



ENQUÊTE DÉPLACEMENTS DE CORNOUAILLE

RAPPORT D'EXPLOITATION STANDARD | OCTOBRE 2013





EDITO



Péninsulaire et polycentrique dans son organisation urbaine historique, la Cornouaille s'inscrit parmi les territoires français attractifs. Sa démographie progresse. 333 000 cornouaillais s'y déplacent aujourd'hui pour leurs multiples besoins. Dans ce contexte où l'habitat tend à se répartir sur le territoire tandis que l'emploi se polarise, quelles politiques envisager pour répondre à cet enjeu de mobilité ?

Si nos communautés ont chacune travaillé à leur niveau la question de la mobilité et l'organisation des déplacements, l'échelle de la Cornouaille, bassin d'emploi large et destination touristique bretonne majeure, nécessite une réflexion partagée.



En 2012, Quimper Cornouaille Développement, dans le cadre de sa mission d'animation des réflexions inter-SCoT, lançait une enquête auprès de 4 325 ménages répartis sur le territoire, dans le but de mieux connaître les pratiques actuelles de déplacements des habitants.

Les résultats de cette enquête forment une base de données d'une grande richesse sur nos déplacements, mais aussi nos modes de vie, les rythmes de nos villes, nos dépenses énergétiques... Cette base de données permettra d'alimenter pendant plusieurs années les réflexions relatives à l'organisation des déplacements et à l'aménagement du territoire, aussi bien à l'échelle du pays qu'au sein de nos communautés ou pour nos autorités organisatrices de transport.



L'ouvrage entre vos mains, dit d'exploitation standard, dans la mesure où l'enquête respecte un cadre méthodologique national, est une « photographie » de la mobilité des habitants de notre territoire. Il synthétise les principaux résultats et établit des comparaisons dans l'objectif d'une appropriation par le plus grand nombre.



En espérant qu'il vous apporte un éclairage sur nos problématiques communes, je vous en souhaite une bonne lecture.



Bernard Poignant

Président de Quimper Cornouaille Développement

B. Poignant





CADRAGE, MÉTHODOLOGIE ET NOTIONS CLÉS

CADRAGE GÉNÉRAL	8 - 9
MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE	10 - 11
LEXIQUE ET NOTIONS CLÉS	12

LES HABITANTS, CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

OÙ SONT LES HABITANTS EN CORNOUAILLE ?	14 - 15
QUI SONT LES HABITANTS DE LA CORNOUAILLE ?	16 - 17
QUELLE MOTORISATION EN CORNOUAILLE ?	18



LA MOBILITÉ EN CORNOUAILLE

COMBIEN DE DÉPLACEMENTS EFFECTUENT-ILS ?	20
COMBIEN NE SE DÉPLACENT PAS ?	21
COMMENT SE DÉPLACENT-ILS ?	22 - 23
POURQUOI SE DÉPLACENT-ILS ?	24 - 25
COMBIEN DE TEMPS SE DÉPLACENT ILS ?	26 - 27
RYTHMES & PULSATIONS URBAINES ?	28



L'USAGE DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT

QUEL EST L'USAGE DE LA VOITURE ?	30 - 31
QUEL EST L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN (TRAIN, BUS, CARS) ?	32
QUEL EST SPÉCIFIQUEMENT L'USAGE DES TRANSPORTS URBAINS ?	33
QUEL EST L'USAGE DES MODES ACTIFS (MARCHE ET VÉLO) ?	34
QUELLES SONT LES PRATIQUES MULTIMODALES ?	35
QUI SONT LES USAGERS RÉGULIERS DE LA VOITURE, DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DU VÉLO ?	36



LES FLUX

OÙ SE DÉPLACENT ILS ?	38 - 39
OÙ SE DÉPLACENT ILS ? FOCUS SUR LE MOTIF TRAVAIL	40

UN BREF APERÇU PAR TERRITOIRE DE CORNOUAILLE

PAYS DE CHÂTEAULIN ET DU PORZAY - PAYS GLAZIK	42
DOUARNENEZ COMMUNAUTÉ - CAP SIZUN	43
PAYS BIGOUDEN	44
QUIMPER COMMUNAUTÉ	45
PAYS FOUESNANTAIS	46
CONCARNEAU CORNOUAILLE AGGLOMÉRATION	47
PAYS DE QUIMPERLÉ	48



CADRAGE, MÉTHODOLOGIE ET NOTIONS CLÉS



CADRAGE GÉNÉRAL



Le Pays de Cornouaille se situe à la pointe sud de la Bretagne dans le département du Finistère. Vaste territoire de 100 km d'est en ouest, et de 60 km du nord au sud, il est le second plus grand pays de Bretagne, après le Centre-Ouest Bretagne. Avec ses 330 km de côtes et ses 4 baies (Douarnenez, Audierne, Bénodet, La Forêt), la Cornouaille jouit d'un patrimoine naturel diversifié et de grande qualité.

Un territoire multipolarisé

La Cornouaille regroupe 95 communes réparties dans 2 communautés d'agglomération (Quimper Communauté et Concarneau Cornouaille Agglomération) et 8 communautés de communes.

C'est un territoire multipolarisé :

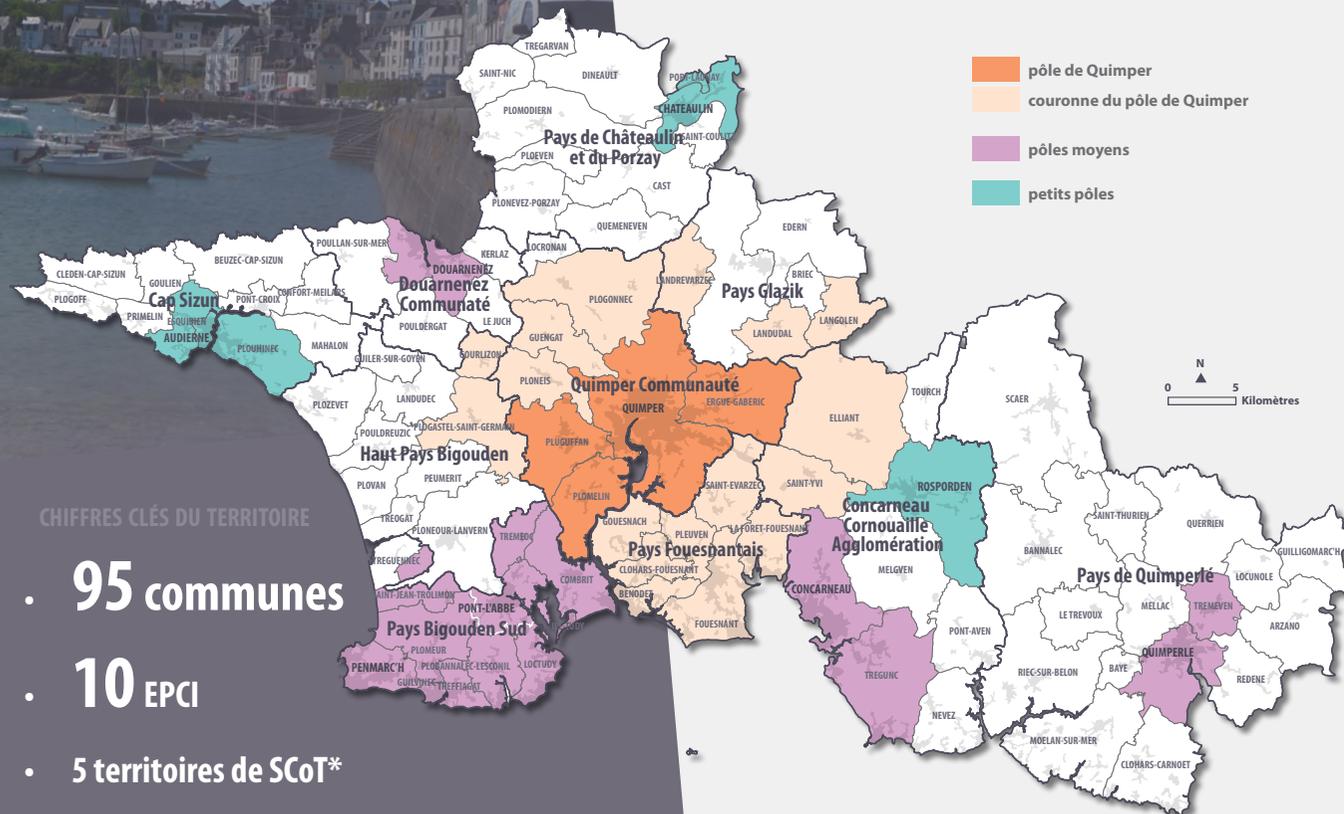
- **Quimper, la ville centre**, concentre une grande partie des services et 1/3 des emplois de Cornouaille. C'est la 3ème commune de Bretagne en termes de population. D'après le découpage en aire urbaine de l'INSEE, le pôle de Quimper est le seul grand pôle de Cornouaille, avec plus de 59 000 emplois. Sa couronne s'étend de Fousnant au sud, à Landrévarzec au nord, et de Plogastel-Saint-Germain à l'ouest à Elliant à l'est.
- **5 pôles moyens** (entre 5 000 et 10 000 emplois) viennent équilibrer le territoire : Concarneau-Trégunc, Douarnenez, Quimperlé, Pont l'Abbé et Penmarch-Guilvinec.
- **3 petits pôles** (entre 1 500 et 5 000 emplois) complètent cette organisation : Plouhinec-Audierne, Châteauain et Rosporden.

Un territoire dynamique

Avec 333 200 habitants au 1er janvier 2010, la Cornouaille représente 10,4% de la population bretonne. Elle compte 20 730 habitants de plus qu'en 1999, soit une progression annuelle moyenne de +0,59%, proche de la moyenne française (+0,64% par an).

Contrairement à l'idée reçue d'une terre de départ des jeunes et d'arrivée de retraités sur le littoral, la Cornouaille est une terre d'immigration : la croissance démographique provient exclusivement du solde migratoire, tandis que le solde naturel est déficitaire. La variation de population due au solde migratoire est plus positive qu'en moyenne bretonne. La Cornouaille accueille, principalement au nord et à l'est de son territoire et à Quimper, de jeunes actifs de professions intermédiaires et supérieures. Néanmoins, le vieillissement de la population est marqué, avec plus de 125 personnes âgées de plus de 60 ans pour 100 jeunes de moins de 20 ans.

Les communes aux plus fortes croissances démographiques se situent en seconde couronne de l'agglomération quimpéroise (au sud, proches du littoral et le long des infrastructures routières). A l'inverse, le Cap Sizun, et le secteur de Douarnenez montrent des signes d'affaiblissement.



- pôle de Quimper
- couronne du pôle de Quimper
- pôles moyens
- petits pôles

CHIFFRES CLÉS DU TERRITOIRE

- 95 communes
- 10 EPCI
- 5 territoires de SCoT*
- 330 000 habitants

▲ * La Cornouaille compte 5 SCoT :

Le SCoT du Pays de Quimperlé

Le SCoT de l'Odét (Quimper Communauté, Pays Fousnantais et Pays Glazik)

Le SCoT de Concarneau Cornouaille Agglomération

Le SCoT de l'Ouest Cornouaille (Pays Bigouden Sud, Haut Pays Bigouden, Douarnenez Communauté et Cap Sizun)

Le SCoT du Pays de Châteauain et du Porzay

L'offre de transport en Cornouaille

L'armature des déplacements Cornouillais repose sur une double composante : axes structurants majeurs et maillage réticulaire important.

Les axes structurants majeurs reliant les grandes villes régionales de Brest, Rennes et Nantes, sont constitués par :

- **la N165**, axe routier le plus fréquenté du territoire reliant Lorient à l'est et Brest au nord, et qui dessert 5 des pôles urbains du territoire (Quimperlé, Concarneau, Rosporden, Quimper, Châteaulin)
- **la voie ferrée**, utilisée par les trains TGV (terminus Quimper), le réseau rannvro Breizh (TER) Quimper/Rennes qui dessert Rosporden, Bannalec, Quimperlé, Lorient... et Quimper/ Brest qui dessert Châteaulin...

Le Pays de Cornouaille compte 4 autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) qui comprennent des lignes principales et secondaires urbaines, intercommunales, de transport à la demande et de transport scolaire :

- QUB (Quimper Communauté)
- CORALIE (Concarneau Cornouaille Agglomération)
- TBK (Quimperlé)
- TUD'BUS (Douarnenez)

Le réseau d'autocars Penn ar Bed du Conseil Général (AOT) s'étend sur l'ensemble du Finistère. Les lignes régulières relient les principaux centres urbains. Des circuits spécifiques assurent le transport scolaire et une offre de transport à la demande complète le dispositif.

L'aéroport de Quimper-Cornouaille (Pluguffan) propose quatre aller-retour journaliers vers Paris.

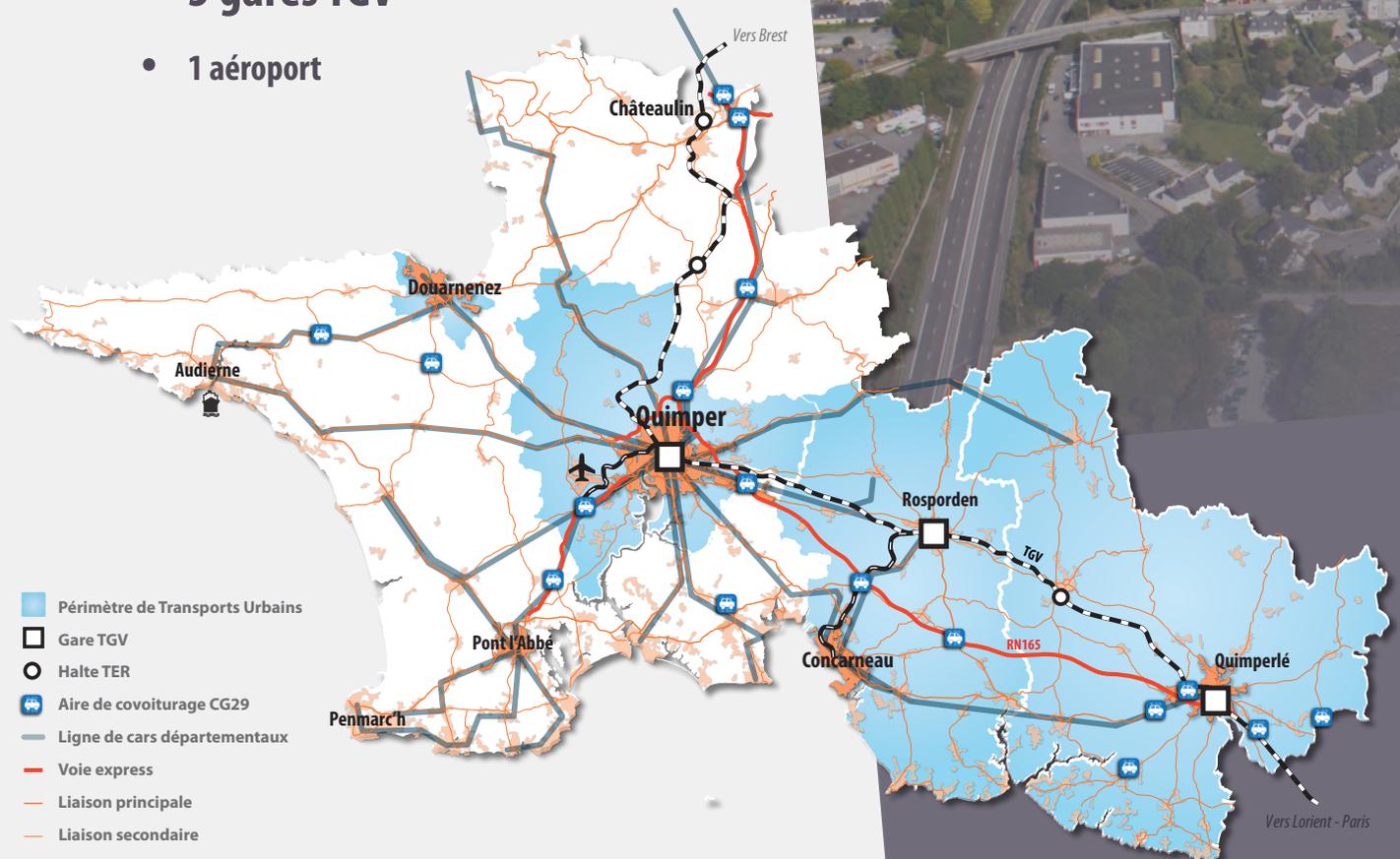
Des liaisons maritimes régulières et saisonnières permettent les connexions vers les îles (Sein, les Glénan).

A noter enfin, à l'instar de l'ensemble de la Bretagne, la dynamique du système de covoiturage avec 17 aires de covoiturage organisées* réparties sur le territoire.

* : sources : CG29

CHIFFRES CLÉS DU TERRITOIRE

- **4 AOTU** (Autorité organisatrice de transports urbains)
- **1 AOT** (Autorité organisatrice de transports)
- **3 gares TGV**
- **1 aéroport**



MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

CHIFFRES CLÉS DE L'ENQUÊTE...

- Près de **5000 personnes de 11 ans et + interrogées** sur leurs déplacements en semaine.
- **8 semaines d'enquête** du 13 novembre 2012 au 2 février 2013
- **30 à 50 enquêteurs** mobilisés par semaine

▼ Près de 5 000 personnes de 11 ans et plus ont été interrogées pour les besoins de l'enquête déplacements de Cornouaille

Les Enquêtes Ménages Déplacements, un cadre méthodologique national

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) suivent une méthodologie standardisée élaborée par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et utilisée dans plus de 50 agglomérations et territoires depuis 1976. Elle permet donc des comparaisons nationales et régionales. L'Enquête Déplacements de Cornouaille respecte plus particulièrement la méthodologie des Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM), mise au point pour les agglomérations dont le principal pôle urbain compte moins de 100 000 habitants.

L'objectif de l'Enquête Déplacements de Cornouaille est de recenser et de décrire les déplacements effectués par les habitants âgés de onze ans et plus de la Cornouaille un jour moyen de la semaine (hors périodes de vacances scolaires et jours fériés ou d'intempéries), pour répondre aux questions : qui se déplace, où, quand, comment et pourquoi ?

Les enquêtes sont menées auprès des habitants du périmètre retenu. Elles n'apportent donc pas d'informations sur les déplacements des personnes qui résident en dehors de ce périmètre, même si elles sont amenées à s'y déplacer, ni sur les flux de livraisons et de marchandises.

Méthodologie de l'EDVM Cornouaille

Le protocole d'enquête des EDVM est basé sur des enquêtes réalisées par téléphone sur un échantillon représentatif de la population. Une ou deux personnes de 11 ans et plus de chaque ménage sont interrogées sur leurs déplacements de la veille du jour de l'enquête. Afin d'assurer la représentativité géographique de l'échantillon, la Cornouaille a été divisée en 30 secteurs d'enquête, appelés « secteurs de tirage » (cf. page suivante) dans lesquels un nombre égal de foyers ont été tirés au sort dans l'annuaire téléphonique puis interrogés.



Du 13 novembre 2012 au 2 février 2013, 4 982 personnes, réparties dans 4 325 ménages ont été enquêtées du mardi au samedi sur leurs déplacements de semaine (du lundi au vendredi) tandis que 842 personnes, réparties dans 707 ménages, ont été enquêtées le lundi sur leurs déplacements du samedi précédent. Ces éléments du samedi feront l'objet d'un rapport complémentaire à celui-ci.

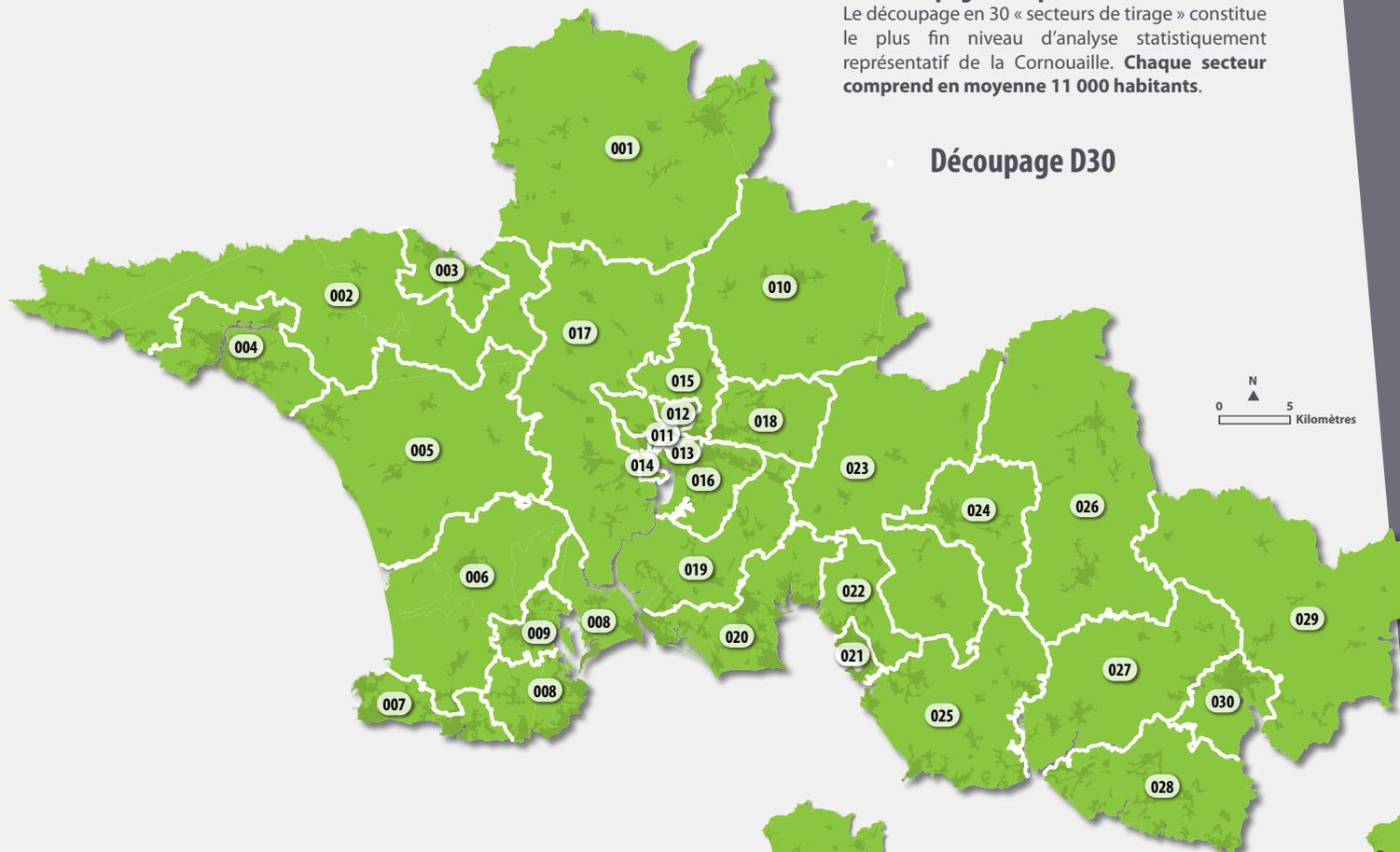
Les personnes enquêtées ont répondu à trois séries de questions sur :

- **les caractéristiques de leur ménage** (composition, âge, catégories socio-professionnelle, motorisation)
- **leurs habitudes personnelles de déplacements** (véhicule, stationnement, pratique d'autres modes de transports...)
- **les déplacements effectués la veille du jour de l'enquête** (origine/destination, motif, temps de parcours, mode de déplacements).
- Des questions dites « complémentaires » sur les thèmes du covoiturage, des déplacements pour promenade, des itinéraires privilégiés...



Un découpage d'enquête en 30 secteurs

Le découpage en 30 « secteurs de tirage » constitue le plus fin niveau d'analyse statistiquement représentatif de la Cornouaille. **Chaque secteur comprend en moyenne 11 000 habitants.**



Découpage D30

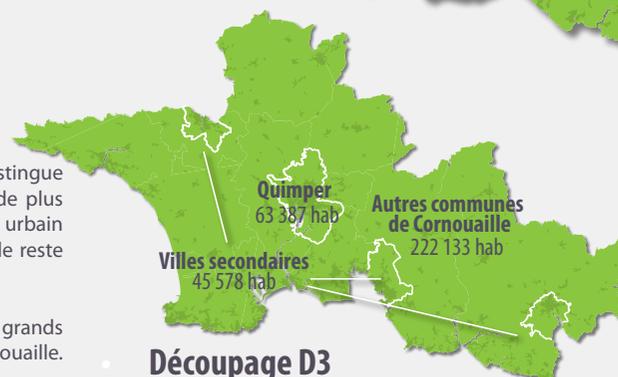
LES 30 SECTEURS DE DÉCOUPAGE...

N°	Nom du secteur	Nb d'habitants
001	Pays de Châteaulin et du Porzay	15 760
002	Communes rurales du Cap Sizun et du Pays de Douarnenez	10 888
003	Douarnenez	14 842
004	Pôle Plouhinec-Audierne	9 939
005	Haut Pays Bigouden hors Plonéour-Lanvern	11 398
006	Couronne nord-ouest de Pont l'Abbé	11 911
007	Penmarch-Guilvinec	11 037
008	Communes littorales du pays de Pont l'Abbé	11 738
009	Pont l'Abbé	8 065
010	Pays Glazik	10 674
011	Quimper centre	11 341
012	Kerfeunteun centre	11 050
013	Braden-Loctmaria	10 669
014	Penhars-Quimper ouest	9 917
015	Quimper nord	11 192
016	Quimper sud	9 217
017	Quimper communauté ouest	14 944
018	Ergué-Gabéric	7 855
019	Pays fouesnantais nord	10 769
020	Pays fouesnantais littoral sud	15 926
021	Concarneau centre	10 446
022	Concarneau périphérie	8 906
023	CCA centre-nord	10 181
024	Rosporden	7 126
025	CCA littoral sud	12 390
026	Scaër-Bannalec	10 552
027	CoCoPaQ communes centre	9 370
028	CoCoPaQ littoral sud	10 984
029	CoCoPaQ est	10 828
030	Quimperlé	11 384

Sources : INSEE ; RP 2009 - Population Municipale 2009

Deux découpages d'analyse complémentaires

- **Découpage D3** : découpage géographique qui distingue la ville de Quimper, les autres villes secondaires de plus de 10 000 habitants disposant d'un réseau de bus urbain établi (Douarnenez, Concarneau et Quimperlé) et le reste du territoire.
- **Découpage D7** : découpage d'analyse en sept grands territoires correspondant à un ou deux EPCI de Cornouaille.



Découpage D3



Découpage D7



LEXIQUE ET NOTIONS-CLÉS

► **Aire urbaine** : la notion d'aire urbaine repose sur celle d'unité urbaine définie sur des critères morphologique (continuité du bâti) et démographique (taille minimale). On utilise également des critères de fonctionnement : nombre d'emplois offerts, déplacements domicile-travail.

► Un **déplacement** est l'action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, à l'aide d'un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique. Dans l'enquête, un déplacement est caractérisé par un lieu, un horaire et un motif au départ (origine) et à l'arrivée (destination) ainsi que par un moyen de transport principal.

► Le **mode de déplacement** est un moyen de transport tel que la marche, le vélo, la voiture -que l'on soit conducteur ou passager-, le bus urbain, le car interurbain.

► Les **modes mécanisés** regroupent l'ensemble des modes sauf la marche à pied.

► Les **modes actifs** regroupent la marche à pied et le vélo.

► Au cours d'un déplacement, une personne peut emprunter plusieurs modes mécanisés. Ce cas ne concerne que 1,2% des déplacements des Cornouaillais. La méthodologie CERTU des Enquêtes Ménages Déplacements amène à ne retenir qu'un seul **mode de déplacement principal**, notamment pour calculer des parts de marché. Le mode retenu est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie suivante définie par le CERTU (cf. tableau de Hiérarchie des modes CERTU utilisée ci-contre).

Motifs regroupés

	Domicile	Domicile
	Travail	Lieu de travail déclaré, tournée et rendez-vous professionnels
	Etudes	Ecole maternelle ou primaire, Collège, Lycée, Université
	Accompagnement	Aller chercher ou accompagner une personne, déposer ou reprendre à un mode de transport
	Achats	Achats multimotifs, alimentaire ou non-alimentaire, en centre commercial, en grand magasin, supermarché/hypermarché, petit ou moyen commerce ou au marché
	Promenade	Action même de se déplacer sans motif de destination (promenade, lèche-vitrines sans achat...)
	Loisirs	Activités sportives, culturelles ou associatives
	Visite famille/amis	Rendre visite à de la famille ou des amis chez eux ou dans un autre lieu
	Autres motifs	Démarches administratives, médicales, restauration hors domicile...

► La **part de marché d'un mode** (ou part modale) est le nombre de déplacements réalisés avec un mode de déplacement donné rapporté au nombre total de déplacements.

► Un **ménage ou foyer** désigne l'ensemble des personnes occupant un même logement (ménages ordinaires au sens de l'INSEE).

► La **mobilité** traduit le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne réalisés au cours d'un jour ouvrable.

► Le **motif de déplacement** est l'activité conduisant à effectuer un déplacement (travailler, faire des achats, rendre visite à des amis, être à son domicile...).

► Un **motif combiné** regroupe les motifs "origine" et "destination" pour un même déplacement. (Par exemple le motif "domicile-travail").

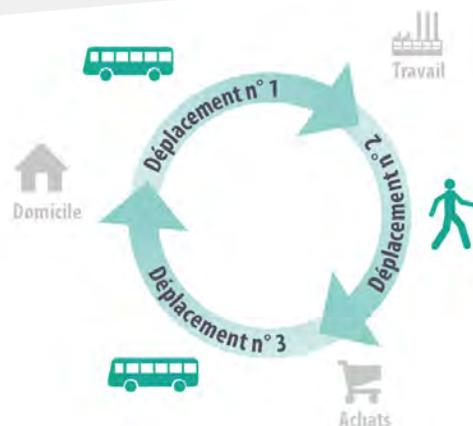
► Donnée **non significative / NS** : donnée statistiquement non interprétable du fait d'un trop faible nombre d'individus enquêtés pour l'indicateur et la zone considérés.

► Le **flux** est un volume, c'est-à-dire un nombre de déplacements, entre un lieu et un autre. Un **flux interne** correspond au nombre de déplacements ayant une origine et une destination à l'intérieur du territoire étudié. Un **flux d'échange** correspond au nombre de déplacements ayant une origine ou une destination dans le territoire étudié et l'autre extrémité dans un autre territoire.

► **SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale.

► **TC** : Transport en commun.

► **TCU** : Transport en commun urbain.



Hiérarchie des modes CERTU utilisée pour définir le mode principal

Ordre	Mode
1	Transports collectifs urbains (QUB, TUD, TBK, Coralie)
2	Train SNCF
3	Car départementaux (Penn-Ar-Bed)
4	Autres autocars (dont lignes TER, périscolaires...)
5	Transport employeur
6	Taxi
7	Fourgon, camion, camionnette
8	Autres modes (tracteur, engin agricole, quad...)
9	Voiture particulière—conducteur
10	Voiture particulière—passager
11	Deux roues >= 50 cm ³
12	Deux roues < 50 cm ³
13	Vélo
14	Roller, skate, trottinette
15	Fauteuil roulant
16	Autre réseau urbain
17	Transport fluvial
18	Avion
19	Marche à pied

▲ **Exemple de mode de déplacement principal** : Le mode de déplacement principal d'une personne qui utilise sa voiture puis le train pour se rendre au travail sera le train : train (niveau 2) > voiture (niveau 9).

Comprendre les déplacements

◀ Exemple de déplacement

Une personne qui se rend au travail en bus et qui fait un achat à pied avant de prendre son bus pour retourner chez elle, effectue au total **3 déplacements** :

- 1) domicile -> travail (en bus)
- 2) travail -> achats (à pied)
- 3) achats -> domicile (en bus)

LES HABITANTS, CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES



▲ Les caractéristiques des habitants sont décrites à partir des résultats de l'enquête EDVM sauf précision contraire.

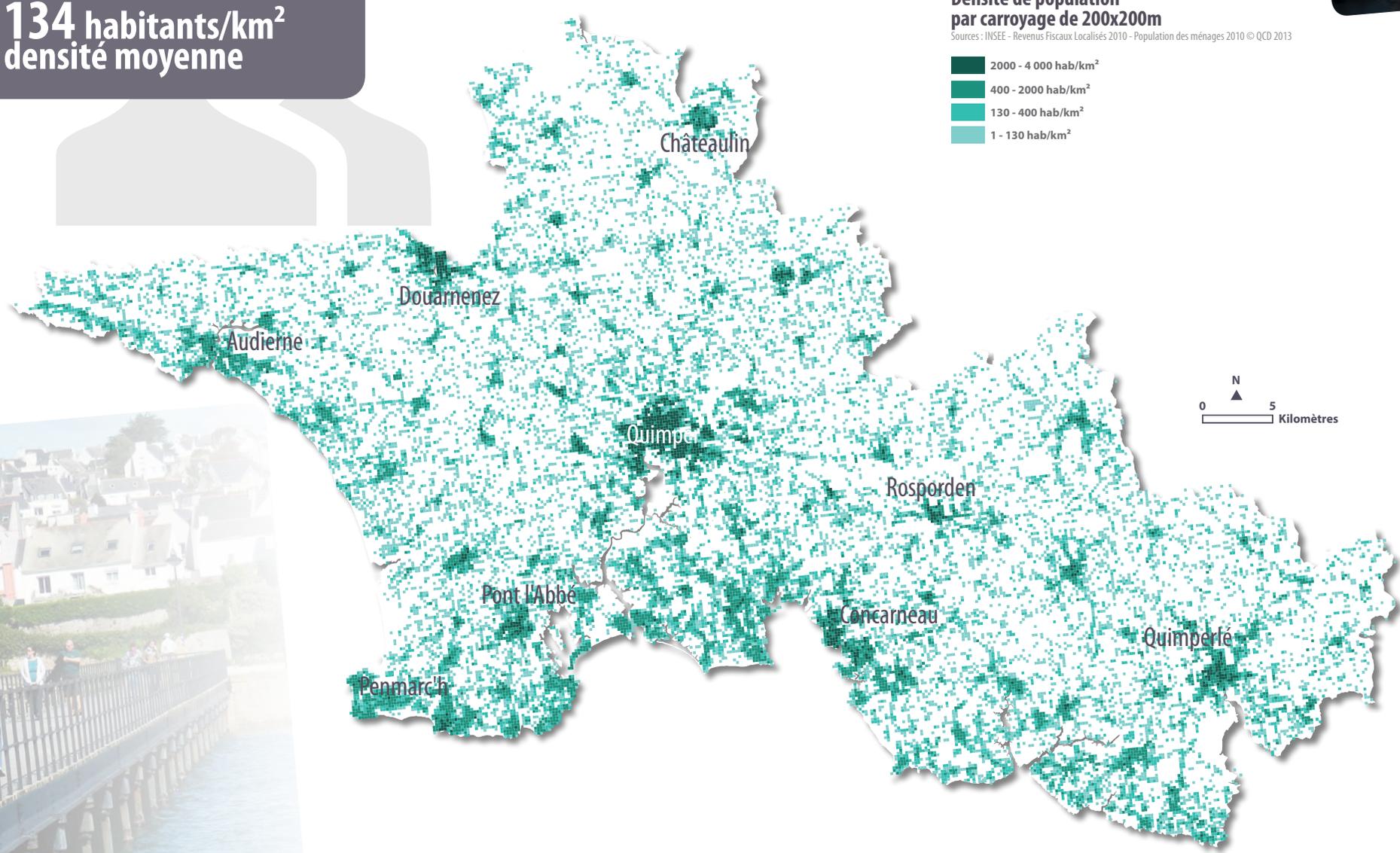


OÙ SONT LES HABITANTS EN CORNOUAILLE ?



CHIFFRES CLÉS ...

• **134 habitants/km²**
densité moyenne



Densité de population
par carroyage de 200x200m

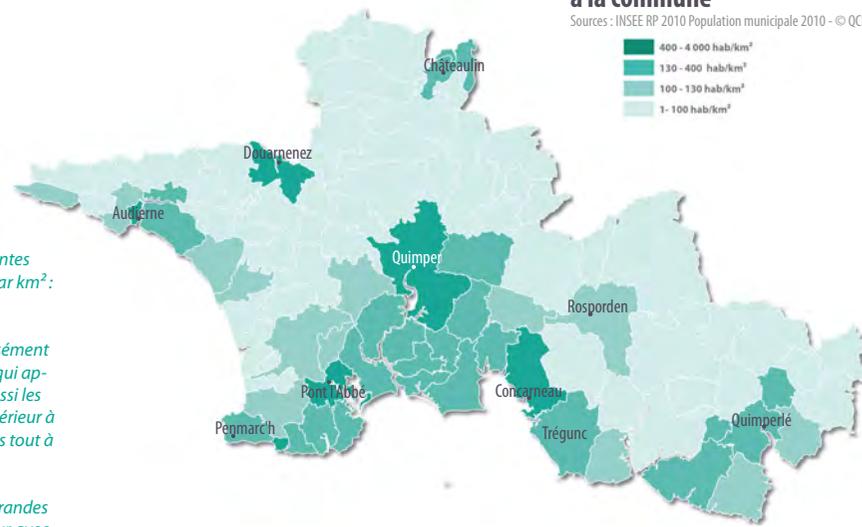
Sources : INSEE - Revenus Fiscaux Localisés 2010 - Population des ménages 2010 © QCD 2013





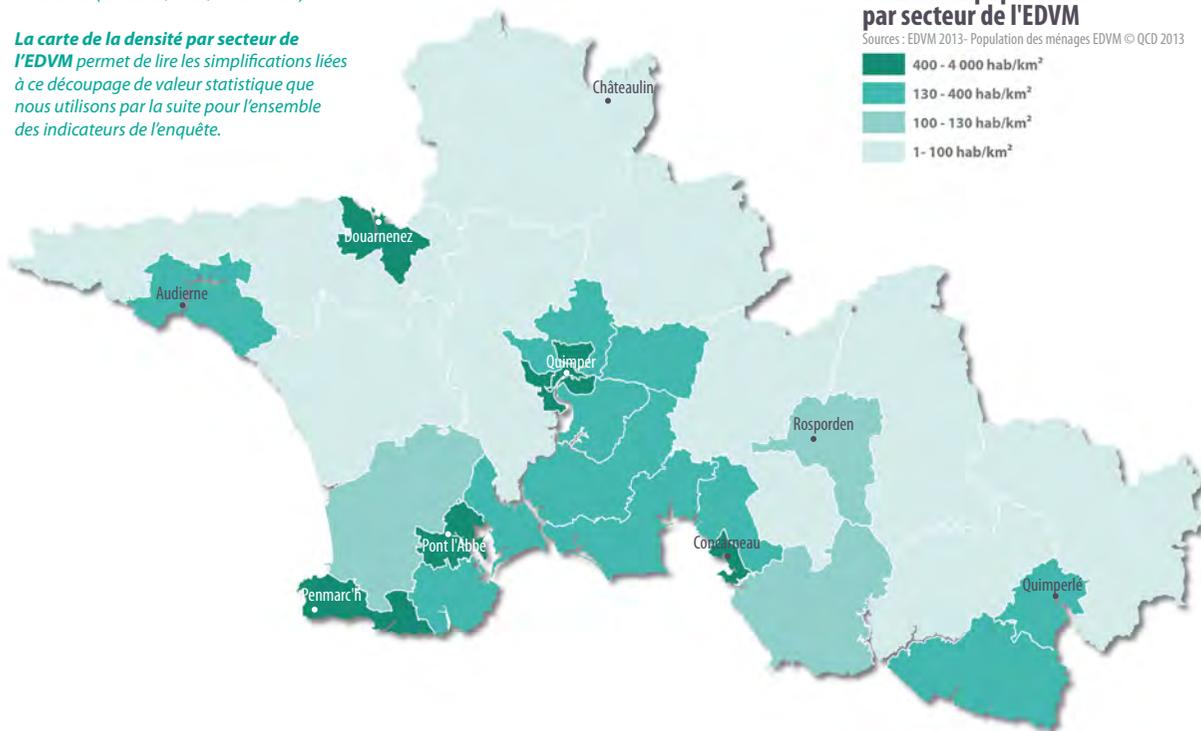
Densité de population à la commune

Sources : INSEE RP 2010 Population municipale 2010 - © QCD 2013



Densité de population par secteur de l'EDVM

Sources : EDVM 2013- Population des ménages EDVM © QCD 2013



note de lecture : Les cartes illustrent différentes représentations des densités de population par km² :

- ◀ **La carte qui utilise des pixels de 200mx200m** révèle les espaces précisément plus denses. Ressortent ici les bourgs qui apparaissent comme des points mais aussi les surfaces importantes à un niveau supérieur à 130 habitants par km² qui ne sont plus tout à fait la campagne, ni encore la ville.
- ▶ **La carte à la commune** dégage les grandes lignes d'appréhension de cet indicateur avec le biais des tailles des communes parfois très différentes (Ex. Scaër/Briec/le Guilvinec).
- ▼ **La carte de la densité par secteur de l'EDVM** permet de lire les simplifications liées à ce découpage de valeur statistique que nous utilisons par la suite pour l'ensemble des indicateurs de l'enquête.

CHIFFRES CLÉS ...

• **53%** de la population Cornouaillaise sur **25%** de la superficie

La densité de la Cornouaille est plus forte que celle de la France et de Bretagne (134 habitants/km² contre respectivement 115 et 118).

Au sein du territoire, les différences les plus marquantes de densité distinguent au nord le plateau des grandes cultures du Porzay et les territoires du Ménez Hom et ses contreforts faiblement habités, des espaces urbanisés qui révèlent l'armature urbaine historique. Si les transitions sont contrastées entre la ville et la campagne à Douarnenez ou Châteaulin et dans une moindre mesure à Quimperlé, il en va différemment des littoraux bigouden sud et fouesnantais où le bocage fin est habité.

Les espaces entre les villes têtes de pont de Quimper et Quimperlé (supports d'emploi) et leur littoral le plus proche ressortent. Ces doubles attractivités ont entraîné le développement d'une urbanisation importante. Le triangle entre Penmarc'h, Quimper et Trégunc compte plus de la moitié de la population cornouaillaise (53%) sur le quart de sa surface. Depuis 1999 hormis certaines des communes les plus denses inscrites dans cet espace dont les évolutions se sont stabilisées, les autres communes ont progressé de 15% en moyenne sur 10 ans. Cependant, sur cette dernière période, les communes traversées par la RN165 et plus largement la couronne est et nord de Quimper ont également connu de fortes progressions + 15%.

Le développement d'un habitat à la campagne progresse et la concentration des habitants, plus faible qu'en France et en Bretagne diminue (60% de la population sur 28% de la surface du territoire en 1999 contre 60% de la population sur 30% de sa surface en 2010).

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Concentration de la population sur le territoire :

- 60% de la population sur **30% du territoire** en Cornouaille
 - 60% de la population sur **25% du territoire** en Bretagne
 - 60% de la population sur **8,7% du territoire** en France (hors Ile de France)
- Source : INSEE - RP 2010



QUI SONT LES HABITANTS DE LA CORNOUAILLE ?



CHIFFRES CLÉS ...

- **2,1 personnes par ménage**
- **51% d'actifs et 30% de retraités**

La taille des ménages en Cornouaille (2,1) est inférieure aux moyennes bretonne (2,2) et nationale (2,2), en lien avec sa population plus âgée.

Les centres urbains qui offrent des logements diversifiés en taille, type et statut d'occupation accueillent une part importante de ménages de petite taille. C'est le cas plus particulièrement à Quimper (1,5 en centre-ville), Concarneau (1,8 en centre-ville) et Douarnenez (1,9 sur l'ensemble de la commune).

En lien avec des parcs de logements composés essentiellement de grands logements en pavillon en accession sur des terrains moins chers que sur le littoral sud et proches des pôles d'emplois principaux, les couronnes de Quimper, de Pont l'Abbé (nord-ouest), de Concarneau (nord) et de Lorient (nord-est de Quimperlé) accueillent logiquement les familles moyennes et grandes.

La classe d'âge et l'occupation principale sont deux facteurs déterminants de la mobilité. De manière générale, la Cornouaille reflète de manière exacerbée les caractéristiques régionales. Ainsi, la part des plus de 65 ans dans la population (21%) est plus grande que la moyenne bretonne (18%), elle-même plus grande que la moyenne nationale (17%). Parallèlement, la part des retraités est particulièrement importante (30%). Pour le reste, la répartition des habitants par occupation principale est conforme à la moyenne des EDVM menées entre 2000 et 2010. Les actifs représentent 51% de la population, dont 47% sont en emploi.

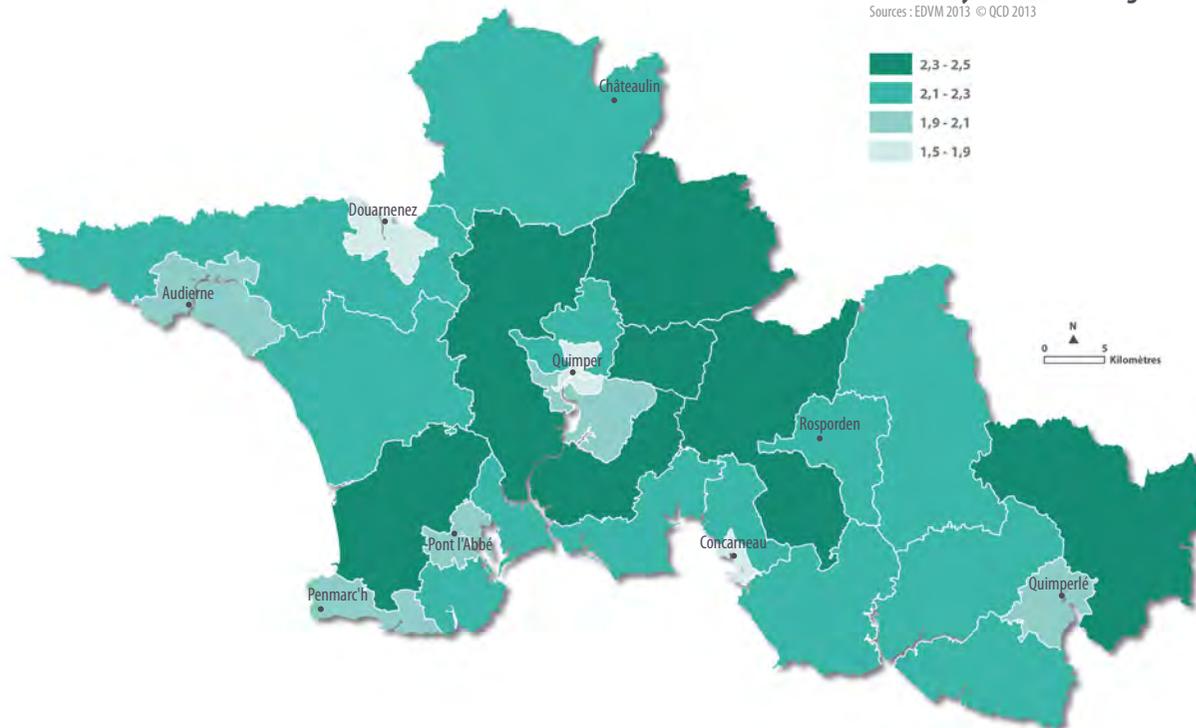
ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

	Cornouaille	Bretagne	France (hors IdF)
Taille des ménages	2,1	2,2	2,2
part de + de 65 ans*	21%	18%	17%

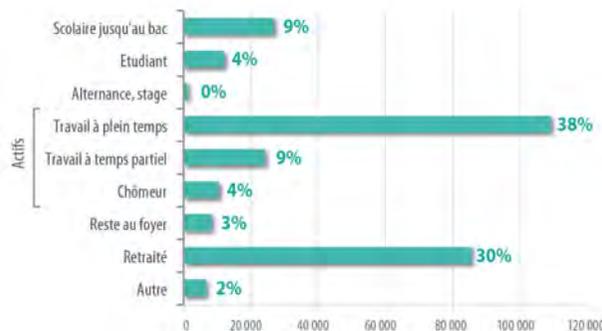
Sources : EDVM Cornouaille 2013 - Bretagne et France : INSEE RP 2010
 *: parmi la population des ménages

Taille moyenne des ménages

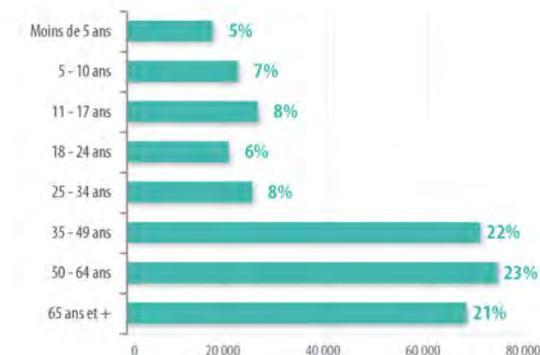
Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Répartition de la population de 11ans et + des ménages par occupation principale



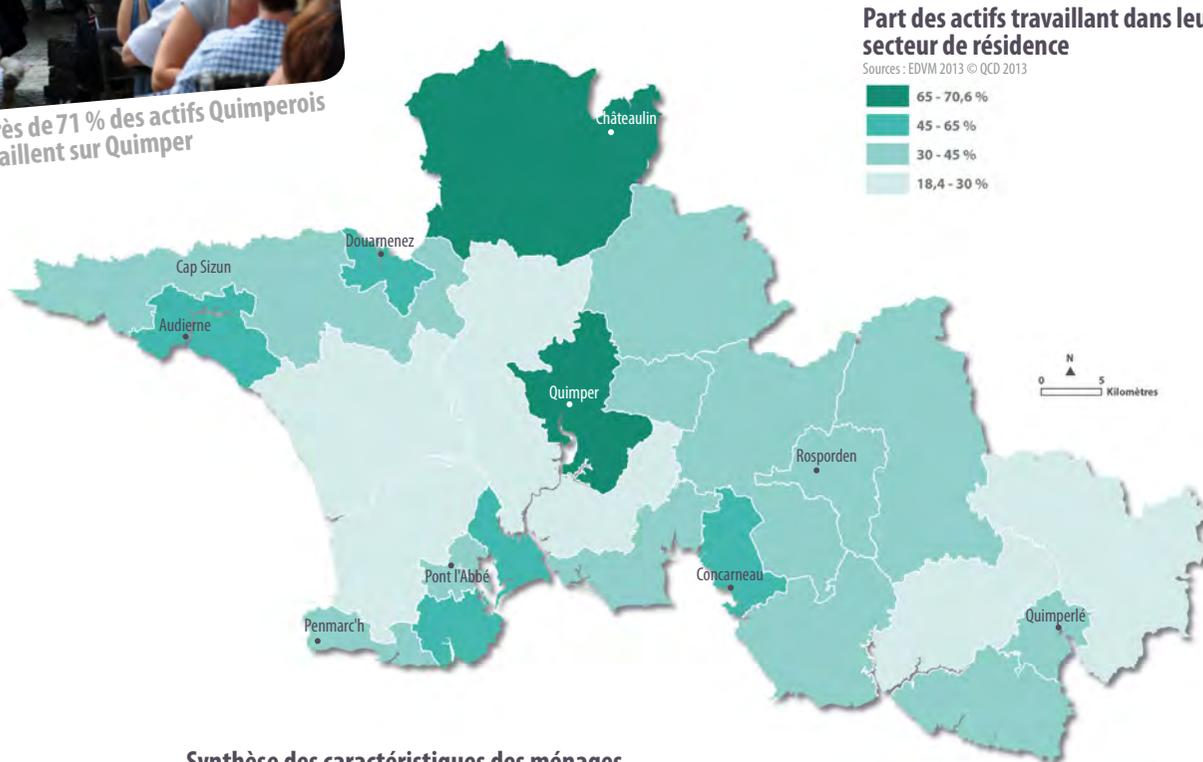
Répartition de la population des ménages par classe d'âge regroupées selon les temps de la vie



OÙ TRAVAILLENT LES ACTIFS CORNOUAILLAIS ?



▲ Près de 71 % des actifs Quimperoïis travaillent sur Quimper



Synthèse des caractéristiques des ménages

		Taille des ménages	Nombre moyen d'actifs par ménage	% actifs travaillant dans leur zone de résidence	% scolaires étudiant dans leur zone de résidence
D3	Quimper	1,90	0,79	71%	89%
	Villes secondaires	1,98	0,80	52%	68%
	Douarnenez	1,89	0,74	57%	51%
	Concarneau	1,98	0,79	54%	89%
	Quimperlé	2,09	0,92	39%	57%
	Autres communes	2,23	0,95	59%	53%
D7	Châteaulin Porzay / Glazik	2,28	1,14	53%	49%
	Douarnenez Communauté / Cap Sizun	2,00	0,78	72%	65%
	Pays Bigouden (Haut et Sud)	2,15	0,84	56%	64%
	Quimper Communauté	2,02	0,86	76%	89%
	Pays Fouesnantais	2,24	0,93	44%	45%
	Concarneau Cornouaille Agglomération	2,13	0,89	64%	86%
	Pays de Quimperlé	2,21	0,96	57%	74%

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Part de la population active ayant un emploi hors du périmètre :

8 % en Cornouaille
20 % moyenne EDVM 2000-2010 (de 11% à Roanne à plus de 25% à Draguignan, Arles et Pompey)

Source : La mobilité dans les villes moyennes, CERTU/CETE, mars 2011

CHIFFRES CLÉS ...

- **92%** des actifs ont leur emploi en Cornouaille
- **6%** des scolaires étudient hors de Cornouaille

Avec seulement 7,8 % des actifs ayant un emploi hors de Cornouaille, celle-ci se caractérise par sa forte autonomie.

Les pôles urbains, en offrant en leur sein des emplois, retiennent mieux leurs actifs que les territoires qui en sont peu dotés. Quimper, avec plus de 44 000 emplois, est le pôle d'emploi principal : la ville retient fortement ses actifs (à plus de 70%). De même Concarneau et Douarnenez retiennent à plus de 50% leurs actifs. Quimperlé fait exception en retenant moins de 40% (24% des actifs en emploi de Quimperlé travaillent sur l'agglomération de Lorient).

Les couronnes périurbaines retiennent faiblement leurs actifs : celle nord-est de Quimperlé (qui est aussi lorientaise) retient seulement 19% de ses actifs, celle de Quimper (ouest et sud) 20%, et celle nord-ouest de Pont l'abbé 26%.

La couronne sud et nord-est de Pont-l'Abbé, pourvoyeuse d'emplois maritimes et présentiels, retient par contre à un niveau élevé (58%) ses actifs. La RN 165 génère des emplois, les territoires traversés en bénéficient et retiennent donc plutôt mieux leurs actifs. Il en est de même des territoires plus éloignés de Quimper (Cap Sizun, sud du Pays Bigouden et Porzay).

Quimper Communauté ressort avec 76% de ses actifs travaillant sur place et 89% de ses scolaires y étudiant. Le grand territoire de Douarnenez Communauté associé au cap Sizun, éloigné du bassin d'emploi de Quimper, retient aussi fortement ses actifs (72%). Il en est de même de la communauté de Châteaulin Porzay (65%), en lien avec ses emplois industriels et commerciaux. A l'inverse, le Pays Fouesnantais se caractérise par les plus faibles parts des actifs et scolaires ayant leur lieu de travail ou d'étude en son sein (respectivement 44% et 45%).



QUELLE MOTORISATION EN CORNOUAILLE ?



CHIFFRES CLÉS ...

- **1,5 voiture par ménage**
- **89% des ménages** cornouillais disposent d'un véhicule
- **690 véhicules pour 1000 habitants**
- **92% des cornouillais** en âge de conduire possèdent le permis

Le taux de motorisation des ménages cornouillais est globalement très fort : neuf ménages sur dix disposent d'un véhicule au moins (81% en France, 86% en Bretagne en 2010 et 87% sur une moyenne de 15 EDVM entre 2000 et 2010).

Ce taux est néanmoins plus faible dans les espaces urbains les plus denses et plus fort dans les territoires traversés par la RN165, dans la couronne quimpéroise et dans le Haut Pays Bigouden. Seul les ménages du cœur ancien de Quimper possède un taux de motorisation inférieur à 70%.

En moyenne, les cornouillais disposent de plus de véhicules (**1,5 véhicules par ménage**) et sont plus nombreux à détenir le permis de conduire que dans les autres EDVM 2008-2012 (92% des plus de 18 ans contre 88% en moyenne).

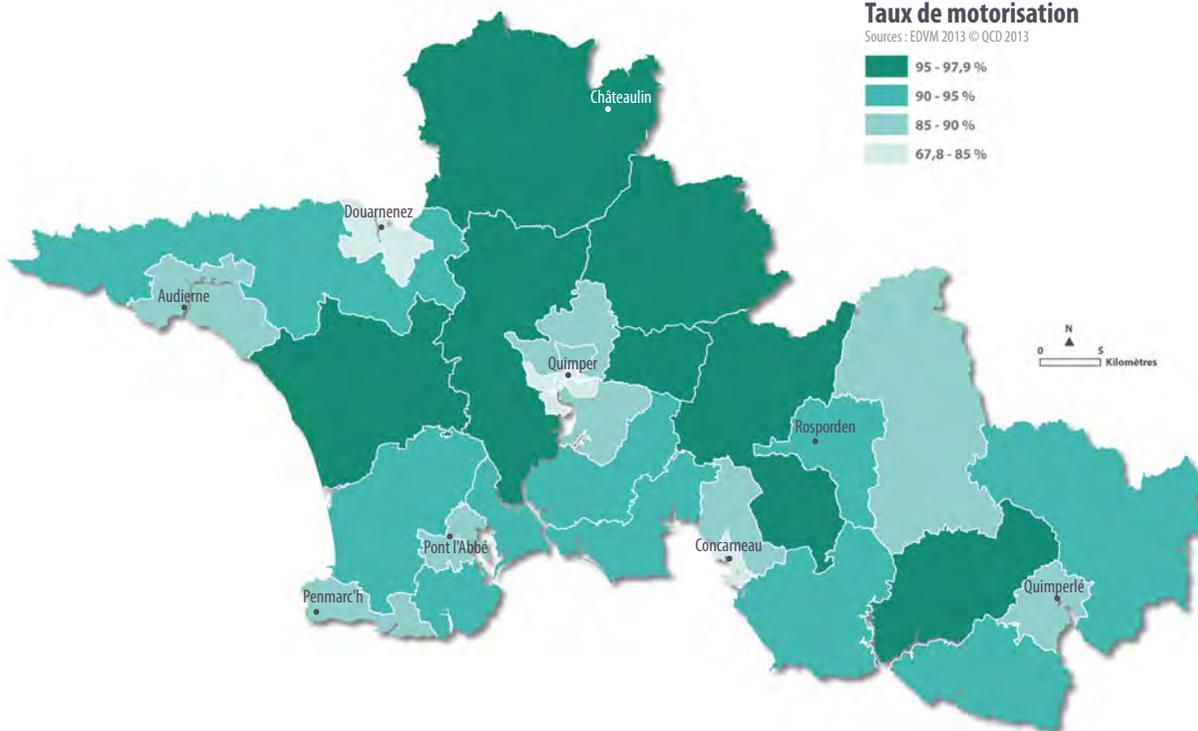
La différence entre les sexes en matière de possession du permis de conduire s'observe essentiellement dans les classes d'âge les plus âgés mais également pour la tranche des 18-24 ans.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Ménages disposant d'au moins un véhicule :

- 89 % en Cornouaille
- 86 % en Bretagne
- 81 % en France (hors IdF)

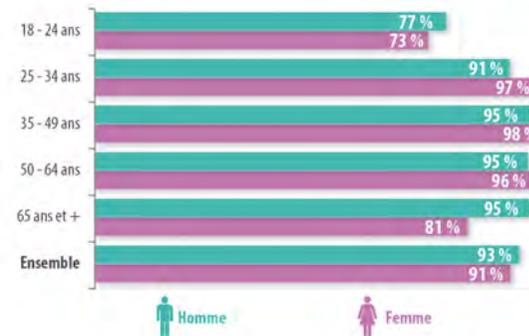
Source : ENT D 2008 Bretagne



Taux de motorisation des ménages

	Taux de motorisation
Quimper	81%
Villes secondaires	84%
D3	
Douarnenez	83%
Concarneau	83%
Quimperlé	89%
Autres communes	93%
D7	
Châteaulin Porzay / Glazik	96%
Douarnenez Communauté / Cap Sizun	86%
Pays Bigouden (Haut et Sud)	91%
Quimper Communauté	85%
Pays Fouesnantais	93%
Concarneau Cornouaille Agglomération	89%
Pays de Quimperlé	92%

Détention du permis de conduire suivant les tranches d'âge et le sexe



LA MOBILITÉ EN CORNOUAILLE



▲ Dans cette partie, la mobilité est analysée selon le secteur de résidence.



COMBIEN DE DÉPLACEMENTS EFFECTUENT-ILS ?



Photo : DR - Quimper Communauté

▲ Plus d'un million de déplacements quotidiens en Cornouaille



CHIFFRES CLÉS ...

- **3,6** déplacements par jour en moyenne (en semaine)
- **1 029 000** déplacements quotidiens en Cornouaille (flux internes et d'échange)

Plus d'un million de déplacements sont réalisés chaque jour par les cornouaillais de plus de 11 ans. Ils réalisent en moyenne 3,6 déplacements par jour en semaine tous modes et tous motifs de déplacements confondus. Cette mobilité se situe en dessous de la moyenne des mobilités observées sur les autres territoires d'EDVM : 3,9 (variant entre 3,3 et 4,4). Cette valeur plus faible peut s'expliquer par la part de retraités (généralement moins mobiles) plus importante en Cornouaille que sur d'autres territoires. La mobilité varie dans la semaine de 3,2 déplacements par jour le lundi à 3,9 le vendredi.

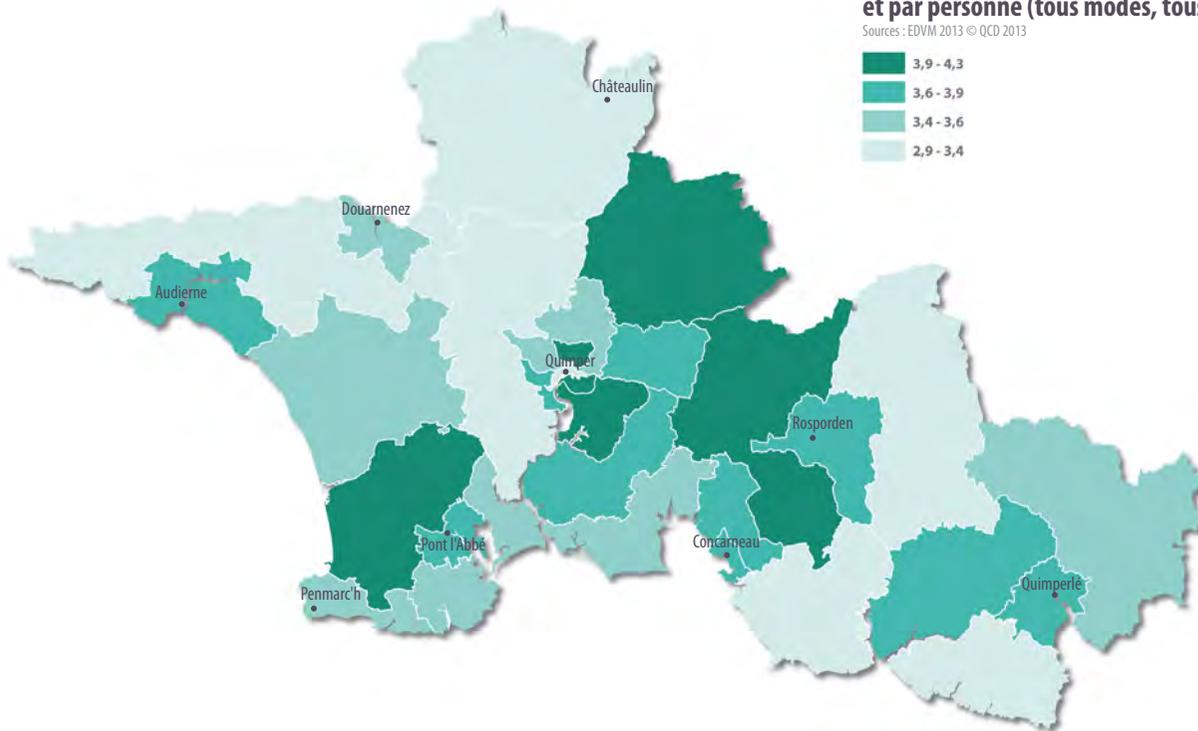
Les mobilités les plus fortes s'observent à Quimper (Braden-Loctmaria, Quimper sud et Kerfeunteun centre) et les couronnes nord-ouest de Pont l'abbé, nord de Concarneau et Pays Glazik avec 4 déplacements par jour en moyenne. Deux indicateurs convergent pour ces secteurs : la part des actifs y est plus forte qu'en moyenne et celle des retraités y est plus faible. La moindre mobilité des secteurs ruraux du cap Sizun, du littoral sud Concarnois et Quimperlois peut également s'expliquer en partie par la plus forte part de retraités sur ces territoires. En revanche l'ouest de Quimper communauté est moins mobile malgré une part faible de retraités et forte d'actifs. On observe sur ce secteur comme sur 4 des 5 autres secteurs de moindre mobilité une part de diplômés du baccalauréat moins importante qu'en moyenne.

Volume de déplacements par jour de la semaine et mobilité moyenne par jour et par personne



Nombre de moyen de déplacements par jour et par personne (tous modes, tous motifs)

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

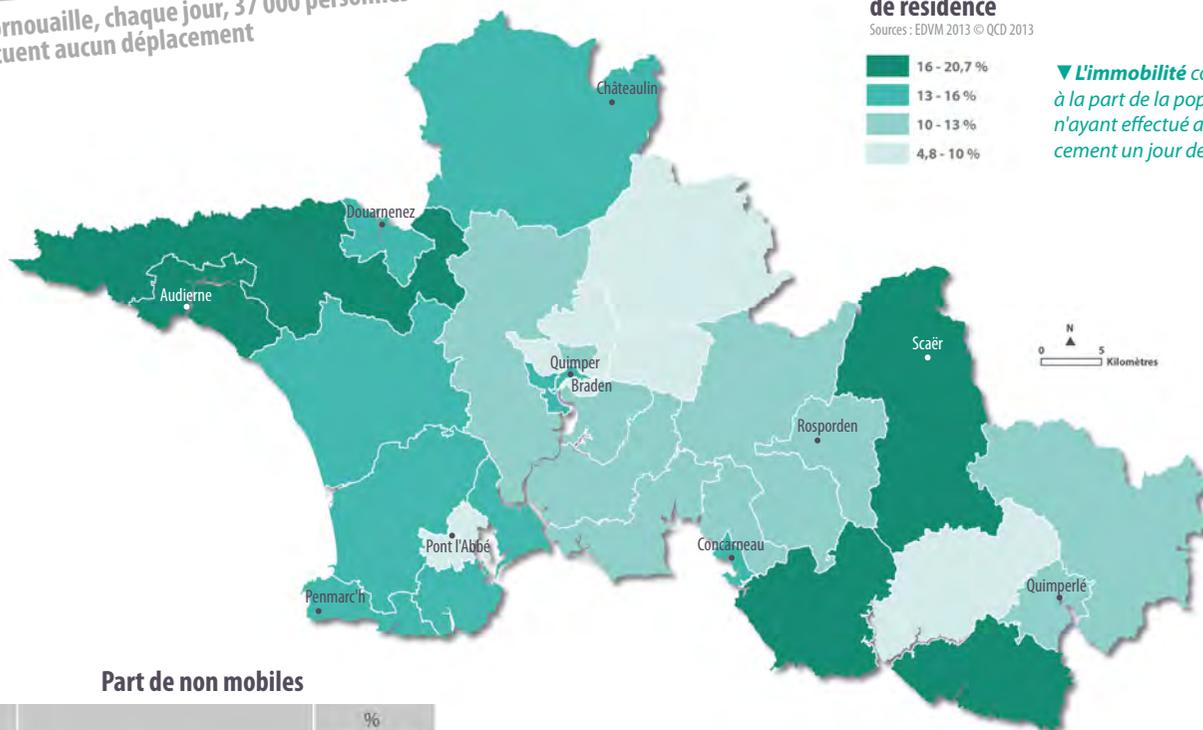
Près de **10 millions de déplacements** locaux* sont réalisés par jour **en Bretagne**, soit en moyenne **3,5 déplacements par jour**. C'est, à l'échelle nationale, **la région dont les habitants sont les plus mobiles**.

*effectués par les habitants âgés de plus de 6 ans, dans un rayon de moins de 80 km
Source : ENT2 2008 Bretagne

COMBIEN NE SE DÉPLACENT PAS ?



▲ En Cornouaille, chaque jour, 37 000 personnes n'effectuent aucun déplacement



CHIFFRES CLÉS ...

- En moyenne, un jour de semaine, **13% des cornouaillais** n'effectuent aucun déplacement.
- 26% des actifs** en emploi ne se sont pas déplacés pour aller travailler (en particulier, **6,5% ont travaillé à leur domicile**)



La cartographie de l'immobilité fait apparaître de forts contrastes territoriaux : de 5% dans le secteur du Braden-Loctmaria à Quimper qui est aussi le plus mobile (4,3) à 21% dans le pôle Audierne-Plouhinec.

Le « cœur de Cornouaille » (nord de Concarneau Cornouaille Agglomération et SCOT de l'Odet) forme un grand ensemble où la part des « non mobiles » est faible. Il en est de même pour une partie importante du Pays de Quimperlé (couronne nord est et ouest).

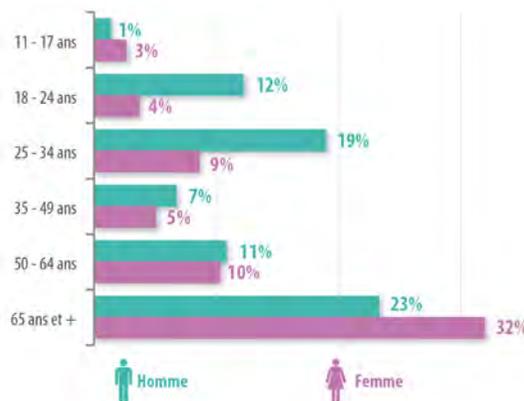
Pour le reste de la Cornouaille, hormis Pont l'Abbé (9%), la part de la population non mobile est importante. Celle-ci influence nécessairement la mobilité. C'est le cas des secteurs du cap Sizun, de Scaër-Bannalec et des littoraux sud Concarneau et Quimperlois qui ressortent sur les deux cartes.

Cette part des « non mobiles » est fortement corrélée aux poids respectifs des actifs et des retraités dans la population, vu précédemment. En effet, un quart des retraités, contre moins de 6% des actifs en emploi, n'ont effectué aucun déplacement la veille du jour d'enquête. Toutefois on observe qu'une part importante des hommes entre 18 et 34 ans ne sont pas mobiles.

Part de non mobiles

	% non mobiles
Châteaulin Porzay / Glazik	11%
Douarnenez Communauté / Cap Sizun	18%
Pays Bigouden (Haut et Sud)	14%
Quimper Communauté	11%
Pays Fouesnantais	11%
Concarneau Cornouaille Agglomération	14%
Pays de Quimperlé	13%

Population non mobile par sexe et par âge



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

	Cornouaille	Bretagne	France (hors IdF)
Non mobiles	13%	11%	16%
Actifs ne s'étant pas déplacé	26%		20%
Travaillant à domicile	6,5%		5%

Source : ENT2 2008 Bretagne

COMMENT SE DÉPLACENT-ILS ?



▲ 85 % des 25-34 ans se déplacent en voiture



CHIFFRES CLÉS ...

75 % des déplacements sont effectués en voiture et 4 % en transports en commun

La part modale de l'automobile est très élevée en Cornouaille (75%), contre 72% en Bretagne et 69,5% pour la France hors Ile de France. En contrepartie, ce sont les transports en commun (4%) et les modes actifs, comprenant la marche (17%) et le vélo (1%), qui sont moins utilisés qu'en Bretagne et en France. Parmi les transports en commun, ceux urbains représentent 3% contre 1% pour le réseau interurbain Penn-ar-Bed.

Le Pays Fouesnantais se distingue avec 81% des déplacements effectués en voiture, suivi des Pays de Châteaulin Porzay et Glazik (79%) et du Pays de Quimperlé (78%).

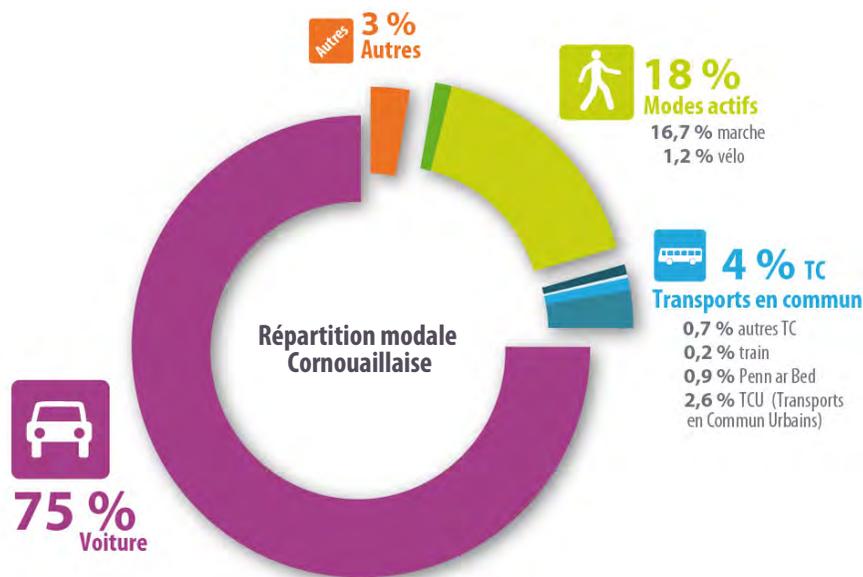
Sans surprise, les villes voient leur part modale automobile inférieure au reste du territoire. Cela s'explique notamment par des formes urbaines plus compactes, donc plus favorables à la marche à pied, par la présence de transports en commun et par le plus faible taux de motorisation des ménages.

A Quimper, la part modale automobile est de 67% (66% à Lorient – EMD 2004). Quimper et Quimperlé, comptent les parts de transports en commun les plus fortes (respectivement 8% et 6% des déplacements). Cependant à Quimperlé, la part automobile reste forte (74%) en lien avec un taux de motorisation élevé (89%).

A contrario, la part record des modes actifs à Douarnenez (27%) fait chuter la part de la voiture à 65%. Cette part est la plus faible de Cornouaille, en corrélation avec sa plus faible motorisation (83%).

Malgré ce même niveau de motorisation, concarneau reste à 73% de part automobile.

(Autres * : 2 et 3 roues motorisés, fourgon, camionnette, camion, tracteur, engin agricole, quad, taxi, avion, transport fluvial ou maritime, roller, skate, trottinette.)

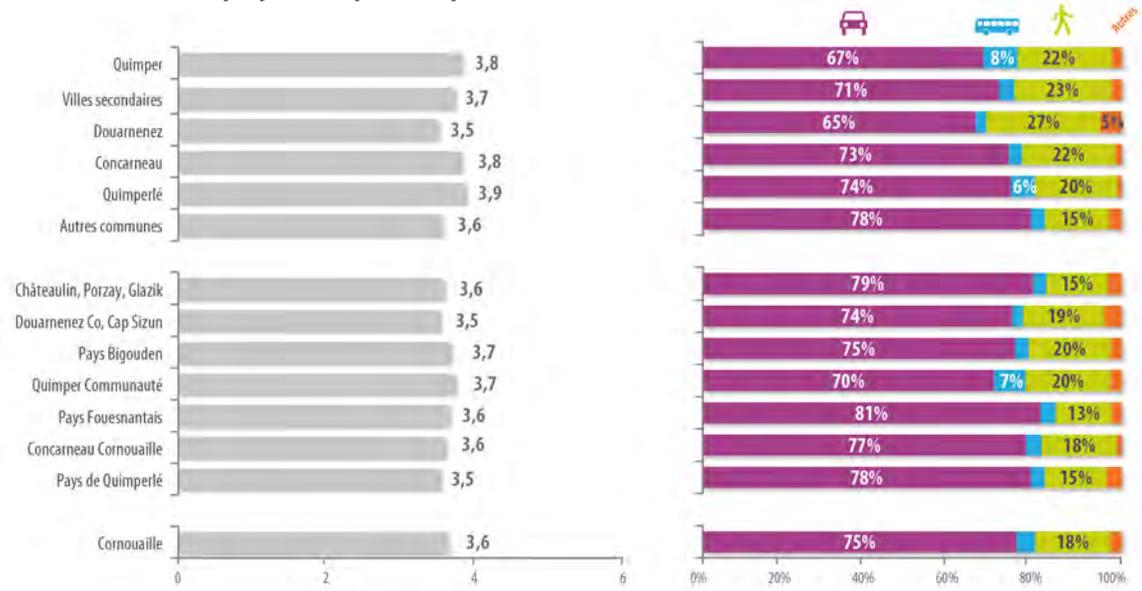


ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

	Cornouaille	Bretagne	France (hors IdF)
Marche à pied	18% (dont 1% vélo)	21% (dont 1% vélo)	23% (dont 3% vélo)
Transports en commun	4%	5%	6%
Voiture	75%	72%	69%
Autres	3%	2%	2%

Source : ENTD 2008 Bretagne

Mobilité moyenne en nombre de déplacements par jour et répartition par mode



▼ Les TC comprennent les bus, cars, trains...
Les modes actifs comprennent la marche à pied et le vélo.



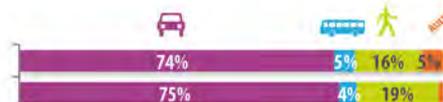
Photo : Pascal Pérennec - Quimper

▲ 1 % des déplacements s'effectuent en vélo

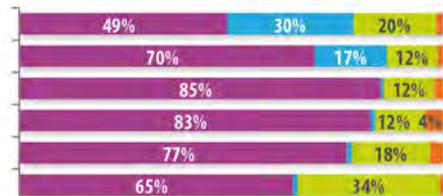
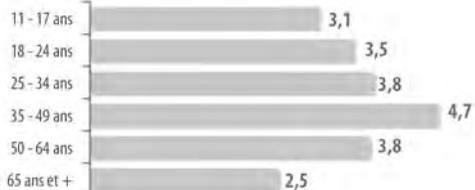
▼ **note de lecture :** les 35-49 effectuent en moyenne 4,7 déplacements par jour (en semaine), ces déplacements s'effectuent à 83% en voiture, 1% en transport en commun, 12% en modes actifs et 4% en autres modes.

Mobilité moyenne en nombre de déplacements par jour et répartition par mode ...

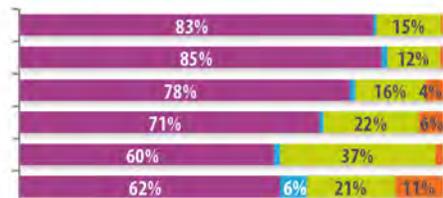
... suivant le sexe :



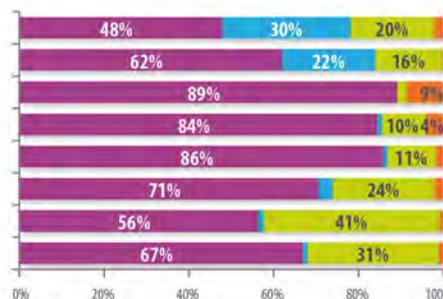
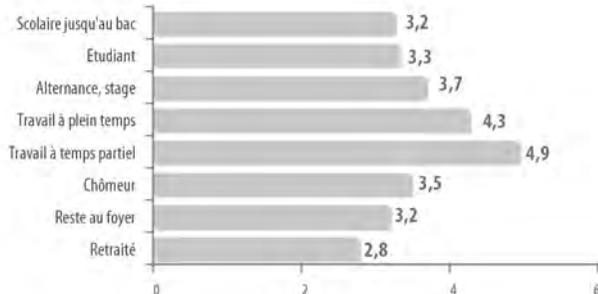
... suivant l'âge :



... suivant le niveau d'instruction obtenu :



... suivant l'occupation principale :



CHIFFRES CLÉS ...

- **34 %** des déplacements des **65ans et +** se font **à pied ou à vélo**
- **Avant le baccalauréat**, les jeunes se déplacent à **30 % en transports en commun**
- **85 %** des titulaires du baccalauréat se déplacent **en voiture**



La mobilité est fortement corrélée à l'usage de la voiture. Si le nombre de déplacements moyen des hommes et des femmes est identique, les femmes pratiquent plus la marche à pied tandis que les hommes utilisent d'autres modes mécanisés (2 roues, camionnettes).

D'une part la mobilité s'accroît avec l'âge jusqu'à 50 ans et diminue au delà. D'autre part, plus le niveau d'instruction est élevé plus la mobilité est forte. Ces deux constats sont fortement corrélés (les classes d'âge plus âgées sont les moins diplômées).

Un autre facteur explicatif est l'occupation principale avec près de 5 déplacements par jour pour les actifs à temps partiel. Les transports en commun sont le mode de transport privilégié des scolaires et étudiants (77% de l'usage des TC) avec des parts modales significatives (30% et 22%) et dans une moindre mesure des demandeurs d'emploi. L'alternance et la vie professionnelle signent l'entrée dans l'ère de la voiture (autour de 85% des déplacements en voiture). La sortie de la vie active se caractérise par une part accrue des modes actifs (la marche principalement) sans renouer, pour autant, avec l'usage des transports en commun.

POURQUOI SE DÉPLACENT-ILS ?

CHIFFRES CLÉS ...

- **24%** des déplacements sont **secondaires**
- **2/3** des déplacements d'accompagnement sont effectués par les femmes

Parmi les déplacements effectués, 76% ont pour point de départ ou d'arrivée le domicile, ce sont les **déplacements dits primaires**.

La part des **déplacements secondaires** (entre deux lieux hors du domicile) est de 24%. Supérieure à la moyenne bretonne et française, elle est caractéristique des territoires péri-urbains et ruraux où les déplacements s'effectuent en chaîne, conséquence d'un objectif croissant de rationalisation.

On appelle **motifs contraints** les déplacements ayant pour objet le travail, les études et l'accompagnement. Ces motifs contraints représentent 47% et sont donc légèrement moins nombreux que ceux non contraints (53%).

Parmi ces déplacements contraints, la part des déplacements liés au travail (28%) est similaire à la moyenne française. Le travail reste donc un motif structurant de la mobilité à prendre en compte. Cette part de déplacements à destination du travail varie selon les villes et les EPCI. Elle est forte à Douarnenez et dans le Pays Fouesnantais (32%), mais plus faible dans le Pays Bigouden (25%) à Douarnenez Communauté/Cap Sizun réunis (26%) et dans le Pays de Quimperlé (26%).

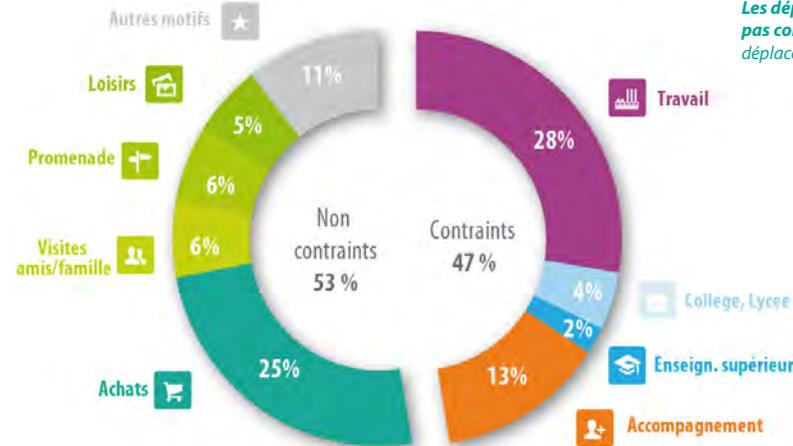
ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Part des déplacements secondaires :

- 24% en Cornouaille
- 20% en Bretagne
- 19% en France métropolitaine

Source : ENT D 2008 Bretagne

Répartition des déplacements par motif de destination



► Qu'entend-on par motif de destination ?

Sauf mention contraire, les motifs désignent les « motifs de destination », c'est-à-dire l'activité à laquelle la personne se rend. **Les déplacements consistant à retourner à son domicile ne sont pas considérés dans l'analyse par motif** (Ils représentent 38% des déplacements totaux).

Répartition par sexe des déplacements selon le motif de destination



▼ **Les déplacements secondaires** sont les déplacements se faisant entre deux lieux hors du domicile, comme par exemple le déplacement effectué par une personne qui, en partant du travail, se rend faire un achat.

Part des déplacements contraints et non-contraints selon la zone de résidence

	Nb déplacements	Retour domicile	Travail	Enseignement	Accompagnement	% contraints	Achats	Autre	% non contraints	Primaire	Secondaire
Quimper	208 025		27%	9%	13%	50%	24%	27%	50%	75%	25%
Villes secondaires	147 098		27%	7%	12%	45%	26%	29%	55%	76%	24%
D3 Douarnenez	45 470		32%	7%	7%	45%	29%	26%	55%	76%	24%
D3 Concarneau	64 563		27%	7%	9%	43%	25%	32%	57%	74%	26%
D3 Quimperlé	37 064		20%	7%	22%	49%	24%	26%	51%	81%	19%
Autres communes	674 091		28%	6%	14%	47%	25%	28%	53%	76%	24%
Châteaulin Porzay / Glazik	77 591		31%	6%	12%	49%	25%	26%	51%	75%	25%
Douarnenez Communauté / Cap Sizun	109 390		26%	5%	11%	43%	27%	30%	57%	76%	24%
Pays Bigouden (Haut et Sud)	171 643		25%	6%	15%	46%	25%	29%	54%	77%	23%
D7 Quimper Communauté	274 290		28%	9%	13%	49%	23%	28%	51%	75%	25%
D7 Pays Fouesnantais	84 265		32%	7%	11%	50%	25%	25%	50%	74%	26%
D7 Concarneau Cornouaille	151 879		28%	6%	11%	45%	26%	29%	55%	74%	26%
D7 Pays de Quimperlé	160 155		26%	6%	17%	49%	23%	28%	51%	79%	21%
Cornouaille (%)		38%	28%	7%	13%	47%	25%	28%	53%	76%	24%
Cornouaille (Volume)	1 029 214	391 017	176 552	41 965	83 780	302 296	157 029	178 872	335 900	780 315	248 899



▼ 75 % des déplacements à motif "achats" s'effectuent en voiture

Motifs combinés



* : Seuls les déplacements directs entre le domicile et le travail sont comptés ici. Par exemple, une personne qui dépose son enfant à l'école avant d'aller travailler n'effectue pas de déplacement domicile travail.

CHIFFRES CLÉS ...

- **83 %** des déplacements à motif **travail** se font en **voiture**
- **41 %** des déplacements vers le **collège et le lycée** se font **en TC**

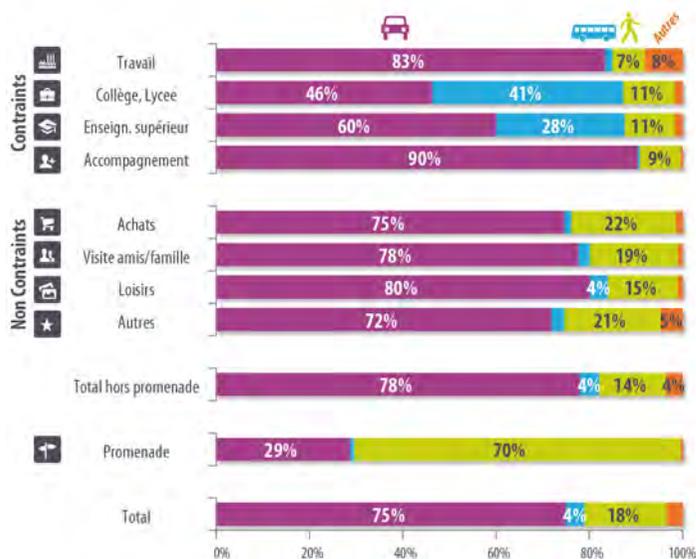
Avec 13% en moyenne (15% le jeudi), l'**accompagnement** représente l'**autre grande part des déplacements contraints** des cornouillais. La variation est forte entre les villes (15 points) : de 7% à Douarnenez à 22% à Quimperlé. Pour les EPCI les écarts sont plus faibles. On distingue le Pays Fouesnantais, Concarneau Cornouaille Agglomération et Douarnenez Communauté / Cap Sizun avec seulement 11% d'accompagnement (sans doute lié à la faible présence de jeunes en âge d'être accompagnés).

Les **déplacements liés à l'enseignement** représentent 6% (4% vers le collège et 2% vers le lycée). 41% des trajets vers le collège ou le lycée et 28% des trajets vers l'enseignement supérieur sont réalisés en transports en commun. On constate donc l'**importance du service rendu aux scolaires par les réseaux de transports urbains et interurbains**.

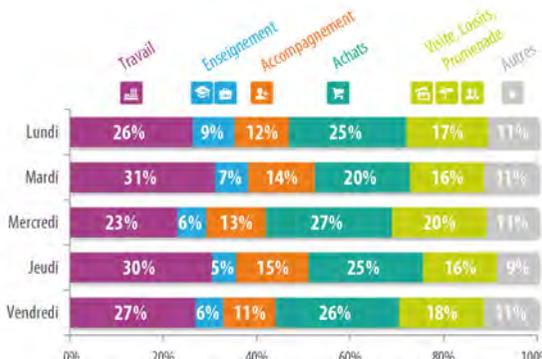
Les **motifs non contraints** représentent 53% des déplacements en Cornouaille. Concarneau (ville) et Douarnenez Communauté / Cap Sizun sont surreprésentées pour cet ensemble de motifs avec 57% des déplacements. Parmi les motifs non contraints, ce sont les achats - réalisés majoritairement par les femmes (61%) - qui dominent avec 25% en moyenne (27% le mercredi). Mis à part Douarnenez (29%) cette part varie peu (4 points) selon les villes et les EPCI. Promenades, visites et loisirs comptent pour 12% dans la répartition des motifs de déplacements.

En dehors des études, l'utilisation de la voiture domine largement les déplacements contraints tandis que la marche et le vélo sont les modes des motifs non-contraints, au premier rang desquels la promenade.

Répartition des déplacements par mode et par motif de destination



Mobilité par jour par motif de destination



COMBIEN DE TEMPS SE DEPLACENT-ILS ?

CHIFFRES CLÉS ...

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

Le budget temps des cornouaillais est plus faible que les périmètres de référence (Bretagne, France, et nombreuses autres EDVM). Avec 75% d'usage de la voiture, cette faible valeur illustre la fluidité du réseau routier cornouaillais. Il est plus élevé au « cœur de la Cornouaille » (SCoT de l'Odet, nord de Concarneau Cornouaille Agglomération) et la majeure partie du Pays Bigouden. A noter toutefois que Pont l'Abbé, dont le nombre de déplacements est supérieur à la moyenne, présente un budget temps particulièrement bas.

Ce périmètre géographique du « cœur de Cornouaille », où le temps passé dans les déplacements est plus important, correspond à l'aire d'influence du bassin d'emplois quimpérois et symbolise le caractère à dominance péri-urbaine de ce territoire.

L'aire d'influence orientaise se lit également dans l'est du Pays de Quimperlé.

Les territoires du Cap Sizun, de Douarnenez Communauté et de Châteauain Porzay ont des habitants qui présentent un budget temps plus faible, qui s'explique principalement par la part importante d'actifs travaillant dans leur propre territoire de résidence (cf. page 17), mais aussi par la surreprésentation des personnes âgées et peu mobiles. Les secteurs allant des littoraux sud concarnois et quimperlois à Scaër présentent également un faible budget-temps. Dans ce cas, cela est lié à la plus faible proportion d'actifs (éloignement de ce secteur des grandes pôles d'emplois et immobilier moins accessible sur la bande côtière).

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Budget temps moyen :

- 50 minutes** en Cornouaille
- 55 minutes** en Bretagne
- 53 minutes** en France (hors ldf)
- (66 minutes côte Basco-landaise, 61 minutes à Belfort Montbéliard)

Source : ENTD 2008 Bretagne

Budget-temps (en minutes)

	Budget-temps
Quimper	53
Villes secondaires	47
D3	
Douarnenez	42
Concarneau	50
Quimperlé	48
Autres communes	50
D7	
Châteauain Porzay / Glazik	48
Douarnenez Communauté / Cap Sizun	45
Pays Bigouden (Haut et Sud)	50
Quimper Communauté	54
Pays Fouesnantais	54
Concarneau Cornouaille	50
Pays de Quimperlé	45
Cornouaille	50

Le budget temps est la durée globale qu'une personne consacre chaque jour à ses déplacements. Il est calculé en prenant la moyenne des temps de déplacements des personnes de plus de 11 ans présentes en Cornouaille le jour enquêté (y compris celles qui ne se sont pas déplacées).

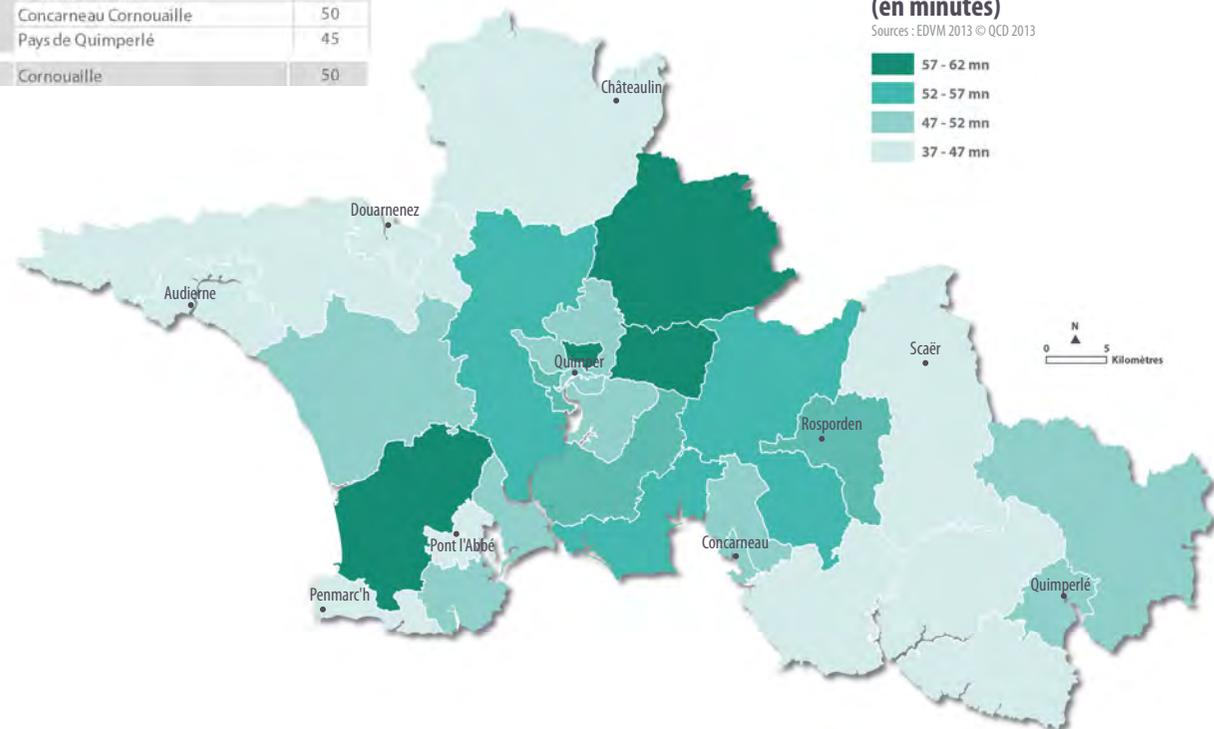
Sont uniquement pris en compte les personnes :

- qui n'ont pas effectuées de promenade ou de tournée professionnelle,
- qui sont restées en Cornouaille ou dans les EPCI limitrophes

La population prise en compte pour l'analyse du budget-temps représente 78% des cornouaillais de 11 ans et plus.

Budget-temps selon la zone de résidence (en minutes)

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013





▼ Le temps moyen d'un déplacement en transports en commun (tous motifs confondus) est de 41 minutes

Durées moyennes de déplacements "domicile-travail" et "domicile-lieu d'enseignement"

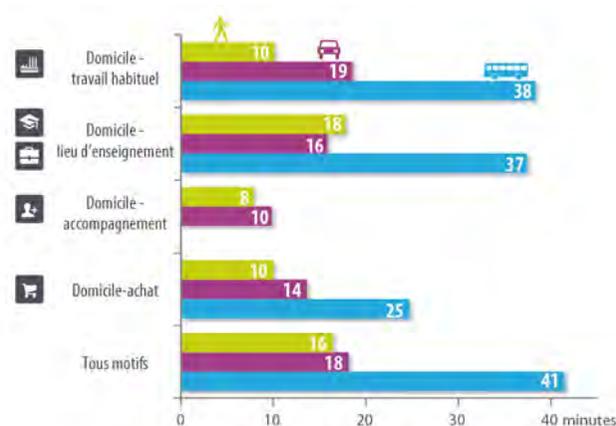
	Durée moyenne domicile-travail	Durée moyenne domicile-lieu d'enseignement
Quimper	18	23
Villes secondaires	22	20
D3 Douarnenez	24	21
Concarneau	17	16
Quimperlé	27	25
Autres communes	18	27
Châteaulin Porzay / Glazik	16	26
Douarnenez Communauté / Cap Sizun	20	24
Pays Bigouden (Haut et Sud)	18	29
D7 Quimper Communauté	18	25
Pays Fouesnantais	19	27
Concarneau Cornouaille	18	22
Pays de Quimperlé	20	23
Cornouaille	18	25



CHIFFRES CLÉS ...

- **18 minutes** durée moyenne d'un déplacement **domicile-travail** (tous modes confondus)
- **25 minutes** durée moyenne d'un déplacement **domicile-lieu d'enseignement** (tous modes confondus)

Durée moyenne d'un déplacement selon les modes et motifs



La durée réservée aux trajets domicile-travail tous modes confondus est en moyenne de 18 minutes en Cornouaille tout comme pour les Quimpérois. En revanche, les écarts sont forts entre Concarneau (17 mn) et Quimperlé (27 mn) qui dépasse le temps moyen de la communauté dans son ensemble (20 mn). Ce temps très important à Quimperlé illustre que de nombreux habitants de la ville se déplacent assez loin de celle-ci pour leur emploi, ce qui reflète habituellement un profil de territoire péri-urbain (24% des actifs en emploi de Quimperlé travaillent sur l'agglomération de Lorient). La forte part d'actifs travaillant dans leur secteur de résidence ressort ici pour les territoires de Châteaulin Porzay et Glazik dont les habitants ne dépensent en moyenne que 16 minutes pour rejoindre leur travail.

En regardant la répartition par mode, on constate que les usagers des transports en commun passent en moyenne deux fois plus de temps pour rejoindre leur lieu de travail depuis leur domicile que les usagers de la voiture.

En Cornouaille, le temps pour rejoindre son lieu d'enseignement (25 mn) est plus élevé que celui pour rejoindre son travail. La communauté de Concarneau Cornouaille Agglomération, portée par sa ville centre, est celle où les écoliers et étudiants passent le moins de temps pour se rendre sur leur lieu d'enseignement (22 mn). A Concarneau ville, les temps passés pour rejoindre son lieu d'étude (16 mn) ou son lieu de travail (17 mn) sont les plus faibles de Cornouaille. Ils sont peut-être à mettre en relation avec la forte part des actifs restant travailler dans la commune et à l'utilisation importante de la voiture.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Temps de parcours moyen des actifs pour se rendre aux travail :

- 18 minutes en Cornouaille
- 18 minutes en Bretagne
- 20 minutes en France (hors IdF)

Source : ENT D 2008 Bretagne



RYTHMES & PULSATIONS URBAINES

CHIFFRES CLÉS ...

- **21 %** des déplacements partent entre **16h et 18h**
- **9 %** des déplacements partent entre **8h et 9h**

Le graphique sur le nombre de déplacement selon l'heure de départ illustre l'importance des déplacements pendulaires. L'heure de pointe du matin se produit **entre 8h et 9h, avec près de 90 000 déplacements**, soit 9% des déplacements de la journée. Celle du soir est plus forte et plus ample : **plus de 210 000 déplacements entre 16h et 18h**, soit 21% des déplacements de la journée. L'heure de pointe du soir est portée essentiellement par la voiture, qui représente près de 80% des déplacements entre 8h et 9h, contre moins de 70% entre 9h et 12h. Cette part est de 73% sur les 2 heures de pointe du soir et atteint 85% entre 18h et 22h.

Le graphique des taux de population en train de se déplacer renseigne sur la part de la population en mouvement à un moment donné de la journée. Ce taux culmine à 16% entre 17h et 17h15 et il reste toujours supérieur à 12% entre 16h30 et 18h15. Le matin, de 7h30 à 8h45, entre 9% et 13% de la population est en train de se déplacer. **La période de pointe de midi ne dure que 15 minutes de 12h à 12h15**, avec 11% de la population en mouvement.

En moyenne, au cours d'une journée, les Cornouaillais passent **5% de leur temps en déplacement**. C'est la troisième activité la plus chronophage. Dans l'ordre, les Cornouaillais passent 74% du temps journalier à leur domicile, 12% au travail (hors travail au domicile), 4% dans un lieu d'enseignement et seulement 3% pour les achats, les loisirs ou la visite d'amis/famille.

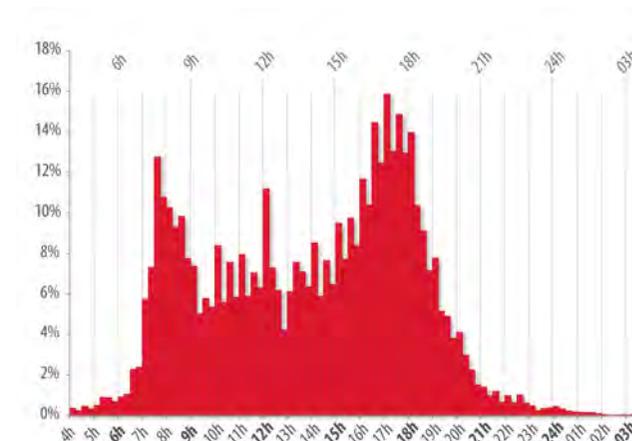
Naturellement, selon les heures de la journée, chaque activité est plus ou moins importante. Ainsi, la présence au travail est la plus forte entre 9h45 et 12h (concernant 30% de la population de 11 ans ou +) et celle à l'école ou à l'université entre 8h45 et 12h (11%). Les achats sont les plus présents entre 10h15 et 11h30 et entre 15h45 et 16h00, périodes auxquelles

Nombre de déplacements selon le mode et l'heure de départ

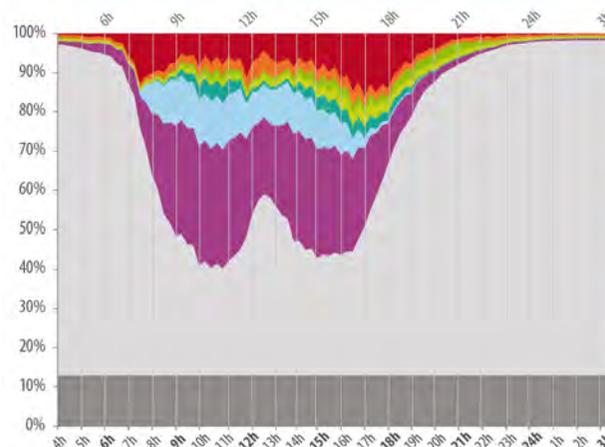
Ce graphique ne considère pas la durée de déplacements : chaque déplacement est pris en compte de la même manière, que ce soit un domicile-travail long ou une petite sortie à la pause de midi.



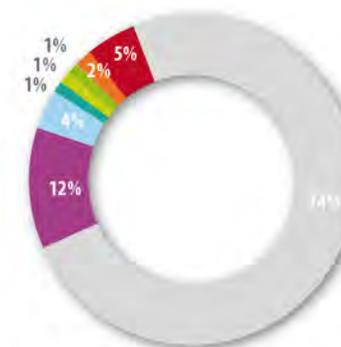
Taux de population en train de se déplacer



Répartition des activités au cours de la journée



- ➔ Déplacements
- ★ Autres
- 🏠 Loisirs
- 👥 Visites amis/famille
- 🛒 Achats
- 🎓 Enseignement
- 🏢 Travail
- 🏠 Domicile
- ✕ Sans déplacements



ils occupent 4% des personnes. La visite aux amis et à la famille s'effectue plus dans l'après-midi : plus de 3% de la population est en visite entre 15h15 et 18h. Les loisirs sont plus pratiqués le soir, concentrant plus de 3% des personnes entre 20h et 21h. Logique-

ment la soirée, et a fortiori la nuit, est réservée au domicile, avec plus de 90% de la population chez elle entre 20h15 et 7h. Cette proportion est la plus faible de la journée de 10h à 11h30, où malgré tout, **entre 40% et 42% de la population est à son domicile**.

L'USAGE DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT



▲ Dans cette partie, la mobilité est analysée selon la zone de départ du déplacement (exceptionnellement, la zone d'arrivée). L'ensemble des cartes représentent donc le comportement des personnes se déplaçant dans le secteur coloré.

Ce choix méthodologique permet de rapprocher l'usage des différents modes de l'offre de transports existante sur un secteur géographique donné.



QUEL EST L'USAGE DE LA VOITURE ?



CHIFFRES CLÉS ...

- **2,7 déplacements par jour par personne en voiture**
- **771 400 déplacements effectués en voiture tous les jours**
- **63% des habitants** de 11 ans et + déclarent **utiliser la voiture** (comme conducteur ou passager) **tous les jours ou presque**, soit environ 180 000 personnes.

75% des déplacements sont réalisés en voiture. Un gradient important apparaît cependant : de 51% à Quimper centre à plus de 87% pour les communes non littorales du Pays Fouennantais. Ces dernières, associées au sud de Quimper (83%) et aux communes intérieures de Concarneau agglomération (centre et nord), forment un grand ensemble où l'usage de la voiture domine : elle est sans doute utilisée de manière quasi exclusive chez certaines classes actives très présentes sur ces territoires.

Les espaces les plus densément urbanisés vont généralement de pair avec un moindre usage de la voiture. L'armature urbaine cornouillaise apparaît ainsi 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 cornouillaise. L'absence de périmètre secondaire au sein de certaines communautés ne nous permet pas de mesurer la part modale automobile de certaines villes denses comme Châteaulin. Notons que Quimper ville est au-dessus de la moyenne avec 77%.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

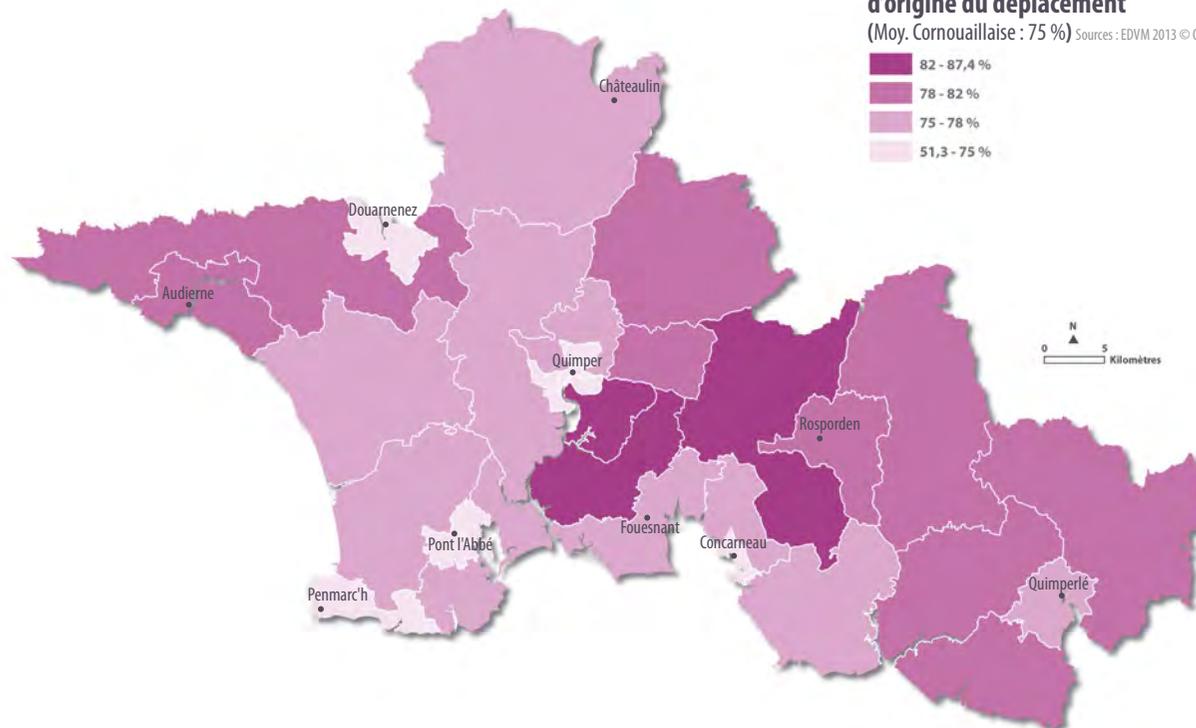
	Cornouaille	Bretagne	France (hors IdF)
	75%	72%	69%

Cette part est de 71% dans les EDVM menées entre 2008-2012.
Source : ENT2 2008 Bretagne

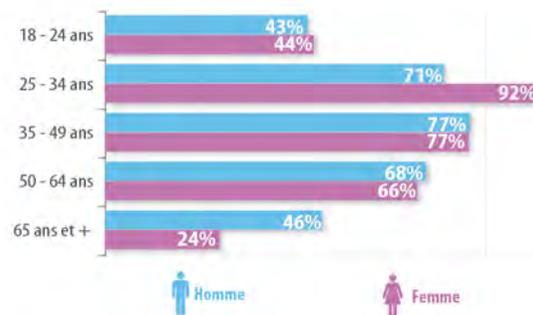
Part modale de la voiture selon la zone d'origine du déplacement

(Moy. Cornouillaise : 75 %) Sources : EDVM 2013 © QCD 2013

- 82 - 87,4 %
- 78 - 82 %
- 75 - 78 %
- 51,3 - 75 %



Part des personnes (18 ans et +) utilisant quotidiennement leur voiture comme conducteur selon l'âge et le sexe



Répartition de la part modale voiture entre conducteur et passager

	Part modale voiture	dont conducteur	dont passager
Quimper	69%	58%	11%
Villes secondaires	73%	61%	12%
D3			
Douarnenez	71%	61%	10%
Concarneau	72%	60%	12%
Quimperlé	77%	62%	15%
Autres communes	78%	69%	9%
Ensemble - Part	75%	65%	10%
Ensemble - Volume	771 426	667 971	103 455

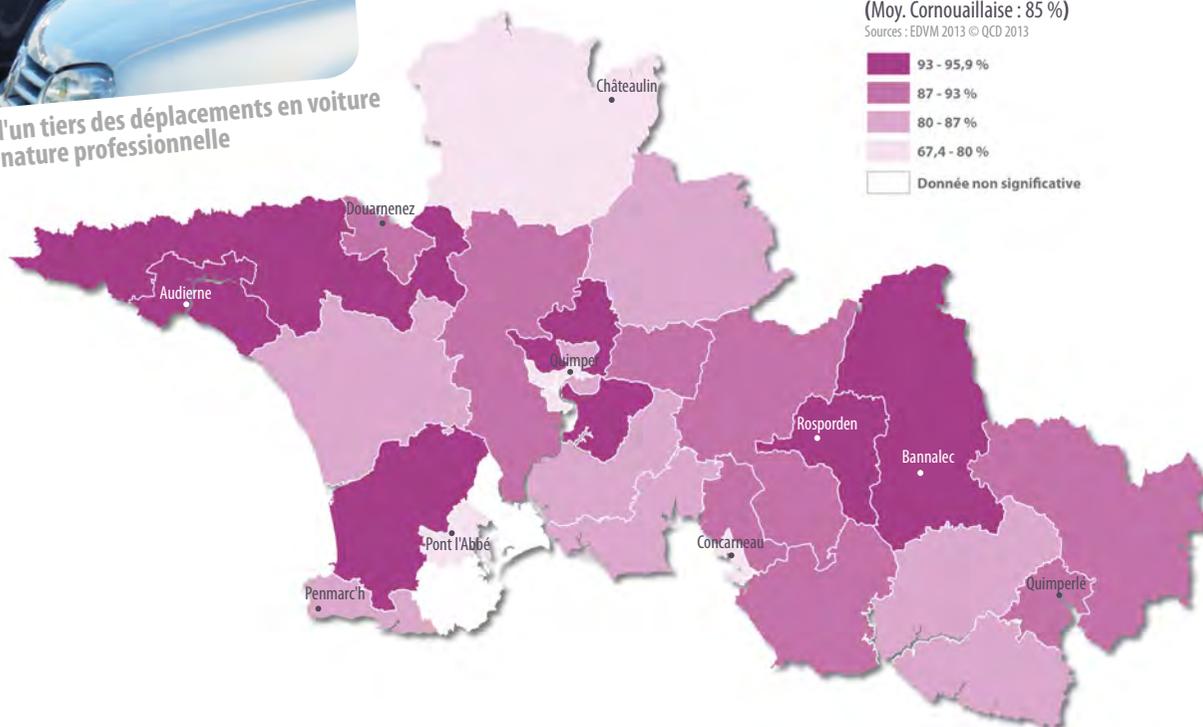
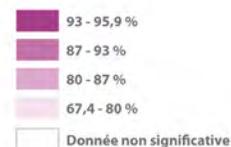


▼ Plus d'un tiers des déplacements en voiture sont de nature professionnelle

Part des actifs en emploi utilisant leur voiture pour se rendre au lieu de travail (hors domicile) selon la zone de travail

(Moy. Cornouaillaise : 85 %)

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



CHIFFRES CLÉS ...

- **77 % des déplacements en voiture** sont réalisés sans **aucun passager**
- Près de **45 000 personnes déclarent covoiturer en semaine**, soit **16%** des personnes de 11 ans +

En moyenne, 85% des actifs en emploi utilisent leur voiture pour se rendre au travail (moins de 80% en France hors Ile de France). S'il est peu surprenant de voir des parts inférieures à 80% dans les centres urbains, le cas de la communauté de Châteaulin Porzay (76%) - qui retient une grande part de ses actifs (cf page 17) - attire l'attention.

En Cornouaille, seule cette communauté, la commune de Pont l'Abbé (76%), les quartiers de Quimper centre (67%), Penhars (76%), et de Concarneau centre (79%) ont une part d'actifs en emploi utilisant leur voiture pour rejoindre leur travail inférieure à la moyenne nationale hors Ile-de-France.

Les emplois du nord et du sud de Quimper sont principalement rejoints en voiture : 96% pour les emplois situés sur Kerfeunteun nord (cité administrative de Ty Nay, Gourvilly ...) et 94% sur Quimper Sud (Ergué Armel, Creac'h Gwen, le Guelen...). En effet, ces grandes zones d'activités, particulièrement bien reliées au réseau routier, restent peu attractives pour d'autres modes de déplacement que la voiture.

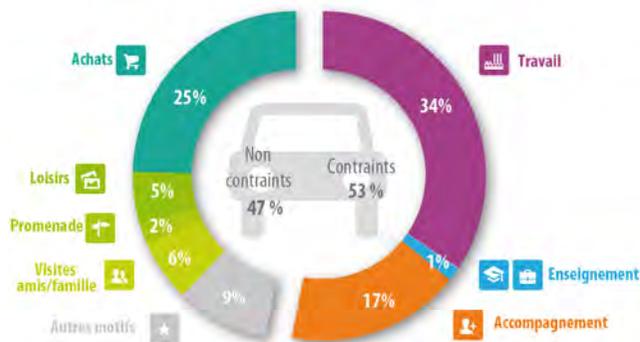
Douarnenez (92%) et Quimperle (91%) confirment la prédominance de la voiture en dépit des réseaux de transports en commun. De même, malgré les dessertes TER, les emplois à Rosporden et Scaër-Bannalec* sont à plus de 94% rejoints en voiture. Ceci peut s'expliquer en considérant que les actifs ouvriers des grands employeurs, situés à distance des gares, utilisent peu le train. 95% des actifs rejoignent également en voiture les emplois du pôle urbain d'Audierne/Plouhinec/Esquibien et 96% pour la couronne nord-ouest de Pont-l'Abbé.

Un tiers des déplacements en voiture sont de nature professionnelle (contre 28% en moyenne tous modes) et un quart est lié aux achats.

Le taux d'occupation des voitures tous motifs confondus est faible en Cornouaille (1,3), inférieur à la moyenne bretonne (1,4). En particulier, le travail est une activité pour laquelle le partage est rare.

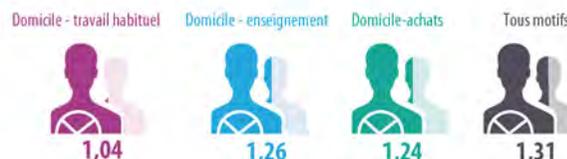
*Le fait que la commune de Bannalec ne soit pas individualisée dans l'enquête limite également l'analyse de l'impact du TER.

Répartition par motif des déplacements effectués en voiture comme conducteur



Taux d'occupation moyen des voitures selon les motifs combinés

Sont uniquement considérés les déplacements dont le mode principal est voiture comme conducteur



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

En Bretagne, le taux d'occupation moyen est de 1,4 personnes par véhicule en 2008 (1,5 en 1994) et 73% des déplacements sont effectués avec le seul conducteur.

Source : ENT D 2008 Bretagne



QUEL EST L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN (TRAIN, BUS, CARS) ?



CHIFFRES CLÉS ...

- **76%** des habitants déclarent ne **jamais utiliser les transports en commun** (hors train)
- **3%** des habitants déclarent utiliser **tous les jours les cars Penn-ar-Bed**

Les transports en commun (TC) considérés comprennent l'ensemble des bus, cars (y compris scolaires) et trains. Les transports en commun urbains (TCU) désignent les réseaux gérés par une Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU), à savoir la TUD, la QUB, Coralie et TBK. Ils incluent à la fois des bus et des cars sur les tronçons péri-urbains.

Les transports en commun représentent une part modale de 4,4% en Cornouaille, situant le territoire sous la moyenne bretonne mais comparable aux territoires d'EDVM : 4,6% (de 2% à Draguignan à plus de 6% à Beauvais, Colmar ou Châlon-sur-Saône). Trois habitants sur quatre n'utilisent jamais ces modes.

C'est la ville de Quimper, avec une part modale de 8% en moyenne, qui tire l'utilisation des TC vers le haut en Cornouaille. Mais les variations sont fortes : de 14% à Penhars à moins de 4% à Kerfeunteun centre.

A Concarneau, c'est le nord de la commune qui utilise le plus les TC : 5%. Les communes de CCA au nord de Concarneau utilisent également à plus de 5% les TC, à la fois le réseau urbain et le réseau départemental.

La part des TC au global est faible à Douarnenez : 2% avec seulement 0,7% pour les TC urbains. Quimperlé et Scaër-Bannalec se distinguent par une part modale du train supérieure à 1%.

Le travail ne représente que 3% des motifs de déplacements des usagers des cars Penn-ar-Bed.

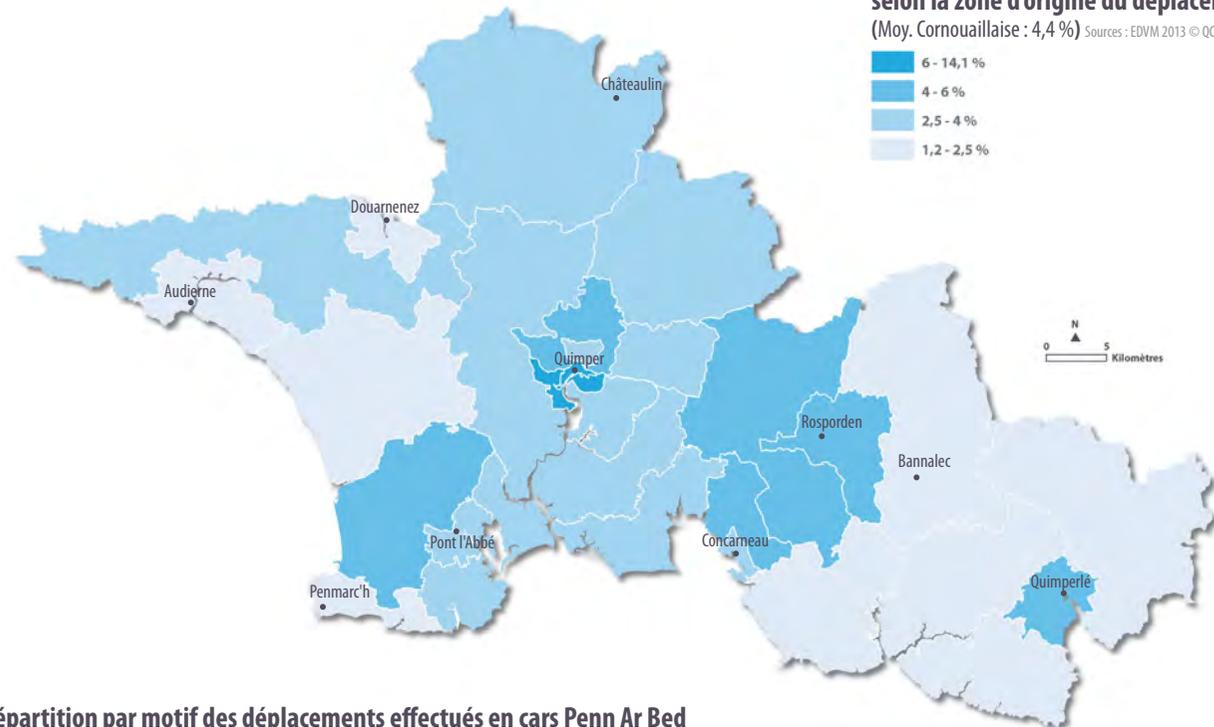
ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

	Cornouaille	Bretagne	France (hors IdF)
	4,4%	5,2%	5,7%

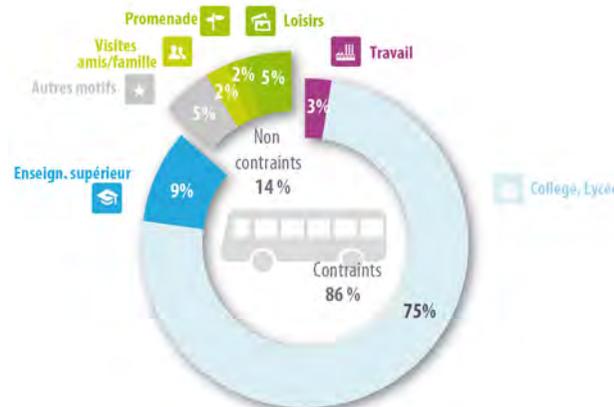
Source : ENT D 2008 Bretagne

Part modale des transports en commun selon la zone d'origine du déplacement

(Moy. Cornouaillaise : 4,4 %) Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



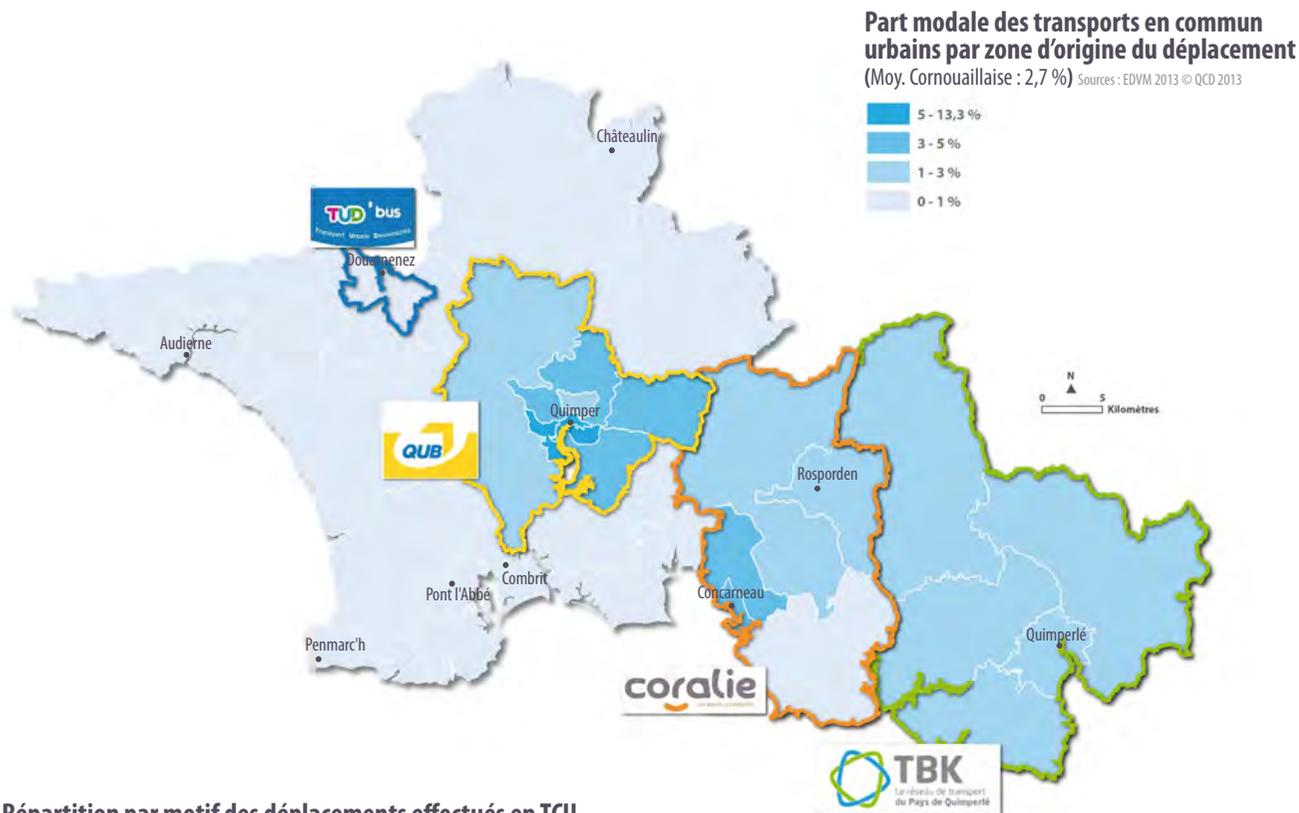
Répartition par motif des déplacements effectués en cars Penn Ar Bed



Répartition par type de transports en commun

	Tous TC	TCU	Penn-Ar-Bed	Autres cars	Train
Quimper	8,1%	7,0%	0,7%	0,4%	0,0%
Villes secondaires	3,6%	2,3%	0,3%	0,7%	0,3%
D3 Douarnenez	2,0%	0,7%	0,5%	0,8%	0,0%
Concarneau	4,2%	3,4%	0,3%	0,4%	0,0%
Quimperlé	4,7%	2,4%	0,0%	1,0%	1,2%
Autres communes	2,9%	0,9%	1,2%	0,8%	0,1%
Ensemble - Part	4,4%	2,6%	0,9%	0,7%	0,2%
Ensemble - Volume	45 642	26 908	9 080	7 288	2 366

QUEL EST SPÉCIFIQUEMENT L'USAGE DES TRANSPORTS URBAINS ?



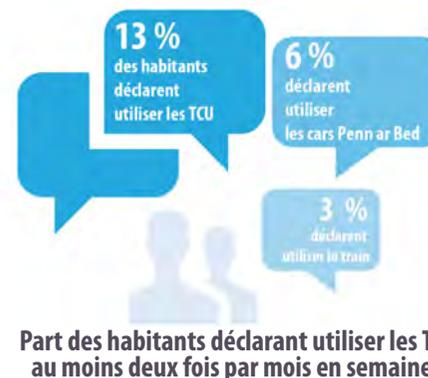
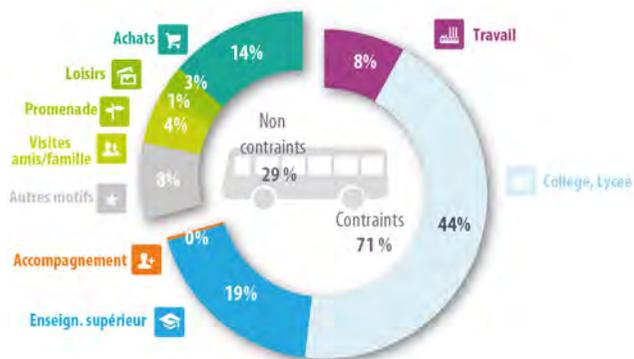
CHIFFRES CLÉS ...

- **26 900 déplacements** en transports en commun urbains chaque jour, soit 0,09 déplacements par personne.
- **75%** des habitants des 4 péri-mètres des transports urbains déclarent **ne jamais utiliser les TCU**

Les motifs d'utilisation des TCU sont nettement plus variés que celle des cars. Ils restent marqués par le poids des déplacements contraints avec 63% de motifs scolaires mais aussi 8% liés au travail. On notera surtout les 14% de déplacements en TCU liés aux achats.

En dehors des périmètres de transports en commun urbain, la part modale des déplacements utilisant ces transports est très faible, souvent nulle sur l'ouest Cornouaille. Toutefois, dans les communes de la façade littorale allant de Penmarc'h à Combrit (hormis Pont l'Abbé), cette part modale varie entre 0,5% et 0,6%. Dans le prolongement de cette côte, les communes littorales du Pays Fouesnantais atteignent 0,7%. Bien que depuis ces communes, un autre mode de transport soit nécessaire pour rejoindre un réseau de TC urbain, ces chiffres illustrent le fait qu'un certain nombre d'habitants de ces communes littorales utilisent certainement le réseau quimpérois.

Répartition par motif des déplacements effectués en TCU



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Part modale de TCU :

2,7 % en Cornouaille
2,8 % moyenne EDVM 2000-2012 (de moins de 1% à Dinan, les Sables-d'Olonnes, et Périgueux à plus de 4,5% à la Rochelle et Angoulême).
Source : La mobilité dans les villes moyennes, CERTU/CETE, mars 2011

QUEL EST L'USAGE DES MODES ACTIFS (MARCHE ET VÉLO) ?



CHIFFRES CLÉS ...

- **18 %** de déplacements à pied ou vélo
- **172 000** déplacements à pied par jour
- **1,4** vélo par ménage
- **2%** des habitants déclarent utiliser le vélo tous les jours

Les « modes actifs » désignent la marche à pied et le vélo. Ils représentent seulement 18% des déplacements en Cornouaille contre 25% en moyenne dans les enquêtes EDVM menées sur la France entière. La marche à pied est la caractéristique des centres urbains et des villes portuaires (part supérieure à 20%) à l'exception de Quimperlé.

Les modes actifs sont plus associés aux motifs non-contraints, notamment la marche avec 1/3 de déplacements d'achat et 1/4 de déplacements de promenade. La marche est aussi utilisée pour la pause déjeuner et les démarches (administratives, médicales). Le vélo a une vocation plus variée et plus utilitaire (avec un quart de déplacements liés au travail).

Toutefois, comme dans l'ensemble de la Bretagne les déplacements en vélo sont peu nombreux. En Cornouaille, ils sont plus importants en milieu péri-urbain.

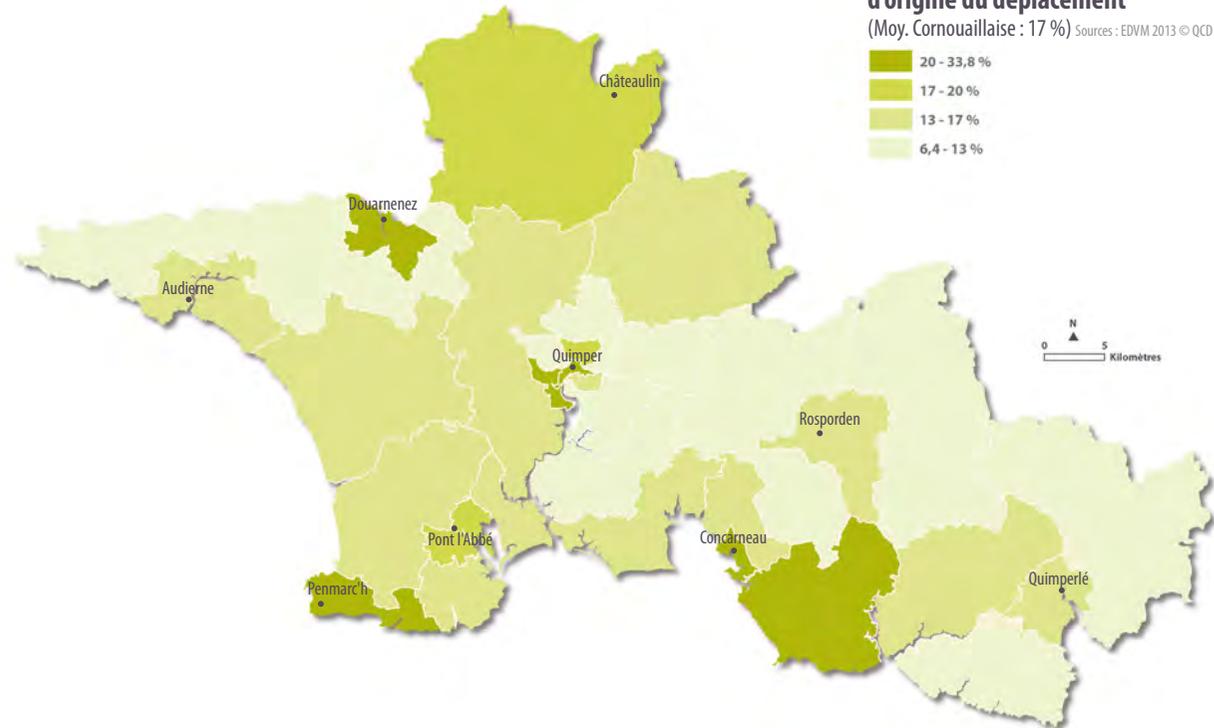
ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

	Bretagne	France (hors IdF)
Marche à pied	20%	20%
Vélo	1%	3%
Modes actifs	21%	23%

Source : ENT2 2008 Bretagne

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

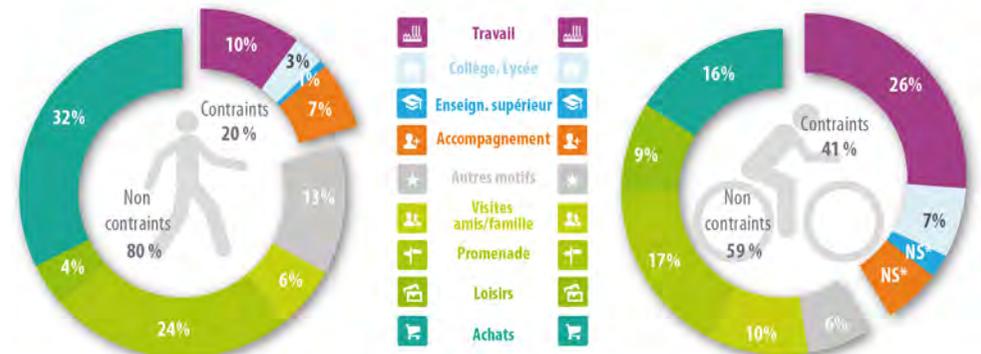
(Moy. Cornouaille : 17 %) Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Répartition des modes actifs

	Modes actifs	Marche à pied	Vélo
Quimper	20,3%	19,9%	0,5%
Villes secondaires	20,8%	20,2%	0,6%
D3 Douarnenez	23,1%	23%	0,1%
Concarneau	22,6%	21,3%	1,3%
Quimperlé	15,7%	15,6%	0,1%
Autres communes	16,7%	15%	1,7%
Ensemble - Part	17,9%	16,7%	1,2%
Ensemble - Volume	183 931	171 662	12 269

Répartition par motif des déplacements effectués en marche à pied et en vélo



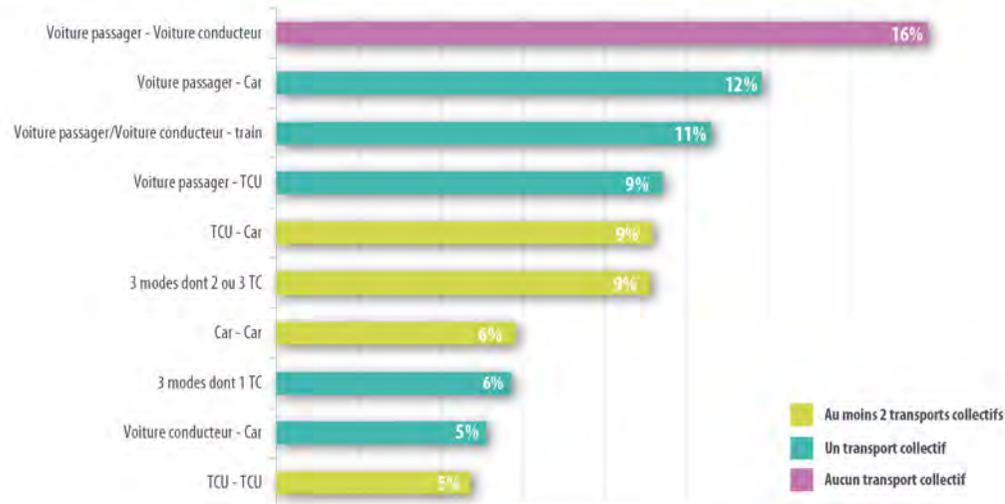
* : donnée non significative

QUELLES SONT LES PRATIQUES MULTIMODALES ?

▼ Un **déplacement multimodal** est un déplacement lors duquel deux modes mécanisés ou plus sont empruntés pour se rendre d'une origine à une destination. A noter que les modes peuvent être identiques s'ils sont utilisés successivement par exemple un déplacement bus-bus est considéré comme multimodal. Lorsqu'un même déplacement utilise plusieurs modes mécanisés, chaque partie du déplacement utilisant un mode mécanisé est appelée **trajet ou voyage**.

Les combinaisons de modes les plus pratiquées*

* les combinaisons de modes ne désignent pas un ordre entre les modes utilisés : car-voiture ou voiture-car sont réunies et ne sont qu'une seule et même combinaison. Ne sont affichées que les combinaisons représentant plus de 500 déplacements.



Dans la méthodologie des EDVM, la marche n'est retenue comme mode que si elle constitue le seul mode de déplacement utilisé pour un trajet. Ainsi, l'analyse de la multimodalité s'intéresse ici à la combinaison de modes dits « mécanisés ».

Avec 12 000 déplacements par jour, soit 1,2% de l'ensemble des déplacements (1,4% de l'ensemble des déplacements mécanisés), les déplacements combinant plusieurs modes mécanisés sont extrêmement minoritaires.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

Part de déplacements multimodaux :

1,2 % en Cornouaille
0,8 % Moyenne EDVM 2000-2010 (de moins de 0,5 % à Colmar et Chalon sur Saône à plus de 1,4 % à Calais)
 Source : La mobilité dans les villes moyennes, CERTU/CETE, mars 2011

Dans **71%** des cas, le déplacement **comprend une partie en voiture**, soit en tant que passager, soit en tant que conducteur. La combinaison la plus rencontrée (16%) est d'ailleurs l'enchaînement d'un tronçon en tant que conducteur avec un tronçon en tant que passager (et inversement). On peut penser que cette pratique multimodale correspond à du covoiturage. Cependant, un certain nombre de personnes effectuant ces trajets déclarent également ne jamais faire de covoiturage.

Ce cas mis à part, la plupart des trajets multimodaux sont des trajets dans lesquels la personne se déplaçant est déposée à un transport en commun (car, train ou TCU) par une autre personne (32%).

La multimodalité entre réseaux de transports en commun concerne 29% des déplacements intermodaux, soit 0,3% des déplacements totaux.

CHIFFRES CLÉS ...

- **12 000** déplacements multimodaux par jour
- soit **1,2%** des déplacements totaux

▼ **29%** des déplacements multimodaux sollicitent au moins 2 transports collectifs



QUI SONT LES USAGERS RÉGULIERS DE LA VOITURE, DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DU VÉLO ?

CHIFFRES CLÉS ...

- **51 %** des usagers réguliers des **cars Penn ar Bed** ont **moins de 18 ans**
- **60 %** des **usagers réguliers du vélo** sont des **hommes** (au moins 2 fois par semaine)
- **12 %** des usagers des **TCU** n'ont **pas de voiture** dans leur ménage

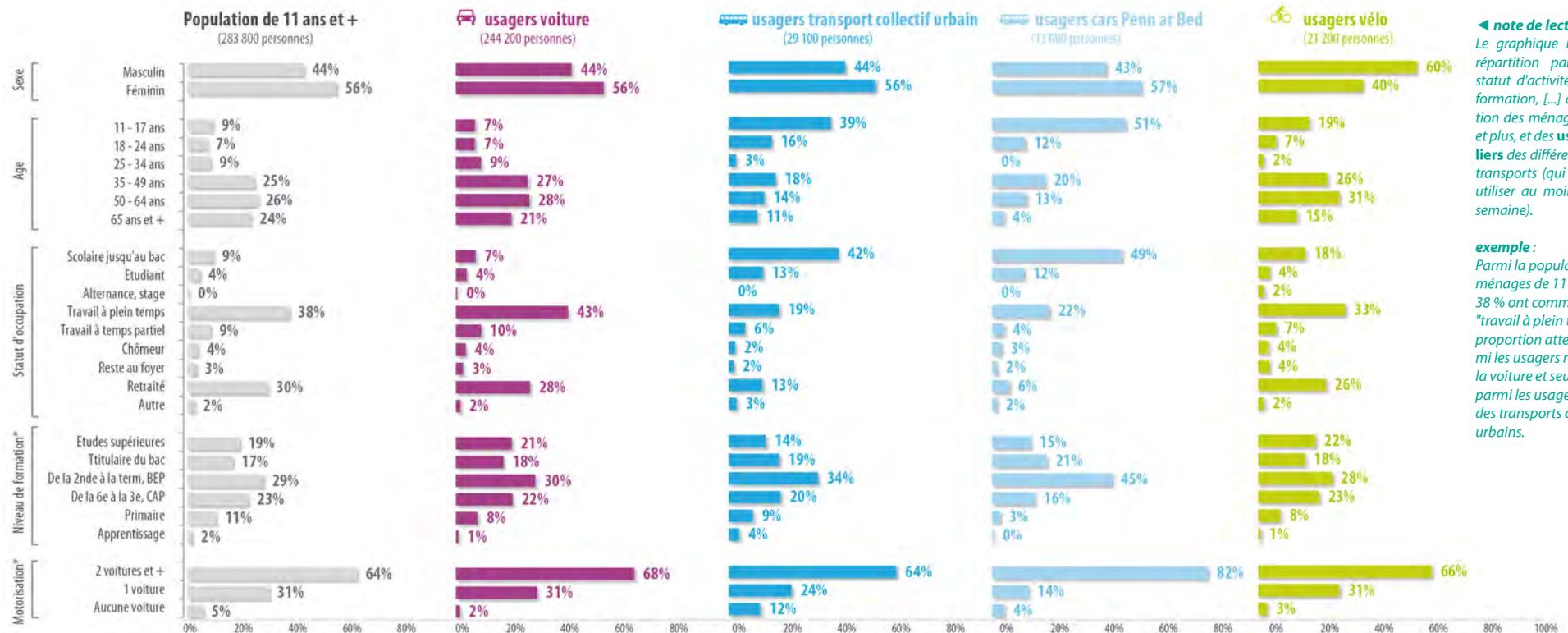
On appelle **usagers réguliers** d'un mode de transport les personnes déclarant l'utiliser au moins deux fois par semaine.

Les usagers réguliers de la voiture ont des caractéristiques très proches de celles de l'ensemble de la population. Toutefois les tranches d'âge actives sont logiquement en légère surreprésentation. Parmi les différentes activités, les travailleurs à temps plein dominant : ils représentent 43% des usagers réguliers de la voiture, soit 5 points de plus qu'en moyenne dans la population. Viennent en second, les retraités, représentant 28% des utilisateurs de la voiture, juste 2 points en dessous de leur part dans la population.

La clientèle des bus et des cars est très largement dominée par les moins de 18 ans, composée respectivement de 42% et 49% de scolaires jusqu'au bac alors qu'ils ne représentent que 9% de la population. Les travailleurs à temps plein représentent la seconde

classe d'activité dans les bus urbain (19%) devant les retraités. Leur représentation est néanmoins 20 points inférieure à celle observée en moyenne dans la population (38%). Les ménages sans voiture sont surreprésentés dans les TCU, représentant 12% de ces ménages (contre 5% de l'ensemble des ménages) : les TCU sont une réelle alternative pour ces personnes. L'usage du car est un complément pour des ménages très motorisés (82% de ménages de 2 voitures et +), notamment pour les scolaires dans le péri-urbain.

La différence homme/femme notable se situe au niveau de **l'usage du vélo** en semaine, qui est une pratique masculine dominée par les actifs à plein temps (33%), plutôt diplômés. Les scolaires sont bien représentés pour cet usage : 18%, le double de leur représentation moyenne. Bien que 4 points moins présent en vélo que sur l'ensemble des modes de déplacements, les retraités restent la deuxième classe d'occupation principale à utiliser la bicyclette (26%).



note de lecture :
Le graphique représente la répartition par sexe, âge, statut d'activité, niveau de formation, [...] de la population des ménages de 11 ans et plus, et des usagers réguliers des différents modes de transports (qui déclarent les utiliser au moins 2 fois par semaine).

exemple :
Parmi la population des ménages de 11 ans et plus, 38 % ont comme activité "travail à plein temps". Cette proportion atteint 43 % parmi les usagers réguliers de la voiture et seulement 19 % parmi les usagers réguliers des transports collectifs urbains.

* Note : Le niveau de formation est basé sur la population non scolarisée de 11 ans et plus. La motorisation est le nombre de véhicules du ménage.

LES FLUX



▲ Pour l'analyse des flux, le découpage privilégié est celui en 7 grands territoires.



OÙ SE DÉPLACENT-ILS ?

CHIFFRES CLÉS ...

- **95 %** des déplacements des Cornouaillais se font au sein de la Cornouaille
- **23 800** habitants sortent de la Cornouaille chaque jour (soit **8 %** de la population de 11 ans et +)
- Près de **40%** des flux extérieurs se font avec l'agglomération de Lorient

23 800 habitants de 11 ans et + sortent de la Cornouaille chaque jour, soit 8%. Cette part de la population sortant du périmètre est usuellement utilisée pour mesurer le degré d'autonomie du territoire. Avec une façade extérieure essentiellement maritime, 330 km de côtes, la Cornouaille est à ce titre logiquement **un territoire très autonome dans son fonctionnement.**

Seuls 47 000 déplacements ont lieu entre la Cornouaille et l'extérieur (5% des flux totaux). Parmi ces flux extérieurs, on note l'**attractivité de l'agglomération lorientaise** (17 800 déplacements, 38% des flux d'échange avec l'extérieur), voisine directe du Pays de Quimperlé, tandis que Brest Métropole n'exerce qu'une influence limitée sur la Cornouaille (avec des flux vers le Finistère très éclatés).

80% des flux sont des déplacements internes aux 7 territoires, 15% des flux ont lieu entre les 7 grands territoires cornouaillais (D7).

Selon les 7 grands territoires cornouaillais, les différences de flux internes, et donc d'autonomie sont importantes : seuls 53% des flux sont internes dans le Pays Fouesnantais contre 78% dans l'ensemble Douarnenez Communauté/Cap Sizun.

80 % flux internes

826 000 déplacements

◀ un flux interne est un flux dont l'origine et la destination sont dans le même grand territoire (D7).

15% flux d'échanges entre D7

149 000 déplacements

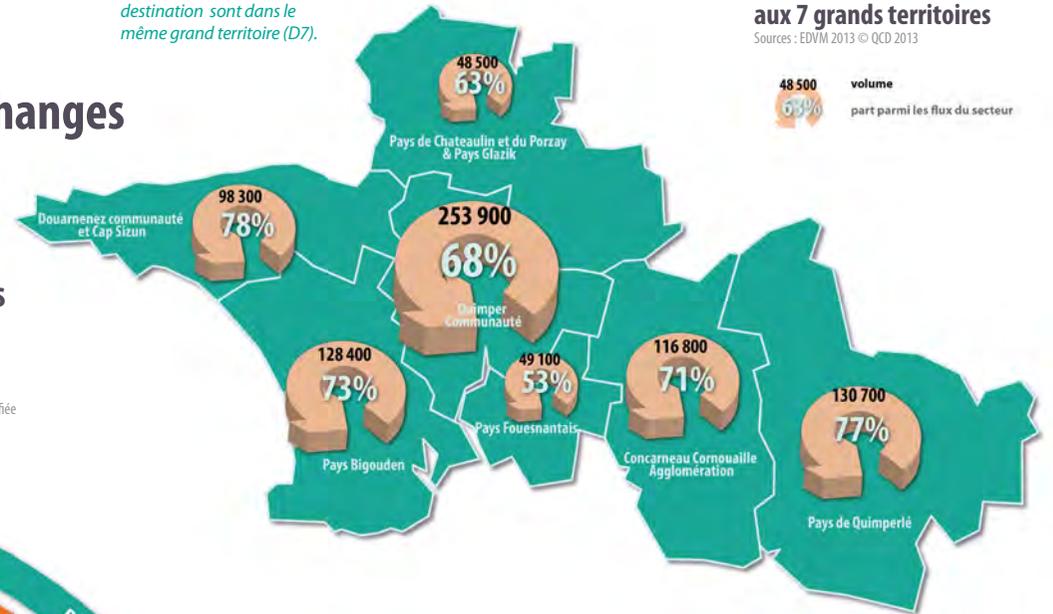
5% flux d'échanges avec l'extérieur

47 000 déplacements

1% des flux ont une origine ou une destination non identifiée

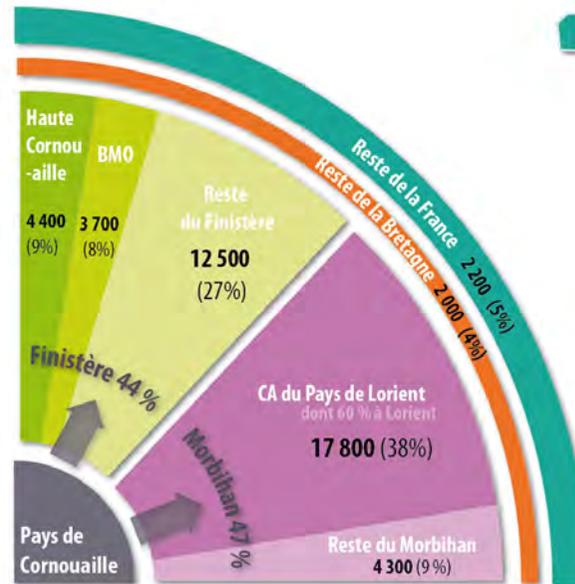
Flux internes aux 7 grands territoires

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



▲ note de lecture :

Les symboles sont proportionnels au volume de flux internes. Le pourcentage correspond à la part de flux internes du secteur sur l'ensemble des flux du secteur (flux internes, entrants et sortants).



Répartition des flux d'échange avec l'extérieur

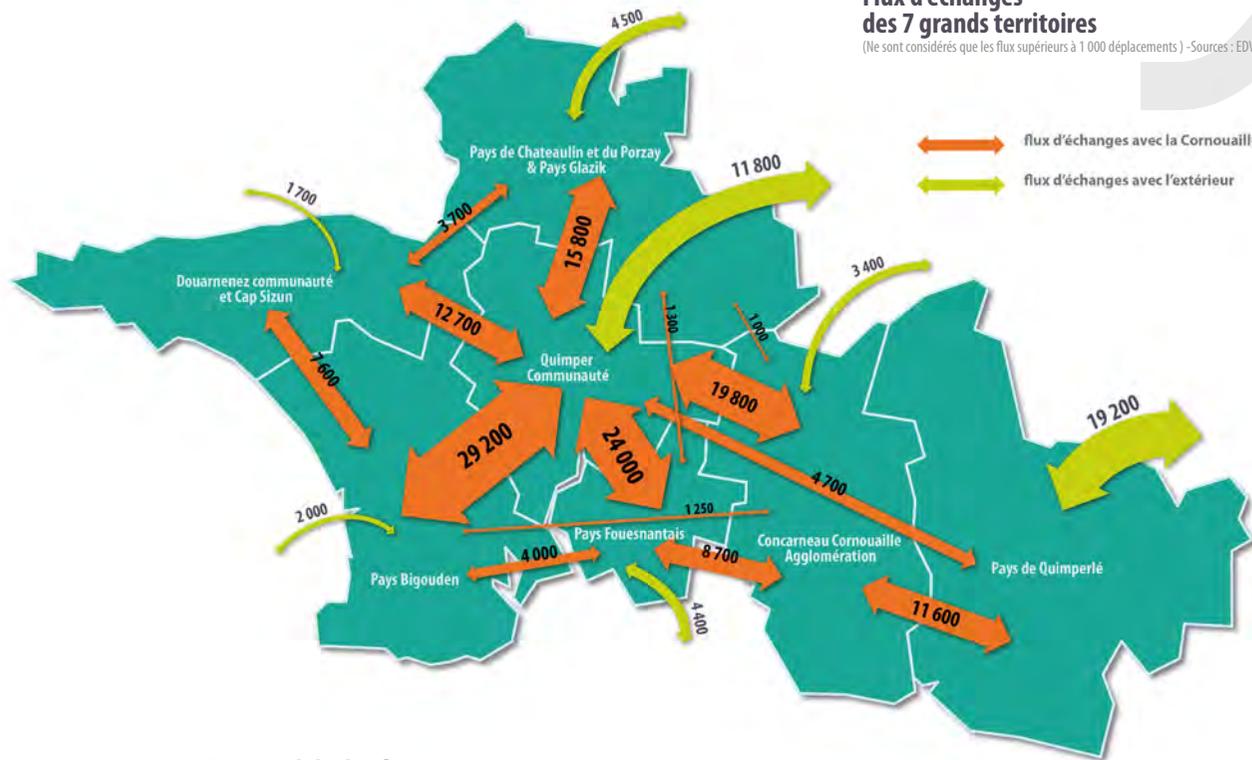
ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ...

La Cornouaille présente la plus faible part de de la population sortante de son périmètre parmi les territoires d'EDVM.

8 % en Cornouaille
19 % Moyenne des EDVM (de 11% à Nevers, Boulogne, à plus de 25 % pour Arles)
 Source : ENT D 2008 Bretagne

Flux d'échanges des 7 grands territoires

(Ne sont considérés que les flux supérieurs à 1 000 déplacements) - Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



La Cornouaille est marquée par une forte attractivité de son agglomération centrale : plus de 374 000 déplacements ont pour zone d'origine et/ou de destination Quimper Communauté, soit 36% de l'ensemble des flux.

En volume, c'est logiquement le grand ensemble des deux communautés du Pays Bigouden, secteur comptant le plus de déplacements (plus de 175 000) après Quimper Communauté, qui entretient le plus de flux avec l'agglomération centrale : 29 200 déplacements. Vient juste derrière le Pays Fousnantais avec 24 000 échanges avec Quimper Communauté pour 93 000 déplacements et Concarneau Agglomération avec 19 800 flux avec l'agglomération centrale pour 164 000 déplacements.

Si on calcule la part des échanges avec Quimper Communauté dans l'ensemble des déplacements de chaque EPCI, c'est bien le Pays Fousnantais qui entretient le plus de liens avec l'agglomération centrale : 26% des flux du Pays Fousnantais se font avec Quimper Communauté. Viennent ensuite les Pays Glazik et de Châteaulin Porzay réunis (part de 21%), le Pays Bigouden (17%), CCA (12%), Douarnenez Communauté - Cap Sizun (10%) et la COCOPAQ (3%).

Part modale des flux

						Autres
Flux internes	Ville de Quimper	63%	8%	27%	2%	
	Ville de Douarnenez	65%	0%	30%	4%	
	Ville de Concarneau	63%	4%	32%	1%	
	Ville de Quimperlé	73%	1%	25%	2%	
	Autres communes	75%	2%	20%	2%	
Entre Quimper et...	Ville de Douarnenez	71%	20%	0%	9%	
	Ville de Concarneau	93%	2%	0%	5%	
	Ville de Quimperlé	84%	0%	0%	16%	
	Autres communes	88%	7%	1%	4%	
Flux vers l'extérieur		85%	8%	1%	6%	

Pour les flux internes des villes, la part des modes actifs (marche et vélo) est la plus forte à Concarneau (32%). Douarnenez et Quimperlé ont une part modale TC faible.

Pour les déplacements interurbains, la liaison entre Quimper et Douarnenez est portée à un niveau élevé par les cars départementaux : 20%. Inversement celle-ci est faible entre Quimper et Concarneau (2%) et quasi nulle avec Quimperlé.

▼ 36 % des flux ont pour origine et/ou destination Quimper Communauté

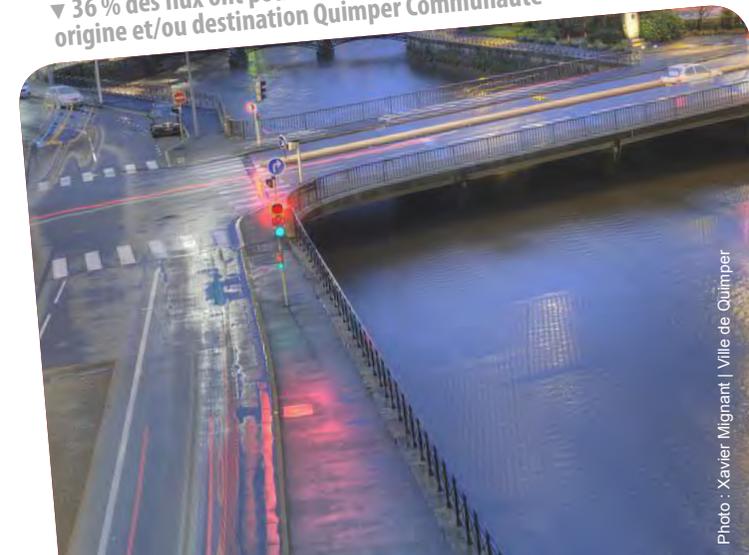


Photo : Xavier Mignant | Ville de Quimper

OÙ SE DÉPLACENT-ILS ? FOCUS SUR LE MOTIF TRAVAIL



▲ 68 % des déplacements à motif travail se font en déplacement interne à leur secteur



CHIFFRES CLÉS ...

• **31 %** des déplacements à motif travail dépassent l'échelle du secteur

La carte ci-contre représente la mobilité pour motif professionnel. Elle montre que le travail est un facteur de forte mobilité. En effet, les flux d'échanges entre territoires et avec l'extérieur pour motif professionnel sont plus importants qu'en moyenne : 31% des flux (23% entre les 7 grands territoires + 8% avec l'extérieur) contre 20% tous motifs confondus (15% entre les 7 grands territoires + 5% avec l'extérieur).

La seconde carte représente le solde entre territoires des flux d'actifs de leur domicile à leur lieu de travail. Elle montre le sens de la relation (de dépendance) et son acuité. Plus la flèche est épaisse, plus le différentiel d'attractivité est fort. En volume, c'est le Pays Fouesnantais qui a le solde le plus important avec Quimper (2 800 déplacements) puis le Pays Bigouden vers Quimper (2 300).

Ces volumes sont toutefois à nuancer. En effet, si 24% des flux domicile-travail (internes, entrants ou sortants) du Pays Fouesnantais sont orientés vers Quimper, cette proportion n'est que de 13% pour le Pays Bigouden. La dépendance aux emplois quimpérois est donc nettement plus forte pour le Pays Fouesnantais. Pour le Pays Bigouden, elle est juste équivalente à celle des Pays de Châteaulin et Glazik (14%).

Les communes de Quimper Communauté (hors Quimper) sont également fortement dépendantes des emplois de Quimper avec 23% de leurs flux domicile-travail orientés vers Quimper (2 400 déplacements). Toutefois, le sens inverse représente aussi 15% des flux (1 500), en lien avec la présence d'emplois sur ces communes (Ergué-Gabéric, Pluguffan, Plomelin). L'importance des 2 sens de flux symbolise la relation d'interdépendance de ces communes.

Le solde atteint 900 entre les communes de la COCOPAQ (hors ville-centre) et Quimperlé. Mais, seuls 10% des flux domicile-travail de ces communes sont orientés vers la ville-centre. Cette faible proportion est à relier à l'attractivité des emplois lorientais sur de nombreux habitants de la COCOPAQ.

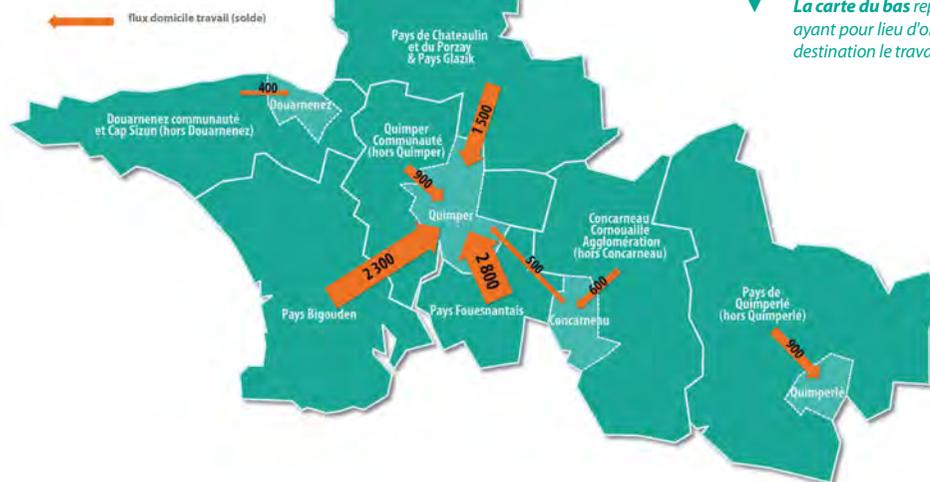
Flux de déplacements motif destination travail

(Ne sont considérés que les flux supérieurs à 1 000 déplacements) - Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Solde des flux domicile-travail entre les grands territoires et les villes centres

(Ne sont considérés que les flux supérieurs à 400 déplacements) - Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



note de lecture :

- ▲ La carte du haut représente les flux des déplacements à motif de destination travail c'est à dire quelque soit le lieu d'origine du déplacement.
- ▼ La carte du bas représente le solde des déplacements ayant pour lieu d'origine le domicile et comme lieu de destination le travail habituel.

UN BREF APERÇU PAR TERRITOIRE DE CORNOUAILLE



PAYS DE CHÂTEAULIN ET DU PORZAY - PAYS GLAZIK

76 600
déplacements



HABITANTS

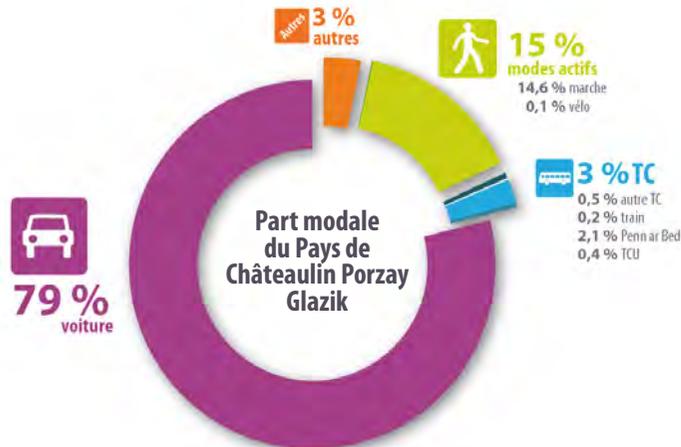
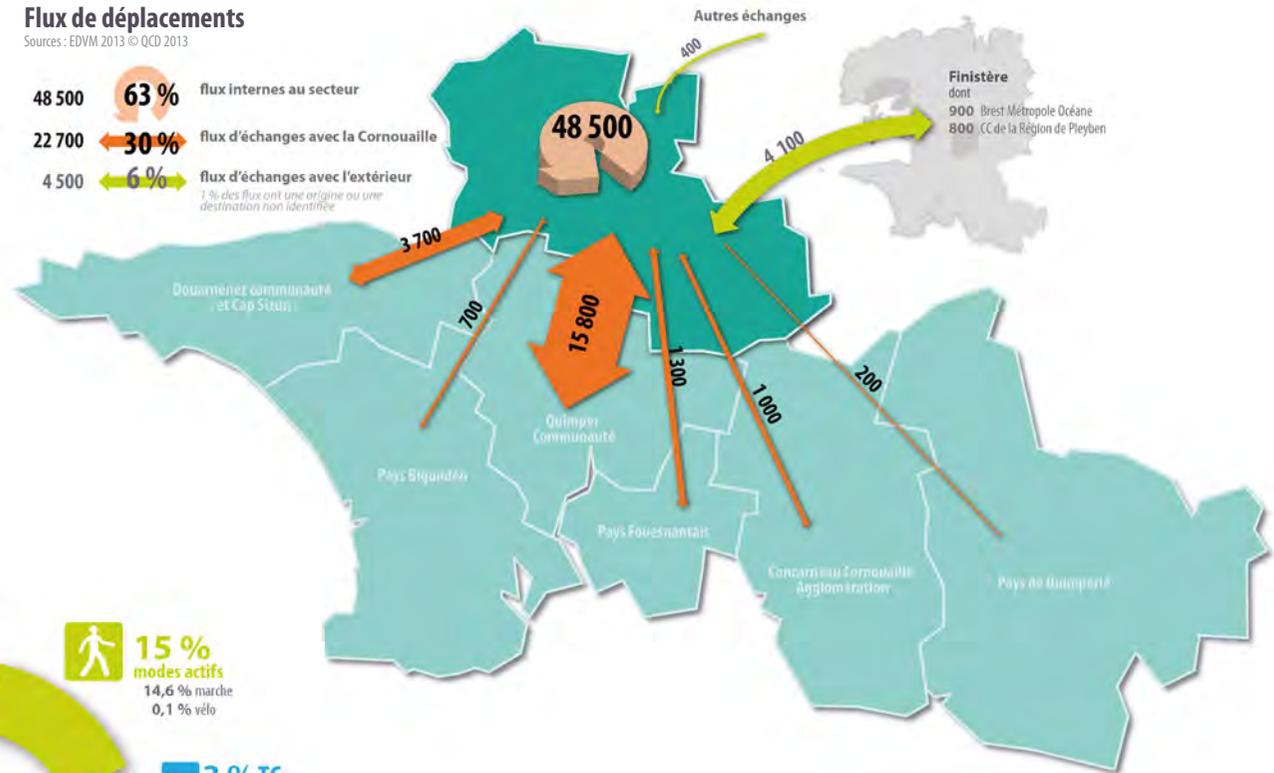


MOBILITE



Flux de déplacements

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Répartition modale des déplacements

	Volume				
Total déplacements des habitants	77 591	79%	3%	15%	3%
Total déplacements* sur le territoire	76 633	80%	3%	14%	2%
% des flux résidents	91%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)

DOUARNENEZ COMMUNAUTÉ - CAP SIZUN

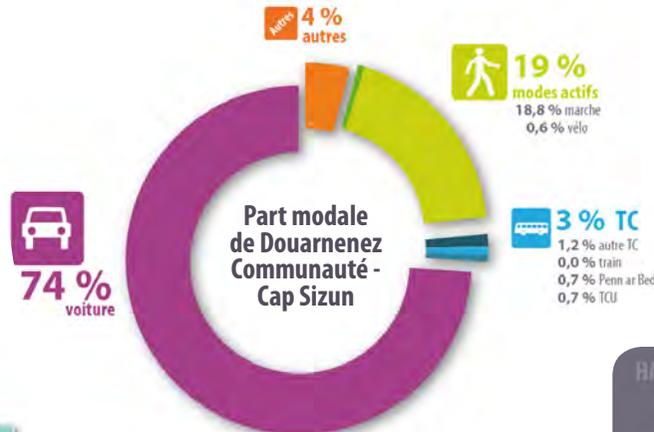
125 900
déplacements



Répartition modale des déplacements

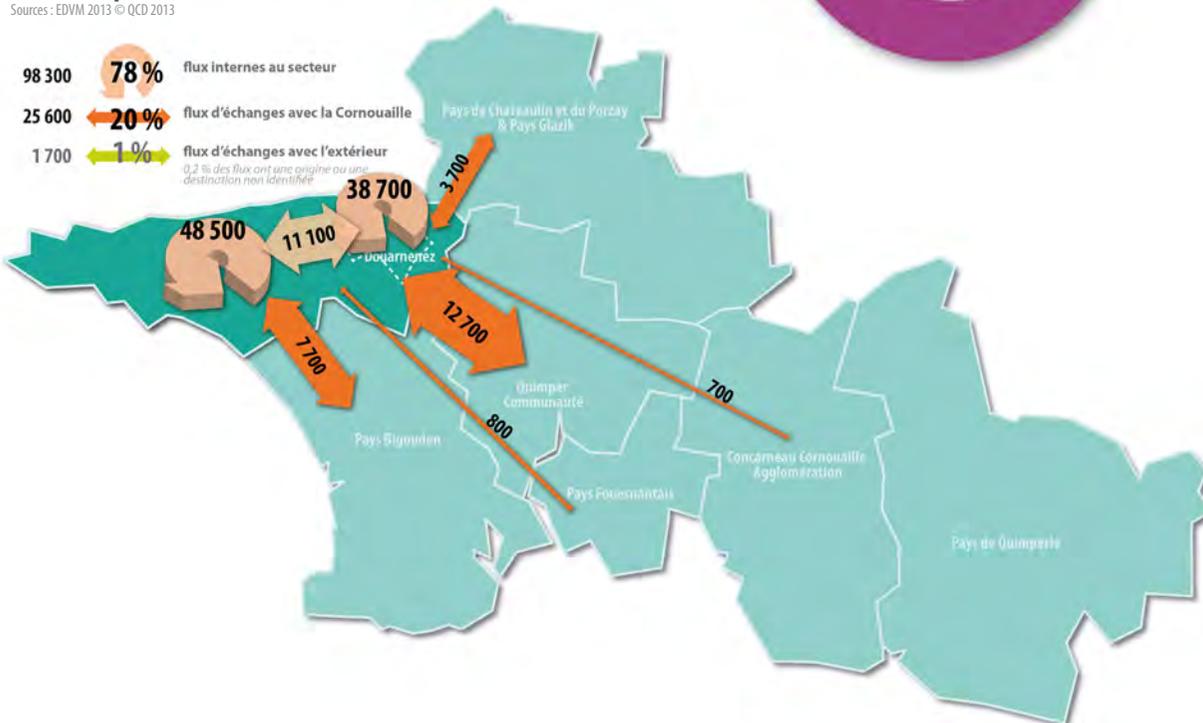
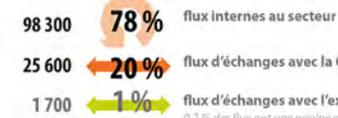
	Volume				
Total déplacements des habitants	109 390	74%	3%	19%	4%
Total déplacements* sur le territoire	125 934	77%	3%	17%	4%
% des flux résidents	84%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)



Flux de déplacements

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



PAYS BIGOUDEN



175 100
déplacements

HABITANTS

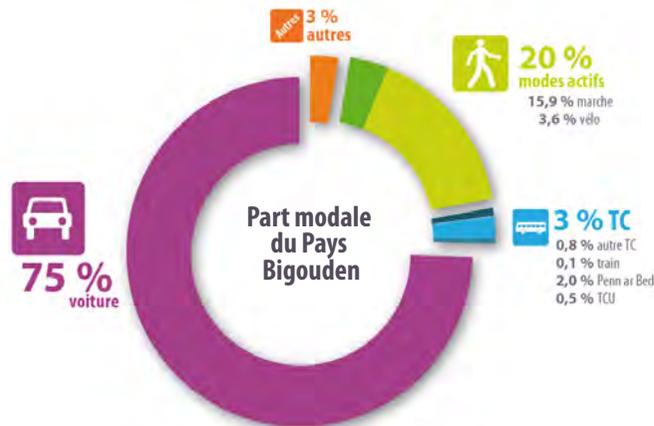
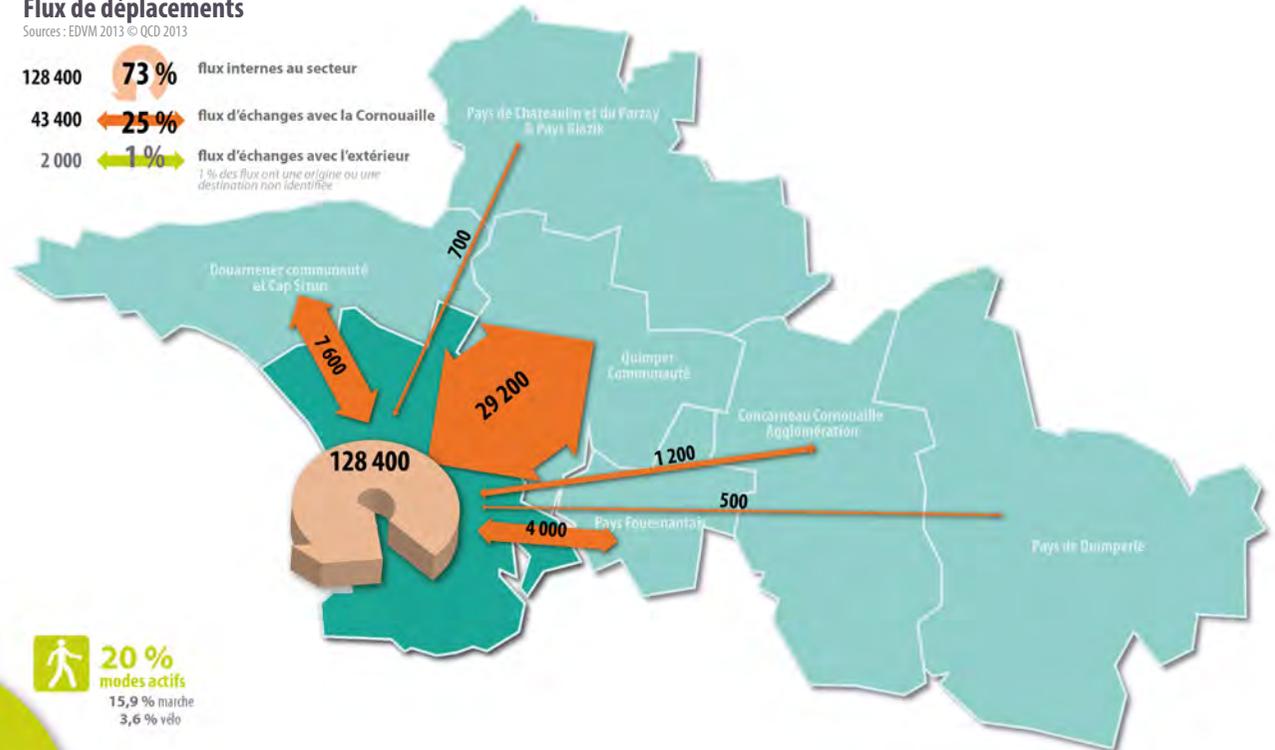
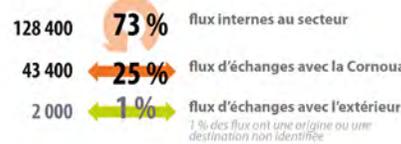


MOBILITE



Flux de déplacements

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Répartition modale des déplacements

	Volume				
Total déplacements des habitants	171 643	75%	3%	20%	3%
Total déplacements* sur le territoire	175 067	76%	3%	19%	2%
% des flux résidents	91%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)

QUIMPER COMMUNAUTÉ

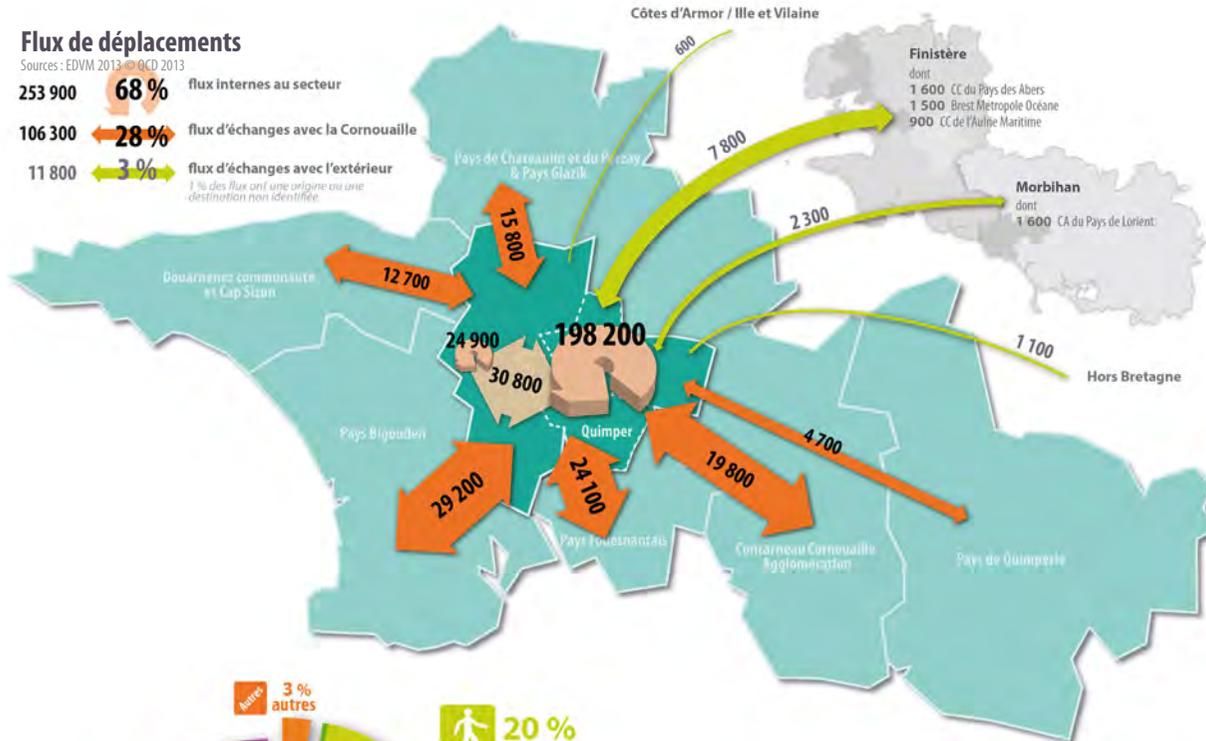
374 000
déplacements

86 534 Population municipale RP 2010
83 511 Population ménage EDVM
73 597 Population ménage EDVM 11 ans et +
1 317 Nombre de personnes enquêtées
41 441 Nombre de ménages EDVM
1 155 Nombre de ménages enquêtés

Flux de déplacements

Sources : EDVM 2013, OCD 2013

253 900 **68 %** flux internes au secteur
106 300 **28 %** flux d'échanges avec la Cornouaille
11 800 **3 %** flux d'échanges avec l'extérieur
1 % des flux ont une origine ou une destination non identifiée.

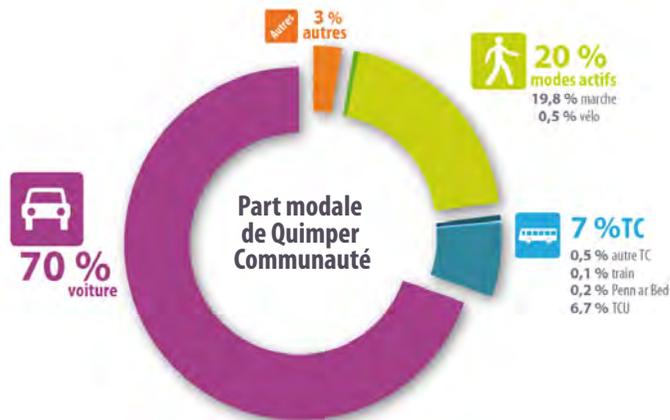


HABITANTS

- 2,02** Taille des ménages
- 76 %** Part d'actifs travaillant dans leur secteur de résidence
- 85 %** Taux de motorisation

MOBILITE

- 3,73** Nb moyen dépl. / jour / pers
- 11 %** Part de non-mobiles
- 54 mn** Budget-temps
- 28 %** Part dépl. à motif «travail»
- 23 %** Part dépl. à motif «achats»
- 18 mn** Durée moyenne «Domicile-Travail»
- 25 mn** Durée moyenne «Domicile-Ecoles»



Répartition modale des déplacements

	Volume				
Total déplacements des habitants	274 290	70%	7%	20%	3%
Total déplacements* sur le territoire	374 005	73%	7%	16%	3%
% des flux résidents	72%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)

PAYS FOUESNANTAIS

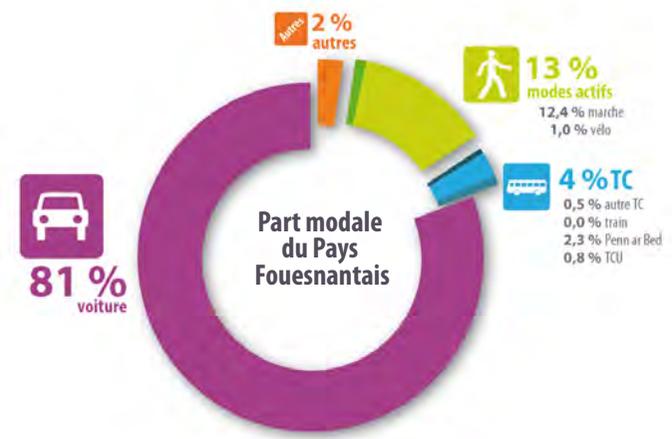
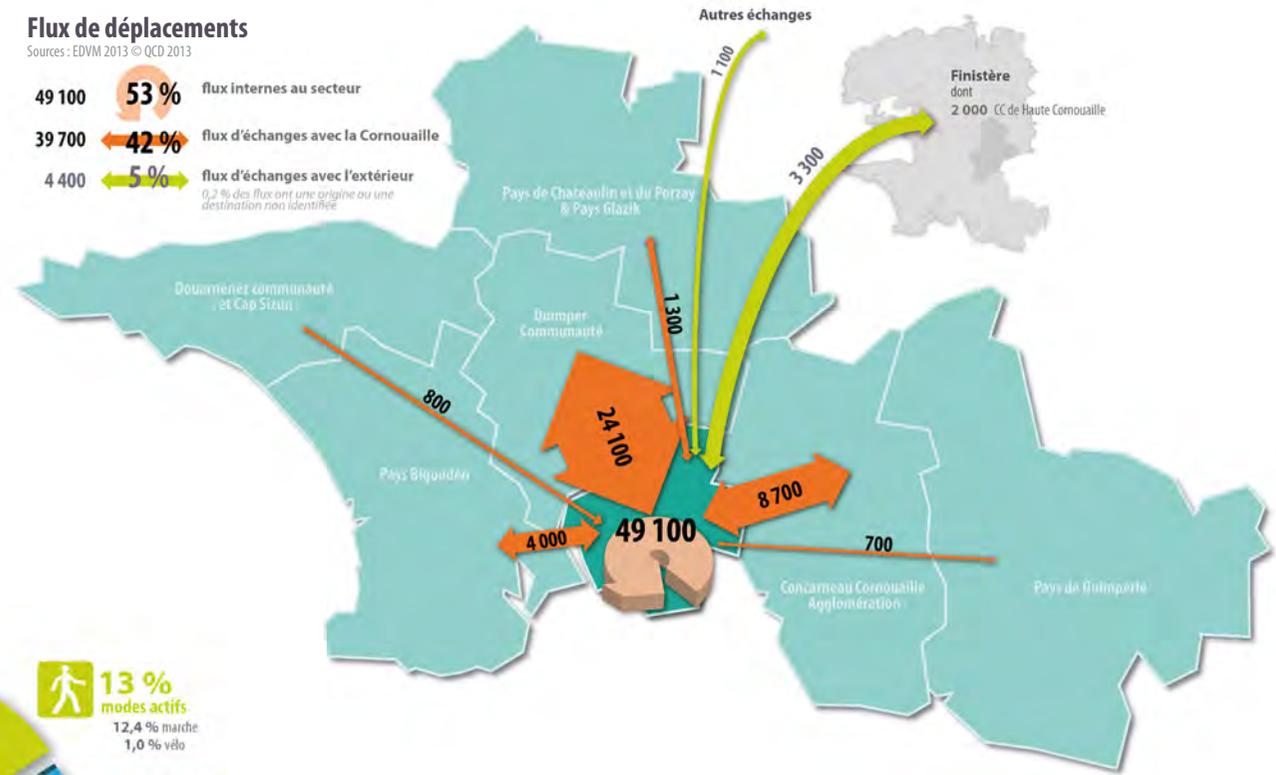
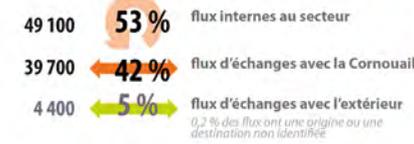


93 400
déplacements



Flux de déplacements

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013



Répartition modale des déplacements

	Volume				
Total déplacements des habitants	84 265	81%	4%	13%	2%
Total déplacements* sur le territoire	93 350	84%	3%	10%	3%
% des flux résidents	81%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)

CONCARNEAU CORNOUAILLE AGGLOMÉRATION

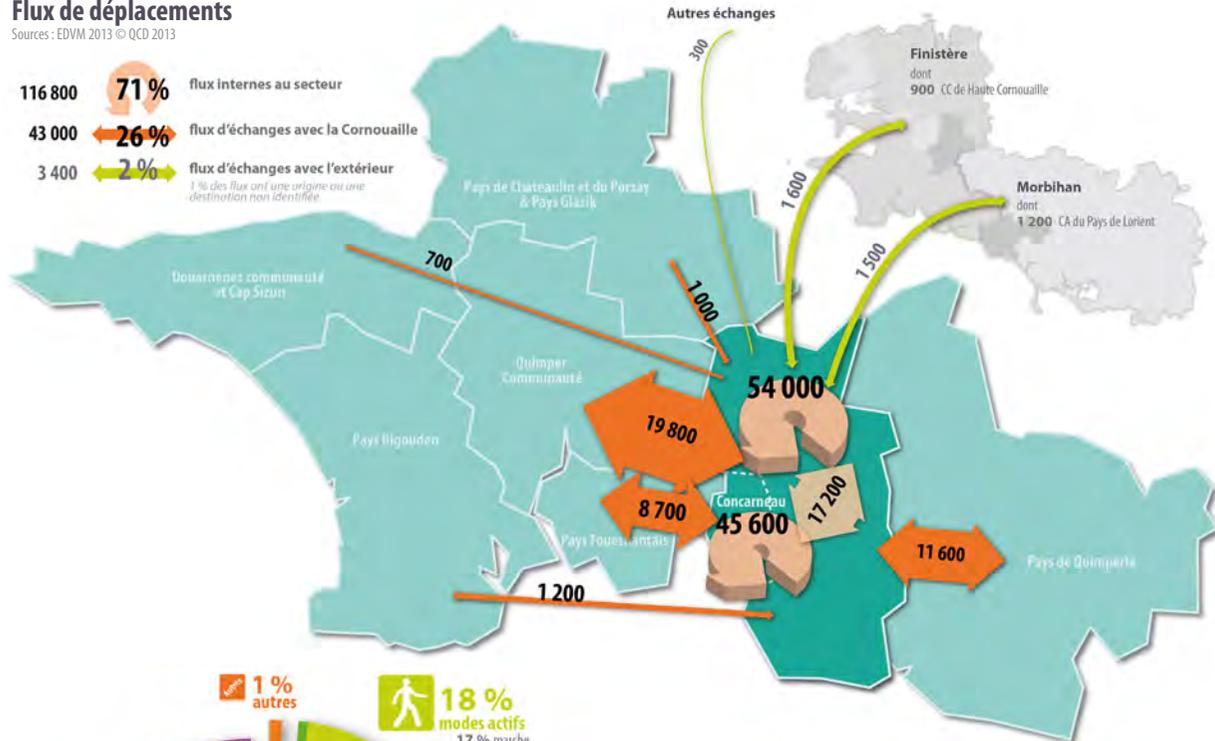
164 300
déplacements

49 053 Population municipale RP 2010
48 003 Population EDVM
42 213 Population ménage EDVM 11 ans et +
800 Nombre de personnes enquêtées
22 519 Nombre de ménages EDVM
695 Nombre de ménages enquêtés

Flux de déplacements

Sources : EDVM 2013 © QCD 2013

116 800 **71 %** flux internes au secteur
43 000 **26 %** flux d'échanges avec la Cornouaille
3 400 **2 %** flux d'échanges avec l'extérieur
1 % des flux ont une origine ou une destination non identifiée

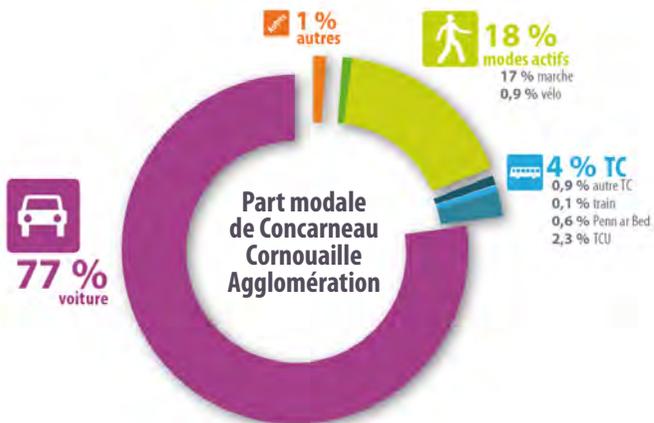


HABITANTS

2,13 Taille des ménages
64 % Part d'actifs travaillant dans leur secteur de résidence
89 % Taux de motorisation

MOBILITE

3,60 Nb moyen dépl. / jour / pers
14 % Part de non-mobiles
50 mn Budget-temps
28 % Part dépl. à motif «travail»
26 % Part dépl. à motif «achats»
18 mn Durée moyenne «Domicile-Travail»
22 mn Durée moyenne «Domicile-Ecoles»



Répartition modale des déplacements

	Volume				
Total déplacements des habitants	151 879	77%	4%	18%	1%
Total déplacements* sur le territoire	164 323	78%	4%	16%	1%
% des flux résidents	86%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)

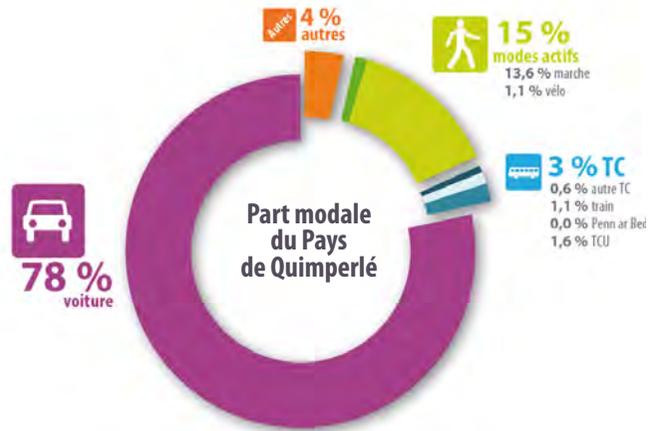
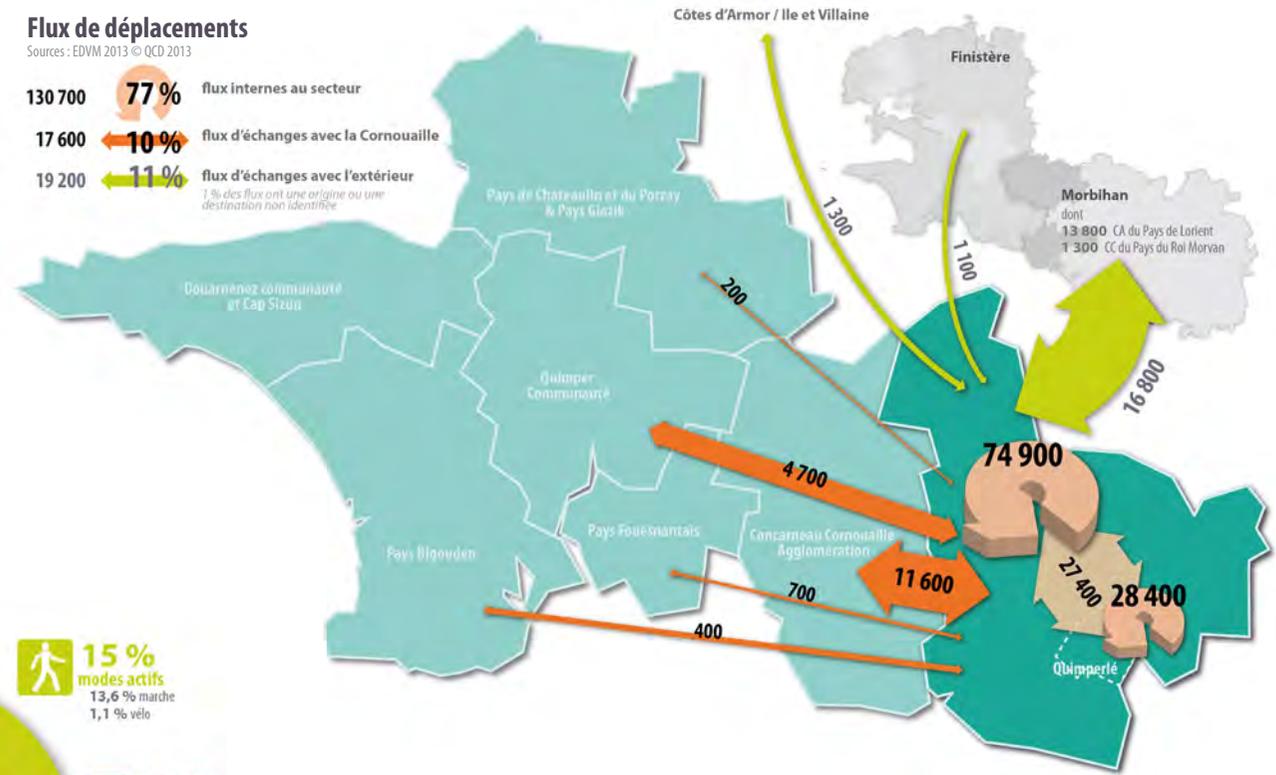
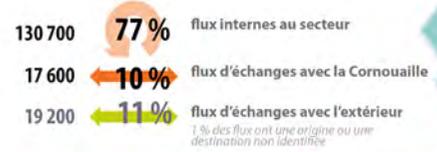
PAYS DE QUIMPERLÉ



168 900 déplacements



Flux de déplacements



Répartition modale des déplacements

	Volume				
Total déplacements des habitants	160 155	78%	3%	15%	4%
Total déplacements* sur le territoire	168 900	80%	3%	14%	3%
% des flux résidents	92%				
Cornouaille	1 029 214	75%	4%	18%	3%

* inclut les flux internes et les flux d'échange (avec les autres territoires de Cornouaille et l'extérieur)



Le financement de l'enquête a été assuré conjointement par Quimper Cornouaille Développement, l'Etat et le Conseil Général du Finistère

L'Enquête a été conduite par Quimper Cornouaille Développement avec l'assistance technique des services extérieurs du ministère de l'Équipement CETE de l'Ouest et CETE Nord-Picardie. Les sondages auprès des ménages et l'élaboration des données brutes ont été effectués par la société Test SA. Signalons aussi que les services des communautés adhérentes à Quimper Cornouaille Développement se sont investis dans cette enquête, apportant la technicité nécessaire à la production de résultats de qualité.

Etude et rapport réalisés par Quimper Cornouaille Développement - Octobre 2013

Directeurs de publication : Ronan Marcel / Luc Mallet

Directeur d'étude : Luc Mallet ; Chargées d'étude : Audrey Naulin, Jennifer Cheruel

Traitements statistiques : Audrey Naulin ; Cartographie, PAO et mise en page : Sébastien Legrand

Crédits photographiques : Quimper Cornouaille Développement sauf mention contraire

Impression CTRP Quimper - 200 exemplaires





Agence de Développement Economique et d'Urbanisme de Quimper Communauté et de Cornouaille
3 rue Pitre Chevalier – CS 40002 – 29018 Quimper Cedex
Tel 02 98 10 34 00 – Fax 02 98 10 34 10
www.quimper-cornouaille-developpement.fr

