

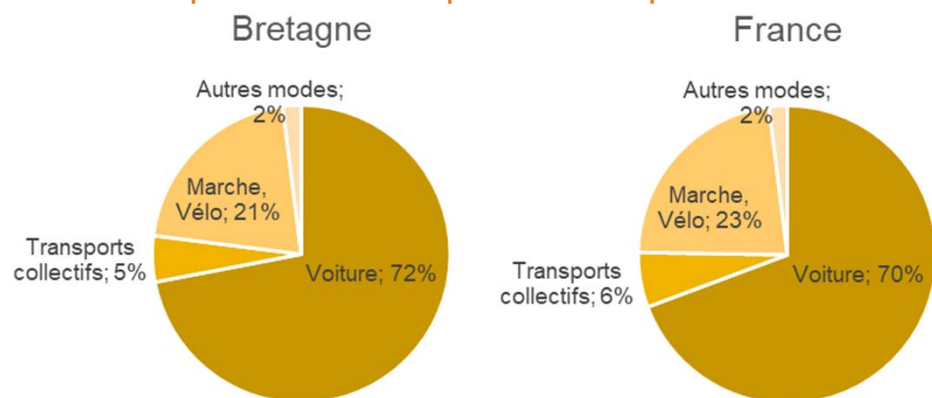
# Cadrage sur la mobilité des Bretons

## Les deux grands types de déplacements

### Les déplacements courts (<80 km)

- 3,5 / personne et **par jour** (national : 3,2)
- 99% des déplacements
- 60% des distances parcourues
- Une large prépondérance de la voiture...

#### Répartition des déplacements par mode

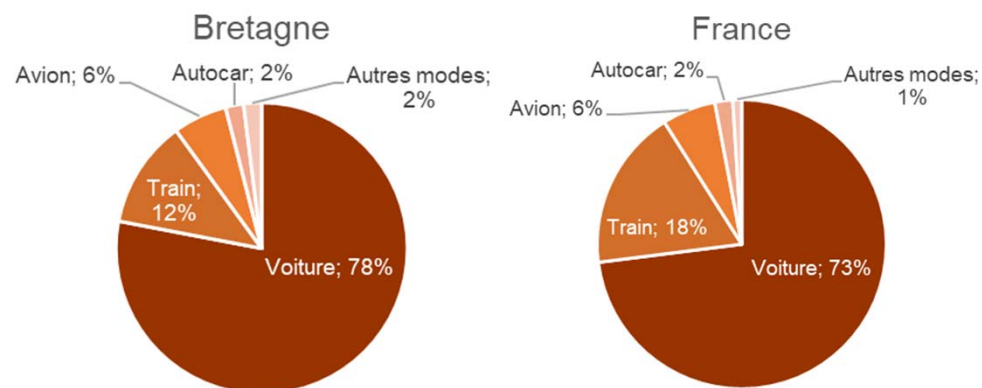


Source : CGDD, Enquête Nationale Transport et Déplacements, 2008

### Les « voyages à longue distance »

- 6,6 / personne et **par an** (national : 6,4)
- 1% des déplacements
- 40% des distances parcourues
- Une large prépondérance de la voiture...

#### Répartition des déplacements par mode

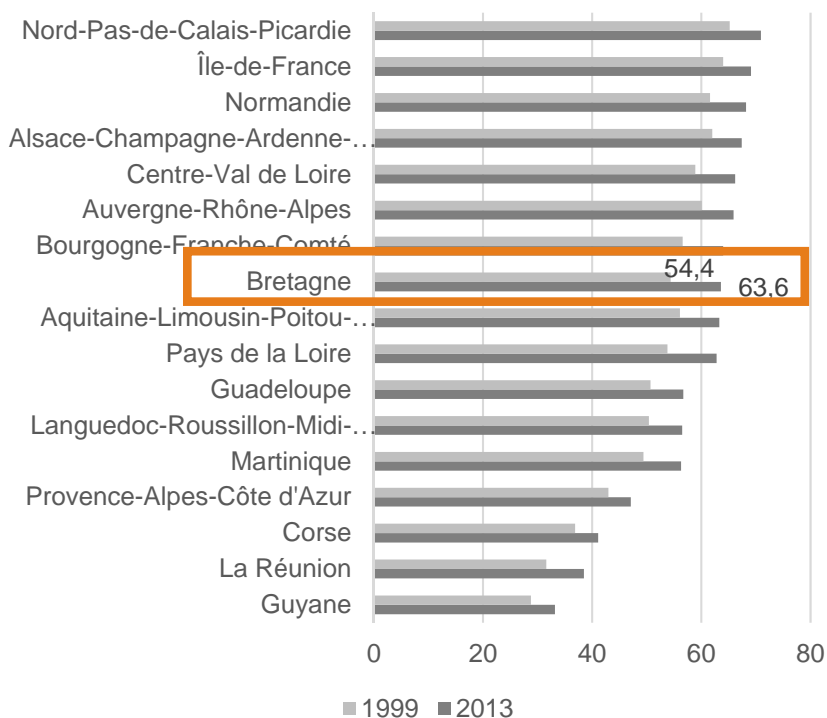


Source : CGDD, Enquête Nationale Transport et Déplacements, 2008

# Cadrage sur la mobilité des Bretons

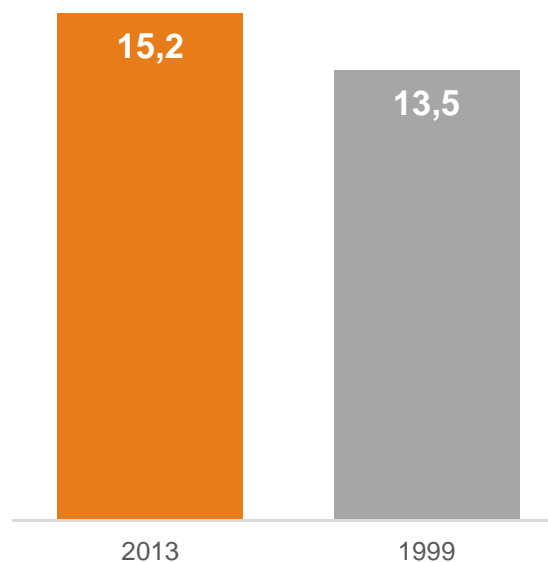
## Focus sur les déplacements domicile-travail

Part des "navetteurs" dans la population active (en % des actifs ayant un emploi)



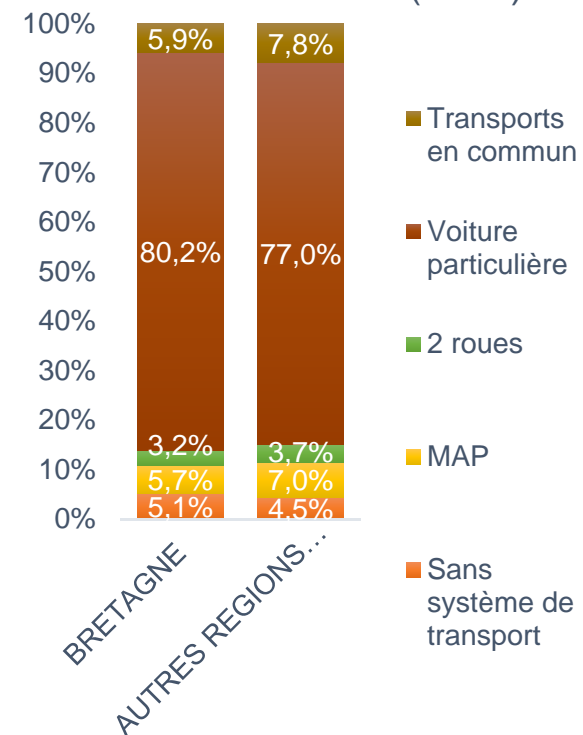
La Bretagne est la région où la part d'actifs « navetteurs » a le plus augmenté entre 1999 et 2013.

Distance médiane parcourue par les navetteurs bretons (en km)



La distance médiane parcourue par les navetteurs bretons a augmenté de 1,7 km entre 1999 et 2013.

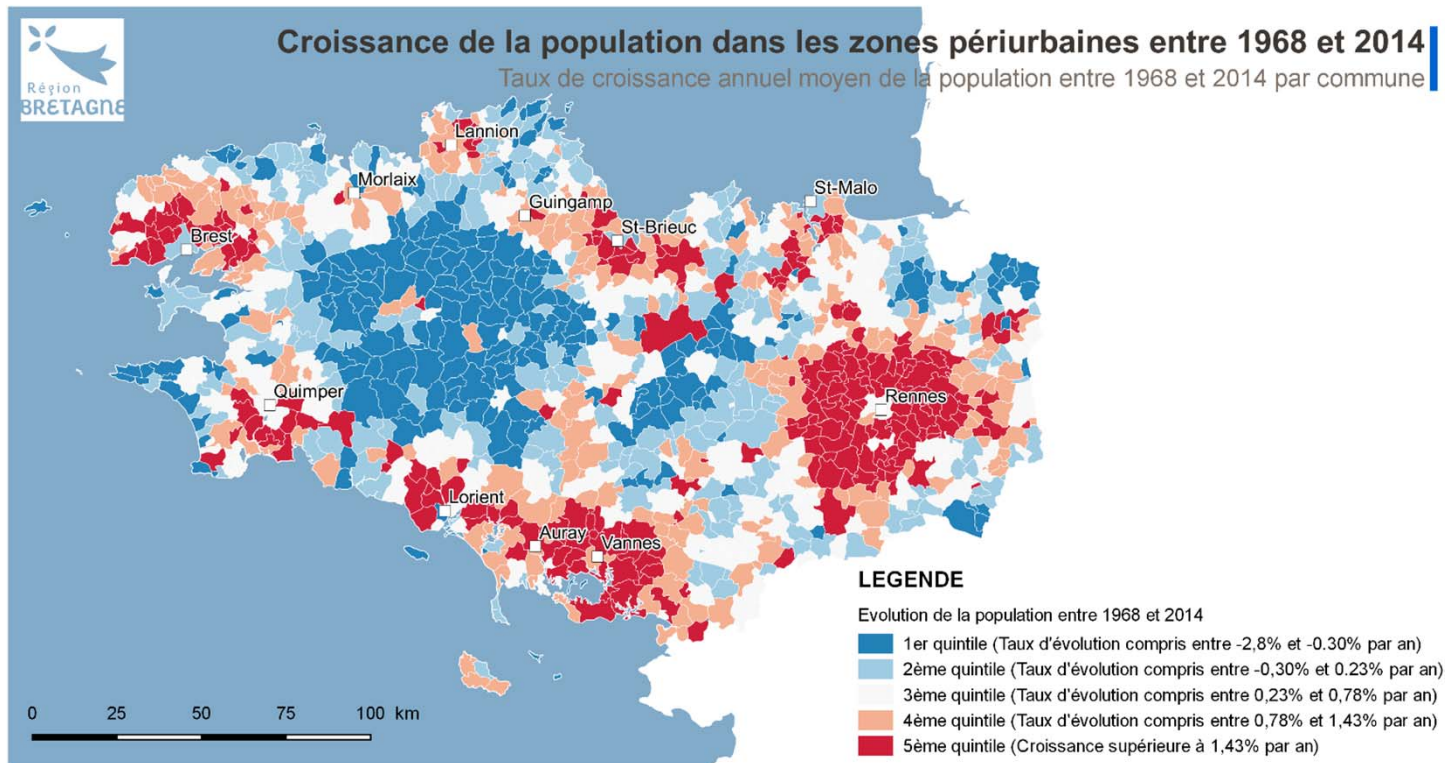
Répartition modale des déplacements domicile-travail des bretons (2013)



La voiture est le mode privilégié pour ce type de déplacements.

# Cadrage sur la mobilité des Bretons

## Les enjeux associés au phénomène de périurbanisation



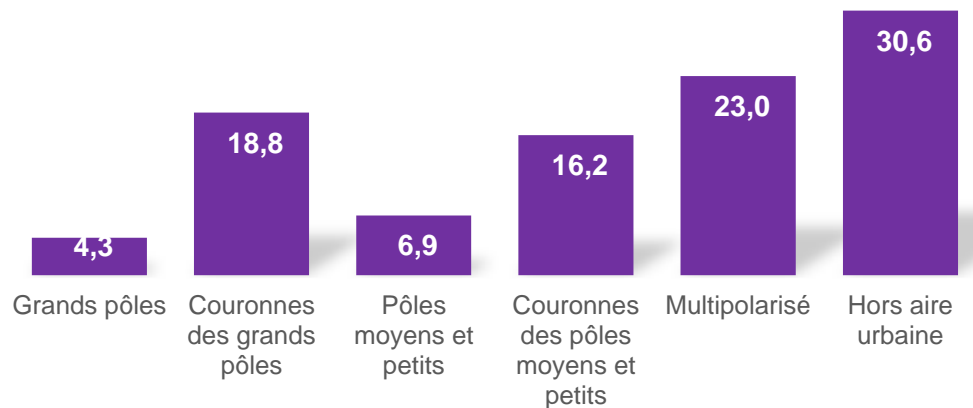
En Bretagne, **48% de la population vit dans les espaces périurbains**, contre 34% à l'échelle nationale

Sur la période 1999-2014, la croissance de la population périurbaine a été presque deux fois plus rapide en Bretagne que dans le reste de la France.

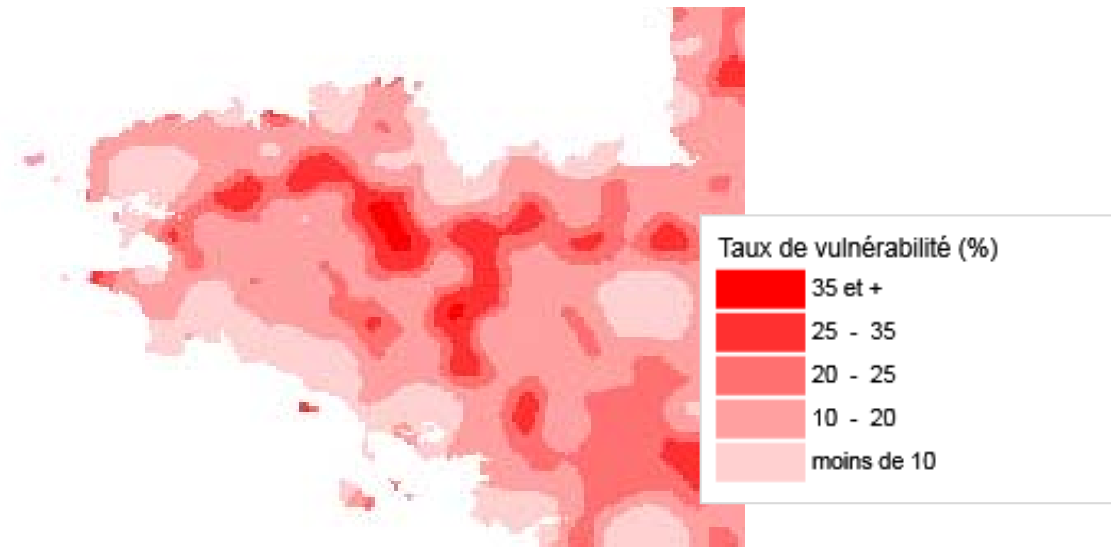
# Coûts du transport

## Disparités d'efforts énergétiques et vulnérabilité énergétique

Proportion de ménages en situation de "vulnérabilité énergétique" pour les déplacements



Part des ménages en situation de vulnérabilité énergétique



Sources : Insee, RP, ERFS et RDL de 2008 ; SOeS ; ENT.D.

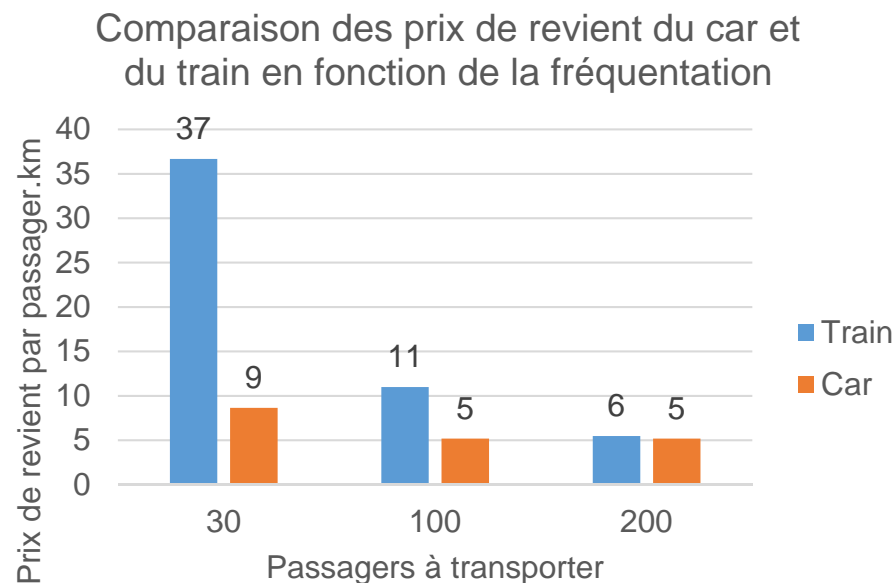
Les transports constituent le 3<sup>ème</sup> poste de dépense de consommation des ménages en France. En dehors des aires urbaines, 30,6% des ménages sont en situation de vulnérabilité énergétique pour les déplacements.

La Bretagne est particulièrement touchée par le phénomène de précarité énergétique pour les déplacements, du fait de l'importance de la population des zones périurbaines.

# Coûts du transport

## Coûts de production des différents modes

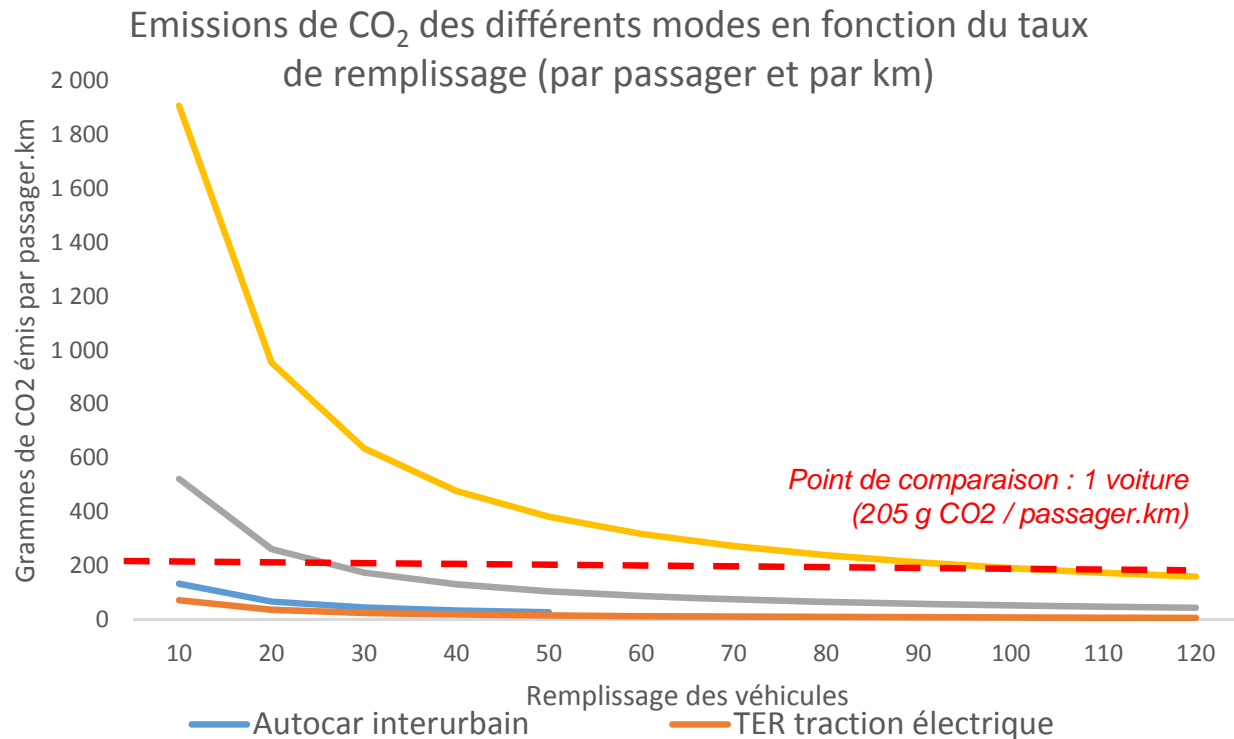
	Autocar	Train
Coût d'achat moyen	Environ 250 000 € pour 10 ans, soit 750€/place/an (maintenance incluse)	Environ 4M€ par véhicule pour 30 ans, soit 1670€/place/an (maintenance incluse, sans tenir compte des places debout)
Coût d'exploitation	2,6 €/ car.km	11 €/ train.km
Taux de couverture des charges par les recettes (valeur moyenne à l'échelle de la Région)	30% pour les usagers occasionnels, 10% pour les abonnés	



Les prix de revient du car et du train deviennent presque équivalents (hors coûts d'infrastructure) à partir d'un potentiel de fréquentation correspondant à 200 passagers par train.

# Coûts du transport

## Approche environnementale



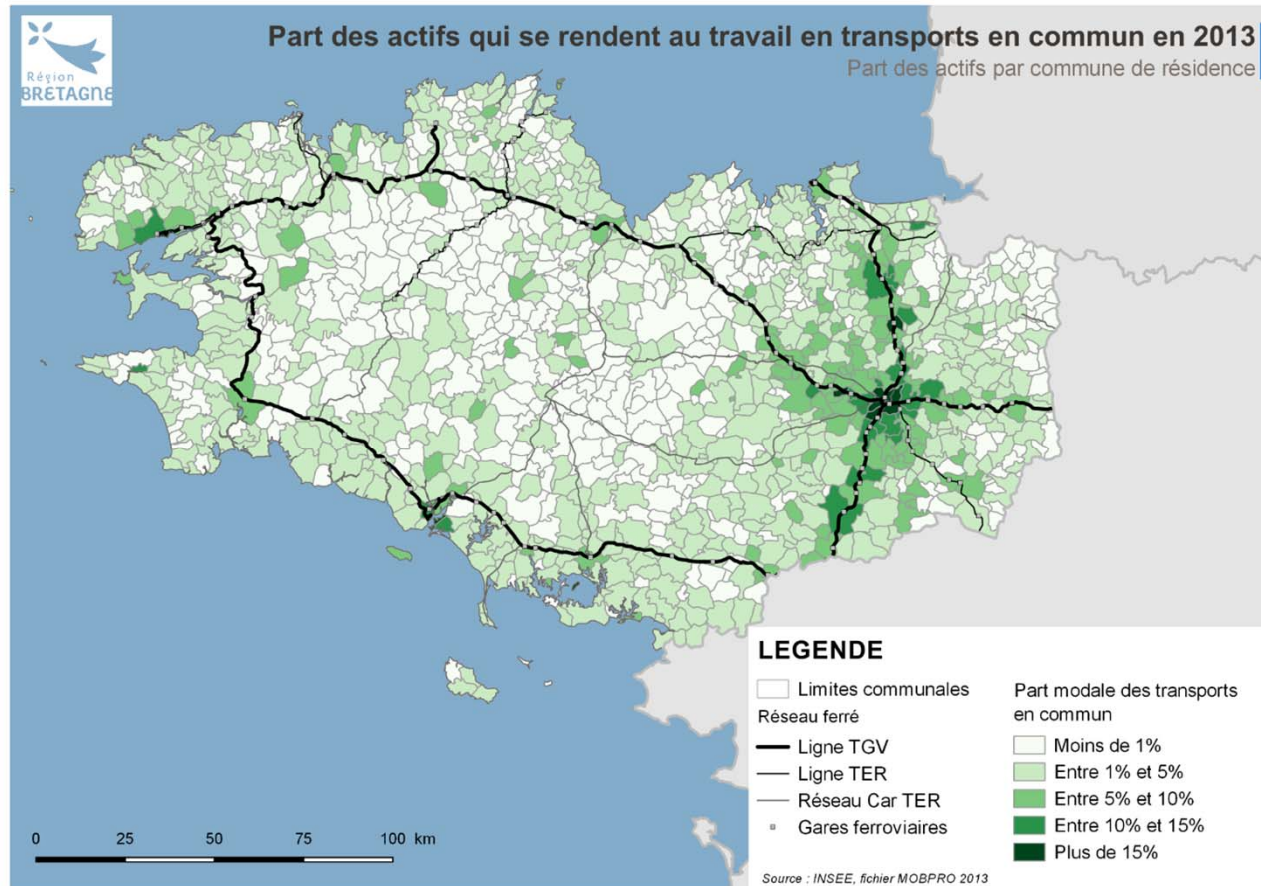
Source : Information CO<sub>2</sub> des prestations de transport, Guide méthodologique, MEDDE

En termes d'émissions de CO<sub>2</sub> :

- Le TER diesel est équivalent à la voiture en dessous de 25 passagers par train ;
- Entre 30 et 50 passagers transportés :
  - un car et un TER électrique sont à peu près équivalents ;
  - Un car est nettement plus sobre qu'un TER thermique.

# Attractivité des modes de transport collectifs

## Desserte des territoires périurbains par les transports en commun

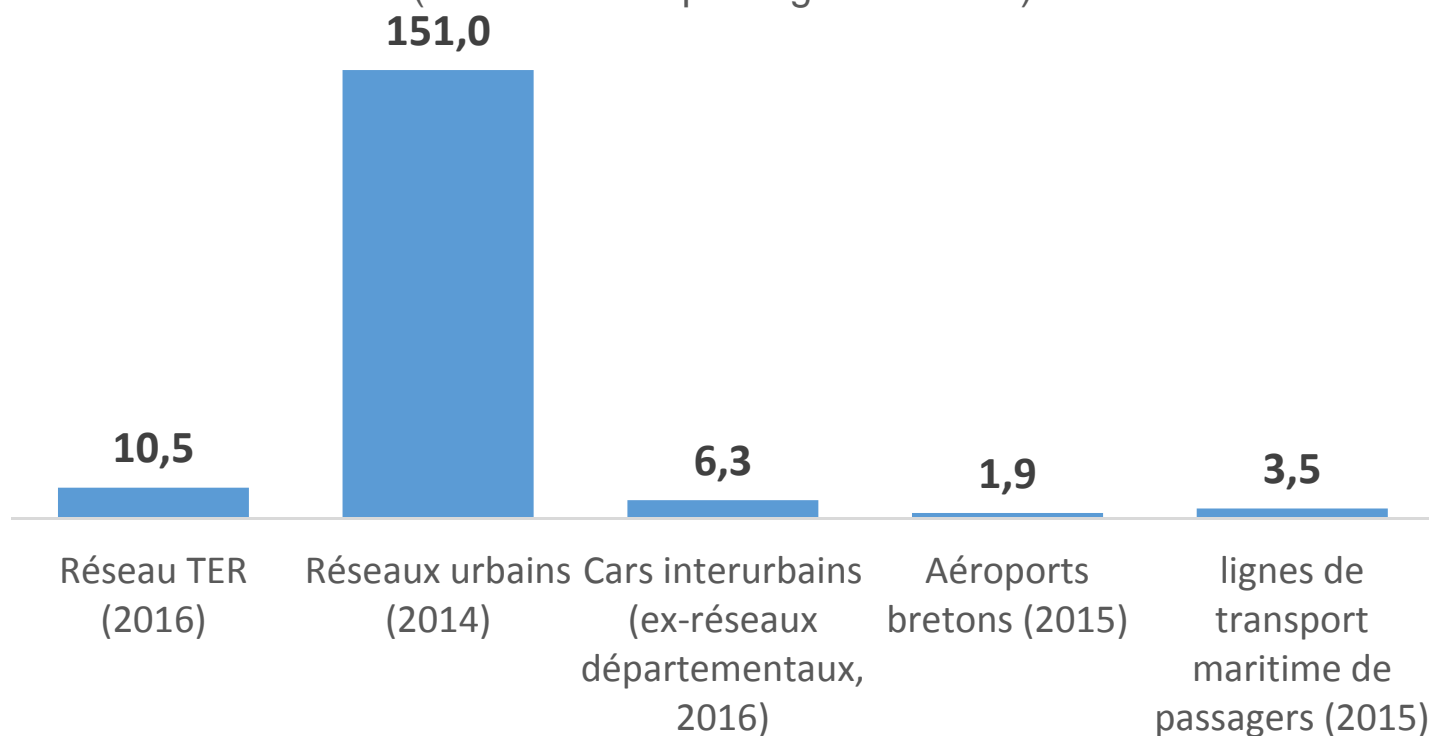


Les transports en commun peinent à desservir efficacement et dans des conditions économiques acceptables certaines zones rurales ou périurbaines.

# Attractivité des modes de transport collectifs

## Fréquentation des réseaux de transports collectifs bretons

Fréquentation des réseaux de transports collectifs de Bretagne  
(en millions de passagers annuels)



La fréquentation des réseaux de transports collectifs urbains, en croissance constante depuis 10 ans, est portée en particulier par des modes lourds (tramway, métro).

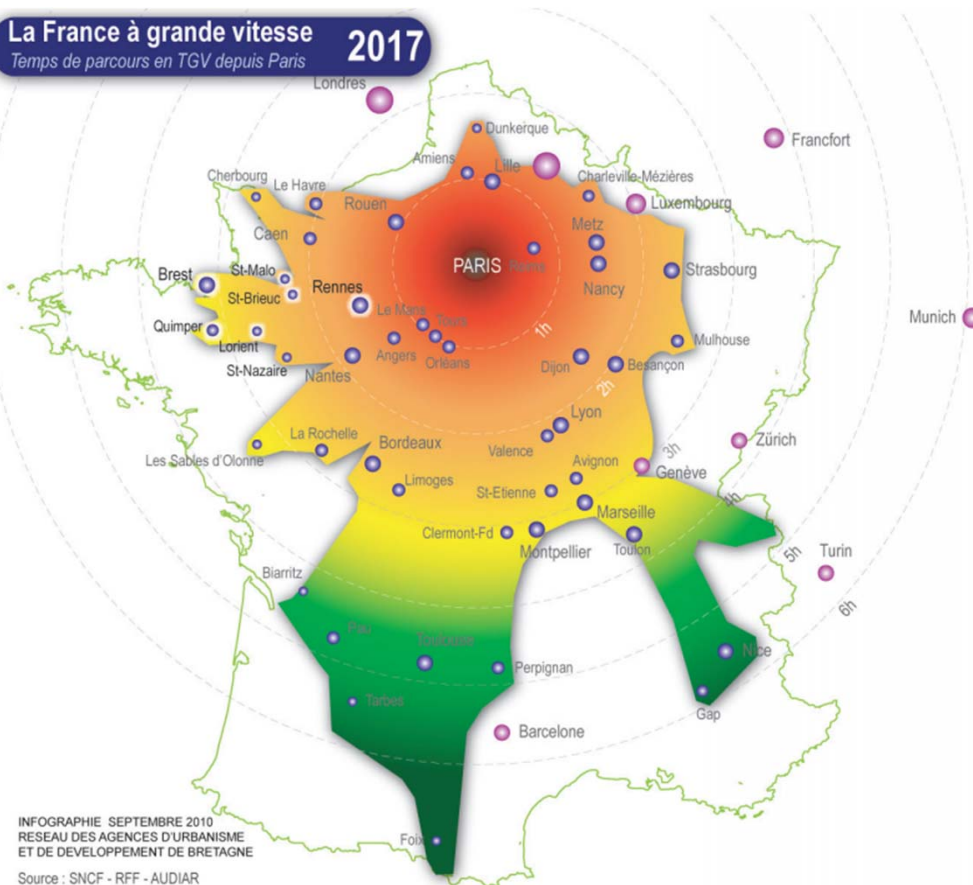


# Attractivité des modes de transport collectifs

La nouvelle LGV améliore l'accessibilité à la Bretagne et en dessine une nouvelle géographie

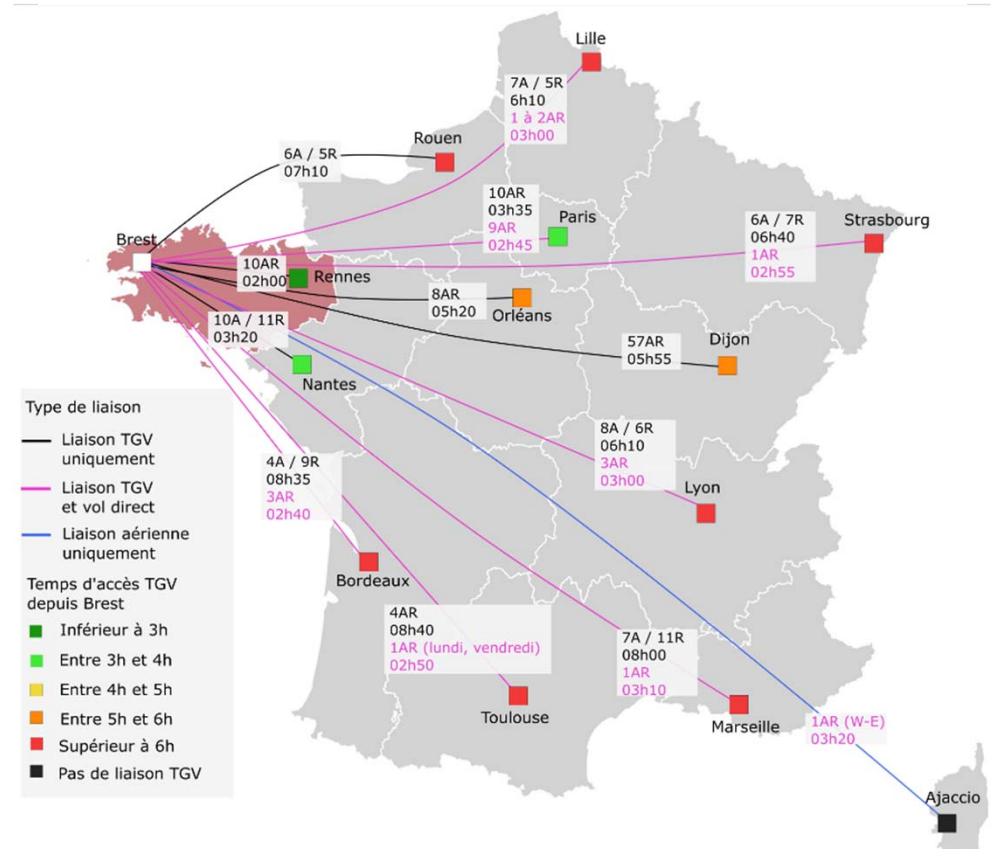
## La France à grande vitesse 2017

Temps de parcours en TGV depuis Paris



Avec la nouvelle LGV, il est désormais presque aussi rapide d'aller à Nantes qu'à Paris depuis Rennes et plus rapide d'aller à Paris qu'à Brest.

## Comparaison des performances des offres aériennes et ferroviaires entre Brest et les capitales régionales

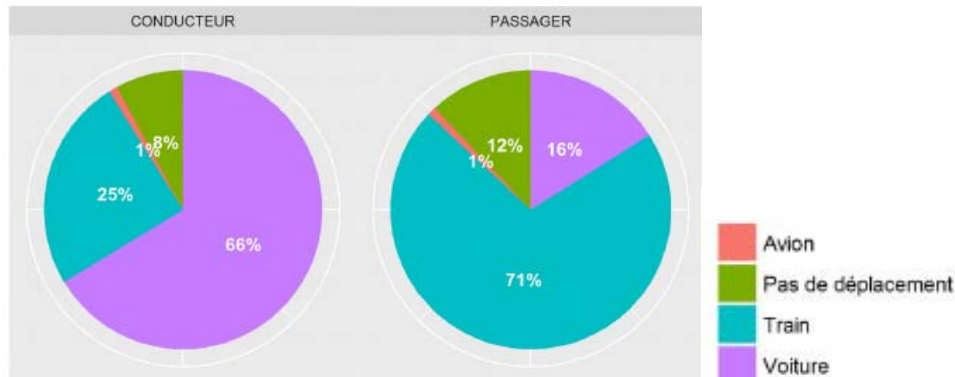


Le TGV est encore largement concurrencé par l'avion, en particulier depuis Brest, pour les liaisons vers les grandes villes de France.

# Emergence des « nouvelles offres » de transport en Bretagne

## Développement du covoiturage et des cars Macron en Bretagne

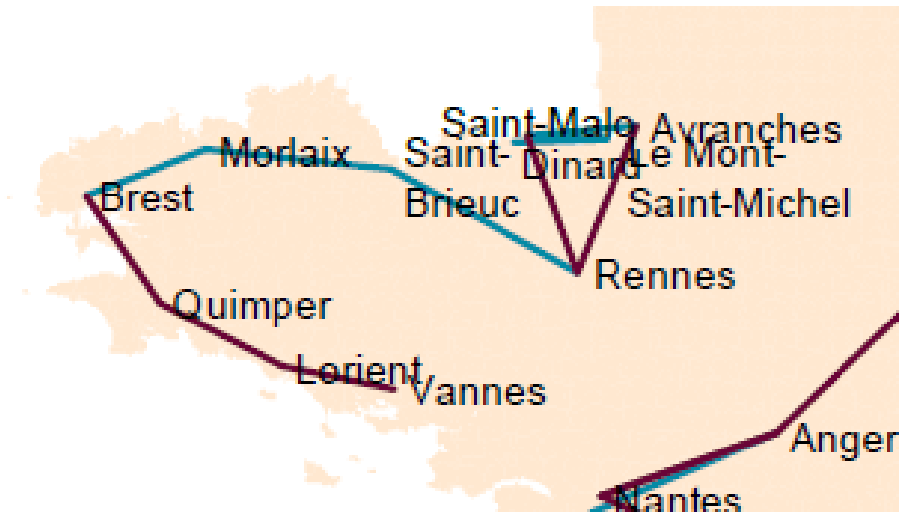
**A quel mode le covoiturage se substitue-t-il chez les covoitureurs (longue distance) ?**



Source : Ademe, 6T, 2015, Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance

Parce qu'il se substitue essentiellement au train, le covoiturage « longue distance » n'a qu'un impact modéré sur la réduction des émissions de CO2.

**Carte des liaisons cars Macron < 100 km commercialisées au T4 2016**



En Bretagne comme ailleurs en France, les cars « macron » desservent les liaisons de fort potentiel et ne constituent donc pas une alternative à l'offre publique pour l'accessibilité aux territoires faiblement desservis.