

L'essentiel

Près de 3 actifs finistériens sur 5 travaillent hors de leur commune de résidence. Pour plus de 4 actifs sur 5, la voiture est le mode de déplacement privilégié pour se rendre à son travail, avec des conséquences environnementales et sanitaires. Les déplacements ne cessent de se multiplier et de s'allonger. La moitié des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence parcourt au moins 14 km pour aller travailler. Pourtant, le trafic routier recensé a cessé d'augmenter en 2008 sur les routes départementales, et l'utilisation des transports en commun est croissante.

Pertinence au regard du développement durable

Au centre de la vie économique et de la vie sociale en Bretagne, le transport routier fait face aujourd'hui à de nouveaux défis. Indispensables à nos modes de vie et à notre économie, les transports génèrent toutefois des nuisances environnementales et sanitaires. Les déplacements représentent aujourd'hui une des causes importantes des émissions de gaz à effet de serre : à lui seul, le transport routier contribue à 33 % des émissions de CO₂ en 2006 (contre 28 % en 1990), ainsi qu'à 24 % du potentiel de réchauffement global. Se rendre à son travail constitue le principal motif de déplacement. Il conditionne souvent d'autres mouvements : établissements scolaires, courses, loisirs, etc. Tous les chiffres confirment l'augmentation des déplacements et la dépendance des populations au mode dominant de la voiture.

L'allongement des *distances domicile-travail*, l'importance des trafics, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents générés par les déplacements routiers sont autant de préoccupations dans le cadre du développement durable du territoire. Compte tenu de la situation géographique de la Bretagne et du caractère péninsulaire du Finistère, les choix en matière de transport sont décisifs et déterminants pour répondre efficacement et durablement à la demande de déplacements des voyageurs et des marchandises.

Tour d'horizon

Le transport routier représente 94 % des émissions de CO₂ du secteur des transports en 2006, au niveau national.

* voir fiche *Qualité de l'air*

55 % des émissions de CO₂ du transport routier sont produites par les véhicules particuliers et 27 % par les poids lourds.

Les routes contribuent, pour un quart environ, à l'artificialisation du territoire. *voir fiche *Occupation du sol*

Le parc des voitures dans le Finistère est plutôt plus âgé que la moyenne nationale (53,5 % des voitures particulières ont plus de 8 ans, contre 50,7 % en moyenne nationale).

La voiture, mode de transport dominant

Pour se rendre à leur travail, plus de 81 % des actifs finistériens utilisent la voiture comme mode de transport principal. La voiture est le mode dominant de déplacement dans les villes comme dans les campagnes. Les trois quarts des actifs qui habitent dans une ville-centre d'un pôle urbain se déplacent en automobile, et seulement 8 % déclarent utiliser les transports en commun. L'automobile est le mode de transport principal dans les navettes domicile-travail pour 88 % des habitants d'une commune périurbaine, et de 81 % des actifs résidant dans une commune

rurale. Ce mode de transport est également dominant pour les actifs travaillant et habitant la même commune. Ainsi, près de 2 actifs sur 3 utilisent l'automobile sans changer de commune. Les déplacements s'inscrivent de plus en plus dans des chaînes complexes. Par exemple, des parents se rendant vers un établissement scolaire poursuivent souvent leur déplacement vers leur lieu de travail. L'intermodalité est au centre de ces trajets de plus en plus complexes.

L'équipement des ménages en véhicules motorisés à quatre roues continue sa progression. En 2006, seulement 14 % des ménages ne disposent pas de voiture. Ils étaient

17 % en 1999. Le nombre de voitures pour 100 personnes de 18 ans et plus s'élève à 74. Son utilisation s'avère d'autant plus importante que les distances domicile-travail s'allongent. Alors qu'en 1990, 59 % des actifs travaillaient dans leur commune de résidence, ils ne sont plus que 43 % en 2006. Près de la moitié des actifs parcourt par la route 7 kilomètres ou plus pour aller travailler. En 2006, 20 % des actifs en emploi sont situés à 20 kilomètres ou plus de leur lieu de travail, contre respectivement 17 % en 1999, et 12 % en 1990. Les étalements urbains autour des pôles urbains de Brest et de Quimper expliquent cet accroissement. En ne considérant que les actifs changeant de

Mode de transport principal des actifs ayant un emploi selon le type d'espace (en %)

	Pas de transport	Marche à pied	Deux-roues	Voiture, camion ou fourgonnette	Transport en commun	Ensemble
Finistère	5,1	6,4	2,9	81,4	4,2	100
Ville-centre	3,3	9,1	3,6	75,6	8,4	100
Banlieue	3,9	3,4	2,8	86,5	3,4	100
Couronne périurbaine	5,1	3,7	2,2	87,5	1,5	100
Espace multipolarisé	5,6	4,8	2,6	85,5	1,5	100
Espace rural	8,2	6,5	2,5	81,4	1,4	100

Source : Insee, recensement de la population 2006 (exploitation principale)

Les déplacements de voyageurs

commune pour aller travailler, la moitié effectuée au moins 14 kilomètres. Ce sont dans les intercommunalités de la Presqu'île de Crozon, de l'Aulne maritime, du Yeun Ellez, des Monts d'Arrée et du Pays de Douarnenez que ces 'migrants alternants' parcourent le plus de kilomètres : la moitié doit parcourir plus de 20 kilomètres pour aller travailler. Ils sont toutefois peu nombreux dans la Presqu'île de Crozon, puisqu'une majorité d'actifs travaillent dans leur commune de résidence.

Un trafic automobile qui a cessé d'augmenter en 2008...

Le déplacement des personnes et le transport de marchandises sont au centre de la vie économique et sociale du Finistère. Pour assurer ces déplacements routiers, le Finistère dispose d'un réseau comportant 232 kilomètres de routes nationales (dont 213 kilomètres à 2X2 voies), 3 552 kilomètres de routes

départementales et 10 300 kilomètres d'autres voies.

Le trafic sur ces voies est intense. En moyenne, ce sont 1,8 million de véhicules qui ont emprunté les routes du Réseau Départemental (RD) du Finistère chaque jour en 2008. La structure de l'habitat finistérien plutôt dispersé, et la concentration des emplois dans les pôles urbains explique l'importance de ce trafic. Cet environnement nécessite de fréquents déplacements entre le domicile des salariés et leur lieu de travail.

Sur les routes du réseau départemental, le trafic a progressé de 1,1 % chaque année entre 2004 et 2007. L'année 2008 marque un coup d'arrêt à cette constante progression. La moyenne d'évolution du trafic baisse de 1,3 %. Ce sont les routes qui accueillent plus de 10 000 véhicules par jour (les plus importantes) et de 1 000 à 2 000 véhicules par jour qui ont baissé (respectivement - 1,8 % et - 5,6 %). La part du trafic des poids lourds est restée stable par rapport à 2007, soit 7,8 % du trafic total.

Sur les Routes Nationales (RN) du Finistère, le trafic est resté stable entre 2007 et 2008 alors qu'il a baissé dans tous les autres départements bretons.

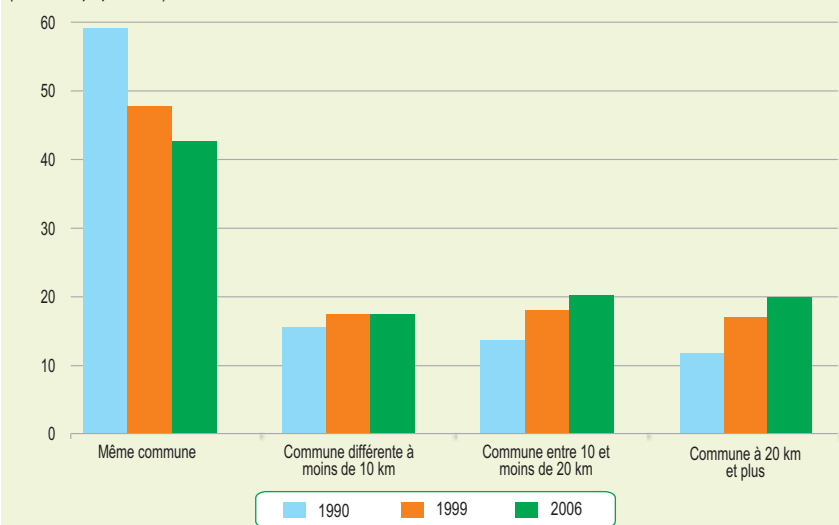
Cette stagnation du trafic sur le réseau national et la baisse constatée sur le réseau départemental, sont certainement liées d'une part, aux effets de la hausse du prix des carburants, et d'autre part à la récession économique du deuxième semestre de l'année. Mais elles sont peut-être également imputables à une modification des comportements et des modes de déplacement, comme le co-voiturage ou l'utilisation des transports en commun.

... et une progression des transports en commun

Presque 1 habitant sur 2 résidant à moins de 5 km d'une gare en Bretagne, le ferroviaire représente une intéressante alternative à la voiture, dans une perspective de réduction des émissions de CO₂, d'économie d'énergie et de préservation de l'environnement. Que ce soit pour les trajets longs ou plus courts, les trafics du TGV (Train Grande Vitesse) ou du TER (Train Express Régional) connaissent une augmentation significative.

Les gares finistériennes représentent 18 % du trafic TGV en Bretagne : 9 617 000 voyageurs pour la région en 2007. Rennes

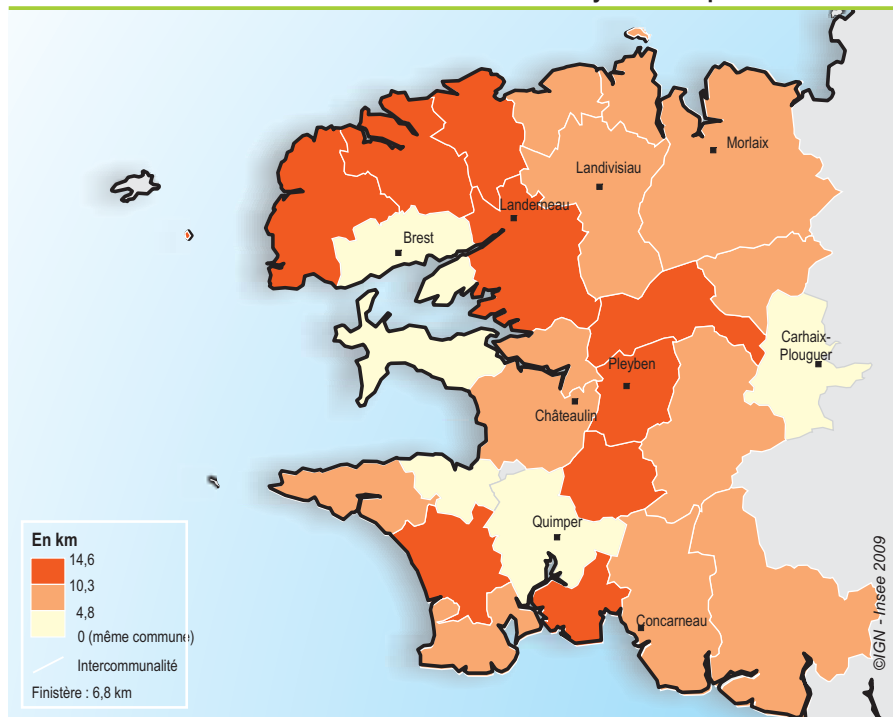
Distance domicile-travail dans le Finistère : des trajets de plus en plus longs (en % de population)



Source : Insee, recensements de population, distancier ODOMATRIX - Inra, UMR1041 CESAER

Lecture : en 2006, 20 % des actifs ayant un emploi et habitant dans le Finistère travaillent dans une commune située à 20 kilomètres ou plus de leur commune de résidence. Cette proportion était de 12 % en 1990. Les distances sont calculées entre chefs-lieux de communes selon la distance la plus courte par le réseau routier.

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



Source : Insee, recensement de la population 2006 (exploitation principale) - distancier ODOMATRIX - INRA, UMR1041 CESAER

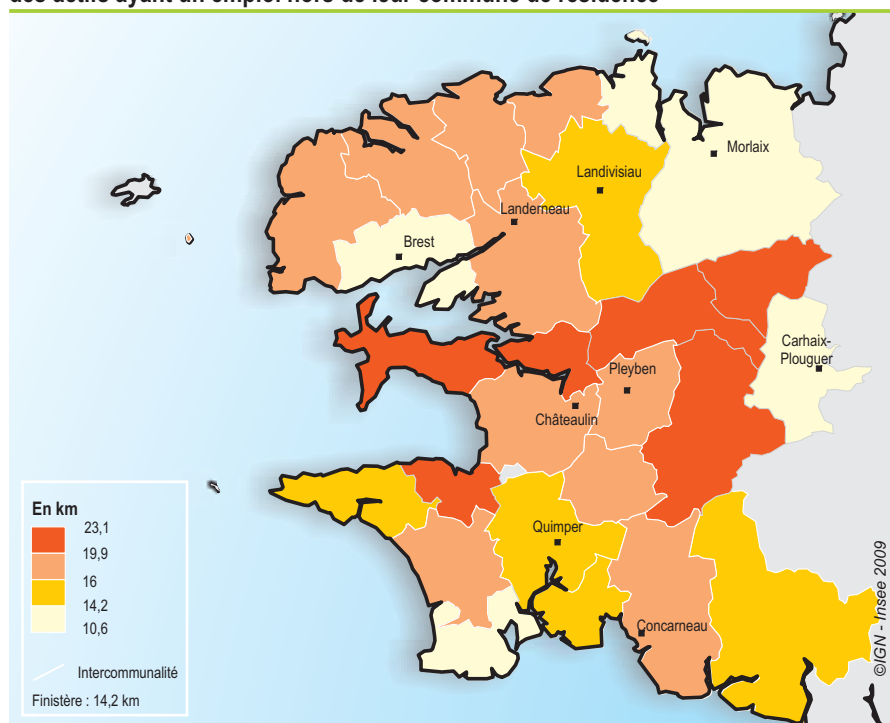
représente la moitié du trafic TGV régional. Le poids des gares finistériennes dans le trafic TGV régional est en baisse modérée mais continue depuis 10 ans. En effet, si l'évolution du trafic des gares du Finistère a augmenté de plus de 20 % entre 1997 et 2007, cette croissance est plus faible qu'au niveau régional : + 35 %. Si le trafic de l'axe-nord (Brest, Landerneau, Morlaix) représente les deux tiers du trafic finistérien, les gares de l'axe-sud (Quimper, Rosporden, Quimperlé) progressent plus : 27 %, contre 17 %. La croissance plus forte de la population du sud Bretagne pourrait être une des explications.

Alors que la gare de Brest progresse de 12 % sur les dix dernières années, le trafic voyageurs TGV de Landerneau a quasiment doublé sur la même période (+ 97 % entre 1997 et 2007), du fait notamment, de sa position géographique.

En complément du TGV, le réseau TER assure les liaisons infrarégionales. Le nombre de voyageurs a également fortement progressé sur les lignes du TER où les gares du Finistère sont soit le départ, soit l'arrivée du trajet : + 28 % entre 2005 et 2007 en TER pur. Tant sur l'axe-nord que sur l'axe-sud, ce sont les trajets longue distance, entre Brest, Quimper et Rennes, qui ont le plus augmenté entre 2005 et 2007 : + 44 % entre Brest et Rennes et + 66 % entre Quimper et Rennes. Les abonnés salariés, les étudiants et scolaires représentent une part significative des voyageurs, ce qui confirme le positionnement du train comme une alternative crédible à la voiture pour des déplacements domicile-travail et domicile-études.

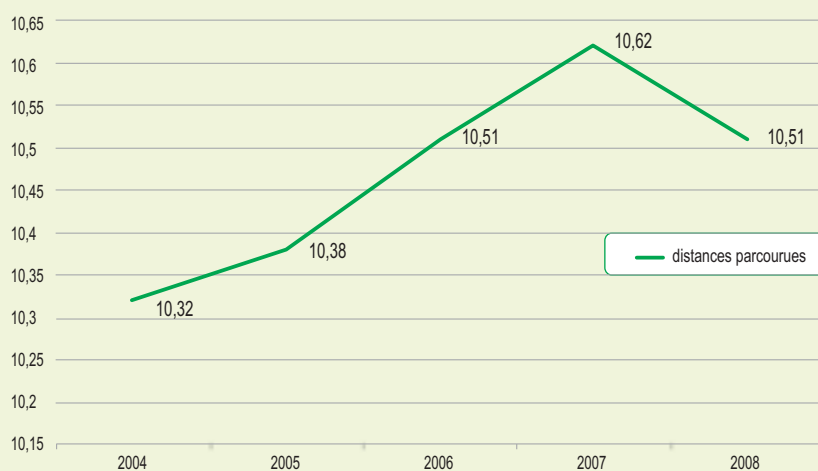
Le transport urbain est une réponse à la demande croissante de mobilité de la population urbaine. Il est également un des déterminants de l'intermodalité, qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport, en tant que maillon essentiel de la chaîne de déplacements. Entre Brest, Quimper, Concarneau, Morlaix, Landerneau et les vingt communes impliquées par le transport urbain, les principaux réseaux ont transporté 25,3 millions de voyageurs en 2006. Cela représente une moyenne de 68,6 voyages par habitant potentiellement desservi. Ce sont les réseaux de transport urbain de Brest et Quimper qui sont le plus utilisés par la population (respectivement 83 et 58 voyages par habitant en 2006). Après avoir affiché une baisse entre 2003 et 2004, le trafic est reparti à la hausse depuis 2004 : + 4,2 % entre 2004 et 2006.

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



Source : Insee, recensement de la population 2006 - distancier ODOMATRIX - INRA, UMR1041 CESAE

Évolution du trafic routier journalier sur les routes départementales du Finistère (en millions de km)



Source : conseil général du Finistère, comptage sur routes départementales

Les routes du Finistère moins dangereuses, sauf pour les jeunes

L'indice d'accidentologie locale compare par département le risque d'être tué sur les routes. Cet indicateur positionne favorablement le Finistère, comparé à la moyenne nationale. Les routes finistériennes sont plutôt moins dangereuses. En effet, le risque d'être tué sur les routes du Finistère est inférieur de 11 % en 2007 à celui de l'ensemble des départements français : 0,84 sur la période 2003-2007 dans le Finistère, contre 0,89 en

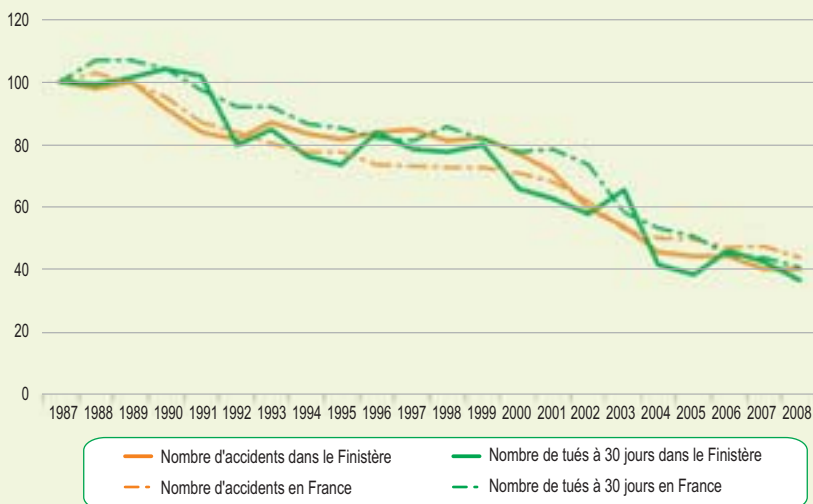
2007. Il est cependant supérieur à l'indice moyen breton : 0,77 en 2007.

Tout comme au niveau national, le nombre de tués sur les routes du département a baissé très significativement. Dans le Finistère, le nombre de tués a baissé de moitié entre 1998 et 2008, pour s'établir à 56 tués en 2008. Depuis 2004, l'inflexion est moins marquée du fait des fortes baisses précédemment observées.

Néanmoins, la situation des jeunes conducteurs, de 18 à 24 ans, est particulièrement

Les déplacements de voyageurs

Évolution de l'accidentologie routière (indice base 100 en 1987)



Source : observatoire départemental de sécurité routière - ONISR

préoccupante. Ils représentent moins d'un Finistérien sur dix au sein de la population, mais 1 tué sur la route sur 4 (3 points de plus qu'au niveau national). Les piétons, considérés comme des usagers vulnérables, apparaissent également surreprésentés par rapport au niveau national : 14,2 % des tués sur la période, contre 11,2 % au niveau national. En revanche, le Finistère se situe plutôt favorablement quant à la proportion de tués parmi les conducteurs de bicyclettes et motocyclettes (15,4 %, contre 19,4 % en France).

L'alcoolisme reste une préoccupation majeure. Un accident mortel sur cinq dans le département en 2007 met en évidence la présence d'alcool (contre 1 sur 6 au niveau national). 4 victimes graves (tués et blessés hospitalisés) sur 10 ont été victimes d'accident durant la nuit.

Forces

- un trafic automobile qui cesse d'augmenter en 2008 ;
- une accidentologie plutôt favorable ;
- le trafic dans les transports en commun progresse.

Faiblesses

- les déplacements en automobile restent nombreux ;
- les actifs travaillent de moins en moins dans leur commune de résidence ;
- les navettes domicile-travail s'allongent ;
- proportionnellement, davantage de jeunes et de piétons tués dans des accidents de la route, qu'au niveau national.

Définitions

Les **distances domicile-travail** ont été calculées à l'aide d'un distancier fourni par l'Institut national de la Recherche agronomique. La distance est calculée entre le centre de la commune de résidence et le centre de la commune de travail selon la distance la plus courte par le réseau routier (y compris les lignes de bac ou liaisons maritimes ouvertes aux voitures). Par conséquent, pour ceux qui résident et travaillent dans la même commune, la distance est nulle. Les distances sont d'autant plus sous-estimées que les communes sont grandes et l'habitat distant des zones d'activité. À l'inverse, la méthode conduit sans doute à surestimer les trajets effectués par les actifs travaillant dans une commune contiguë à leur commune de résidence : la distance réelle parcourue peut être quasiment nulle.

L'**Indice d'Accidentologie Locale (IAL)** est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseau. En tenant ainsi compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales, voirie urbaine) et du trafic correspondant, il permet une comparaison plus rigoureuse entre départements. Par exemple, un IAL de 0,89 signifie qu'il y a eu sur 5 ans, 11 % de tués en moins dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur les différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

Sources

Observatoire régional des transports en Bretagne
Conseil général du Finistère
Insee
Observatoire départemental de sécurité routière et ONISR

Pour en savoir plus

- * Les salariés bretons résident de plus en plus loin de leur lieu de travail / David Levy, Mickaël Ramonet ; Insee Bretagne - Dans : *Octant*. - n° 112 (2008, avr.). - P. 11-15. - Accessible en ligne.
- * Les déplacements quotidiens dans le pays de Brest en 2004 / André Lagathu ; Insee Bretagne. - Dans : *Octant*. - n° 104 (2006, janv.). - P. 14-19. - Accessible en ligne.
- * Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs / Jean-Paul Hubert. - Dans : *Insee première* ; n° 1252 (2009, juil.). - 4 p. - Accessible en ligne.
- * Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation / Brigitte Baccaïni, François Sémécurbe, Gwenaëlle Thomas. - Dans : *Insee première* ; n° 1129 (2007, mars). - 4 p. - Accessible en ligne.
- * Chiffres-clés de l'énergie en Bretagne / Observatoire de l'énergie et des gaz à effet de serre en Bretagne. - Rennes : GIP Bretagne environnement, 2009. - 18 p. - Accessible en ligne.
- * Les transports en Bretagne : mémento 2007 / Observatoire régional des transports de Bretagne. - Rennes : ORTB, 2008. - 80 p. - Accessible en ligne.
- * Chiffres clés 2007 / Observatoire régional des transports de Bretagne. - Rennes : ORTB, 2008. - 24 p. - Accessible en ligne.
- * Bulletin Mensuel Statistique des transports du SoeS / Service de l'observation et des statistiques. - Paris : ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 2009. - Système en ligne.
- * Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue et elle augmente ailleurs / Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Service de l'observation et des statistiques. - Dans : *Le point sur ...* ; n° 20 (2009, juil.). - 4 p. - Accessible en ligne.
- * Mobilité à longue distance : hausse des allers-retours dans la journée en 2007 / Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Service de l'observation et des statistiques. - Dans : *Le point sur ...* ; n° 3 (2009, fév.). - 4 p. - Accessible en ligne.
- * Les chiffres du transport : édition 2009 / Service de l'observation et des statistiques. - Paris : ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 2009. - 15 p. - Accessible en ligne.
- * La sécurité routière en France : bilan de l'année 2008 / Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR). - Paris : La documentation française, 2009. - 170 p.
- * www.insee.fr/fr/regions/bretagne/
- * www.observatoire-transports-bretagne.fr
- * www.bretagne.equipement.gouv.fr/
- * www.insee.fr
- * www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- * www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
- * www.statistiques.equipement.gouv.fr/