



## Les synthèses de l'Auran

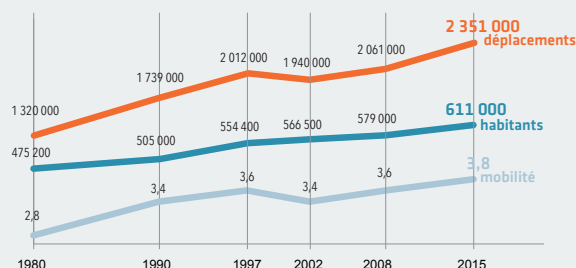


# MOBILITÉ DES HABITANTS

La mobilité se définit comme le nombre de déplacements réalisés quotidiennement par un habitant du territoire. Le lien entre lieu du domicile et lieu des activités conditionne pour beaucoup le quotidien et donc le nombre de déplacements réalisés au cours d'une journée. Ce cahier consacré aux résultats de l'enquête déplacements fait la synthèse des principales évolutions perceptibles depuis 15 ans sur la métropole nantaise.

### QUELLE MOBILITÉ DES HABITANTS ?

Peu ou prou, ce sont entre 3 et 4 déplacements qui sont réalisés chaque jour en moyenne. Depuis 2002, cette mobilité progresse légèrement : ainsi, en 2015, les habitants de la métropole nantaise réalisent 2 351 000 déplacements quotidiens soit une mobilité moyenne de 3,8 déplacements par personne et par jour.



### UNE MOBILITÉ INDIVIDUELLE QUI PROGRESSE LENTEMENT

La mobilité individuelle a tendance à augmenter depuis 2002, ce qui n'est pas sans conséquence sur les volumes de déplacements qui s'accroissent à un rythme plus rapide que celui de la population. La population de Nantes Métropole a progressé de 0,9 % par an sur la période 2007-2012 contre 1,5 % par an pour les déplacements.

En considérant une population sur Nantes Métropole de 680 000 habitants à l'horizon 2030, et si le taux de mobilité de la population reste à son niveau actuel, ce sont 270 000 déplacements quotidiens supplémentaires qui seront générés uniquement par la croissance démographique.

Un habitant de la métropole réalise en moyenne

**3,8 déplacements par jour** (4,1 pour les personnes de 5 ans et plus)

La mobilité individuelle progresse sur l'ensemble des secteurs de la métropole depuis 2002

Le nombre moyen de déplacements par personne est le même pour les habitants de l'intérieur et de l'extérieur du périphérique, pour les habitants du nord Loire et du sud Loire

Au total, les habitants de la métropole réalisent chaque jour

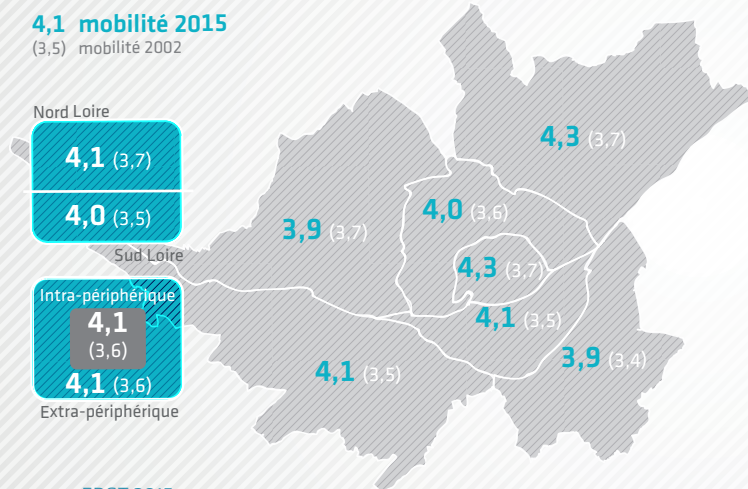
**2,3 millions de déplacements**

En lien avec les dynamiques démographiques de la métropole, les déplacements des habitants des secteurs extérieurs au périphérique sont ceux qui augmentent le plus rapidement

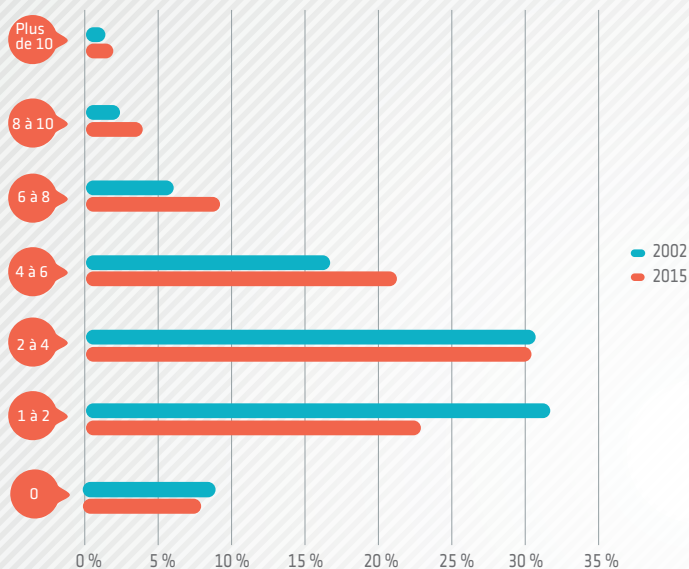
Le nombre d'immobiles diminue

À retenir

## Nombre moyen de déplacements quotidiens selon les différents secteurs de Nantes Métropole (5 ans et +)



## Part des habitants selon le nombre de déplacements effectués chaque jour (5 ans et +)



## UNE PROGRESSION DE LA MOBILITÉ SUR L'ENSEMBLE DES SECTEURS DE LA MÉTROPOLE

La mobilité individuelle est en augmentation quel que soit le secteur de résidence.

Le phénomène d'homogénéisation de la mobilité individuelle observé en 2002 entre Nord et Sud Loire, et entre Intra et Extra-périphérique, est confirmé en 2015 : le taux de mobilité a évolué de manière comparable et s'établit en moyenne à 4,1 déplacements par jour (personnes de 5 ans et plus). Un phénomène notamment lié à la diffusion de l'urbanisation et des modes de vie associés.

Quelques différences subsistent entre les secteurs mais dans des proportions qui ne permettent pas d'en tirer des conclusions, d'autant que le taux de mobilité reste un indicateur agrégé qui peut masquer beaucoup de différences dans les pratiques de déplacements.

## MOINS D'IMMOBILES, PLUS D'HYPERMOBILES

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette variation de la mobilité. Entre 2002 et 2015, les personnes qui ne se sont pas déplacées (vacances, RTT, arrêts maladies, autres motifs...) ont diminué passant de 9 % à 8 %. Là encore cette baisse du nombre d'immobiles est visible sur tous les secteurs de la métropole. L'analyse de l'immobilité à travers la structure par âge ou encore le type d'activités ne révèle pas de facteur discriminant. La part des immobiles baisse quels que soient les profils observés.

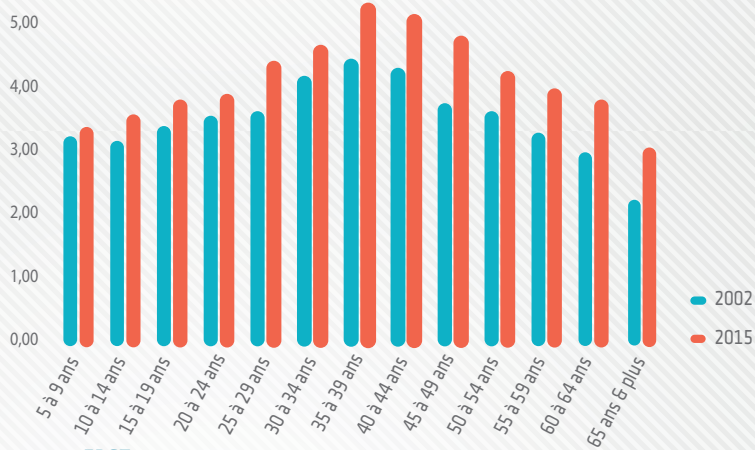
Aussi, on observe depuis 2002 une baisse du nombre de personnes qui réalisent entre 1 et 2 déplacements par jour au profit de celles qui effectuent plus de 4 déplacements par jour, en particulier chez les 25-29 ans, les 35-50 ans, les étudiants, les travailleurs à temps plein ou partiel.

La diminution du nombre d'immobiles combinée à la progression de celui des hypermobiles impactent directement l'augmentation de la mobilité individuelle des habitants de la métropole.



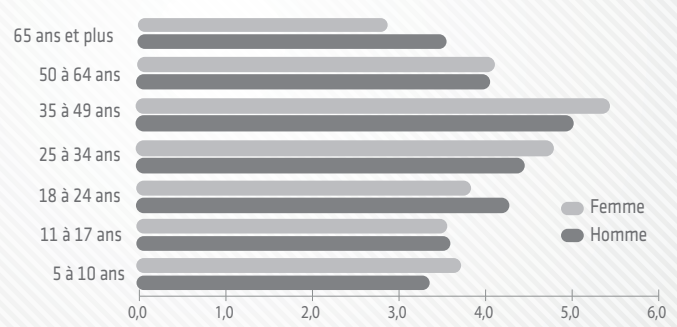
La mobilité traduit le fait de se déplacer. Elle ne traduit en rien, dans cette enquête, le caractère plus ou moins contraint du déplacement, s'il est choisi ou subi. Il ne faut pas forcément traduire directement la hausse de mobilité par un progrès. Au delà des conséquences de l'augmentation du volume de déplacements, un même déplacement peut être vécu différemment par deux personnes selon qu'elles aient le sentiment de le maîtriser ou non (coût, choix du mode, temps, motifs...).

### Nombre moyen de déplacements des habitants de Nantes Métropole selon la tranche d'âge (5 ans et +)



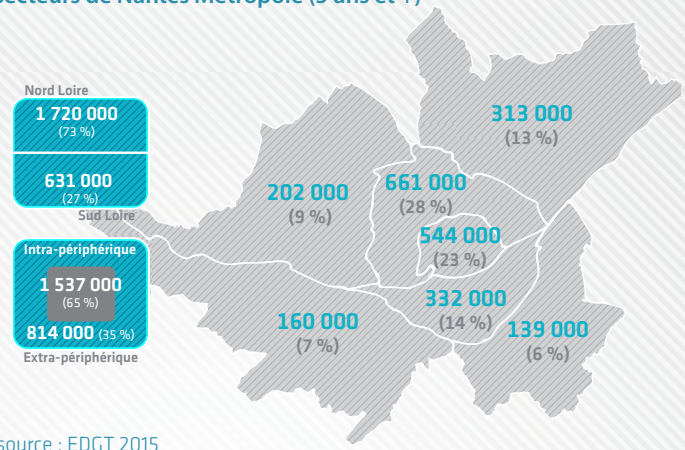
source : EDGT 2015

### Nombre moyen de déplacements par jour des habitants de Nantes Métropole selon le sexe et l'âge (5 ans et +)



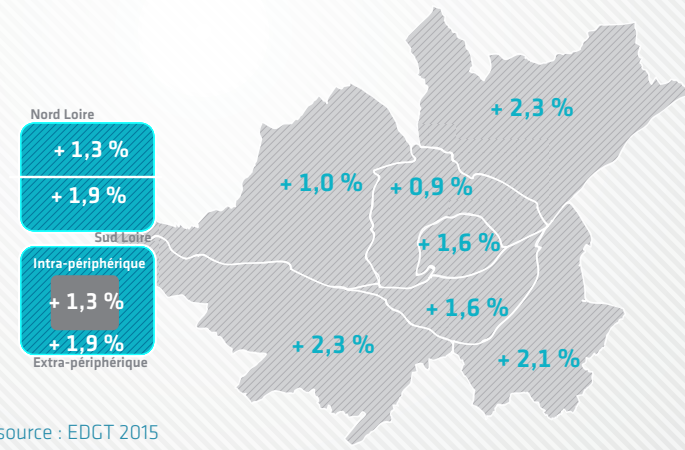
source : EDGT 2015

### 2 351 000 déplacements quotidiens : volumes et parts des déplacements réalisés par les habitants des différents secteurs de Nantes Métropole (5 ans et +)



source : EDGT 2015

### Taux de variation annuelle des déplacements générés par les habitants des différents secteurs de Nantes Métropole (5 ans et +)



source : EDGT 2015

## PLUS DE PERSONNES ÂGÉES DE PLUS EN PLUS MOBILES

Les classes d'âges les plus mobiles restent celles comprises entre 35 et 44 ans. Mais l'analyse croisée de l'évolution de la mobilité selon l'âge et l'évolution du poids de chaque tranche d'âge dans la population totale révèle que les plus de 55 ans connaissent à la fois une progression de leur mobilité individuelle (entre 0,7 et 1 déplacement par jour supplémentaire en moyenne depuis 2002) et une progression du poids qu'ils représentent dans la population totale (+2 pts depuis 2002). Cette double progression impacte également la hausse de la mobilité individuelle des habitants de la métropole.

## FEMME / HOMME, UNE MOYENNE QUI CACHE DES DIFFÉRENCES

Avec 4,1 déplacements par personne et par jour, la mobilité des femmes est comparable à celle des hommes. Le détail par tranche d'âge montre cependant des différences marquées. De 25 à 65 ans, la mobilité des femmes est supérieure à celle des hommes. Ces différences sont essentiellement liées au plus grand nombre d'activités, notamment parentales, que doivent enchaîner les femmes dans ces classes d'âge. A partir de 65 ans et plus, la possession du permis de conduire explique pour partie la plus faible mobilité des femmes. Bien qu'il y ait un fort rattrapage depuis 20 ans, 80 % des femmes de plus de 65 ans possèdent le permis de conduire contre 96 % des hommes.

## COMBIEN DE DÉPLACEMENTS ?

### 2/3 DES DÉPLACEMENTS RÉALISÉS PAR LES HABITANTS DE L'INTÉRIEUR DU PÉRIPHÉRIQUE...

Le taux de mobilité sur le territoire de la métropole étant relativement homogène, le nombre de déplacements émis par chaque secteur de la métropole est lié à son nombre d'habitants. Ainsi, les habitants des secteurs de l'intérieur du périphérique représentent 2/3 des habitants de la métropole et génèrent 65 % des déplacements.

### ... MAIS UNE DYNAMIQUE PLUS FORTE POUR LES HABITANTS DE L'EXTÉRIEUR DU PÉRIPHÉRIQUE

Les habitants des secteurs de l'intérieur du périphérique réalisent le plus grand nombre de déplacements. Cependant, les déplacements des habitants de l'extérieur du périphérique connaissent les plus forts taux d'augmentation annuelle depuis 2002 (les déplacements de l'ensemble des habitants de l'intérieur du périphérique progressent de 1,3 %/ an contre 1,9 %/ an pour les habitants de l'extérieur). On constate le même écart entre les déplacements des habitants du nord Loire (+1,3 %/ an) et les habitants du sud Loire (1,9 %/ an). Ces évolutions sont là encore à rapprocher des dernières évolutions démographiques issues du recensement qui traduisent les mêmes tendances.

## Évolution de la population des communes de Nantes Métropole

Commune	Population 2013	Variation annuelle 2008-2013 (%)	Commune	Population 2013	Variation annuelle 2008-2013 (%)
Basse-Goulaine	8 361	+ 1,07	Nantes	292 718	+ 0,66
Bouaye	6 555	+ 2,61	Orvault	24 922	+ 0,39
Bouguenais	18 662	+ 2,14	Rezé	39 568	+ 0,86
Brains	2 640	+ 0,80	Saint-Aignan de Grand Lieu	3 779	+ 1,69
Carquefou	18 646	+ 1,38	Saint-Herblain	43 784	+ 0,28
Couëron	20 084	+ 1,80	Saint-Jean-de-Boiseau	5 449	+ 2,85
Indre	4 104	+ 1,46	Saint-Léger-les-Vignes	1 602	+ 2,06
La Chapelle-sur-Erdre	18 412	+ 1,57	Saint-Sébastien-sur-Loire	25 610	+ 0,69
La Montagne	5 988	- 0,03	Sainte-Luce-sur-Loire	14 170	+ 3,91
Le Pellerin	4 719	+ 2,03	Sautron	6 968	+ 0,31
Les Sorinières	7 754	+ 1,34	Thouaré-sur-Loire	8 750	+ 3,14
Mauves-sur-Loire	3 133	+ 1,12	Vertou	22 820	+ 1,27

source : Insee, RGP 2008 et 2013



A l'échelle de Nantes Métropole, l'augmentation du nombre de déplacements est liée à une double dynamique : une croissance de la population et une augmentation de la mobilité individuelle, notamment chez les seniors. D'ici 2030, 270 000 déplacements supplémentaires sont attendus sur la métropole.

Comment absorber de plus en plus de déplacements alors qu'ils progressent plus vite dans les secteurs extérieurs au périurbain, plus dépendants à la voiture particulière ? Comment accélérer le report modal notamment sur ces secteurs périurbains ?

**LEVIERS : interventions en priorité sur les déplacements les « plus simples » à capter : la proximité via les modes actifs (piétons, cyclistes), les liaisons périphérie-centre via le covoiturage, les transports en commun, l'intermodalité...**

Questions pour demain

EDGT 2015, sous maîtrise d'ouvrage du CD44, Nantes Métropole, CARENE, CAP Atlantique

Dossier piloté par Laurent Fouin (chef de projet) avec l'appui de l'équipe de l'Agence - imprimé sur du papier 100 % recyclé