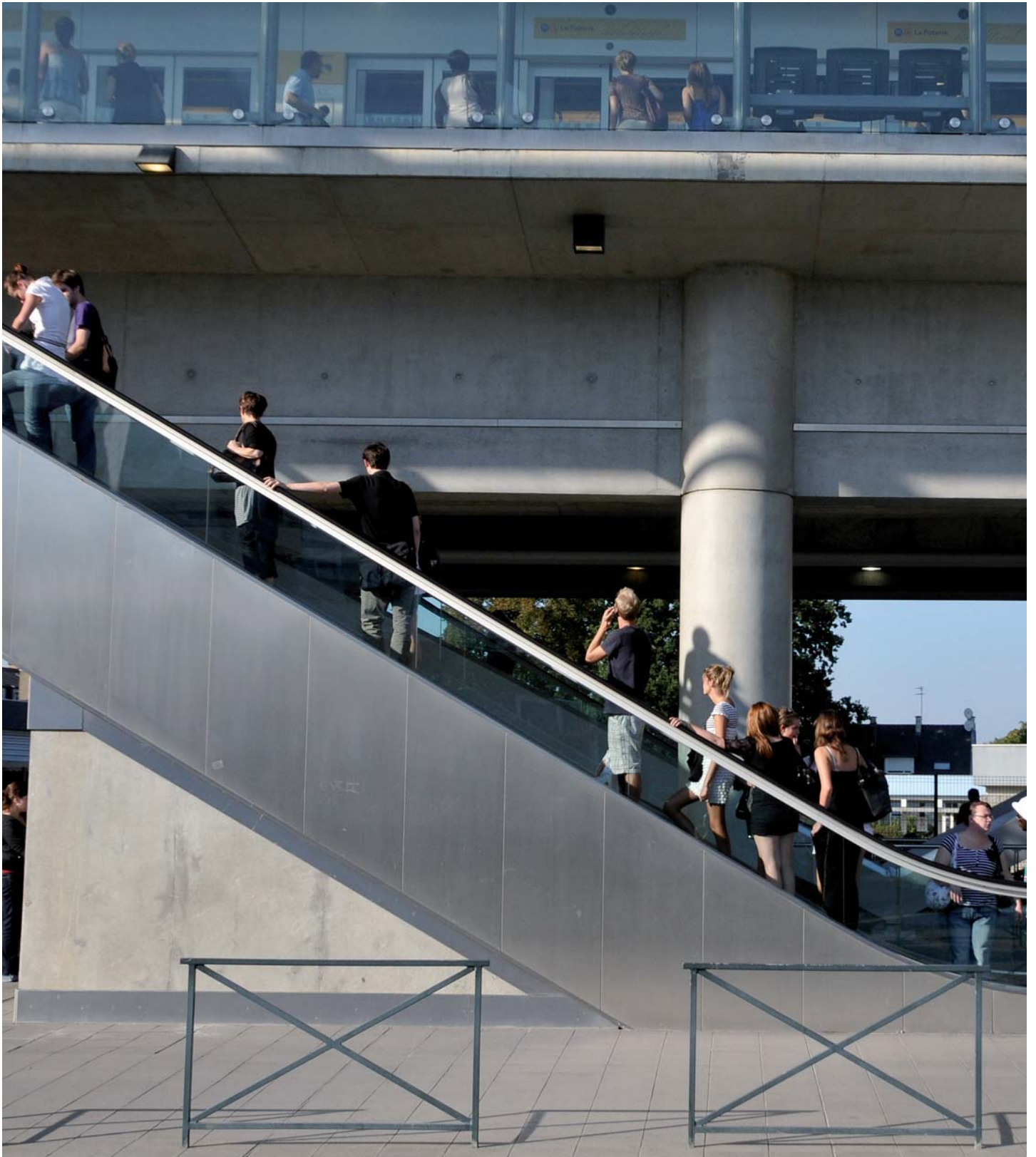
Au total, le trafic passagers avec les îles britanniques et anglo-normandes est en retrait ces dernières années et se situe bien en deçà des niveaux constatés jusqu'en 2005.

Les croisières de tourisme se développent d'année en année, concernant principalement la façade méditerranéenne ; mais les escales de paquebots se font aussi de plus en plus sur la façade Mer du Nord - Manche - Atlantique. En Bretagne en 2009, le trafic de croisiéristes représente 72 500 passagers essentiellement concentrés sur le port de Brest.

### Evolution 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	593 030	602 200	1 195 230	482 545	1 677 775
2001	567 719	590 532	1 158 251	515 097	1 673 348
2002	599 724	646 852	1 246 576	578 266	1 824 842
2003	565 169	618 414	1 183 583	577 678	1 761 261
2004	587 549	632 263	1 219 812	523 281	1 743 093
2005	509 387	626 353	1 135 740	549 787	1 685 527
2006	472 943	553 450	1 026 393	455 832	1 482 225
2007	465 980	563 105	1 029 085	498 113	1 527 198
2008	465 194	550 001	1 015 195	479 770	1 494 965
2009	474 726	532 428	1 007 154	441 309	1 448 463

Source : ORTB



## 5 Voyages professionnels en semaine, personnels le week-end...

En Bretagne, les deux tiers des départs et des retours de voyage à longue distance pour motifs personnels ont lieu du vendredi au dimanche.

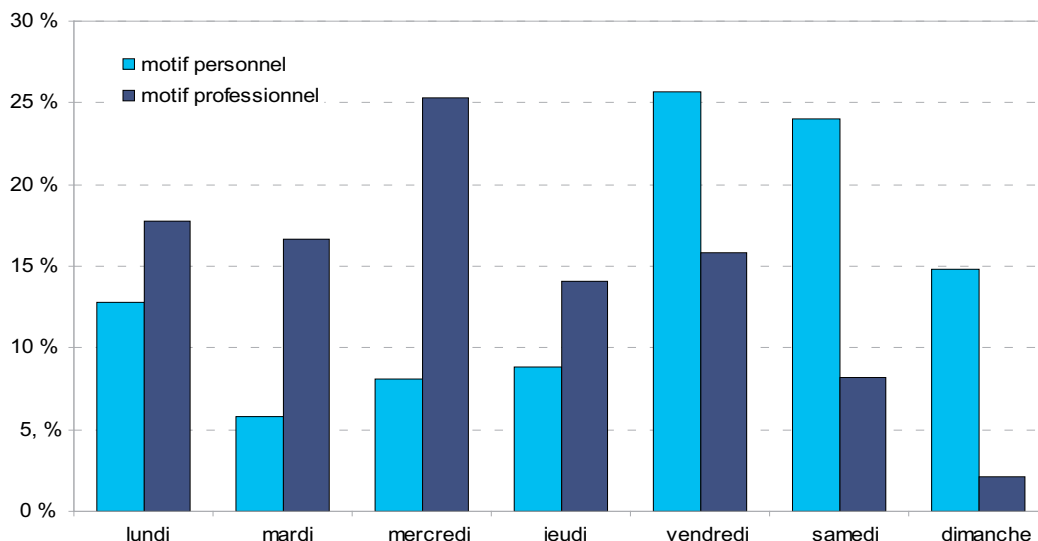
Inversement et logiquement, 90 % des départs et des retours de voyages à motifs professionnels ont lieu en semaine (du lundi au vendredi).

Le jour le plus chargé apparaît être le vendredi qui concentre à lui seul, tous motifs confondus, 23 % des

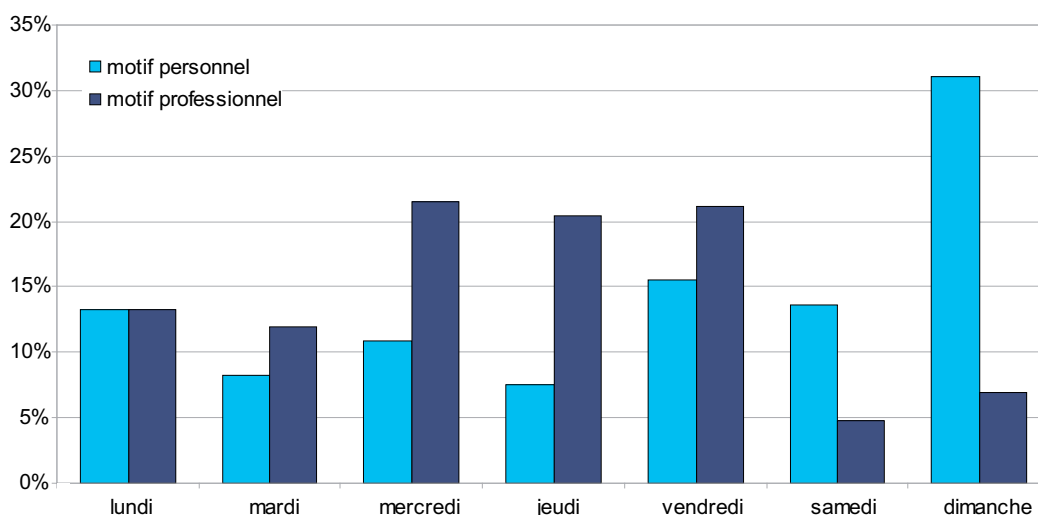
départs et 17 % des retours soit au total un cinquième du trafic hebdomadaire des voyages à longue distance. Suivent le dimanche (19 %), le samedi (16 %) puis le lundi (14%).

A l'opposé, le mardi et le jeudi avec chacun 10 % du trafic hebdomadaire sont les jours les plus calmes en matière de déplacements à longue distance.

### Répartition des départs des voyages à longue distance en fonction du jour de la semaine, en Bretagne



### Répartition des retours des voyages à longue distance en fonction du jour de la semaine, en Bretagne

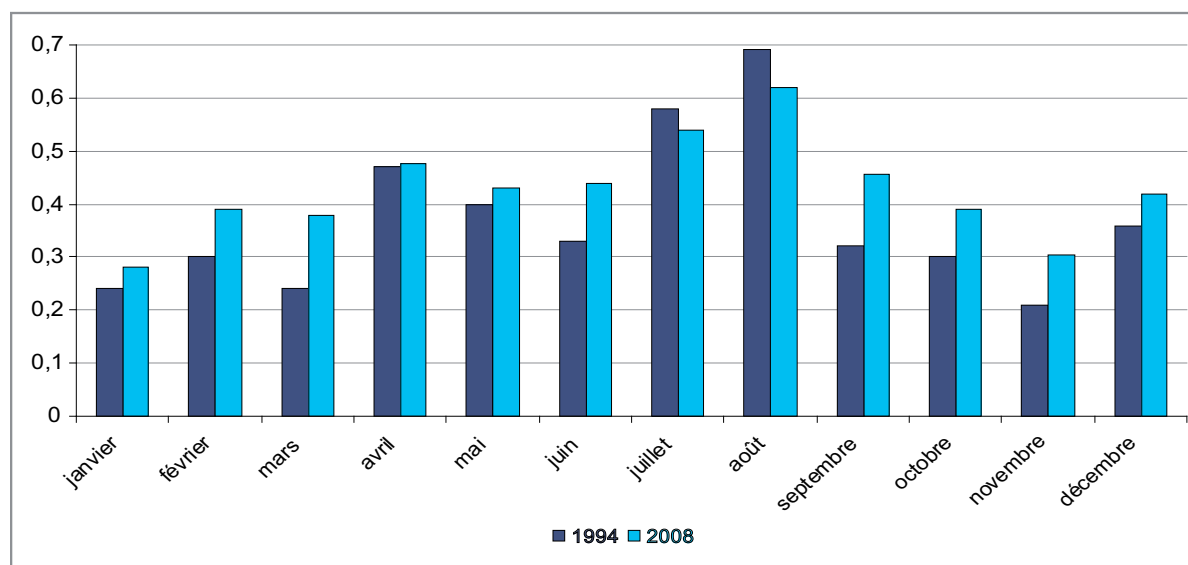


## 6 Saisonnalité des voyages personnels - une érosion de la pointe estivale

Sur le plan national, entre 1994 et 2008, la saisonnalité des voyages personnels s'est modifiée avec une érosion de la pointe estivale au profit d'une hausse du nombre de voyages à l'automne et en hiver. La proportion des voyages personnels avec un départ en juillet/août a ainsi reculé de 28,3 % à 22,6 %. Deux raisons majeures peuvent

expliquer cette tendance. D'une part, la réduction du temps de travail qui permet de diversifier les périodes de départ et qui accroît les pratiques de séjours fractionnés tout au long de l'année. D'autre part, l'arrivée à la retraite des générations du baby-boom, plus mobiles et ayant moins les contraintes des vacances scolaires.

### ■ Nombre moyen de voyages pour motifs personnels par personne en fonction du mois, en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou + résidant en France métropolitaine  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

## 7 Les seniors sont de plus en plus mobiles

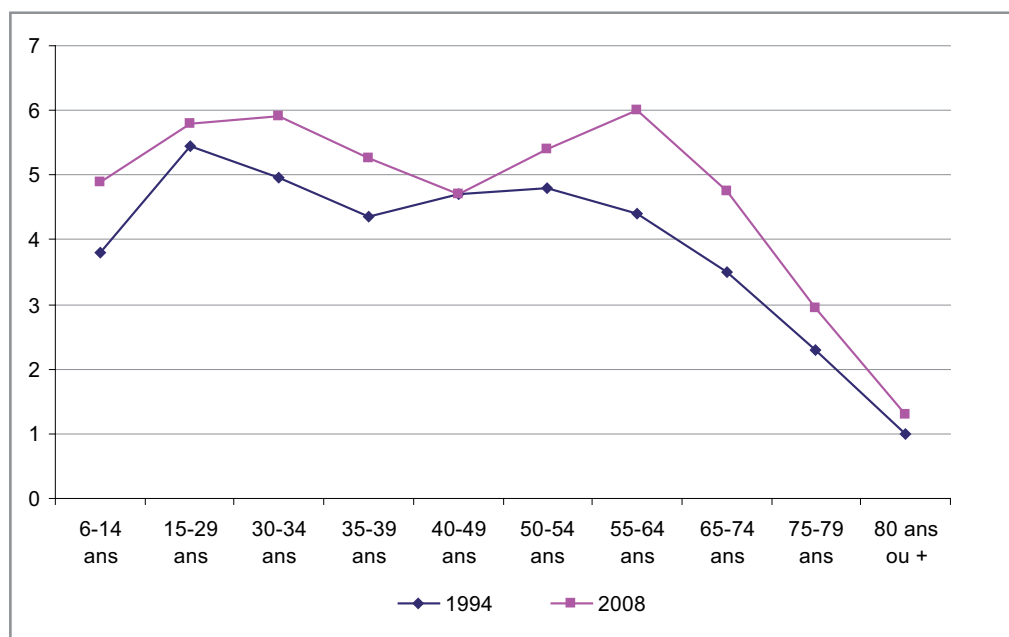
En France métropolitaine, la mobilité à longue distance pour motifs personnels progresse dans pratiquement toutes les tranches d'âge, mais la croissance est particulièrement forte pour les personnes de 55 à 74 ans.

En Bretagne, les personnes âgées d'au moins 65 ans réalisent en moyenne 2,2 voyages à longue distance chaque année et 27 % d'entre elles déclarent avoir voyagé au cours des 3 mois ayant précédé l'enquête. Bien sûr ces niveaux diminuent avec l'âge : pour le groupe d'âge des

65-69 ans, ils sont encore près de 40 % à avoir voyagé dans les trois derniers mois et ils réalisent en moyenne 3,5 voyages annuels.

Les nouveaux retraités voyagent plus, notamment en utilisant davantage la voiture particulière que leurs aînés. Ils sont en effet en meilleure santé, plus souvent motorisés et plus fréquemment détenteurs du permis de conduire.

### Nombre moyen de voyages à longue distance pour motifs personnels par personne en fonction de l'âge en 1994 et 2008



Champ : individus âgés de 6 ans ou + résidant en France métropolitaine  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008

### Mobilité des personnes de 65 ans ou plus en Bretagne

	Nombre de voyages / personne	Proportion de personnes ayant voyagé au cours des 3 derniers mois (en %)
65 à 69 ans	3,5	39,2
70 à 74 ans	3,0	35,7
75 ans ou plus	1,4	17,6
<b>Total</b>	<b>2,2</b>	<b>27,0</b>

Source : SOeS, Insee, Inrets, ENTD 2008

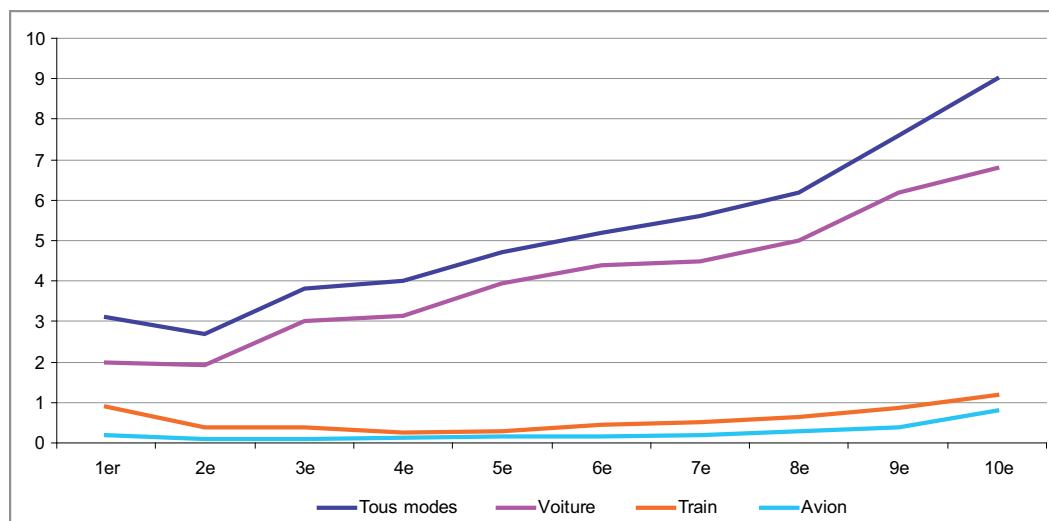
## 8 Le niveau de mobilité augmente avec la position socio-économique

La fréquence des voyages augmente régulièrement avec le niveau des ressources financières.

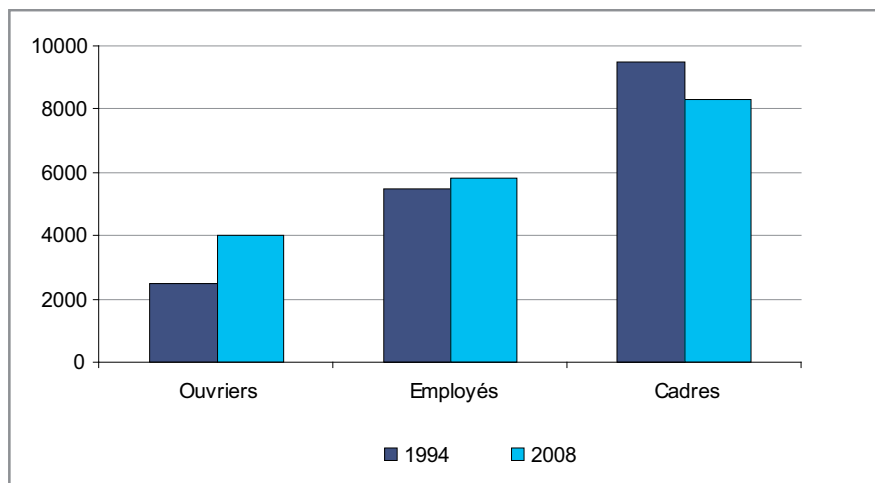
Les voyages en avion sont plus fréquents dans les tranches de revenus les plus élevés. Les voyages en train sont plus courants à la fois parmi les ménages les plus modestes et les plus aisés.

Plus la catégorie socioprofessionnelle est élevée et plus les distances parcourues au cours des voyages personnels sont importantes. Cependant, ces écarts diminuent nettement entre les deux dernières enquêtes de 1994 à 2008 grâce notamment à l'apparition des compagnies aériennes low-cost qui ont permis une démocratisation de l'avion.

### Nombre de voyages personnels par mode de transport en fonction du décile de revenu par unité de consommation du ménage en 2008



### Distance annuelle parcourue au cours des voyages personnels à longue distance en fonction de la catégorie socioprofessionnelle, en 1994 et 2008 (en km)



Champ : individus âgés de 6 ans ou + résidant en France métropolitaine  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transport 1994, 2008



## Annexes

### Présentation de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements et de son extension bretonne

L'enquête nationale Transports et Déplacements a été réalisée auprès d'un échantillon de 20 000 ménages, de mai 2007 à avril 2008, en partenariat entre le Service de l'Observation et des statistiques du MEDDTL (ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement), l'Insee, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et de nombreux organismes financeurs. Elle s'inscrit dans le prolongement des précédentes enquêtes Transports, dont la dernière datait de 1993-1994.

Cette enquête fournit une vision globale et cohérente des habitudes et des pratiques de déplacement des ménages résidant en France, ainsi que de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. C'est la seule enquête sur la mobilité réalisée à cette échelle et qui décrit tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Pour comprendre les comportements liés à la mobilité, elle s'intéresse aussi aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transport individuels dont disposent les ménages.

L'influence de trois facteurs majeurs sur le comportement des ménages en termes de déplacements peut être analysée à partir de cette enquête :

- l'impact des transformations de conditions d'activité (réduction du temps de travail, développement des horaires flexibles, nouvelles technologies de

communication, déplacement des zones d'emplois vers la périphérie des villes, etc.) ;

- l'impact des changements de l'offre de transport (développement des transports en commun par exemple) ;
- l'impact des modifications de conditions de vie (étalement urbain, développement des loisirs notamment).

Parallèlement, l'enquête permet de mesurer les effets de la mobilité sur la consommation d'énergie et sur l'environnement.

Cinq extensions régionales ont été réalisées en Ile-de-France, Pays-de-la-Loire, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Bretagne.

En Bretagne, un échantillon complémentaire de 1 244 ménages a permis de réaliser une exploitation régionale de cette enquête. Ceci étant, la taille de cet échantillon n'est pas suffisamment importante pour fournir des résultats détaillés infrarégionaux. De même, des croisements de variables trop détaillés ne permettent pas d'obtenir des résultats suffisamment fiables pour être diffusés.

La précédente enquête Transports, réalisée en 1993 et 1994, n'avait pas donné lieu à une extension régionale en Bretagne.

Les comparaisons temporelles entre 1994 et 2008 ne sont donc fournies dans l'étude que pour les résultats nationaux..

# Annexes

Des données socio-démographiques sont recueillies sur le ménage ainsi que sur l'ensemble des personnes qui le composent. Les personnes qui travaillent, étudient ou doivent se rendre sur un lieu de garde répondent à des questions spécifiques sur leur mobilité régulière : par exemple, la durée habituelle pour se rendre sur le lieu de travail, d'études ou de garde. Ces déplacements sont décrits de manière plus approfondie que les autres, sans critère de distance (c'est-à-dire y compris ceux hors d'un périmètre local) et en incluant éventuellement les déplacements intermédiaires sur le trajet du travail (accompagnement d'un enfant par exemple). Une personne du ménage, âgée de six ans ou plus et tirée au sort, est interrogée plus spécifiquement sur l'ensemble de

ses déplacements réalisés la veille du jour de l'interview si la veille est un des 5 jours du lundi au vendredi, sur ceux du vendredi si l'enquête a lieu un lundi. L'interrogation porte aussi sur les déplacements de cette personne tirée au sort au cours du dernier week-end, ainsi que sur les voyages à longue distance qu'elle a réalisés au cours des trois derniers mois.

Par ailleurs, un des véhicules du ménage est tiré au sort afin que soient décrits sur un carnet, rempli par tous les utilisateurs du véhicule, l'ensemble des déplacements effectués pendant une semaine avec ce véhicule (heure de départ et d'arrivée, commune de destination, kilomètres au compteur,...).

## Définitions et concepts sur les transports et déplacements

### → Déplacement

Un déplacement correspond au mouvement sur la voie publique d'une personne, utilisant des moyens de transport ou se déplaçant à pied, depuis un lieu de départ vers un lieu d'arrivée où elle va réaliser une certaine activité, qui peut être très brève comme par exemple déposer quelqu'un. Il se caractérise par un motif et un seul, mais peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement.

Un déplacement est dit « local » s'il est réalisé à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile et sur le territoire national. Au-delà, on parle de mobilité à longue distance. Un voyage à longue distance comporte au moins deux déplacements (l'aller et le retour).

### → Distance

La distance parcourue est celle déclarée par l'enquêté ou redressée par l'application d'un distancier ou d'un modèle statistique ; il ne s'agit pas de la distance à vol d'oiseau.

### → Temps

Le temps de déplacement est celui écoulé entre le départ du domicile et l'arrivée sur le lieu de destination, en incluant les éventuels temps d'attente du moyen de transport ou lors du changement de mode de transport, et en incluant les temps effectués éventuellement à pied pour rejoindre la gare ou le lieu de destination.

### → Modes de transport

Les modes de transport détaillés ont été agrégés de la façon suivante :

- voiture particulière : regroupe à la fois les déplacements effectués comme conducteur et comme passager de voiture particulière, véhicule utilitaire ou voiturette ;
- deux roues : regroupe à la fois les bicyclettes et les deux roues à moteur (motocyclettes, cyclomoteurs,...) ;
- marche à pied : déplacements effectués entièrement à pied, quelles que soient leur longueur ou leur durée ;
- transports collectifs ou en commun : regroupent tous les modes de transport non individuels, c'est-à-dire les transports collectifs urbains (tramway, métro, autobus urbain,...), le train, l'avion, le ramassage scolaire, les autocars régionaux ou départementaux,...

Le mode de transport principal est le moyen de transport utilisé s'il est unique. Dans le cas de la combinaison de plusieurs modes de transport pour un même motif de déplacement, il est déterminé par l'application d'une hiérarchie qui classe les modes de transport du plus lourd au plus léger : bateau, avion, train, transports collectifs urbains, voiture, deux-roues motorisées, vélo et marche à pied.

La marche est considérée comme un moyen de transport si elle est exclusive, autrement dit elle n'est pas enregistrée si elle se combine à d'autres modes de transport.

On parle d'intermodalité lorsqu'un déplacement combine plusieurs modes de transport, autres que la marche à pied. Le terme de multimodalité renvoie au fait qu'une personne dispose de plusieurs moyens de transport pour réaliser un même trajet.





**Pour en savoir plus...**

### → Publications nationales

- « *Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent* »  
17 pages article tiré de France, portrait social, INSEE édition 2009
- « *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue et elle augmente ailleurs* »  
4 pages SoeS Le point sur et INSEE IP n° 1252 – juillet 2009
- « *La mobilité des français* » 226 pages la revue du CGDD – décembre 2010  
Dans ce document, figurent en particulier les articles suivants :
  - \* Les déplacements quotidiens : un panorama dans quatre régions :
    - IdF : les Franciliens consacrent 1 h 20 par jour à leurs déplacements
    - Pays de Loire : les déplacements à Nantes Métropole : la pole position de la voiture contestée
    - Midi-Pyrénées : En Midi-Pyrénées, la voiture est reine
    - Languedoc-Roussillon : Utilisation quotidienne de la voiture en Languedoc-Roussillon : entre choix et contraintes
  - \* Les transports et déplacements en région
- Site internet du SoeS :  
[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id\\_article=1263](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=1263)  
Y figurent l'ensemble des tableaux France métropolitaine + des comparaisons avec l'enquête de 1994.

### → Publications des Pays-de-la-Loire

- « *Les habitants des Pays-de-la-Loire se déplacent près d'une heure chaque jour* »  
4 pages Etudes INSEE PdL - septembre 2009
- « *Les transports et déplacements des habitants des pays-de-la-Loire* »  
66 pages Dossier INSEE PdL – avril 2010

### → Sources complémentaires

- données régionales INSEE du recensement : <http://www.insee.fr/fr/regions/bretagne/>
- « *Déplacements domicile-travail en Bretagne : plus nombreux, plus longs et souvent en voiture* »  
4 pages Ocant Analyse Insee Bretagne - janvier 2011.



**Ont contribué à la réalisation de ce document :**

*Rédaction* : Jean-Marc LARDOUX (Dreal Bretagne - ORTB)

*Relectures* : Laurence LUONG, Dominique LE ROY (Dreal Bretagne),  
Anne DERRIEN-MALECKI (Conseil régional de Bretagne)

*Conception maquette* : Mission communication/Stéphane MAHÉ (Dreal Bretagne)

*crédits photos* : Stéphane Mahé (Dreal Bretagne)

Photo couverture : Philippe Fraysseix

*Mise en page* : Annie LEHUGER (Dreal Bretagne - ORTB)

**ORTB**

Siège social

DREAL Bretagne – L'Armorique  
10 rue Maurice Fabre – CS 96515  
35065 Rennes cedex

Téléphone : 02 99 33 43 10

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

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

Directeur de publication : **André Jourt, Président de l'ORTB**

Impression : **MEDIA GRAPHIC**

Dépôt légal : **4e trimestre 2011**

ISRN : EQ-DRE35/RE--11-05--FR

