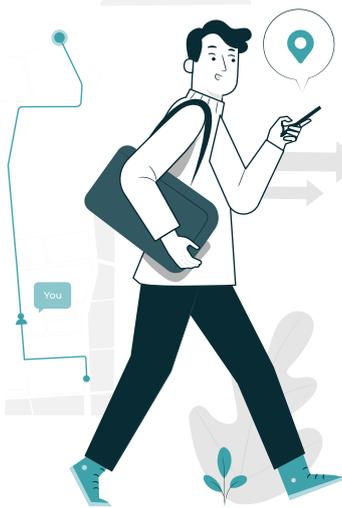


Les synthèses de l'Auran

À la recherche des mobilités perdues !



D'année en année, Nantes Métropole réalise différentes enquêtes pour suivre l'évolution des pratiques de mobilité et les effets de ses politiques de déplacements. Entre les grandes enquêtes mobilité qui ont lieu environ tous les dix ans, elle s'appuie sur des enquêtes allégées, appelées « baromètres », afin d'avoir des points de mesures intermédiaires permettant de quantifier et qualifier les déplacements des habitants de la Métropole et de son aire urbaine.

L'un de ces baromètres, basé sur une enquête déclarative, a été réalisé en 2020, afin de dégager un certain nombre de tendances en période de mobilité dégradée. L'année 2020 est assurément atypique. Il faudra en temps voulu examiner l'évolution des mobilités dans le monde d'après.

La crise sanitaire de 2020, engendrée par la Covid-19, a entraîné des restrictions inédites notamment en matière de déplacements, particulièrement à partir du premier confinement qui a été décidé entre le 17 mars et le 11 mai 2020. Depuis ce premier confinement, différentes périodes, alternant des restrictions plus ou moins fortes, continuent de s'enchaîner.

Quelles sont leurs conséquences en matière de déplacements au quotidien pour cette année ? Plusieurs études ont identifié les effets de la crise sanitaire dans les pratiques de mobilité, et des tendances émergent sur l'ensemble du territoire national. Mais des limites et des risques sont pointés, avec la voiture comme mode « refuge » au détriment des transports collectifs, avec globalement des effets finalement peu marqués sur les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de manière générale.

Les pratiques au niveau local s'inscrivent-elles dans ces tendances générales, ou des spécificités sont-elles identifiables ? Le baromètre 2020, permet une comparaison entre une situation « normale » prise en référence (Enquête déplacements 2015), et une situation de fait « dégradée » en 2020. Il vise aussi à identifier les points de vigilance pour l'action publique car, quelle que soit la date de retour à la normale, les enjeux circulatoires et d'espaces publics seront toujours prégnants.

Chiffres clés

19%
de population
immobile
lors du second confinement
(9% en situation « normale »)



44% des
actifs
en télétravail
sur cette période
de confinement

63%
poids des actifs
dans la population qui se
déplace quotidiennement
(48% en situation « normale »)



-20%
de déplacements quotidiens
lors du second
confinement,
par rapport
à la période d'inter-
confinement

2,9
déplacements
réalisés chaque jour en moyenne
par un habitant de
Nantes Métropole
(4,15 en situation « normale »)



8%
des déplacements quotidiens
réalisés en **vélo** par les habitants
de la Métropole,
soit 133 000 déplacements
quotidiens pendant la crise.

Les chiffres présentés font référence à la période du second confinement, pour la population âgée de 11 ans et plus ; la situation « normale » aux chiffres de l'EDGT 2015

La démobilité, conséquence première de la crise sanitaire

20 % de la population ne s'est pas déplacée pendant le second confinement

- La proportion d'immobiles a plus que doublé par rapport à ce qui était connu avant la crise sanitaire

L'immobilité*, conséquence directe de la période de crise sanitaire, touche une part importante de la population.

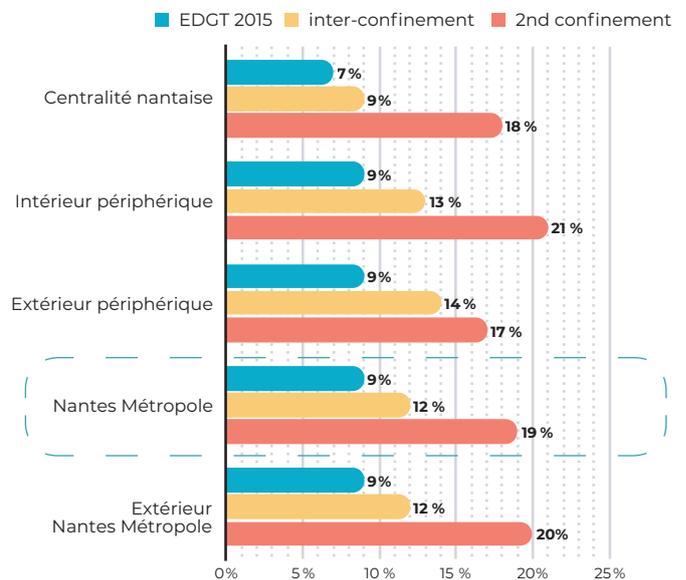
Le taux d'immobiles dans la population augmente fortement par rapport à ce qui était relevé en 2015. Ce phénomène est mesuré sur l'ensemble de la Métropole et sur le reste de l'aire urbaine, dans des proportions similaires.

La situation se maintient lors de la période d'inter-confinement, avec une population immobile qui atteint 12 %, contre 9 % en situation de référence. Pourtant, sur cette période, aucune restriction spécifique de circulation n'était en place. Un fait qui s'explique par plusieurs facteurs : le maintien du télétravail pour un certain nombre de salariés, les premiers effets du volet économique de cette crise sur certains secteurs d'activités (activité réduite, perte d'emploi...).

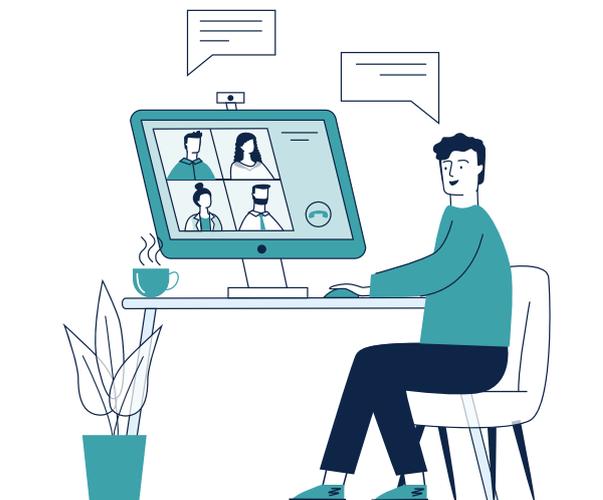
Lors du second confinement, c'est un habitant sur cinq de la Métropole qui ne s'est pas déplacé dans la journée, soit 2 fois ce qui est observé par rapport à une situation « normale ». Les restrictions du second confinement (fermeture des commerces, adaptation des rythmes scolaires, télétravail systématique pour certaines activités...) expliquent pour une grande part cette immobilité.

On peut donc raisonnablement dire que cette immobilité est conjoncturelle et retrouvera les niveaux connus avant la crise. Cependant, un point de vigilance est nécessaire, non pas sur le nombre d'immobiles demain, mais sur le type de personnes qui seront immobiles. La crise économique, les impacts divers en particulier chez les plus jeunes, sont à suivre plus finement qu'une moyenne métropolitaine.

Part de la population « immobile » selon le secteur de résidence (11 ans et plus, aire urbaine de Nantes)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran



* Une personne est considérée « immobile » si elle ne s'est pas du tout déplacée la veille du jour d'enquête. Mais cela ne veut pas dire que cette immobilité est permanente, simplement que la personne n'a pas quitté son domicile, et les raisons peuvent être multiples : absence de nécessité de sortir, télétravail, congés, arrêt maladie...

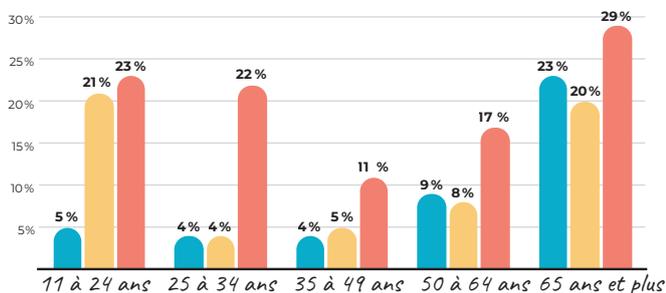
☛ Toute la population est impactée par l'augmentation de l'immobilité

L'augmentation de la part des personnes qui ne se déplacent pas concerne la totalité de la population, quels que soient l'âge ou la catégorie socio-professionnelle.

Les plus de 65 ans sont logiquement concernés avec près d'un tiers d'immobiles pendant le second confinement (pas de contrainte professionnelle, plus forte part de personnes « à risque » qui ont pu limiter leurs déplacements volontairement). Néanmoins, il s'agissait déjà de la classe d'âge la moins mobile : ce sont donc ceux qui ont le moins changé de comportement par rapport au reste de la population.

Les plus jeunes sont particulièrement touchés (moins de 24 ans ; élèves et étudiants surtout), du fait de la fermeture des établissements d'enseignement supérieur ou la présence en alternance, et ce dès la période d'inter-confinement. Le taux d'immobiles dans cette classe d'âge est presque multiplié par 5 par rapport à 2015, ce qui confirme la vigilance à porter à ces générations fortement impactées.

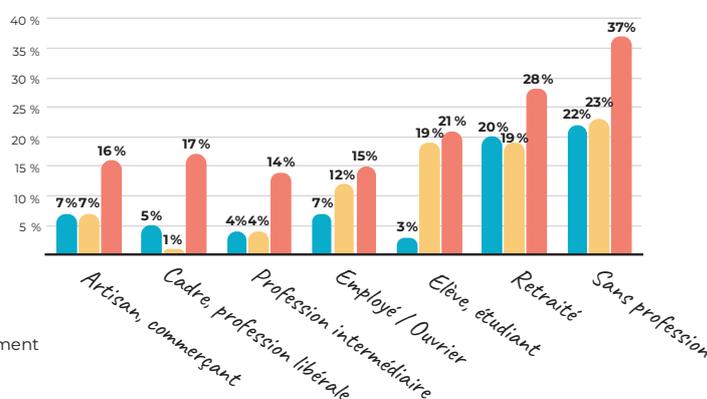
Part de la population « immobile » selon l'âge
(11 ans et plus, Nantes Métropole)



■ EDGT 2015 ■ inter-confinement ■ 2nd confinement

sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Part de la population « immobile » selon la CSP
(11 ans et plus, Nantes Métropole)



Pour les enquêtés entre 25 et 65 ans, soit l'essentiel de la population active, l'immobilité augmente surtout lors du second confinement, et varie selon leur activité. Les explications sont différentes : cela peut relever d'une immobilité liée à une modification des modes de vie (télétravail, achat à distance...) ou à une réduction de l'activité économique, voire la perte d'emploi. Il s'agira donc bien, au-delà du volume, de suivre ce taux pour détecter d'éventuelles populations fragilisées par la crise sanitaire.

POINT MÉTHODOLOGIQUE

Une photographie des déplacements en situation dégradée

Le baromètre réalisé en 2020, compte tenu de la situation sanitaire liée à la Covid-19, ne permet pas d'établir une situation représentative des pratiques de déplacement en conditions « normales ». Cette enquête fournit cependant des enseignements sur les effets de la crise sur la mobilité des habitants du territoire.

L'enquête, qui s'est déroulée du **29 septembre au 11 décembre 2020** (avec une interruption lors des vacances scolaires de la Toussaint, entre le 17 octobre et le 2 novembre), permet la comparaison avec les résultats de l'enquête déplacements de 2015 (situation de référence) sur deux périodes à distinguer, une période « d'inter-confinement », et le « second confinement ». À noter, l'enquête a pris fin avant la mise en œuvre du couvre-feu généralisé à 20h.

3 245 personnes âgées de 11 ans et plus, et habitant l'aire urbaine de Nantes (dont les 3/4 sur Nantes Métropole), ont été interrogées. **4 secteurs** ont été distingués pour permettre une analyse différenciée des pratiques de déplacements.

Attention, les analyses faites sur les données du baromètre 2020 sont à considérer comme des tendances. Par ailleurs, les résultats font référence à la population de 11 ans et plus, tout comme les comparaisons avec 2015.

inter-confinement		2nd confinement	
<p>29/09/2020</p> <p>Pas de restriction particulière de circulation</p>	<p>30/10/2020</p> <ul style="list-style-type: none"> ☛ Limitation des déplacements, sorties possibles avec attestation dérogatoire (1h/1km hors motif spécifique) ☛ Fermeture des commerces non essentiels, des ERP et établissements sportifs ☛ Généralisation du télétravail lorsqu'il est possible ☛ Cours à distance pour les universités et enseignement supérieur 	<p>28/11/2020</p> <p>déconfinement partiel</p> <p>Deux assouplissements sont opérés dans le confinement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ☛ réouverture des commerces non-essentiels ☛ extension du périmètre de sortie autorisée (3h/20km) <p>Les autres contraintes sont maintenues.</p>	<p>11/12/2020</p>

Une mobilité individuelle quotidienne plus faible depuis la crise mais toujours plus de personnes à se déplacer

Une diminution généralisée de la mobilité individuelle des habitants de la Métropole



La mobilité quotidienne individuelle des habitants de la Métropole (soit le nombre moyen de déplacements réalisés par jour et par personne de 11 ans et plus) est moins importante en 2020 qu'en 2015.

Elle est ainsi passée d'un peu plus de 4 déplacements en moyenne par jour et par personne (mobilité observée en situation normale depuis 30 ans) à 3,6 en octobre 2020 lors de l'inter-confinement. Elle a encore chuté lors du second confinement, passant à moins de 3 déplacements par jour en moyenne. Cette baisse de la mobilité globale des habitants de Nantes Métropole entre 2015 et une année 2020 complètement atypique est liée à deux facteurs : l'augmentation du nombre de personnes qui ne se déplacent plus et la diminution du nombre de déplacements quotidiens des personnes qui ont continué de se déplacer.

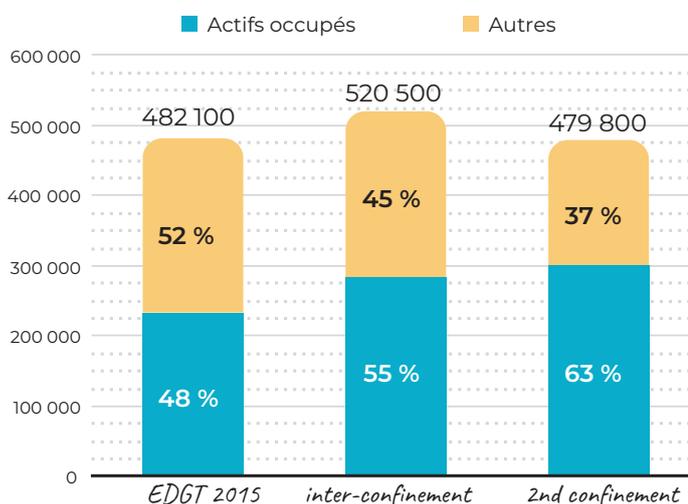
Ainsi, sur la Métropole, la mobilité de ces derniers qui était de 4,55 déplacements par jour en situation normale est passée à 4,05 puis à 3,60 respectivement lors de l'inter-confinement et le second confinement, soit une diminution de 25 %. Là encore cette baisse est observée quel que soit le secteur de résidence.

Parallèlement plus de personnes mobiles en 2020 du fait de la hausse de la population



Entre 2015 et 2020, la Métropole a connu une augmentation d'environ 50 000 habitants. L'accroissement de la population s'est aussi traduit par une augmentation du volume de personnes qui se déplacent. Cela représente ainsi 520 500 personnes se déplaçant quotidiennement au moment de l'inter-confinement, et de 480 000 pendant le second confinement soit un volume équivalent à 2015 et, ce, malgré la hausse du nombre de personnes immobiles et la baisse du nombre de déplacements des personnes qui se déplacent. Ce n'est pas intuitif, mais en se rapportant aux analyses d'il y a 6 ans, le dynamisme démographique fait que les effets de la crise sanitaire sont peu visibles sur le volume de personnes qui se déplacent.

Nombre de personnes mobiles et proportion d'actifs occupés dans la population mobile
(11 ans et plus, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Aussi, du fait des différentes mesures du confinement et de l'augmentation du nombre d'actifs dans la Métropole (cf. dynamique démographique), la part d'actifs occupés parmi les personnes qui se déplacent augmente : ils représentaient un peu moins de la moitié des personnes qui se déplacent en situation de référence (48 %), 55 % en octobre 2020 à l'inter-confinement. Avec le second confinement, la population active occupée représente 2 personnes sur 3 parmi les mobiles. Comme pour les personnes immobiles, cette observation est certainement conjoncturelle, corrélée aux différentes mesures limitant les activités et la mobilité.

Au regard du nombre de personnes qui se déplacent, on peut quand même se poser des questions quant à l'impact circulaire d'une très forte augmentation de la mobilité, dopée par un effet rebond qui pourrait advenir suite à cette période très contraignante sur les mobilités individuelles.

Des volumes de déplacements pendant la crise sanitaire proches de ceux observés en 2015



Malgré la crise, les volumes de déplacements sont toujours importants

Malgré les effets liés à la crise sanitaire qui ont amené à réduire les déplacements, la diminution de la mobilité individuelle et l'augmentation du nombre de personnes qui ne se déplacent plus sont globalement compensées par la dynamique démographique.

Autrement dit, depuis le dernier recensement des déplacements de 2015, l'augmentation de la population et donc du nombre de personnes qui se déplacent produit, malgré la crise, un volume proche de ce qui était connu lors de l'élaboration du dernier Plan de Déplacements Urbains de la Métropole.

Les déplacements en 2020 (2 192 000 déplacements réalisés chaque jour par les habitants de la Métropole de 11 ans et plus) sont comparables à ceux qui étaient enregistrés en 2015.

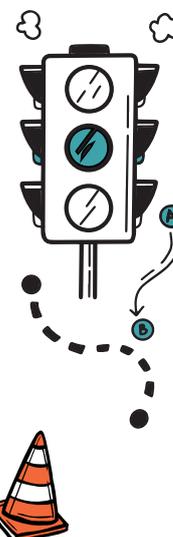
Lors du second confinement, les volumes quotidiens étaient de 1 727 000 déplacements réalisés par les habitants de Nantes Métropole, soit une diminution de près de 20 % par rapport à la situation d'octobre. Quel que soit le lieu de résidence observé, on retrouve dans des proportions similaires ce constat perceptible sur l'ensemble de la Métropole.

Un constat qui appelle à une vigilance particulière car les enjeux circulatoires et la gestion de l'espace public sont des sujets que le dernier confinement a mis en sommeil mais qui restera un des sujets du retour à une situation « normale ». « La mobilité, c'est la vie » est certainement un des enseignements à venir de cette crise.

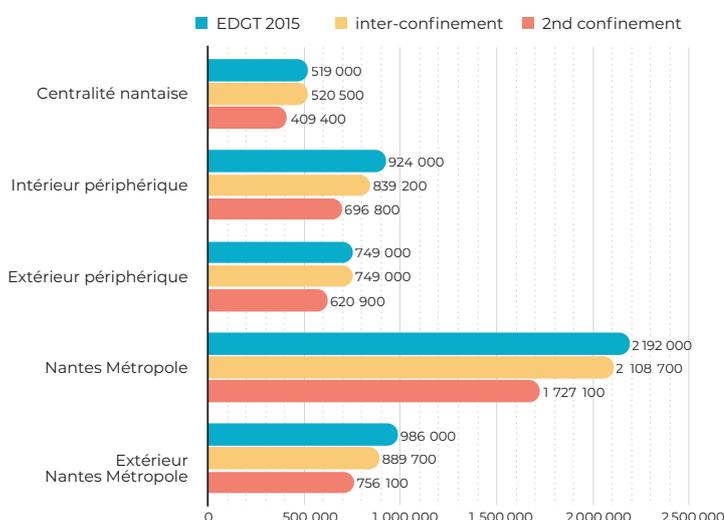
Si la mobilité repart à la hausse (ce qui est raisonnablement attendu), voire avec plus d'intensité qu'auparavant liée à un effet rebond du déconfinement, cela aura nécessairement des conséquences sur l'accessibilité de la Métropole selon :



- l'impact circulatoire de la suppression de voies de circulation dans la centralité au profit de pistes cyclables,
- l'impact circulatoire de la mise en chantier de différents projets urbains en particulier sur l'île de Nantes,
- la reprise rapide des transports collectifs par ses anciens usagers,
- le maintien de la pratique vélo et de la marche de ceux qui ont délaissé leur voiture pour les modes doux.



Volumes de déplacements réalisés quotidiennement selon le secteur de résidence (11 ans et plus, aire urbaine de Nantes)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Un impact visible de la crise sanitaire sur les modes de vie des habitants



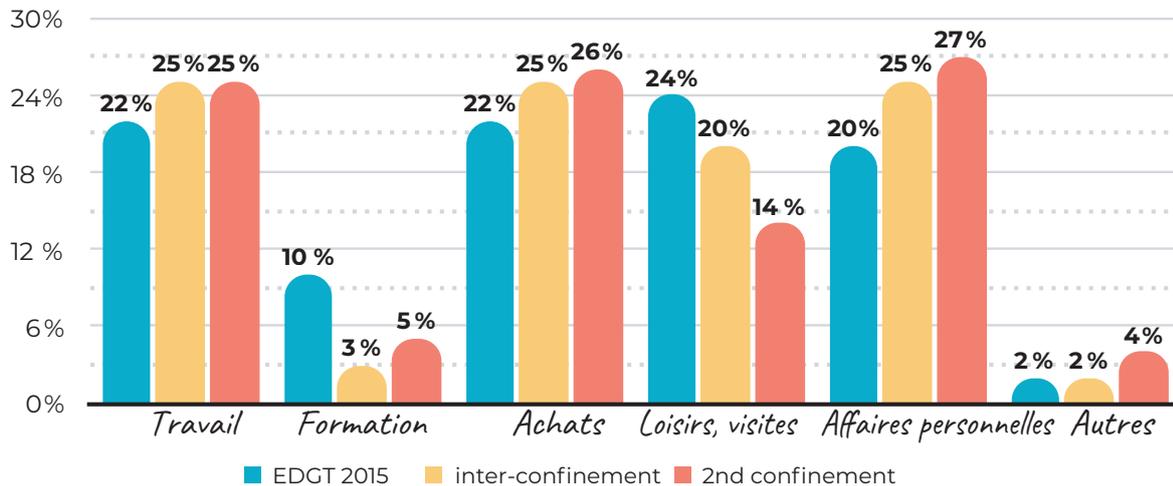
Une diminution contrastée des déplacements en fonction des motifs et de la période d'enquête



Les motifs de déplacements sont globalement modifiés avec la crise sanitaire

Les raisons de se déplacer ont connu logiquement des évolutions diverses en cette année 2020. On retrouve bien les impacts des différentes restrictions sur les motifs qui ont conduit les personnes à se déplacer.

Motifs de déplacements (11 ans et plus, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

La part des déplacements liés à la formation (école, études) a fortement baissé, notamment avec le reconfinement et la fermeture des établissements d'enseignement supérieur. Ceux liés aux loisirs et visites connaissent également un coup d'arrêt marqué (passage de 24 % à 20 %, puis 14 % du total lors du second confinement), du fait des restrictions renforcées et la fermeture des établissements recevant du public.

Le travail demeure un motif structurant des déplacements quotidiens et augmente son poids dans les déplacements du fait des différentes interdictions touchant les autres activités. Il représente le quart des déplacements sur les deux périodes du baromètre, en légère hausse par rapport à la situation de référence.



Le poids des déplacements pour les achats et les affaires personnelles lors de l'inter-confinement a également progressé par rapport à la situation de référence de 2015 du fait, là encore, de la suppression d'un certain nombre d'activités quotidiennes.





Formation et loisirs, premières causes de la baisse observée des déplacements entre 2015 et l'inter-confinement

Entre 2015 et la période d'inter-confinement, les habitants (plus nombreux, + 65 000 habitants de 11 ans et plus sur la période 2015-2020) se sont globalement un peu moins déplacés (- 83 000 déplacements). Mais seuls les motifs « formation » et « loisirs, visites » ont en réalité connu une diminution de leurs volumes en comparaison à la situation de référence.

En lien avec la dynamique démographique positive du territoire, et malgré la baisse de la mobilité enregistrée à l'inter-confinement, les motifs « travail », « achats » et surtout « affaires personnelles » avaient continué de croître en volume.

Là encore, l'analyse des pourcentages montre bien que les comportements ont ponctuellement changé entre une situation normale et la situation observée et dégradée. Pas de surprise. Cependant, lorsque l'on analyse les volumes au regard de ce qui était observé en 2015, on identifie très bien les effets de l'augmentation de la demande en déplacements du fait du fort dynamisme démographique.

Motifs de déplacements, détail des évolutions en volumes de déplacements (11 ans et plus, Nantes Métropole)

entre 2015 et octobre 2020 (inter-confinement)



entre octobre 2020 et le second confinement



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Une rupture plus marquée au second confinement



La diminution des volumes de déplacements lors du second confinement (pour rappel, - 20 % par rapport à l'inter-confinement, soit 382 000 déplacements en moins), a concerné la quasi-totalité des motifs de déplacements. Seuls les volumes de déplacements liés à la formation restent stables par rapport à l'inter-confinement, mais avec un volume très faible (5 % des déplacements). Ce sont principalement les déplacements pour loisirs et visites qui ont été les plus concernés par les nouvelles restrictions de déplacements lors du second confinement. Ce motif représente 43 % de la baisse sur la période.



Les déplacements pour le motif « travail » ont diminué au second confinement (presque 100 000 déplacements en moins entre octobre et novembre 2020). Cette baisse est une conséquence de plusieurs facteurs : consignes gouvernementales incitant au télétravail d'une part, mais aussi aux effets de la crise et des restrictions sur l'activité économique (fermeture temporaire ou définitive d'établissements, activité en chômage partiel, ...).

En sortie de cette situation dégradée constatée en 2020, il peut être attendue une reprise importante des déplacements pour la formation et les loisirs, qui étaient en retrait au moment de l'enquête. Les déplacements pour le travail, malgré la crise économique qui a touché fortement l'activité de certaines personnes (entreprises fermées temporairement ou durablement) et les adaptations consécutives au confinement (notamment la diffusion du télétravail), devraient également voir leurs volumes augmenter à nouveau.



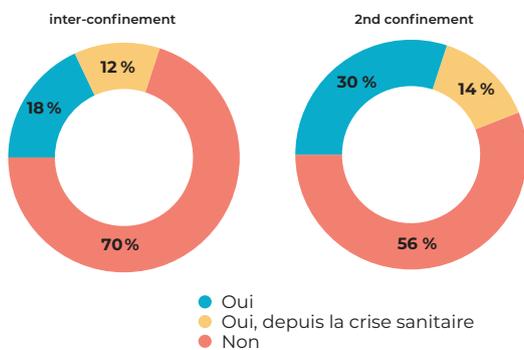
La pratique du télétravail augmente, mais concerne moins de la moitié de la population active

Une pratique logiquement accentuée avec le second confinement

Au mois d'octobre 2020, 30 % des actifs interrogés déclarent télétravailler, dont 12 % depuis le début de la crise sanitaire. Le recours au télétravail s'est logiquement accru avec le second confinement : 44 % des actifs ont déclaré l'avoir pratiqué au moins une fois par semaine, à mettre en lien avec les mesures sanitaires durcies qui rendaient le télétravail normalement systématique pour toute activité pouvant être réalisée de cette manière.

Toutefois, cela démontre aussi que plus de la moitié des actifs se rendent encore sur leur lieu de travail pendant le second confinement.

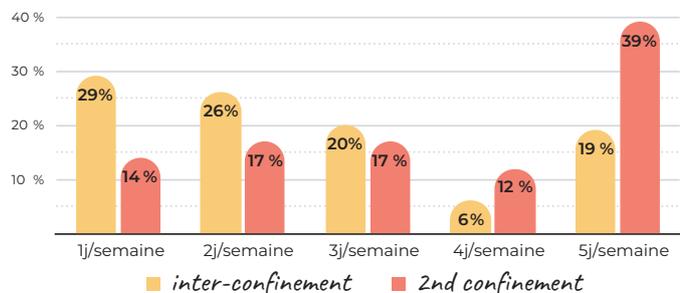
Pratique du télétravail selon la période (population active, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

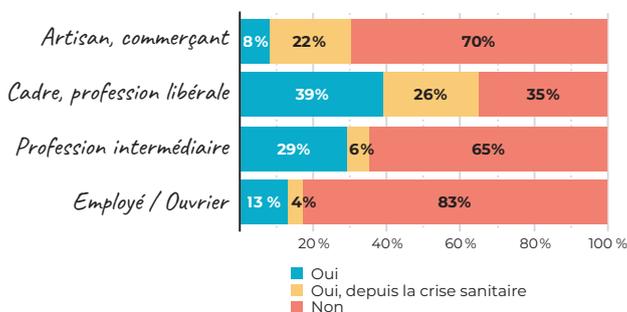
Au-delà du nombre d'actifs concernés, la fréquence de télétravail évolue également entre les deux périodes d'enquête. Ainsi, la moitié des actifs en télétravail l'étaient principalement un jour ou deux pendant la période d'inter-confinement (pas de contrainte particulière imposée au niveau national). Pendant le second confinement, avec la généralisation de la pratique lorsque cela était possible, près de 40 % des télétravailleurs étaient intégralement hors de leur lieu de travail habituel.

Fréquence de télétravail selon la période (population active, Nantes Métropole)

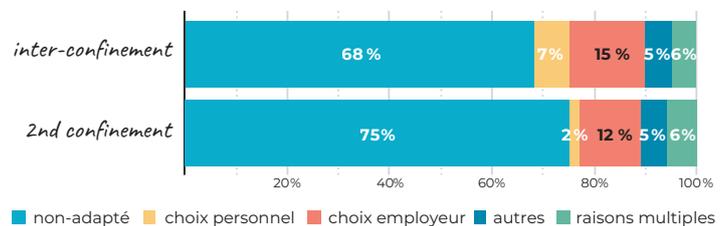


Une pratique qui dépend toujours avant tout de l'activité exercée

Pratique du télétravail selon la CSP (population active, Nantes Métropole)



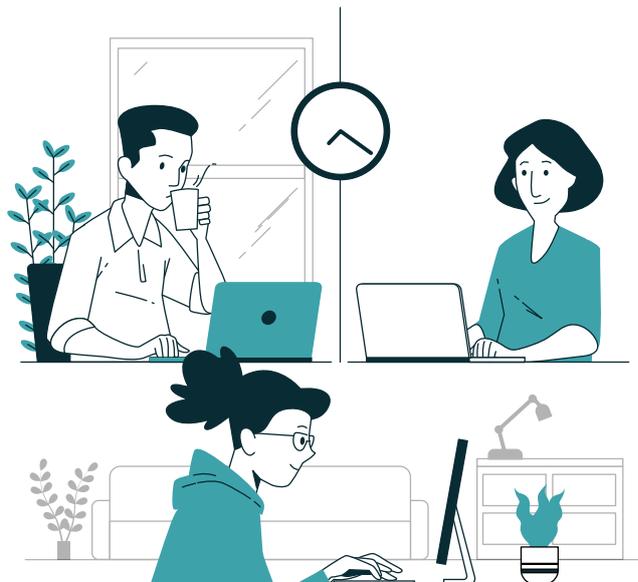
Causes de non-pratique du télétravail (population active, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

La pratique du télétravail est principalement liée à l'activité exercée, certains métiers ne pouvant se faire en distanciel (surtout dans la sphère productive).

Ainsi, parmi la population enquêtée pour le baromètre, les actifs ne pratiquant pas le télétravail déclarent à 75 % que leur métier n'est pas adapté. Loin derrière, 15 % d'entre eux estiment qu'ils ne le pratiquent pas du fait des choix d'organisation de leur employeur.



Cela se traduit fortement sur les catégories socio-professionnelles concernées par le télétravail. Parmi les cadres et professions libérales interrogées, 65 % d'entre eux ont déclaré le pratiquer. À l'inverse, seuls 18 % des employés et ouvriers en ont fait.

Si quelques variations ont été observées entre les différents secteurs de la Métropole nantaise, c'est surtout lié à la population qui y réside. Ainsi, la centralité nantaise, qui concentre davantage de cadres, connaît un taux de pratique du télétravail plus important que les autres secteurs.

Le télétravail a connu une diffusion accélérée liée à la conjoncture, mais ses limites (possibilité ou non de travailler à distance, choix organisationnels ou individuels, type d'emplois...) sont bien réelles et semblent confirmer qu'à l'échelle de l'ensemble de la

population active, cette pratique devrait être de moindre ampleur (fréquence et pratique) lors d'un retour à la « normale ». Ainsi, 56 % des actifs ne faisaient pas de télétravail lors du second confinement, là où les conditions étaient pourtant plus sévères et y incitaient. Ces actifs ne le pratiqueront certainement pas davantage après.

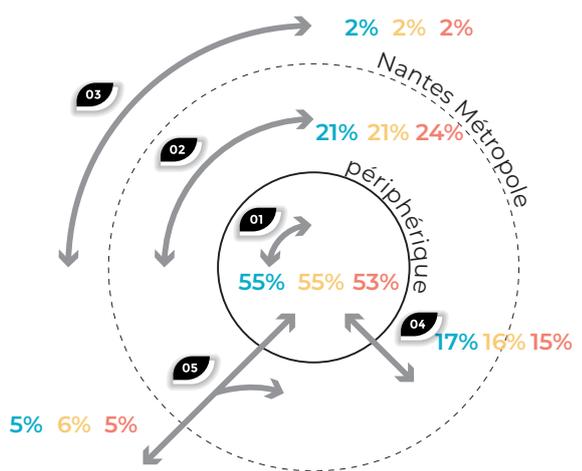
Davantage de proximité pour les déplacements « non-contraints »

Les grandes dynamiques de flux sont plutôt stables dans le temps

Les grands équilibres géographiques de déplacements à l'échelle des grandes liaisons métropolitaines varient peu. Le poids des grands flux par secteurs restant comparables. La diminution de la mobilité des habitants s'est faite de manière homogène sur tous les types de déplacements, d'où une stabilité de leur répartition géographique.

Dans le détail, la part des déplacements internes au secteur de résidence a augmenté par rapport à la situation de référence (+5 pts en moyenne lors du second confinement), et les déplacements d'échanges avec les autres secteurs se sont réduits dans des proportions similaires.

Répartition géographique des déplacements
(11 ans et plus, Nantes Métropole)



● EDGT 2015	2 192 000 déplacements
● inter-confinement	2 108 700 déplacements
● 2nd-confinement	1 727 100 déplacements

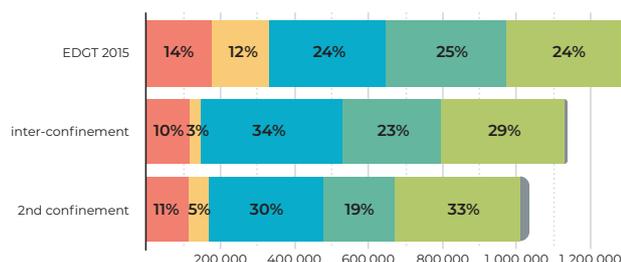
- 01 à l'intérieur du périphérique nantais
- 02 à l'intérieur de Nantes Métropole mais en dehors du périphérique nantais
- 03 en dehors de Nantes Métropole
- 04 entre l'intérieur et l'extérieur du périphérique nantais (dans Nantes Métropole)
- 05 entre l'intérieur et l'extérieur de Nantes Métropole (dans et en dehors du périphérique nantais)

Les restrictions de certaines activités jouent aussi sur les lieux des déplacements réalisés

À l'intérieur de la commune de résidence, les motifs de déplacements contraints - travail et formation - sont à la baisse (de 26 à 17 % des déplacements pendant le second confinement). La fermeture/adaptation des écoles et de l'enseignement supérieur, ainsi que la fermeture de commerces et services (où l'activité est souvent réalisée à proximité du lieu de résidence) lors du confinement expliquent cette forte baisse. Les volumes de déplacements pour les affaires personnelles (santé/soins, accompagner quelqu'un, démarches administratives...) et achats restent élevés même lors du confinement. Mais du fait de la diminution des déplacements pour les autres motifs, leur poids augmente.

Motifs de déplacements par typologie de déplacements (11 ans et plus, Nantes Métropole)

internes à la commune de résidence



sortants de la commune de résidence



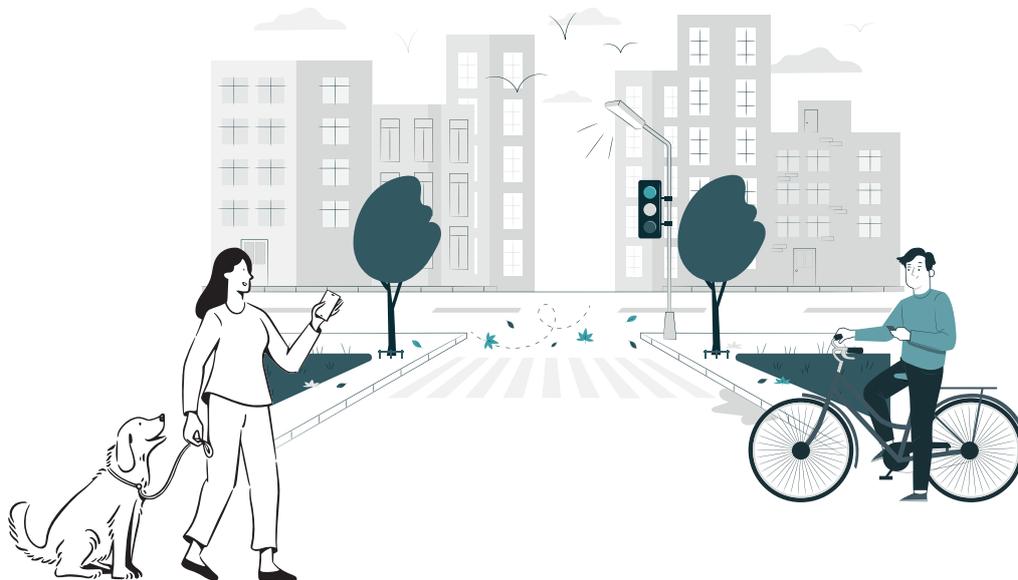
■ Travail ■ Formation ■ Achats ■ Loisirs, visites ■ Affaires personnelles ■ Autres

sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran



Le travail reste nettement le principal motif de sortie de sa commune. Son poids s'accroît encore par rapport à 2015 : il représente 42 % des déplacements sortants de la commune de résidence à l'inter-confinement, 45 % pendant le second confinement, contre 34 % en 2015. Les déplacements sortants pour la formation sont divisés par deux, ceux pour les loisirs par trois au moment du confinement.

En volume, les déplacements nécessitant de sortir de sa commune de résidence pour le travail ont augmenté par rapport à 2015, y compris pendant le second confinement (effet lié à l'accroissement démographique général et au fait que les actifs restent une population plus mobile). Par rapport, à l'année 2019, il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de la crise économique sur les besoins en déplacements des actifs. L'analyse du taux de chômage, la fermeture d'établissements et autres indicateurs socio-économiques d'après crise permettront d'avoir les premières réponses.



Un déclin de l'usage des modes de transports collectifs au profit des modes individuels pendant la crise

La crise sanitaire, une cause directe dans le changement de mode de déplacement

10 % des habitants de Nantes Métropole ont déclaré un changement de mode principal de déplacement depuis le début de la crise sanitaire.

À l'exception des artisans (dont l'activité professionnelle est peu compatible avec un changement de mode, la voiture restant souvent nécessaire à leur activité) pour lesquels ce phénomène est moins marqué, ces changements ont touché l'ensemble des catégories socio-professionnelles.

Typologie des changements de mode principal depuis la crise (11 ans et plus, Nantes Métropole)

les utilisateurs provenant de... ont changé pour...



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Parmi les habitants ayant changé de mode de déplacement, 63 % étaient usagers des transports collectifs avant la crise sanitaire. Ceux-ci se sont reportés surtout vers la voiture comme conducteur (62 %), ainsi que vers le vélo (20 %) et la marche à pied (9 %).

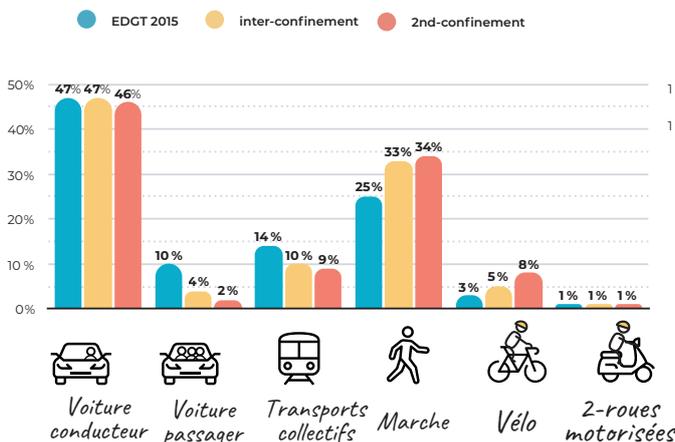
Un usager sur quatre (26 %) a suivi une logique inverse en abandonnant la voiture conducteur, au profit du vélo (48 % des changements de mode depuis la voiture), des transports collectifs (30 %) et de la marche (19 %). Le choix de délaisser la voiture au profit d'autres modes concerne surtout les habitants des secteurs intérieurs au périphérique, où les alternatives sont les plus simples.

Au regard des volumes des différents modes, la crise ne paraît pas expliquer seule les écarts entre 2015 et 2020 : une partie des changements modaux observés sont sans doute antérieurs. Il sera important de suivre cette répartition modale après la crise sanitaire afin de distinguer ce qui est conjoncturel de ce qui est durable.

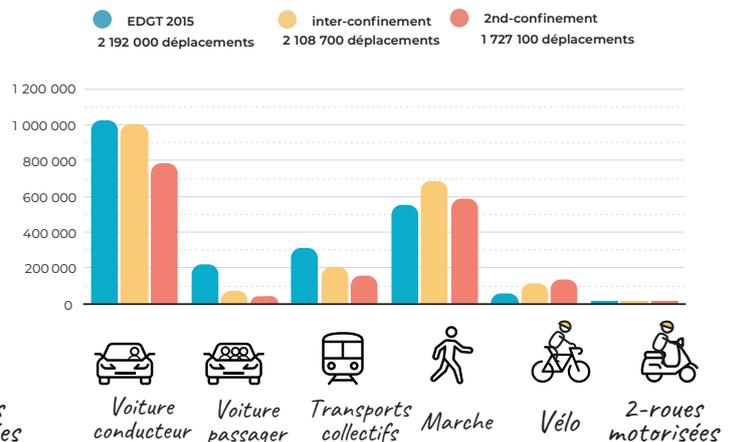
L'usage des transports collectifs recule au profit des modes actifs, celui de la voiture conducteur reste stable

Les pratiques ont aussi vu leur répartition évoluer de manière significative par rapport à la situation observée en 2020.

Parts modales (11 ans et plus, Nantes Métropole)



Volumes de déplacements selon le mode (11 ans et plus, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Fait marquant lié à la crise sanitaire, les modes « partagés », transports collectifs et voiture « passager », ont vu leur utilisation chuter fortement. Ce constat, qui n'est pas propre à la Métropole nantaise, peut relever de plusieurs facteurs : choix de limiter les contacts avec d'autres usagers, réduction des déplacements sur lesquels ces modes étaient principalement utilisés (travail et formation) ...

La voiture « conducteur » est toujours le mode principal de déplacement à l'échelle de la Métropole. Malgré la crise sanitaire et le report de certains usagers, sa part modale est restée constante depuis 2015. Du fait de la diminution de la mobilité générale d'une part et l'accroissement de la population d'autre part, les volumes de déplacements en voiture « conducteur » étaient comparables entre 2015 et l'inter-confinement, et n'ont diminué que lors du second confinement.

Les déplacements en modes actifs (marche, vélo) avaient déjà connu une progression de leurs parts modales à la rentrée 2020 par rapport à 2015. Leur usage s'est encore accru lors du second confinement, atteignant jusqu'à 42 % des déplacements sur la période.

Le passage d'une part modale vélo de 3 % en 2015 à 8 % pendant le second confinement revient à constater que les volumes de déplacements en vélo ont doublé entre ces deux périodes. Ce mode de déplacement a connu une augmentation particulièrement forte dans les secteurs les plus urbains (centralité nantaise). Les déplacements vélos des habitants de l'intérieur du périphérique représentent 74 % de la progression totale des déplacements vélo pour 2/3 de la population métropolitaine. Sa part modale est passée à 9 % dans la centralité et le reste des quartiers de l'intérieur du périphérique, pour 5 % à l'extérieur. Son usage a donc aussi progressé dans les secteurs extérieurs au périphérique de la Métropole nantaise, et souligne des pratiques davantage tournées vers la proximité.

Il est à noter que malgré les conditions particulières, et notamment de contrainte, liées à la période de confinement (augmentation des déplacements de proximité, fort accroissement au global de la marche et du vélo), les parts modales enregistrées sont encore en-deçà des objectifs fixés par le PDU.

Cela souligne l'ampleur des actions à activer pour parvenir aux changements de comportements attendus, en période normale de reprise de l'activité. Toutes choses égales par ailleurs, le maintien du volume de déplacements vélo enregistré pendant le second confinement rapporté au volume total des déplacements de la Métropole en 2015 (situation de référence des parts modales du PDU) ne produirait pas une part modale de 8 % mais d'environ 5 % à 6 %. Autrement dit, après le confinement, si le vélo reste à un niveau de pratique équivalente, sa part de marché sera d'environ 5 à 6 %, soit entre 2 et 3 points de plus qu'en 2015. L'échantillon du baromètre et la période d'observation invite donc à ne pas tirer de conclusions trop rapides sur la progression observée.

Une forte chute des transports collectifs et du covoiturage à l'inter-confinement, de la voiture au second confinement

Les dynamiques de parts modales varient selon la période d'enquête. Entre 2015 et octobre 2020 (inter-confinement), les habitants avaient réalisé 83 300 déplacements de moins.

Cette baisse est principalement portée par la voiture « passager » (moins 143 000 déplacements) et les transports collectifs (moins 108 000). La voiture « conducteur » avait légèrement reculé. Mais les habitants de la Métropole avaient effectué dans le même temps davantage de déplacements en modes actifs : + 133 000 déplacements quotidiens à pied, + 54 000 en vélo, portés notamment par les habitants de l'intérieur du périphérique qui avaient surtout délaissé ces modes au profit des modes actifs.

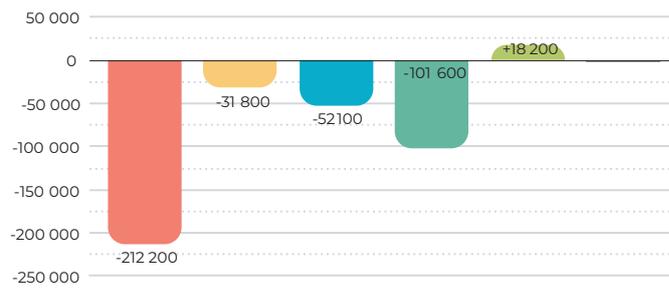
Modes de déplacements, détail des évolutions en volumes de déplacements

(11 ans et plus, Nantes Métropole)

entre 2015 et octobre 2020 (inter-confinement)



entre octobre 2020 et le second confinement



Entre octobre 2020 et le second confinement, les volumes de déplacements ont fortement chuté (moins 20 % ; moins 382 000 déplacements quotidiens), en lien avec les nouvelles restrictions décidées.

Seul le vélo a continué de progresser, tandis que tous les autres modes ont connu une baisse de leur utilisation. C'est principalement la voiture « conducteur » qui porte la baisse des déplacements à l'échelle métropolitaine pendant le second confinement (plus de 50 % de la diminution sur la période), devant la marche. Alors que leur usage s'était déjà fortement réduit, les transports collectifs et la voiture « passager » voient leurs volumes baisser encore de manière importante par rapport à leur volume initial. Nous sommes dans une situation inédite et le retour à la normale modifiera logiquement les usages observés. Mais dans quelle proportion ? Telle sera certainement une des questions centrales des politiques de mobilité à venir !

Des observations à moduler selon le type de déplacement

À l'échelle communale, la part modale de la voiture « conducteur » est la même qu'en 2015, à l'inter-confinement comme pendant le second confinement.

Le fort recul des transports collectifs observé à l'échelle communale est principalement lié aux déplacements réalisés par les habitants de Nantes (ou les autres communes de l'intérieur du périphérique) : ce sont ceux qui les utilisaient le plus, mais ils se sont largement reportés vers les alternatives en modes actifs qui étaient aussi facilitées. Cela se traduit par une plus forte proportion de déplacements réalisés en modes actifs (marche et vélo) à l'échelle communale.

Dès que l'on sort de sa commune de résidence, la voiture « conducteur » représente les 2/3 des déplacements (part stable). Les déplacements pour sortir de sa commune en transports collectifs conservent également une part modale assez stable quelle que soit la période, bien que leurs volumes diminuent de manière générale (baisse de la mobilité de l'ensemble de la population).

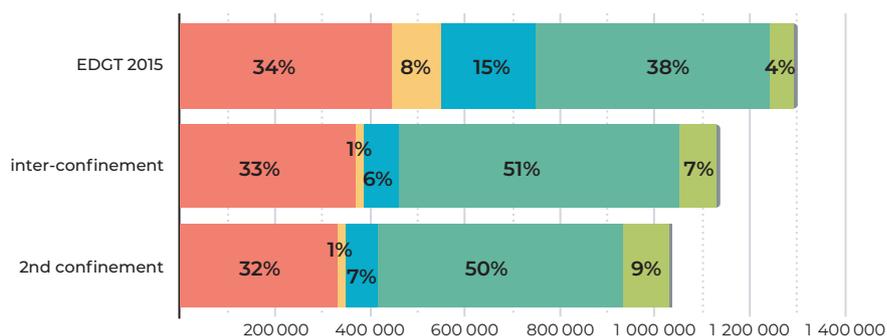
Dans les deux périodes, et à toutes les échelles, la diminution massive de l'usage de la voiture en tant que passager apparaît directement liée à la chute des déplacements pour le motif formation.

C'est un point de vigilance crucial des déplacements post-covid. Un retour moins fort des usagers des transports collectifs ou du covoiturage auraient des conséquences très fortes en particulier à l'heure de pointe.

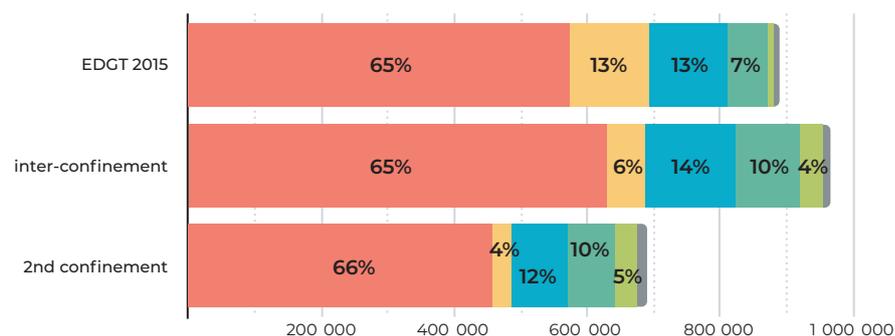
Modes de déplacements par typologie de déplacements

(11 ans et plus, Nantes Métropole)

internes à la commune de résidence



sortants de la commune de résidence



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Un peu moins de déplacements mais encore plus concentrés dans le temps

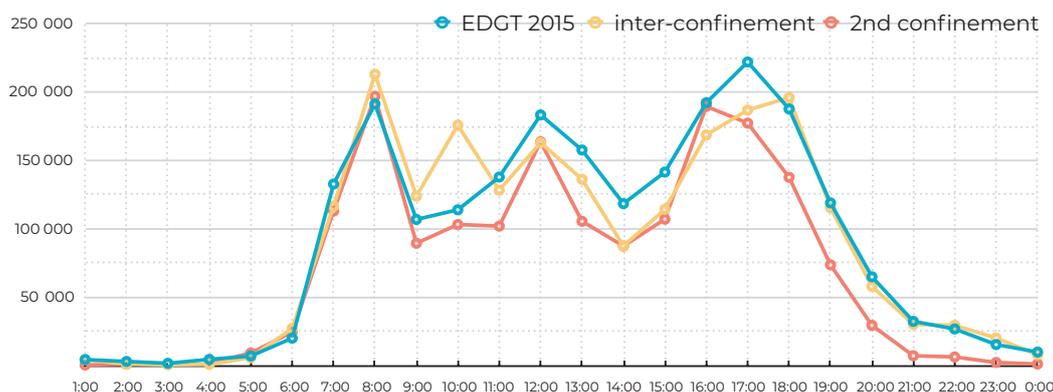
▀ Davantage de déplacements à l'heure de pointe du matin qu'en 2015

Malgré la diminution globale des volumes de déplacements par rapport à la situation d'avant crise, davantage de déplacements sont réalisés à l'heure de pointe du matin (volume de déplacements réalisés entre 8h et 9h) pendant l'inter-confinement.

Même avec une nouvelle réduction de 20 % des volumes de déplacements quotidiens entre l'inter-confinement et le second confinement, les déplacements à l'heure de pointe du matin étaient comparables à ceux de 2015. L'augmentation

de la demande en déplacements liée à l'augmentation de la population de ces 6 dernières années explique là encore ce résultat. Par rapport à 2019, les données trafic nous indique cependant une baisse de l'ordre de 20 à plus de 30 % selon les périodes. Cela traduit bien l'induction mécanique des déplacements depuis 2015 corrélée à l'augmentation de la population de Nantes Métropole et de son bassin de vie. Cela explique aussi que beaucoup de tendances sur les volumes de déplacements sont antérieures à la crise.

Volumes de déplacements des actifs selon l'heure de départ (11 ans et plus, tous modes et tous motifs, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

▀ Une hausse surtout liée aux déplacements des actifs pour le travail

Cela s'explique pour partie par l'augmentation du nombre d'actifs depuis 2015 et par leur mobilité supérieure à la moyenne des habitants de la Métropole.

Sur l'ensemble des pics de déplacements (heures de pointe du matin et du soir, pause méridienne), et aussi bien à l'inter-confinement que lors du second confinement, les actifs réalisent plus de déplacements qu'en 2015. Ils sont plus nombreux !

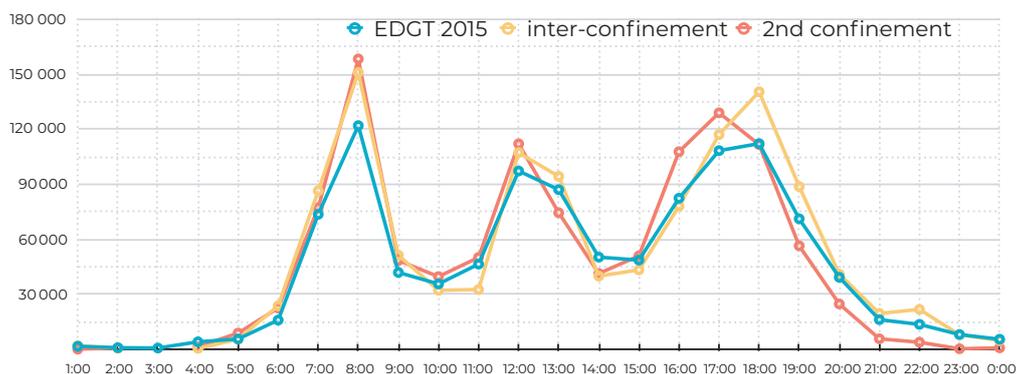
Ainsi, lors du second confinement, les actifs ont généré environ 30 000 déplacements supplémentaires à eux seuls entre 8h et 9h (+ 25 % par rapport à 2015), alors qu'un actif sur deux pouvait se trouver en télétravail.

Les volumes pour le motif travail lors de l'inter-confinement dépassaient ceux relevés en 2015 (et reviennent au niveau de 2015 lors du second confinement).

La baisse de l'activité générée par la crise économique résultant de la crise sanitaire (fermeture d'entreprises, activité suspendue...), mais aussi la progression du télétravail, ont limité l'augmentation des déplacements pour ce motif depuis 6 ans.

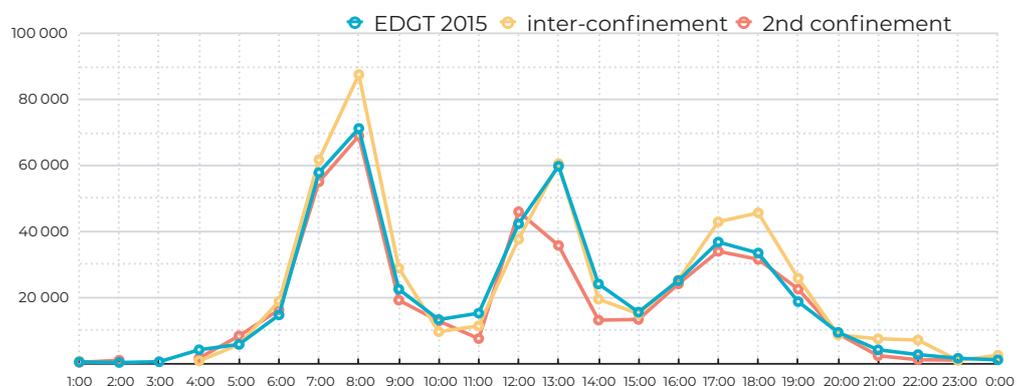
Mais cela n'a pas suffi à compenser l'augmentation globale de la population, et donc des déplacements.

Volumes de déplacements selon l'heure de départ (actifs occupés, tous modes et tous motifs, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

Volumes de déplacements pour le travail selon l'heure de départ (11 ans et plus, tous modes, Nantes Métropole)



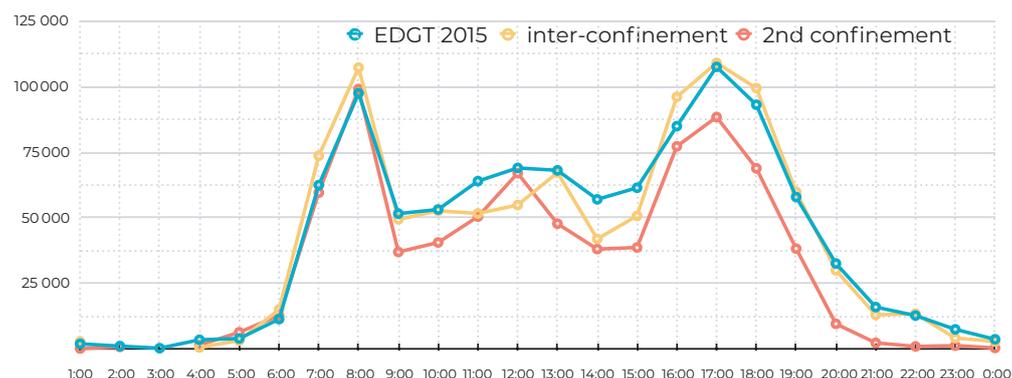
sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran

La pression automobile se maintient sur l'heure de pointe du matin

Tous motifs confondus, les volumes de déplacements en voiture « conducteur » observés à l'heure de pointe sont proches de ceux observés en 2015. Si les volumes de déplacements ont augmenté à l'heure de pointe du matin par rapport à 2015 (+ 13 %), l'augmentation a été un peu plus faible concernant la voiture (+ 10 % entre 2015 et octobre 2020). Entre l'inter-confinement et le second confinement, le volume de déplacements en voiture « conducteur » a baissé de 12 % à l'heure de pointe du matin.

Une période de transition va forcément s'opérer. La communication des collectivités locales pour valoriser la reprise des transports collectifs, du covoiturage, le maintien de l'usages des modes doux et la sensibilisation des acteurs économiques locaux pour maintenir une part de télétravail permettant de faciliter cette transition collective est à anticiper.

Volumes de déplacements en voiture conducteur selon l'heure de départ (11 ans et plus, tous motifs, Nantes Métropole)



sources : EDGT 2015, baromètre 2020, traitements Auran



CONCLUSIONS & ENJEUX

Ce premier baromètre apporte plusieurs enseignements sur les déplacements dans un contexte général de crise sanitaire. Si les observations sont globalement conformes à ce qui a pu être observé à travers d'autres études sur l'ensemble du territoire national, et ne témoignent pas de comportements exclusifs au territoire métropolitain, cela appelle à plusieurs constats et points de vigilance quant à l'évolution des mobilités à l'issue de la crise sanitaire.

Par rapport à la situation de référence d'avant Covid, on constate une baisse de 25 % de la mobilité individuelle des habitants de la Métropole lors du second confinement, ainsi qu'une hausse du nombre de personnes à ne pas se déplacer. Ces causes sont conjoncturelles, mais demandent un suivi des effets selon les profils : de nombreux habitants vont être durablement impactés par la crise actuelle (conséquences sanitaires, sociales, économiques...).

Malgré cette baisse de la mobilité, la forte dynamique démographique joue un rôle compensateur si on observe le temps long : les volumes globaux de déplacements restent très proches de ceux observés 6 ans auparavant, et les déplacements à l'heure de pointe se sont même accrus. La poursuite des dynamiques qui traversent le territoire va générer logiquement toujours plus de déplacements. Une accélération peut être attendue si un effet rebond en sortie de crise, lié aux multiples limitations des déplacements individuels, survenait. Aussi, la crise sanitaire a généré une modification des modes de vie. On a observé jusqu'à 44 % de la population active faisant du télétravail. Des changements de modes de transports se sont également opérés pour un habitant sur dix avec notamment une baisse des transports collectifs et du covoiturage et un progrès important du vélo et de la marche. Des choix qui n'ont pourtant pas fait reculer la part de la voiture dans les déplacements quotidiens.

Ces choix vont-ils être durables dans le temps ? Quelle anticipation du retour à la normale afin de limiter l'impact circulatoire de l'augmentation attendue de la demande en déplacements ? D'autant plus si elle devait être conjuguée à une baisse rapide de la pratique du télétravail et une lente reprise de l'usage des modes collectifs (transport collectif et covoiturage).

APUR, « La marche et le vélo plébiscités en période de crise sanitaire », juillet 2020

AUAT, « Le télétravail une révolution en cours ? », janvier 2021

AURAN, « Les déplacements des habitants de la Métropole nantaise », octobre 2016

Chronos, « L'Observatoire des mobilités émergentes - Hors-série spéciale crise COVID-19 », janvier 2021

France Stratégie, « Mobilités et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ? », septembre 2020

Forum Vies Mobiles, « Dossier – Covid-19, confinement et mobilité », juin 2020

Forum Vies Mobiles, « Confinement » par V. Kaufmann, avril 2021

PUCA, « la crise sanitaire, accélératrice des transformations dans la mobilité ? », novembre 2020

Vélo & Territoires, « Fréquentation vélo et déconfinement », mai 2020

Pour aller plus loin

Dossier piloté par Clément Robelin (Chef de projet) avec l'appui de l'équipe de l'Auran