



ENQUÊTE DÉPLACEMENTS DE CORNOUAILLE



ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU RAPPORT D'EXPLOITATION STANDARD | OCTOBRE 2013



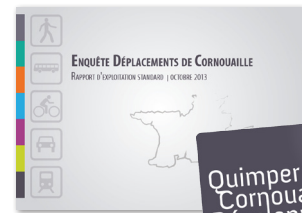
Si la mobilité a déjà fait l'objet de travaux de réflexion et d'organisation des déplacements au sein des communautés, celles-ci ont décidé par leur outil de réflexion stratégique partagé d'engager un travail commun pour traiter de cet enjeu majeur qui figure parmi les axes clés du projet Cornouaille 2030.



L'an dernier, Quimper Cornouaille Développement, dans le cadre de sa mission d'animation des réflexions d'aménagement du territoire inter-SCoT, lançait une enquête auprès de 5 000 personnes réparties sur le territoire, afin de mieux connaître les pratiques actuelles de déplacements des habitants et constituer ainsi une base solide de réflexion aux questions de mobilité à cette échelle.



Le rapport d'exploitation standard constitue une « photographie de la mobilité actuelle des cornouaillais » dont nous retenons à ce stade les enseignements suivants :



« Une photographie de la mobilité en Cornouaille »

Plus d'un million de déplacements chaque jour

Plus d'un million de déplacements sont réalisés chaque jour par les Cornouaillais de plus de 11 ans. A comparer à plus de 10 millions de déplacements en Bretagne.

Les Cornouaillais réalisent en moyenne **3,6 déplacements par jour en semaine** tous modes et tous motifs de déplacements confondus. Cette mobilité se situe légèrement au-dessus de la moyenne bretonne (région la plus mobile de France), mais en dessous de la moyenne des mobilités observées sur les autres territoires d'EDVM (Enquête Déplacements Ville Moyenne). Elle varie dans la semaine de 3,2 déplacements par jour le lundi à 3,9 le vendredi.

Les temps de déplacements représentent en moyenne **5% du temps journalier des Cornouaillais**. C'est la troisième activité la plus chronophage, après le temps passé à domicile (74% du temps journalier) et le temps passé au travail (12% du temps journalier).

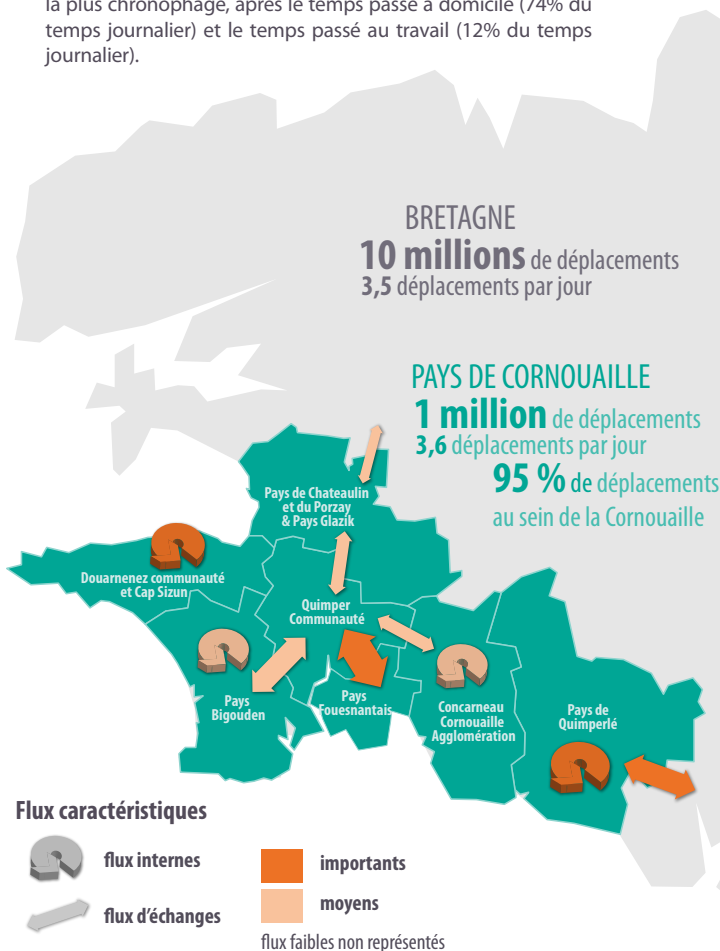
Une Cornouaille péninsulaire et autonome

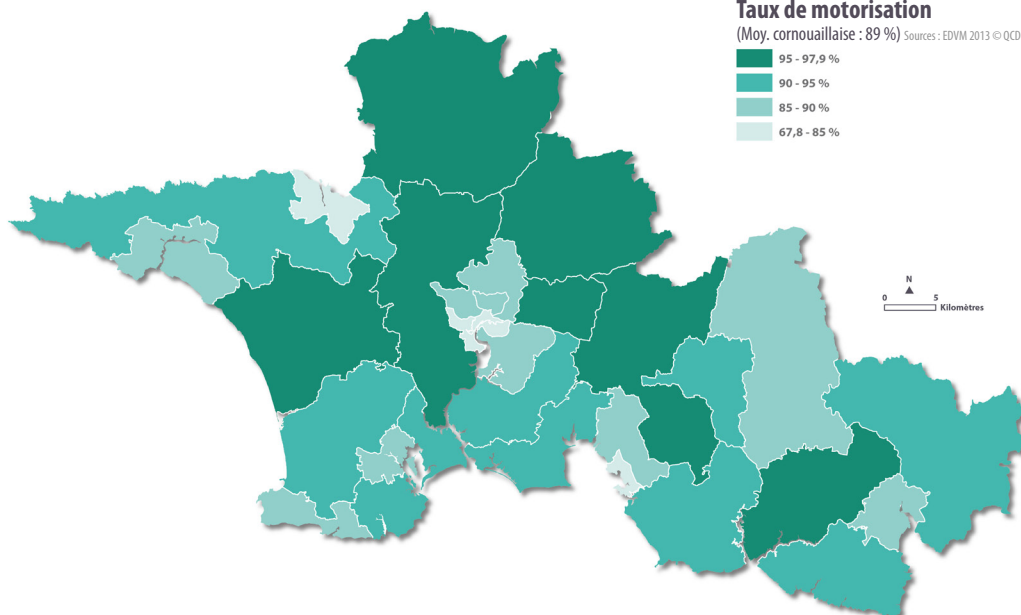
Seuls 8% des cornouaillais de plus de 11 ans sortent de la Cornouaille chaque jour, alors qu'en moyenne près de 20% des habitants des autres territoires d'EDVM sortent de leur périmètre. Avec une façade extérieure essentiellement maritime (330 km de côtes), la Cornouaille est à ce titre logiquement un territoire très autonome dans son fonctionnement.

Ainsi, **95% des déplacements des Cornouaillais se font au sein de la Cornouaille** : 80% des flux sont des déplacements internes aux 7 grands territoires définis par l'enquête, 15% des flux sont des échanges entre ces 7 grands territoires cornouaillais.

Le degré d'autonomie diffère nettement d'un territoire à un autre et la Cornouaille est marquée par une forte attractivité de son agglomération centrale :

- Seuls 53% des flux sont internes dans le Pays Fouesnantais, alors que 26% se font avec Quimper Communauté : **le Pays Fouesnantais est le territoire qui entretient le plus de liens avec l'agglomération centrale.**
- De par sa situation géographique, **le territoire de Douarnenez Communauté-Cap Sizun est le plus autonome** avec 78% de ses flux effectués en interne.
- Concarneau Cornouaille Agglomération et les Pays Bigouden (Haut et Sud) sont dans une situation intermédiaire, avec respectivement 12% et 17% des flux qui se font avec l'agglomération centrale, mais également 71% et 73% effectués en interne.
- Le territoire des Pays de Châteaulin et du Porzay & Pays Glazik est marqué par un double phénomène : un fort lien avec Quimper Communauté (21% des flux du territoire), mais également un fort lien avec l'extérieur (6% de ses flux). Avec l'extérieur, les déplacements s'effectuent logiquement avec le Nord Finistère (Brest Métropole Océane, CC de la Région de Pleyben, ...).
- **Le Pays de Quimperlé est le territoire le plus tourné vers l'extérieur** (11% de ses flux) : près de 17 000 déplacements se font entre le Pays de Quimperlé et le Morbihan, dont la majeure partie avec l'agglomération de Lorient. Ainsi, sur les 47 000 flux d'échange de la Cornouaille avec l'extérieur, le Pays de Quimperlé en concentre à lui seul plus de 40%, ce qui explique la plus forte attractivité de l'agglomération lorientaise au regard de l'influence plus limitée de Brest Métropole Océane sur la Cornouaille. D'autre part, les échanges du Pays de Quimperlé avec le reste de la Cornouaille restent limités, la COCOPAQ présentant également un degré d'autonomie important (77% de ses flux se font en interne).





Un profil de mobilité « périurbain »

Si la Cornouaille a une densité élevée, plus forte que les moyennes bretonnes et françaises, **la concentration des habitants** y est plus **faible**, avec 60% de la population sur 30% du territoire, alors que 60% de la population se répartit sur 25% du territoire breton et seulement 9% du territoire français (hors Ile de France). Avec le développement de l'habitat à la campagne, cette concentration de la population diminue en Cornouaille et cette péri-urbanité se ressent dans le profil de mobilité des Cornouaillais.

Ainsi, **la voiture est le mode privilégié** des Cornouaillais : plus de 770 000 déplacements sont réalisés chaque jour en voiture, soit 75% contre 72% en moyenne bretonne et 69% en France (hors Ile de France). Cette part atteint même plus de 80% dans le Pays Fouesnantais, 79% dans les Pays de Châteaulin et du Porzay et Pays Glazik ou encore 78% dans le Pays de Quimperlé.

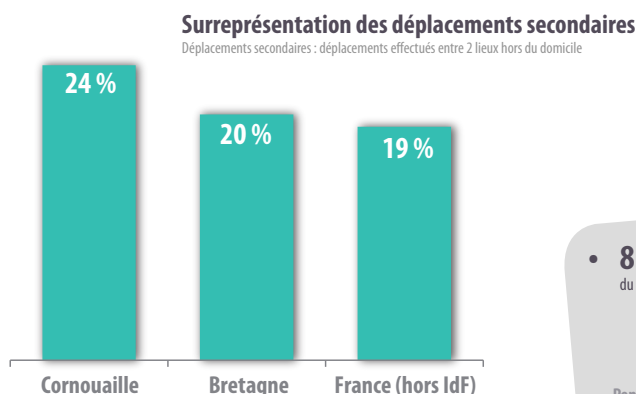
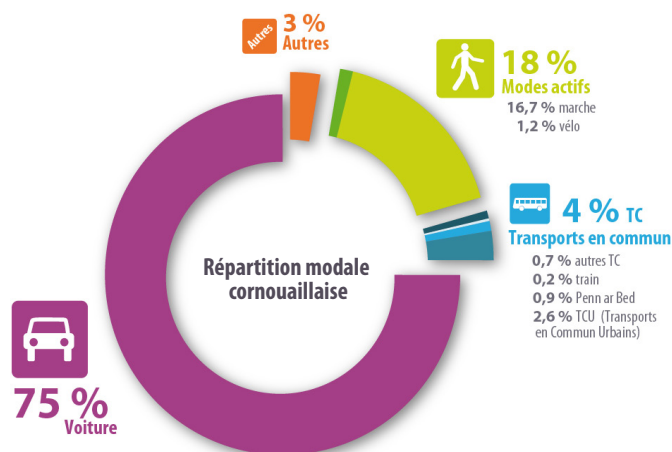
Cet important usage de la voiture est corrélé avec le **fort taux de motorisation** : 89% des ménages cornouaillais disposent d'un véhicule (et plus de 95% dans la couronne de Quimper, le Haut Pays Bigouden, le Pays Glazik, le Pays de Châteaulin et du Porzay), contre 87% en moyenne sur les autres territoires d'ED-VM, 86% en moyenne bretonne et 81% en France (hors Ile-de-France). On compte en Cornouaille en moyenne 1,5 voiture par ménage, et 92% des Cornouaillais de plus de 18 ans possèdent le permis de conduire.

Le **taux d'occupation des voitures est faible** en Cornouaille, avec seulement 1,3 personne par véhicule, inférieur à la moyenne bretonne (1,4). 77% des déplacements sont effectués sans passager, contre 73% en moyenne bretonne.

Associée à la dispersion de l'habitat, la concentration des lieux d'emploi est génératrice de nombreux déplacements en voiture. Ainsi, 85% des actifs en emploi utilisent leur voiture pour se rendre au travail (moins de 80% en France hors Ile de France). De plus, le travail est un motif de déplacement pour lequel le partage de la voiture est rare, avec un taux d'occupation de seulement 1,04 personne par véhicule.

Autre caractéristique type d'un profil de mobilité « périurbain », **les déplacements secondaires sont surreprésentés** : 24% des déplacements sont effectués entre deux lieux hors du domicile, contre 20% en moyenne bretonne et 19% en France (hors Ile de France). En effet, en Cornouaille, comme dans les territoires péri-urbains et ruraux, les déplacements en chaîne sont plus nombreux, conséquence d'un objectif croissant de rationalisation.

« plus de la moitié de la population cornouaillaise habite un triangle reliant Penmarc'h, Quimper, Trégunc »

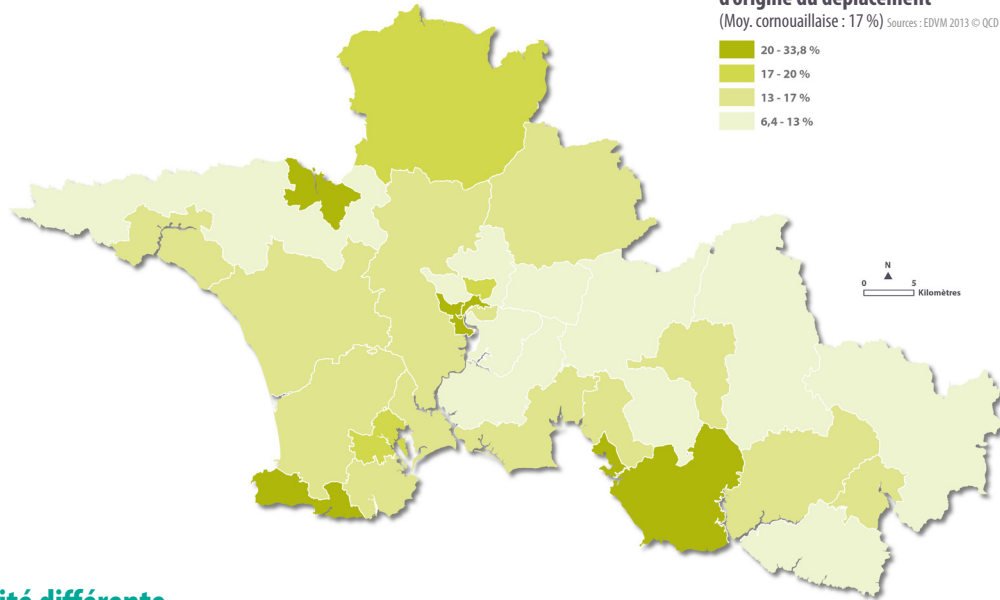


L'ENQUÊTE
• 8 semaines
du 13 novembre 2012 au

333 200
Population municipale
RP 2010

Part modale de la marche selon la zone d'origine du déplacement

(Moy. cornouaillaise : 17 %) Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Une mobilité différente dans les formes urbaines concentrées

Si le profil de mobilité de la Cornouaille est globalement péri-urbain, en lien avec la faible concentration de l'habitat, certaines zones urbanisées se distinguent, avec un fort impact des formes urbaines sur la mobilité.

Ainsi, les **espaces les plus densément urbanisés** vont généralement de pair avec un **moindre usage de la voiture**. L'armature urbaine cornouaillaise apparaît en partie : Quimper centre, Concarneau, Douarnenez, Pont l'Abbé et la conurbation de Penmarc'h au Guilvinec ont une part modale automobile inférieure à la moyenne cornouaillaise. Notons que la ville de Quimperlé présente une part modale voiture plus élevée que la moyenne cornouaillaise, montrant son profil para-urbain, lié à la proximité de Lorient.

Les formes urbaines compactes favorisent la marche à pied. Ainsi, 34% des déplacements sont effectués à la marche à Quimper centre, et de 22% à 25% à Concarneau centre, à Douarnenez et à Penmarc'h-Le Guilvinec. 80% des déplacements effectués à la marche concernent des motifs non contraints : les achats, la promenade, la pause-déjeuner...

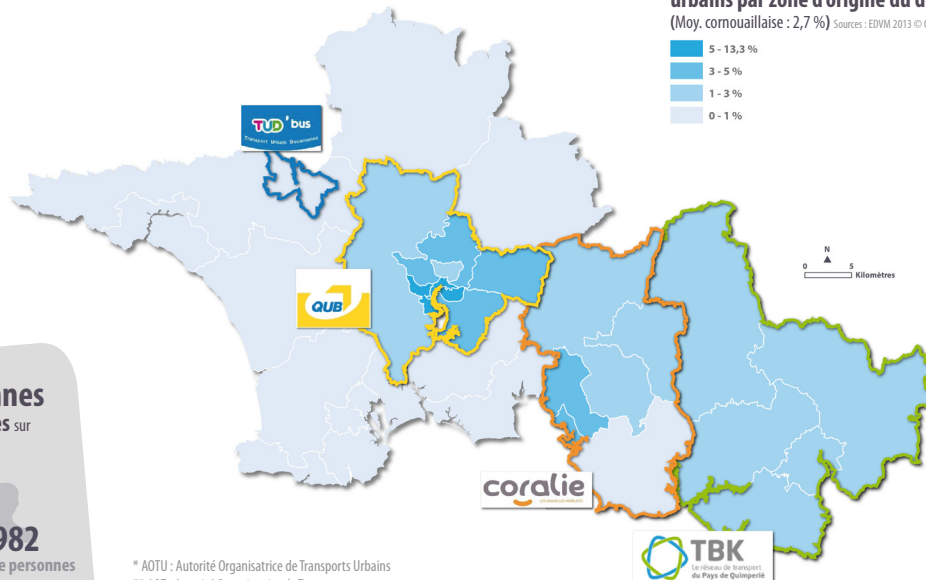
Le vélo a une vocation plus variée et plus utilitaire : plus d'1/4 des déplacements effectués en vélo le sont pour le travail. Contrairement à la marche à pied, le **vélo** est très peu utilisé dans les villes : sa part modale, déjà très faible en Cornouaille

(1,2% contre 3% en France de Province), y est encore plus minorée (0,5% à Quimper et 0,1% à Douarnenez ou Quimperlé). Notons que cette part est par contre **la plus importante sur le littoral Bigouden Sud** : autour de 5% à Penmarc'h-Le Guilvinec, à Pont-l'Abbé, ainsi que dans les communes littorales de Pont-l'Abbé.

L'usage des transports en commun est naturellement lié à l'offre de transport sur les territoires, que ce soit par les AOTU* (QUB à Quimper Communauté, Coralie à CCA, TBK à la COCOPAQ et Tud'Bus à Douarnenez Ville) par l'AOT** avec le réseau d'autocars Penn Ar Bed sur l'ensemble du Finistère, ou encore par la voie ferrée (avec des gares à Quimper, Quimperlé, Rosporden, Bannalec, Châteaulin). On retrouve donc naturellement **des parts modales TC plus importantes dans les villes, particulièrement à Quimper** (8,1%, et notamment 7% de TCU***), mais avec de fortes variations (de moins de 4% à Kerfeunteun à 14% à Penhars). L'utilisation des TC est également importante dans la partie Nord de CCA (du Nord de Concarneau à Elliant et Rosporden), à la fois dans le réseau urbain et le réseau départemental. Quimperlé et Scaër-Bannalec se distinguent par une part modale du train supérieure à 1%. Par contre, la part des TC au global est faible à Douarnenez : 2% avec seulement 0,7% pour les TC urbains. Globalement en Cornouaille, la part modale TC est seulement de 4,4%, contre 5,2% en Bretagne et 5,7% en France de Province.

Part modale des transports en commun urbains par zone d'origine du déplacement

(Moy. cornouaillaise : 2,7 %) Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



DÉPLACEMENTS DE CORNOUAILLE...

• Près de **5000 personnes** de 11 ans et + interrogées sur leurs déplacements en semaine.

d'enquête
2 février 2013

323 000
Population ménage
EDVM

283 800
Population ménage
EDVM 11 ans et +

4 982
Nombre de personnes
enquêtées

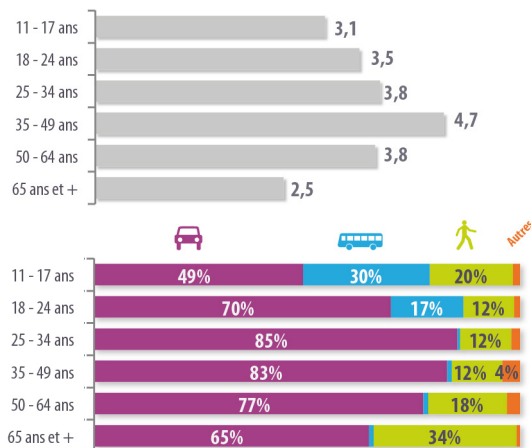
* AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains
** AOT : Autorité Organisatrice de Transports
*** TCU : Transports en Commun Urbains

La typologie des ménages impacte la mobilité

Outre la forme urbaine des territoires, les caractéristiques socio-démographiques des ménages sont des facteurs déterminants de la mobilité, en premier lieu l'âge. Ainsi, **la plus faible mobilité de la Cornouaille** au regard des autres territoires d'EDVM **peut s'expliquer par son fort vieillissement** : 21% des Cornouaillais ont plus de 65 ans (17% en France hors Ile de France) et 30% des 11 ans et + sont retraités (27% en moyenne dans les autres territoires d'EDVM). Or, **les plus âgés sont généralement les moins mobiles** : en Cornouaille, un quart des retraités n'ont effectué aucun déplacement la veille du jour d'enquête (contre moins de 6% des actifs en emploi), et la mobilité moyenne des 65 ans et + est seulement de 2,5 déplacements par jour et par personne (4,7 déplacements chez les 35-49 ans). Dans ce sens, les secteurs ruraux du Cap Sizun, du littoral sud concarnois et quimperlois, où le vieillissement est particulièrement prégnant, observent un niveau de mobilité très faible.

Concernant **la mobilité des plus âgés**, on peut noter **la part importante de la marche à pied**, qui est le mode utilisé pour plus de 30% de leurs déplacements. Par contre, ils ne renouent pas avec l'usage des transports en communs, qui représentent seulement 1% de leurs déplacements. **Les transports en commun sont en fait le mode de transport privilégié des scolaires et étudiants** : 77% des déplacements réalisés en TC le sont par des élèves (avant et après le bac) et 41% des trajets vers le collège ou le lycée sont réalisés en transports en commun (28% des trajets vers l'enseignement supérieur). On constate donc l'importance du service rendu aux scolaires par les réseaux de transports urbains et interurbains. C'est notamment le cas pour les scolaires dans le péri-urbain, où l'usage du car est un complément pour des ménages très motorisés (82% des usagers réguliers des cars Pen Ar Bed sont des ménages possédant 2 voitures et +). **Les TC Urbains sont eux une réelle alternative pour les ménages sans voiture.**

Mobilité moyenne en nombre de déplacements par jour et répartition par mode selon l'âge



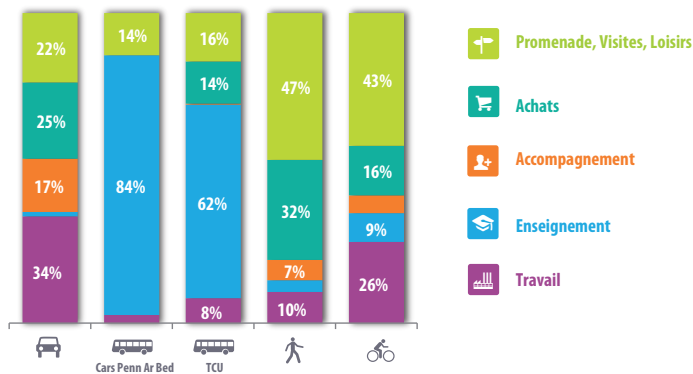
L'alternance et **la vie professionnelle signent l'entrée dans l'ère de la voiture** (autour de 85% des déplacements en voiture). La mobilité étant fortement corrélée à l'usage de la voiture, on constate **les plus fortes mobilités chez les actifs** en emploi, et notamment **à temps partiel** où elle atteint 4,9 déplacements par jour et par personne (4,3 chez les travailleurs à temps plein).

La mobilité et l'usage de la voiture sont également d'autant plus forts que le niveau d'instruction est élevé : la mobilité moyenne atteint 4,4 déplacements par jour et par personne pour les diplômés du bac ou supérieur (avec plus de 80% des déplacements effectués en voiture) et seulement 2,2 déplacements pour les personnes s'étant arrêtées en primaire et 3,1 au collège (respectivement 60% et 71% en voiture). La pratique du vélo est également importante chez les plus diplômés, avec 40% des usagers réguliers du vélo qui sont titulaires au minimum du baccalauréat (4 points de plus qu'en moyenne dans la population).

Enfin, si le nombre de déplacements moyen des hommes et des femmes est identique, leurs caractéristiques diffèrent. Les femmes pratiquent un peu plus la marche à pied tandis que les hommes utilisent assez fortement les 2 roues et camionnettes. De même, la pratique du vélo est plutôt masculine (60% des usagers réguliers du vélo / 40% de femmes). On peut également noter la part importante des hommes entre 18 et 34 ans qui ne sont pas mobiles (16% contre 7% des femmes de cet âge), alors que parmi les 65 ans et +, l'immobilité est plus forte chez les femmes (32% contre 23% chez les hommes). Concernant les motifs de déplacements, les 2/3 des déplacements d'accompagnement et 61% des déplacements à motif « achats » sont effectués par des femmes, alors que les hommes effectuent 51% des déplacements à motif « travail ».

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur l'enquête sur : www.quimper-cornouaille-developpement.fr > Aménagement > Déplacements

Répartition des déplacements par motif selon le mode



L'ESSENTIEL DES CHIFFRES CLÉS ...

• **1 029 000** déplacements quotidiens en Cornouaille (flux internes et d'échange)

• **95 %** des déplacements des Cornouaillais se font au sein de la Cornouaille

• **3,6** déplacements par jour en moyenne (en semaine)

• **24 %** des déplacements sont secondaires (déplacements effectués entre 2 lieux hors du domicile)

• **50 minutes** par jour à se déplacer [définition budget-temps]

• **18 minutes** durée moyenne d'un déplacement domicile travail

• **75 %** des déplacements sont effectués en voiture
18 % en marche ou vélo
et 4 % en transports en commun

• **77 %** des déplacements en voiture sont réalisés sans aucun passager

• **76 %** des habitants déclarent ne jamais utiliser les transports en commun

• **13 %** des Cornouaillais ne se déplacent pas