



Les déplacements à Nantes Métropole : la *pole position* de la voiture contestée

Depuis 2002, la part de la voiture dans les déplacements des habitants de la métropole nantaise chute au profit des transports collectifs et des modes de déplacements doux que constituent la marche et la bicyclette. Cette forte évolution conforte la position de la métropole nantaise dans le peloton de tête des métropoles françaises en termes de recours aux transports collectifs, derrière Paris et Lyon.

2,1 millions, c'est le nombre de déplacements effectués quotidiennement du lundi au vendredi en 2008 par les 580 000 habitants des 24 communes qui constituent Nantes Métropole. Cela représente 3,5 déplacements par personne en moyenne. Ce chiffre est proche de celui mesuré en 2002, mais plus élevé que les 3,2 déplacements des habitants des 14 métropoles de province de plus de 300 000 habitants disposant de transports publics guidés (métro, tramway...).

Du lundi au vendredi, en 2008, les habitants de la métropole nantaise consacrent ainsi en moyenne 64 minutes par jour à leurs déplacements locaux, soit trois minutes de plus que six ans plus tôt. Ce budget temps de déplacement, plus élevé que dans les autres grandes métropoles comparables, s'explique uniquement par le plus grand nombre de déplacements effectués. Le temps moyen par déplacement n'est en effet pas plus long : 17 minutes, comme ailleurs et comme en 2002. Il est néanmoins très variable selon le mode de transport principal : d'un peu moins d'un quart d'heure pour la marche à pied et les deux roues, le temps de dé-

placement moyen atteint jusqu'à près d'une demi-heure pour les déplacements utilisant un transport collectif.

Coup de frein à la voiture

Les habitants de la métropole nantaise sont particulièrement équipés en véhicules : les ménages sont plus nombreux que dans les autres grandes métropoles à disposer d'au moins deux voitures (30 % contre 23 %), surtout à la périphérie de l'agglomération. Seul un ménage sur cinq ne possède pas de voiture, contre un sur quatre en moyenne dans les autres grandes métropoles. Aussi la voiture assure-t-elle toujours la majorité (57 %) des déplacements des habitants de Nantes Métropole. Le recours à la voiture est néanmoins en recul par rapport à 2002 (62 %), ce qui permet à la métropole nantaise de se rapprocher de la moyenne des grandes métropoles de province (53 %).

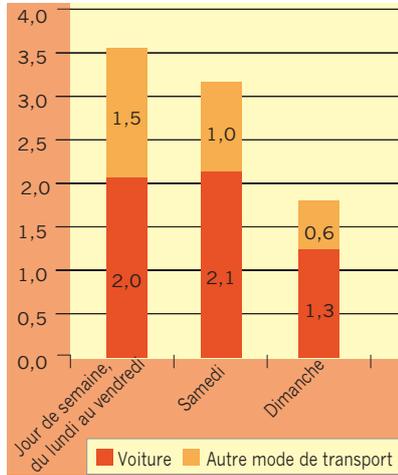
La part de la voiture chute fortement pour les habitants de l'intérieur du périurbain, pour s'établir à 49 %, alors qu'elle est globalement stable à l'extérieur. L'un des objectifs du plan de déplacements urbains (PDU) pour la période 2000-2010, consistant à tendre vers un



Les déplacements à Nantes Métropole : la pole position de la voiture contestée

Presque autant de déplacements le samedi qu'en semaine

Nombre de déplacements par habitant selon le jour de la semaine à Nantes Métropole



Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués hors périodes de vacances scolaires.

équilibre entre la voiture et les autres modes, est ainsi atteint pour les habitants de l'intérieur du périphérique nantais. Il reste en revanche encore lointain pour les déplacements des habitants de l'extérieur du périphérique nantais. De plus, la part de la voiture demeure très majoritaire dans les déplacements domicile-travail, avec les deux tiers des déplacements, du fait de la très faible part de la marche notamment.

Les transports collectifs progressent

En 2008, les habitants de la métropole nantaise utilisent les transports collectifs dans 15 % de leurs déplacements du lundi au vendredi, et même dans 17 % pour les habitants de l'intérieur du périphérique. Ce chiffre, qui traduit une augmentation sensible par rapport à l'année 2002 (13,9 %), s'explique par le développement de l'offre disponible pour les Nantais, les mesures favorisant l'abonnement et la fidélisation des utilisateurs des transports urbains, une meilleure maîtrise du stationnement, ainsi que la réduction de la capacité routière des voies pénétrant vers le centre de l'agglomération. En outre, cette hausse du recours aux transports collectifs intervient dans un contexte de sensibilisation croissante de la population au respect de l'environnement, en lien avec l'augmentation des prix des carburants.

Concernant les lignes régulières d'autocars, la mise en place d'un nouveau schéma de desserte par le conseil général et d'une tarification unique pour le réseau Lila est à l'origine de la forte hausse du nombre d'utilisateurs depuis trois ans. Quant aux trains régionaux, la fréquentation des gares de l'agglomération est en expansion continue, en lien avec l'augmentation de l'offre de trains en circulation et la mise en place d'une offre tarifaire permettant de combiner train et transport collectif urbain avec un même billet. En particulier, le nombre de montées dans les gares de l'agglomération nantaise situées au-delà du périphérique nantais a presque doublé entre 2002 et 2008.

Même si l'ambitieux objectif de 18 % de déplacements en transports collectifs à l'horizon 2010 cité dans le PDU n'est pas encore atteint sur l'ensemble de l'agglomération, la progression de la part des transports collectifs confirme les augmentations de fréquentation de 4 à 5 % par an mesurées sur la période sur le réseau des Transports de l'agglomération nantaise (Tan). Avec trois déplacements en transport en commun sur cinq, le Tramway assure, chaque jour ouvrable de période scolaire, environ 265 000 voyages, le Busway, le réseau de bus urbains et les trains régionaux venant compléter l'offre. Ces résultats confortent la position de la métropole nantaise dans le peloton de tête en termes de recours aux transports collectifs, derrière Paris et Lyon, bien au-delà des 11 % de déplacements en transports collectifs enregistrés dans les 14 grandes métropoles de province disposant de transports publics guidés.

La marche également en hausse

Avec un quart des déplacements, la marche (24 %) et la bicyclette (2 %) progressent sensiblement par rapport à 2002, ce qui rompt avec les habitudes antérieures des nantais. Ces modes de déplacements « doux », quoiqu'en forte augmentation, restent cependant en retrait au regard du tiers des déplacements qu'ils assurent dans les grandes métropoles de province. L'introduction en mai 2008 d'une offre de vélos en libre service baptisée « Bicloo » constitue l'un des leviers incitant à la pratique du vélo, à côté des autres offres de location de vélos, de la réalisation d'aménagements cyclables et des chemins piétonniers, ainsi qu'aux orientations en

faveur d'une forme urbaine plus dense dans la métropole.

A contrario de la bicyclette, qui est plus fortement utilisée pour les déplacements vers le lieu de travail (4 %), la marche n'assure que 7 % des déplacements de ce type. Par ailleurs, l'utilisation de deux roues motorisés a progressé sensiblement depuis 2002, surtout pour les habitants de l'extérieur du périphérique.

L'intermodalité se développe

Les comportements de déplacements s'avèrent très différents selon qu'on habite à l'intérieur ou à l'extérieur du périphérique nantais. L'habitat et le réseau de transports collectifs étant moins denses au-delà du périphérique qu'à l'intérieur, l'usage de la voiture y reste prépondérant (71 % des déplacements contre 49 % pour les habitants de l'intérieur du périphérique), tandis que la marche à pied y est deux fois moins répandue (13 % contre 30 %). Les habitants de l'extérieur du périphérique nantais ont également moins recours aux transports collectifs : ils les utilisent dans 11 % de leurs déplacements, contre 17 % pour les habitants de l'intérieur du périphérique.

La répartition modale des déplacements des habitants de l'extérieur du périphérique nantais est restée quasiment stable

Baisse de la part de l'automobile dans les déplacements des habitants de la métropole nantaise

Répartition des déplacements par mode de transport un jour de semaine

Mode de transport principal	14 grandes métropoles à transport public guidé	Nantes Métropole		
	Part 2008 (en %)	Part 2002 (en %)	Part 2008 (en %)	Nombre 2008 (en milliers)
Transports collectifs	11	13,9	15	303
Véhicule automobile	53	61,6	57	1 166
dont : - conducteur	44	48,9	47	958
- passager	9	12,7	10	208
Marche à pied	31	20,6	24	499
Cyclomoteur, motocycle	3	1,5	2	52
Bicyclette	2	2,4	2	41
Ensemble	100	100	100	2 061

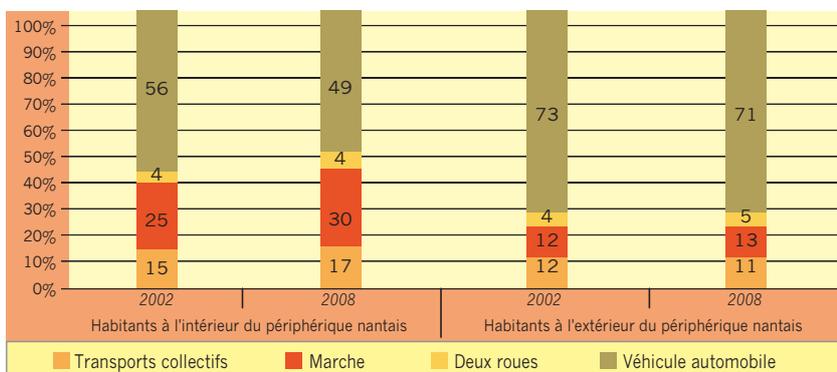
Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 ; enquête ménages déplacements réalisée par Nantes Métropole et l'Auran à l'automne 2002.

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires (*)

(*) Avertissement : les parts de marché des modes de transport mesurées ici diffèrent légèrement de celles indiquées dans l'Insee Pays de la Loire études n°78, qui portaient sur les déplacements de moins de 30 km sur l'ensemble de l'année (y compris vacances scolaires) ; leur mesure est en revanche cohérente avec celles issues de l'enquête réalisée à l'automne 2002.

Hausse de la part des transports collectifs à l'intérieur du périurbain nantais

Répartition des déplacements par mode de transport un jour de semaine selon la zone de résidence

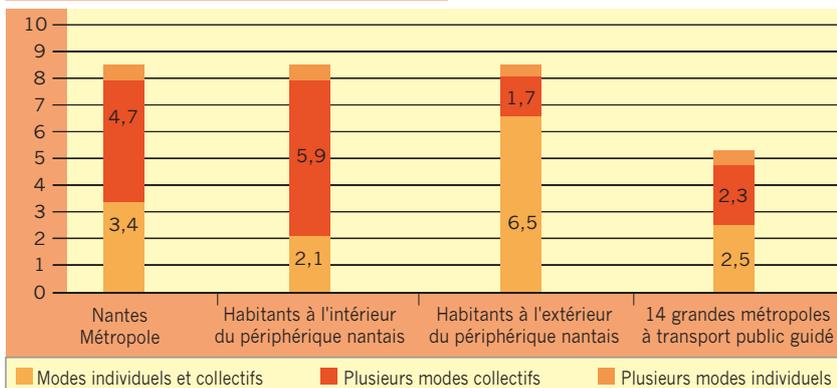


Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 ; enquête ménages déplacements réalisée par Nantes Métropole et l'Auran à l'automne 2002 ; Semitan, enquêtes origine/destination 2002 et 2008.

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires.

Davantage de déplacements intermodaux à Nantes qu'ailleurs

Intermodalité des déplacements domicile-travail (en %)



Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.

depuis six ans, ce qui illustre la difficulté à offrir des alternatives à la voiture dans les zones plus éloignées du centre de l'agglomération. L'un des leviers utilisés par les acteurs en charge des politiques de déplacements pour diminuer le recours à la voiture en ville est l'aménagement de parkings-relais aux extrémités du réseau des transports en site propre tout en adaptant la politique de stationnement en centre-ville. A Nantes, l'offre de places en parkings-relais est ainsi en très fort développement : avec 5 800 places de parking-relais en septembre 2009 contre 2 600 en 2002, la métropole se positionne en première position des agglomérations françaises en termes de nombre de places par habitant.

Cette offre facilite l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de plusieurs modes de transport autres que la marche pour un même déplacement. L'intermodalité est ainsi plus élevée à Nantes qu'en moyenne dans les autres grandes agglomérations. La combinaison

voiture+transport collectif est particulièrement forte pour les déplacements du domicile vers le lieu de travail des habitants de l'extérieur du périurbain nantais : parmi ceux qui recourent aux transports collectifs pour se rendre à leur travail, les trois quarts combinent les deux modes de transport. A l'intérieur du périurbain, lorsqu'il y a combinaison de plusieurs moyens de transports successifs, il s'agit dans deux tiers des cas de correspondances internes au réseau de transports urbains (tramway et bus urbain par exemple).

La part des déplacements pour le travail ou les études a diminué

Les déplacements dits « contraints » pour rejoindre son lieu de travail ou d'étude occupent une place moins importante à Nantes Métropole que dans les autres métropoles : 37 % contre 40 %. Leur part a en outre diminué depuis 2002. De même, le motif « ac-

compagner ou aller chercher » explique moins de déplacements qu'ailleurs, ce qui pourrait être relié à la plus grande autonomie de déplacement des jeunes qu'offre la densité du réseau de transports collectifs dans l'agglomération.

A contrario, les habitants de la métropole nantaise effectuent davantage de déplacements pour se rendre dans des commerces de proximité, pour des visites à des proches ou pour leurs loisirs. Le large éventail d'équipements sportifs et culturels favorise en effet les pratiques et fréquentations de ces lieux.

Les transports collectifs davantage utilisés pour les déplacements réguliers

La part des transports collectifs dans les déplacements locaux varie selon le motif du déplacement. Elle est plus élevée pour les déplacements quotidiens réguliers, pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études, que pour les autres types de trajets. Ainsi, ce sont les étudiants et les scolaires nantais qui utilisent le plus massivement le réseau de transport collectif pour se rendre sur leur lieu d'études : 39 % des déplacements des scolaires se font par ce moyen, contre 28 % dans les 14 grandes métropoles de province disposant de transports publics guidés. Les transports en commun répondent aussi aux besoins des habitants se rendant sur leur lieu de travail avec 17 % d'entre eux qui les utilisent, à comparer à environ 14 % dans les grandes métropoles de province.

Chaque jour, un peu moins de 200 000 personnes vivant dans la métropole et ayant un emploi effectuent au moins un déplacement de leur domicile vers un lieu de travail fixe. Un quart d'entre-elles font deux aller-retour ou plus dans la journée, soit moins que dans les autres grandes métropoles françaises. Pour rejoindre son lieu de travail, on parcourt dans la métropole nantaise comme dans les autres métropoles comparables 11 km en moyenne. Le trajet dure en moyenne 20 minutes et est réalisé à la vitesse moyenne de 31 km par heure.

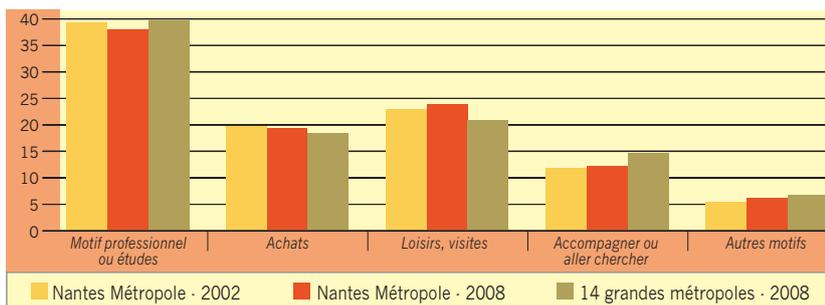
Presque autant de déplacements le samedi que les autres jours

Les préoccupations en matière de développement durable valent aussi pour la mobilité le week-end. Le samedi, on se déplace en effet à peine moins qu'un jour de semaine : trois déplacements en moyenne. Ce jour là, plus d'un tiers des déplacements est lié à des achats - dont

Les déplacements à Nantes Métropole : la *poie position* de la voiture contestée

Davantage de déplacements pour achats et loisirs à Nantes

Répartition par motifs des déplacements un jour de semaine (en %)



Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 ; enquête ménages déplacements réalisée par Nantes Métropole et l'Auran à l'automne 2002.

Lecture : Les déplacements pour motif professionnel ou études représentent 37% de l'ensemble des déplacements des habitants de Nantes Métropole un jour de semaine.

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires et hors déplacements pour retour au domicile.

un peu plus de la moitié d'entre eux dans un commerce de proximité - un quart aux loisirs, un sur six à des visites. Le dimanche, un nantais réalise en moyenne deux déplacements, dont 40 % ont pour raison un loisir.

Le samedi et le dimanche, la part de la voiture est encore plus élevée qu'au cours de la semaine, puisqu'elle est utilisée dans deux déplacements sur trois par les habitants de Nantes Métropole. La fréquentation des transports collectifs le samedi a augmenté fortement ces der-

nières années. Pour autant, on recourt deux fois moins aux transports collectifs le week-end que les autres jours de la semaine, du fait de fréquences moindres et de trajets moins « standardisés ». De même, les déplacements à pied sont moins nombreux le week-end.

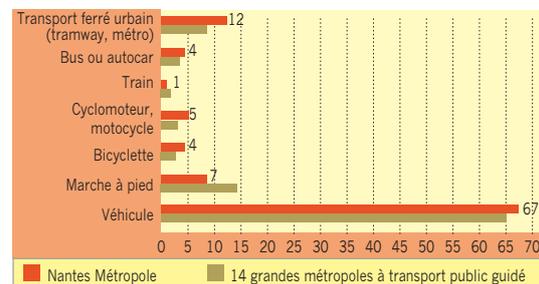
Sept voyages à longue distance par an en moyenne

Plus de 3,8 millions de voyages à longue distance (plus de 80 km du domicile) sont effectués chaque année par les

habitants de Nantes Métropole. Chaque habitant effectue ainsi en moyenne sept voyages par an. Ces déplacements à longue distance restent internes à la région pour 21% d'entre eux, tandis que 27 % ont pour destination la Bretagne, 15 % la région parisienne et 4 % l'étranger. La voiture est utilisée pour les trois quarts de ces déplacements à longue distance, les autres étant réalisés soit par le fer (18 %) soit par les airs (6 %). Ces déplacements sont liés à un motif personnel dans quatre cas sur cinq.

Un habitant de Nantes Métropole sur six utilise les transports collectifs pour se rendre sur son lieu de travail

Répartition par mode de transport des déplacements du domicile vers le lieu de travail (en %)



Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.

Pour comprendre ces résultats

Réalisée en partenariat par l'Insee, l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran), Nantes Métropole et la Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise (Semitan), cette étude entre dans le cadre des travaux menés pour l'évaluation du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération nantaise sur la période 2000-2010 et de la préparation d'un nouveau PDU pour les années 2010-2020. Pour connaître les pratiques de déplacements en 2008 et leur évolution sur la période récente, un travail a été réalisé en s'appuyant sur les sources d'information suivantes :

- l'enquête nationale transports et déplacements, qui a été réalisée auprès d'un échantillon de 20 000 ménages, de mai 2007 à avril 2008, en partenariat

entre le Service de l'observation et des statistiques du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, l'Insee, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) et de nombreux organismes financeurs. Dans les Pays de la Loire, ce sont 2 900 ménages qui ont été interrogés, dont 1 100 sur le territoire de la communauté urbaine de Nantes (Nantes Métropole). Des partenariats locaux noués avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le conseil régional, le conseil général de la Loire-Atlantique, Nantes Métropole et le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale (Scot) Nantes/Saint-Nazaire, ont en effet permis de réaliser des extensions régionale et locales de l'échantillon de cette enquête, de sorte qu'elle puisse fournir des résultats détaillés fiables notamment sur le territoire de Nantes Métropole ;

- l'enquête ménages déplacements, réalisée à l'automne 2002 par l'Auran et Nantes Métropole auprès de 22 500 personnes sur le périmètre de l'aire urbaine de Nantes ;

- les enquêtes origine/destination réalisées par la Semitan en 2002 et en 2008, dont les résultats ont été utilisés pour estimer la part des transports collectifs à l'intérieur et à l'extérieur du périphérique nantais.

Définitions

Un **déplacement** correspond au mouvement d'une personne sur la voie publique d'un lieu de départ à un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul, mais peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transports. Tout changement de motif entraîne un changement de déplacement. Un déplacement est dit « local » s'il est réalisé à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km à vol d'oiseau autour du domicile et sur le territoire national. Au-delà, on parle de mobilité à longue distance. Un voyage à longue distance comporte au moins deux déplacements (l'aller et le retour).

Les **transports collectifs** recouvrent les bus, autocars, trains, métros, tramways, ainsi que le ramassage scolaire. Les transports publics guidés recouvrent les métros, les tramways et les systèmes guidés sur pneus. Fin 2007, 20 agglomérations françaises de province sont pourvues d'un transport public guidé, dont 14 de plus de 300 000 habitants.

Pour en savoir plus

Les habitants des Pays de la Loire se déplacent près d'une heure chaque jour, Insee Pays de la Loire Études, n°78, septembre 2009.

Les transports collectifs sont bien implantés dans les grandes villes des Pays de la Loire, Insee Pays de la Loire Informations statistiques, n°333, septembre 2009.

En Pays de la Loire, beaucoup de ménages avec deux voitures ou plus, Insee Pays de la Loire Informations statistiques, n°331, août 2009.

Enquête déplacements Nantes Métropole/AURAN de 2002 : consultable sur www.auran.org.

Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs, Insee première, n°1252, juillet 2009.

Observatoire régional des transports des Pays de la Loire

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Pierre MULLER

RÉDACTEUR EN CHEF
David MARTINEAU

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION ET CONTACT PRESSE
Véronique REMONDINI

MISE EN PAGE
Jocelyn GRASSET

IMPRIMEUR
Imprimerie Grand Large

Photo : Fotolia - tin©
Dépôt légal 4^{ème} trimestre 2009 - ISSN 1633-6283
CPPAP 0707 B 06116 - Code Sage IETU00044
© INSEE Pays de la Loire - Novembre 2009

INSEE Pays de la Loire

105, rue des Français Libres

BP 67401 44274 NANTES Cedex 2

Tél. : 02 40 41 75 75 Fax : 02 40 41 79 39

Informations statistiques au 0825 889 452
(0,15 € la minute)