



**INSEE**  
**PAYS DE LA LOIRE**

# Dossier

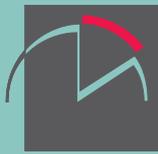
[www.insee.fr/pays-de-la-loire](http://www.insee.fr/pays-de-la-loire)

N° 35. Avril 2010



## Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire





**INSEE**  
PAYS DE LA LOIRE

INSTITUT NATIONAL  
DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**  
Jean-Paul FAUR

**REDACTEUR EN CHEF**  
David MARTINEAU

**SECRETAIRE DE REDACTION**  
Véronique REMONDINI

**CONCEPTION-COORDINATION**  
Sébastien SEGUIN (Insee)

**REDACTION**  
Denis DOUILLARD, Jacques MAURIT (Dreal)  
Laurent FOUIN, Yan LE GAL (Auran)  
Bruno TISSERAND (Semitan)  
Pascale CHEVALIER, Sébastien SEGUIN (Insee)

**EXPLOITATION DES DONNEES**  
Brigitte ALLAIN

**CARTOGRAPHIE**  
Sylvain BOMMELLE

**MISE EN PAGE- IMPRIMEUR**  
La Contemporaine - Sainte-Luce-sur-Loire

Photo: fotolia

Dépôt légal 2<sup>ème</sup> trimestre 2010

ISSN 1633-6283

CPPAP 0707 b 06116

© Insee Pays de la Loire - Avril 2010

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)

**La réalisation de cet ouvrage a été coordonnée par la direction régionale de l'Insee des Pays de la Loire. Les organismes suivants ont été associés à la réalisation de cette étude :**

- la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ;
- le Conseil régional des Pays de la Loire ;
- le Conseil général de la Loire-Atlantique ;
- Nantes Métropole ;
- le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale (Scot) Nantes/Saint-Nazaire ;
- l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran) ;
- l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN) ;
- la Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise (Semitan).

**Le comité de pilotage de l'étude était composé de :**

- Denis DOUILLARD, Claudine GAMBET, Jacques MAURIT, Philippe PIROT et Christian RINCE (Dreal) ;
- Hélène FORTIER (Conseil régional) ;
- Olivier CHUPIN et Marie-Laurence DERRIEN (Conseil général de la Loire-Atlantique) ;
- Stéphane BOIS (Syndicat mixte du Scot Nantes/Saint-Nazaire) ;
- Dominique GODINEAU et Amélie RANTY (Nantes Métropole) ;
- Laurent FOUIN et Yan LE GAL (Auran) ;
- Claire VICTOIRE (ADDRN) ;
- Brigitte ALLAIN, Katia LE GOAZIOU, Agnès LERENARD, David MARTINEAU, Amandine RODRIGUES et Sébastien SEGUIN (Insee).

*Cette étude n'aurait pu aboutir sans la contribution décisive et les conseils de Josiane LE GUENNEC, responsable du pôle d'ingénierie statistique ménages localisé à l'Insee Bretagne, qui a mené à bien les travaux méthodologiques nécessaires à l'obtention de résultats fiables sur les territoires concernés par une extension de l'échantillon de l'enquête nationale transports et déplacements dans les Pays de la Loire. Qu'elle soit ici chaleureusement remerciée.*

L'enquête nationale Transports et déplacements 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. S'inscrivant dans le prolongement des précédentes enquêtes Transports, dont la dernière datait de 1993-1994, elle fournit une vision globale et cohérente des habitudes et des pratiques de déplacement des ménages résidant en France. Elle éclaire leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. C'est la seule enquête sur la mobilité réalisée à cette échelle qui décrive tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Pour mieux comprendre les comportements liés à la mobilité, elle s'intéresse aussi aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transport individuels dont disposent les ménages. Aussi s'avère-t-elle complémentaire des enquêtes ménages déplacements menées ponctuellement dans les grandes aires urbaines, par exemple celle réalisée par l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran) et Nantes Métropole sur l'aire urbaine nantaise en 2002.

Les résultats de cette enquête ont alimenté les analyses qui constituent le présent ouvrage. Dans les Pays de la Loire, ce sont 2 900 ménages qui ont été interrogés. 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 et fiables sur la région, le département de la Loire-Atlantique et le territoire de la communauté urbaine de Nantes (Nantes Métropole), mais aussi sur les deux territoires de projet que constituent l'espace de la directive territoriale d'aménagement (DTA) « Estuaire de la Loire » et le périmètre du schéma de cohérence territoriale (Scot) Nantes/Saint-Nazaire.

Éclairer le débat public à partir d'un diagnostic chiffré sur les pratiques de déplacements et l'usage des moyens de transport dans les Pays de la Loire, telle est l'ambition de cet ouvrage. Il s'efforce de trouver des explications aux tendances mises en évidence et de souligner les phénomènes spécifiques à la région des Pays de la Loire. Ce socle d'analyses est destiné à tous ceux qui s'intéressent aux problématiques de transports, de déplacements et de développement durables. En particulier les autorités organisatrices des transports y trouveront matière pour adapter leur offre de transport aux besoins de la population, dans le cadre notamment de l'élaboration de plans de déplacements urbains, de schémas régional ou départementaux sur les infrastructures et les services de transport.

Cet ouvrage est structuré en cinq grandes parties : les déplacements quotidiens, un zoom sur les déplacements réguliers vers le lieu de travail ou d'études, les voyages à longue distance, des zooms sur les principaux moyens de transport (voiture, transport collectif, mode « doux »), ainsi que des zooms territoriaux sur Nantes Métropole, le Scot de Nantes-St-Nazaire et le département de la Loire-Atlantique. En fin d'ouvrage, une annexe statistique rassemble la valeur des indicateurs-clés pour les différents territoires pour lesquels l'enquête fournit des résultats fiables.

Cette étude a été menée en partenariat entre l'Insee et les partenaires locaux qui se sont engagés dans la réalisation d'extensions d'échantillon de cette enquête. En outre, les agences d'urbanisme de la région nantaise (AURAN) et de la région nazairienne (ADDRN), ainsi que la Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise (Semitan) ont pris part aux travaux d'exploitation. Les partenaires forment le vœu que cette contribution sur les pratiques de déplacements dans la région soit utile aux débats visant à construire une région et des territoires mieux équipés en infrastructures et en services de transport, répondant aux besoins croissants de déplacements des populations, assurant l'accessibilité et l'attractivité économique des territoires, portant des projets exigeants en matière de mobilité et de développement durables.

Le directeur régional  
de l'Insee Pays de la Loire

Jean-Paul **FAUR**

# Sommaire

<i>Avant-propos</i>	>	1
<b>La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire</b>	>	
Un habitant effectue 3,5 déplacements chaque jour et y consacre près d'une heure	>	3
La voiture assure 71 % des déplacements du lundi au vendredi	>	6
De plus en plus de déplacements d'un territoire à l'autre	>	10
Presque autant de déplacements le samedi	>	14
<b>Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire</b>	>	
Les trajets vers le lieu de travail représentent un quart de l'ensemble des déplacements	>	17
Des déplacements vers le lieu d'études : un déplacement sur dix	>	24
<b>Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire</b>	>	
En Pays de la Loire, beaucoup de ménages avec deux voitures ou plus	>	27
Les déplacements entre centres urbains et périphérie représentent la plus grande part des distances parcourues en voiture	>	29
La fréquentation des transports collectifs se développe fortement en Pays de la Loire	>	32
La pratique des modes doux recule en Pays de la Loire	>	37
<b>La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire</b>	>	
Des habitants des Pays de la Loire plutôt mobiles... pour des motifs essentiellement personnels	>	41
L'usage de la voiture reste privilégié pour les longues distances, mais le train gagne des parts du marché	>	44
<b>Zooms territoriaux</b>	>	
Les habitants de la Loire-Atlantique réalisent chaque jour 4,2 millions de déplacements	>	47
Les déplacements à Nantes Métropole : la <i>pole position</i> de la voiture contestée	>	50
Les pratiques d'achats des habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire	>	55
Synthèse des principaux indicateurs par territoire	>	57
<i>Méthodologie et concepts</i>	>	60
<i>Partenaires de l'enquête transports et déplacements dans les Pays de la Loire</i>	>	63
<i>Pour en savoir plus</i>	>	65



# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Un habitant effectue 3,5 déplacements chaque jour et y consacre près d'une heure

Sébastien SEGUIN (Insee)

**En semaine, les habitants des Pays de la Loire consacrent un peu moins d'une heure en moyenne aux 3 à 4 déplacements locaux qu'ils effectuent chaque jour. Les situations en matière de mobilité sont néanmoins très variées au sein de la population, elles sont fonction de la position des individus sur le cycle de vie ou de leur zone de résidence. La durée consacrée aux déplacements décroît ainsi avec l'âge, tandis qu'elle croît avec la densité de l'habitat. Outre des écarts de nombre de déplacements, ces phénomènes reflètent aussi des motifs et des durées moyennes de déplacement qui diffèrent sensiblement.**

**11** millions, c'est le nombre de déplacements effectués quotidiennement du lundi au vendredi par les habitants des Pays de la Loire, dans un rayon de 80 kilomètres autour de leur domicile. Cela représente 3,5 déplacements par personne en moyenne, soit plus qu'au niveau national hors Île-de-France (3,2). La proportion nettement plus élevée de personnes mobiles dans la région qu'au niveau national - 87 % des habitants des Pays de la Loire se déplacent contre seulement 82 % en France hors Île-de-France un jour donné - explique en grande partie cet écart. Le taux d'emploi plus élevé dans les Pays de la Loire que dans les autres régions en est une des raisons principales.

### 54 minutes pour se déplacer chaque jour

Un déplacement local dans la région dure en moyenne 15 minutes pour parcourir 8 km. Les déplacements de courte durée sont un peu plus nombreux qu'au niveau national : sept déplacements sur dix durent moins de 15 minutes. Du lundi au vendredi, les habitants des Pays de la Loire consacrent ainsi en moyenne 54 minutes par jour à leurs déplacements locaux, comme au niveau national hors Île-de-France.

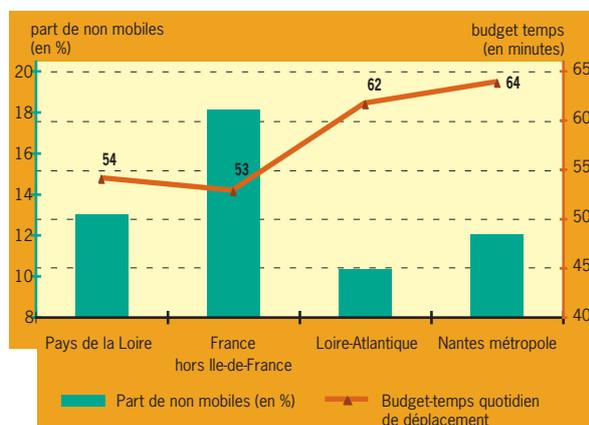
Ce budget-temps de déplacement n'a globalement pas varié par rapport à 1994. Mais cette stabilité cache des évolutions sensibles et de sens opposées, au niveau national, selon qu'on habite dans une grande agglomération ou dans une zone plus faiblement urbanisée : si le temps passé dans les transports a

diminué pour les citadins, les habitants de l'espace rural et de l'espace périurbain passent plus de temps à se déplacer en 2008 qu'en 1994.

Au sein des départements de la région, c'est en Loire-Atlantique (62 minutes) que le temps consacré aux déplacements est le plus élevé. Cette situation s'explique notamment par un étalement urbain et des échanges entre pôles urbains croissants et plus importants qu'ailleurs, ce qui accroît le temps consacré aux déplacements contraints, pour se rendre à son travail notamment. Elle s'explique aussi par la moindre fluidité du trafic mesurée dans les très grandes agglomérations françaises ; l'agglomération nantaise n'échappant pas à la règle, elle augmente le temps passé dans les transports. C'est donc pour les habitants de la métropole nantaise que les déplacements sont en

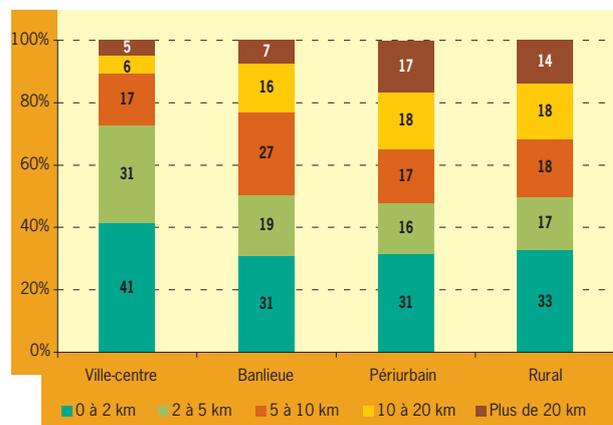
### Les habitants des Pays de la Loire se déplacent plus que dans les autres régions de province

Budget-temps de déplacement et proportion de non mobiles du lundi au vendredi



### Les trois quarts des déplacements des habitants de ville-centre font moins de 5 km

Répartition des déplacements selon la distance et la zone de résidence



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

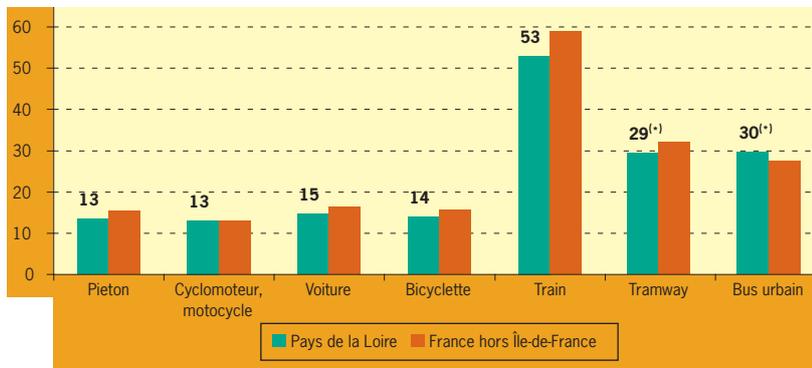
Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Les déplacements en transports collectifs urbains durent deux fois plus longtemps qu'en voiture

Temps de parcours selon le mode de transport principal du lundi au vendredi (en minutes)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

(\*) Il s'agit de la durée totale de déplacement, depuis le point de départ jusqu'au point de destination, et non le seul temps passé dans le mode de transport principal considéré. Cette durée comprend ainsi les temps de marche ou d'attente pour rejoindre l'arrêt de transport collectif, ainsi que l'éventuel temps passé en voiture dans le cas d'un déplacement intermodal.

moyenne les plus longs en temps. Au contraire, sur la zone littorale, plus des trois quarts des déplacements locaux durent moins d'un quart d'heure.

Le temps de déplacement est très variable selon le mode de transport principal : d'environ un quart d'heure pour la marche à pied, la voiture et les deux roues, le temps de déplacement moyen atteint une demi-heure pour les déplacements utilisant un transport collectif urbain et près d'une heure pour les rares déplacements en train de moins de 80 km. Or, la répartition des déplacements selon le mode de transport varie assez sensiblement selon la zone de résidence. La densité du trafic et la part des transports en commun à Nantes beaucoup plus forte qu'ailleurs expliquent que le temps passé, en moyenne, par les nantais pour effectuer leurs déplacements soit plus long.

## Moins de déplacements locaux en période de vacances scolaires

Le nombre et la durée des déplacements varient quelque peu selon le jour de la semaine. Ainsi, les déplacements sont un peu moins nombreux le mercredi (3,3 en moyenne contre 3,6 à 3,8 les autres jours du lundi au vendredi). Ce jour là, le temps consacré aux déplacements n'est pour autant pas moins élevé que les lundi, mardi et jeudi, les déplacements étant en moyenne plus longs. C'est le

vendredi que le temps consacré aux déplacements culmine, avec un peu plus d'une heure en moyenne. Les déplacements restent nombreux en fin de semaine, puisque l'on se déplace plus de trois fois le samedi, même s'ils sont de nature différente de ceux de la semaine<sup>1</sup>.

Selon la période de l'année, la mobilité est plus ou moins importante. Ainsi, pendant les périodes de vacances scolaires, le nombre de déplacements locaux par personne est un peu inférieur à ce qu'il est le reste de l'année : 3,1 par jour contre 3,5. Ceci se traduit par trois minutes de déplacement en moins. Mais ce nombre de déplacements locaux plus faible en période de vacances scolaires est contrebalancé par un nombre de voyages à longue distance plus élevé, pour se rendre sur un lieu de vacances ou chez des proches.

## La durée consacrée aux déplacements décroît avec l'âge

Derrière ces chiffres globaux sur la mobilité quotidienne, les situations en matière de mobilité sont très variées au sein de la population. Si 13 % des personnes de la région ne se déplacent pas un jour de semaine donné et si un tiers n'effectue qu'un ou deux déplacements, un peu plus d'un quart déclarent réaliser au moins cinq déplacements dans la journée. La proportion de personnes

« immobiles » pendant une journée est bien plus élevée chez les inactifs : c'est le cas d'environ un quart des retraités et des personnes au foyer, soit quatre fois plus que pour les personnes en emploi, élèves ou étudiants.

Ces différences de comportements de mobilité se traduisent aussi par des temps consacrés aux déplacements très variables. Ainsi, la durée quotidienne cumulée des déplacements locaux ne dépasse pas la demi-heure pour quatre personnes sur dix, mais elle dépasse l'heure pour un peu plus d'un tiers des individus.

Ces différences dans les pratiques de déplacements sont d'abord liées au cheminement des individus le long de leur cycle de vie. A chaque âge correspond un cocktail différent d'activités. Par exemple, les étudiants et les personnes en emploi effectuent davantage de déplacements, et passent plus de temps à se déplacer que les autres catégories de la population, notamment que les retraités.

Enfants mis à part, le budget-temps de déplacement apparaît ainsi décroissant avec l'âge : il s'élève à 74 minutes pour les 18-25 ans, à 58 minutes pour les 26-59 ans, puis chute à 47 minutes pour les 60-74 ans et 29 minutes pour les 75 ans ou plus.

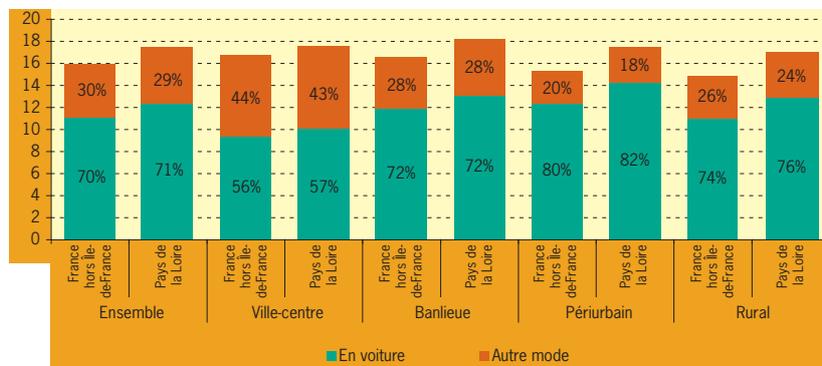
Ce phénomène ne reflète pas pour autant que des écarts de nombre de déplacements. Certes, les 60 ans ou plus effectuent nettement moins de déplacements que les autres (2,9 par jour en moyenne jusqu'à 75 ans et 1,8 au-delà, contre 4,2 en moyenne pour les 18-39 ans). En revanche, si les 18-25 ans et les 26-39 ans effectuent quasiment autant de déplacements en moyenne dans la journée, leurs motifs et leur durée moyenne diffèrent sensiblement, au point que les premiers passent près d'un quart d'heure de plus à se déplacer que les seconds. Les étudiants réalisent souvent des trajets domicile-lieu d'études assez coûteux en temps, car plus fréquemment réalisés

<sup>1</sup>Cf. la partie intitulée « Presque autant de déplacements le samedi qu'un jour du lundi au vendredi »

# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Quelle que soit leur zone de résidence, les habitants des Pays de la Loire sont plus mobiles qu'ailleurs et ils recourent davantage à la voiture

Nombre de déplacements du lundi au vendredi selon la zone de résidence



Lecture : Les habitants des villes-centres des Pays de la Loire réalisent en moyenne 17,5 déplacements du lundi au vendredi, dont 57% d'entre eux en voiture.

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

en transport en commun. Entre 40 et 59 ans, le nombre de déplacements chute à 3,7 par jour, mais la durée quotidienne cumulée des déplacements reste proche de celle des 26-39 ans. Les trajets redeviennent en effet un peu plus longs en moyenne, en lien notamment avec le fait qu'on effectue moins de déplacements courts pour aller chercher ou accompagner des enfants à ces âges.

Si les hommes et les femmes effectuent en moyenne quasiment le même nombre de déplacements dans la région, les premiers passent plus de temps à se déplacer : 57 minutes contre 52 minutes. Une partie de l'écart s'explique par le fait que la proportion de femmes « immobiles » est plus élevée que celle des hommes : 16 % contre 11 %. Ceci

semble cependant davantage relever des différences de structures par âges des populations féminine et masculine que d'une différence de pratique sexuée. En effet, les femmes sont plus nombreuses aux âges élevés, où la probabilité d'être « immobile » est plus forte. On observe par ailleurs peu d'écart entre catégories socioprofessionnelles en matière de nombre et de temps consacré aux déplacements dans la région.

## La durée consacrée aux déplacements croît avec la densité de l'habitat

Mais les mobilités dépendent aussi beaucoup des lieux où l'on habite et de ceux où l'on exerce les activités de la vie quotidienne. On ne se déplace en

effet pas de la même manière selon le degré d'urbanisation de son lieu de vie et cela n'est pas sans incidence sur le temps passé quotidiennement dans les transports, ni sur la fréquence des déplacements. Même si les disparités se sont réduites ces dernières années, les temps passés dans les transports augmentent toujours avec la densité de l'habitat et la proximité des grands centres urbains. Tandis que l'on passe 52 minutes dans les transports chaque jour dans l'espace rural de la région, on frôle l'heure dans les banlieues des pôles urbains, on la dépasse dans l'espace périurbain de la Loire-Atlantique et on consacre 65 minutes à se déplacer dans les villes-centres de la Loire-Atlantique.

Pour les personnes qui ont déclaré avoir fait au moins un déplacement dans la journée, sa durée moyenne, quel qu'en soit le motif, diffère très peu selon le lieu de résidence : elle est de l'ordre d'un quart d'heure. Les écarts de temps consacrés aux déplacements selon le lieu de résidence reflètent donc pour l'essentiel des disparités en termes de nombre de déplacements : de 3,4 déplacements par jour dans l'espace rural régional jusqu'à 3,8 dans les villes-centres de la Loire-Atlantique. Les distances moyennes de déplacements diffèrent également davantage selon la zone de résidence : 10 km en moyenne pour les habitants de l'espace rural et de l'espace périurbain, contre 6 km pour ceux des villes-centres. ■

## Des situations en matière de mobilité très variées au sein de la population

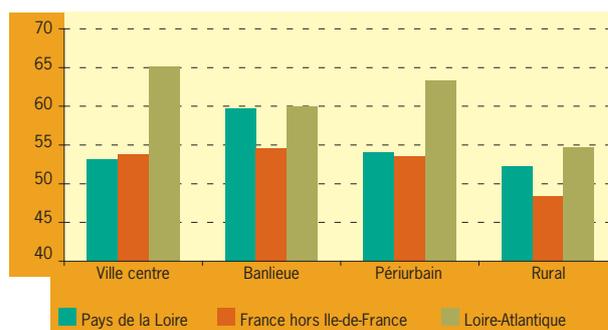
	Budget-temps quotidien de déplacement (en minutes)	Nombre de déplacements par jour	Part de non mobiles (en %)
Moins de 18 ans	47	3,1	1
18-25 ans	74	4,1	11
Personne en emploi	62	4,1	6
Homme ou femme au foyer	46	3,8	22
Retraité	41	2,5	28
<b>Ensemble</b>	<b>54</b>	<b>3,5</b>	<b>13</b>

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans les Pays de la Loire ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

## Les habitants de l'espace urbain de Loire-Atlantique consacrent plus d'une heure à se déplacer chaque jour

Budget-temps de déplacement un jour donné selon la zone de résidence (en minutes)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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



# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## La voiture assure 71 % des déplacements du lundi au vendredi

Sébastien SEGUIN (Insee)

**Plus encore qu'ailleurs dans la France hors Ile-de-France, la voiture se taille la part du lion puisqu'elle est utilisée pour réaliser sept déplacements sur dix dans la région. Son usage s'est accru pour les habitants des espaces ruraux et périurbains de la région, du fait de la progression de l'étalement urbain. Cette prépondérance de la voiture se fait au détriment de la marche à pied, moins fréquente dans les Pays de la Loire qu'ailleurs. En revanche, la place des transports collectifs est un peu supérieure à la moyenne nationale et peu différente en 2008 de celle de 1994, alors qu'elle a baissé au niveau national. Le recours aux transports collectifs culmine pour les habitants de Nantes Métropole, où l'offre de transports publics est conséquente. Les déplacements vers un lieu de travail fixe représentent près d'un quart de l'ensemble des déplacements des habitants des Pays de la Loire, soit une part plus élevée qu'au niveau national. Ces trajets vers son lieu de travail ou d'études structure la mobilité quotidienne.**

**G**lobalement, au niveau national, la répartition des déplacements selon le type de motif a peu évolué entre 1994 et 2008. La part des déplacements liés au travail et aux courses s'est légèrement accrue néanmoins, tant dans les grandes agglomérations que sur le reste du territoire de la région. Selon le motif du déplacement, les habitants n'utilisent pas les moyens de transport à leur disposition dans les mêmes proportions.

### Moins de déplacements pour les achats dans la région

On travaille en proportion plus dans la région qu'ailleurs. Ainsi, le taux d'emploi y est plus élevé que dans les autres régions. Conséquence directe, les habitants se déplacent globalement davantage. Les déplacements vers le lieu de travail fixe représentent ainsi 23 % des motifs de déplacements, soit trois points de plus qu'au niveau national. Si l'on ajoute les autres déplacements

pour motifs professionnels et ceux vers les lieux d'études, les déplacements liés à l'activité professionnelle ou aux études représentent près de quatre déplacements sur dix du lundi au vendredi.

Le deuxième motif de déplacements le plus fréquent dans la région est celui lié aux achats (17 %), qui représente néanmoins une part inférieure de trois points à la moyenne nationale. Le tissu très dense de grandes surfaces alimentaires, et plus particulièrement en hypermarchés - la surface des 144 magasins de ce type positionne les Pays de la Loire comme la première région française - pourrait en partie expliquer ce phénomène. En effet, les grandes surfaces offrent une large palette de produits, tant alimentaires que non alimentaires, ce qui permet de rassembler davantage d'achats dans un même déplacement. A contrario, la localisation de ces grandes surfaces en périphérie des villes amène les habitants à s'y déplacer presque exclusivement en utilisant la voiture, ce qui pèse fortement

sur la part élevée de l'automobile dans la région. Se rendre dans un commerce est néanmoins le motif de déplacement le plus important pour les habitants de Nantes Métropole, où l'offre de commerces de proximité est bien plus dense et diversifiée qu'ailleurs : cela représente un déplacement sur cinq du lundi au vendredi.

On se déplace par ailleurs un peu plus pour les loisirs en Pays de la Loire qu'au niveau national. Le large éventail d'équipements sportifs et culturels favorise en effet les pratiques et fréquentations de ces lieux.

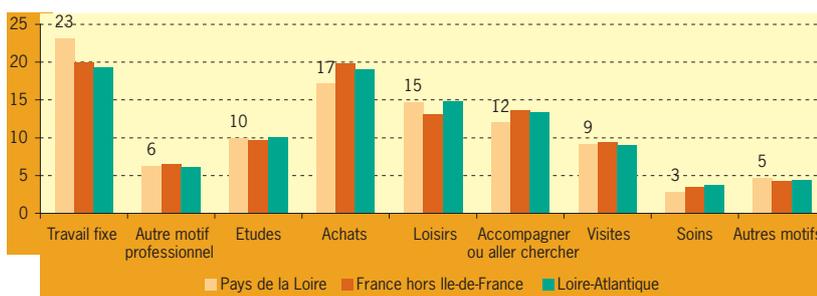
### Les motifs de déplacements différent selon l'âge

Les motifs de déplacements des personnes diffèrent néanmoins selon leur position sur le cycle de vie, car à chaque âge correspond un « panier d'activités ». Se rendre quotidiennement à son lieu de travail pour les actifs en emploi ou se rendre à son lieu d'études pour les élèves ou les étudiants structure la mobilité quotidienne. Les déplacements de certaines catégories de personnes sont en outre parfois soumis aux contraintes des membres du ménage : pour les 26-39 ans, le fait d'accompagner ou d'aller chercher d'autres personnes, par exemple au travail, à leur lieu d'études ou de garde, représente ainsi une part des déplacements deux fois supérieure à la moyenne.

Si le nombre de déplacements pour loisirs et visites décroît quelque peu avec l'âge jusqu'à 60 ans, il augmente

### Davantage de déplacements pour motif professionnel en Pays de la Loire

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



Lecture : Dans les Pays de la Loire, les déplacements pour motif professionnel ou études représentent 39% de l'ensemble des déplacements un jour de semaine.

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile, hors déplacements pour retour au domicile.

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

# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

en revanche au-delà, ce qui illustre le fait que les nouvelles générations de retraités sont en meilleure santé, ont plus de revenus et, ayant plus souvent le permis de conduire, davantage de facilité à se déplacer et ainsi développer une vie sociale que les précédentes aux mêmes âges. Les déplacements pour achats occupent également une place deux à trois fois plus importante dans les déplacements des personnes âgées que dans ceux des catégories d'âge inférieur.

Par ailleurs, les arbitrages intra-familiaux influent sur la répartition des activités et des déplacements associés. Parmi les couples, si les femmes travaillent en général plus près du domicile<sup>1</sup>, elles sont plus souvent concernées par les activités domestiques, en particulier l'accompagnement d'un enfant.

## Davantage de déplacements pour accompagnement dans le périurbain

Le lieu de vie influe de façon assez marginale sur les motifs de déplacements. Les habitants des pôles urbains se déplacent un peu plus pour les loisirs et pour les achats, en lien avec une offre de commerces, d'équipements culturels et sportifs plus diversifiés. De leur côté, les habitants de l'espace rural consacrent une part plus élevée de leurs déplacements aux motifs professionnels ou d'études. Quant aux habitants de l'espace périurbain, ils sont plus fréquemment amenés à accompagner ou aller chercher quelqu'un. L'image des jeunes parents, notamment, habitant une commune périurbaine et consacrant une partie de leur mercredi ou de leur samedi à accompagner leurs enfants à des activités semble trouver là une réalité chiffrée.

Selon le jour de la semaine, la répartition des déplacements par motifs diffère quelque peu. Ainsi, les déplacements vers le lieu d'études sont évidemment deux fois moins nombreux le mercredi qu'en moyenne les autres jours, du fait que peu d'écoles sont ouvertes ce jour là. Au

<sup>1</sup>Cf. la partie intitulée « Les trajets vers le lieu de travail représentent un quart de l'ensemble des déplacements »

contraire, les loisirs sont plus fréquents le mercredi, ainsi que le vendredi. Les achats sont assez bien répartis dans la semaine, mis à part le jeudi où leur nombre est inférieur d'un quart aux autres jours. C'est le mardi et le vendredi que les déplacements domicile-lieu de travail sont les plus nombreux, mais les autres déplacements professionnels sont un peu plus nombreux le mardi et le jeudi. Quant aux visites à des proches, elles sont supérieures d'un tiers les mardi, mercredi et vendredi à celles des lundi et jeudi.

## L'usage de la voiture se stabilise

La voiture assure 71 % des déplacements du lundi au vendredi dans les Pays de la Loire ; c'est deux points de plus qu'au niveau national hors Île-de-France. Toutefois, si durant les décennies antérieures, le recours à la voiture s'était fortement développé, son usage s'est maintenant stabilisé. Dans la majorité des cas, il s'agit d'une personne seule dans sa voiture. La proportion de déplacements comme passager d'une voiture a même baissé en quinze ans, tandis que les déplacements comme conducteurs ont augmenté. Cette hausse du nombre « d'autosolistes » est une conséquence du phénomène d'étalement urbain. Elle est à relier au fait que sur la période, la proportion de ménages de l'espace périurbain et de l'espace rural disposant d'autant de voitures que de membres adultes s'est fortement accrue.

## Stabilisation du recours aux transports collectifs entre 1994 et 2008 dans les Pays de la Loire

Evolution entre 1994 et 2008 de la répartition des déplacements locaux par mode de transport un jour de semaine

	France hors Île de France		Pays de la Loire		
	Part 1994 (en %)	Part 2008 (en %)	Part 1994 (en %)	Part 2008 (en %)	Nombre 2008 (en milliers)
Transports collectifs	6,5	5,7	6,1	6,2	690
Véhicule automobile	67	69	66	71	7 810
dont : - conducteur	51	57	50	57	6 230
- passager	16	13	16	14	1 580
Marche à pied	21	20	21	17	1 890
Cyclomoteur, motocycle	1	2	2	2	210
Bicyclette	3	3	5	4	390
<b>Ensemble</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>11 000</b>

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

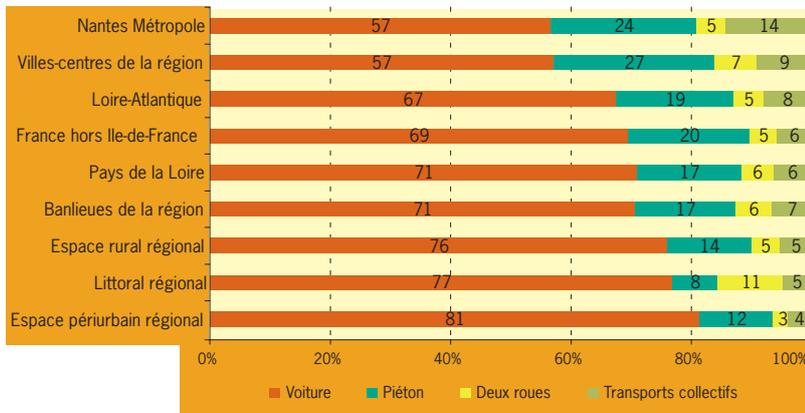
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquêtes nationales transports et déplacements 1994 et 2007-2008.



# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Plus on s'éloigne du centre-ville, plus la part de la voiture dans les déplacements est importante

Répartition des déplacements locaux par mode de transport un jour de semaine



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Dans les Pays de la Loire comme dans les autres régions hors Île-de-France, seulement 1,3 % des déplacements sont intermodaux, c'est-à-dire qu'ils combinent l'utilisation de plusieurs modes de transport successifs. Pour les habitants de l'agglomération nantaise, l'intermodalité est deux fois plus répandue car elle est facilitée par l'existence de parkings relais à certaines stations de tramways.

## La voiture, omniprésente dans l'espace périurbain et rural

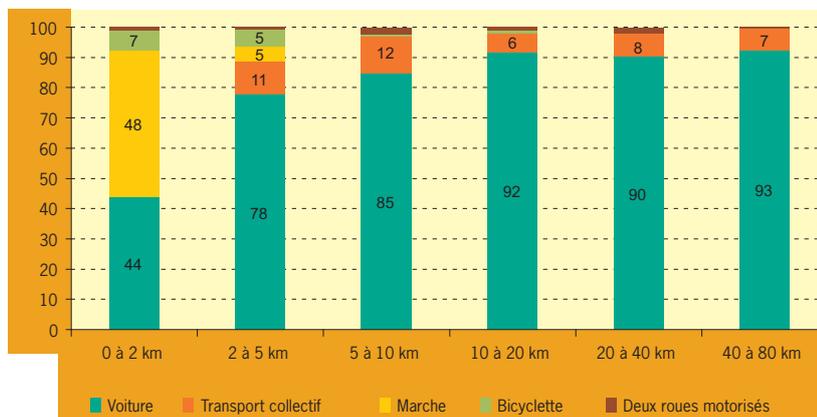
Les modes de déplacements s'avèrent très différents selon le lieu de vie. En particulier, l'usage de la voiture est d'autant plus fréquent que la densité

de l'habitat et le réseau de transports collectifs sont moins denses. Elle reste ainsi prépondérante dans les déplacements des habitants des espaces ruraux et périurbains de la région, et plus particulièrement sur le littoral, avec plus des trois quarts des déplacements qui se font en voiture.

La part de celle-ci chute à 57 % pour les habitants des villes-centres de la région, qui sont moins dépendants de leur voiture. Ils bénéficient en effet d'une offre de transports collectifs urbains plus développée, de sorte que les transports collectifs sont utilisés pour 9 % de leurs déplacements et jusqu'à 14 % pour les habitants de Nantes Métropole. Cette part grimpe même à 15 % hors périodes de vacances

## La moitié des déplacements de moins de 2 km se font à pied

Répartition modale selon la distance de déplacement dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

scolaires. De plus, leurs lieux d'activité professionnels ou personnels étant généralement moins éloignés, ils recourent davantage à la marche (27 % des déplacements, soit deux fois plus que pour les habitants de l'espace périurbain ou de l'espace rural).

## La marche, utilisée pour les loisirs et les courts déplacements

Le choix du moyen de déplacement est en effet lié en grande partie à la distance à parcourir. Mais si la voiture est utilisée dans neuf déplacements de 10 à 80 km sur dix, sa part reste encore de 44 % pour les déplacements de moins de 2 km. Pour ces courts déplacements, la marche devient concurrentielle : elle est utilisée dans la moitié des cas. La bicyclette assure par ailleurs 7 % de ces courts déplacements et quasiment autant pour ceux compris entre 2 et 5 km. Le recours aux transports collectifs culmine pour les déplacements de 2 à 10 km, avec 11 à 12 % de part de marché.

Le recours aux différents modes de transport varie également selon le motif du déplacement. C'est pour les déplacements pour motifs professionnels autres que le trajet domicile-travail que le recours à la voiture est le plus élevé (92 %), puis pour le motif d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un (88 %). Au contraire, la voiture est utilisée dans moins d'un déplacement vers un lieu d'études sur deux<sup>2</sup>. L'usage de la marche et de la bicyclette culmine pour les déplacements liés à un loisir, avec respectivement 37 % et 6 % des déplacements. Par ailleurs, un quart des déplacements pour des achats se font à pied, le plus souvent dans un commerce de proximité tel qu'une boulangerie.

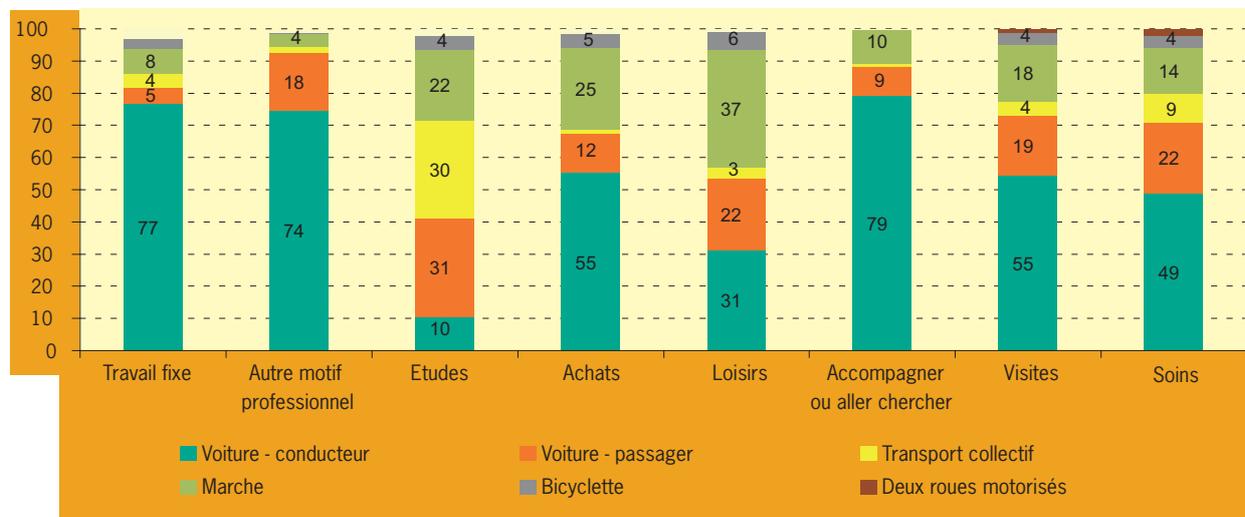
Les différentes catégories de la population n'ayant pas des activités identiques et donc des motifs de déplacements différents, elles recourent dans des proportions variables aux différents moyens de transport à leur disposition. Si les hommes et les

<sup>2</sup>Cf. la partie intitulée « Des déplacements vers le lieu d'études : un déplacement sur dix ».

# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## La voiture, mode de transport prédominant pour accompagner ou aller chercher

Répartition modale selon le motif de déplacement dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

femmes recourent à peu près autant à la voiture dans leurs déplacements, ces dernières sont un peu plus nombreuses à utiliser les transports collectifs et la marche, tandis que les hommes sont davantage adeptes de la bicyclette. Mais

le mode de transport privilégié dépend davantage de l'âge. Ainsi, les moins de 25 ans sont de loin la catégorie de la population qui recourt le plus aux transports collectifs ; les moins de 18 ans effectuent également davantage de

déplacements à pied. Moins nombreux que les générations moins âgées à disposer du permis de conduire, les 60 ans ou plus actuels utilisent davantage la marche et la bicyclette. ■



## De plus en plus de déplacements d'un territoire à l'autre

Sébastien SEGUIN (Insee)

**Dans les Pays de la Loire, comme ailleurs, on travaille de moins en moins souvent à proximité de l'endroit où l'on habite. Ceci contribue aux échanges croissants entre les différents espaces constituant le territoire de la région. L'espace rural, plus étendu dans la région, explique en grande partie la forte place de l'automobile et le nombre particulièrement important de déplacements entre l'espace rural et les centres urbains. La voiture est prédominante également dans les déplacements vers le littoral. Mais plus on se rapproche du centre-ville, plus la part de la voiture diminue. Les habitants proches de la dorsale ferroviaire prennent également plus le train qu'ailleurs pour aller travailler ou étudier dans une unité urbaine différente de celle de leur domicile.**

Les échanges entre les différents espaces constituant le territoire de la région se sont fortement développés ces dernières années, en lien avec le fait qu'on travaille de moins en moins souvent à proximité de l'endroit où l'on habite. Ce phénomène s'observe aussi bien dans l'espace rural que dans l'espace urbain. Ainsi dans les Pays de la Loire, seulement un quart des habitants de communes rurales travaillent dans leur commune de résidence en 2006, contre un tiers sept ans plus tôt. Quant aux habitants de l'espace urbain, la proportion de personnes qui travaillent en dehors de l'unité urbaine dans laquelle ils résident a augmenté de moitié sur la même période (30 % en 2006).

Au total, c'est donc 47 % des personnes en emploi en 2006 qui travaillent soit en dehors de leur commune de

résidence rurale, soit en dehors de leur unité urbaine de résidence, contre 36 % en 1999. Mais la croissance des déplacements entre espaces n'est pas seulement due aux navettes entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. En s'installant dans des zones rurales, de nombreux citoyens se sont en effet éloignés aussi de certains établissements d'enseignement ou de commerces.

### Plus de déplacements entre l'espace rural et les centres urbains qu'ailleurs

La répartition de la population de la région entre les différents espaces explique pour l'essentiel le nombre de déplacements entre ces espaces, qu'ils concernent le travail ou d'autres motifs. L'espace rural reste ainsi étendu dans la région : 31 % de la population y habite en 2006, contre 22 % en

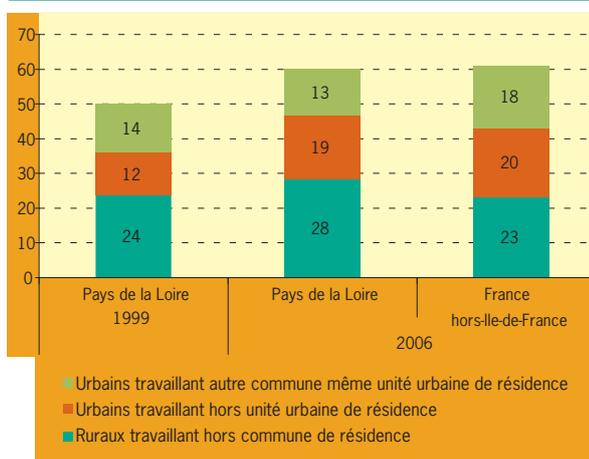
moyenne nationale hors Île-de-France. Ceci explique en grande partie la forte place de l'automobile dans la région, les habitants de l'espace rural étant beaucoup plus dépendants de la voiture pour se déplacer.

Dans la région comme ailleurs, l'emploi est en outre fortement concentré dans les pôles urbains : 62 % des nouveaux emplois depuis 1999 y sont localisés, contre seulement 19 % des nouveaux habitants. La population des Pays de la Loire vivant plus nombreuse dans l'espace rural qu'en moyenne nationale, la déconnexion emploi-habitat est ainsi particulièrement marquée en Pays de la Loire.

Si les parts de l'espace périurbain comme des villes-centres dans l'ensemble de la population régionale sont conformes à la moyenne

### De plus en plus de personnes travaillent hors de leur agglomération de résidence

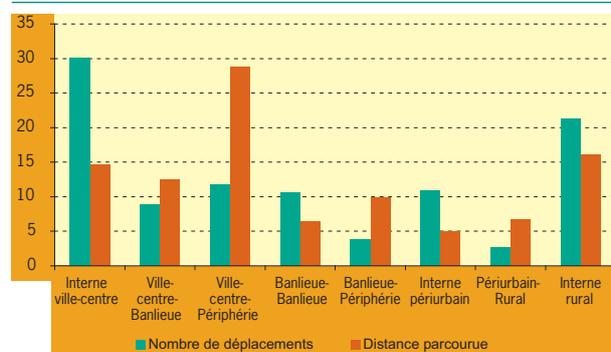
Proportion de navetteurs domicile-travail (en %)



Source : Insee, recensements de la population - exploitation complémentaire.  
Lecture : sur 100 personnes en emploi dans les Pays de la Loire en 2006, 28 sont des habitants de l'espace rural qui travaillent hors de leur commune de résidence.

### Les déplacements entre villes-centres et périphérie lointaine représentent plus du quart des distances parcourues

Répartition des déplacements selon le type de trajet dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.  
Lecture : sur 100 déplacements effectués par des habitants des Pays de la Loire, 11 sont réalisés entre une ville-centre et une périphérie des centres urbains (espace périurbain ou rural) ; ce type de trajets représente 27% de la distance totale parcourue par les habitants des Pays de la Loire du lundi au vendredi pour leurs déplacements locaux.

# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

nationale, le poids de la banlieue est en revanche assez sensiblement inférieur, avec 15 % de la population contre 24 % en moyenne nationale hors Île-de-France. En conséquence, les déplacements entre ville-centre et banlieue ne représentent que 9 % de l'ensemble des déplacements, contre 12 % au niveau national. A l'inverse, les déplacements internes à l'espace rural représentent 21 % des déplacements en nombre et 16 % en distance parcourue dans la région, soit presque deux fois plus qu'au niveau national.

## 25 minutes pour se déplacer entre un pôle urbain et sa périphérie

Les déplacements internes aux villes-centres sont les plus nombreux (trois sur dix) ; leur part dans la distance parcourue est en revanche deux fois inférieure, car il s'agit de trajets courts pour la plupart. A l'inverse, les déplacements entre les villes-centres et l'espace périurbain ou rural ont un poids bien plus élevé dans l'ensemble des distances parcourues que dans le nombre total de déplacements, du fait de leur longueur (19 km en moyenne).

Ces trajets d'un espace à l'autre du territoire ont ainsi des longueurs très variables. Leurs durées moyennes sont en conséquence également très disparates, du fait de la distance parcourue mais aussi du mode de transport qui diffère. Ainsi, les déplacements internes à un même espace durent en moyenne moins

longtemps au sein de l'espace rural (10 minutes) qu'au sein d'une ville-centre (12 minutes). Bien que la distance parcourue pour les premiers soit plus longue, ils sont en effet davantage réalisés en voiture et donc plus rapides ; la moindre fluidité du trafic en milieu urbain et les différences de limitation de vitesse expliquent le reste de l'écart. Quant aux déplacements entre pôle urbain et périphérie lointaine ou éloignée, ils durent en moyenne 24 minutes.

## Des motifs et horaires de départ différents selon les trajets

Ces trajets entre les différents espaces du territoire sont réalisés pour des motifs qui varient assez fortement : un jour de semaine, environ un déplacement sur deux est ainsi lié à un motif professionnel ou aux études, contre un déplacement sur trois de ce type au sein d'une ville-centre ou de la banlieue. Par ailleurs, le motif « accompagner ou aller chercher » explique un cinquième des déplacements à l'intérieur de l'espace périurbain de la Loire-Atlantique, contre moins d'un déplacement sur dix entre ville-centre et banlieue ou périphérie plus lointaine. Ceci illustre les nombreux déplacements que doivent réaliser les parents habitant une commune périurbaine pour accompagner leurs enfants à l'école ou à des activités.

En conséquence, les heures de départ varient également fortement selon le

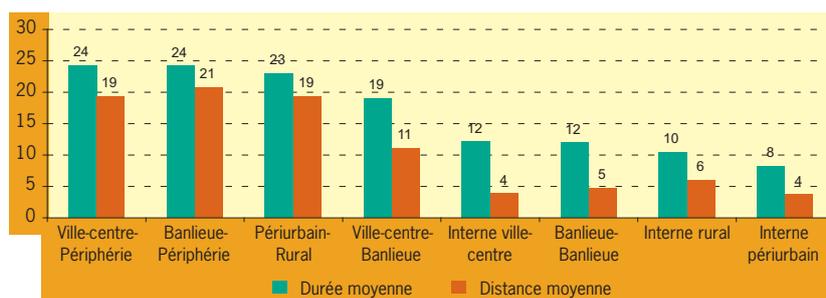
lieu de résidence. Ainsi, les habitants de l'espace rural et des couronnes périurbaines, qui ont généralement des temps de parcours plus élevés pour se rendre à leur travail, sont plus nombreux à commencer un déplacement tôt le matin avant 7 heures 30 puis entre 16 heures 30 et 18 heures, horaires où se concentrent ces déplacements entre le domicile et le lieu de travail. A l'inverse, les habitants des pôles urbains se déplacent davantage entre 9 heures et midi.

## Plus on se rapproche du centre-ville, plus la part de la voiture diminue

Dans les Pays de la Loire, l'automobile assure plus de neuf déplacements sur dix entre les pôles urbains d'une part et leurs couronnes périurbaines ou l'espace rural d'autre part. La part de l'automobile ne tourne plus en revanche qu'autour de 70 % des déplacements intra-banlieue ou intra-rural, un cinquième des déplacements étant réalisé à pied à l'intérieur de ces espaces. La part de la marche à pied culmine à 30 % pour les déplacements internes à la ville-centre. Les transports collectifs comptent pour 9 % des déplacements à l'intérieur des villes-centres et pour 11 % des échanges entre villes-centres et banlieues, mais pour seulement 2 % des déplacements internes à la banlieue. Quant à la bicyclette, elle se fait une place dans les déplacements internes aux villes-centres (6 %) ou à la banlieue (4 %). Au final, la voiture reste tout de même légèrement majoritaire dans les déplacements qui restent internes aux villes-centres (54 %).

## Les déplacements entre villes-centres et périphérie lointaine durent deux fois plus longtemps que les déplacements internes aux villes-centres

Durée et distance moyennes par déplacement selon le type de trajet dans les Pays de la Loire (en minutes et km)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Les habitants proches de la dorsale ferroviaire prennent plus le train

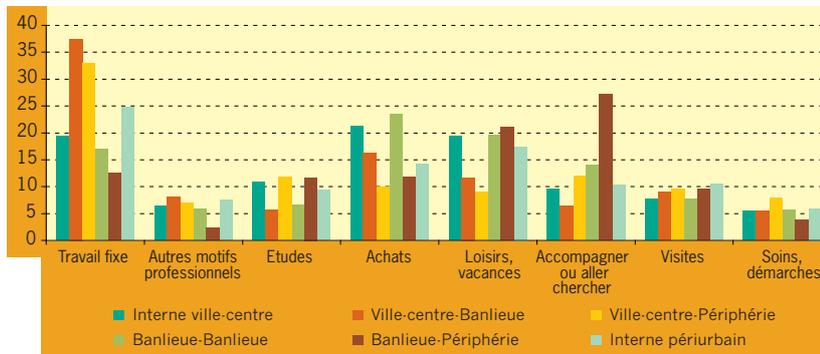
Habiter à proximité d'une gare ou d'un arrêt de transport collectif urbain accroît le recours aux transports collectifs. C'est le cas pour les habitants des grands centres urbains de la région, où l'offre de transport collectif urbain est dense. Mais c'est également lorsqu'on habite à moins de 15 minutes en voiture



# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Un quart des déplacements entre banlieue et périphérie concernent l'accompagnement

Répartition des motifs de déplacements selon le type de trajet dans les Pays de la Loire (en %)



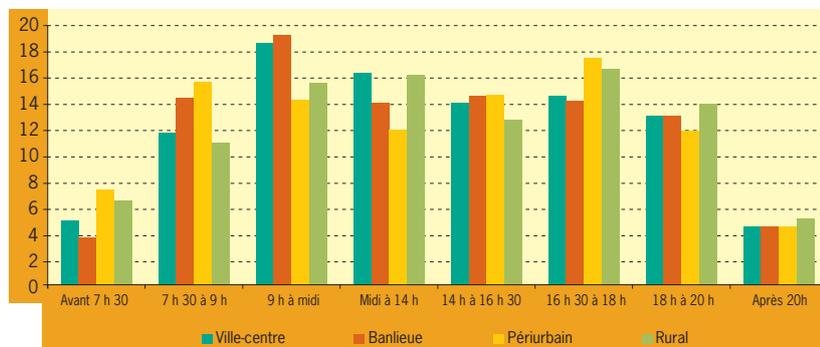
Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

d'une gare ou d'un point d'arrêt de la « dorsale ferroviaire » reliant Le Croisic au Mans, en passant par Nantes et Angers. Ainsi, parmi les habitants de cette zone qui se rendent dans une unité urbaine différente de celle de leur domicile pour aller travailler ou étudier

et qui parcourent au moins 10 km, 8 % utilisent le train comme moyen de transport principal. En comparaison, dans le reste de la région, les personnes réalisant le même type de trajet régulier ne sont que 3 % à recourir au train.

## On prend la route plus tôt dans l'espace périurbain

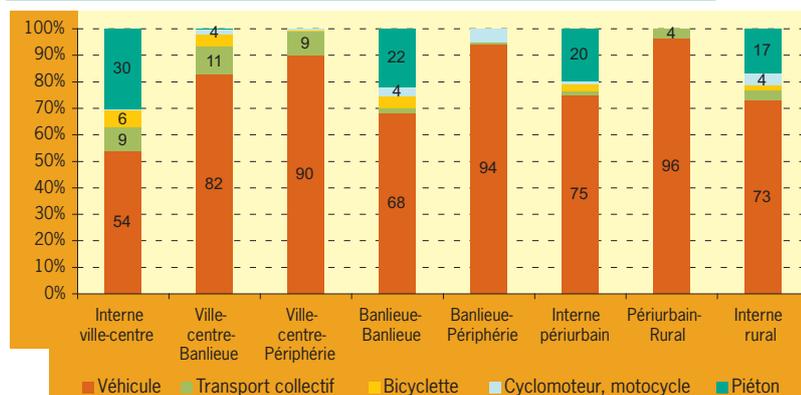
Répartition des horaires de départ des déplacements selon le lieu de résidence dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Trois déplacements internes aux villes-centres sur dix se font à pied

Répartition des modes de transport selon le type de trajet dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Sources : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Parmi les déplacements ayant pour origine et/ou destination le territoire de Nantes Métropole, près de la moitié est réalisée entièrement à l'intérieur du périurbain. Les autres déplacements peuvent être classés en trois catégories : les franchissements du périurbain, les trajets réalisés entièrement à l'extérieur du périurbain, les déplacements ayant pour origine ou destination l'extérieur de Nantes Métropole. Les franchissements de l'extérieur vers l'intérieur du périurbain nantais se font tôt le matin : un sur six avec départ avant 7 heures 30, soit trois fois plus que la moyenne départementale. Ils sont plus fréquents le soir de l'intérieur vers l'extérieur, mais ces trajets de retour sont moins concentrés dans le temps que les trajets aller du matin. La part de l'automobile diminue largement à l'intérieur du périurbain : quatre déplacements sur dix, soit une part deux fois moins importante que pour les franchissements ou les déplacements à l'extérieur. De ce fait, un peu plus du tiers des déplacements intra-muros se font à pied et un sur cinq en transports collectifs.

En Loire-Atlantique, le déséquilibre entre les emplois, plus nombreux au Nord de la Loire, et les logements, en comparaison plus nombreux au Sud du département, explique le sens des déplacements domicile-travail. Les motifs professionnels représentent ainsi près d'un franchissement de la Loire sur deux du Sud vers le Nord, contre moins d'un franchissement sur dix dans l'autre sens. A l'inverse, 60 % des déplacements du Nord vers le Sud constituent des retours au domicile. En conséquence, les déplacements Sud-Nord se concentrent tôt le matin, tandis que les déplacements Nord-Sud se font surtout le soir.

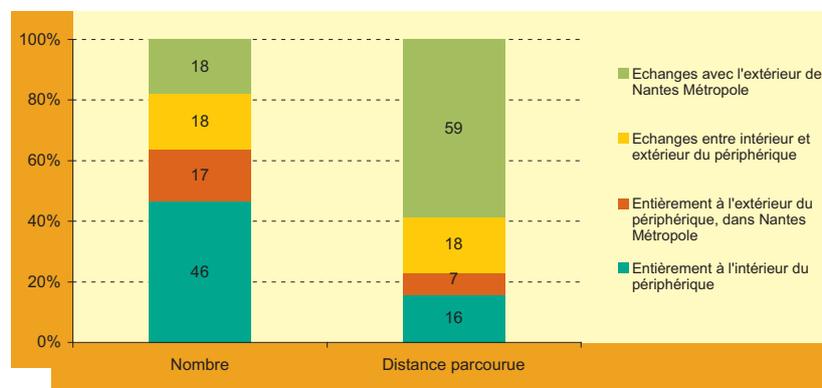
## Neuf déplacements sur dix vers le littoral se font en voiture

Le littoral de la région constitue un espace particulier en termes de déplacements, que ce soit pour ceux des habitants du littoral ou pour les déplacements depuis l'extérieur vers cet espace. Les caractéristiques de la population qui

# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Les échanges entre l'intérieur et l'extérieur du périphérique nantais augmentent

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



Champ : personnes de 6 ans et plus ; déplacements locaux effectués du lundi au vendredi ayant pour origine et destination Nantes Métropole.

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

Lecture : Sur 100 déplacements ayant pour origine et/ou destination le territoire de Nantes Métropole, 46 ont pour origine et pour destination des lieux situés à l'intérieur du périphérique nantais ; ces déplacements entièrement à l'intérieur du périphérique représentent 16% de la distance totale que représentent l'ensemble des déplacements à l'origine et/ou destination de Nantes Métropole.

y réside et s'y déplace diffèrent ainsi sensiblement de celles du reste de la population de la région. La proportion de personnes âgées et de retraités y est en particulier plus élevée (43 % de retraités, contre 34 % en moyenne régionale), tandis que les familles avec enfants sont moins représentées qu'ailleurs. On trouve aussi proportionnellement davantage de personnes travaillant à leur compte. Ceci a des conséquences sur les motifs et modes de déplacements : on s'y déplace en comparaison davantage pour faire des achats ou pour des motifs professionnels autres que le trajet domicile-lieu de travail, que pour se rendre à son travail, sur son lieu d'études ou accompagner un enfant.

Du lundi au vendredi, les déplacements qui restent internes à la zone littorale sont généralement plus courts qu'ailleurs, en lien avec ces motifs et la taille plus réduite de la zone d'observation : 13 minutes en moyenne, soit quatre minutes de moins qu'un déplacement moyen d'un habitant de la région. Les trois quarts des déplacements sont

réalisés en voiture, soit une proportion encore plus élevée que la moyenne. Cette prédominance de la voiture est à relier à une plus grande fluidité du trafic routier et à une offre en transports collectifs moins importante que dans les grands pôles urbains de la région. Les transports collectifs occupent ainsi une place très marginale avec moins d'un déplacement sur cent. Si la marche n'est pas particulièrement répandue malgré les faibles distances parcourues, la bicyclette assure en revanche 7 % des déplacements, soit une part deux fois supérieure à la « normale ». En particulier, on y recourt davantage pour faire des achats qu'ailleurs.

Par ailleurs, les déplacements depuis l'extérieur de la zone littorale vers cet espace, plus nombreux en fin de semaine (les deux tiers ont lieu le samedi ou le dimanche), sont marqués par une sur-représentation de certains motifs liés aux loisirs (37 %), aux visites (24 %) ou à un changement de résidence pour vacances notamment (10 %). Quel que soit le jour de la semaine, ces déplacements vers

le littoral sont de 60 km en moyenne et parcourus en 57 minutes. Un quart dure plus d'une heure, un autre quart dure entre 30 minutes et une heure. Ces déplacements sont le fait dans leur très grande majorité d'habitants de la région (89 %). La moitié de ces déplacements vers le littoral d'habitants de la région sont le fait de vendéens, un quart d'habitants de Nantes Métropole et le dernier quart de résidents de la Loire-Atlantique hors de la métropole nantaise. Plus encore que pour les autres déplacements, la voiture est le mode de transport privilégié, avec neuf déplacements sur dix. Mais par rapport aux autres déplacements, étant donné qu'on se déplace le plus souvent en famille ou entre amis vers le littoral, les déplacements en tant que passager du véhicule sont plus développés (quatre sur dix). Le train n'assure qu'un déplacement sur cent vers le littoral, tandis que la part des bus et cars s'élève à 3 %. Les deux roues motorisés sont par ailleurs davantage utilisés que dans les autres types de déplacements (5 %).

En sens inverse, les habitants du littoral de la région sont parfois amenés à se déplacer de façon régulière en dehors de la bande littorale, notamment pour rejoindre leur lieu de travail. Ils sont un peu plus nombreux qu'en moyenne régionale à travailler dans leur commune de résidence. Mais ceux qui doivent faire la navette chaque jour entre leur lieu de résidence et leur commune de travail parcourent une distance en moyenne un peu supérieure aux standards régionaux. Ainsi, parmi les habitants du littoral de Loire-Atlantique ayant un emploi, 8 % se rendent chaque jour vers Nantes Métropole pour travailler. En Vendée, ce sont 6 % des habitants du littoral ayant un emploi qui rejoignent la communauté de communes du pays yonnais, qui comprend la ville de la Roche-sur-Yon. ■



## Presque autant de déplacements le samedi

Pascale CHEVALIER (Insee)

**On se déplace à peine moins le samedi qu'un jour de semaine. Les durées et les distances moyennes par déplacement le samedi diffèrent également peu de celles des déplacements des autres jours de la semaine. Le dimanche, en revanche, si le nombre et le temps total consacré aux déplacements sont plus faibles que les autres jours, la distance et la durée moyennes par déplacement sont beaucoup plus élevées, en lien avec des motifs différents. Achats, loisirs et visites sont ainsi les principales motivations des déplacements de fin de semaine. La voiture reste le mode de déplacement dominant, puisqu'elle assure les trois quarts des déplacements. La marche est néanmoins un peu plus répandue le dimanche que les autres jours, la dimension loisir s'ajoutant à la marche comme mode de déplacement.**

**P**rès de 10 millions de déplacements locaux sont réalisés par les habitants de la région le samedi, 6 millions le dimanche. Le samedi, on se déplace en effet à peine moins qu'un jour de semaine : 3,1 déplacements en moyenne pour un habitant de la région, contre 3,5 du lundi au vendredi. La question des déplacements durables ne semble donc pas pouvoir exclure la préoccupation de l'organisation des transports le week-end. Le dimanche le nombre de déplacements de moins de 80 km tombe à 1,9.

### Le samedi, le temps consacré aux déplacements est à peine inférieur aux autres jours

Quel que soit le jour de la semaine, la proportion de personnes non mobiles est plus faible dans les Pays de la Loire que dans les autres régions

françaises. La proportion de personnes n'ayant réalisé aucun déplacement est à peine supérieure le samedi (16%) et multipliée par deux le dimanche (26%) par rapport à un jour ouvrable du lundi au vendredi. Le samedi c'est dans les villes-centres qu'on trouve le plus de personnes non mobiles, tandis que les habitants de banlieue et du périurbain sont plus nombreux à rester chez eux toute la journée du dimanche.

Le budget-temps de déplacement des habitants de la région passe de 54 minutes par jour du lundi au vendredi à 49 minutes le samedi et 38 minutes le dimanche. Quelle que soit la zone de résidence, on consacre un peu moins de temps à se déplacer le samedi dans la région que dans les autres régions de province. Dans le département de la Loire-Atlantique, le nombre de déplacements des habitants des zones rurales et des villes-centre baisse ainsi de 20 % environ le samedi par rapport au reste de la semaine.

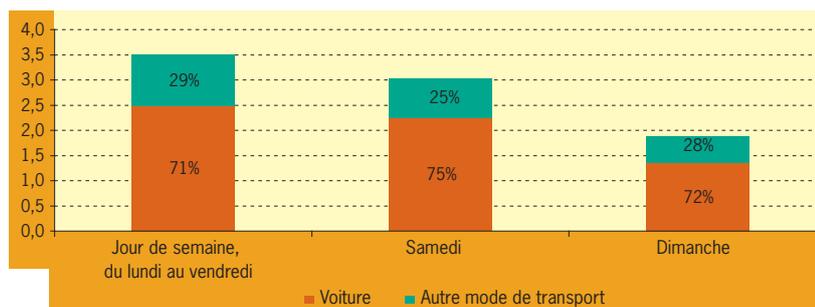
Les durées et les distances moyennes par déplacement le samedi sont très proches de celles des déplacements des autres jours de la semaine. Le dimanche, en revanche, si le nombre et le temps total consacré aux déplacements sont plus faibles que les autres jours, la distance et la durée moyennes par déplacement sont beaucoup plus élevées : 11 km et 20 minutes, contre respectivement 8 km et 16 minutes du lundi au samedi. Cela est à relier à des distances parcourues plus longues ce jour-là dans la région, pour se rendre par exemple sur le littoral. L'allongement des déplacements le dimanche est particulièrement sensible pour les personnes habitant les villes-centres.

### Achats, loisirs et visites expliquent la majorité des déplacements de fin de semaine

Si l'on se déplace presque autant le samedi que du lundi au vendredi, c'est évidemment pour des motifs assez différents. Alors que les motifs professionnels ou pour les études représentent 39 % des déplacements du lundi au vendredi, ils ne comptent plus que pour 10 % des trajets le samedi et 5 % le dimanche. Pour autant les modifications intervenues sur le marché du travail ces dernières années font que de plus en plus d'actifs travaillent le samedi voire le dimanche. Ainsi, dans les Pays de la Loire comme au niveau national, 31 % des personnes en emploi travaillent systématiquement

### Presque autant de déplacements le samedi qu'en semaine

Nombre de déplacements par habitant selon le jour de la semaine dans les Pays de la Loire

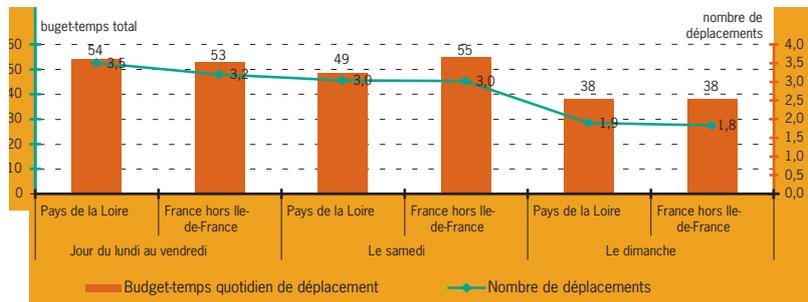


Lecture : Les habitants des Pays de la Loire réalisent en moyenne 3,1 déplacements le samedi, dont 75% d'entre eux en voiture. Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## La durée de déplacements le dimanche est inférieure d'un tiers à celle des autres jours

Nombre et budget-temps de déplacement selon le jour



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

ou régulièrement le samedi et près de 14 % sont concernées par le travail le dimanche<sup>1</sup>.

Le samedi et le dimanche, achats, loisirs et visites sont les principales motivations des déplacements, puisque ces motifs représentent environ quatre déplacements sur cinq. Les achats sont le principal motif de déplacement le samedi, avec un tiers de l'ensemble, comme au niveau national. C'est une part deux fois plus importante que du lundi au vendredi. Comme les autres jours de la semaine, un peu plus de la moitié d'entre eux est réalisée dans un commerce de proximité. Les déplacements pour achats sont particulièrement importants pour les habitants des villes-centres et de la banlieue, les opportunités étant plus nombreuses à proximité.

<sup>1</sup>Rappelons que l'enquête a été réalisée de mai 2007 à avril 2008, soit avant la suppression des cours du samedi matin, qui concernaient de nombreux enseignants en école maternelle ou primaire.

Le dimanche reste essentiellement consacré aux loisirs et aux visites : sept déplacements sur dix, contre quatre sur dix le samedi.

Les visites à la famille ou aux amis constituent le principal motif de déplacement des 18-25 ans le samedi, tandis que les trajets vers les lieux d'approvisionnement sont la principale motivation de déplacement des plus de 60 ans. Le dimanche est consacré autant aux visites et aux loisirs pour les ouvriers et les employés, tandis que les cadres, les artisans-commerçants et les professions intermédiaires donnent priorité aux loisirs.

## La voiture reste le mode de déplacement dominant le week-end

Dans les Pays de la Loire comme partout en France, la voiture reste le mode

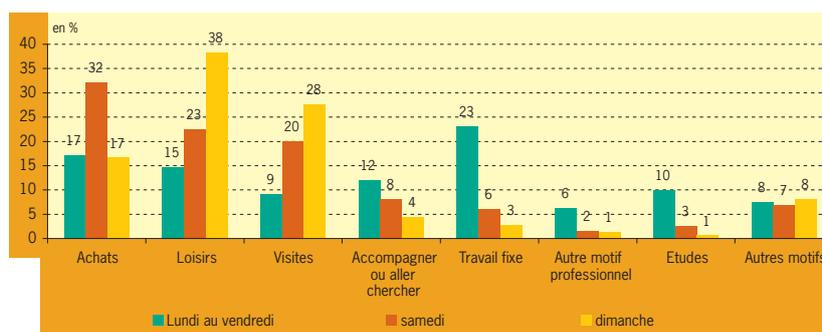
de déplacement dominant avec 75 % des déplacements le samedi et 72 % le dimanche, contre 71 % du lundi au vendredi. Même dans les villes-centre, l'usage de la voiture est plus important le samedi et le dimanche par rapport à la semaine, en lien avec les motifs de déplacement différents et la fréquence des transports collectifs moins élevée. Toutefois, le samedi et plus encore le dimanche, le nombre de voitures en circulation est moins élevé dans la mesure où les personnes co-voiturent beaucoup plus : 23 % des déplacements sont réalisés par des passagers d'un véhicule le samedi et 28 % le dimanche, contre 14 % du lundi au vendredi. Ceci est directement lié aux motifs : les motifs professionnels et les études occasionnent majoritairement des déplacements individuels, tandis que les visites, les loisirs voire certains achats sont davantage réalisés en famille ou entre amis. Ce mouvement est d'ailleurs amplifié dans les Pays de la Loire par rapport aux autres régions hors Île-de-France, ainsi que dans l'agglomération nantaise comparée aux 14 grandes métropoles à transport public guidé.

La voiture constitue le mode de déplacement dominant pour toutes les tranches d'âge adultes et toutes les catégories socioprofessionnelles. Elle est plus particulièrement utilisée le samedi par les tranches d'âge intermédiaires de 26 à 59 ans, qui se rendent plus nombreux dans des grandes surfaces à la périphérie des villes et sont davantage amenés à réaliser des trajets d'accompagnement. A contrario les plus jeunes et les plus âgés utilisent davantage la voiture le dimanche que le samedi. De même les employés, les professions intermédiaires et les retraités l'utilisent davantage le dimanche qu'en semaine, au contraire des cadres et des artisans-commerçants. Dans les Pays de la Loire comme en Loire-Atlantique, l'usage de la voiture diminue néanmoins le dimanche par rapport aux autres jours pour les habitants des zones rurales.

Le samedi la voiture en tant que passager est le mode de déplacement prédominant choisi par les 18-25 ans

## Deux fois plus de déplacements pour visites le samedi qu'un jour du lundi au vendredi

Répartition par motifs des déplacements locaux des habitants des Pays de la Loire selon le jour (en %)



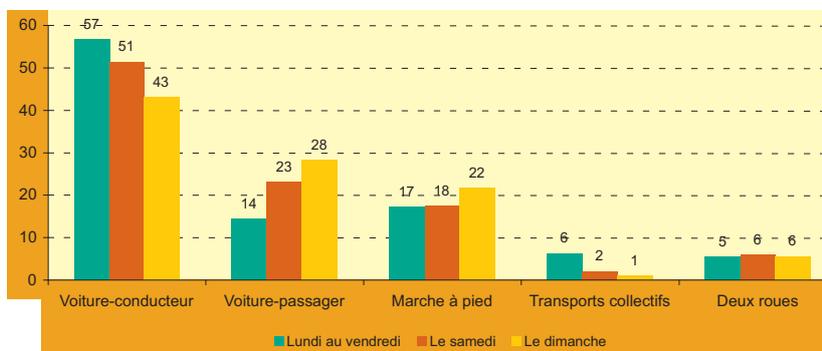
Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



# La mobilité quotidienne des habitants des Pays de la Loire

## Davantage de déplacements à pied ou comme passager d'un véhicule le dimanche

Répartition des déplacements par mode de transport selon le jour (en %)

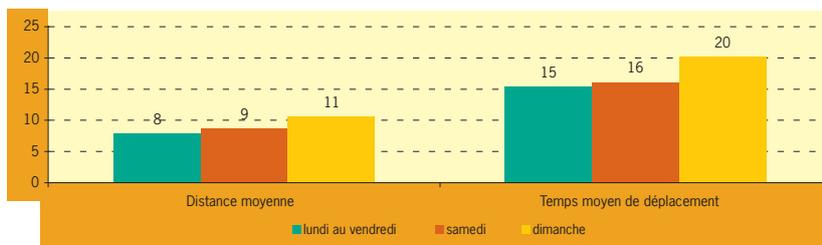


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

## Les déplacements le dimanche sont plus longs que les autres jours

Durée et distance moyenne par déplacement selon le jour (en km et en minutes)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

pour les visites et les loisirs. Pour leurs achats et pour se rendre à leur travail, ils utilisent davantage la bicyclette, les achats s'effectuant également à pied. Le week-end les 26-39 ans et les 40-59 ans se déplacent à bicyclette et à pied pour les loisirs et en voiture pour les achats du samedi et les visites du dimanche.

## Recours plus élevé à la marche le dimanche

Quel que soit le jour de la semaine, plus on se trouve dans les villes-centres plus on utilise les transports collectifs et la marche à pied, tandis que la voiture reste le mode dominant en banlieue, périurbain et rural. L'usage des transports collectifs est moins fréquent le samedi et le dimanche. Cependant il demeure plus important dans l'agglomération nantaise que dans les autres métropoles le week-end comme

les autres jours de la semaine, alors que la marche à pied reste également moins présente. Dans la région ce sont les 18-25 ans qui utilisent le plus les transports collectifs le samedi et le dimanche.

Dans les Pays de la Loire le recours à la marche à pied est identique le samedi aux jours du lundi au vendredi ; elle est en revanche globalement plus répandue le dimanche. Si le recours à la marche à pied a certes tendance à diminuer le dimanche dans les villes-centres, il augmente ainsi pour les résidents des autres espaces du territoire. S'ajoute en effet à la marche comme mode de déplacement sa dimension loisir, en particulier pour les tranches d'âge 26-39 ans et dans une moindre mesure pour la tranche 40-59 ans. La marche constitue le mode de déplacement dominant après la voiture pour les personnes de plus de 60 ans. ■

## Les trajets vers le lieu de travail représentent un quart de l'ensemble des déplacements

Sébastien SEGUIN (Insee)

**Plus encore qu'au niveau national, les déplacements liés au travail occupent une place majeure dans l'ensemble des déplacements des habitants des Pays de la Loire. La population s'installant de plus en plus nombreuse à la périphérie des pôles urbains, les distances et temps de trajet moyens pour rejoindre son travail ont augmenté dans la région par rapport à 15 ans plus tôt. Comme l'emploi reste encore largement concentré dans les pôles urbains, les habitants des espaces périurbains et ruraux ont des distances et temps de parcours plus élevés que les citadins. Dans la région plus encore que dans les autres régions de province, la voiture constitue le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail. Elle est d'autant plus utilisée qu'on habite loin des villes, signe qu'on l'utilise le plus souvent par absence d'alternative. Les transports collectifs, essentiellement urbains, assurent un déplacement domicile-travail sur dix dans les grandes agglomérations, tandis que certaines zones périphériques des pôles d'emploi urbains sont bien desservies par des trains régionaux.**

L'évolution des pratiques de déplacements est très liée à celle des modes de vie. Les pratiques de consommation, le lieu d'habitat, les relations familiales, le développement des loisirs influent sur la mobilité. Globalement, la part des déplacements liés au travail dans l'ensemble des déplacements a ainsi tendance à diminuer. En outre les modifications importantes intervenues dans le monde du travail au cours des dernières années (réduction du temps de travail, développement du temps partiel, des horaires variables ou décalés, voire du télé-travail) ont des répercussions sur le nombre de déplacements et leurs caractéristiques.

Malgré le développement des mobilités de tous ordres, les déplacements liés au travail constituent encore une composante essentielle de la mobilité. Ainsi, la mobilité vers le travail rythme les journées des personnes ayant un emploi, de par leur caractère régulier et « contraint ». De plus, leur relative concentration dans le temps contribue, encore plus que les autres motifs, au dimensionnement des besoins d'infrastructures et de services de transport public.

### Trois déplacements sur dix sont liés à un motif professionnel

Plus encore qu'au niveau national, les déplacements liés au travail occupent une place majeure dans l'ensemble des déplacements des habitants des Pays

de la Loire. Le taux d'emploi dans les Pays de la Loire est en effet le plus élevé des régions françaises, essentiellement du fait d'un fort taux d'emploi féminin et de l'un des taux de chômage les moins élevés des régions françaises. En conséquence les déplacements vers le lieu de travail fixe représentent 23 % des motifs de déplacements, soit trois points de plus qu'au niveau national. Si l'on ajoute les autres déplacements pour motifs professionnels, les déplacements liés à l'activité professionnelle représentent près de trois déplacements sur dix du lundi au vendredi.

Parmi les personnes ayant un emploi dans la région, huit sur dix se rendent sur un lieu de travail fixe chaque semaine. Parmi elles, 71 % s'y rendent en général cinq jours de la semaine, 8 % y vont au moins six jours et 21 % quatre jours ou moins. D'autres ont plusieurs lieux de travail fixes chaque semaine (4 %) ; il s'agit le plus souvent de femmes, en particulier des salariées des services à la personne ayant plusieurs employeurs. Une personne sur dix environ a un lieu de travail variable, soit une part un peu inférieure à la moyenne nationale. Ce sont principalement des artisans-commerçants et des cadres qui sont dans cette situation : respectivement 29 % et 13 % des personnes de ces catégories ont un lieu de travail variable. La proportion de personnes travaillant à domicile s'élève par ailleurs à 5 % ; il s'agit principalement de travailleurs à leur compte, exploitants agricoles ou artisans-commerçants.

### Le trajet domicile-travail : 13 km et 18 minutes en moyenne

Chaque jour, dans les Pays de la Loire, 1,2 million de personnes en emploi effectuent au moins un déplacement de leur domicile vers un lieu de travail fixe. Au niveau national, les journées de travail sont moins fractionnées qu'il y a 14 ans. Dans la région, comme au niveau national hors Île-de-France, un tiers des personnes en emploi font deux aller-retour ou plus dans la journée en 2008. Pour rejoindre son lieu de travail, on parcourt dans la région comme au niveau national 13 km en moyenne. Le trajet dure en moyenne 18 minutes et est réalisé à la vitesse moyenne de 44 km par heure. Traduisant le phénomène de périurbanisation, la population s'installant plus nombreuse à la périphérie des pôles urbains, les distances et temps de trajet moyens pour rejoindre son travail ont augmenté dans la région par rapport à 15 ans plus tôt : ils s'élevaient à 11 km et 15 minutes en 1994.

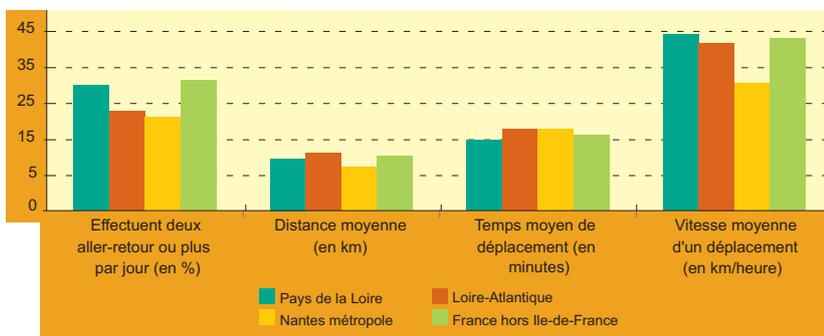
Toutefois, ces caractéristiques diffèrent fortement selon les caractéristiques des personnes, leur lieu de résidence et le mode de transport principal utilisé. D'environ dix minutes pour la marche et le vélo, le temps de déplacement moyen pour rejoindre son travail est d'un peu moins de 20 minutes en voiture et atteint jusqu'à une demi-heure pour les déplacements utilisant un transport collectif (hors train).



# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

## Se rendre à son travail : 13 km en 18 minutes en moyenne dans les Pays de la Loire

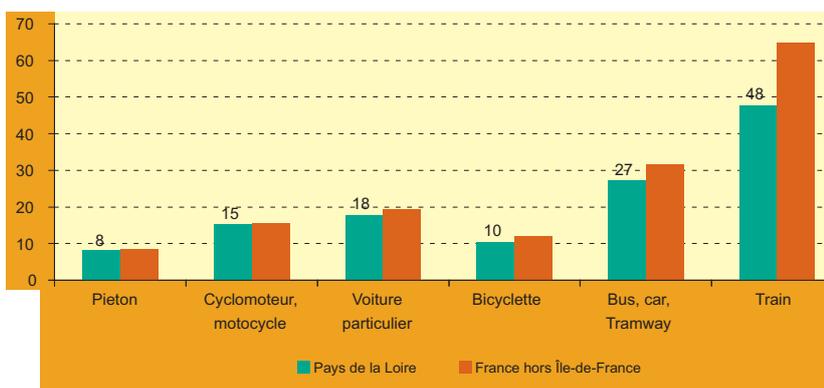
Principales caractéristiques des déplacements du domicile vers le lieu de travail



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un trajet domicile-travail en bus, car ou tramway dure près d'une demi-heure en moyenne

Temps de parcours moyen d'un déplacement domicile-travail selon le mode de transport principal (en minutes)



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Des distances et temps de parcours très variables selon le lieu de résidence

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centres-villes, l'emploi reste encore largement concentré dans les pôles urbains. Aussi les temps et distances de parcours sont-ils très inégaux selon le lieu de résidence : si sept habitants des villes-centres sur dix rejoignent leur travail en moins d'un quart d'heure, seulement quatre habitants de l'espace périurbain sur dix en font autant, du fait qu'ils travaillent plus loin de leur lieu de résidence pour la majorité d'entre eux. Ainsi la moitié des habitants des villes-centres travaillent à moins de 5 km de leur domicile, tandis que les trois quarts des habitants du périurbain doivent parcourir plus de 10 km. Aussi les habitants des villes-centres sont-ils plus nombreux à être en mesure de faire

deux aller-retour vers leur travail en cours de journée (40 %) que les banlieusards ou habitants du périurbain (25 %).

La longueur des déplacements domicile-travail varie quelque peu en fonction de la catégorie socioprofessionnelle. Les employés sont ceux qui travaillent le plus près de chez eux, tandis que les cadres ont en moyenne les parcours les plus longs pour rejoindre leur lieu de travail : 20 minutes pour parcourir 15 km en moyenne. Les moyennes pour cette dernière catégorie sont en effet tirées vers le haut par les longs trajets réalisés par une minorité d'entre eux. Le trajet dépasse ainsi la demi-heure pour 15 % des cadres, contre 9 % en moyenne dans l'ensemble des personnes en emploi. Si la majorité des cadres dispose en effet dans les pôles urbains qui offrent le plus de postes de ce niveau -la moitié des

cadres habitent à moins de 10 km de leur travail, comme c'est le cas pour les ouvriers et les professions intermédiaires-certains sont amenés à travailler loin de chez eux. Ces écarts ne résultent qu'en partie de choix ou contraintes qui conduiraient certaines catégories socioprofessionnelles à résider près de leur lieu de travail. Ils s'expliquent également par la structure spatiale des emplois, très différente d'une catégorie à l'autre : ainsi, les emplois de cadres, souvent plus spécialisés, sont moins uniformément répartis sur le territoire que peuvent l'être les emplois d'employés notamment. Des facteurs d'ordre familial pourraient en outre intervenir, notamment la présence de deux actifs dans le ménage, variable d'une catégorie socioprofessionnelle à l'autre.

Dans la région, les hommes parcourent une distance en moyenne un peu plus élevée que les femmes : 14 km contre 11 km. Un peu plus du quart de ceux qui ont un lieu de travail fixe parcourent en effet plus de 20 km, contre une femme sur cinq. Cet écart est à relier au fait que les hommes sont majoritaires parmi les cadres, catégorie qui travaille en moyenne le plus loin de son lieu de résidence, tandis que les femmes sont le plus souvent employées. En termes de temps de parcours, en revanche, l'écart entre hommes et femmes est très faible, ce qui traduit le fait que ces dernières ont davantage recours à des modes de transport moins rapides comme les transports collectifs ou la marche.

Par ailleurs, les personnes d'âges intermédiaires (26-39 ans) parcourent des distances en moyenne un peu plus élevées que celles des autres tranches d'âge. Ceci peut s'expliquer d'abord par le fait qu'elles appartiennent le plus souvent à des familles avec enfants, qui s'installent de plus en plus loin des pôles d'emplois. De plus, les deux conjoints sont le plus souvent actifs, ce qui augmente la probabilité que l'un des deux ait à parcourir une distance plus élevée que la moyenne pour rejoindre son travail.

# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

## Peu de détours sur le trajet entre domicile et lieu de travail

Les trajets aller vers le lieu de travail sont davantage concentrés dans le temps le matin que les trajets de retour. Ainsi, plus de 80 % des départs pour le travail ont lieu avant 9 heures, dont un quart d'entre eux avant 7 heures et un autre quart entre 7 heures 30 et 8 heures. En comparaison, quatre retours du travail sur cinq s'étalent au-delà de 15 heures. Le pic des retours se situe avec un départ entre 16 heures et 18 heures 30, avec près de la moitié d'entre eux. Ayant des trajets plus longs, les habitants des espaces périurbains et ruraux sont plus nombreux à partir plus tôt du travail et à retourner également plus tôt chez eux : 40 % quittent leur domicile avant 7 heures 30, contre 30 % des habitants des pôles urbains.

Sur le trajet pour aller du domicile vers le lieu de travail, un jour donné, une personne sur dix est amenée à faire un détour pour un motif autre que

professionnel. Dans 70 % des cas, il s'agit d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un, des enfants à l'école ou chez la nourrice notamment. De même, au retour, 8 % des personnes ne rentrent pas directement chez elles et s'arrêtent en passant, pour faire des achats dans un tiers des cas, accompagner ou aller chercher quelqu'un dans un autre quart des cas.

Par ailleurs, outre le tiers des personnes qui font au moins deux aller-retour vers leur travail dans la journée, 5 % des personnes en emploi quittent leur lieu de travail au moment de leur pause, la plupart du temps pour manger ou boire à l'extérieur du domicile, recevoir des soins ou accomplir des démarches. D'autres sont aussi amenées à enchaîner plusieurs déplacements professionnels dans la même journée, pour cause de réunion ou de visite à un client ou un patient par exemple : 12 % des personnes en emploi sont concernées.

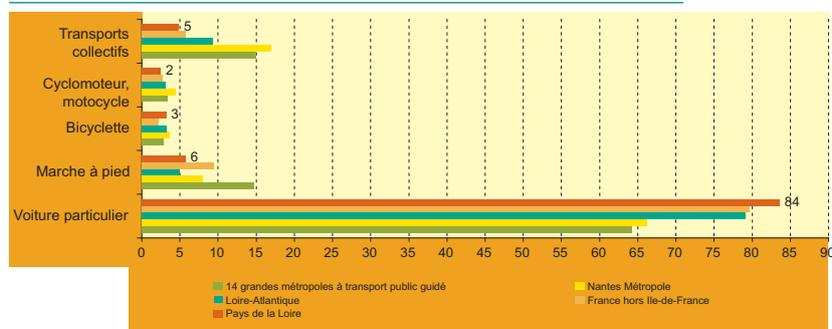
## Omniprésence de la voiture entre 10 et 80 km de trajet

Dans la région plus encore que dans les autres régions de province, la voiture constitue le moyen de transport privilégié pour se rendre au travail. Ainsi, 79 % des habitants de la région ayant un lieu de travail fixe utilisent un véhicule en tant que conducteur, auxquels il faut ajouter les 4 % de passagers d'un véhicule. L'utilisation de la voiture culmine pour les habitants du littoral : neuf sur dix se rendent au travail en voiture. Les habitants de la région sont moins nombreux à se rendre à pied à leur travail que dans les autres régions, mais autant à recourir aux transports collectifs. Les deux-roues motorisés sont un peu plus utilisés dans la métropole nantaise qu'en moyenne dans la région et au niveau national.

La répartition modale varie néanmoins quelque peu en fonction de la distance à parcourir pour rejoindre son travail. Le recours à la voiture culmine ainsi pour les trajets compris entre 10 et 80 km, avec plus de neuf trajets sur dix. Si la voiture assure encore les trois quarts des déplacements domicile-travail compris entre 2 et 5 km, sa part descend en revanche un peu en dessous du seuil symbolique de 50 % pour les trajets inférieurs à 2 km. Sur ces distances courtes, la marche devient en effet concurrentielle : elle est choisie par 38 % des individus. De leur côté, les deux roues trouvent le plus d'adeptes pour les distances de moins de 5 km, avec une part de 13 %. Entre 5 et 10 km, ce sont les transports collectifs urbains qui prennent le relais, avec 9 % des déplacements. Quant au train, il devient significatif à partir des déplacements de 20 à 40 km avec un peu moins de 2 % de part de marché ; celle-ci culmine à 6 % pour les déplacements de plus de 40 km.

## Plus de huit déplacements domicile-travail sur dix se font en voiture

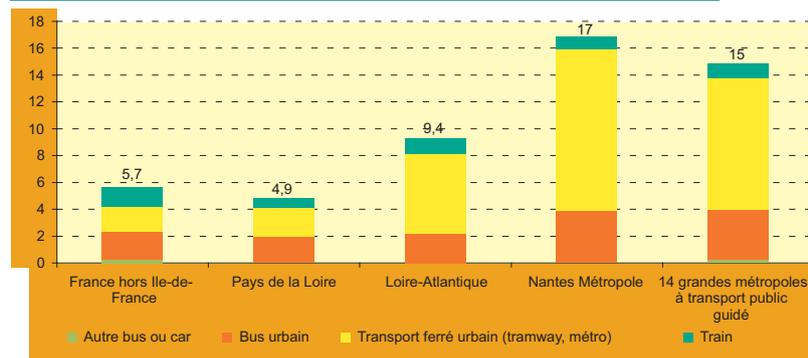
Répartition par mode de transport des déplacements du domicile vers le lieu de travail (en %)



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un déplacement domicile-travail sur dix est réalisé en transport collectif en Loire-Atlantique

Part des transports collectifs dans les déplacements du domicile vers un lieu de travail fixe (en %)



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

## Près de la moitié des déplacements domicile-travail de moins de 2 km se font en voiture

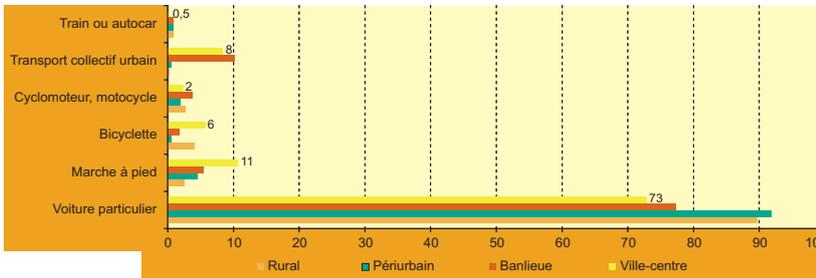
Répartition modale selon la distance domicile-travail dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un habitant de ville-centre sur neuf se rend à pied à son travail

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

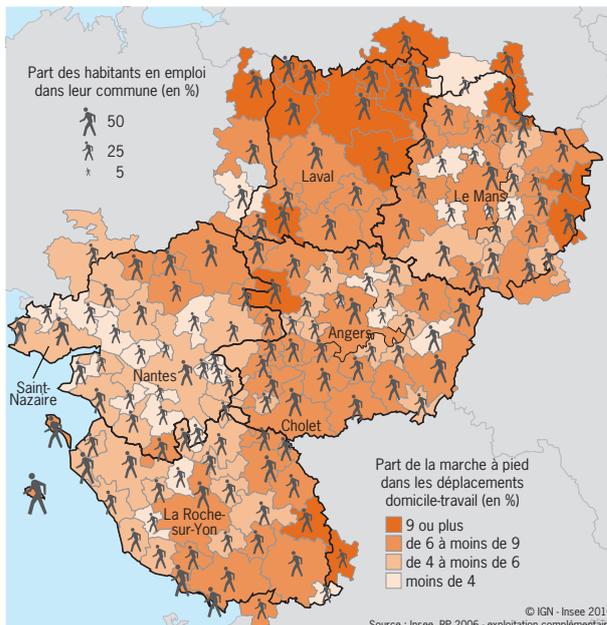


Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Aussi hommes et femmes utilisent-ils dans des proportions égales la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. La répartition entre les différents autres modes diffère en revanche quelque peu : les hommes recourent deux fois plus souvent aux deux-roues (8 % contre 4 %), tandis que les femmes vont plus souvent

au travail à pied ou en transport collectif. L'utilisation de la voiture varie également assez peu en fonction de la catégorie socioprofessionnelle. Si les employés sont en effet moins nombreux en moyenne à l'utiliser pour se rendre à leur travail, c'est parce qu'ils travaillent en plus grand nombre dans les centres urbains, où la

## La part de la marche dépasse 10 % dans certains territoires ruraux



N.B. : Les bassins dont les libellés sont mentionnés correspondent aux agglomérations disposant d'un réseau collectif urbain assurant plus de 3 millions de voyageurs par an.

marche et l'usage de transports collectifs sont plus aisés. En matière d'utilisation des deux roues, le recours à la bicyclette culmine pour les cadres (5 % contre 3 % en moyenne), tandis que la conduite de deux roues motorisés pour se rendre à son travail est deux fois plus répandue parmi les ouvriers (5 %).

## Deux roues et marche à pied sont davantage utilisés dans certains espaces

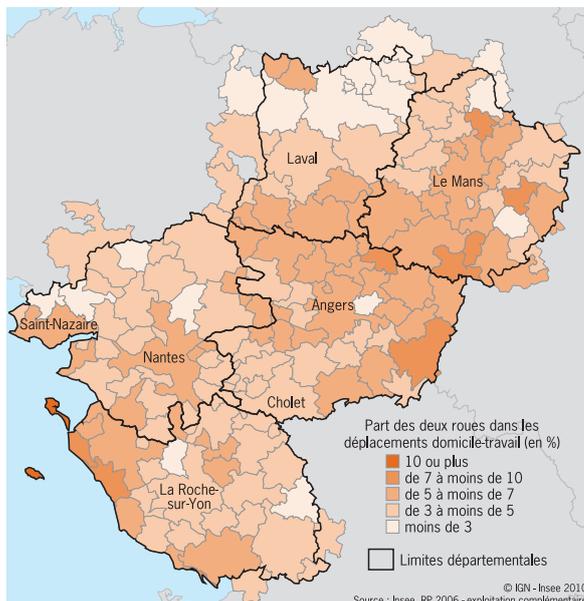
Le réseau de transport en commun est moins dense en dehors des pôles urbains et les habitants de leurs périphéries parcourent en moyenne une distance plus élevée pour rejoindre leur travail. En conséquence, le recours à la voiture pour se rendre à son travail est d'autant plus élevé qu'on habite loin des villes : neuf habitants sur dix des espaces périurbain ou rural prennent ainsi leur voiture pour aller travailler.

Dans l'espace rural, la marche, la bicyclette et les deux roues motorisés se partagent à peu près équitablement les déplacements restants, avec environ 3 % de part de marché chacun. La part de la marche peut néanmoins dépasser 10 % dans certains territoires ruraux où les habitants travaillent davantage dans leur commune de résidence et ont donc une faible distance à parcourir : au nord de la Mayenne, à l'est de la Sarthe (Mamers, Saint-Calais), ainsi que dans le bassin de vie de Candé dans le Maine-et-Loire. A l'inverse, la part de la marche ne dépasse pas 4 à 5 % dans les bassins de vie qui entourent les agglomérations de Nantes et Saint-Nazaire, du fait qu'environ les trois quarts de leurs habitants travaillent en dehors de leur commune de résidence. La part de la marche à pied est également faible sur le littoral.

Si les deux roues ne sont quasiment pas utilisés par les habitants de l'espace périurbain pour se rendre à leur travail (2 %), ils le sont davantage dans l'espace rural puisqu'ils assurent 7 % des déplacements domicile-travail. Si l'on met à part les îles d'Yeu et de Noirmoutier où les deux roues assurent respectivement 27 % et 15 % des déplacements domicile-travail de leurs habitants, la part

# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

## Les deux roues davantage utilisés sur le littoral nord-vendéen et dans certains bassins de vie de la Sarthe



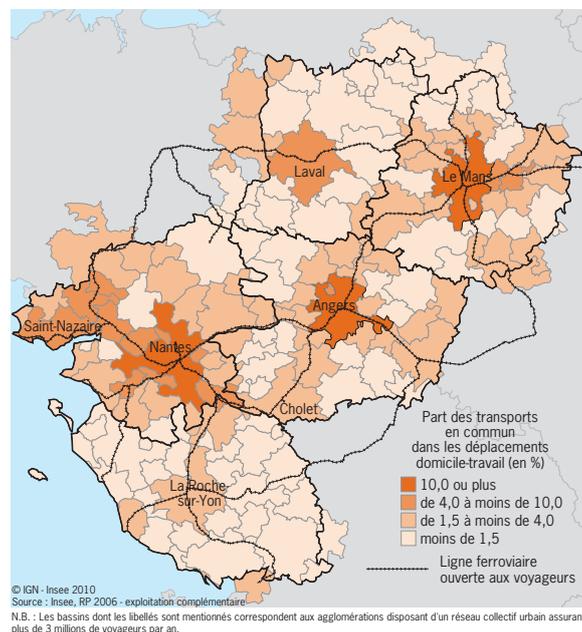
N.B. : Les bassins dont les libellés sont mentionnés correspondent aux agglomérations disposant d'un réseau collectif urbain assurant plus de 3 millions de voyageurs par an.  
© IGN - Insee 2010  
Source : Insee, RP 2006 - exploitation complémentaire

des deux roues dépasse la moyenne régionale principalement sur le littoral nord-vendéen et dans certains bassins de vie de la Sarthe. L'usage des deux roues motorisés culmine dans les banlieues des agglomérations (4 %), du fait que ce mode de transport est moins pénalisé que la voiture par la congestion du trafic routier sur les voies pénétrantes vers les centres urbains. De son côté, la bicyclette est utilisée par 6 % des habitants des villes-centres pour se rendre à leur travail. Dans l'espace urbain, c'est dans le bassin de vie de Saumur que la part des deux roues est la plus élevée.

En quinze ans, cette part est restée stable dans les Pays de la Loire, alors qu'elle est en léger recul au niveau national, ce qui illustre la difficulté à faire reculer notablement l'usage de la voiture. Les agglomérations de Nantes, Angers et Le Mans se détachent cependant nettement du reste du territoire régional, avec plus d'un déplacement domicile-travail sur dix réalisé en transport collectif, et jusqu'à un sur six sur l'agglomération nantaise.

## Les transports collectifs : un déplacement domicile-travail sur dix dans les grandes agglomérations

Outre le transport scolaire, l'offre de transports collectifs de proximité (train, tramway, bus, car) vise notamment à offrir aux personnes de se rendre sur leur lieu de travail en utilisant un mode de transport alternatif à l'omniprésente automobile. Alors que ces navettes domicile-travail représentent un quart de l'ensemble des déplacements des ligériens, les transports collectifs n'en assurent que 5 % du total, dans les Pays de la Loire comme au niveau national (hors Île-de-France).



© IGN - Insee 2010  
Source : Insee, RP 2006 - exploitation complémentaire  
N.B. : Les bassins dont les libellés sont mentionnés correspondent aux agglomérations disposant d'un réseau collectif urbain assurant plus de 3 millions de voyageurs par an.

## Recours aux trains régionaux : certaines zones périphériques se détachent

Les transports collectifs occupent néanmoins une place non négligeable dans certaines zones périphériques des pôles d'emploi urbains, bien desservies par des trains régionaux notamment. En Loire-Atlantique, entre 4 et 6 % des déplacements domicile-travail sont ainsi assurés par un mode collectif dans les bassins de vie de Savenay (dont la gare est située à 25 minutes de Nantes et 15 minutes de Saint-Nazaire), de Clisson (d'où l'on peut rejoindre Nantes, Cholet et la Roche-sur-Yon), de Sainte-Pazanne et Bouaye (situés sur la ligne de Nantes à Saint-Gilles-Croix-de-Vie) ou encore de Pontchâteau et Saint-Gildas-des-Bois (sur les lignes reliant Nantes et Saint-Nazaire à Rennes, en passant par Redon). Dans le Maine-et-Loire et la Sarthe, à l'est du Mans en particulier, certaines zones situées à proximité des lignes ferroviaires se détachent un peu des autres également. En Mayenne et en Vendée, en revanche, la part des transports collectifs ne dépasse pas 1,5 % dans les zones périurbaines ou rurales.

Dans les villes-centres de la région, les trois quarts des personnes qui travaillent sur un lieu fixe habitent à moins de

## Certaines zones périphériques des pôles d'emploi urbains sont bien desservies par des trains régionaux



# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

300 mètres d'un arrêt de transport en commun, et la moitié bénéficient d'un arrêt à moins de 300 mètres à la fois de leur domicile et de leur lieu de travail. Seule une personne sur dix doit parcourir plus d'un kilomètre pour trouver un arrêt de transport en commun, à la fois depuis son domicile et depuis son lieu de travail. Cette proportion de personnes ne bénéficiant pas aisément d'arrêts à proximité à la montée comme à la descente est deux fois plus élevée dans l'espace périurbain et trois fois plus dans l'espace rural. En banlieue, le réseau de transport en commun reste suffisamment dense pour que quatre personnes sur dix bénéficient d'un arrêt à moins de 300 mètres à la fois de leur domicile et de leur lieu de travail. Toutefois, l'accès relativement proche à plusieurs lignes y est bien plus rare qu'en ville-centre. En outre, les fréquences des transports collectifs sont plus espacées lorsque l'on s'éloigne du centre-ville, ce qui peut être contraignant et créer un frein, même pour les personnes habitant à proximité d'un arrêt.

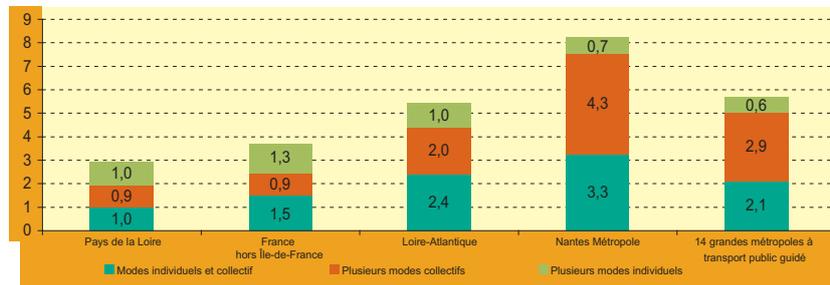
Tous espaces confondus, le recours aux transports collectifs est bien corrélé à la distance du logement d'un arrêt de transport en commun. Ainsi, la part des transports collectifs culmine à 8 % parmi les personnes habitant à moins de 300 mètres d'un arrêt ; elle chute à 1 % pour celles habitant à plus d'un kilomètre d'un arrêt. Au sein des pôles urbains, en revanche, le lien n'est pas si évident. Ainsi les personnes habitant à moins de 300 mètres d'un arrêt ne se distinguent pas réellement de la norme en matière de choix modal.

## L'intermodalité reste peu répandue dans la région, excepté à Nantes

L'un des leviers utilisé par les acteurs en charge des politiques de déplacements pour diminuer le recours à la voiture est de faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de plusieurs modes de transport autres que la marche pour un même déplacement. Cela passe par la construction de places en parkings-relais à des arrêts de transports

## Près d'un habitant de Nantes Métropole sur dix combine plusieurs modes de transport pour se rendre à son travail

Intermodalité des déplacements domicile-travail (en %)



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

collectifs, l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux permettant de passer aisément d'un moyen de transport à un autre, le développement de l'information multimodale et d'une tarification multimodale attractive - par exemple l'offre Métrocéane, qui permet avec le même ticket d'emprunter autant de transports collectifs successifs que nécessaire sur les trajets reliant Nantes au Croisic, à Pornic et à Machecoul - ou encore par des services d'aide au co-voiturage.

C'est pour les déplacements domicile-travail que l'intermodalité est la plus répandue. Elle reste néanmoins encore peu présente dans les Pays de la Loire, avec 3 % des déplacements qui combinent au moins deux modes de transport. En particulier, la combinaison voiture+transport collectif est moins fréquente dans la région qu'au niveau national, avec seulement 1 % des déplacements domicile-travail concernés. L'intermodalité consiste par ailleurs dans un tiers des cas à l'utilisation de plusieurs transports collectifs successifs pour rejoindre sa destination. Pour les habitants de l'agglomération nantaise, la combinaison de modes individuels et collectifs est néanmoins trois fois plus répandue qu'au niveau régional, car elle est facilitée par l'existence d'une offre conséquente de parkings-relais à certaines stations de tramways.

## Freins et accélérateurs du report modal

L'utilisation de la voiture pour se rendre sur son lieu de travail n'est le plus souvent pas le résultat d'un choix. En

effet, 62 % des personnes ayant un lieu de travail fixe et qui s'y rendent en voiture déclarent ne pas avoir de mode de transport alternatif. C'est le cas des trois quarts des habitants en milieu périurbain ou rural, alors que dans les villes-centres seules quatre personnes sur dix disent ne pas avoir le choix. L'offre de transports collectifs est en effet plus importante dans les centres urbains. Mais surtout les distances à parcourir y sont en moyenne moins élevées qu'ailleurs - une personne sur cinq habite à moins de 2 km de son lieu de travail, une proportion deux fois plus élevée que dans les autres espaces - et peuvent donc plus facilement se faire à pied ou en deux roues. Aussi une personne sur cinq d'une ville-centre se rendant habituellement à son travail en voiture a parfois recours à un mode de transport alternatif à la voiture.

Parmi les personnes habitant en ville-centre qui ne recourent jamais à un mode alternatif à la voiture, le tiers avance pour raison principale des durées de parcours plus longues qu'en voiture. Des horaires moins bien adaptés (16 %) et un confort moindre (11 %) sont ensuite les deux raisons les plus souvent citées. Pour les habitants de banlieue, les durées plus longues sont un frein plus important encore au report modal : la moitié des personnes avancent cette raison. Il est vrai que l'alternative, qui consiste le plus souvent à se rendre à son travail en transport collectif, signifie alors bien souvent devoir utiliser plusieurs transports collectifs successifs, avec des correspondances coûteuses en temps. Dans l'espace périurbain, les freins au report modal sont plus équitablement répartis entre durées plus longues, horaires moins bien

# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

adaptés, confort moindre et contrainte d'accompagnement.

La difficulté pour stationner à proximité de son lieu de travail peut constituer un accélérateur du report modal vers d'autres moyens de transport que la voiture. Dans la région, quatre personnes sur cinq se déplaçant en voiture vers leur lieu de travail bénéficient ainsi systématiquement d'une place de stationnement pour se garer sur leur

lieu de travail. En comparaison, moins de la moitié des piétons ou utilisateurs de transports en commun bénéficient d'une place de parking : pour une bonne part d'entre eux, les difficultés de stationnement près de leur lieu de travail contribuent sans doute à leur choix d'un mode de transport alternatif à la voiture. Le choix de venir à son travail en deux roues ne semble en revanche pas lié à la possibilité de stationner une voiture ou non sur son lieu de travail : les

cyclistes ou motocyclistes ne sont pas sensiblement moins bien lotis que les automobilistes en matière de possibilité de stationnement de voiture.

Le choix de la voiture est par ailleurs dicté bien souvent par la nécessité d'accompagner un enfant à l'école ou sur son lieu de garde. 14 % des personnes en emploi sur un lieu de travail fixe sont ainsi amenés à accompagner un enfant au moins ponctuellement. ■

## Pour comprendre ces résultats

*Pour analyser les déplacements du domicile vers le lieu de travail habituel, il est possible d'exploiter deux sources statistiques : l'enquête nationale transports et déplacements ou le recensement de la population. Ces deux sources produisent des résultats qui ne sont pas strictement comparables, mais complémentaires. L'enquête transports fournit des informations plus riches et permet notamment d'observer le recours aux modes de transport à un niveau assez détaillé (on peut distinguer par exemple le train des transports collectifs urbains), mais son utilisation est limitée à un niveau territorial fin. Au contraire, si le recensement de la population ne décrit que quatre modes de transport agrégés (marche, deux roues, voiture, transport collectif), il permet des études jusqu'au niveau de la commune.*

*Les résultats issus de ces deux sources diffèrent quelque peu pour plusieurs raisons, en particulier :*

*- les résultats issus de l'enquête transports concernent généralement les seules personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe où elles se rendent plusieurs fois dans la semaine, tandis que le recensement fournit des résultats sur un champ plus large de personnes en emploi, incluant notamment les personnes ayant un lieu de travail variable ;*

*- dans l'enquête transports, dans le cas d'une combinaison de plusieurs modes de transport, on définit a posteriori un mode de transport principal en considérant que le mode le plus « lourd » l'emporte sur les plus légers (train par rapport à la voiture par exemple), tandis que le mode de transport issu du recensement correspond à celui considéré comme le principal mode de transport par la personne interrogée ;*

*- les distances et durées issues de l'enquête transports sont déclarées par la personne interrogée puis éventuellement redressées a posteriori, tandis que celles issues du recensement sont estimées indirectement en utilisant un distancier qui considère les distances et durées de parcours du centre de la commune de résidence au centre de la commune de travail ;*

*- l'année d'observation est 2007-2008 pour l'enquête transports, mais 2006 pour les résultats du recensement actuellement disponibles.*

*Malgré ces différences de concepts qui expliquent les écarts entre les résultats (par exemple la part des déplacements domicile-travail réalisés en transports collectifs dans les Pays de la Loire est estimée à 5 % dans l'enquête transports et à 6 % dans le recensement), les analyses issues de l'exploitation de ces deux sources restent proches et complémentaires.*



## Des déplacements vers le lieu d'études : un déplacement sur dix

Pascale CHEVALIER et Sébastien SEGUIN (Insee)

**La distance et la durée des trajets du domicile au lieu d'études varient fortement selon le niveau et le type d'études suivis, en lien avec la densité plus ou moins élevée d'établissements scolaires. Ils sont par ailleurs assez spécifiques en termes de mode de transport utilisé. L'automobile est le moyen d'accompagnement dominant pour les petits enfants, puis le mode concurrent de la marche à l'école primaire. Elle devient néanmoins minoritaire dans l'enseignement secondaire, au profit de l'utilisation des transports collectifs. Dans l'espace rural, les autocars et bus de ramassage scolaire se taillent une place de choix, avec un tiers des trajets assurés. Quant au train, il trouve un public avec certains adolescents ou jeunes adultes vivant dans l'espace périurbain qui doivent rejoindre leur établissement scolaire situé dans un centre urbain.**

**D**ans les Pays de la Loire, environ un quart de la population est scolarisée ou gardée en dehors du domicile des parents. Les déplacements pour se rendre sur son lieu d'études ou de garde représentent en conséquence un dixième de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants des Pays de la Loire. Comme c'est le cas de la mobilité vers le travail pour les personnes en emploi, la mobilité vers son lieu d'études structure la mobilité globale et rythme les journées des jeunes scolarisés, de par leur caractère régulier et « contraint ».

### Moins d'un collégien ou lycéen sur deux étudie dans sa commune de résidence

Les caractéristiques de ces trajets varient fortement selon le niveau et

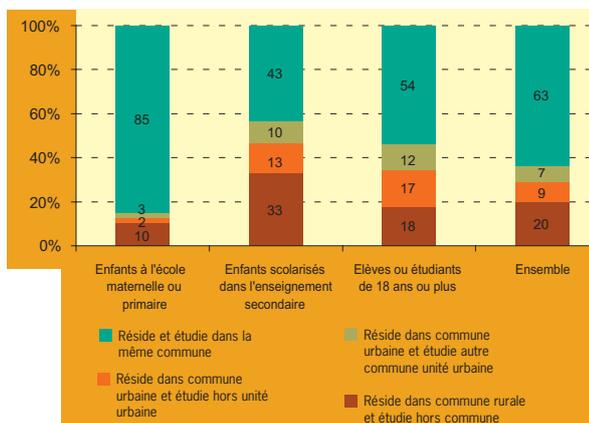
le type d'études suivis. Ainsi, alors que 85 % des élèves de maternelle ou de primaire sont scolarisés dans leur commune de résidence, cette proportion est divisée de moitié pour les collégiens ou lycéens scolarisés dans l'enseignement secondaire. En particulier, un tiers des collégiens ou lycéens de la région habitent une commune rurale et sont scolarisés dans une autre commune que celle où ils résident. Concernant les élèves majeurs ou étudiants, un peu plus de la moitié sont scolarisés dans la commune où ils résident, du fait que certains d'entre eux quittent le domicile parental pour disposer de leur propre logement à proximité de leur établissement scolaire. Mais la spécialisation des études supérieures fait aussi qu'une personne de plus de 18 ans sur six

est amenée à étudier en dehors de son unité urbaine de résidence.

Ces trajets sont par ailleurs assez spécifiques en termes de mode de transport utilisé : en dehors du fait que seuls les plus de 18 ans peuvent utiliser une voiture comme conducteurs, les plus jeunes doivent le plus souvent être accompagnés par l'un de leur parent pour des raisons de sécurité notamment, tandis que les adolescents constituent une part très importante de la clientèle des transports publics urbains, départementaux ou régionaux. Tous niveaux d'études confondus, les transports collectifs assurent globalement un tiers des déplacements vers un lieu d'études ou de garde hors du domicile, dans la région comme en moyenne en France hors Île-de-France.

### Moins de la moitié des collégiens et lycéens sont scolarisés dans leur commune de résidence

Répartition du lieu d'études des habitants des Pays de la Loire scolarisés



Champ : habitants des Pays de la Loire de moins de 29 ans scolarisés.  
Source : Insee, recensement de la population 2006 - exploitation complémentaire.

### Les déplacements du domicile vers le lieu d'études ou de garde : principales caractéristiques

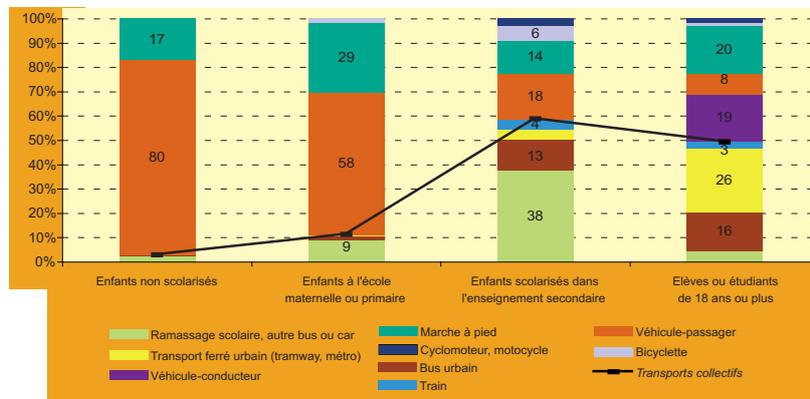
	Enfants non scolarisés	Enfants à l'école maternelle ou primaire	Enfants scolarisés dans l'enseignement secondaire	Elèves ou étudiants de 18 ans ou plus	Ensemble
Nombre de personnes concernées (en milliers)	98	347	276	83	<b>805</b>
dont : effectuant deux aller-retour ou plus par jour (en %)	8	31	20	24	<b>24</b>
Distance moyenne (en km)	4	3	8	10	<b>5,5</b>
Temps moyen de déplacement (en minutes)	8	8	22	23	<b>14</b>
Vitesse moyenne d'un déplacement (en km/heure)	32	20	23	24	<b>23</b>

Champ : personnes en emploi ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

## La majorité des jeunes du secondaire se déplacent en transport collectif pour se rendre sur leur lieu d'études

Répartition modale des déplacements du domicile vers un lieu d'étude ou de garde fixe



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un tiers des élèves de maternelle ou du primaire rentrent à la maison le midi

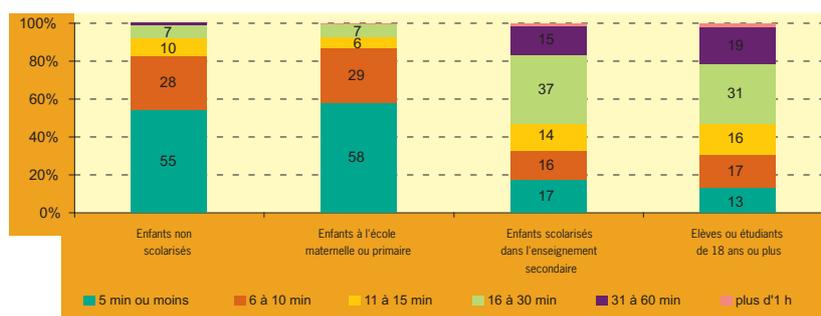
Les enfants scolarisés à l'école maternelle ou primaire sont les plus nombreux à revenir manger chez eux le midi : c'est le cas de près d'un tiers d'entre-eux, et jusqu'à la moitié de ceux qui habitent en ville-centre. Dans l'enseignement secondaire, en revanche, seul un élève sur cinq rentre manger chez lui. La quasi-totalité des enfants gardés hors du domicile le sont pour leur part en continu, sans interruption. Cette proportion variable d'enfants qui reviennent chez eux le midi est à relier à la distance plus ou moins importante du domicile d'une part, aux possibilités qu'ont les parents de venir chercher leurs enfants d'autre part.

Ainsi, du fait que la très grande majorité d'entre eux disposent d'un établissement

dans leur commune de résidence ou même leur quartier pour les citoyens, les enfants scolarisés à l'école maternelle ou primaire sont ceux qui ont le moins de distance à parcourir entre le domicile et l'école : 3 km en moyenne, qu'ils parcourent en 8 minutes en moyenne. Signe que l'école maternelle comme l'école primaire sont des établissements de proximité, près de 80 % des élèves rejoignent leur établissement en moins de 10 minutes. La distance triple en revanche pour les élèves scolarisés dans le secondaire, du fait d'un réseau d'établissements moins dense, surtout pour ceux suivant un enseignement technique, avec des scolarités qui se spécialisent au-delà de 15 ans. La durée des déplacements augmente donc sensiblement. Moins d'un tiers des jeunes met ainsi 10 minutes ou moins pour aller au lycée ou au collège ; un sur six a même un temps de parcours supérieur à la demi-heure, seuil qu'on

## Le temps de déplacement domicile-études augmente avec le niveau d'études

Répartition de la durée des déplacements lieu d'études ou de garde selon le niveau d'études (en %)



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

peut considérer comme celui à partir duquel les déplacements deviennent particulièrement pénalisants. Cette proportion grimpe jusqu'à un sur cinq pour les jeunes qui habitent dans l'espace périurbain. Parmi les étudiants, un sur quatre dépasse ce seuil de 30 minutes de trajet. La distance moyenne parcourue culmine ainsi à 10 km pour les étudiants ou élèves de 18 ans ou plus.

## A chaque stade de la vie, un mode de transport différent

L'automobile est présente à tous les stades de la vie de la majorité des jeunes : comme moyen d'accompagnement dominant pour les petits enfants, comme mode concurrent de la marche à l'école primaire, comme mode majoritaire et en tant que conducteur au-delà de 18 ans. Dans 8 cas sur 10 on utilise ainsi la voiture pour conduire un enfant non scolarisé sur son lieu de garde. Même si dans 6 cas sur 10 on va à la maternelle ou en primaire en voiture, la marche à pied y est deux fois plus importante que pour les enfants non scolarisés et ceux du secondaire.

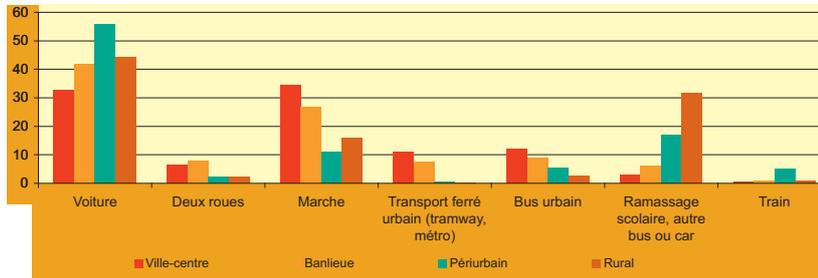
La voiture devient néanmoins minoritaire dans l'enseignement secondaire, au profit de l'utilisation des transports collectifs, dont la part s'élève à 59 %. Les deux tiers des élèves du secondaire qui recourent aux transports collectifs empruntent un car de ramassage scolaire ou un autocar autre qu'urbain, qui sont les principaux modes de transport collectifs à la disposition des collégiens et lycéens scolarisés en dehors de leur commune de résidence. C'est aussi dans cette catégorie d'âge qu'apparaît l'usage de la bicyclette comme mode de déplacement. Un cinquième des élèves ou étudiants de plus de 18 ans rejoint son lieu d'études comme conducteur d'un véhicule automobile. Au-delà de cet âge, le recours aux transports collectifs diminue donc légèrement. Mais surtout la répartition entre les différents types de transports collectifs s'inverse, en lien avec l'implantation des lieux d'enseignement supérieur et le fait que certains étudiants ont leur



# Zooms sur la mobilité régulière des habitants des Pays de la Loire

## Le ramassage scolaire spécialisé assure un tiers des déplacements domicile-études des élèves dans l'espace rural

Répartition par mode de transport des déplacements du domicile vers le lieu d'études ou de garde selon le lieu de résidence (en %)



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

propre logement en ville : les transports collectifs urbains assurent les deux tiers de ces trajets collectifs.

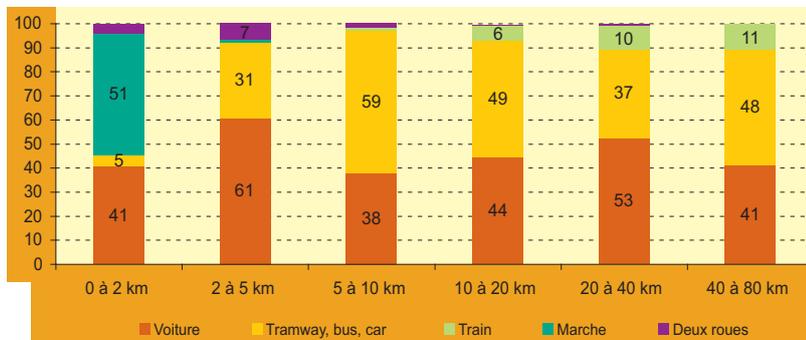
## Concurrence entre moyens de transport en ville-centre

La part de la voiture dans les trajets du domicile vers le lieu de garde ou

d'études dépasse les 50 % dans l'espace périurbain. En ville-centre, cette part dépasse tout juste 30 %, du fait de la concurrence de la marche à pied (30 % également), des transports collectifs urbains, et à un degré moindre des deux roues. Dans l'espace rural, les autocars et bus de ramassage scolaire se taillent une place de choix, avec un tiers des trajets assurés.

## La moitié des déplacements domicile-études de moins de 2 km se font à pied

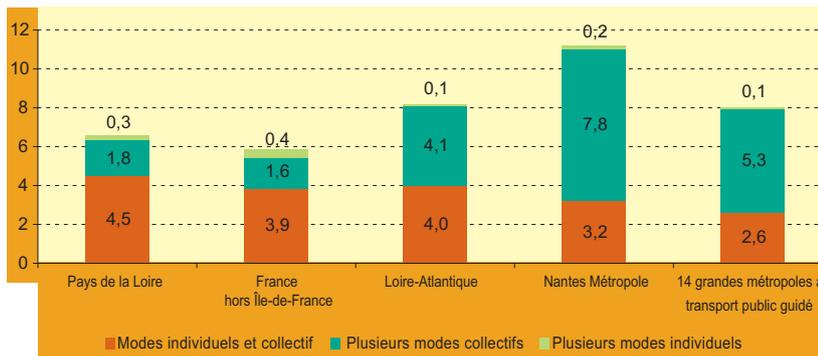
Répartition modale selon la distance domicile-études dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un élève ou étudiant sur vingt combine modes individuels et collectifs pour se rendre sur son lieu d'études

Intermodalité des déplacements domicile-étude (en %)



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Quant au train, il trouve un public avec certains adolescents ou jeunes adultes vivant dans l'espace périurbain qui doivent rejoindre leur établissement scolaire situé dans un centre urbain.

Pour des déplacements inférieurs à 2 km, la marche à pied est le moyen utilisé dans la moitié des cas pour se rendre sur son lieu d'études ou de garde. Les deux roues trouvent des adeptes pour les trajets compris entre 2 et 5 km. C'est également pour ces trajets compris entre 2 et 5 km que le recours à la voiture est le plus important. Pour ces trajets de moyenne distance, qui concernent en majorité de jeunes enfants et qui n'entraînent qu'un détour limité pour les parents sur le chemin de leur travail, les préoccupations en matière de sécurité l'emportent sur l'alternative éventuelle de laisser les jeunes enfants aller à l'école seuls en transport collectif en zone urbaine ou bien en deux roues en zone rurale. Entre 5 et 20 km, trajets qui concernent principalement des élèves du secondaire ou des étudiants, la majorité des déplacements se font en transports collectifs. A partir de 20 km, la part du train s'accroît, de nombreux étudiants étant amenés à étudier en dehors du pôle urbain où réside leur famille. ■

### Pour comprendre ces résultats

Le champ retenu dans le cadre de cette analyse sur les trajets réguliers vers le lieu d'études ou de garde est constitué des individus qui se rendent au moins trois fois par semaine sur leur lieu d'études ou de garde fixe. En plus des 805 milliers de jeunes qui sont dans cette situation dans les Pays de la Loire, 30 000 déclarent se rendre sur leur lieu d'études ou de garde une ou deux fois par semaine. Il s'agit pour un quart d'entre-eux d'étudiants et pour moitié de collégiens ou lycéens, internes ou disposant de leur propre logement. Ils ne rentrent pour la plupart dans leur famille qu'en fin de semaine, du fait de l'éloignement de leur lieu d'études : la grande majorité d'entre eux doivent parcourir plus de 20 km. Le train est le mode de transport dominant pour ce type de trajet : il est utilisé par la moitié des jeunes de 18 ans ou plus qui ne rentrent dans leur famille qu'en fin de semaine.

## En Pays de la Loire, beaucoup de ménages avec deux voitures ou plus

Sébastien SEGUIN (Insee)

**Les Pays de la Loire se placent au deuxième rang des régions françaises derrière Poitou-Charentes en matière de taux d'équipement des ménages en automobiles, et au premier rang pour ce qui est de la multi-motorisation. Ainsi, près de quatre ménages sur dix disposent d'au moins deux voitures dans la région en 2006. Le taux de multi-motorisation dépasse même les 50 % dans l'espace périurbain, où la voiture est indispensable à la plupart des déplacements. Les forts taux d'équipement et de multi-motorisation relevés dans la région sont à rapprocher des caractéristiques de la répartition de la population dans l'espace (population rurale encore importante, phénomène d'étalement urbain), mais aussi du fort taux d'emploi, du nombre important de familles et de l'habitat individuel plus présent qu'ailleurs.**

**E**n 2008, les ménages habitant dans les Pays de la Loire ont à leur disposition près de deux millions de véhicules particuliers. Ceci représente 131 véhicules pour 100 ménages, contre 125 pour la moyenne nationale hors Île-de-France (cf. pour comprendre ces résultats). En 2006, 86 % des ménages de la région disposent au moins d'une voiture particulière, une proportion supérieure de trois points à la situation en 1999 et à la moyenne nationale hors Île-de-France. Il s'agit du taux d'équipement en automobiles le plus élevé des régions françaises après Poitou-Charentes. Les Pays de la Loire se placent même au premier rang pour ce qui est de la multi-motorisation : près de quatre ménages sur dix disposent d'au moins deux voitures en 2006. Cette proportion a doublé en un quart de siècle.

### L'équipement en véhicules continue d'augmenter

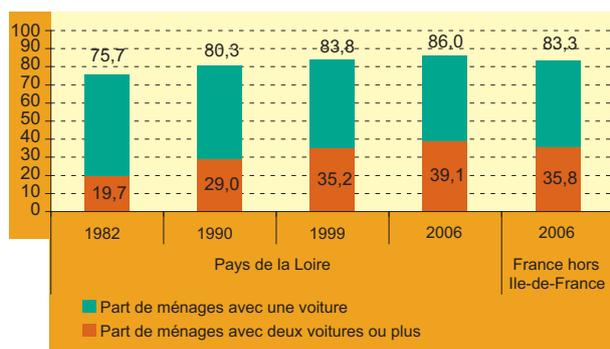
Alors que les proportions de ménages équipés d'au moins deux voitures étaient déjà très élevées en 1999 dans la région, elles ont continué de progresser depuis le début de la décennie, aussi bien en milieu urbain que dans l'espace rural. L'essor de la multi-motorisation a accompagné le développement de l'habitat à la périphérie des villes, qui a rendu la voiture indispensable à la plupart des déplacements. Ainsi, dans l'espace périurbain, où se sont installés sur la période récente de nombreux couples avec enfants, plus de la moitié des ménages dispose d'au moins deux voitures particulières. Ce seuil de la moitié de ménages multi-motorisés est notamment dépassé dans tous les bassins de vie situés entre les

agglomérations de Nantes, Cholet et la Roche-sur-Yon. Il en est de même au nord de la Loire entre Nantes et Saint-Nazaire, dans la majorité des bassins qui entourent Angers, et à un degré moindre autour du Mans.

Les taux d'équipement et de multi-motorisation des ménages habitant la banlieue ou l'espace rural sont légèrement inférieurs à ceux des ménages périurbains. Dans les villes-centres de la région, un cinquième des ménages n'a pas de voiture, une proportion trois fois plus élevée que dans l'espace périurbain. Au sein des agglomérations de plus de 30 000 habitants de la région, c'est à Cholet que le taux d'équipement est le plus élevé (84 %) et au Mans qu'il est le plus faible (78 %).

### Les ménages des Pays de la Loire restent davantage équipés en automobiles que la moyenne nationale

Evolution du taux d'équipement des ménages en automobiles dans les Pays de la Loire (en %)

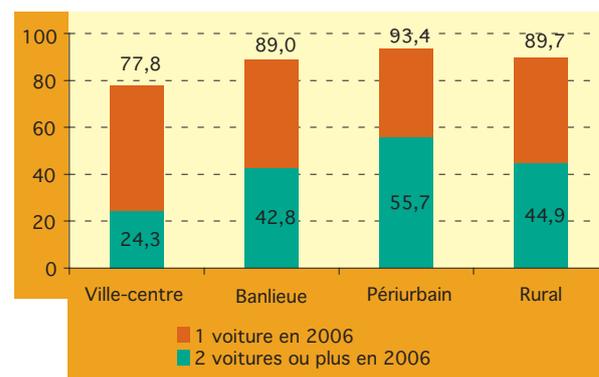


Lecture : Dans les Pays de la Loire, en 2006, sur 100 ménages, 86 disposent d'au moins une voiture et 39 disposent de deux voitures ou plus.

Sources : Insee, recensements de la population - exploitations principales

### Plus de la moitié des ménages périurbains possèdent au moins deux voitures

Proportion de ménages équipés en véhicules automobiles dans les Pays de la Loire en 2006 (en %)

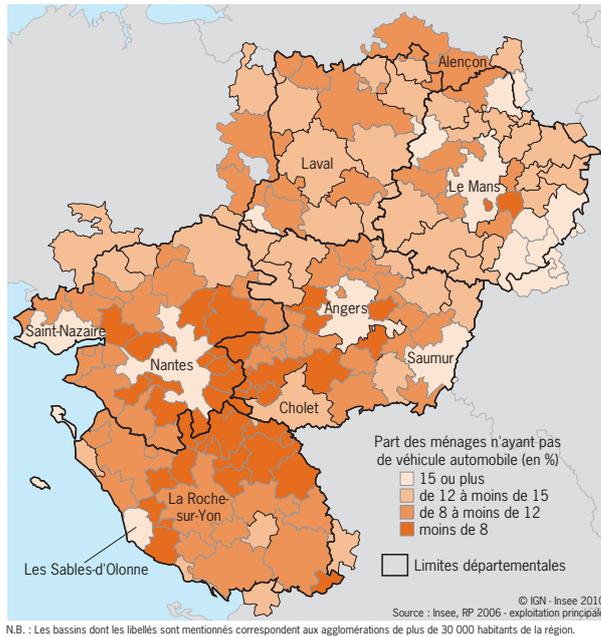


Source : Insee, RP2006 - exploitation principale



# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## Proportion de ménages non équipés en automobile par bassin de vie



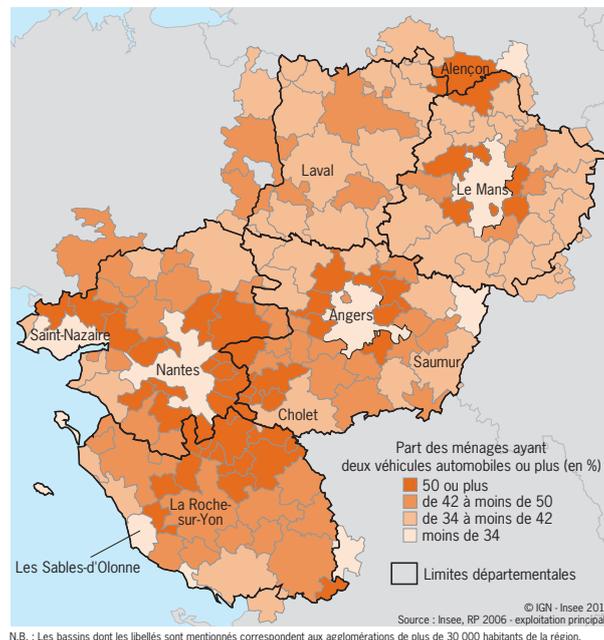
Plusieurs facteurs expliquent le niveau d'équipement des ménages dans ces zones urbaines, en particulier la densité de l'habitat, les niveaux de revenus et la répartition par âges de la population. Ainsi, le taux d'équipement automobile est plus faible dans les agglomérations très denses de Nantes, d'Angers et du Mans, où l'offre de transports collectifs est plus fournie, la circulation automobile moins fluide et le coût du stationnement plus onéreux. Le taux d'équipement est également moins élevé à Saumur et aux Sables-d'Olonne que dans d'autres agglomérations de taille et densité de population comparables, du fait que les habitants y sont en moyenne plus âgés qu'ailleurs ; or avec l'âge le nombre de déplacements quotidiens diminue et ils se font plus fréquemment à pied ou en transports collectifs.

## Davantage de véhicules dans les Pays de la Loire, quel que soit l'espace de résidence

La répartition de la population des Pays de la Loire dans l'espace, caractérisée par une population rurale qui reste nombreuse et un étalement urbain assez important, n'explique qu'en partie les forts taux d'équipement et de multi-motorisation atteints dans la région. Quel que soit le type d'espace

considéré, la proportion de ménages équipés ou multi-motorisés est en effet systématiquement plus élevée que la moyenne nationale. D'autres raisons peuvent néanmoins être avancées pour expliquer ces taux élevés. Ainsi le taux d'emploi le plus fort des régions françaises fait que le nombre de couples bi-actifs est particulièrement élevé ; or le fait que les deux personnes du couple ont un emploi facilite l'achat et l'usage de deux véhicules, ceux-ci s'avérant très souvent nécessaires aux deux conjoints pour se rendre à leur travail. Le nombre important de familles, qui ont plus besoin que les autres ménages d'une ou deux voitures pour se déplacer, constitue un deuxième facteur explicatif. Par ailleurs, habiter une maison individuelle (71 % des ménages sont dans ce cas dans la région contre 62 % en moyenne nationale hors Île-de-France) va très souvent de pair avec la possession d'une ou plusieurs automobiles ; en outre le stationnement d'un ou plusieurs véhicules y est généralement plus aisé qu'en habitat collectif. ■

## Proportion de ménages multi-équipés en automobiles par bassin de vie



### Pour comprendre ces résultats :

Le nombre de véhicules particuliers a été estimé à partir des résultats de l'enquête nationale sur les transports et déplacements, qui a été réalisée par l'Insee de mai 2007 à avril 2008 auprès d'un échantillon de 2 900 ménages dans les Pays de la Loire. Les autres résultats présentés ici sont issus du recensement de la population 2006.

## Les déplacements entre centres urbains et périphérie représentent la plus grande part des distances parcourues en voiture

Pascale CHEVALIER (Insee)

**Dans les Pays de la Loire, sept déplacements sur dix sont effectués en voiture. L'automobile assure même plus de neuf déplacements sur dix sur certains trajets, comme les échanges entre les centres urbains et leur périphérie, où elle n'est que peu concurrencée par les autres moyens de transport. Les trajets de la périphérie à la ville-centre représentent ainsi la plus grande part des distances parcourues en voiture, tandis que les déplacements internes aux villes-centres sont les trajets les plus nombreux. Les déplacements en voiture dans la région sont sensiblement plus rapides que dans les autres régions hors Île-de-France. Ce sont les achats et les démarches qui constituent le motif le plus fréquent pour prendre sa voiture. Dans deux tiers des cas, le véhicule n'est occupé que par le seul conducteur.**

**D**ans les Pays de la Loire, sept déplacements sur dix sont effectués en voiture, soit une part supérieure de deux points à la moyenne de la France hors Île-de-France. Dans quatre cas sur cinq, la personne qui se déplace conduit elle-même le véhicule. L'usage de la voiture est particulièrement fréquent pour les distances de plus de 5 km, où elle n'est plus concurrencée par la marche ou la bicyclette, ainsi que pour les trajets relatifs aux espaces peu denses où les transports collectifs ne constituent pas une réelle alternative.

### La voiture utilisée dans plus de neuf cas sur dix pour certains types de trajets

La voiture assure ainsi plus de neuf déplacements sur dix pour les distances de 40 à 80 km, pour les échanges entre

l'espace périurbain et les autres espaces, ainsi que pour les déplacements pour motifs professionnels autres que pour aller sur son lieu de travail fixe (contacts ou réunions, tournée professionnelle, repas d'affaires,...). A contrario c'est pour les études et les loisirs qu'on l'utilise le moins, ainsi qu'à l'intérieur des villes-centres et pour les courts trajets de moins de 2 km.

Chaque jour du lundi au vendredi, sur les 54 minutes qu'il consacre en moyenne à se déplacer, un habitant des Pays de la Loire passe ainsi 37 minutes en voiture. Cela représente en moyenne 2,5 trajets en voiture par personne un jour donné. Quel que soit le jour de la semaine, un déplacement en voiture est long de 14 km en moyenne et il dure un peu plus d'un quart d'heure (cf. pour comprendre ces résultats).

### Des déplacements en voiture plus rapides dans la région

Si la distance moyenne parcourue dans les Pays de la Loire est proche de la tendance nationale, la durée moyenne d'un déplacement est en revanche un peu inférieure, ce qui signifie que les déplacements en voiture dans la région sont sensiblement plus rapides que dans les autres régions hors Île-de-France : on roule à 47 km/heure en moyenne, contre 43 km/heure au niveau national. Cette plus grande fluidité du trafic est à relier au fait que, plus encore que dans les autres régions, ce sont les trajets internes à l'espace rural ou nécessitant d'aller de l'espace périurbain ou de l'espace rural à une ville-centre qui représentent la plus grande part des distances parcourues en voiture ; or on roule plus vite sur les axes routiers qui traversent des zones faiblement urbanisées.

### Types de trajets pour lesquels la part de la voiture est la plus élevée (85% ou plus)...

- distances supérieures à 5 km
- trajets de périurbain à rural, de pôle urbain à périphérie éloignée
- déplacements pour motifs professionnels ou accompagnement

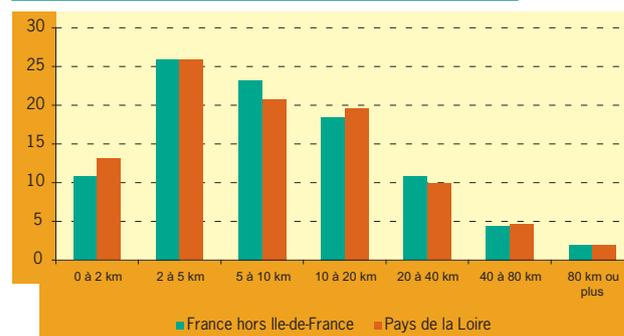
### ...et la moins élevée (moins de 60%)

- distances inférieures à 2 km
- déplacements des habitants de ville-centre
- trajets internes aux villes-centres
- déplacements pour motifs études ou loisirs

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

### Plus de trajets courts dans les Pays de la Loire

Répartition des déplacements selon la distance parcourue (en %)



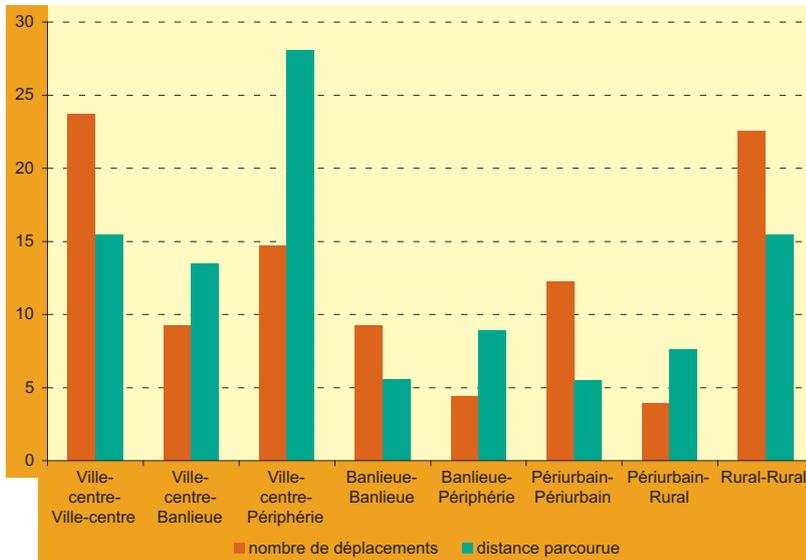
Champ : ensemble des voitures particulières ou véhicules utilitaires utilisés dans les 4 dernières semaines.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## Les déplacements entre ville-centre et périurbain représentent plus du quart des distances parcourues en voiture

Répartition des déplacements en voiture selon le type de trajet (en %)



Champ : ensemble des voitures particulières ou véhicules utilitaires utilisés dans les 4 dernières semaines.

Les déplacements internes aux villes-centres sont certes les plus nombreux. Mais comme ils sont trois fois moins longs en moyenne que ceux réalisés pour relier un espace à l'autre, ils pèsent beaucoup moins dans l'ensemble des distances parcourues. Le constat d'un trafic plus fluide que dans les autres régions reste néanmoins valable concernant la circulation routière des habitants de Nantes Métropole : ceux-ci se déplacent en voiture à une vitesse supérieure à celle des habitants des autres grandes métropoles françaises (44 km/heure contre 38).

## Achats et trajets de la périphérie à la ville-centre, motifs principaux pour rouler en voiture

Dans les Pays de la Loire, le nombre de trajets en voiture de courte durée est plus important que dans les autres régions, et ce quel que soit le motif : quatre sur dix ne dépassent pas 5 km et un sur deux s'effectue en moins de 10 minutes. Ceux de 5 à 10 km sont en revanche moins fréquents. La durée d'un déplacement varie par ailleurs de façon sensible selon le motif à destination : si la majorité des déplacements pour

les achats, pour accompagner ou aller chercher relèvent d'une logique de proximité et durent moins de 10 minutes, ceux concernant les motifs professionnels ou les visites dépassent fréquemment le quart d'heure.

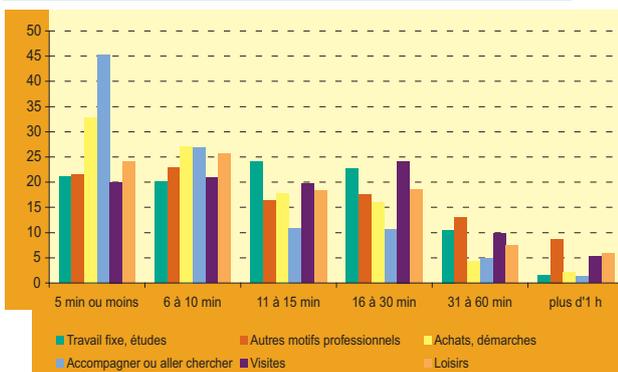
Retours au domicile mis à part, ce sont les achats et les démarches qui constituent le motif le plus fréquent de circulation d'une voiture : ils représentent près de 30 % des déplacements. Mais comme ces trajets sont plus courts que les autres, ce n'est pas pour ce motif qu'on passe le plus de temps en voiture, mais pour se rendre sur son lieu de travail fixe ou d'études.

## Deux tiers des déplacements en voiture sans passager

Dans deux tiers des cas, le véhicule n'est occupé que par le seul conducteur. Comme au niveau national, la proportion de déplacements en voiture avec au moins un passager a baissé en quinze ans. Il s'agit d'une conséquence du phénomène d'étalement urbain : la proportion de ménages de l'espace périurbain et de l'espace rural disposant d'autant de voitures que de membres adultes s'est fortement accrue. Mais si on est le plus souvent seul dans son véhicule pour se rendre à son travail ou pour les autres déplacements professionnels, on trouve logiquement au moins deux personnes à bord pour les trajets d'accompagnement, tandis que la moitié des trajets pour visite ou loisirs se font à plusieurs.

## Les trajets en voiture les plus courts : achats ou accompagnement

Répartition des déplacements en voiture selon le motif et la durée (en %)

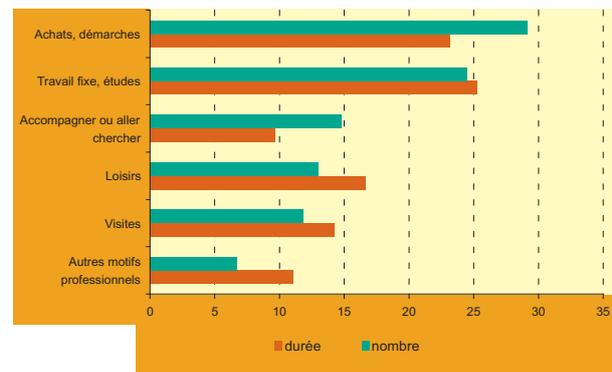


Champ : ensemble des voitures particulières ou véhicules utilitaires utilisés dans les 4 dernières semaines.

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

## Les achats concernent 30% des déplacements en voiture

Répartition des déplacements en voiture selon le motif (en %)



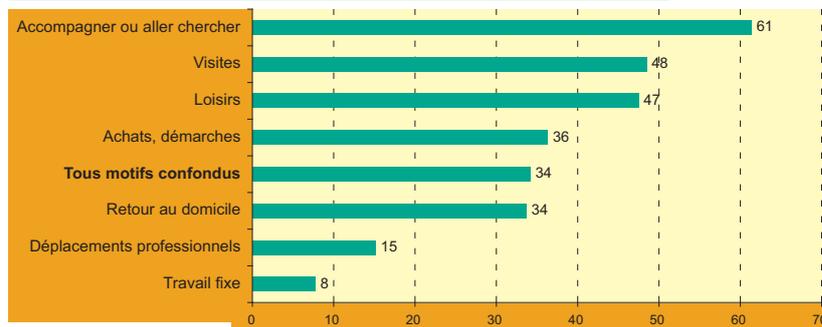
Champ : ensemble des voitures particulières ou véhicules utilitaires utilisés dans les 4 dernières semaines.

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

# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## Le nombre de personnes à bord dépend beaucoup du motif de déplacement

Proportion de déplacements en voiture avec au moins deux personnes à bord (en %)



Champ : ensemble des voitures particulières ou véhicules utilitaires utilisés dans les 4 dernières semaines.

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

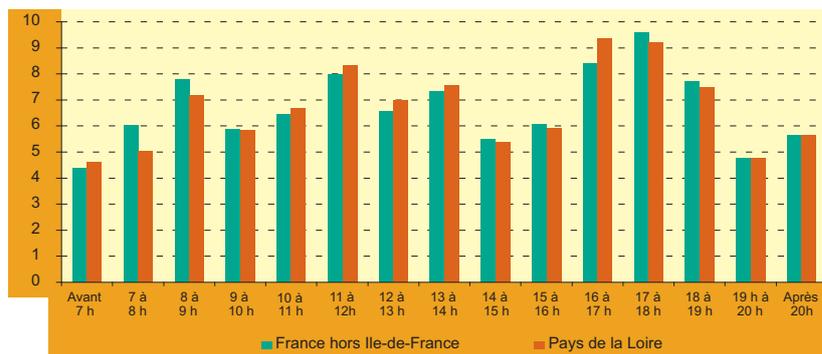
Note de lecture : 61% des déplacements ayant pour motif les visites aux proches s'effectuent dans des véhicules ayant au moins 2 personnes à bord

Au final, un véhicule est en circulation 18 fois en moyenne dans la semaine, pour une distance totale parcourue de 240 km en un peu plus de 5 heures. Les pointes de trafic se situent le matin entre

7 et 9 heures, même si ce pic est moins important que dans les autres régions. Le pic de circulation est en revanche plus marqué qu'ailleurs le soir entre 16 et 18 heures. ■

## Une pointe de trafic routier entre 16 et 18 heures

Répartition des déplacements en voiture selon l'horaire de départ (en %)



Champ : ensemble des voitures particulières ou véhicules utilitaires utilisés dans les 4 dernières semaines.

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

### Pour comprendre ces résultats :

Les résultats analysés dans ce chapitre sont issus pour l'essentiel de l'exploitation des « carnets-véhicules » mis à disposition des ménages interrogés à l'enquête : ceux-ci devaient noter l'ensemble des trajets réalisés au cours d'une semaine avec l'un des véhicules du ménage, ainsi que leurs caractéristiques (distance, heure de départ et d'arrivée, motif, nombre de personnes à bord). Ils concernent ainsi les trajets réalisés par un véhicule automobile sur l'ensemble des jours de la semaine (y compris samedi et dimanche) et quelle que soit la distance parcourue (y compris ceux au-delà de 80 km, qualifiés de déplacements à longue distance dans cette étude). En conséquence, les résultats présentés ici peuvent différer quelque peu de ceux des chapitres sur

la mobilité quotidienne, qui proviennent de l'exploitation des déplacements locaux de moins de 80 km d'une personne du ménage considéré un jour donné. En particulier, les distances moyennes issues de l'exploitation de ces carnets-véhicules sont plus élevées. De plus, du fait que l'unité observée n'est pas la même (le véhicule en circulation dans le premier cas, une personne qui se déplace dans le second) et que le nombre de personnes à bord d'une voiture varie fortement en fonction du motif de déplacement, chacun de ces motifs ne « compte » pas autant dans chacune des deux exploitations : un court trajet d'accompagnement en voiture, qui concerne au moins deux personnes, constitue un seul trajet en voiture, mais au moins deux déplacements (l'un comme conducteur, l'autre comme passager) dans l'analyse de la mobilité quotidienne un jour donné.



## La fréquentation des transports collectifs se développe fortement en Pays de la Loire

Denis DOUILLARD (DREAL)

**Les habitants de la région utilisent de plus en plus les transports en commun mis à leur disposition. Ce regain de fréquentation, particulièrement marqué au cours de la dernière décennie, a concerné tous les modes collectifs : tramway, train et car régulier. Seuls font exception les bus, dont l'usage a reculé dans les villes (Nantes et Le Mans) pourvues de lignes de tramway, et les cars scolaires en raison de la contraction de leur périmètre et de générations d'élèves moins nombreuses. Dans l'espace périurbain des Pays de la Loire, où les alternatives à la voiture particulière sont peu développées, la part des transports publics se situe à un niveau inférieur à la moyenne nationale.**

**A**vec la périurbanisation de l'habitat, la part des déplacements effectués en voiture a augmenté dans la région entre 1994 et 2008. Toutes choses égales par ailleurs, la place croissante de l'automobile a entraîné mécaniquement un recul des modes de déplacement alternatifs à la voiture, concentré sur les modes doux (marche à pied et bicyclette), la part des transports collectifs restant stable. Sur cette période de quinze ans, la part de la voiture a en réalité principalement progressé à la fin des années 1990. Son usage s'est en revanche stabilisé en zone urbaine au cours des années récentes. Quant aux transports collectifs, la stagnation sur la période 1994-2008 masque un recul au profit de l'automobile jusqu'en 2000, suivi d'un redressement important et

généralisé de leur fréquentation au cours de la dernière décennie.

Dans l'agglomération nantaise, la part de la voiture dans les déplacements des habitants s'est même repliée entre 2002 et 2008. Cette inversion de tendance a profité aux transports collectifs et aux modes de déplacements doux qui progressent sensiblement. Elle s'est également accompagnée d'un développement de l'intermodalité<sup>1</sup>.

Ces évolutions, relatives à la structure des déplacements au sein des unités urbaines de la région, sont

<sup>1</sup>Cf. les parties intitulées « La voiture assure 71 % des déplacements du lundi au vendredi dans les Pays de la Loire » et « Les trajets vers le lieu de travail représentent un quart de l'ensemble des déplacements » pour plus d'information sur l'intermodalité.

contrebalancées sur le reste du territoire de la région par l'accroissement des déplacements des habitants des communes périurbaines, où la part de la voiture est plus forte qu'ailleurs.

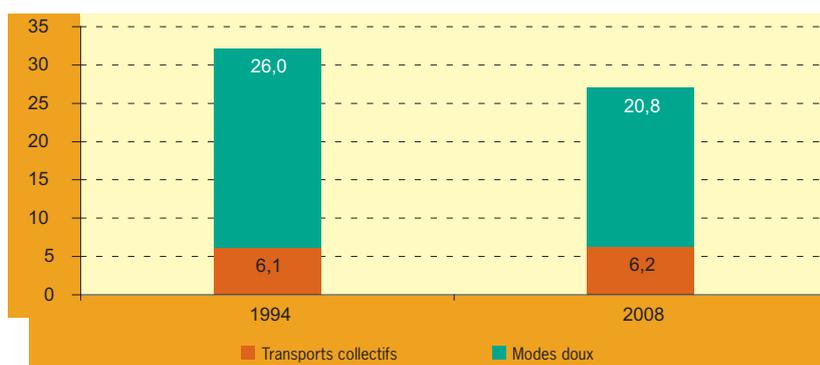
### Un déplacement local sur seize des habitants de la région se fait en transports collectifs

Les habitants des Pays de la Loire effectuent, du lundi au vendredi, près de 700 000 déplacements quotidiens en transports collectifs, dans un rayon de 80 kilomètres autour de leur domicile. Cela représente 0,22 déplacements par personne en moyenne, soit plus qu'au niveau national hors Île-de-France (0,18). Globalement, en 2008, les transports collectifs représentent 6 % des déplacements locaux du lundi au vendredi dans les Pays de la Loire. Par rapport à 1994, cette part est restée stable ; au niveau national hors Île-de-France, elle a en revanche diminué de près d'un point.

Mais il ressort des chiffres de fréquentation régionale des bus, tramway, trains régionaux et cars départementaux que l'évolution de la part des transports collectifs dans les déplacements a en réalité suivi une courbe en V au cours des quinze dernières années. Ainsi, après un recul de la fréquentation par habitant

### Entre 1994 et 2008, la part des modes de transport alternatifs à la voiture a reculé de cinq points dans les Pays de la Loire

Part des transports collectifs et des modes doux dans les déplacements locaux du lundi au vendredi (en %)

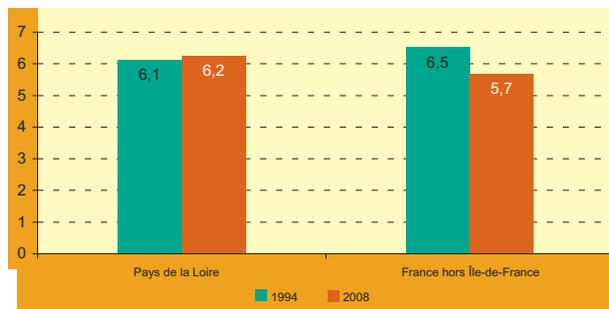


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant en Pays de la Loire ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquêtes nationales transports et déplacements 1994 et 2007-2008.

# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## En 2008, le recours aux transports collectifs est plus élevé dans la région qu'au niveau national

Part des transports collectifs dans les déplacements locaux du lundi au vendredi (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquêtes nationales transports et déplacements 1994 et 2007-2008.

## La fréquentation des transports urbains s'est redressée au cours de la dernière décennie

Nombre de voyages par habitant des réseaux de transports collectifs en Pays de la Loire



Sources : Certu, Région des Pays de la Loire, Semitan, Setram, Insee.  
Champ : voyage effectué sur les réseaux de transport collectif urbain des Pays de la Loire et le réseau ferroviaire régional (hors réseau grandes lignes).  
Avertissement : Un voyage est un trajet élémentaire, effectué par un individu, utilisant un seul « véhicule » : un bus, un tramway ou un train. La notion de voyage ne doit pas être confondue avec celle de déplacement qui se caractérise par un motif et un seul, mais peut recouvrir l'usage de plusieurs modes de transport. Ainsi, le trajet d'une personne se rendant de Nantes à Angers pour le travail en empruntant le tramway puis le train sera comptabilisé comme un déplacement mais deux voyages.

des transports collectifs au cours de la décennie 1990, la décennie suivante a été marquée par un retournement de tendance, caractérisé par une augmentation importante et généralisée de l'usage des transports en commun de la région.

Ce renouveau s'explique par trois facteurs principaux. Un double effet prix peut d'abord être avancé : l'accroissement du prix des carburants automobiles, particulièrement sensible depuis 2003, a contribué à augmenter le coût d'usage de la voiture, alors que dans le même temps la tarification des transports collectifs est devenue attrayante en raison de la généralisation des abonnements de longue durée.

Les politiques urbaines et d'aménagement du territoire menées depuis quelques décennies constituent un deuxième élément d'explication : régionalisation ferroviaire, développement du transport urbain en site propre<sup>1</sup>, généralisation de la limitation du stationnement automobile dans les agglomérations. Enfin, l'émergence citoyenne des considérations environnementales a également contribué au regain de l'utilisation des transports collectifs.

<sup>1</sup> Les transports collectifs en site propre (TCSP) sont les réseaux de transport en commun (métro, tramway ou BusWay) dont les couloirs de circulation ne sont pas partagés avec les autres modes de déplacement.

## Tramways et trains régionaux sur de bons rails

Au sein des transports collectifs, la part des différents modes est très variable. Les modes urbains (bus et tramways) sont majoritaires en Pays de la Loire, représentant plus de 60 % de la mobilité locale effectuée en transports collectifs, soit environ 425 000 déplacements quotidiens (225 000 en bus, 200 000 en tramway). En part relative, ils sont encore plus utilisés dans les territoires les plus denses, tels que la Loire-Atlantique et l'agglomération nantaise, les transports collectifs étant par nature particulièrement bien adaptés à la structure urbaine. La fréquentation des réseaux urbains est en plein essor dans les Pays de la Loire : la stagnation du nombre de voyages observée entre 1994 et 2002 a été suivie par une embellie (+16 % de 2003 à 2008) favorisée par les mises en service de lignes en site propre au Mans et à Nantes.

La structure modale des transports collectifs urbains a été profondément modifiée. En effet, dans les agglomérations de Nantes et du Mans, des reports de fréquentation se sont opérés entre le bus et le tramway. Sur l'ensemble des réseaux urbains de la région, le recul des déplacements en bus (-6 % entre 2000 et 2008) est ainsi

dû au développement du tramway, dont la fréquentation a doublé sur la même période.

Un tiers de l'usage des transports collectifs, soit environ 220 000 déplacements quotidiens, est réalisé dans la région par le ramassage scolaire. Ces circuits d'autocars desservent spécifiquement les établissements d'enseignement situés principalement dans l'espace rural. Ils sont par conséquent très peu présents dans les pôles urbains, où les élèves qui recourent aux transports collectifs utilisent massivement le bus et le tramway. Depuis une quinzaine d'années, l'usage des autocars scolaires diminue, en lien avec la baisse du nombre d'élèves subventionnés par les conseils généraux. Ce recul est un effet direct du tassement de la natalité dans les années 1990 et de l'extension importante du périmètre des transports urbains dans la région.

Les autres modes, transports ferroviaires et lignes ordinaires d'autocars, sont certes marginaux (40 000 déplacements quotidiens) dans les déplacements locaux, mais en forte progression. En 2008 comme en 1994, le train assure 3,5 % des déplacements effectués en transports collectifs, soit 0,2 % de l'ensemble des déplacements de moins



# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## Plus on réside en agglomération, plus on se déplace en transports collectifs

Caractéristiques des déplacements locaux quotidiens effectués en transports collectifs

	Pays de la Loire			Loire-Atlantique			Nantes Métropole	
	Milliers de dépl.	Dépl. par habitant	Structure (en %)	Milliers de dépl.	Dépl. par habitant	Structure (en %)	Dépl. par habitant	Structure (en %)
Autobus urbain	224	0,07	33	101	0,09	30	0,18	34
Tramway	201	0,06	29	176	0,16	53	0,32	61
Ramassage scolaire	223	0,07	32	36	0,03	11	0,01	1
Autre bus ou car	15	0,00	2	12	0,01	4	0,02	4
Train	23	0,01	3	9	0,01	3	0,00	1
<b>Ensemble transports collectifs</b>	<b>687</b>	<b>0,22</b>	<b>100</b>	<b>333</b>	<b>0,30</b>	<b>100</b>	<b>0,52</b>	<b>100</b>
Ensemble tous modes	10 995	3,49	/	4 174	3,69	/	3,65	/

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

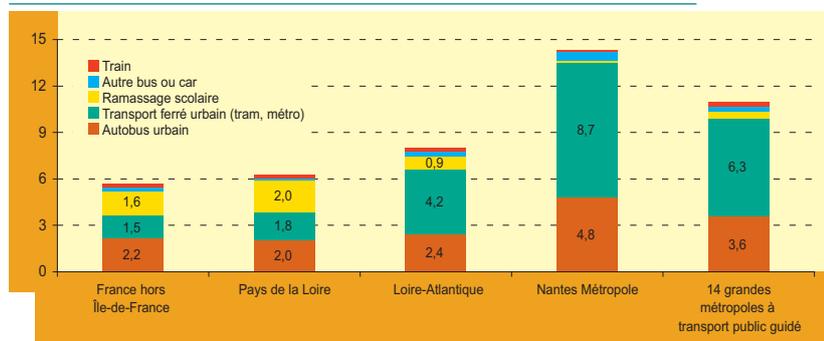
de 80 kilomètres des habitants des Pays de la Loire. Ce niveau modeste doit être mis en relation avec le taux élevé d'équipement des ménages en véhicules automobiles<sup>1</sup>, qui constitue

un frein à l'usage des transports ferroviaires. Cette stagnation de la part du train entre 1994 et 2008 ne doit pas masquer néanmoins le rattrapage du retard de la région par rapport à la

moyenne nationale hors Île-de-France d'une part, la forte croissance du transport ferroviaire de courte distance sur la dernière période d'autre part : entre 2003 et 2008, la fréquentation des lignes gérées par la Région des Pays de la Loire a grimpé de 45 % (en nombre de voyages) et le trafic - mesuré en voyageurs-kilomètres - s'est accru de 51 %.

## L'usager des transports collectifs emprunte en premier lieu bus et tramways

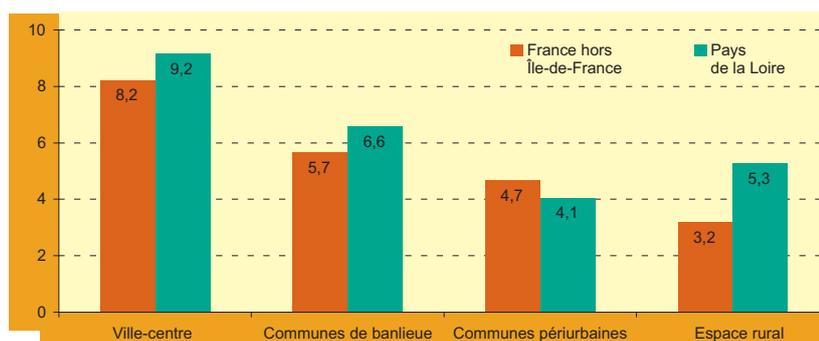
Part des transports collectifs dans les déplacements locaux du lundi au vendredi (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Dans l'espace périurbain, l'utilisation des transports publics est inférieure à la moyenne nationale

Part des transports collectifs dans les déplacements locaux du lundi au vendredi selon la zone de résidence (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Hors ramassage scolaire, la fréquentation des lignes régulières d'autocars est estimée à 15 000 déplacements quotidiens, représentant 0,1 % de l'ensemble des déplacements des habitants de la région. Le nombre de voyageurs transportés sur les lignes régionales a augmenté de 19 % entre 2005 et 2008. Sur les réseaux départementaux, la désaffectation de la clientèle scolaire a conduit les conseils généraux à restructurer leur offre de transport au cours des cinq dernières années. Ces actions ont notamment consisté à renforcer la desserte des communes périurbaines et à adopter des tarifications attractives. La Loire-Atlantique et la Sarthe font ainsi partie des vingt départements français à avoir instauré la tarification unique. Ces mesures ont eu un impact certain sur l'usage des lignes régulières ; dans la plupart des réseaux départementaux de la région, la clientèle non-scolaire affiche des taux de croissance annuelle à deux chiffres.

<sup>1</sup>Cf. la partie intitulée « En Pays de la Loire, beaucoup de ménages avec 2 voitures en plus ».

# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## La part des déplacements effectués en transports collectifs est proportionnelle à la densité de l'habitat

Les modes de transport individuels sont les mieux adaptés aux territoires dont l'urbanisation est diffuse et peu dense. Les transports collectifs y sont peu présents ou de qualité médiocre, ceux-ci n'étant efficaces que lorsqu'il est possible d'acheminer un nombre élevé d'usagers vers une destination commune. On observe ainsi un lien étroit entre le recours aux transports en commun et la densité de population des différents territoires de la région. Ce constat est à relier au moindre équipement en automobile des ménages résidant en ville.

Si les modes de transport non individuels assurent en moyenne 6 % des déplacements locaux des habitants de la région, cette part atteint 8 % en Loire-Atlantique, département le plus dense de la région, 15 % hors périodes de vacances scolaires sur le territoire de Nantes Métropole et culmine à 17 % à l'intérieur du périphérique nantais. En comparaison, dans les 14 grandes métropoles françaises à transport public guidé, la part des transports en commun n'est que de 11 %. Cette surreprésentation des transports collectifs dans l'unité urbaine de Nantes s'explique en premier lieu par la qualité et la taille du réseau de tramway. Parmi les agglomérations françaises hors Île-de-France, Nantes dispose de l'un des plus importants réseaux en site propre par la

longueur des lignes (42 kilomètres de tramway et 7 kilomètres de BusWay).

La part des transports collectifs dépasse la moyenne nationale dans les villes-centres de la région, avec environ un déplacement local sur onze. Elle est plus faible dans les communes de banlieue, mais reste supérieure à celle des autres régions françaises (hors Île-de-France). Dans les espaces périurbains de la région, en revanche, elle ne représente qu'un déplacement sur vingt-cinq et se situe à un niveau inférieur à la moyenne nationale.

Si le nombre de déplacements effectués le samedi, tous modes confondus, est à peine inférieur à ceux réalisés du lundi au vendredi, en revanche l'utilisation des transports collectifs y est trois fois moins importante. Le phénomène est accentué le dimanche. Cette désaffection des transports publics en fin de semaine doit être mise en relation avec la nature des déplacements : les migrations pendulaires (motif travail et études), pour lesquelles les modes de transport non individuels sont particulièrement efficaces, sont en net repli le samedi et le dimanche au profit des motifs liés aux loisirs, aux achats et aux visites. Certains territoires résistent mieux que d'autres à ce phénomène. Ainsi 7 % des déplacements dominicaux des habitants de l'intérieur du périphérique nantais se font encore en transports collectifs : à l'instar des villes étudiantes, le train et le transport urbain trouvent de nombreux adeptes le dimanche soir.

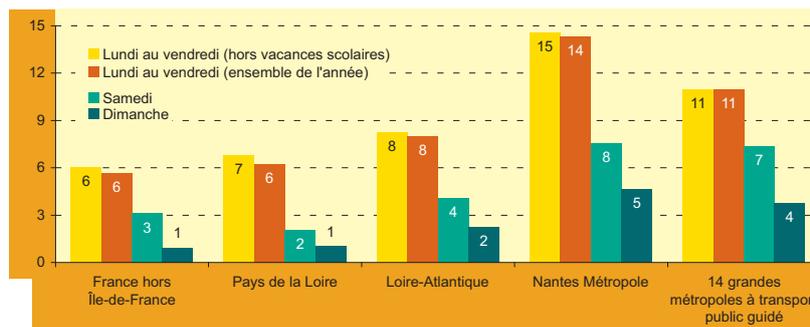
En Pays de la Loire, les transports collectifs sont davantage utilisés en hiver : leur part dans les déplacements atteint 8 % contre 5 % l'été. Les conditions météorologiques semblent jouer un rôle crucial en la matière, avec un report modal en début d'année des deux-roues, dont la part de marché diminue de moitié par rapport aux mois d'été, vers les transports publics. Les fluctuations saisonnières de la mobilité automobile sont en revanche beaucoup plus faibles.

Le recours aux modes de transport non individuels est très inégal selon le motif de déplacement. Il culmine pour le motif « études », où un déplacement sur trois est réalisé en transports collectifs, résultat guère surprenant dans la mesure où une part importante des jeunes adultes scolarisés n'est pas motorisée et du fait de l'existence de circuits de ramassage spécifiquement destinés aux élèves du secondaire. D'autres motifs font en revanche l'objet de très peu de déplacements en transports collectifs. C'est le cas des motifs « accompagnement » (un déplacement sur cent), « achats » (un déplacement sur soixante-dix) et « loisirs » (un déplacement sur trente).

En Pays de la Loire, la part des transports en commun dans les déplacements vers le lieu de travail se situe un peu au-dessous de 5 %, soit un demi-point de moins qu'au niveau national hors Île-de-France. Le recours aux transports collectifs pour se rendre à son travail est donc inférieur au recours tous motifs confondus, ce qui illustre l'inertie des pratiques de déplacement des ménages. Les transports publics sont pourtant particulièrement adaptés aux migrations alternantes de par leur caractère régulier. La congestion automobile croissante aux entrées des agglomérations constitue de plus un accélérateur potentiel de l'usage des transports collectifs. La part des habitants de la région ayant recours aux transports en commun lors des navettes domicile-travail est étroitement corrélée à la densité de l'habitat : elle atteint son plafond en Loire-Atlantique (10 %) et est de quatre à sept fois moins élevée dans les départements les plus ruraux (Mayenne : 2,3 % ; Vendée : 1,5 %).

## En Pays de la Loire, la part des déplacements en transports publics est divisé par trois le samedi et par six le dimanche

Part des transports collectifs dans les déplacements locaux selon le jour de la semaine (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile.

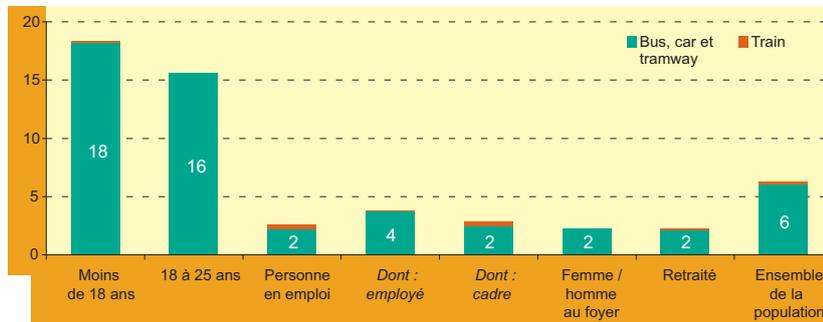
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## En Pays de la Loire, les actifs ayant un emploi utilisent peu les transports collectifs

Part des transports collectifs dans les déplacements locaux selon les caractéristiques socio-démographiques (en %)



Champ : personnes de 15 ans et plus, résidant en Pays de la Loire ; déplacements effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

catégories professionnelles ayant le plus recours aux transports collectifs, sont justement celles où la proportion de femmes est la plus forte.

Les pratiques de déplacements sont très diverses selon l'âge. Ainsi, les jeunes de moins de 25 ans utilisent les transports en commun dans plus de 15 % de leurs déplacements, du fait de l'importance du motif « études ». Dans les autres classes d'âge, le recours aux transports collectifs est quatre fois plus faible. Il ne redevient significatif que pour les plus de 75 ans, pour lesquels la conduite automobile n'est plus la pratique dominante.

## Le recours aux transports collectifs est surtout le fait des femmes, des moins de 25 ans et des personnes sans activité professionnelle

Les femmes sont plus nombreuses en part relative à utiliser les transports collectifs que les hommes (6,8 % contre

6,0 %). Ce phénomène se vérifie pour le train comme pour les autres modes de transport en commun (bus, car et tramway). Il trouve son fondement dans deux éléments : au sein des ménages ne disposant que d'une seule voiture, l'homme est dans la majorité des cas son principal utilisateur, notamment quand la femme est sans emploi ; les employés et professions intermédiaires,

La situation au regard de l'emploi permet de diviser les habitants de la région en deux parties. Les élèves, étudiants et demandeurs d'emploi sont les plus nombreux à fréquenter les transports publics, à raison de plus de 5 % de leurs déplacements. Dans les autres catégories (personnes en emploi, femmes au foyer et retraités), cette part ne dépasse pas 3,5 %.

### Pour comprendre ces résultats :

Les **transports collectifs** (appelés aussi transports en commun ou transports publics) regroupent tous les modes de transport non individuels. Au sein des transports collectifs, l'enquête nationale Transports et déplacements distingue les modes suivants :

- l'**autobus urbain** circule généralement sur les mêmes voies que les voitures ; il peut aussi être en site propre (tel que le BusWay nantais), on parle alors de bus à haut niveau de service ; treize agglomérations des Pays de la Loire disposent d'un réseau de bus ;

- les **transports ferrés urbains** comprennent le tramway et le métro ; ils sont, au même titre que les lignes de bus, gérés par les collectivités urbaines pourvus de lignes de tramway (Nantes depuis 1985 et Le Mans depuis 2007) ;
- le **train** circule sur le réseau ferré national. Il existe différents services : les TGV (Trains Grande Vitesse), les CIC (Corails Inter-Cités) et les TER (Trains Express Régionaux) ;
- le **ramassage scolaire**, de la compétence des conseils généraux, se fait par autocar ; les circuits assurent la desserte des établissements d'enseignement du secondaire (collèges et lycées) ;

- les autres lignes d'**autocar** sont des services réguliers, départementaux ou régionaux, fréquentés à 75 % par les scolaires.

Les **autocars** se distinguent des **autobus** :  
- par leur configuration (les premiers n'offrent que des places assises, les seconds ont un plancher bas) ;  
- par leur affectation (les autobus circulent en zone urbaine, les autocars sont dédiés aux lignes interurbaines et aux transports d'enfants).

## La pratique des modes doux recule en Pays de la Loire

Denis DOUILLARD (DREAL)

**Les modes doux, marche à pied et bicyclette, sont assez peu développés en Pays de la Loire. Ils représentent à peine plus de 20 % des déplacements locaux des habitants de la région. Cette part est en baisse de cinq points par rapport à 1994 et se situe maintenant en deçà de celle enregistrée au niveau national hors Île-de-France. Les raisons de cette désaffectation sont relatives d'une part à la motorisation croissante des habitants de la région, d'autre part à l'allongement des distances de déplacement. La marche à pied et la bicyclette sont surtout utilisées par les personnes sans activité professionnelle. Du lundi au vendredi, le recours aux modes doux est souvent un choix par défaut notamment pour les habitants les plus jeunes de la région, tandis qu'en fin de semaine ils sont généralement réservés aux déplacements liés aux loisirs.**

Les modes doux sont les moyens de déplacement alternatifs aux modes motorisés, c'est-à-dire ceux mû par la seule force musculaire. La marche à pied et la bicyclette en constituent ainsi les deux principales composantes. Les habitants des Pays de la Loire effectuent, du lundi au vendredi, près de 2,3 millions de déplacements quotidiens en modes doux, dans un rayon de 80 kilomètres autour de leur domicile. Cela représente 0,73 déplacements par personne en moyenne, presque autant qu'au niveau national hors Île-de-France (0,74).

### Un déplacement local sur cinq des habitants de la région se fait en modes doux

Globalement, en 2008, les modes doux représentent 21 % des déplacements locaux dans les Pays de la Loire. Depuis 1994, cette part a diminué de cinq points ; au niveau national hors Île-de-France, elle n'a reculé que d'un point et demi.

Deux facteurs principaux, qui d'ailleurs interagissent entre-eux, sont à l'origine de ce repli des modes doux. L'équipement des habitants de la région en voiture continue ainsi de progresser, en raison de l'accès progressif des ménages à la deuxième puis à la troisième voiture<sup>1</sup>. Cette motorisation croissante est notamment liée à l'augmentation du taux d'activité des femmes et au développement de

l'habitat dans l'espace périurbain. Les distances de déplacements augmentent en outre régulièrement ; il faut y voir là aussi un effet de la périurbanisation, qui s'accompagne d'une évolution des localisations résidentielles vers des espaces moins denses et plus éloignés du centre des villes, mais aussi de transferts d'emplois, de commerces et de services vers des zones périphériques. Ainsi, 60 % des actifs de la région quittent aujourd'hui leur commune pour aller travailler, une proportion deux fois plus forte qu'en 1975. Cette dissociation croissante entre communes de résidence et d'emploi, liée à l'attraction exercée par les emplois dans les espaces urbanisés, entraîne un allongement des trajets domicile-travail et constitue un frein supplémentaire à

<sup>1</sup>Cf. la partie titrée « En Pays de la Loire, beaucoup de ménages avec deux voitures ou plus ».

la pratique de la marche à pied et de la bicyclette.

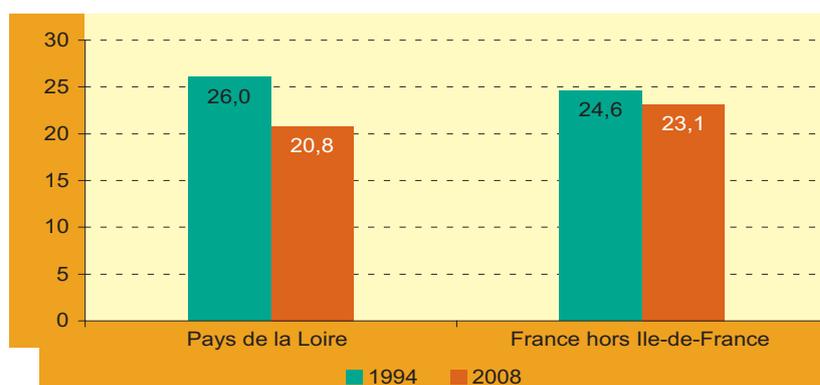
D'autres facteurs, relevant plus du ressenti, peuvent être avancés. Ils concernent plus spécifiquement les obstacles à l'utilisation du vélo tels que les conditions météorologiques, la crainte du vol ou de l'accident de la circulation.

### La pratique du vélo est plus répandue dans la région qu'au niveau national

Dans les Pays de la Loire, piétons et cyclistes sont en part relative moins nombreux dans les déplacements en 2008 qu'ils ne l'étaient quinze ans plus tôt. La place du vélo dans la mobilité locale reste néanmoins plus importante en Pays de la Loire que dans les autres régions. En revanche,

### En 2008, la pratique des modes doux est plus faible dans la région qu'au niveau national

Part des modes doux dans les déplacements locaux du lundi au vendredi (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

Source : Insee, SOeS, Inrets - enquêtes nationales transports et déplacements 1994 et 2007-2008.



# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## Urbanisation et pratique de la marche à pied vont de pair

Caractéristiques des déplacements locaux quotidiens effectués en modes doux

	Pays de la Loire			Loire-Atlantique			Nantes Métropole	
	Milliers de dépl.	Dépl. par habitant	Structure modale	Milliers de dépl.	Dépl. par habitant	Structure modale	Dépl. par habitant	Structure modale
Marche à pied	1 893	0,60	83	813	0,72	88	0,88	90
Bicyclette	393	0,12	17	114	0,10	12	0,10	10
<b>Ensemble modes doux</b>	<b>2 286</b>	<b>0,73</b>	<b>100</b>	<b>927</b>	<b>0,82</b>	<b>100</b>	<b>0,98</b>	<b>100</b>
Ensemble tous modes	10 995	3,49	/	4 174	3,69	/	3,65	/

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

alors qu'en 1994 la marche à pied était plus répandue dans la région que sur le reste du territoire national, c'est le contraire aujourd'hui. Que l'on habite dans une ville-centre, en banlieue, dans une commune périurbaine ou dans l'espace rural, la marche à pied est moins présente dans les Pays de la Loire, où elle assure un déplacement sur six, qu'au niveau national hors Île-de-France (un déplacement sur cinq).

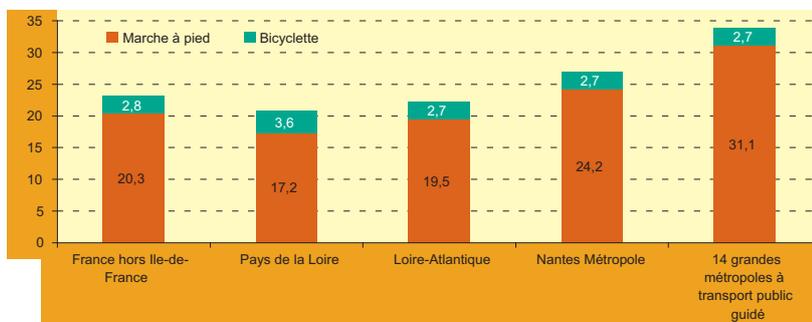
Signalons néanmoins que la marche à pied n'est prise en compte ici que lorsqu'elle constitue le moyen unique de déplacement ; les trajets terminaux effectués à pied n'y figurent pas. En cas d'utilisation de plusieurs modes lors d'un déplacement, le mode principal retenu correspond à une hiérarchie allant du mode le plus lourd au plus léger (par exemple, le train l'emporte sur la voiture qui l'emporte sur la bicyclette).

Près de 1,9 million de déplacements sont effectués intégralement à pied chaque jour en Pays de la Loire. Cela représente 83 % des déplacements en modes doux et 17 % de l'ensemble des déplacements. La part de la marche à pied dans les déplacements locaux a chuté de 4 points depuis 1994.

Les cyclistes réalisent environ un déplacement en mode doux sur six dans les Pays de la Loire, soit un peu moins de 400 000 déplacements quotidiens. L'usage de la bicyclette a décliné, au moins jusqu'à une période récente : elle n'assure plus que 3,6 % des déplacements totaux des habitants de la région en 2008, contre 5 % en 1994. La mobilité des cyclistes demeure néanmoins supérieure à ce qu'elle est au niveau national hors Île-de-France, corroborant en cela le haut taux d'équipement des ménages de la région en bicyclettes (cf. encadré).

## La marche à pied est moins pratiquée dans les Pays de la Loire que dans les autres régions

Part des modes doux dans les déplacements locaux du lundi au vendredi (en %)



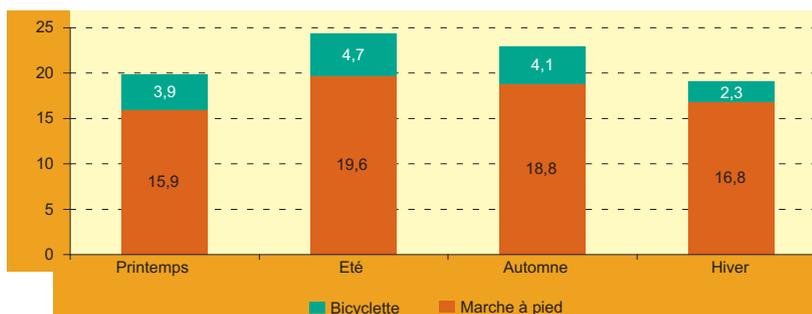
Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Les piétons et les cyclistes n'ont pas les mêmes territoires de prédilection

Le choix du mode de déplacement dépend fortement de la distance à parcourir. C'est particulièrement flagrant dans le cas des modes doux. Ainsi, en Pays de la Loire, la moitié des déplacements inférieurs à deux kilomètres se font à pied. La marche occupe le premier rang sur ce segment. Sa part chute à 5 % pour les déplacements compris entre deux et cinq kilomètres et est presque nulle pour ceux supérieurs à cinq kilomètres. La bicyclette est également choisie, mais de façon moins

## La pratique de la bicyclette diminue de moitié en hiver

Part des modes doux dans les déplacements locaux selon la saison (en %)

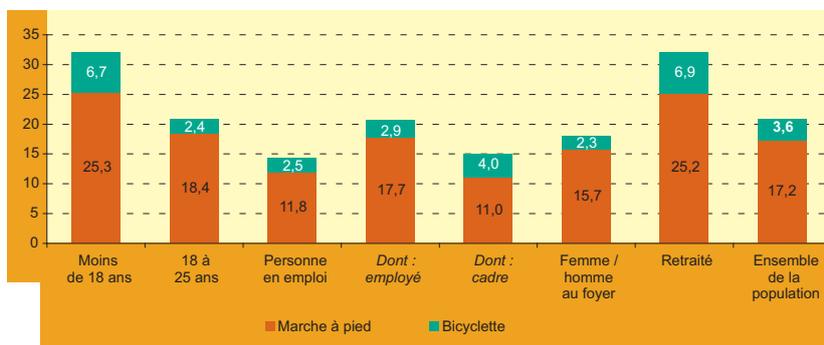


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

## Les ligériens en âge de travailler sont peu adeptes des modes doux

Part des modes doux dans les déplacements locaux selon les caractéristiques socio-démographiques (en %)



Champ : personnes de 15 ans et plus, résidant en Pays de la Loire ; déplacements effectués dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

marquée que la marche à pied, sur les courtes distances (inférieures à cinq kilomètres) où elle assure plus de 5 % des déplacements.

Dans les agglomérations les plus denses où coïncident souvent les lieux d'habitat, d'emploi, d'études et d'achat, les distances de déplacement sont faibles. Elles induisent un recours élevé à la marche à pied, de l'ordre de 27 % dans les villes-centres et de 17 % dans les communes de banlieue. La part de la bicyclette est également supérieure à la moyenne dans les villes-centres (7 % des déplacements). En revanche, elle diminue de moitié en banlieue et dépasse à peine 1 % dans l'espace périurbain, territoire de prédilection de la voiture. Dans l'espace à dominante rurale, l'utilisation du vélo redevient significative, notamment sur le littoral de la région et dans les îles vendéennes.

La saison influe également sur la pratique des modes doux, en particulier sur celle du vélo. En Pays de la Loire, la part des déplacements en bicyclette est ainsi deux fois plus importante en été qu'en hiver. Les fluctuations saisonnières sont encore plus marquées dans l'agglomération nantaise où, durant la saison estivale, 6 % des déplacements sont effectués en vélo, soit quatre fois plus qu'en hiver.

La finalité du déplacement est un autre facteur discriminant du recours aux modes doux. De la sorte, certains motifs sont particulièrement adaptés à la pratique de la marche et du vélo. Ainsi,

au sein de la mobilité liée aux loisirs, qui comprend les pratiques culturelles et sportives, 42 % des déplacements se font en modes doux, résultat peu étonnant dans la mesure où la marche à pied et la bicyclette présentent la particularité d'être à la fois des modes de transport et des activités sportives. Le motif « achats » pousse également de nombreux habitants de la région à devenir piéton ou cycliste. Cette pratique concerne 30 % des déplacements pour ce motif et s'observe surtout en fin de semaine, quand les contraintes horaires sont moins prégnantes.

Les déplacements vers le lieu d'études sont par ordre d'importance le troisième motif pour l'utilisation des modes doux en Pays de la Loire : dans un cas sur quatre (nettement moins pourtant que dans les autres régions), l'élève ou l'étudiant se rend vers son lieu d'enseignement à pied ou en vélo. La proportion est encore plus forte dans les écoles maternelles et primaires, de par les faibles distances à parcourir (trois kilomètres en moyenne entre le domicile et l'école).

Les déplacements professionnels sont en revanche très faiblement pratiqués à pied ou à bicyclette. Dans moins d'un déplacement sur dix, rejoindre son lieu de travail fixe ou se rendre à un rendez-vous professionnel se fait en mode doux. C'est un point et demi de moins qu'au niveau national hors Île-de-France.

## La marche à pied est une pratique féminine, le vélo est surtout utilisé par les hommes

Pour les habitants les plus jeunes de la région, l'impossibilité légale de conduire une voiture et la proximité des établissements scolaires sont autant d'incitations à utiliser les modes doux : ainsi, un jeune de moins de 25 ans est pour près d'un déplacement sur cinq un piéton et pour un déplacement sur vingt un cycliste. A l'autre extrémité de la pyramide des âges, les retraités sont également nombreux à privilégier les modes doux, que ce soit un choix ou une contrainte, dans la mesure où la possession du permis de conduire y est moins répandue que dans les autres classes d'âge. La marche à pied et le vélo représentent ainsi un tiers de leur mobilité locale ; cette part culmine à 40 % pour les plus de 75 ans.

De façon synthétique, les modes doux sont les moyens de transport des personnes sans activité professionnelle : écoliers, étudiants, chômeurs et retraités. Dans cet ensemble, les femmes au foyer font exception, en relation avec leur forte utilisation de la voiture.

Parmi les actifs ayant un emploi, les cadres se distinguent par un recours à la bicyclette plus élevé que la moyenne. Il faut y voir un effet de la concentration des postes d'encadrement dans les unités urbaines, là où la pratique du vélo est plus répandue qu'ailleurs, et aussi une plus grande réceptivité aux questions environnementales. La sous-représentation des femmes à la fois parmi les cadres et les cyclistes joue probablement aussi un rôle en arrière-plan. Par ailleurs, les artisans et les commerçants ont fréquemment recours à la marche à pied (pour un déplacement sur trois), en rapport sans doute avec la proximité des lieux de résidence et de travail.

La répartition par sexe révèle également des habitudes de déplacements spécifiques quant à la pratique des modes doux. La part du vélo dans les



# Zooms sur les modes de transport des habitants des Pays de la Loire

déplacements dépasse en effet 5 % dans la frange masculine de la population de la région, alors qu'elle n'est que de 2 % pour les femmes. La conduite des deux-roues motorisés est de même une pratique majoritairement masculine. Le phénomène inverse est observé pour la marche à pied qui représente

20 % de la mobilité féminine et 16 % de la mobilité masculine. Les femmes sont probablement plus sensibles à la dangerosité de la pratique du vélo, tandis que les hommes y voient au contraire l'opportunité de lutter contre la sédentarité. Aux yeux de la population féminine, la marche à pied est moins

porteuse d'insécurité et plus facile à intégrer dans la vie quotidienne que le vélo, en lien notamment avec le fait qu'elles sont plus souvent amenées que les hommes à accompagner des enfants. ■

## L'équipement des ménages des Pays de la Loire en deux-roues

Dans les Pays de la Loire, le taux d'équipement des ménages en deux-roues (bicyclette, cyclomoteurs et motocyclettes) est supérieur au niveau national hors Île-de-France. En moyenne, un ménage de la région dispose de 1,5 deux-roues contre 1,1 au niveau national. Ce niveau d'équipement supérieur, plus flagrant pour les vélos que pour les deux-roues motorisés, se vérifie quel que soit le degré d'urbanisation de la commune de résidence.

### Les ménages des Pays de la Loire ont plus de deux-roues que ceux des autres régions hors Île-de-France

Nombre de deux-roues pour 100 ménages

	Pays de la Loire					France hors Île-de-France				
	Ville centre	Communes de banlieue	Communes périurbaines	Espace rural	Ensemble	Ville centre	Communes de banlieue	Communes périurbaines	Espace rural	Ensemble
Vélos adultes	78	113	119	99	98	52	75	87	68	69
Vélos enfants	18	35	50	41	34	18	29	39	30	28
<b>Ensemble vélos</b>	<b>96</b>	<b>148</b>	<b>168</b>	<b>140</b>	<b>132</b>	<b>69</b>	<b>104</b>	<b>126</b>	<b>98</b>	<b>97</b>
Cyclomoteurs	5	7	7	10	8	4	5	7	7	6
Motocyclettes	8	13	16	9	11	7	10	13	9	9
<i>Ensemble deux-roues motorisés</i>	13	20	23	19	18	11	15	20	16	15
<b>Ensemble deux-roues</b>	<b>109</b>	<b>169</b>	<b>192</b>	<b>160</b>	<b>150</b>	<b>80</b>	<b>119</b>	<b>146</b>	<b>114</b>	<b>112</b>

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

Cet équipement important en deux-roues a des répercussions sur les pratiques de déplacement. En moyenne les ménages de la région effectuent ainsi 5,5 % de leurs déplacements locaux de semaine en deux-roues, soit un point de plus qu'au niveau national hors Île-de-France. L'écart était plus important encore en 1994 : 6,7 % en Pays de la Loire, contre 4,6 %.

## Des habitants des Pays de la Loire plutôt mobiles... pour des motifs essentiellement personnels

Jacques MAURIT (DREAL), Sébastien SEGUIN (Insee)

**Les habitants des Pays de la Loire se déplacent davantage à longue distance que la moyenne nationale. Les personnes en âge d'être actifs sont celles qui voyagent le plus. La grande majorité de ces voyages s'effectue pour des motifs personnels. Alors que les longs trajets pour raisons professionnelles commencent très majoritairement en début de matinée, les déplacements pour motifs personnels s'échelonnent sensiblement mieux tout au long d'une journée. En termes de destination, un tiers de ces voyages restent internes aux Pays de la Loire.**

**E**n 2008, les 3 450 000 habitants de la région des Pays de la Loire ont effectué 21 millions de voyages à longue distance, c'est-à-dire de plus de 100 km ou au-delà de 80 km à vol d'oiseau de leur domicile. Cela représente un peu plus de 6 voyages par an et par individu, ce qui est sensiblement plus élevé que les 5 voyages enregistrés en moyenne nationale, mais sans comparaison bien sûr avec le nombre des déplacements locaux quotidiens (3,5 un jour du lundi au vendredi). Comme au niveau national hors Île-de-France, un voyage à longue distance dure en moyenne 5 jours et se caractérise par environ 1 000 km parcourus au total, en incluant l'aller, le retour et les déplacements sur le lieu de destination.

La mobilité à longue distance des personnes âgées entre 18 et 60 ans est la plus élevée, puisque s'ajoutent aux voyages

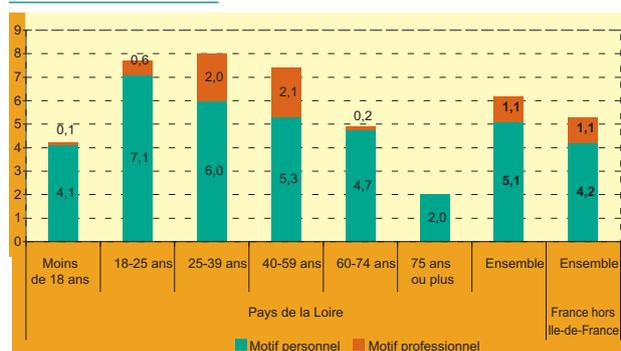
pour motifs personnels ceux pour raisons professionnelles. Entre 25 et 59 ans, un habitant des Pays de la Loire réalise ainsi en moyenne deux déplacements pour motifs professionnels chaque année, pour 5 à 6 voyages pour motifs personnels. Les 25-39 ans sont la tranche d'âge qui réalise le plus de voyages à longue distance (8 par an en moyenne). La mobilité totale à longue distance décroît ensuite avec l'âge, les 75 ans ou plus ne réalisant plus que 2 voyages par an en moyenne. Les 18-25 ans sont ceux qui réalisent le plus de voyages pour raison personnelle (7,1 contre 6 pour les 25-39 ans), du fait qu'ils rendent plus souvent visite à leurs amis ou reviennent dans leur famille parfois éloignée. Le lieu de résidence a également une influence sur la fréquence des voyages à longue distance : la proximité d'infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires en milieu urbain facilite sans aucun doute les départs en voyage.

### Davantage de déplacements pour motifs personnels en Pays de la Loire

Globalement, la grande majorité des voyages à longue distance des habitants des Pays de la Loire s'effectue pour motif personnel (83 %). Cette part est sensiblement supérieure à la moyenne nationale hors Île-de-France. En effet, si les déplacements professionnels à longue distance pour contact, réunion ou formation sont aussi répandus chez les habitants de la région qu'ailleurs, les déplacements réguliers pour se rendre sur un lieu de travail fixe distant de plus de 80 km le sont beaucoup moins. Ceci est à relier au fait que l'on trouve globalement moins de personnes en Pays de la Loire réalisant un trajet domicile-travail quotidien vers la région parisienne que dans les régions limitrophes de l'Île-de-France.

### Les 18-25 ans, catégorie d'âge qui fait le plus de voyages pour motifs personnels

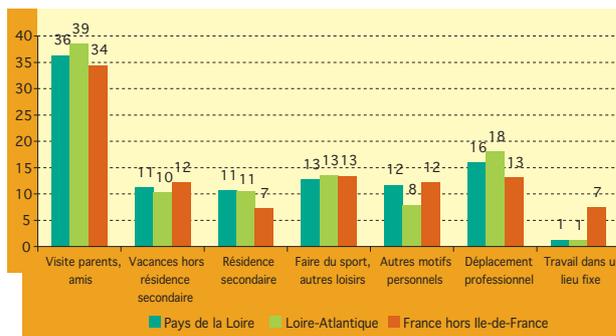
Nombre moyen de voyages à longue distance par personne et par an selon l'âge et le motif principal du voyage



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

### Davantage de voyages vers une résidence secondaire en Pays de la Loire

Répartition par motifs des voyages à longue distance (en %)



Lecture : Dans les Pays de la Loire, les déplacements pour visites à des parents ou amis représentent 36% de l'ensemble des déplacements à longue distance. Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



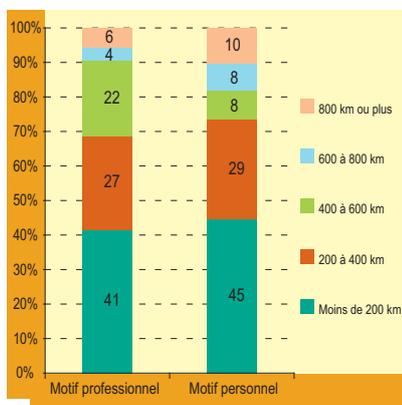
# La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire

Les visites aux parents et amis constituent le principal motif des voyages à longue distance, avec un peu plus du tiers de l'ensemble en Pays de la Loire comme au niveau national. Les voyages pour rejoindre son lieu de vacances ou sa résidence secondaire représentent près d'un quart de ces déplacements. Les habitants des Pays de la Loire se rendent plus fréquemment qu'ailleurs dans une résidence secondaire, ce qui s'explique sans doute par la présence d'une façade maritime attractive pour les habitants de l'intérieur de la région. En quinze ans, la part des déplacements pour des visites à des amis, parents ou pour des loisirs a augmenté, au niveau national comme pour les habitants des Pays de la Loire. Au contraire, le poids des déplacements professionnels et des autres motifs personnels a diminué, tandis que celui des départs en vacances ou vers une résidence secondaire est stable.

En termes de distance au domicile et de durée de trajet, les voyages des habitants des Pays de la Loire pour motifs personnels ne se distinguent pas fondamentalement de la moyenne nationale. Près de la moitié sont ainsi réalisés dans un rayon de 200 km autour du domicile. En ce qui concerne les déplacements professionnels, la position géographique excentrée des Pays de la

## La moitié des voyages à longue distance sont effectués à moins de 200 km du domicile

Répartition des voyages à longue distance selon la distance d'éloignement du domicile dans les Pays de la Loire (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

Loire explique le poids deux fois plus élevé des voyages compris entre 400 et 600 km pour les habitants de la région par rapport à la moyenne nationale hors Île-de-France.

## Un tiers des voyages au sein des Pays de la Loire

Environ un tiers des déplacements à longue distance des habitants des Pays de la Loire est réalisé à l'intérieur même de la région en 2008. Cette proportion a peu varié par rapport à 1994 et est conforme à la moyenne nationale hors Île-de-France. La proportion de voyages qui restent internes à la région est très variable selon les régions. Elle dépend principalement de leur superficie et de leur attrait géographique, historique ou culturel, qui permet aux habitants de satisfaire ou non leurs désirs de loisirs et découvertes. Elle est ainsi particulièrement forte en Rhône-Alpes, Bretagne et Aquitaine, qui sont des régions vastes et disposant soit d'une façade maritime soit d'un massif montagneux.

La Bretagne et l'Île-de-France constituent les deux régions de destination privilégiées pour les habitants des Pays de la Loire. Les raisons en sont bien évidemment de nature différente : les déplacements professionnels vers la région parisienne (un tiers de l'ensemble des déplacements pour ce motif) et, en majorité, des déplacements pour motifs personnels vers la Bretagne. Les déplacements sont également nombreux vers les régions limitrophes de Basse-Normandie, Poitou-Charentes et Centre. Au contraire de la Bretagne, la part de ces destinations est plus élevée dans les déplacements professionnels que dans ceux pour motifs personnels. Par ailleurs, 8 % des voyages des habitants des Pays de la Loire se font en direction d'un pays étranger. Malgré le positionnement excentré de la région par rapport au reste de l'Europe, cette proportion est à peine inférieure à la moyenne des régions françaises hors Île-de-France ; elle a en outre fortement augmenté en quinze ans. Parmi les principaux aéroports français, celui de Nantes se situe d'ailleurs au

premier rang pour la croissance de sa fréquentation globale depuis 1990, le nombre de passagers sur des vols internationaux ayant été multiplié par 5 entre 1990 et 2008.

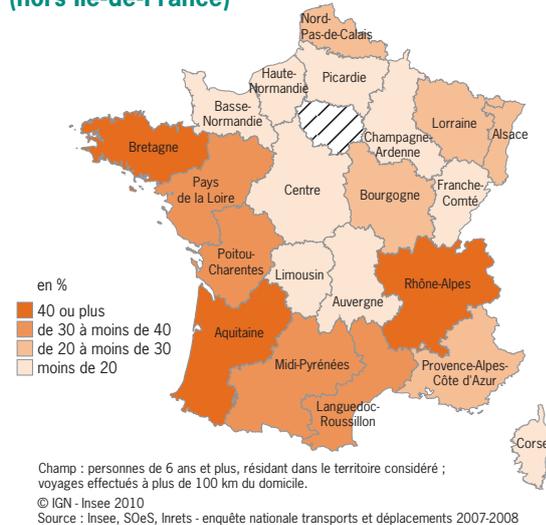
En sens inverse, si l'on considère l'ensemble des voyages à longue distance des habitants de France métropolitaine à destination des Pays de la Loire, plus du tiers sont réalisés en 2008 par des habitants de la région. Cette part des « régionaux » dans les voyages vers les Pays de la Loire s'est accrue depuis quinze ans et elle est encore plus forte pour les déplacements pour motifs personnels. Ce phénomène peut s'expliquer par le développement général des mobilités à longue distance, avec notamment davantage de temps consacré aux loisirs, en lien avec la réduction du temps de travail. L'accroissement au niveau national du nombre de jeunes retraités qui voyagent fréquemment pourrait aussi expliquer que la part des habitants des régions non limitrophes aux Pays de la Loire dans les voyages vers la région ait sensiblement augmenté en quinze ans.

## Moins de départs matinaux en Pays de la Loire

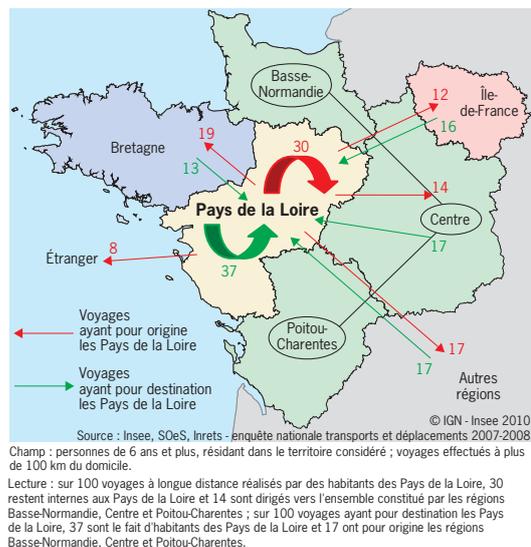
Lors de leurs voyages à longue distance, les habitants des Pays de la Loire sont moins matinaux que la moyenne de la France hors Île-de-France. Ce constat est à relier aux caractéristiques de leurs voyages : moins de trajets domicile-travail réguliers vers la région parisienne et destinations moins lointaines, que ce soit vers le littoral régional ou des régions limitrophes, région parisienne qui est accessible relativement rapidement en train. Ainsi un tiers des départs pour raisons personnelles se font avant 9 heures dans la région, contre quatre sur dix en moyenne nationale. En ce qui concerne les déplacements professionnels, bien plus matinaux que les voyages pour raisons personnelles, les deux tiers commencent avant 9 heures. Les départs pour motifs personnels sont au contraire assez bien répartis tout au long de la journée.

# La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire

## Part des voyages à l'intérieur de chaque région (hors Île-de-France)



## Origines et destinations des voyages à longue distance



La juxtaposition des deux phénomènes n'est pas sans intérêt quant à la gestion des infrastructures et des offres de transports : les voyages à longue distance pour motifs personnels et ceux pour motifs professionnels sont assez complémentaires en termes de répartition horaire au long de la journée, même si la pointe matinale tous motifs confondus demeure relativement marquée.

## La moitié des déplacements professionnels sont réalisés dans la journée

Que la raison soit professionnelle ou personnelle, la durée des voyages à longue distance est très variable. Ainsi, la

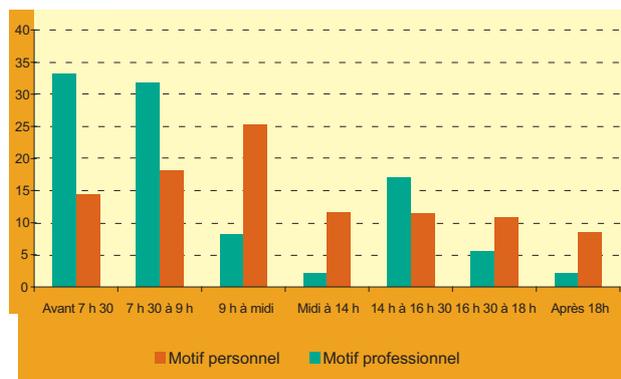
moitié des déplacements professionnels est constituée d'un aller-retour dans la journée et les trois quarts ne dépassent pas deux jours. Les voyages pour raisons personnelles durent évidemment plus longtemps : si quatre sur dix ne dépassent pas deux jours, près d'un tiers se traduit par au moins cinq nuits en dehors du domicile et peuvent ainsi être considérés comme des vacances vers une destination assez lointaine. Globalement, tous motifs confondus, la part des déplacements ne dépassant pas la journée a fortement reculé en quinze ans : ils ne représentent qu'un peu plus du quart des voyages à longue distance en 2008, contre un tiers en 1994. Les jours de départ varient également bien évidemment en fonction du motif. Si les

déplacements professionnels sont assez bien répartis du lundi au vendredi, les deux tiers des départs des déplacements pour raisons personnelles sont concentrés du vendredi au dimanche.

Les habitants des Pays de la Loire sont plus souvent hébergés dans une résidence de parents, d'amis ou en camping que la moyenne nationale des habitants hors Île-de-France. En effet, ils se déplacent davantage pour raisons personnelles que dans les autres régions, se rendent plus fréquemment vers une façade maritime où l'hôtellerie de plein air est particulièrement développée et rendent un peu plus visite qu'ailleurs à des parents ou des amis. ■

## Un tiers des départs pour déplacements professionnels ont lieu avant 7 heures 30

Répartition des horaires de départ des voyages à longue distance dans les Pays de la Loire (en %)

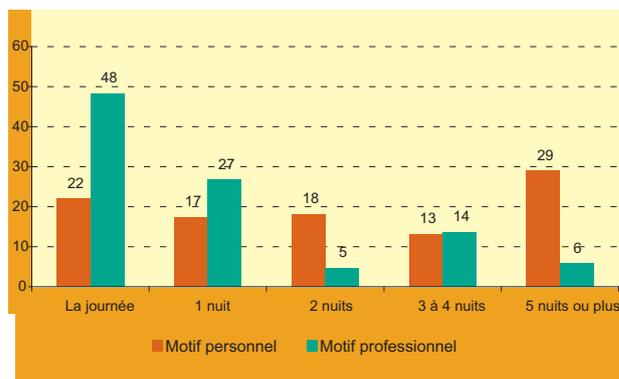


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

## La moitié des déplacements professionnels à longue distance ne dépassent pas la journée

Répartition des voyages à longue distance selon le nombre de nuitées (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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



# La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire

## L'usage de la voiture reste privilégié pour les longues distances, mais le train gagne des parts du marché

Jacques MAURIT (DREAL), Sébastien SEGUIN (Insee)

**Davantage encore que pour les déplacements locaux, la voiture particulière reste le mode le plus largement plébiscité par les habitants des Pays de la Loire pour leurs déplacements à longue distance. Cette part a néanmoins diminué depuis quinze ans, au profit du mode ferroviaire et des TGV notamment. Le mode aérien, de plus en plus sollicité, trouve quant à lui son créneau sur les plus longues distances, les motifs vacances et les déplacements à l'étranger. De façon globale, la proximité des infrastructures aéroportuaires et ferroviaires facilite l'usage des modes alternatifs à la voiture.**

La voiture individuelle constitue le moyen de transport très largement dominant pour les voyages à longue distance, loin devant le transport ferroviaire. L'avion, l'autocar et le bateau tiennent une place globalement minime, mais parfois non négligeable pour certains motifs de déplacements tels que les vacances, des activités sportives ou des voyages scolaires. L'usage des deux roues motorisés est en revanche anecdotique.

### La voiture domine encore largement...

Globalement, les habitants des Pays de la Loire utilisent la voiture particulière pour la très grande majorité de leurs voyages à longue distance (77 %). Cette part de la voiture est même supérieure

à celle des déplacements locaux de moins de 80 km (71 %). Elle reste néanmoins comparable à la moyenne nationale hors Île-de-France.

La tendance à une baisse de la part de la voiture paraît en outre se confirmer, puisqu'elle a diminué de sept points en quinze ans. Par ailleurs, le poids du co-voiturage est plus élevé dans les Pays de la Loire qu'ailleurs : on compte à peu près autant de passagers que de conducteurs parmi les voyageurs à longue distance qui se déplacent en voiture.

### ... mais le train progresse à grande vitesse

Comme la voiture est très utilisée dans les Pays de la Loire, le train demeure en retrait par rapport à la moyenne

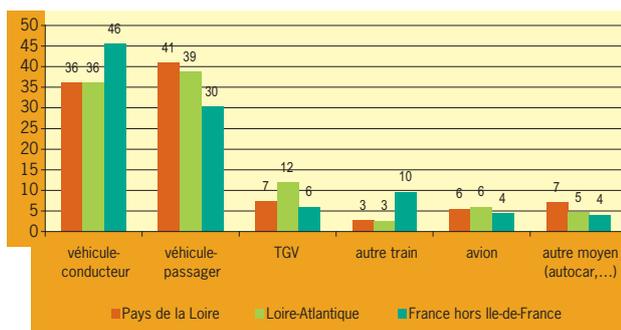
nationale hors Île-de-France : 10 % des voyages à longue distance en Pays de la Loire contre 16 %. Cette part a tout de même progressé d'un quart en quinze ans, dans un contexte de forte croissance des déplacements de la population ; en comparaison, la part du ferroviaire a augmenté d'un tiers au niveau national hors Île-de-France.

En fait, ce sont les déplacements professionnels, qui ont davantage recours au train que les autres déplacements, qui expliquent le recours inférieur au train dans les voyages à longue distance des habitants de la région, leur poids relatif dans l'ensemble des voyages des Ligériens étant moindre qu'ailleurs<sup>1</sup>. En outre, ils

<sup>1</sup>Cf. la partie intitulée « Des habitants des Pays de la Loire plutôt mobiles... pour des motifs essentiellement personnels ».

### Davantage de déplacements comme passager d'un véhicule dans les Pays de la Loire

Répartition des voyages à longue distance par mode de transport (en %)

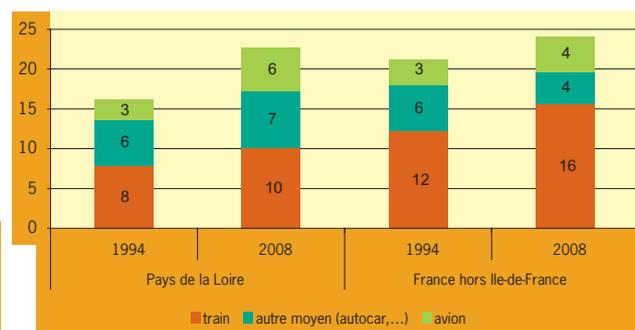


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

### Les modes de transport alternatifs à la voiture davantage utilisés qu'avant

Evolution entre 1994 et 2008 de la part des modes de transport alternatifs à la voiture dans les voyages à longue distance (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

# La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire

sont moins souvent réalisés en train qu'au niveau national, ce qui s'explique essentiellement par la longueur de ces trajets professionnels et la configuration géographique de la région. Par contre, si on se limite aux déplacements pour motifs personnels, le poids du train est conforme à son poids au niveau national, avec 9 % de parts de marché.

Par ailleurs, le recours au train pour voyager à longue distance est très variable à l'intérieur de la région selon le niveau et la proximité de la desserte. Ainsi il culmine à 15 % pour les habitants de la Loire-Atlantique, soit une part moitié plus élevée que la moyenne régionale et proche de la moyenne nationale. Le recours au train est également plus élevé que dans le reste de la région et conforme à cette moyenne nationale pour les habitants de la dorsale ferroviaire reliant Le Croisic au Mans (et au-delà, sur Paris), en passant par Nantes et Angers. Il est également plus fort dans les territoires plus proches de l'Île-de-France, en particulier la Sarthe.

La prédominance des trains à grande vitesse constitue une spécificité de l'utilisation du train par les habitants des Pays de la Loire : on voyage davantage en TGV que dans un autre type de train à partir de la région, alors que c'est l'inverse pour l'ensemble des autres régions hors Île-de-France. C'est plus particulièrement le cas en Loire-Atlantique, où l'on compte quatre passagers de TGV pour un passager

d'un autre type de train (trains régionaux, « Corails Intercités »,...). Ces relations à longue distance, dont une bonne partie à destination de Paris et au-delà, se situent en effet hors du périmètre de pertinence des trains régionaux.

Environ un voyage à longue distance sur six combine plusieurs modes de transport pour les habitants des Pays de la Loire, soit une proportion légèrement inférieure à la moyenne nationale. Dans deux tiers des cas d'intermodalité, il s'agit d'une combinaison « voiture / mode collectif ».

## Des modes de transport adaptés à la distance et au motif de déplacement

Au-delà de ces grandes caractéristiques d'ensemble, la part des différents modes utilisés par les voyageurs des Pays de la Loire varie sensiblement en fonction des types de déplacements. Ainsi, la voiture individuelle occupe, sans surprise, une part considérable dans les visites aux parents ou amis, les trajets vers une résidence secondaire, et à un degré moindre pour partir en vacances. En revanche, si la voiture reste majoritairement utilisée pour les déplacements professionnels à longue distance, le train assure 15 % de ce type de déplacements. Sa part atteint le quart des déplacements professionnels ou de la dorsale ferroviaire, et même un

tiers pour les habitants de la métropole nantaise. Le train est par ailleurs utilisé dans environ un déplacement pour visite sur dix.

L'avion, dont la part de marché reste globalement modeste (6 % des déplacements à longue distance), progresse rapidement depuis quinze ans, à un rythme plus élevé qu'au niveau national. Le transport aérien étant le mode de prédilection pour les très longues distances, il est particulièrement utilisé sur le créneau spécifique des voyages-vacances : près d'un déplacement sur cinq, contre un déplacement professionnel à longue distance sur vingt.

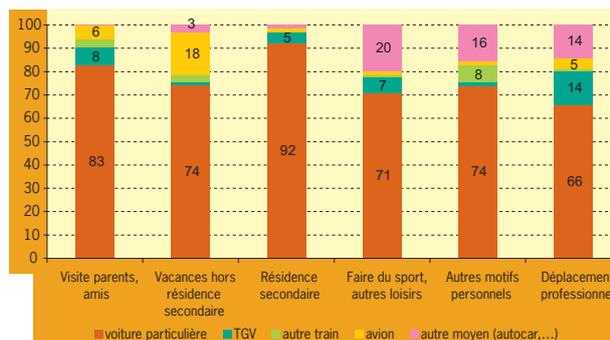
Le recours aux autocars, quant à lui, se place plutôt bien sur certains créneaux de déplacements spécifiques tels que les activités sportives et les motifs personnels autres que visites, vacances ou séjours en résidence secondaire. Ce mode de transport collectif est en particulier bien placé pour les déplacements en groupes, d'enfants ou d'adolescents notamment.

## La proximité des infrastructures aéroportuaires et ferroviaires facilite l'usage des modes alternatifs à la voiture

Le recours à l'avion pour partir en vacances est encore plus élevé lorsqu'on

### L'avion assure 18 % des voyages pour vacances hors résidence secondaire

Répartition des voyages à longue distance par mode de transport selon le motif dans les Pays de la Loire (en %)

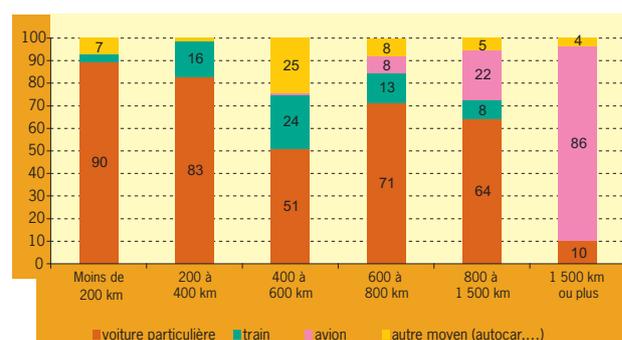


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

### Le train assure un quart des déplacements entre 400 et 600 km

Répartition des voyages à longue distance par mode de transport selon la distance d'éloignement du domicile dans les Pays de la Loire



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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



# La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire

habite Nantes Métropole, en lien avec la proximité de l'aéroport de Nantes Atlantique. Tous motifs confondus, on prend également un peu plus le train mais aussi l'avion lorsqu'on réside non loin de la dorsale ferroviaire Le Croisic-Le Mans, ce qui peut s'expliquer par la proximité relative de l'est de la région des grands aéroports franciliens.

De façon générale, habiter près d'une infrastructure aéroportuaire ou ferroviaire favorise le recours à l'avion et au train. Mais la présence de fonctions métropolitaines à haut niveau de qualification, de type cadre ou ingénieur qui sont propres à une grande ville comme Nantes, contribue aussi à un plus grand nombre de voyages et à un recours plus élevé à ces modes de transport collectifs.

Comme pour les déplacements locaux, plus on habite loin des villes, plus la voiture est indispensable pour les voyages à longue distance. Un habitant de ville-centre utilise trois fois plus souvent le train qu'un habitant de l'espace rural, en lien avec le fait qu'il dispose d'une gare ferroviaire proche. Le citoyen est également favorisé pour le recours au transport aérien. A l'inverse, les ruraux ont beaucoup plus recours aux transports collectifs organisés par route.

## Des modes adaptés à la longueur du trajet et à la destination

Sans surprise, le choix du moyen de transport est largement dépendant de la distance à parcourir. Ainsi, plus le lieu de destination est lointain, moins on recourt à la voiture : la part de celle-ci chute de 90 % pour les voyages à moins de 200 km à 65 % pour ceux compris entre 800 et 1 500 km et seulement 10 % au-delà. Au contraire, sur ces très longues distances, l'avion est massivement utilisé, avec l'essentiel des voyages de plus de 1 500 km et un sur cinq compris entre 800 et 1 500 km.

Le train trouve de son côté son optimum de pertinence entre 200 et 800 km, ce qui est conforme au créneau préférentiel des trains à grande vitesse ; sa part culmine à un quart des déplacements compris entre 400 et 600 km. Par ailleurs, plus le trajet en voiture est long et plus on partage son véhicule : il y a plus de passagers au-delà de 200 km parcourus que de conducteurs.

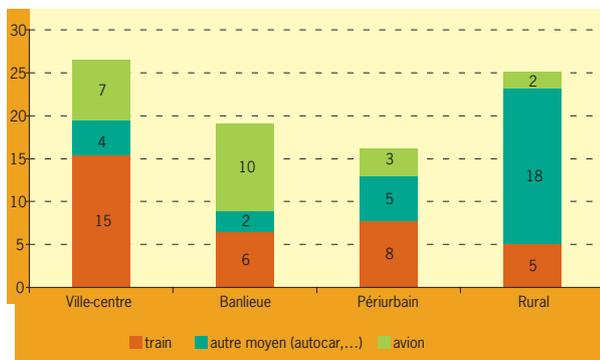
Selon la région de destination, l'usage des différents moyens de transport est également assez contrasté. Les déplacements de plus de 100 km vers les régions limitrophes Bretagne, Basse-Normandie et Poitou-Charentes sont

ainsi réalisés dans leur quasi-totalité en voiture. Le train réussit toutefois à se tailler une place dans les échanges avec la région Centre, constat qui peut être rapproché de la qualité de la desserte assurée par l'Interloire, qui relie Le Croisic à Orléans trois fois par jour. Pour les destinations hexagonales les plus lointaines, la part du train devient significative. Son terrain de pertinence est avant tout constitué des liaisons avec la région parisienne (quatre voyages sur dix se font en train), qui est exceptionnellement bien desservie par rapport aux autres destinations. En ajoutant la part non négligeable représentée par les autocars qui permettent de rejoindre l'Île-de-France, ce sont deux tiers des voyages vers Paris et sa région qui sont assurés par des modes alternatifs à la voiture particulière.

Ces modes alternatifs à la voiture, train et autocars, n'assurent quant à eux que 15 % des voyages de plus de 100 km qui restent à l'intérieur des Pays de la Loire ; on recourt ainsi au train dans un voyage de ce type sur vingt. L'avion quant à lui trouve bien entendu son domaine de pertinence sur l'étranger et les régions françaises les plus éloignées. Il assure ainsi la moitié des voyages pour l'étranger. ■

## Les habitants des pôles urbains prennent davantage le train et l'avion

Part des modes de transport alternatifs à la voiture dans les voyages à longue distance selon la zone de résidence dans les Pays de la Loire (en %)

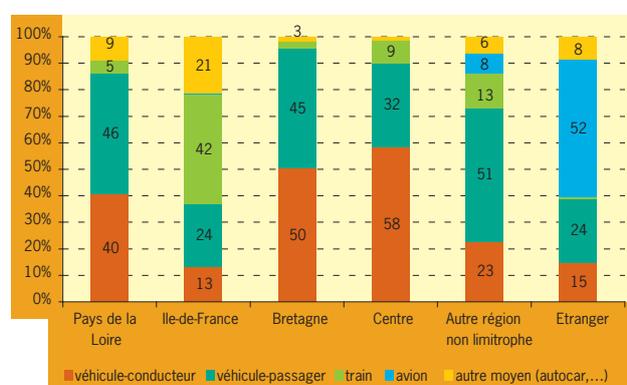


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

## Près de la moitié des voyages vers l'Île-de-France se font en train

Répartition des voyages à longue distance par mode de transport selon la destination (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.

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

## Les habitants de la Loire-Atlantique réalisent chaque jour 4,2 millions de déplacements

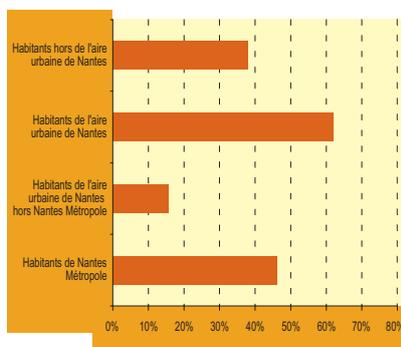
Laurent FOUIN et Yan LE GAL (Auran)

**Les déplacements en voiture restent largement prépondérants quels que soient les territoires du département de la Loire-Atlantique, excepté à l'intérieur du périurbain nantais. Les loisirs, les achats et les affaires personnelles occasionnent aujourd'hui près des deux tiers des déplacements quotidiens. En revanche, les périodes de pointe sont toujours très concentrées avec, à ces moments-là, une forte proportion de déplacements concernant le travail et la formation. Les alternatives à l'usage automobile lors de ces périodes sont encore à développer. Les réponses à apporter à ce phénomène constituent un enjeu à la fois environnemental, économique et social majeur pour les prochaines années.**

**4,2** millions, c'est le nombre de déplacements effectués chaque jour de semaine du lundi au vendredi par les 1 200 000 habitants du département de la Loire-Atlantique. Cela représente une moyenne de 3,7 déplacements par jour et par personne. Cette mobilité des habitants du département est à l'image de celle des habitants de Nantes Métropole, qui réalisent près de la moitié de ces déplacements. Les habitants des 82 communes de l'aire urbaine de Nantes - définie en 1999 - réalisent quant à eux près des deux tiers des déplacements des habitants de la Loire-Atlantique. A l'échelle de la région des Pays de la

### Qui est à l'origine des 4,2 millions de déplacements quotidiens en Loire-Atlantique ?

Part des différentes zones de résidence dans l'ensemble des déplacements



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant en Loire-Atlantique ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

Loire, les habitants de la Loire-Atlantique se déplacent en moyenne davantage que les habitants des autres départements.

### Presque autant de déplacements le samedi qu'en semaine

Les déplacements du lundi au vendredi focalisent l'attention en raison des congestions visibles aux heures de pointe du matin et du soir, notamment parce que ce sont les jours où la majeure partie des déplacements pour le travail et la formation est réalisée. Or dans un contexte de mobilité durable et afin de mieux appréhender les enjeux environnementaux, il apparaît important d'élargir le champ de l'observation à l'ensemble des pratiques et donc à celles des déplacements de fin de semaine. En effet, le samedi, les habitants de la Loire-Atlantique réalisent environ 3,5 millions de déplacements, soit l'équivalent de 83 % du volume de déplacements d'un jour de semaine. Au-delà de ce nombre de déplacements, les distances parcourues révèlent aussi l'importance de prendre en compte nos pratiques de fin de semaine, car les déplacements y sont ainsi plus longs en moyenne d'1 km le samedi et de 4 km le dimanche par rapport à un autre jour de la semaine. Si l'on se déplace donc un peu moins, on va plus loin.

### Une heure par jour consacrée à se déplacer

Du lundi au vendredi, les habitants de la Loire-Atlantique consacrent en moyenne 62 minutes par jour à se déplacer et parcourent 30 km dans leur journée. Cependant, selon les différents territoires de la Loire-Atlantique, des spécificités apparaissent. Plus on réside loin des grandes agglomérations et plus le rapport entre le temps de déplacement et la distance diminue. Autrement dit, on consacre moins de temps à se déplacer pour effectuer plus de kilomètres. Par exemple, les habitants de Nantes Métropole consacrent 4 minutes de plus par jour à se déplacer que les autres habitants de la Loire-Atlantique, bien qu'ils effectuent 10 km de moins dans leur journée.

Ces écarts sont à mettre en relation avec les différents modes de transports utilisés, dont l'usage de la voiture particulière, ainsi qu'avec la répartition spatiale des habitants. En effet, la voiture est plus fortement utilisée par les habitants de la Loire-Atlantique qui habitent en dehors des zones agglomérées. Elle répond à ce besoin de parcourir plus de distance en un temps de déplacement relativement constant. La voiture accompagne la dynamique d'éloignement entre lieux d'habitat et lieux d'emplois.



Promouvoir une alternative à l'automobile représente donc un double enjeu : environnemental, qui est maintenant clairement identifié, et social, une hausse sensible du prix des carburants pouvant peser de manière très sensible sur le budget des ménages.

## La voiture majoritaire au-delà du périurbain

En Loire-Atlantique, l'automobile assure près de sept déplacements sur dix contre deux pour la marche et près de un pour les transports collectifs. L'utilisation des deux roues reste marginale et bien inférieure à d'autres territoires français. Les deux roues restent plus un mode de transport dédié aux loisirs qu'un mode à part entière utilisé dans les déplacements quotidiens.

L'usage des différents modes de transport varie selon la zone de résidence : il y a une corrélation forte entre la densité de la population et l'usage des différents modes de déplacements. Par exemple, si la voiture est utilisée dans moins d'un déplacement sur deux par un habitant de l'intérieur du périurbain, elle est utilisée dans près de 7 déplacements sur 10 par un habitant de l'extérieur du périurbain nantais. Au-delà de Nantes Métropole, elle est utilisée dans près de 8 déplacements sur 10. Aussi plus on s'éloigne d'un tissu urbain dense et plus l'utilisation de la voiture augmente. A contrario l'usage des transports collectifs et des modes doux diminue avec la baisse des densités et l'éloignement de l'agglomération nantaise.

La part de la voiture diminue nettement à la condition de trouver des réponses aux besoins de proximité des habitants, en favorisant l'émergence de polarités favorables à l'usage de modes doux, et à leurs besoins de déplacements entre ces polarités. Les politiques publiques favorisant les transports collectifs, l'intermodalité et le co-voiturage peuvent constituer des réponses pour accompagner les changements de comportements des populations.

## Un déplacement sur deux des habitants de la Loire-Atlantique fait moins de 4 km

Si en moyenne un déplacement en voiture est d'un peu plus de 11 km pour un habitant de la Loire-Atlantique, la moitié des déplacements effectués en voiture fait moins de 6,5 km et la moitié des déplacements tous modes confondus fait moins de 4 km. L'usage de la voiture n'est donc pas uniquement lié aux distances mais aussi à la multiplication de motifs de déplacements éparpillés sur le territoire au cours d'une journée. L'organisation des activités sur le territoire joue donc un rôle primordial sur nos comportements de mobilité.

Cependant, si l'automobile est toujours aussi utilisée, les évolutions de fréquentation des transports collectifs (+36 % sur le réseau de transports de l'agglomération nantaise entre 2000 et 2008, +130 % sur le réseau départemental Lila entre 2006 et 2009, +96 % depuis 2003 pour les trains

régionaux à l'intérieur de l'agglomération nantaise) et la progression de la marche à pied, en particulier sur Nantes Métropole (+4 points de part de marché entre 2002 et 2008), témoignent de changements qui s'amorcent. On ne sait pas encore s'il s'agit de nouvelles pratiques inscrites dans la durée, mais elles sont le signe de changements possibles.

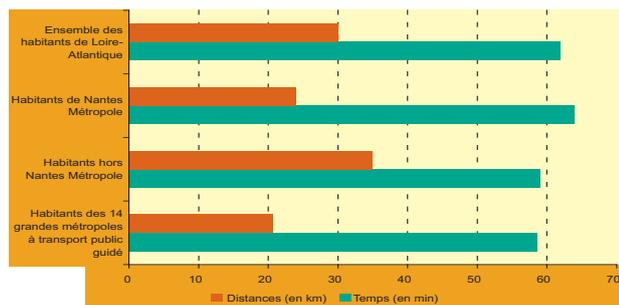
De plus, la progression de la part de marché des transports collectifs se fait alors que le nombre de voitures potentiellement utilisables au quotidien est en augmentation. En effet, le nombre de voitures progresse en Loire-Atlantique en raison de la forte hausse depuis dix ans du nombre d'habitants, dont l'équipement en voitures particulières reste l'un des plus élevés de France. Enfin, il faut retenir que 9 % de déplacements en transports collectifs représentent environ 350 000 déplacements chaque jour, soit l'équivalent d'un train qui contiendrait, le temps d'un voyage, 60% de la population de Nantes Métropole.

## Moins de déplacements pour le motif travail

Au niveau national, les déplacements pour les motifs « contraints » que sont le travail et la formation ont diminué durant la seconde partie des années 90, au profit des motifs « du temps libre » que sont les loisirs, les achats, l'accompagnement et les affaires personnelles (santé, administratif...). Avec 35 % des déplacements quotidiens, il semble cependant que cette part se soit stabilisée.

## Plus on réside loin des agglomérations, plus la vitesse de déplacement augmente

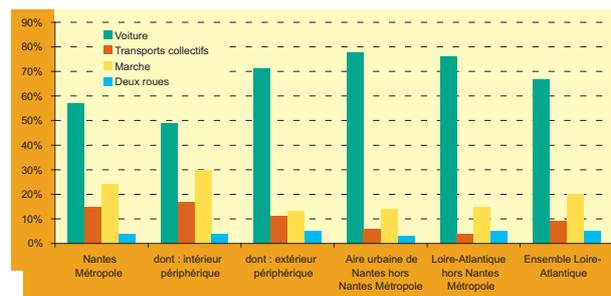
Temps et distances quotidiens de déplacements selon la zone de résidence



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un usage contrasté des modes de transport selon la zone de résidence

Répartition des déplacements des habitants de la Loire-Atlantique par mode de transport selon la zone de résidence



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Selon les territoires d'habitation, on observe peu de différences marquées. Cependant quelques variations existent : on se déplace un peu plus pour le travail et les affaires personnelles, dont l'accompagnement, lorsqu'on habite hors de Nantes Métropole et un peu moins pour les loisirs et les achats. Ces légères variations sont surtout liées à une plus grande proximité et une meilleure desserte en transports collectifs dans la métropole nantaise : les jeunes sont plus autonomes et les déplacements pour accompagner ou aller chercher quelqu'un sont moins nombreux.

## Près de 60 000 déplacements par jour réalisés à l'aide de plusieurs modes de transport

Les habitants de la Loire-Atlantique réalisent 98 % de leurs déplacements quotidiens avec un seul mode : 91 % avec un seul mode individuel et 7 % avec un seul mode collectif. La combinaison de plusieurs modes de transport pour un même déplacement représente donc un peu moins de 2 % des déplacements des habitants de Loire-Atlantique : la moitié concerne des déplacements combinant modes collectifs et modes individuels, l'autre moitié combine différents types de transports collectifs.

En ce qui concerne les déplacements combinant modes collectifs et modes individuels, le couple « transports collectifs du réseau urbain / voiture » en représente 67 % et le couple « train régional / voiture » en représente environ 15 %. Pour les déplacements combinant plusieurs modes collectifs,

les déplacements ne concernant que les transports collectifs du réseau urbain représentent 95 % de ces déplacements. L'intermodalité reste compliquée à appréhender, car elle demeure encore une pratique davantage liée à la structure des réseaux qu'à de réels choix de mobilité.

## Le co-voiturage représente deux déplacements sur dix effectués en voiture

Comme pour l'intermodalité, les données disponibles rendent difficile l'évaluation des actions développées récemment par les différentes autorités organisatrices de transports pour promouvoir le co-voiturage, défini ici par les déplacements effectués en tant que passager de voiture. Notons tout de même qu'en 2008 la part de marché du co-voiturage est de 14 % pour les habitants de Loire-Atlantique, soit environ 593 000 déplacements par jour. Cette pratique non négligeable se situe, pour l'ensemble des habitants de Loire-Atlantique, à un niveau supérieur à la part de marché des transports collectifs.

Le co-voiturage connaît de fortes variations selon le territoire de résidence. Dans Nantes Métropole, il représente environ 10 % des déplacements contre près de 17 % pour les personnes habitant en zones rurales. Le plus grand nombre de déplacements effectués en voiture par les ménages résidant hors agglomérations voire hors aires urbaines explique cet écart, car quel que soit le lieu de résidence en Loire-Atlantique, le co-voiturage représente entre 20 et 22 % des déplacements automobiles. Dans deux tiers des trajets en voiture,

## Deux déplacements sur cent combinent plusieurs modes

Intermodalité des déplacements quotidiens des habitants de la Loire-Atlantique (en %)	Nombre (en milliers)	Répartition (en %)
Un seul mode individuel	3 222	91
Un seul mode collectif	242	7
Plusieurs modes individuels	2	0
Plusieurs modes collectifs	35	1
Modes individuels et collectifs	24	1

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant en Loire-Atlantique ; déplacements effectués du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

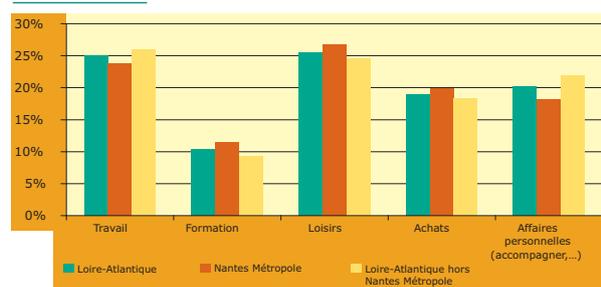
le conducteur est ainsi seul dans son véhicule. Cette pratique n'est pas sans conséquence sur les difficultés de plus en plus marquées à accéder et sortir des principaux lieux d'emplois du département.

## Près d'un déplacement sur deux effectué aux heures de pointes du matin et du soir

Aujourd'hui ce sont 42 % des déplacements des habitants de Loire-Atlantique qui ont lieu entre 7 heures et 9 heures ou entre 16 heures et 19 heures. A l'heure de pointe du matin, près des deux tiers des déplacements ont pour motifs le travail, la formation et l'accompagnement de personnes (école, garderies, arrêt de transport collectif...). L'approche temporelle est donc également à prendre en compte et la recherche d'alternatives à la voiture particulière dépasse le seul champ environnemental pour s'élargir sur l'organisation temporelle de nos déplacements. En effet, les heures de pointe, qui focalisent l'attention, concentrent sur 20 % du temps d'une journée près d'un déplacement sur deux des habitants de la Loire-Atlantique. ■

## Davantage de déplacements pour accompagnement en dehors de l'aire urbaine de Nantes

Répartition des motifs de déplacements à la destination selon la zone de résidence (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile, hors retours au domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Deux périodes de déplacements entre 7 et 9 heures et entre 16 et 19 heures

Répartition horaire des départs des déplacements des habitants de la Loire-Atlantique (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant en Loire-Atlantique ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



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

Sébastien SEGUIN (Insee), Laurent FOUIN, Yan LE GAL (Auran), Bruno TISSERAND (Semitan), Dominique GODINEAU et Amélie RANTY (Nantes Métropole)

**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 parcourent 24 km et 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 pour 7 km parcourus en moyenne, 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 déplacement 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 %).

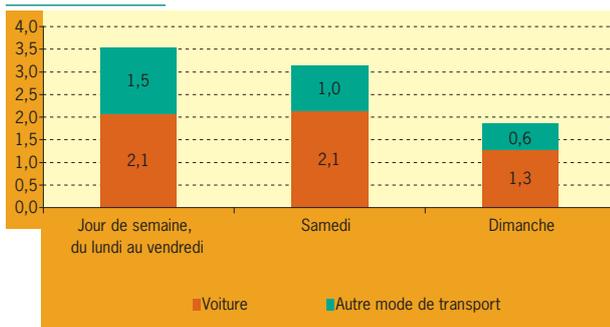
La part de la voiture chute fortement pour les habitants de l'intérieur du périphérique, pour s'établir à 49 %, alors qu'elle est globalement stable à l'extérieur. L'un des objectifs du plan de déplacements urbains (PDU) pour la période 2000-2010, consistant à tendre vers un équilibre entre la voiture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

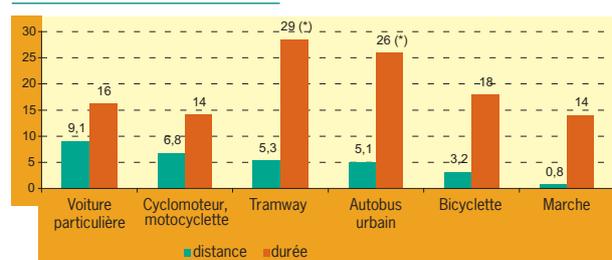
### Presque autant de déplacements le samedi qu'en semaine

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



### Un trajet en voiture dure en moyenne un quart d'heure pour 9 km

Distance moyenne en km et durée moyenne en minutes d'un déplacement d'un habitant de Nantes Métropole



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués hors périodes de vacances scolaires. 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 à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008. (\*) Il s'agit de la durée totale de déplacement, depuis le point de départ jusqu'au point de destination, et non le seul temps passé dans le mode de transport principal considéré. Cette durée comprend ainsi les temps de marche ou d'attente pour rejoindre l'arrêt de transport collectif, ainsi que l'éventuel temps passé en voiture dans le cas d'un déplacement intermodal.

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

Répartition des déplacements selon le mode de transport principal un jour de semaine

	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
<b>Ensemble</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2 061</b>

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans les Pays de la Loire ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

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.

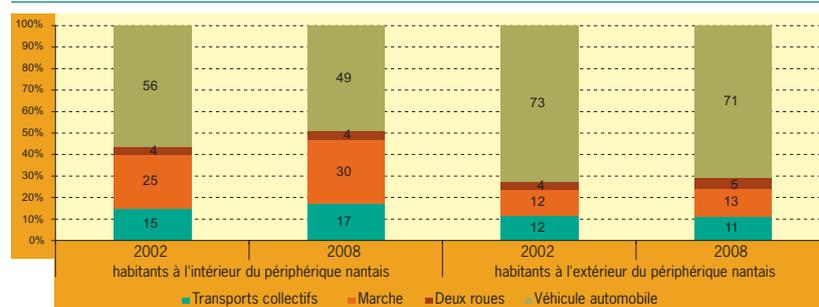
## La marche également en hausse

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.

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

Répartition des déplacements par mode de transport un jour de semaine selon la zone de résidence (en %)



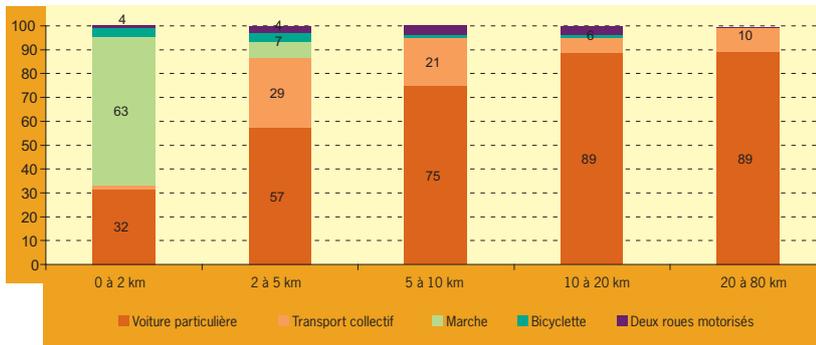
Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires.

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.



## Six déplacements de moins de 2 km sur dix se font à pied

Répartition modale selon la distance de déplacement à Nantes Métropole (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Le choix du moyen de déplacement dépend de multiples facteurs, dont celui de la distance à parcourir. Si la voiture est utilisée dans neuf déplacements de 10 à 20 km sur dix, moins d'un tiers des déplacements de moins de 2 km se font en voiture. Pour ces courts déplacements, la marche devient largement majoritaire. La bicyclette assure par ailleurs 4 % de ces courts déplacements et autant pour ceux compris entre 2 et 5 km. Le recours aux transports collectifs culmine pour les déplacements de 2 à 5 km, avec trois déplacements sur dix, et se maintient à un niveau élevé pour ceux de 5 à 10 km.

### 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 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 périphérique 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 périphérique, lorsqu'il y a combinaison de plusieurs moyens de transport successifs, il s'agit dans deux tiers des cas de correspondances internes au réseau de transports urbains (tramway et bus urbain par exemple).

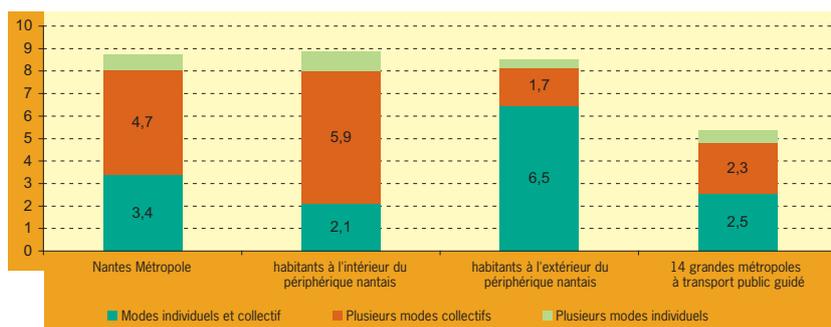
### La part des déplacements pour le travail ou les études a diminué

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 « accompagner 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.

### Davantage de déplacements intermodaux à Nantes qu'ailleurs

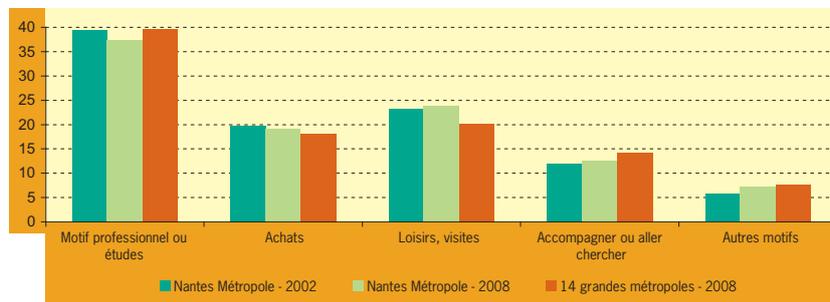
Intermodalité des déplacements domicile-travail (en %)



Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Davantage de déplacements liés aux achats et aux loisirs à Nantes Métropole

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



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.  
 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.

## 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 : un tiers des déplacements des scolaires se font par ce moyen, contre 28 % dans les 14 grandes métropoles de province disposant de transports publics guidés. Si les élèves en école maternelle ou du primaire utilisent très peu les transports collectifs, du fait

que leurs établissements scolaires sont souvent proches de leur domicile, la part des transports collectifs grimpe à 50 % pour les déplacements des collégiens et lycéens vers leur établissement et à 65 % pour les élèves ou étudiants de 18 ans ou plus. En particulier, parmi ces derniers, un sur deux utilise le tramway, dont une ligne dessert l'université et les écoles d'enseignement supérieur voisines. 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.

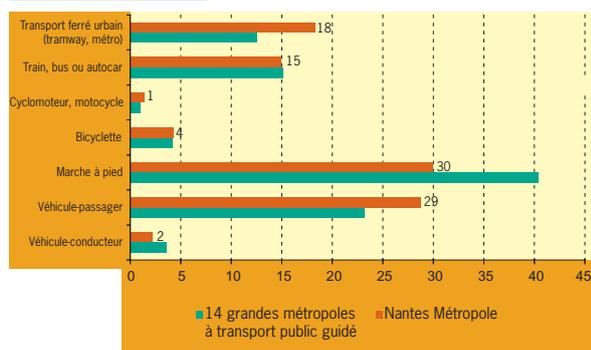
## Presque autant de déplacements le samedi que les autres jours

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 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 dernières années. Pour autant, on recourt deux

## Un tiers des jeunes de Nantes Métropole utilisent les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu d'études

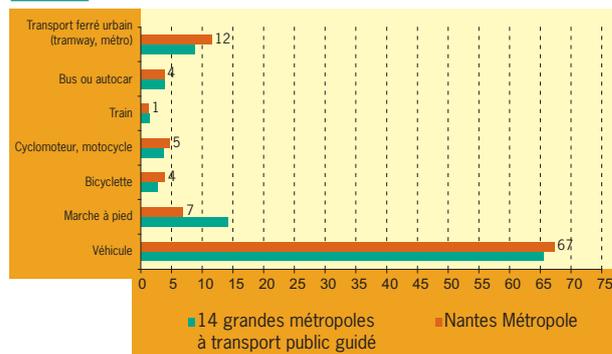
Répartition par mode de transport des déplacements du domicile vers le lieu d'études ou de garde



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
 Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## 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

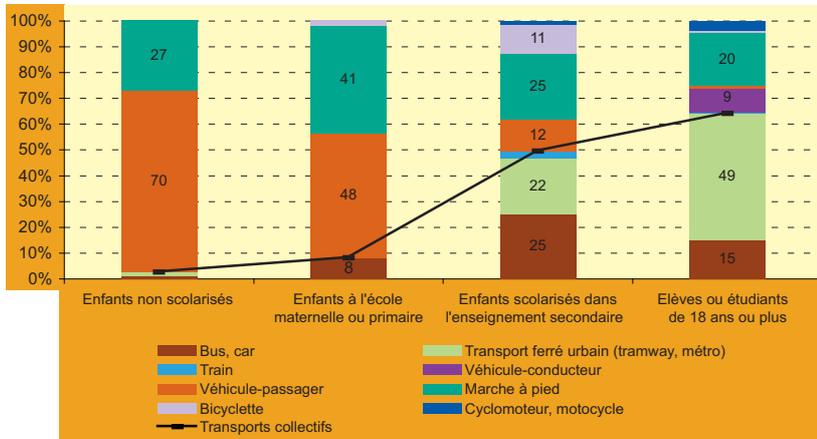


Champ : personnes en emploi ayant un lieu de travail fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
 Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



## Quatre jeunes du secondaire sur dix se déplacent en transport collectif pour se rendre sur leur lieu d'études

Répartition modale des déplacements du domicile vers un lieu d'étude ou de garde fixe



Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

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.

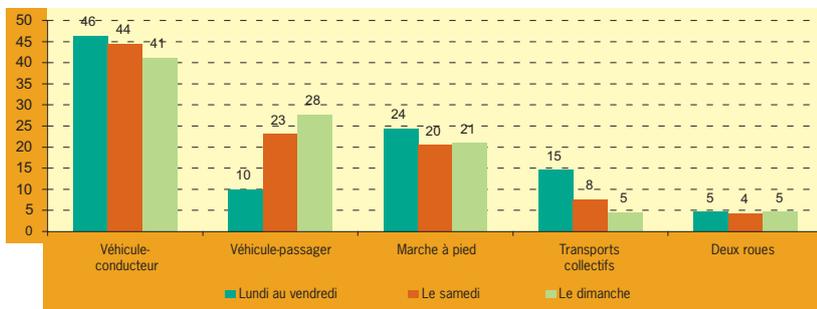
## Sept voyages à longue distance par an en moyenne

Environ 3,6 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 un cinquième d'entre eux, tandis qu'un quart ont pour destination la Bretagne, 15 % la région parisienne et près d'un sur dix l'étranger. La voiture est utilisée pour les deux tiers de ces déplacements à longue distance, les autres étant réalisés pour l'essentiel soit par le fer (un sur cinq) soit par les airs (7 %). Ces déplacements sont liés à un motif personnel dans quatre cas sur cinq. ■

## Davantage de déplacements comme passager d'un véhicule en fin de semaine

Répartition des déplacements des habitants de Nantes Métropole par mode de transport selon le jour (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; déplacements effectués du lundi au vendredi hors périodes de vacances scolaires, le samedi ou le dimanche à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.  
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## 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, réalisée de mai 2007 à avril 2008 auprès d'un échantillon de 1 100 ménages 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 territorial (Scot) Nantes/Saint-Nazaire, ont 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 périmètre nantais.

Les parts de marché des modes de transport mesurées dans cette partie diffèrent légèrement de celles indiquées dans les autres parties de cet ouvrage, qui portaient sur les déplacements de moins de 80 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.

## Les pratiques d'achats des habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire

Laurent FOUIN et Yan LE GAL (Auran)

**Au quotidien, les habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire réalisent en moyenne 309 000 déplacements pour le motif « achats ». Selon le jour de la semaine ou le type de commerces fréquentés, les pratiques d'achats diffèrent : choix du moyen de transport, distances des déplacements, temps consacré aux achats... Mais quelles que soient ces diverses pratiques, les habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire recherchent dans leur stratégie de déplacements une certaine proximité entre leur domicile et leurs lieux d'achats.**

Les habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire réalisent un peu plus de 2,6 millions de déplacements chaque jour du lundi au vendredi, soit près des deux tiers des déplacements des habitants de la Loire-Atlantique. Le samedi, ils en réalisent environ 2,2 millions et 1,3 million le dimanche. Tous motifs de déplacements confondus, ils consacrent en moyenne 63 minutes par jour à se déplacer et parcourent en moyenne 26 km. Un déplacement se situe autour de 7 km. Les déplacements pour le motif « travail » ne représentent qu'un quart de leurs déplacements quotidiens du lundi au vendredi, alors que ceux liés aux loisirs et aux achats en représentent 45 %.

### Les achats, entre un cinquième et un tiers des déplacements selon le jour

En semaine, du lundi au vendredi, les habitants du Scot consacrent un cinquième de leurs déplacements pour le

motif « achats » contre un tiers le samedi. Ce sont donc 135 000 déplacements pour le motif « achats » qui s'ajoutent le samedi aux 309 000 observés chaque jour de semaine.

En semaine, sur dix déplacements pour des achats, quatre se font à destination des grandes surfaces et six vers les commerces de proximité. Le samedi, cette répartition évolue et les déplacements à destination des grandes surfaces font jeu égal avec les déplacements à destination des commerces de proximité.

### Le tandem voiture et grandes surfaces

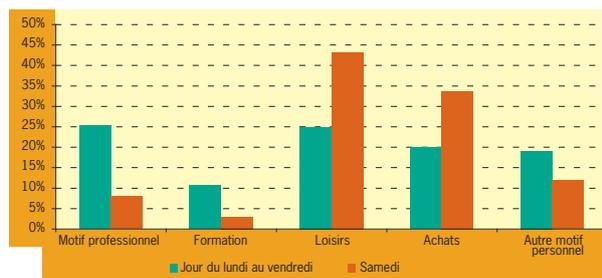
Pour se rendre dans les grandes surfaces, la voiture est utilisée dans plus de huit déplacements sur dix, les transports collectifs, la marche et les deux roues se partageant les deux déplacements restants. Ce phénomène est amplifié le samedi où la part de

la voiture est de 90 %. En revanche, pour se rendre dans un commerce de proximité, la voiture n'est utilisée qu'une fois sur deux. La marche, avec 42 %, vient fortement la concurrencer pour se rendre dans ce type de commerces. Cette forte part de la marche est surtout le fait des habitants de l'intérieur du périphérique nantais, qui se déplacent à pied dans près d'un déplacement sur deux à destination des commerces de proximité. Cette part baisse de 10 points pour les résidents de l'extérieur du périphérique. Le même constat est à faire pour la voiture, utilisée dans six déplacements sur dix par les habitants de l'extérieur du périphérique, contre moins de quatre déplacements sur dix par les habitants de l'intérieur périphérique.

Les transports collectifs, quant à eux, représentent moins de 1 % des déplacements vers les commerces de proximité réalisés par les habitants de l'extérieur du périphérique contre environ 9 % pour les habitants de l'intérieur. Seule

### Un tiers des déplacements du samedi concernent des achats

Répartition des motifs de déplacements à destination des habitants du Scot Nantes Saint-Nazaire (en %)

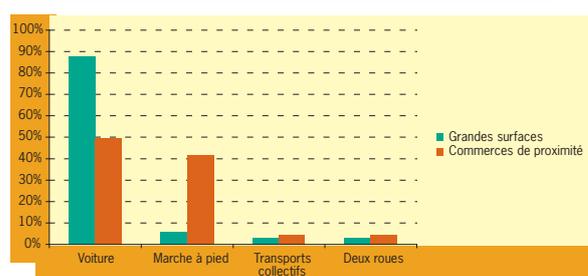


Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le Scot Nantes Saint-Nazaire ; déplacements effectués du lundi au samedi, hors retour au domicile, à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

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

### Omniprésence de la voiture pour les achats dans les grandes surfaces

Part de marché des différents modes de transport utilisés par les habitants du Scot Nantes Saint-Nazaire pour faire leurs achats (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le Scot Nantes Saint-Nazaire ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion de déplacements pour des achats dans un rayon de 80 km autour du domicile.

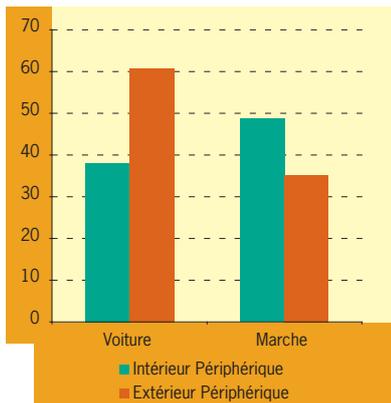
Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.



l'utilisation des deux roues est équilibrée, que l'on habite à l'intérieur ou à l'extérieur du périphérique (4 %).

## La moitié des achats de proximité des habitants de l'intérieur du périphérique nantais se font à pied

Mode de transport utilisé pour réaliser des achats dans un commerce de proximité selon la position du domicile par rapport au périphérique nantais (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le Scot Nantes Saint-Nazaire ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion de déplacements pour des achats dans un commerce de proximité. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

## Un quart d'heure pour se rendre sur un lieu d'achat

Pour les achats, la distance moyenne d'un déplacement est de 7 km à destination des grandes surfaces et un peu moins de 4 km à destination de commerces de proximité. Dans les deux cas, la durée moyenne est d'environ un quart d'heure. Ce rapport temps/distance diffère peu entre un jour de semaine et

le samedi. Aussi, quel que soit le type de commerce fréquenté, le temps de trajet est quasiment identique ; seule la distance est différente. Pour se rendre dans une grande surface, on parcourt près du double de la distance moyenne pour se rendre dans un commerce de proximité. Il s'agit d'un enseignement intéressant pour le développement de formes urbaines favorables aux courtes distances et propices à une mobilité plus durable.

Une fois arrivés sur leur lieu d'achats, les habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire passent en moyenne 54 minutes dans les grandes surfaces, soit pratiquement le temps consacré à se déplacer dans l'ensemble d'une journée. Lorsqu'ils se rendent dans un commerce de proximité, ils passent en moyenne 23 minutes à faire leurs achats, soit deux fois moins de temps que dans les grandes surfaces. On retrouve un écart similaire le samedi, bien que les habitants du Scot consacrent en moyenne 10 minutes à un quart d'heure de plus dans les commerces ce jour-là.

## La moitié des déplacements pour le motif « achats » est réalisée avant midi

Les déplacements pour le motif « achats » se répartissent également entre le matin et l'après-midi. Les achats réalisés avant

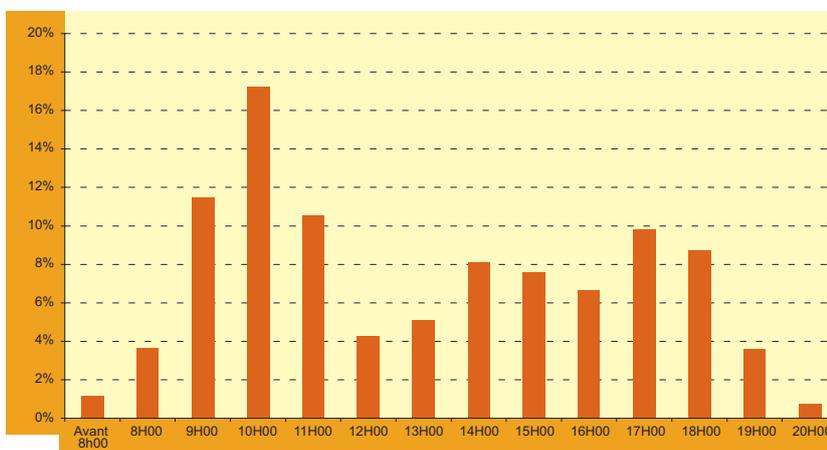
midi sont néanmoins plus concentrés que ceux réalisés après. Avant midi, ils sont concentrés sur 3 heures et connaissent un pic entre 10 heures et 11 heures, tandis que l'après-midi ces déplacements sont plus diffus entre 14 heures et 19 heures.

Les déplacements pour motif « achats » des habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire sont effectués pour la quasi-totalité d'entre eux à l'intérieur du Scot et pour près des trois quarts dans l'agglomération nantaise. Moins de 3 % des achats des habitants de Nantes Métropole sont réalisés en dehors de Nantes Métropole. Les habitants du Scot Métropole qui résident hors de la métropole nantaise effectuent quant à eux un peu plus de déplacements pour le motif « achats » à l'extérieur du Scot (6 %). Par contre, seuls 8 % de leurs déplacements dans un commerce sont effectués dans l'agglomération nantaise.

Ces pratiques d'achats des habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire font ressortir la recherche d'une certaine proximité, notamment entre le lieu d'achats et le domicile, les deux tiers de leurs déplacements pour le motif « achats » étant inscrits dans un trajet du type domicile-achats. ■

## Les achats réalisés le matin sont davantage concentrés

Répartition horaire des arrivées sur le lieu d'achats (en %)



Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le Scot Nantes Saint-Nazaire ; déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion de déplacements pour des achats dans un rayon de 80 km autour du domicile. Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

### Pour comprendre ces résultats :

Une extension de l'échantillon de l'enquête nationale Transports et déplacements 2007-2008 a été réalisée sur les périmètres de Nantes Métropole et du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire, de sorte qu'elle puisse fournir des résultats détaillés fiables sur ces deux territoires. En revanche il n'y a pas eu d'extension d'échantillon sur le périmètre de la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (Carene), ce qui ne permet pas de disposer de résultats fiables sur cette composante du Scot.

Les achats dans les grandes surfaces correspondent aux déplacements pour se rendre dans une grande surface à prédominance alimentaire, spécialisée dans le non alimentaire ou un centre commercial (y compris boutiques et services). Les commerces de proximité sont composés des petits commerces, supérettes, boutiques et services du type banque ou cordonnier, situés en dehors d'un centre commercial.

## Synthèse des principaux indicateurs par territoire

### L'équipement des ménages en véhicules

	France hors Île-de-France	Pays de la Loire	Loire-Atlantique	DTA Estuaire de la Loire	Scot Nantes-Saint-Nazaire	Nantes Métropole
Proportion de ménages équipés d'au moins un véhicule automobile en 2006 (en %)	83	86	85	85	82	81
Proportion de ménages équipés de deux véhicules automobiles ou plus en 2006 (en %)	36	39	38	38	33	30
Nombre de véhicules automobiles pour 100 ménages	125	131	129	129	120	114
Nombre de deux roues motorisés pour 100 ménages	15	18	15	17	14	14
Nombre de vélos adultes utilisés pour 100 ménages	69	98	97	98	91	89
Nombre de vélos enfants utilisés pour 100 ménages	28	34	34	33	28	26

Sources : Insee, RP2006 ; Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.  
Champ : ménages résidant dans le territoire considéré.

### Les déplacements locaux du lundi au vendredi

	France hors Île-de-France	Pays de la Loire	Loire-Atlantique	DTA Estuaire de la Loire	Scot Nantes-Saint-Nazaire	Nantes Métropole
Nombre total de déplacements (en milliers)	145 443	10 995	4 174	4 024	2 627	1 928
Nombre de déplacements par personne et par jour	3,2	3,5	3,7	3,7	3,7	3,7
Budget temps de déplacement moyen par personne et par jour (en minutes)	53	54	62	63	63	64
Proportion de non mobiles (%)	18	13	10	11	12	12
Distance moyenne d'un déplacement (km)	8,1	7,9	8,1	8,2	7,1	6,6
Durée moyenne d'un déplacement (en minutes)	17	15	17	17	17	17
Vitesse moyenne d'un déplacement (km/h.)	29	31	29	29	25	23
<b>Motif à destination (%)</b>						
- travail fixe	20	23	19	20	19	19
- études	10	10	10	10	11	12
- autres motifs professionnels	7	6	6	6	6	5
- accompagner ou aller chercher	14	12	13	14	13	12
- achats	20	17	19	19	20	20
- loisirs	13	15	15	15	15	16
- visites	9	9	9	8	9	10
- démarches, soins	6	6	7	7	6	6
- vacances, changer de résidence	1	2	1	1	1	1
<b>Mode de transport principal (%)</b>						
- véhicule-conducteur	57	57	53	53	49	46
- véhicule-passager	13	14	14	14	13	10
- motocycle, cyclomoteur	2	2	2	2	2	2
- bicyclette	3	4	3	3	2	3
- marche à pied	20	17	19	19	23	24
- transport collectif	6	6	8	8	11	14

Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.  
Champ : personnes de 6 ans et plus, déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.



## Les déplacements locaux le samedi et le dimanche

	France hors Île-de-France		Pays de la Loire		Loire-Atlantique		DTA Estuaire de la Loire		Scot Nantes-Saint-Nazaire		Nantes Métropole	
	Samedi	Dim.	Samedi	Dim.	Samedi	Dim.	Samedi	Dim.	Samedi	Dim.	Samedi	Dim.
Nombre total de déplacements (en millions)	137,2	83,1	9,5	5,9	3,4	2,2	3,4	2,1	2,2	1,3	1,7	1,0
Nombre de déplacements par personne et par jour	3,0	1,8	3,0	1,9	3,1	1,9	3,1	1,9	3,1	1,9	3,1	1,9
Budget temps de déplacement moyen par personne et par jour (en minutes)	55	38	49	38	51	42	52	42	54	42	54	40
Proportion de non mobiles (%)	19	30	16	26	13	25	13	26	12	26	12	26
Distance moyenne d'un déplacement (km)	9	11	9	11	9	12	9	12	8	12	8	11
Durée moyenne d'un déplacement (en minutes)	18	21	16	20	17	22	17	22	17	22	17	22
Vitesse moyenne d'un déplacement (km/h.)	31	31	32	31	32	33	31	32	28	31	27	32
<b>Motif à destination (%)</b>												
- travail fixe	7	2	6	2	6	1	6	1	5	1	4	1
- études	3	0	3	0	4	0	4	0	3	0	4	0
- autres motifs professionnels	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0
- accompagner ou aller chercher	9	3	8	2	9	3	9	3	9	4	8	4
- achats	33	9	32	9	32	9	33	10	34	10	35	10
- loisirs	22	21	23	21	22	22	22	23	24	23	24	23
- visites	17	15	20	15	19	14	19	14	18	13	17	12
- démarches, soins	4	4	4	5	3	5	3	4	3	4	3	4
- vacances, changer de résidence	3	1	3	2	3	1	3	1	3	1	3	1
<b>Mode de transport principal (%)</b>												
- véhicule-conducteur	55	50	51	43	51	43	52	43	47	42	44	41
- véhicule-passager	20	22	23	28	22	27	22	27	22	28	23	28
- motocycle, cyclomoteur	1	2	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1
- bicyclette	3	4	4	4	4	4	4	5	3	5	3	5
- marche à pied	17	21	18	22	17	22	17	22	20	21	20	21
- transport collectif	3	1	2	1	4	2	4	2	6	3	8	4

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

Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré; déplacements effectués à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile.

## Les déplacements du domicile vers le lieu de travail

	France hors Île-de-France	Pays de la Loire	Loire-Atlantique	DTA Estuaire de la Loire	Scot Nantes-Saint-Nazaire	Nantes Métropole
Population concernée (en milliers)	16 094	1 212	410	399	259	192
Distance moyenne de l'aller (km)	14	13	14	14	12	11
Durée moyenne de l'aller (en minutes)	19	18	20	20	20	20
Vitesse moyenne (km/h.)	43	44	42	41	36	32
Proportion avec au moins deux aller-retour dans la journée (%)	33	31	25	25	25	24
<b>Mode de transport principal (%)</b>						
- véhicule-conducteur	76	79	75	75	69	65
- véhicule-passager	4	4	4	3	2	2
- motocycle, cyclomoteur	3	2	3	3	4	4
- bicyclette	2	3	3	3	4	4
- marche à pied	9	6	5	5	7	8
- transport collectif	6	5	9	9	14	17
<b>Intermodalité des déplacements (%)</b>						
- un mode individuel et un mode collectif	1,5	1,0	2,4	2,2	2,9	3,3
- plusieurs modes collectifs	0,9	0,9	2,0	2,1	3,2	4,3

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.

# Zooms territoriaux

## Les déplacements du domicile vers un lieu d'études ou de garde

	France hors Île-de-France	Pays de la Loire	Loire-Atlantique	DTA Estuaire de la Loire	Scot Nantes-Saint-Nazaire	Nantes Métropole
Population concernée (en milliers)	10 777	805	315	300	201	152
Distance moyenne de l'aller (km)	5,6	5,5	5,0	4,7	4,2	3,6
Durée moyenne de l'aller (en minutes)	15	14	15	14	15	14
Vitesse moyenne (km/h.)	23	23	20	20	17	15
Proportion avec au moins deux aller-retour dans la journée (%)	35	24	25	25	29	32
<b>Mode de transport principal (%)</b>						
- véhicule	38	44	41	40	34	31
- motocycle, cyclomoteur	1	1	2	2	1	1
- bicyclette	3	3	3	3	4	4
- marche à pied	28	21	22	23	29	30
- transport collectif urbain	11	11	17	17	24	29
- ramassage scolaire ou autre car	17	18	14	13	8	3
- train	1,2	1,8	1,3	1,4	1,3	0,9
<b>Intermodalité des déplacements (%)</b>						
- un mode individuel et un mode collectif	3,9	4,5	4,0	3,7	3,3	3,2
- plusieurs modes collectifs	1,6	1,8	4,1	4,3	6,4	7,8

Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.  
Champ : personnes ayant un lieu d'études ou de garde fixe hors de leur domicile, résidant dans le territoire considéré.

## Les voyages à longue distance

	France hors Île-de-France	Pays de la Loire	Loire-Atlantique	DTA Estuaire de la Loire	Scot Nantes-Saint-Nazaire	Nantes Métropole
Nombre total annuel de voyages (en milliers)	243 700	19 400	6 900	6 700	4 600	3 600
Nombre annuel de voyages par personne	5,3	6,2	6,1	6,1	6,5	6,8
dont : pour motifs personnels	4,2	5,1	4,9	5,0	5,3	5,4
Nombre de nuitées d'absence par personne	23	29	26	27	31	34
Nombre de jours par voyage	5,1	5,4	5,4	5,5	5,6	5,7
Nombre de km parcourus par voyage	944	1 002	944	957	1 031	1 057
<b>Motif à destination (%)</b>						
- visite à des parents, amis	34	36	39	40	39	37
- vacances hors résidence secondaire	12	11	10	11	12	11
- résidence secondaire	7	11	11	11	9	10
- faire du sport, autres loisirs	13	13	13	12	14	14
- autres motifs personnels	12	12	8	8	7	8
- déplacement professionnel	13	16	18	17	17	18
- travail dans un lieu fixe	7	1	1	1	2	2
<b>Mode de transport principal (%)</b>						
- véhicule-conducteur	46	36	36	37	37	35
- véhicule-passager	30	41	39	37	35	33
- TGV	6	7	12	12	14	16
- autre train	10	3	3	3	3	4
- avion	4	6	6	6	7	7
- autre moyen	4	7	5	5	4	4
<b>Intermodalité des déplacements (%)</b>						
- modes individuels et collectifs	11	11	11	11	12	12
- plusieurs modes collectifs	7	4	7	7	9	10
<b>Région de destination (%)</b>						
- Pays de la Loire	6	30	22	21	20	19
- Ile-de-France	13	12	14	14	14	15
- Bretagne	6	18	25	25	24	25
- Poitou-Charentes, Centre, Basse-Normandie	9	14	12	12	14	14
- Autre région française	58	17	20	20	21	18
- Etranger	9	8	7	7	8	9

Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.  
Champ : personnes de 6 ans et plus, résidant dans le territoire considéré ; voyages effectués à plus de 100 km du domicile.



## Présentation de l'enquête Transports

L'enquête nationale Transports et déplacements 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. Elle s'inscrit dans le prolongement des précédentes enquêtes Transports, dont la dernière datait de 1993-1994. Cette enquête fournit une vision globale et cohérente des habitudes et des pratiques de déplacement des ménages résidant en France, ainsi que de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. C'est la seule enquête sur la mobilité réalisée à cette échelle et qui décrit tous les déplacements, quels que soient le motif, la longueur, la durée, le mode de transport, la période de l'année ou le moment de la journée. Pour comprendre les comportements liés à la mobilité, elle s'intéresse aussi aux possibilités d'accès aux transports collectifs et aux moyens de transport individuels dont disposent les ménages.

L'influence de trois facteurs majeurs sur le comportement des ménages en termes de déplacements peut être analysée à partir de cette enquête :

- l'impact des transformations de conditions d'activité (réduction du temps de travail, développement des horaires flexibles, nouvelles technologies de communication, déplacement des zones d'emplois vers la périphérie des villes, etc.) ;
- l'impact des changements de l'offre de transport (développement des transports en commun par exemple) ;
- l'impact des modifications de conditions de vie (étalement urbain, développement des loisirs notamment).

Parallèlement, l'enquête permet de mesurer les effets de la mobilité sur la consommation d'énergie et sur l'environnement.

Dans les Pays de la Loire, ce sont 2 900 ménages qui ont été interrogés. Des partenariats locaux noués avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, 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 territorial (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 sur les territoires suivants :

- la région des Pays de la Loire ;
- le département de la Loire-Atlantique ;
- l'espace de la directive territoriale d'aménagement (DTA) « Estuaire de la Loire » ;
- le périmètre du Schéma de cohérence territoriale (Scot) Nantes/Saint-Nazaire ;
- le territoire de la Communauté urbaine de Nantes (Nantes Métropole).

Par ailleurs, les agences d'urbanisme de la région nantaise (AURAN) et de la région nazairienne (ADDRN) ont pris part aux travaux d'exploitation de cette enquête.

Pour comparer les résultats de la région des Pays de la Loire aux standards nationaux, le choix a été fait de retenir comme référence la France hors Ile-de-France, dans la mesure où la région parisienne s'avère très spécifique en termes de densité de population et d'infrastructures de transport, notamment collectifs.

La précédente enquête Transports, réalisée en 1993 et 1994, n'avait pas donné lieu à une extension régionale de l'échantillon dans les Pays de la Loire.

En conséquence cette enquête n'a fourni que peu de résultats suffisamment fiables pour permettre des comparaisons temporelles entre 1994 et 2008.

## Les informations recueillies

Des données socio-démographiques sont recueillies sur le ménage ainsi que sur l'ensemble des personnes qui le composent. Les personnes qui travaillent, étudient ou doivent se rendre sur un lieu de garde répondent à des questions spécifiques sur leur mobilité régulière : par exemple, la durée habituelle pour se rendre sur le lieu de travail, d'études ou de garde. Ces déplacements sont décrits de manière plus approfondie que les autres, sans critère de distance (c'est-à-dire y compris ceux hors d'un périmètre local) et en incluant éventuellement les déplacements intermédiaires sur le trajet du travail (accompagnement d'un enfant par exemple). Une personne du ménage, âgée de six ans ou plus et tirée au sort, est interrogée plus spécifiquement sur l'ensemble de ses déplacements réalisés la veille du jour de l'interview, si la veille est un des 5 jours du lundi au vendredi, sur ceux du vendredi si l'enquête a lieu un lundi. L'interrogation porte aussi sur les déplacements de cette personne tirée au sort au cours du dernier week-end, ainsi que sur les voyages à longue distance qu'elle a réalisés au cours des trois derniers mois.

Par ailleurs, un des véhicules du ménage est tiré au sort afin que soient décrits sur un carnet, rempli par tous les utilisateurs du véhicule, l'ensemble des déplacements effectués pendant une semaine avec ce véhicule (heure de départ et d'arrivée, commune de destination, kilomètres au compteur, ...).

## Définitions et concepts sur les transports et déplacements

✓ Un **déplacement** correspond au mouvement sur la voie publique d'une personne, utilisant des moyens de transport ou se déplaçant à pied, depuis un lieu de départ vers un lieu d'arrivée où elle va réaliser une certaine activité, qui peut être très brève comme par exemple déposer quelqu'un. Il se

caractérisé par un motif et un seul, mais peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport. 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).

Un **déplacement régulier ou contraint** correspond au trajet pour aller de son domicile à son lieu de travail, d'études ou de garde. On utilise aussi les termes de navettes ou de migrations alternantes pour définir ces déplacements. La distance est celle allant du domicile au lieu de travail, en tenant compte des éventuels détours effectués sur le trajet, pour conduire un enfant à l'école par exemple. Le champ retenu pour la mobilité régulière est constitué des individus partant de leur résidence principale et allant au moins trois fois par semaine sur leur lieu de travail, d'études ou de garde fixe, décrit en premier.

Dans l'enquête Transports, les déplacements réguliers sont décrits en termes d'habitudes par tous les membres du ménage interrogé, lorsque ceux-ci ont un lieu de destination fixe hors de leur domicile. On entend par « habitude » ce qui traduit le comportement le plus fréquent.

Dans cette enquête, les déplacements dits « locaux » sont connus par une interrogation faite par l'enquêteur auprès d'un individu d'au moins 6 ans, tiré au sort parmi les membres du ménage. La période observée est celle de la veille du jour de l'interrogation, si la veille est un des cinq jours cités. Si l'interrogation a lieu un lundi, le jour observé est le vendredi précédent. L'individu tiré au sort est en outre interrogé sur ses déplacements du samedi et du dimanche précédents le jour de l'interrogation. En conséquence, la date de recueil des déplacements du week-end peut être

plus éloignée de la date de l'événement ; des déplacements courts entièrement faits à pied peuvent donc plus facilement être oubliés, rendant les résultats un peu moins fiables.

✓ La **distance** parcourue est celle déclarée par l'enquêté ou redressée par l'application d'un distancier ou d'un modèle statistique ; il ne s'agit pas de la distance à vol d'oiseau.

Le **temps de déplacement** est celui écoulé entre le départ du domicile et l'arrivée sur le lieu de destination, en incluant les éventuels temps d'attente du moyen de transport ou lors du changement de mode de transport, et en incluant les temps effectués éventuellement à pied pour rejoindre la gare ou le lieu de destination.

✓ Les modes de transport détaillés ont été agrégés de la façon suivante :

- **voiture particulière** : regroupe à la fois les déplacements effectués comme conducteur et comme passager de voiture particulière, véhicule utilitaire ou voiturette ;

- **deux roues** : regroupe à la fois les bicyclettes et les deux roues à moteur (motocyclettes, cyclomoteurs,...) ;

- **marche à pied** : déplacements effectués entièrement à pied, quelles que soient leur longueur ou leur durée ;

- **transports collectifs ou en commun** : regroupent tous les modes de transport non individuels, c'est-à-dire les transports collectifs urbains (tramway, métro, autobus urbain,...), le train, l'avion, le ramassage scolaire, les autocars régionaux ou départementaux,...

Les **transports publics guidés** recouvrent les métros, les tramways et les systèmes guidés sur pneus. Fin 2007, 20 agglomérations françaises sont pourvues d'un transport public guidé, dont 14 de plus de 300 000 habitants (hors région parisienne) : Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon,

Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulouse et Valenciennes.

Le **mode de transport principal** est le moyen de transport utilisé s'il est unique. Dans le cas de la combinaison de plusieurs modes de transport pour un même motif de déplacement, il est déterminé par l'application d'une hiérarchie qui classe les modes de transport du plus lourd au plus léger : l'avion l'emporte sur le train, qui devance le tramway, puis la voiture, les deux roues et enfin, la marche à pied.

La marche est considérée comme un moyen de transport si elle est exclusive, autrement dit elle n'est pas enregistrée si elle se combine à d'autres modes de transport.

On parle d'**intermodalité** lorsqu'un déplacement combine plusieurs modes de transport, autres que la marche à pied. Le terme de **multimodalité** renvoie au fait qu'une personne dispose de plusieurs moyens de transport pour réaliser un même trajet.

✓ Il existe plusieurs méthodes pour classer les déplacements selon les raisons qui les motivent. L'approche traditionnelle, qui consiste à privilégier le motif à destination du déplacement, est celle qui a été retenue dans cet ouvrage. Dans ce cas, les retours au domicile - qui représentent environ 40 % des déplacements - forment un ensemble peu informatif. Pour pallier cela, ils ont été exclus dans cet ouvrage des analyses par motifs de déplacements.

Les motifs de déplacements détaillés ont été agrégés de la façon suivante :

- **travail fixe** : se rendre sur son lieu de travail fixe et habituel ;

- **études** : se rendre sur son lieu d'études ;

- **autre motif professionnel** : lieu de travail non fixe (chantier, contacts ou réunions, tournée professionnelle, repas d'affaires,...), stage, conférence, formation,...



- **achats** : se rendre dans une grande surface commerciale, un centre commercial, un commerce de proximité...
- **loisirs** : faire du sport, partir en vacances, se rendre dans une résidence secondaire, visiter un monument ou lieu historique, aller à un spectacle sportif ou culturel, dans un restaurant ou un café, dans un lieu de loisirs,...
- **visites** : rendre visite à des parents ou des amis ;
- **accompagnement** : accompagner ou aller chercher quelqu'un à un endroit.

## Les zonages utilisés

✓ **Le zonage en aires urbaines (ZAU)** est une nomenclature de communes, qui a été établie à partir du recensement de la population de 1999 en tenant compte des emplois et des migrations domicile-travail. Une aire urbaine est constituée d'un pôle urbain et de sa couronne périurbaine :

- un **pôle urbain** est constitué d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du bâti et offrant au moins 5 000 emplois. Si le pôle

compte plusieurs communes, elles sont réparties en une ou plusieurs **ville(s)-centre(s)** et en communes de **banlieue** (si une commune représente à elle seule plus de 50 % de la population de l'unité urbaine, elle sera ville-centre ; dans le cas contraire, toutes les communes qui ont leur population supérieure à la moitié de celle de la commune la plus importante ainsi que cette dernière, seront villes-centres) ;

- la couronne périurbaine forme un troisième cercle autour de la ville-centre d'un pôle urbain et de sa banlieue. Elle est constituée des communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

Hors de l'aire urbaine, les communes multipolarisées sont celles dont 40 % des actifs occupés vont travailler non pas dans une mais dans deux ou plusieurs aires urbaines. Les communes multipolarisées constituent avec celles de la couronne périurbaine l'**espace périurbain**. L'ensemble formé par les aires urbaines et les communes multipolarisées est appelé l'espace à dominante urbaine.

Les communes restantes (n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine) forment l'**espace à dominante rurale**. Au sein de cet espace, on distingue les pôles ruraux (communes ou unités urbaines offrant 1 500 emplois ou plus) et leur couronne du reste des communes, nommé ici rural isolé.

✓ Des zonages spécifiques ont par ailleurs été définis dans le cadre de cet ouvrage :

- le **littoral régional**, qui correspond aux communes ayant une façade maritime d'une part et celles qui ont une frontière avec une commune ayant une façade maritime d'autre part ;
- la **dorsale ferroviaire**, agrégation de communes situées à moins de 15 minutes en voiture d'une gare ou d'un point d'arrêt de la « dorsale ferroviaire » reliant Le Croisic au Mans, en passant par Nantes et Angers ;
- l'**intérieur du périphérique et l'extérieur du périphérique nantais**, qui constituent une partition du territoire de Nantes Métropole.

## Les territoires d'études en Pays de La Loire



## Zoom sur les territoires d'études en Loire-Atlantique



# Partenaires de l'enquête transports et déplacements dans les Pays de la Loire

✓ **La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal)** est un service déconcentré de l'Etat. Ses missions se déclinent autour de six axes, dont celui d'élaborer et de mettre en œuvre les politiques de l'Etat en matière d'environnement, de développement et d'aménagement durables, notamment dans les domaines de la prévention et de l'adaptation aux changements climatiques, de la préservation et de la gestion des ressources, du patrimoine naturel, des sites et des paysages, de la biodiversité, de la construction, de l'urbanisme, de l'aménagement durable des territoires, des déplacements, des infrastructures et des services de transport, du contrôle des transports terrestres, de la circulation et de la sécurité routières, du contrôle et de la sécurité des activités industrielles, de l'énergie et de sa maîtrise, de la qualité de l'air, de la prévention des pollutions, du bruit, des risques naturels et technologiques et des risques liés à l'environnement, de la gestion des déchets, de la gestion de l'eau, de la gestion et de la protection du littoral et des milieux marins, du soutien au développement des écotechnologies, de la connaissance et de l'évaluation environnementales, de la valorisation de données qui relèvent de sa compétence.

La Dreal exerce ses missions sur l'ensemble du territoire régional. En particulier, elle est en charge des actions concernant des territoires de projet tels que ceux définis par la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire (cf. définitions).

*Pour en savoir plus sur la Dreal :* [www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr)

✓ **La Région des Pays de la Loire** est autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs sur le territoire de la région. Elle s'appuie pour ce faire sur une coopération avec trois partenaires : la SNCF, opérateur pour la région, chargé d'exploiter le réseau ferroviaire régional, de la maintenance des matériels, de la circulation des

trains ou encore de la commercialisation des titres de transport ; Réseau ferré de France, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ; des autocaristes, exploitants de lignes routières d'autocars.

La Région s'est dotée de deux outils opérationnels pour maîtriser et anticiper les transports dans le futur :

- le schéma régional des infrastructures et des transports est un outil à très long terme (2030), tous modes de transport confondus, pour assurer l'équilibre régional. Le scénario retenu compte 64 actions, pour un investissement d'environ 10 milliards d'euros, dont 6 reviennent au ferroviaire. Après consultations institutionnelle et publique, ce schéma a été approuvé en juin 2008 ;
- le plan de déplacements régional de voyageurs constitue un cadre de référence de la politique régionale en matière de transport, qui planifie le développement des dessertes régionales pour les années à venir. Prévoyant une augmentation de 80 % de l'offre jusqu'en 2020, et de 130 % de la fréquentation, il se traduit par un plan d'actions (nouvelles circulations, adaptation des horaires et du service à l'usager, achats de nouveaux trains...) pour le développement des transports collectifs régionaux.

*Pour en savoir plus sur la Région des Pays de la Loire :* [www.paysdelaloire.fr/politiques-regionales/transports/](http://www.paysdelaloire.fr/politiques-regionales/transports/)

✓ **Le conseil général de la Loire-Atlantique** est autorité organisatrice des transports non urbains sur le territoire du département. Il gère ainsi le réseau de transport dénommé Lila, qui comprend :

- des lignes régulières d'autocars ;
- des lignes spécialisées de transport scolaire ;
- un service de transport à la demande couvrant l'ensemble du territoire départemental en dehors des périmètres de transports urbains ;

- une politique d'incitation au covoiturage visant à mutualiser les initiatives en matière de site internet et à développer un réseau d'aires de covoiturage.

Il s'implique également fortement aux côtés de la Région sur la rénovation des infrastructures ferroviaires.

La politique du département en matière de transport est présentée dans le schéma des transports adopté en 2005, complété par le schéma d'accessibilité adopté en 2009.

*Pour en savoir plus sur le conseil général de la Loire-Atlantique :* [www.loire-atlantique.fr/cg44/jcms/c\\_5032/lila](http://www.loire-atlantique.fr/cg44/jcms/c_5032/lila)

✓ **La communauté urbaine de Nantes**, également dénommée **Nantes Métropole**, comprend 24 communes regroupant 580 000 habitants. Cet établissement public de coopération intercommunale est l'autorité organisatrice de transport urbain qui assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU). Elle délègue l'exploitation de son réseau de lignes de tramway, de busway et de bus urbains à un opérateur de transport, en l'occurrence la **Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise (Semitan)**.

En 2010, Nantes Métropole devra adopter un nouveau plan de déplacements urbains (PDU) valable pour la décennie 2010-2020. Ces plans déterminent, dans le cadre PTU, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transport sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transport alternatifs à la voiture particulière : transports publics, deux roues, marche...

*Pour en savoir plus sur Nantes Métropole :* [www.nantesmetropole.fr/32006792/0/fiche\\_\\_pagelibre/](http://www.nantesmetropole.fr/32006792/0/fiche__pagelibre/)



# Partenaires de l'enquête transports et déplacements dans les Pays de la Loire

✓ **Le syndicat mixte du Scot de la métropole Nantes-Saint-Nazaire** réunit cinq structures intercommunales rassemblant 57 communes et plus de 780 000 habitants : la communauté urbaine de Nantes (Nantes Métropole), la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (Carene), la communauté de communes d'Erdre et Gesvres, la communauté de communes de Loire et Sillon et la communauté de communes de Cœur d'Estuaire. Il a pour objet l'élaboration, l'approbation et le suivi du Scot de la métropole Nantes-Saint-Nazaire. C'est une structure pérenne dont la mission va bien au-delà de la rédaction d'un document d'urbanisme. Elle doit déterminer des dispositifs ultérieurs d'observation pour assurer la cohérence entre les orientations préconisées et leur application effective dans les plans locaux d'urbanisme et pour pouvoir adapter le Scot aux évolutions socio-économiques.

*Pour en savoir plus sur le Scot de Nantes-Saint-Nazaire :* [www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr/web/menuPresentation1.do](http://www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr/web/menuPresentation1.do)

✓ **L'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran)**, créée en 1978, est aujourd'hui un lieu où les collectivités territoriales, les intercommunalités, les Scots, les chambres consulaires échangent leurs informations et se concertent pour conduire leurs politiques publiques. Outil d'études, de prospective et d'expertise, mémoire du développement, l'agence travaille à toutes les échelles (quartier, commune, bassin de vie, grands territoires...). Elle permet aussi de concilier la vision stratégique à long terme et les actions au quotidien. Elle intervient surtout en amont des décisions d'aménagement du territoire en identifiant les enjeux de demain sur les modes d'habiter, de travailler, de se déplacer, de se détendre... Membre du réseau de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), elle alimente les réflexions nationales sur l'échange de bonnes pratiques et d'expériences innovantes.

*Pour en savoir plus sur l'Auran :* [www.auran.org](http://www.auran.org)

✓ **L'Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN)** intervient sur les territoires de la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (Carene) et de Cap Atlantique, qui rassemblent près de 200 000 habitants. Elle est agence d'urbanisme reconnue par l'État depuis 2007. L'Agence est un outil d'aide à la décision en matière de stratégie de développement et d'aménagement pour favoriser le développement du territoire. Elle s'appuie sur une analyse transversale des questions urbaines, économiques, sociales, environnementales, menée à différentes échelles spatiales (de la Métropole aux quartiers) et temporelles (long, moyen, court termes). Elle assure des missions d'observations, de réflexions prospectives (études), de planification urbaine et de programmation. Elle assure le pilotage ou le co-pilotage des grands projets structurants de la Ville de Saint-Nazaire et/ou de la Carene.

*Pour en savoir plus sur l'ADDRN :* [www.addrn.fr](http://www.addrn.fr)

## Définitions

✓ En France, une **autorité organisatrice de transports** est une des collectivités territoriales auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite Loti a confié la mission d'organiser les transports.

✓ **La directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire** a été approuvée par décret n° 2006-884 du 17 juillet 2006. Les territoires autour de l'estuaire de la Loire ont été retenus en raison des enjeux importants qu'ils comportent, concernant en particulier les équilibres à maintenir entre développement économique et valorisation de l'environnement, dans une perspective de développement durable. La DTA de l'estuaire de la Loire comporte quatre orientations fondamentales :

- le renforcement du bi-pôle Nantes/Saint-Nazaire, avec en particulier le développement des secteurs stratégiques, l'amélioration des liaisons de transport et une urbanisation mieux réfléchie ;
- le développement des pôles d'équilibre qui devront contribuer à un bon maillage de l'ensemble du territoire métropolitain ;

- l'affirmation du développement durable comme un enjeu stratégique, avec le renforcement du volet portuaire et logistique, des activités économiques et des secteurs d'excellence ;
- la préservation et la mise en valeur des espaces naturels.

✓ **Les schémas de cohérence territoriale (Scot)** sont des documents de planification qui fixent les grandes lignes de l'aménagement d'un territoire intercommunal. Ils ont pour vocation de fixer les orientations générales de l'aménagement de l'espace, dans une perspective de développement durable et de solidarité à une échelle urbaine pertinente. Les Scot doivent préciser l'équilibre souhaité entre zones à urbaniser et zones naturelles ou agricoles. Ils fixent également des objectifs en matière d'équilibre de l'habitat et de mixité sociale, de transports collectifs, d'équipements commerciaux et économiques.

Ils peuvent aussi être plus précis sur des domaines tels que les grands projets d'équipement et de services, ou les priorités et les conditions d'ouverture de secteurs à l'urbanisation. Ils constituent ainsi un document d'orientation avec lequel les documents d'urbanisme, les programmes locaux de l'habitat et les plans de déplacements urbains doivent être compatibles.

## Publications régionales sur les transports et déplacements à partir de l'enquête nationale sur les transports et déplacements 2007-2008 ou du recensement de la population 2006

**Les déplacements à Nantes Métropole : la pole position de la voiture contestée**, Insee Pays de la Loire Études, n°80, novembre 2009.

**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.

**Les transports de voyageurs dans les Pays de la Loire**, Observatoire Régional des Transports (**Mémento statistique - Résultats 2008**), décembre 2009, 52 pages. Document consultable et téléchargeable à l'adresse suivante : [http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id\\_article=922](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=922)

## Publications nationales à partir de l'enquête nationale sur les transports et déplacements 2007-2008

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

**Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent**, in France portrait social - édition 2009, octobre 2009.

**Résultats détaillés de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, comparés avec ceux de la précédente menée en 1994** : [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=546](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=546)

## Publications sur les transports et déplacements dans les aires urbaines

**Enquête déplacements Nantes Métropole/AURAN de 2002** : consultable sur [www.auran.org](http://www.auran.org).

**Panorama des villes à transports publics guidés - Situation 2005**, Certu et Cete de Lyon, décembre 2007.

## Publications sur les déplacements du domicile vers le travail

**Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation**, Insee première, n°1129, mars 2007.

**Les déplacements domicile-travail – De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux**, Insee Première n° 767, avril 2001.

**Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires**, Économie et Statistique n° 369-370, Crague G., juillet 2004.

**L'attractivité de Saint-Nazaire : plus loin des villes et de la côte, les habitants roulent toujours plus**, Insee Pays de la Loire études, n°81, novembre 2009.

**La périurbanisation fait augmenter les déplacements domicile-travail**, in L'année économique et sociale 2007 dans les Pays de la Loire, Insee Pays de la Loire dossier, n°29, mai 2008.

## Publications nationales à partir de l'enquête nationale sur les transports et déplacements 1993-1994

**La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994**, Insee-Résultats, n° 532-533, mars 1997.

**La mobilité à longue distance des ménages en 1994 : enquête « Transports et communications 1993-1994 »**, Insee-Résultats, n° 673-674-675, octobre 1999.



[www.insee.fr/pays-de-la-loire](http://www.insee.fr/pays-de-la-loire)

### Les organismes suivants ont collaboré à la réalisation de cette étude :

- la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)
- la Région des Pays de la Loire
- le Conseil général de la Loire-Atlantique
- Nantes Métropole
- le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territorial (Scot) Nantes/Saint-Nazaire
- l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (Auran)
- l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne (ADDRN)
- la Société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise (Semitan)



**INSEE Pays de la Loire**  
 105, rue des Français Libres  
 BP 67401  
 44274 Nantes cedex 2