

Pays de la Loire

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, Amélie Ranty, Nantes Métropole

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 3,7 déplacements par personne en moyenne. Ce chiffre est proche de celui mesuré en 2002, mais plus élevé que les 3,2 déplacements des habitants des 14 métropoles de province de plus de 300 000 habitants disposant de transports publics guidés (métro, tramway...).

Du lundi au vendredi, en 2008, les habitants de la métropole nantaise consacrent ainsi en moyenne 64 minutes par jour à leurs déplacements locaux, soit trois minutes de plus que six ans plus tôt. Ce temps quotidien de déplacement, plus élevé que dans les autres grandes métropoles comparables, s'explique uniquement par le plus grand nombre de déplacements effectués. Le temps moyen par déplacement n'est en effet pas plus long : 17 minutes, comme ailleurs et comme en 2002. Il est néanmoins très variable selon le mode de transport principal : d'un peu moins d'un quart d'heure pour la marche à pied et les deux-roues, le temps de 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 (*tableau 1*). 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.

Tableau 1 : Répartition des déplacements par mode de transport un jour de semaine dans les 14 grandes métropoles à transport public guidé en 2008 (en %)

Mode de transport principal	14 grandes métropoles à transport public guidé	Nantes Métropole		
	Part 2008 (en %)	Part 2002 (en %)	Part 2008 (en %)	Nombre 2008 (en milliers)
Transports collectifs	11	14	15	303
Véhicule automobile	53	62	57	1 166
dont : - conducteur	44	49	47	958
- passager	9	13	10	208
Marche à pied	31	21	24	499
Cyclomoteur, motocycle	3	1	2	52
Bicyclette	2	2	2	41
Ensemble	100	100	100	2 061

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

(*) Avertissement : les parts de marché des modes de transport mesurées ici diffèrent légèrement de celles indiquées dans l'Insee Pays de la Loire études n°78, qui portait 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.

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

Les transports collectifs progressent

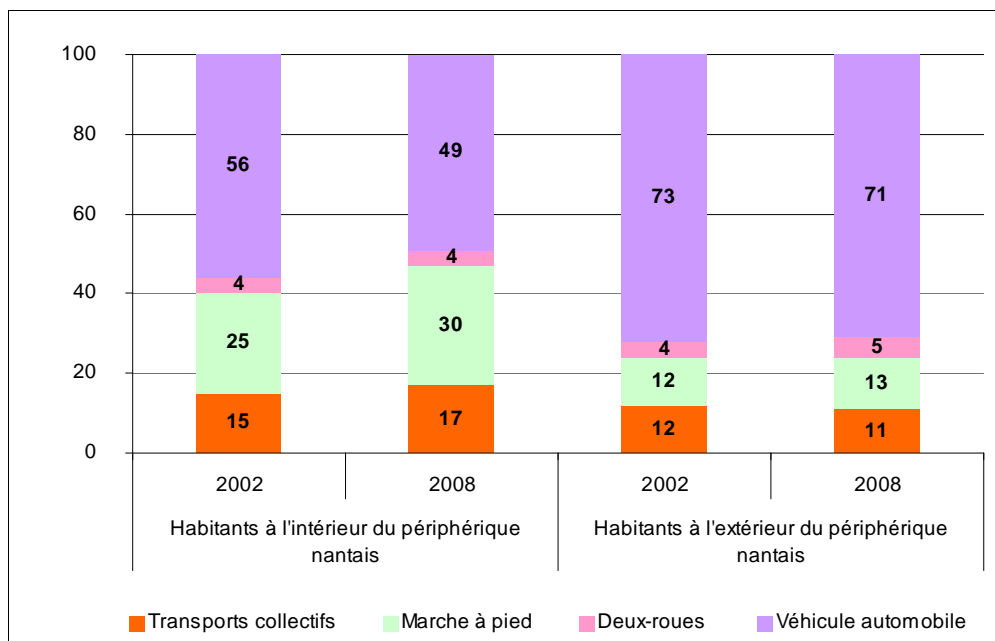
En 2008, les habitants de la métropole nantaise utilisent les transports collectifs dans 15 % de leurs déplacements du lundi au vendredi, et même dans 17 % pour les habitants de l'intérieur du périphérique. Ce chiffre, qui traduit une augmentation sensible par rapport à l'année 2002 (13,9 %), s'explique par le développement de l'offre disponible pour les Nantais, les mesures favorisant l'abonnement et la fidélisation des utilisateurs des transports urbains, une meilleure maîtrise du stationnement, ainsi que la réduction de la capacité routière des voies pénétrant vers le centre de l'agglomération. En outre, cette hausse du recours aux transports collectifs intervient dans un contexte de sensibilisation croissante de la population au respect de l'environnement, en lien avec l'augmentation des prix des carburants (*graphique 1*).

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'usagers 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 transports collectifs urbains 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 plan de déplacements urbains (*encadré*) 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 viennent 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 observés dans les 14 grandes métropoles de province disposant de transports publics guidés.

Graphique 1 : Répartition des déplacements par mode de transport un jour de semaine selon la zone de résidence (en %)

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



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

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

De plus en plus de marche à pied dans les déplacements

Avec un quart des déplacements, la marche à pied (24 %) et la bicyclette (2 %) progressent sensiblement par rapport à 2002, ce qui rompt avec les habitudes antérieures des Nantais. Ces modes de déplacements, quoiqu'en forte augmentation, restent cependant en retrait, puisqu'ils assurent un déplacement sur trois 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, et des orientations en faveur d'une forme urbaine plus dense dans la métropole.

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

L'intermodalité se développe

Les comportements de déplacements s'avèrent très différents selon que la résidence se situe à l'intérieur ou à l'extérieur du périphérique nantais. L'habitat et le réseau de transports collectifs sont moins denses au-delà du périphérique qu'à l'intérieur : l'usage de la voiture reste prépondérant dans cette zone (71 % des déplacements contre 49 % pour les habitants de l'intérieur du périphérique), tandis que la marche à pied est deux fois moins répandue (13 % contre 30 %). Les habitants situés à 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.

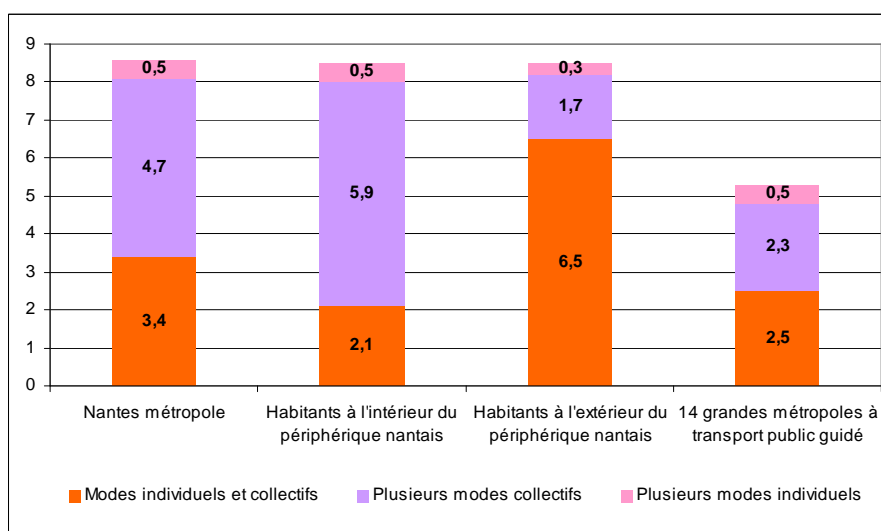
Par mode de transport, la répartition des déplacements des habitants de l'extérieur du périphérique nantais est restée quasiment stable depuis six ans, ce qui illustre la difficulté à offrir des alternatives à la voiture dans les zones plus éloignées du centre de l'agglomération. L'un des leviers utilisé 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. À Nantes, 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 (*graphique 2*). 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 les personnes qui recourent aux transports collectifs pour se rendre à leur travail, trois sur quatre combinent les deux modes de transport. À l'intérieur du périphérique, lorsqu'il y a combinaison de plusieurs moyens de transports successifs, il s'agit deux fois sur trois de correspondances internes au réseau de transports urbains (tramway et bus urbain par exemple).

Graphique 2 : Intermodalité des déplacements domicile-travail (en %)

Davantage de déplacements intermodaux à Nantes qu'ailleurs



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

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

Les déplacements dits « contraints » pour rejoindre le lieu de travail ou d'études 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, par rapport aux autres métropoles, moins de déplacements sont effectués pour « accompagner ou aller chercher quelqu'un », ce qui pourrait être dû 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 effectuer des visites à des proches ou pour leurs loisirs. Le large choix d'équipements sportifs et culturels favorise en effet les pratiques et fréquentations de ces lieux.

Les transports collectifs davantage utilisés pour les déplacements réguliers

La part des transports collectifs dans les déplacements locaux varie selon le motif du déplacement. Elle est plus élevée pour les déplacements quotidiens réguliers, pour se rendre sur son lieu de travail ou d'études, que pour les autres types de trajets. Ainsi, les étudiants et les scolaires nantais utilisent massivement le réseau de transport collectif pour se rendre sur leur lieu d'études : 39 % des déplacements des scolaires se font par ce moyen, contre 28 % dans les 14 grandes métropoles de

province disposant de transports publics guidés. Les transports en commun répondent aussi aux besoins des habitants se rendant sur leur lieu de travail : 17 % d'entre eux les utilisent, contre 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 allers-retours ou plus dans la journée, soit moins que dans les autres grandes métropoles françaises. Pour rejoindre leur lieu de travail, les habitants de la métropole nantaise parcourent 11 km en moyenne, comme dans les autres métropoles comparables. Le trajet dure en moyenne 20 minutes et est réalisé à la vitesse moyenne de 31 km par heure.

Encadré : un partenariat pour une extension d'échantillon régionale et locale

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 pour laquelle les partenaires locaux ont financé une extension. Dans les Pays de la Loire, 2 900 ménages ont été interrogés, dont 1 100 sur le territoire de la communauté urbaine de Nantes (Nantes Métropole). Des partenariats locaux noués avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le conseil régional, le conseil général de la Loire-Atlantique, Nantes Métropole et le Syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale (Scot) Nantes/Saint-Nazaire, ont en effet permis de réaliser des extensions régionales et locales de l'échantillon de cette enquête, pour 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 périurbain nantais.

Bibliographie

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

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

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

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

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