

## Le transport routier de marchandises en Bretagne, en premier lieu pour les produits agricoles et alimentaires

Auteurs : Pascal Lauzier et Bruno Rul (Dreal)

### Les trois quarts des marchandises sont transportées au sein de la région

En 2016, 147 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la route en Bretagne, y compris celles à destination ou en provenance des autres régions

françaises<sup>1</sup>. Les trois quarts du volume de marchandises circulent d'un point à un autre de la région, sans en dépasser les frontières. Le dernier quart correspond, d'une part, aux marchandises arrivant par la route en Bretagne (14 %) et, d'autre part, à celles quittant la région (11 %).

La part des échanges interrégionaux est ainsi plus faible en Bretagne que dans les autres régions, en raison du positionnement excentré de la région. A contrario, dans le Centre-Val de Loire, les échanges avec les autres régions constituent quasiment la moitié (48,6 % en 2016) du volume de marchandises transportées par route, avec un important trafic de transit.

Vis-à-vis des autres régions, c'est avec ses voisines que les flux routiers de marchandises sont les plus importants en Bretagne. En premier lieu les Pays de la Loire, d'où proviennent 46 % des marchandises livrées en Bretagne, et où arrivent 41 % des marchandises quittant la Bretagne. Vient ensuite la Normandie, avec respectivement 17 % et 19 % des flux. Cette proximité des échanges résulte pour partie des coûts de transport, croissants avec la distance parcourue.

### 1 4 tonnes sur 10 transportées par la route sont des produits agricoles ou alimentaires

Les échanges routiers de marchandises en Bretagne en 2016

Nature des marchandises	Quantités transportées		Flux transportés		Distance moyenne parcourue (en km)
	En milliers de tonnes	Part en %	En millions de tonnes-km	Part en %	
Produits agricoles	28 107	19,1	3 743	25,3	133
Produits alimentaires	27 825	18,9	3 168	21,4	114
Produits énergétiques	6 734	4,6	599	4,0	89
Minerais	23 914	16,2	949	6,4	40
Produits métallurgiques	1 683	1,1	244	1,7	145
Matériaux de construction	29 426	20,0	1 414	9,5	48
Produits chimiques et engrais	3 408	2,3	654	4,4	192
Produits manufacturés	22 462	15,2	3 604	24,3	160
Ordures et déchets	3 388	2,3	341	2,3	101
Autres marchandises	416	0,3	100	0,7	240
<b>Ensemble</b>	<b>147 363</b>	<b>100,0</b>	<b>14 816</b>	<b>100,0</b>	<b>101</b>

Note : échanges intra-régionaux et interrégionaux (expéditions + réceptions).

Source : DREAL, SDES – Enquête TRM 2016 (Transport Routier de Marchandises).

### Une distance de transport plus importante que la moyenne pour les produits agricoles et alimentaires

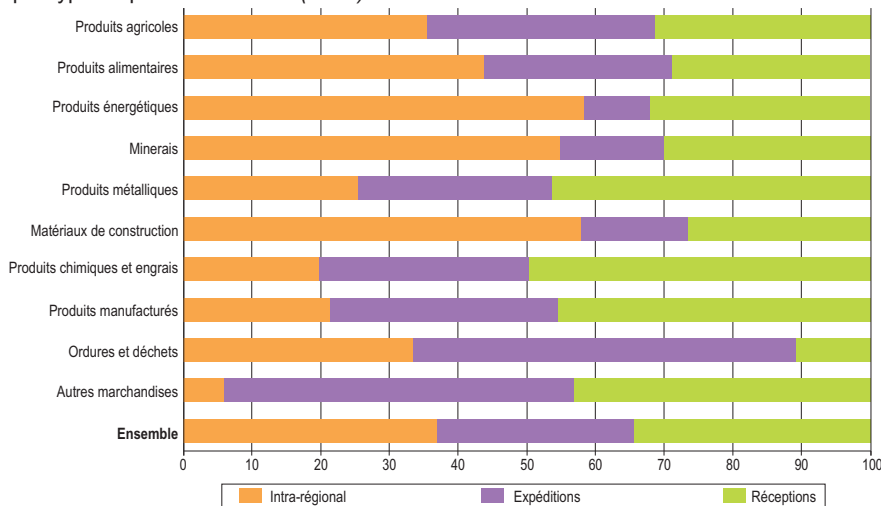
Les produits transportés reflètent l'économie de la région et ses spécificités. Les volumes les plus importants concernent ainsi les produits agricoles et alimentaires, qui constituent pour chacun d'entre eux 19 % du tonnage total (figure 1), et dans leur ensemble quasiment la moitié des flux sortants (48 %).

Le poids des échanges de produits agricoles et alimentaires ressort encore plus fortement en prenant en compte les distances de transport. Pour cela, on mesure les volumes en tonnes-kilomètres, c'est-à-dire en multipliant les tonnages par les distances. La part des produits agricoles atteint alors 25 % du total. Ces produits (par exemple les légumes et fruits frais) sont en effet transportés sur des distances plutôt plus importantes qu'en moyenne. C'est aussi le cas pour les produits alimentaires, par exemple les plats préparés, qui constituent 21 % des flux mesurés en tonnes-kilomètres.

Les produits manufacturés représentent également une part importante des flux de transport, correspondant à 24 % du total mesuré en tonnes-kilomètres. Ces produits sont transportés sur des distances

### 2 Forte hétérogénéité des flux routiers de marchandises en Bretagne selon les types de produits

Répartition des flux routiers de marchandises en Bretagne par type de produits en 2016 (en %)



Note : les flux sont mesurés en tonnes-kilomètres.

Source : DREAL, SDES – Enquête TRM 2016 (Transport Routier de Marchandises).

1- Cf « L'enquête TRM » dans la liste des sources.

importantes, en moyenne de 160 km. Ils relèvent majoritairement des secteurs de la construction et de l'industrie. Il s'agit par exemple de matériels d'échafaudage ou de machines-outils.

Au contraire, certains matériaux sont transportés sur de courtes distances, notamment ceux utilisés dans la construction. Ces derniers représentent, hors minerais, 20 % du tonnage transporté à l'intérieur de la région, et moitié moins en tonnes-kilomètres (10 %). Cela s'explique par la destination de ces matériaux lourds, utilisés en grande partie localement, notamment pour la construction de bâtiments à usage d'habitation ou d'activité. Les pierres, sables et graviers, constituant quasiment l'intégralité

des minerais et principalement utilisés par le secteur du bâtiment et des travaux publics, sont transportés sur des distances encore plus réduites (40 km en moyenne).

Dans l'ensemble, le transport routier de matériaux de construction et de minerais répond à des besoins régionaux. Plus de la moitié des volumes transportés, mesurés en tonnes-kilomètres, correspond ainsi à des trajets au sein de la région (*figure 2*).

## **Baisse du tonnage transporté en 2016, augmentation après prise en compte des distances**

Depuis 2008, début de la crise économique mondiale, l'activité du fret routier a suivi les fluctuations générales de l'économie, faites d'une succession de décrochages et de rebonds. En 2016, les volumes transportés par le pavillon routier français sur le territoire breton, exprimés en tonnes, ont ainsi diminué de 6,8 % par rapport à 2015. Mesurée en tonnes-kilomètres, l'activité progresse cependant de 4,2 %, traduisant ainsi l'augmentation de la distance moyenne de transport, de 90 à 100 km. ■