
Quels besoins de mobilité dans nos territoires ?

DREAL Pays de la Loire // Les mobilités du quotidien dans l'aménagement, levier de la ville et des territoires de demain

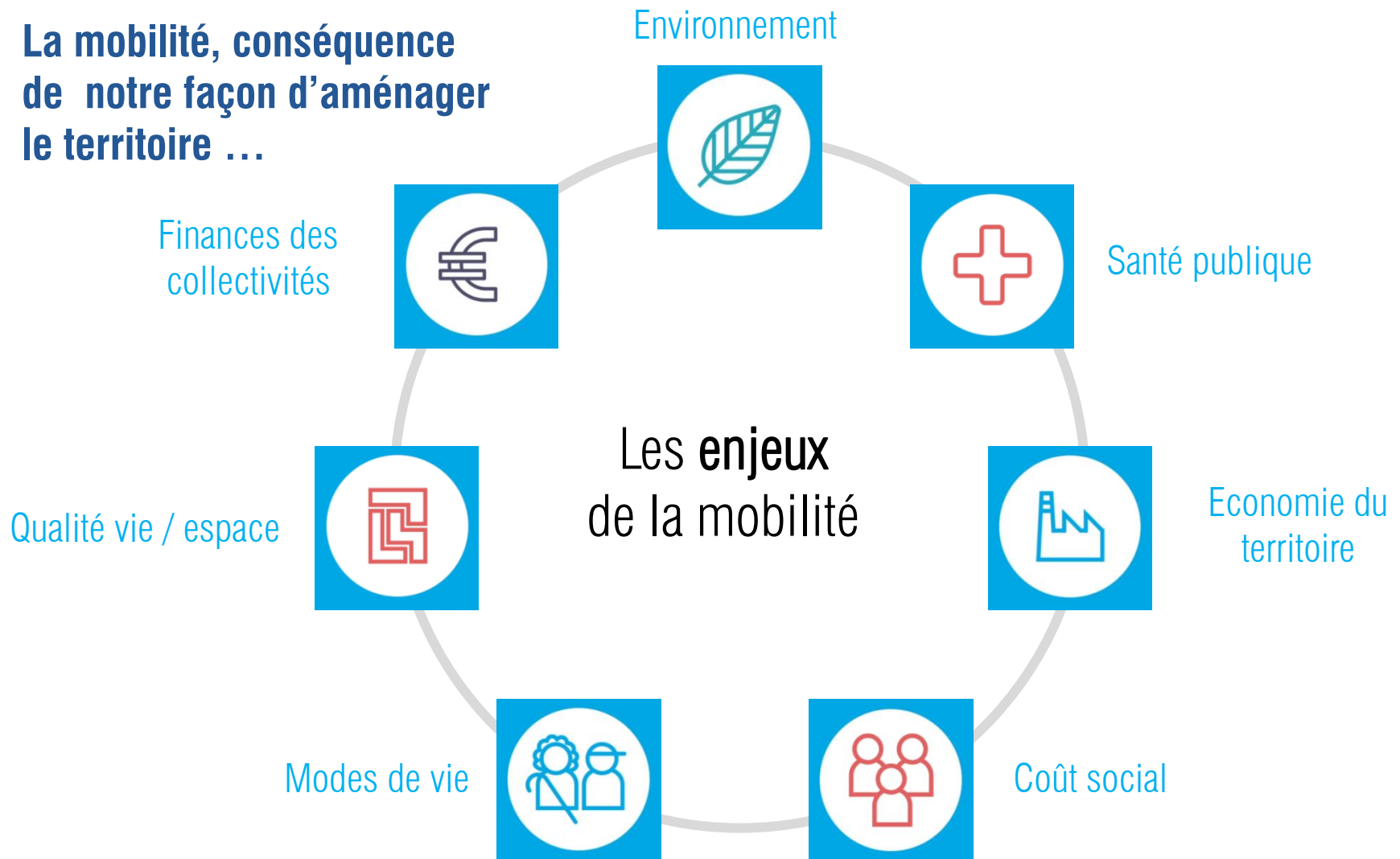
mardi 05 juin 2018 // Vincent CAILLARD

SOMMAIRE

- 01 Eléments de cadrage
- 02 Les dynamiques en cours
- 03 Les leviers

01 Éléments de cadrage

**La mobilité, conséquence
de notre façon d'aménager
le territoire ...**



Un territoire dynamique

- > France (101 départements)
~ 67 00 000 habitants // +0,5%/an
- > Loire-Atlantique (208 communes)
~ 1 350 000 habitants // +1,1%/an
- > Aire urbaine de Nantes (108 communes)
~ 950 000 habitants // +1,5 %/an
- > Nantes Métropole (24 communes)
~ 630 000 habitants // +1,4 %/an
= **45%** de la population de Loire-Atlantique
et **57 %** des emplois

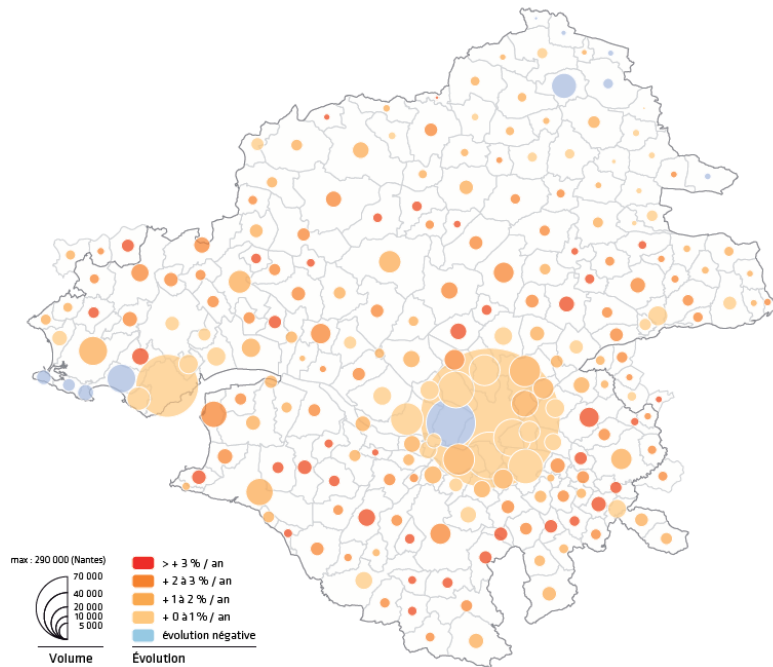


Une périurbanisation du territoire ...

- > une augmentation de la population dans les zones périurbaines ...
- > un emploi en hausse fortement concentré sur Nantes Métropole ...
- > ...ce qui induit une augmentation du bassin de mobilité du territoire

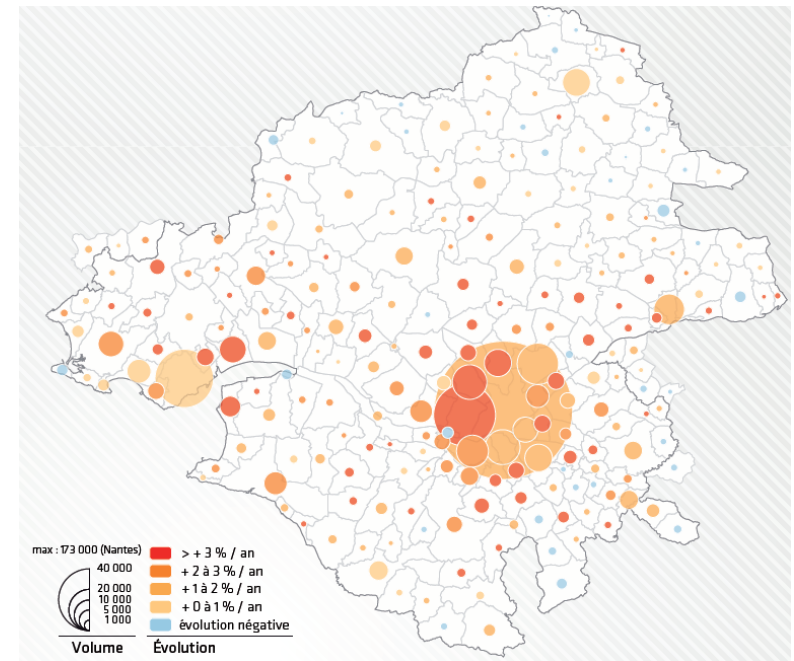
Évolution 2007-2012 de la population sur la Loire-Atlantique

(source : Insee - RP 2007, 2012)

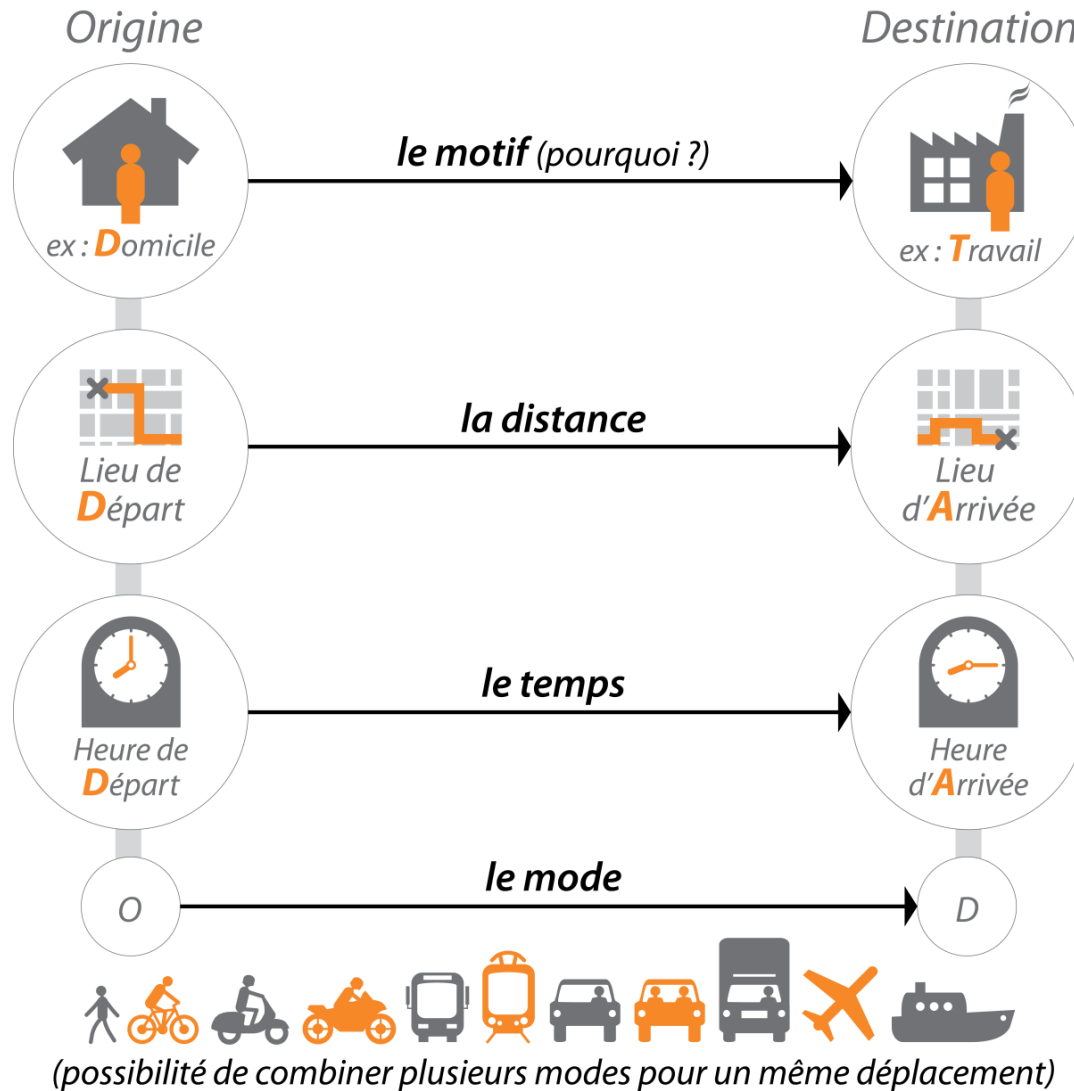


Évolution 2007-2012 de l'emploi sur la Loire-Atlantique

(source : Insee - RP 2007, 2012)

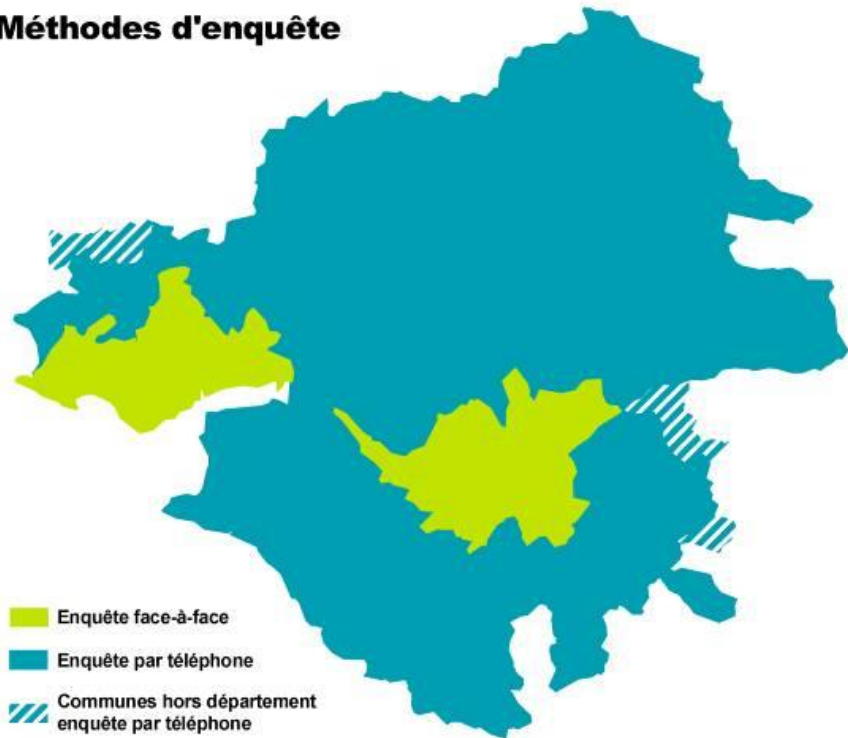


1 déplacement



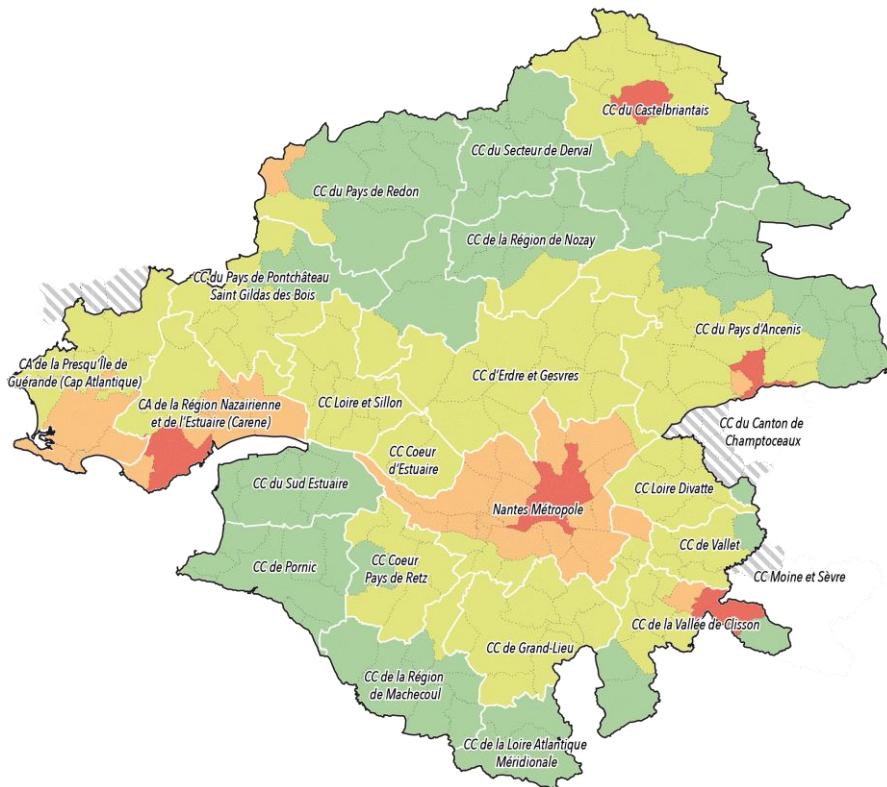
Une enquête pour comprendre la mobilité quotidienne des habitants

Méthodes d'enquête



- > enquête sur les déplacements des habitants de Loire-Atlantique du lundi au vendredi
- > réalisée entre septembre 2014 et mars 2015
- > méthodologie nationale développée par le CEREMA
- > 4 maitres d'ouvrage : Conseil Départemental de Loire Atlantique, Nantes Métropole, CARENE, CAP Atlantique
- > 29 000 personnes interrogées (dont 9 300 personnes sur Nantes Métropole)

Des résultats présentés selon un découpage des territoires



> 4 typologies des territoires (Insee, Auran) :

○ ville centre



○ périphérie proche



○ périurbain



○ rural

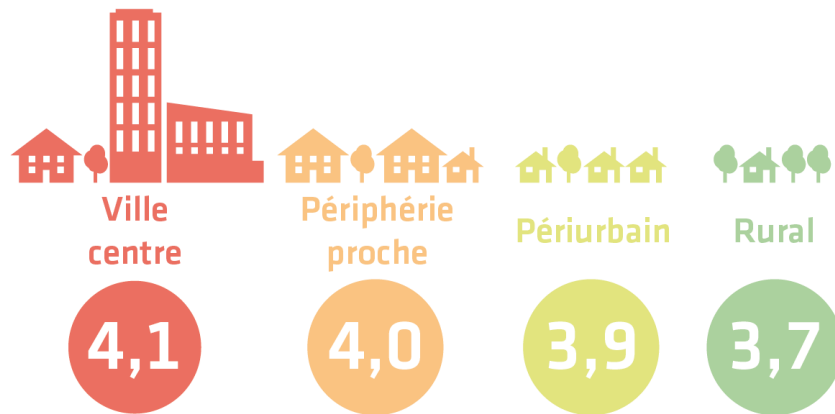


02 Les dynamiques en cours

Une mobilité individuelle similaire sur tous les territoires

Taux de mobilité selon le type de territoire

EDGT (2015), population de 5 ans et +

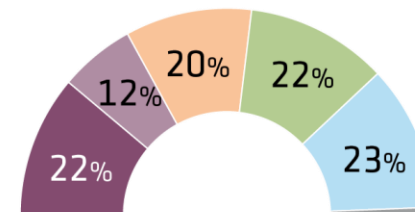
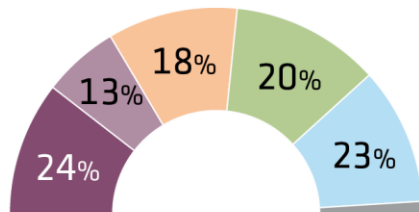
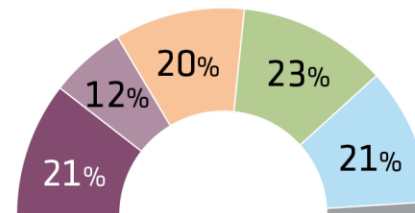
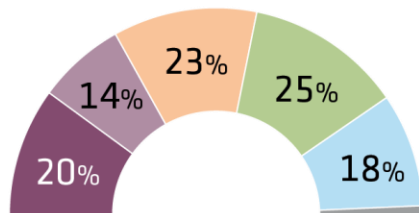


- > l'ensemble des habitants ont en moyenne une mobilité proche de 4 déplacements par jour et par personne
- > la mobilité individuelle a augmenté sur tous les territoires, hausse qui conjuguée à l'augmentation de la population provoque un accroissement constant des volumes de déplacements réalisés

Des différences de moins en moins marquées sur les motifs de déplacements

Motifs de déplacement selon le type de territoire

EDGT (2015), population de 5 ans et +

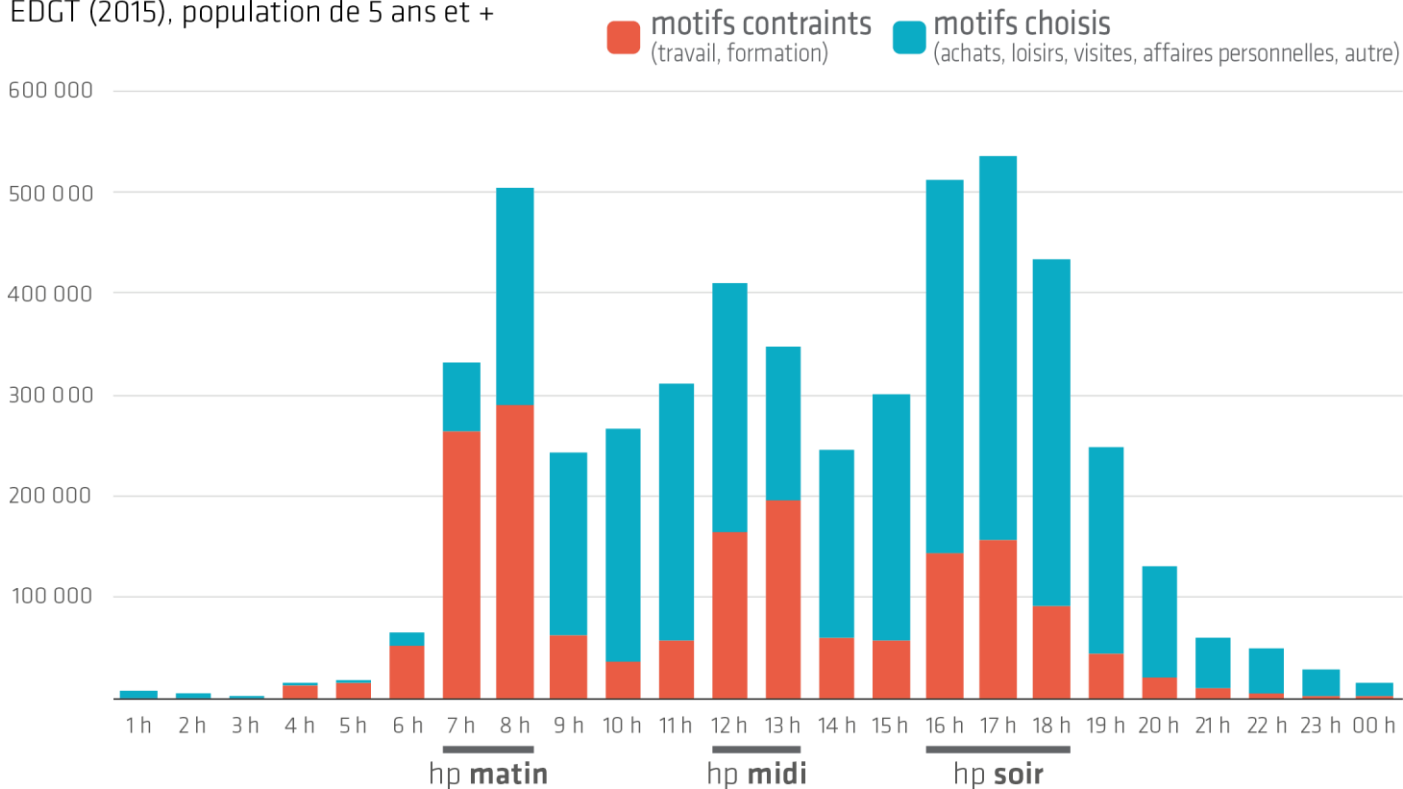


> 1/3 travail et formation, 2/3 motifs du temps libre

Près de la moitié des déplacements quotidiens réalisés aux heures de pointe

Répartition horaire des déplacements des habitants de Loire Atlantique

EDGT (2015), population de 5 ans et +



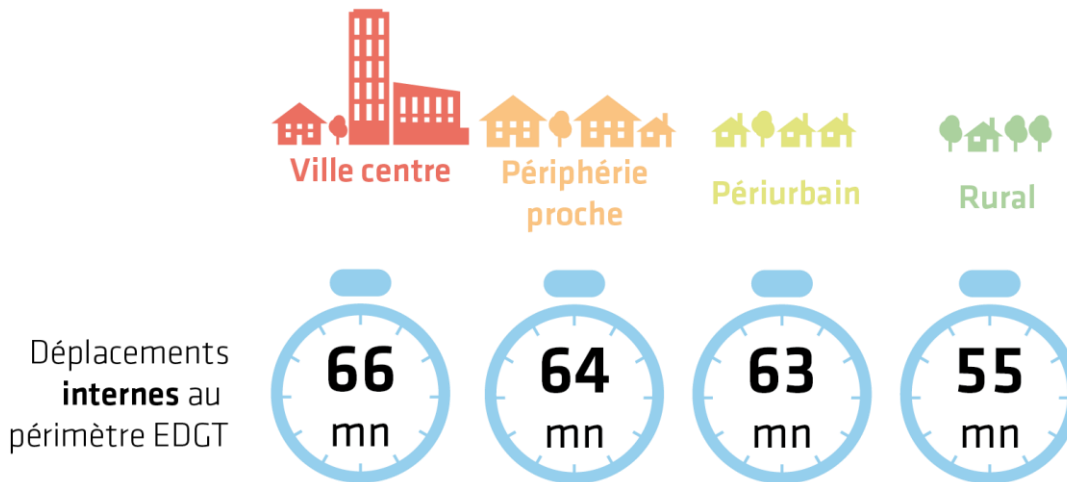
> 46 % des déplacements aux heures de pointe

> des déplacements « contraints » très concentrés dans le temps

Des différences de moins en moins marquées sur le temps consacrer à se déplacer

Budgets-temps des habitants selon le type de territoire

EDGT (2015), population de 5 ans et +

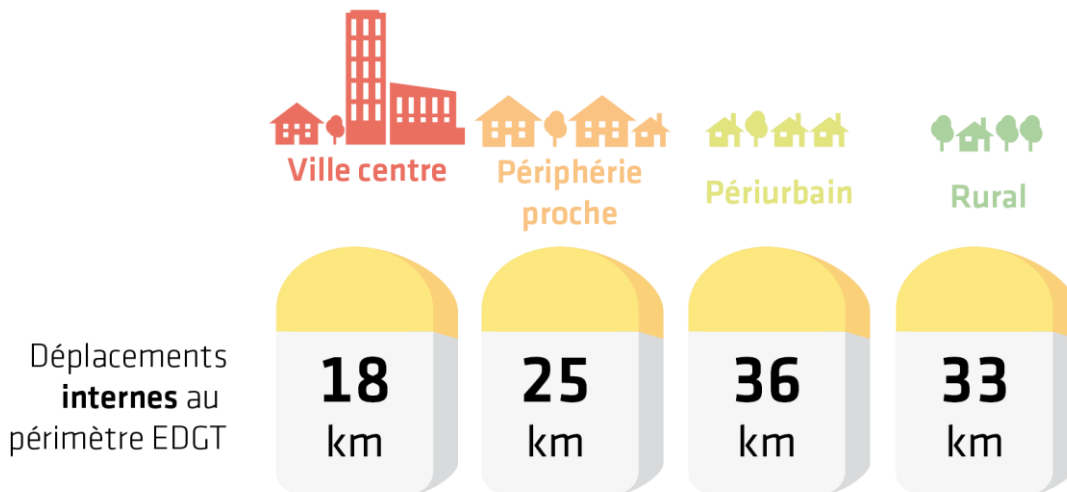


> les habitants consacrent en moyenne près d'une heure par jour à se déplacer (moins de 5% du temps de la journée consacré à se déplacer)

Des distances quotidiennes qui peuvent être multiplié par 2 selon le lieu de résidence

Budgets-distance des habitants selon le type de territoire

EDGT (2015), population de 5 ans et +



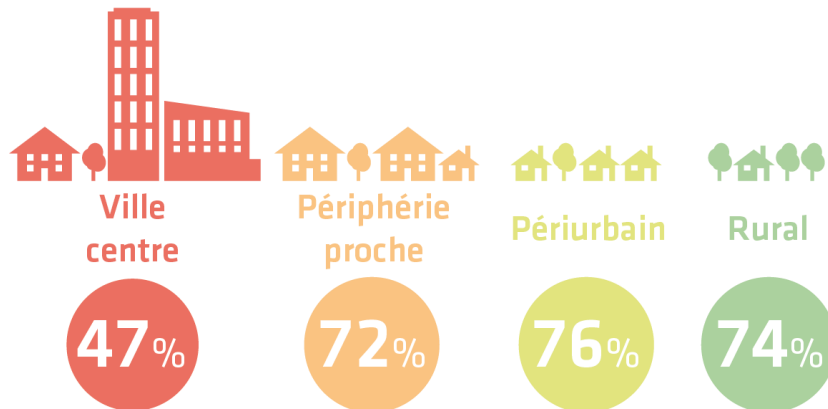
> les habitants du périurbain font 2 fois plus de kilomètres que les habitants de l'urbain dense

> c'est le « travail » qui explique ces différences (principal motif pour lequel on sort de sa commune de résidence)

Les distances impactent le choix modal et créent le gradient automobile

Part modale de la voiture selon le type de territoire

EDGT (2015)



> en moyenne en Loire Atlantique la voiture représente 66 % des déplacements (TC 10%, vélos 2% marche 21%, 2RM 1%)

> les différences sont surtout marquées entre la ville de Nantes et les autres territoires de la Loire Atlantique...

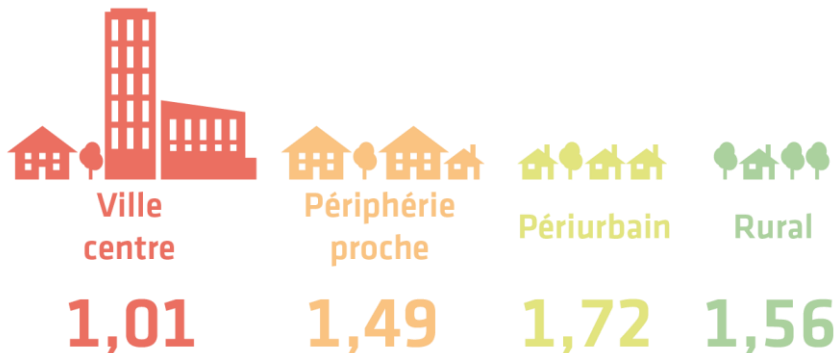
Les distances impactent l'équipement en voitures particulières

Nombre de voitures possédées

EDGT (2015)

850 300 véhicules
sur le périmètre EDGT

41% possédés par
les ménages de la
métropole nantaise



> en moyenne, en Loire-Atlantique, le taux d'équipement en voiture progresse passant de 1,30 à 1,39 voitures par ménage depuis 2008

> depuis 2002 le taux d'équipement de la métropole a baissé, passant de 1,25 à 1,21 (cela s'est traduit quand même par une augmentation de 50 000 voitures)

Une amélioration des pratiques qui ne se traduit pas par une baisse du volume de voitures

- > sur l'ensemble de la Loire-Atlantique, l'usage de la voiture solo a baissé de 1 point depuis 2008
- > sur Nantes Métropole, l'usage de la voiture solo a baissé de 4 points depuis 2008

*cette amélioration des pratiques ne se traduit pas par une baisse des volumes de déplacements effectués en voiture : **l'amélioration des pratiques individuelles ne compense pas l'augmentation des déplacements effectués en voiture liée pour partie au dynamisme démographique***

03 Les leviers

5,1 millions de déplacements quotidiens réalisés par les habitants de Loire-Atlantique

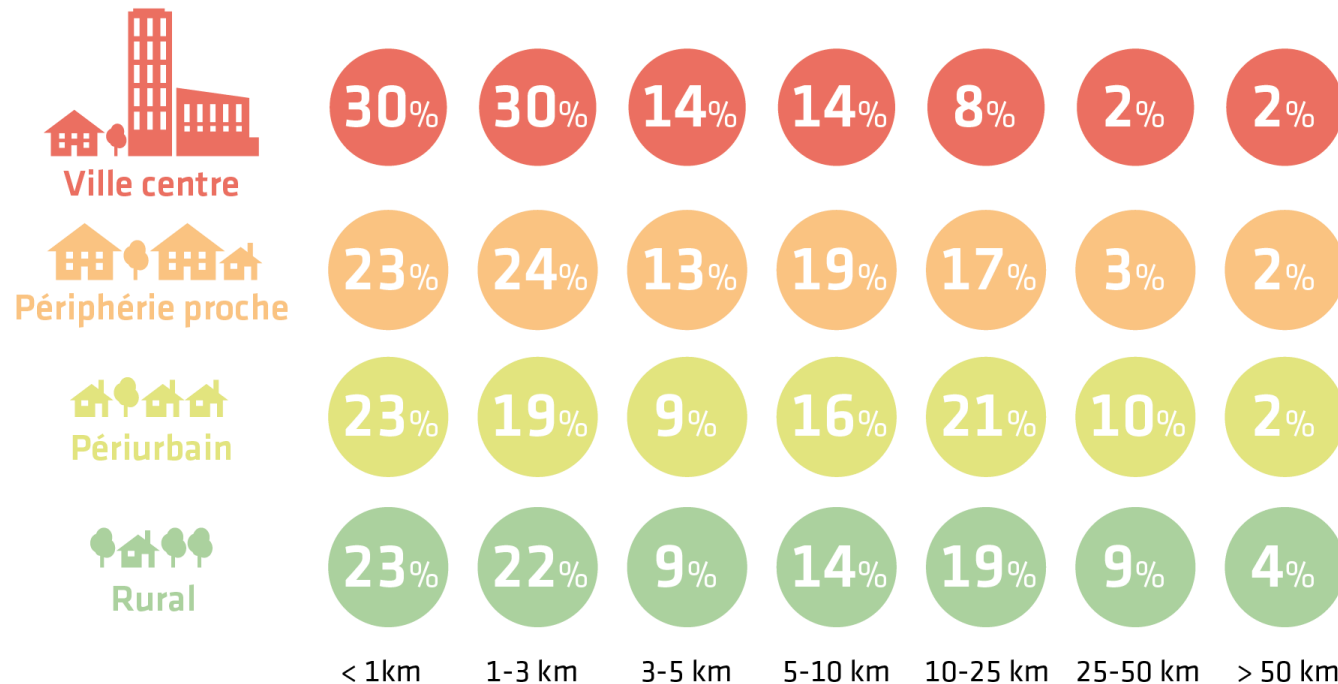
- > les habitants de Nantes Métropole
 - 46 % des déplacements réalisés (2,3 millions de déplacements quotidiens)
 - 94 % sont effectués à l'intérieur de la métropole nantaise (61 % effectués à l'intérieur de la commune de résidence)
 - 5 % sont des échanges avec les autres EPCI de Loire Atlantique ou l'extérieur
 - 1 % sont réalisés entièrement à l'extérieur de la métropole

- > les habitants des autres intercommunalités de la Loire-Atlantique
 - 54 % des déplacements réalisés (2,7 millions de déplacements quotidiens)
 - 68 % sont effectués à l'intérieur de l'EPCI de résidence (47 % effectués à l'intérieur de la commune de résidence)
 - 15 % sont en lien avec la métropole nantaise (vers, depuis, à l'intérieur) soit environ 400 000 déplacements quotidiens
 - 13 % de leurs déplacements sont des échanges avec les autres EPCI de Loire Atlantique
 - 4 % de leurs déplacements sont réalisés avec l'extérieur de la Loire Atlantique

La proximité, un dénominateur commun ...

Distances des déplacements selon le type de territoire

EDGT (2015), déplacements internes au périmètre EDGT, tous modes

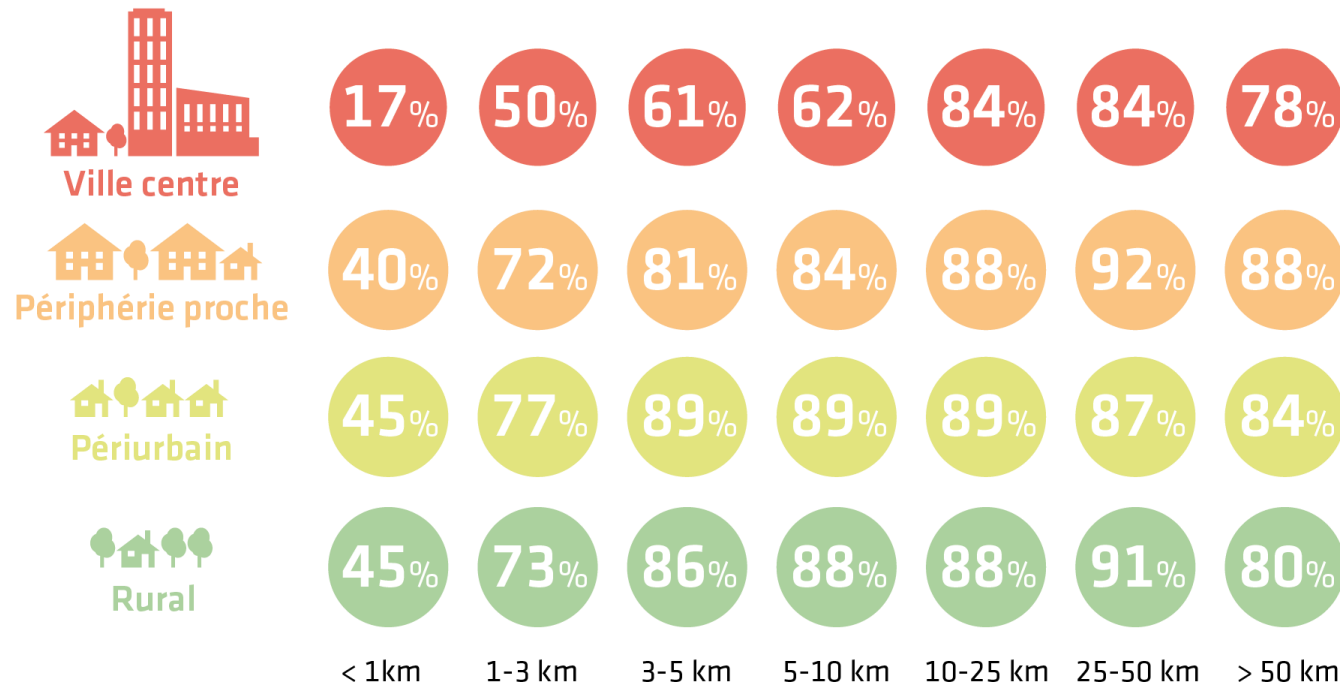


> 63 % des déplacements des habitants de Loire Atlantique font en moyenne moins de 5 km

La proximité, un dénominateur commun ...

Part modale de la voiture selon les distances de déplacement

EDGT (2015), déplacements internes au périmètre EDGT



> 54 % des déplacements de moins de 5 km des habitants de Loire Atlantique sont effectués en voiture

La voiture structurante pour les échanges avec Nantes Métropole

- > sur les 400 000 déplacements réalisés en lien avec la métropole nantaise par les personnes habitant en dehors de la métropole nantaise :
 - 81 % sont réalisés en voiture
 - dont 69 % en tant que conducteur de voitures*
 - dont 12 % en tant que passager de voitures*
 - 10 % sont réalisés en transports collectifs
 - dont Lila 4%, TER 3%, TAN 1%*
 - 9 % sont réalisés avec un autre mode
 - dont 7 % à pied, 1% à vélo, 1% en deux roues motorisés*

Le rôle des transports collectifs pose question dans le « périurbain »

Répartition modale

EDGT (2015)

EPCI DE RÉSIDENCE

	Nombre d'habitants	Nombre de déplacements quotidiens des habitants	Taux de mobilité (pop 5 ans et+)	Part modale marche à pied	Part modale vélo	Part modale deux-tous motorisés	Part modale transports en commun	Part modale voiture conducteur	Part modale voiture passager
Cap Atlantique	72 500	308 000	4,0	16 %	3 %	1 %	4 %	60 %	16 %
CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire	120 600	467 000	3,9	20 %	2 %	1 %	6 %	55 %	16 %
CC Cœur d'Estuaire	12 000	47 000	4,1	19 %	1 %	2 %	6 %	58 %	15 %
CC Cœur Pays de Retz	18 900	67 000	3,8	17 %	2 %	1 %	7 %	59 %	15 %
CC d'Erdre et Gesvres	57 800	221 000	4,0	16 %	1 %	1 %	8 %	59 %	14 %
CC de Grand Lieu	37 300	140 000	4,0	13 %	2 %	1 %	9 %	60 %	15 %
CC de la Loire Atlantique Méridionale *	9 000	28 000	3,4	16 %	1 %	1 %	5 %	60 %	16 %
CC de la Région de Blain *	15 800	56 000	3,8	17 %	3 %	0 %	7 %	61 %	10 %
CC de la Région de Machecoul	19 700	68 000	3,7	14 %	3 %	0 %	4 %	65 %	14 %
CC de la Région de Nozay *	15 300	55 000	3,9	16 %	2 %	0 %	5 %	62 %	13 %
CC de la Vallée de Clisson	38 100	136 000	3,8	18 %	2 %	1 %	8 %	59 %	13 %
CC de Pornic	34 800	142 000	3,8	20 %	2 %	1 %	6 %	56 %	15 %
CC de Vallet	20 300	73 000	3,8	17 %	0 %	2 %	8 %	58 %	15 %
CC du Castelbriantais	33 200	117 000	3,7	15 %	2 %	0 %	5 %	63 %	15 %
CC du Pays d'Ancenis	62 200	226 000	3,9	19 %	2 %	1 %	5 %	60 %	14 %
CC du Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois	33 800	113 000	3,6	15 %	1 %	0 %	7 %	65 %	13 %
CC du Pays de Redon (en Loire-Atlantique)	21 100	69 000	3,4	14 %	2 %	0 %	6 %	63 %	14 %
CC du Secteur de Derval *	10 900	38 000	3,8	18 %	1 %	0 %	5 %	63 %	13 %
CC Loire-Divatte	25 500	90 000	3,8	14 %	3 %	0 %	7 %	62 %	15 %
CC Loire et Sillon	24 600	82 000	3,6	15 %	1 %	1 %	7 %	60 %	17 %
CC Sèvre, Maine et Goulaine *	14 200	52 000	3,9	11 %	2 %	2 %	6 %	62 %	16 %
CC Sud Estuaire	28 900	104 000	3,8	17 %	4 %	2 %	5 %	58 %	14 %
Nantes Métropole	609 200	2 351 000	4,1	26 %	3 %	1 %	15 %	43 %	12 %
Loire-Atlantique**	1 344 000	5 100 000	4,0	21 %	2 %	1 %	10 %	52 %	14 %

> il est difficile de proposer partout une offre de transports collectifs « efficiente » sur des liaisons périurbaines

> le transport en commun, sur toutes ces liaisons, ne peut-être une réponse de « masse », son potentiel à capter de nouveaux usagers est limité

Constats, questions, principaux leviers ...

- > **1** une **augmentation des déplacements** sur tous les territoires
Comment transporter toujours plus de personnes avec moins de voitures ?

leviers :

- usage privilégié des modes alternatifs
- amélioration du taux de remplissage des voitures

- > **2** une **progression des distances** entre le domicile et le travail
Quels équilibres spatiaux pour limiter les mouvements pendulaires longue distance ?
Comment mieux maîtriser la distance entre domicile et travail ?

leviers :

- lien urbanisme – transport
- lutte contre le « mitage » du territoire
- densité et mixité fonctionnelle
- ...

Constats, questions, principaux leviers ...

> ③ une **hausse continue du parc** automobile

Comment limiter le recours à un véhicule individuel ?

Comment gérer l'espace public et privé nécessaire pour stationner les véhicules ?

leviers :

- politiques de stationnement public et privé (normes, optimisation, mutualisation, localisation ...)
- sensibilisation des ménages sur les coûts de la possession automobile
- développement du covoiturage et de l'autopartage
- ...

> ④ une **saturation des réseaux de voirie** de la métropole aux périodes de pointe

Comment jouer sur les rythmes de la ville et l'aménagement de la métropole pour redonner de la capacité aux réseaux de transports ?

leviers :

- aménagement des horaires des bureaux, des écoles, collèges, lycées et universités
- voiries réservées à certains moments de la journée
- développement du télétravail et des espaces de coworking
- ...

Constats, questions, principaux leviers ...

> 5 une **prépondérance des déplacements intra-communaux**

Comment amplifier l'usage des modes actifs sur ces déplacements qui sont essentiellement de courte distance ?

leviers :

- aménagement de continuités cyclables et piétonnes de qualité
- politique de partage de la voirie
- ...

> 6 un **usage différent de la voiture en fonction des motifs** de déplacement

Quelles sont les logiques du choix du lieu de domicile, du lieu d'études ou de travail, du lieu des activités ?

leviers :

- sensibilisation des ménages sur les conséquences budgétaires du choix de localisation de leur habitat
- ...

Constats, questions, principaux leviers ...

> **7** des **déplacements d'échanges entre les territoires** structurants

Quelles réponses apporter à ces déplacements de moyenne et longue distance fortement polarisés et concentrés dans le temps ?

A un coût supportable pour la collectivité ?

leviers :

- organiser un réseau TC structurant efficace
- faciliter le rabattement voiture et vélo sur les réseaux TC structurants
- développer l'intermodalité
- offrir un avantage comparatif aux TC et au covoiturage sur les grandes pénétrantes de la métropole
- démocratisation du covoiturage
- ...

Merci pour votre attention ...

Vincent CAILLARD

AURAN

www.auran.org

2 Cours du Champ de Mars BP 60827

44008 Nantes cedex 1

Tél: 02 40 84 14 18