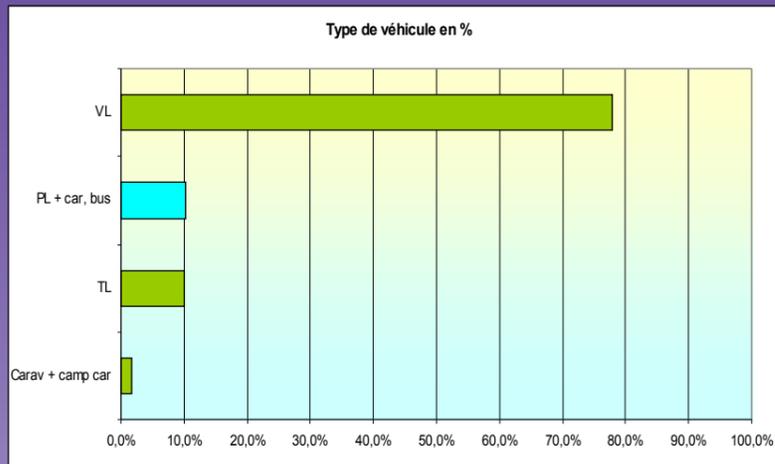
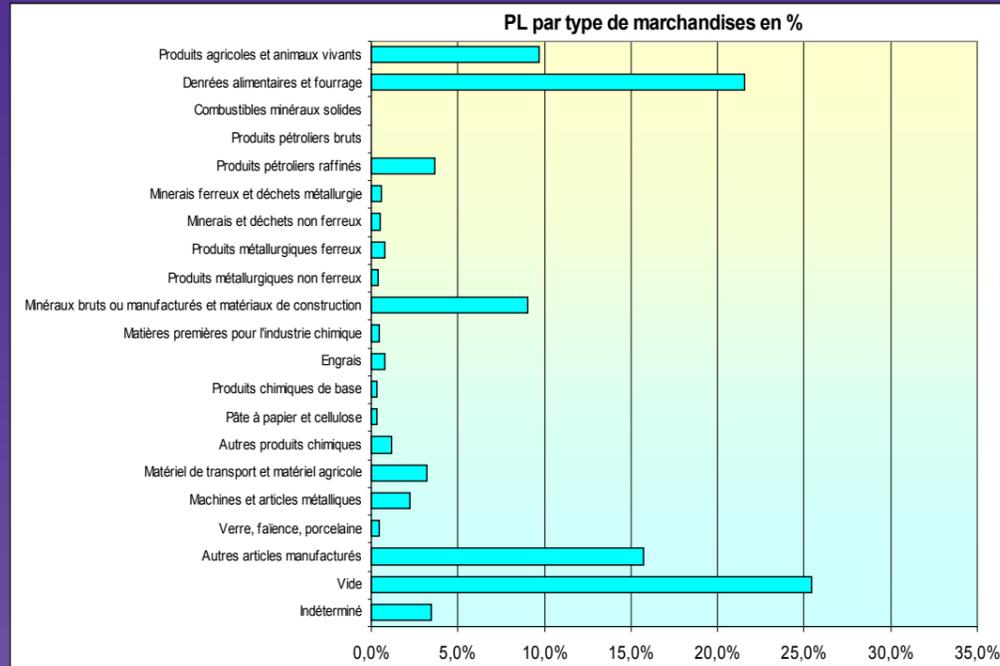


Marchandises transportées

Les marchandises transportées par les poids lourds illustrent assez logiquement les spécificités de l'économie bretonne. Il ressort nettement 4 types de marchandises, celles liées au milieu agricole (toutes catégories confondues 9% et 22%), les articles manufacturés, les matériaux de construction et les produits pétroliers raffinés.

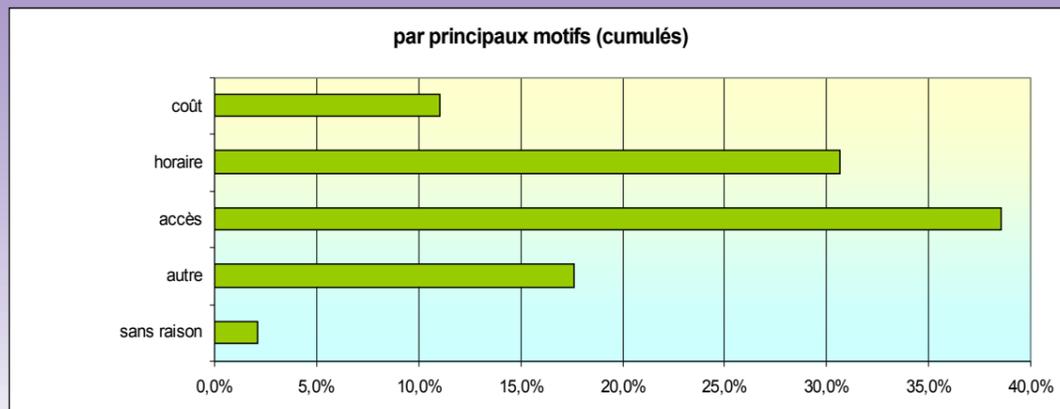


Type de véhicule

On note sur le réseau la part très importante des véhicules légers (plus de 75% des véhicules), alors que la part des transports légers et les poids lourds est équivalente (10%). Dans la catégorie poids lourds, on note la prédominance des 5 essieux et plus (60%). La part des autres catégories de poids lourds étant comprise entre 5 et 20%.

Recours à autre mode que la route

La réponse à cette question est conditionnée aux spécificités de la localisation des postes d'enquête. En effet, dans certains cas, l'offre alternative à la route est inexistante et les automobilistes ne se posent alors pas la question de recourir à un autre mode. Ainsi seulement 13 % des conducteurs enquêtés se sont interrogés sur la possibilité d'avoir recours à un autre moyen que la voiture pour effectuer la relation pour laquelle ils ont été interviewés. L'horaire et l'accès sont les deux principaux motifs pour lesquels cet autre moyen n'a pas été utilisé, viennent ensuite des



raisons diverses puis le coût. Le coût apparaît comme un motif faiblement pris en compte. Dans certains cas plusieurs motifs sont évoqués, ce qui est le cas pour 20% des enquêtés.



Enquête de circulation sur le réseau routier breton

Finalité

En 2010/2011, des enquêtes de circulations par interview des conducteurs ont été organisées sur plusieurs axes du réseau structurant breton.

Ces enquêtes avaient pour objectif de recueillir directement auprès des automobilistes et chauffeurs de poids lourds des informations sur leurs usages du réseau. Ces informations devaient permettre également de construire un modèle de prévisions de trafic évolutif à l'échelle de la Bretagne, dont la première étape concerne le mode routier. Une seconde étape est prévue pour le mode ferroviaire.

La DREAL Bretagne a souhaité pouvoir évaluer sa politique globale d'investissement et sa cohérence avec les aménagements des réseaux départementaux.

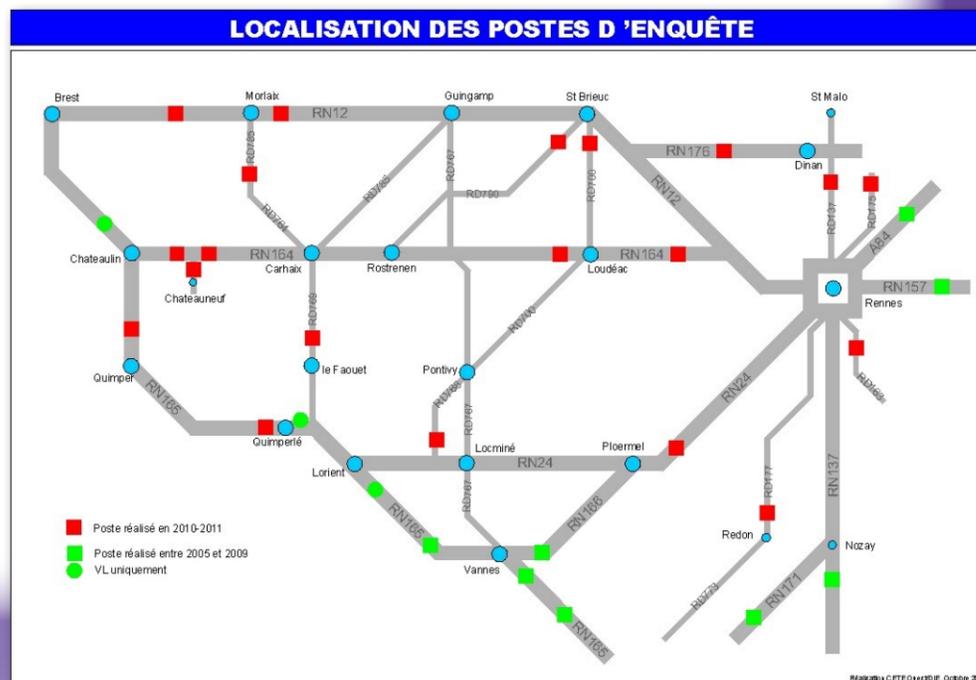
Dispositif

3 campagnes d'enquêtes (20 postes d'enquête) ont été menées entre mai 2010 et mars 2011, la plus importante ayant eu lieu en septembre 2010. Cette dernière s'est déroulée sur l'ensemble du territoire breton et a nécessité, sous le pilotage de la DREAL Bretagne, la mobilisation de plusieurs partenaires :

- les gestionnaires de voirie conseil général des Côtes d'Armor
 - conseil général du Finistère
 - conseil général d'Ille et Vilaine
 - conseil général du Morbihan
 - Direction Interdépartementale des Routes Ouest
- La gendarmerie nationale
- 2 bureaux d'études pour le recueil des données
- Le CETE de l'Ouest en tant qu'Assistant à la Maîtrise d'Ouvrage

L'emplacement des postes d'enquête a été sélectionné en fonction de plusieurs critères. Il s'agissait de recueillir des informations sur l'ensemble du réseau en complément de celles obtenues auparavant, mais également de garantir la sécurité des usagers de la route et des enquêteurs lors du recueil. Pour cela, il a été apporté une très grande attention à la localisation des postes et à leur mise en oeuvre.

Il peut être précisé que les postes situés dans le secteur de Chateaufort du Faou ont été réalisés dans le cadre d'une étude d'aménagement spécifique nécessitant un recueil fin de données.



Les enquêtes se sont déroulées de 7h à 19h sans interruption et elles ont permis de recueillir des informations sur :

- commune d'origine/ commune de destination des conducteurs
- les motifs de déplacement
- la fréquence de ces déplacements
- le nombre d'occupants par véhicule
- la catégorie socio-professionnelle du conducteur
- la charge transportée pour les poids lourds
- le type de marchandise pour les poids lourds
- le type de véhicule
- l'immatriculation
- l'éventualité de recourir à un autre mode que la route



Résultat

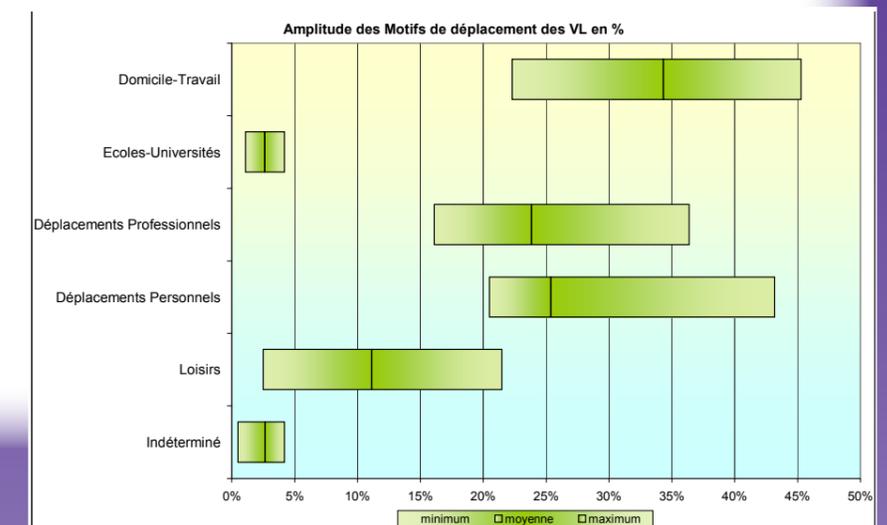
Au total, il a été réalisé 20 441 interviews exploitables de conducteurs dont 2 929 conducteurs de poids lourds au cours des différentes campagnes d'enquête.

Ces données brutes, pour être exploitables, ont été « redressées » (ou calées) par rapport au trafic total passant sur chacun des axes enquêtés. Les données présentées sont donc des données redressées sur la base de Trafic Moyen Journalier Annuel.

Les principaux résultats :

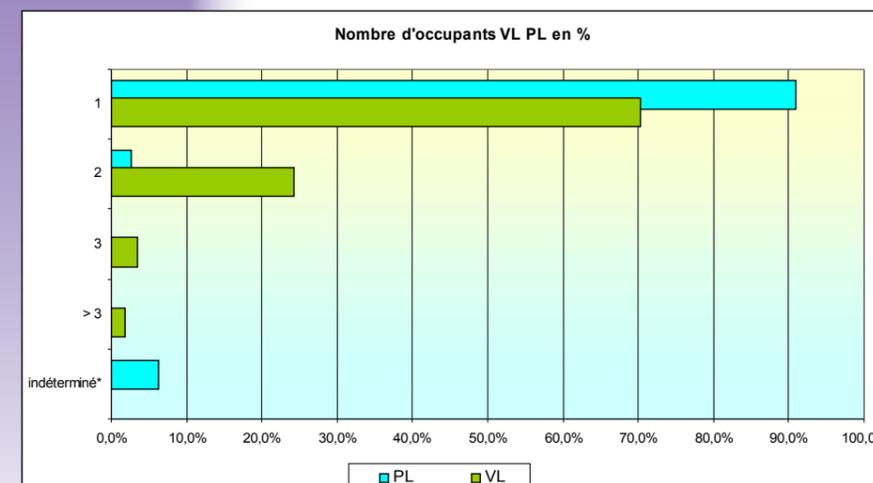
Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement sur le réseau breton se caractérisent par la prédominance de 3 motifs, les déplacements domicile/travail représentant un peu moins de 35% des motifs, les déplacements personnels (plus de 25%) et les déplacements professionnels (moins de 25%). Il est également à noter la part des déplacements liés aux loisirs (plus de 10%), qui peut s'expliquer en partie par la mobilité de plus en plus importante des retraités (il est nécessaire de rappeler que les enquêtes ont été réalisées hors période de vacances et en semaine ce qui peut avoir une influence sur les motifs de déplacement). Il est important de rappeler que seul le conducteur du véhicule est interrogé. Les personnes conduisant des enfants à l'école apparaissent dans « déplacement personnel », les étudiants conduisant apparaissent dans la catégorie « écoles - universités », ce qui peut expliquer la faible part de ce motif (3%).



Nombre d'occupants

Concernant le nombre d'occupants dans les poids lourds, on note assez logiquement que plus de 90% des poids lourds ont un seul occupant. La part importante de « indéterminé » s'explique par l'absence de recensement sur un des postes d'enquête, mais cela ne remet pas en cause les résultats.



Concernant le nombre d'occupants des VL, on recense un seul occupant dans 70% des VL, et deux occupants dans plus de 20% des VL.