

Les synthèses de l'Auran

Quels enjeux derrière la baisse de la mobilité individuelle ?

La question de la mobilité des biens et des personnes est plus que jamais au centre d'enjeux importants tant pour l'individu que pour les collectivités, avec des impacts sensibles sur le budget des ménages, le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique, l'accès à l'emploi ou encore l'occupation de l'espace.



Diminuer sensiblement l'empreinte économique, écologique, sanitaire et foncière de la mobilité passera par la mobilisation de nombreux leviers : report vers des modes de transport moins émissifs et consommateurs d'espace que l'autosolisme, amélioration de l'usage et de l'efficacité énergétique des véhicules ..., mais pourrait également passer par une meilleure maîtrise de la demande en mobilité. Le meilleur déplacement serait-il celui que je ne fais pas ? Encore faut-il savoir de quels déplacements il s'agit.

Alors que le nombre de déplacements par jour et par personne est relativement stable depuis 30 ans, une baisse de cette mobilité individuelle s'observe aujourd'hui sur le territoire nantais et national, passant environ de 4 à 3 déplacements par jour par personne.

En 2020, la crise sanitaire liée à la Covid-19 nous a collectivement amenés à diminuer nos déplacements de manière directe et soudaine (confinements successifs, restrictions à la mobilité), ou de manière indirecte en confortant notamment des pratiques émergentes (télétravail, achats en ligne). Par ailleurs, le contexte économique inflationniste actuel est susceptible de poursuivre cette tendance, en fragilisant toujours plus le budget transport des ménages les plus vulnérables. Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de comprendre cette baisse de la mobilité individuelle pour mieux interroger notre capacité à réduire nos déplacements. Cette évolution est-elle en tout point bénéfique, ou appelle-t-elle à de nouvelles mesures d'accompagnement ?



Cette Synthèse de l'Auran vise ainsi à préciser cette tendance, à voir qui elle concerne au sein du territoire, en identifier les causes potentielles, et enfin à mettre en lumière ses impacts possibles pour les individus et la collectivité. Ces premiers éléments pourront être approfondis par l'exploitation de la future Enquête Ménage Déplacement prévue en 2024-2025 sur l'ensemble de la

Loire-Atlantique.

Chiffres clés

3,4
déplacements /
jour / habitant

de plus de 18 ans de Nantes Métropole en 2022 (contre 4,2 en 2015, soit une baisse de l'ordre de -20 %)

20%
des habitants

de Nantes Métropole de plus de 18 ans réalisent 6 déplacements et plus par jour (contre 31 % en 2015, soit une baisse de l'« hypermobilité »)

~~CO₂~~



13,4%

du commerce de détail est du e-commerce en 2021 (contre 9,8 % en 2019)

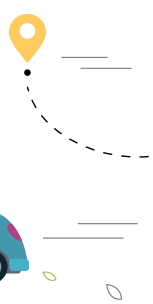
24



43%
des actifs

de Nantes Métropole déclarent pratiquer du télétravail en 2022 (contre 30 % en 2020 avant le second confinement lié à la Covid-19)





La fin du mythe de l'ultra-mobilité ?



Mobilité et liberté individuelle : déplacement choisi ou déplacement subi ?

La question de la mobilité est étroitement associée à la question de la liberté, particulièrement à l'époque contemporaine où l'accès à celle-ci s'est fortement démocratisée avec notamment les inventions successives du train, de l'automobile ou encore de l'avion.

La liberté se caractérise ainsi notamment par la capacité à se mouvoir autant que l'on veut, quand on le veut. Il est rapidement apparu essentiel d'apporter à chacun la capacité de se déplacer, conformément à ses besoins, et ce quelle que soit sa situation géographique ou économique.

Pour autant, il existe des mobilités différentes d'un individu à un autre, d'un territoire à un autre. Selon que l'on habite plus ou moins loin de son lieu de destination (notamment son lieu de travail), selon les alternatives possibles pour réaliser son déplacement et leurs coûts, on a plus ou moins le choix sur les conditions de son déplacement. La mobilité peut alors s'avérer contraignante pour les individus, voire subie : stress, perte de temps, impact sur le budget des ménages. Le caractère subi de la mobilité peut se définir de deux manières. D'une part, par la nature même du déplacement que l'on est éventuellement contraint de réaliser (aller au travail, aller étudier ...), et d'autre part, par les modalités du déplacement réalisé (mode de transport, horaires, itinéraires, ...). Les déplacements subis ne seront ainsi pas les mêmes selon les personnes, qui peuvent cumuler les contraintes.

Dès lors, il s'agit de s'assurer que la baisse de la mobilité individuelle observée, qui peut être bénéfique pour les habitants (temps, budget) comme pour la collectivité (baisse des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), baisse de la pollution, baisse de la saturation des offres et infrastructures de transport), se fait en garantissant à tous une mobilité choisie. Cette diminution de la mobilité ne doit pas s'apparenter à un renoncement synonyme de dégradation de la qualité de vie (frein à l'emploi, à la formation, à la pratique d'une activité culturelle ou sportive ...). Le meilleur déplacement serait alors le déplacement subi que je ne fais pas.



Mobilité et attractivité des territoires : l'hypermobilité, synonyme de qualité de vie ?

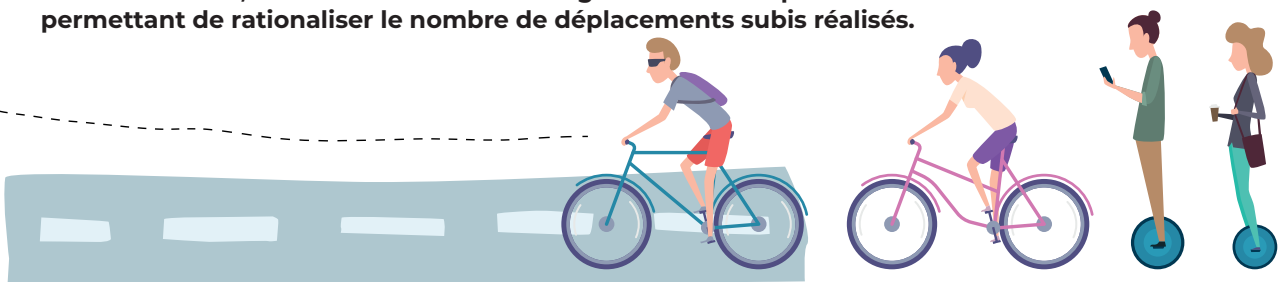


La mobilité a longtemps été connotée positivement, synonyme de liberté donc, mais également de dynamisme, de voyage, de soif de découverte. Toutefois, au quotidien, cette même mobilité peut être contraignante : embouteillage, retards, insécurités ...

L'image de la mobilité est ainsi pleine de contrastes, où selon l'heure, le lieu et les modalités, l'expérience apparaît plus ou moins plaisante. La croissance de la mobilité peut être alternativement présentée comme une preuve de vitalité (économique, sociale ...) ou le signe d'une dégradation de la qualité de vie des habitants (pollution, saturation des infrastructures de transport ...).



Dès lors, l'enjeu est de voir si cette tendance à la baisse de la mobilité constitue une opportunité pour ajuster les politiques publiques de mobilité. En d'autres termes, est-il possible d'accompagner voire d'amplifier cette dynamique ? L'organisation de l'espace, des offres de mobilité ou encore des institutions, différentes actions de régulation des déplacements ... sont autant de leviers permettant de rationaliser le nombre de déplacements subis réalisés.



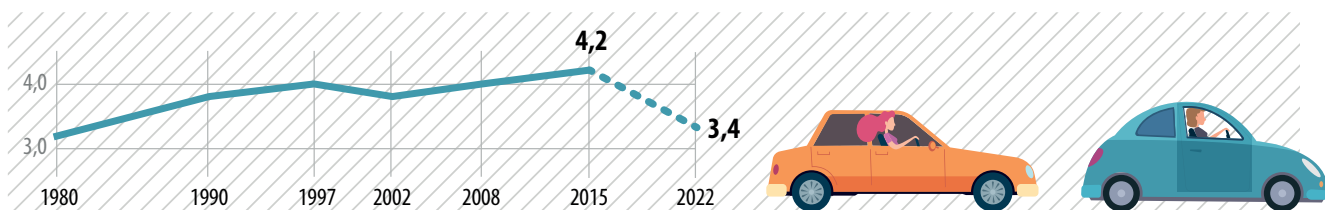
Une baisse de la mobilité individuelle observée sur la métropole nantaise et ailleurs en France, boostée par la crise sanitaire

Une baisse globale de la mobilité

La métropole nantaise a mené à l'automne 2022 une enquête sur un échantillon d'habitants concernant leurs pratiques de mobilité (baromètre mobilité / 3 200 personnes réparties sur 100 communes de l'aire d'attraction de Nantes). Celle-ci permet d'avoir des éléments de tendance sur les usages des habitants en la comparant aux différentes enquêtes déjà réalisées sur le territoire, et notamment l'Enquête Déplacement Grand Territoire menée en 2015 dont la méthodologie est plus robuste (20 800 personnes interrogées sur les quelques 200 communes de la Loire-Atlantique).

Deux principaux constats ressortent de cette enquête de 2022, d'une part une progression de l'usage de la marche et du vélo, et d'autre part, une nette baisse de la mobilité individuelle des habitants, c'est-à-dire du nombre de déplacements réalisés par une personne quotidiennement. C'est spécifiquement sur ce second point que porte la présente synthèse. Ainsi, alors que la mobilité individuelle des habitants de Nantes Métropole est relativement stable depuis 30 ans, elle a chuté de près 20 % entre 2015 et 2022.

Évolution de la mobilité individuelle des habitants de Nantes Métropole de plus de 18 ans



source : diverses enquêtes mobilité, Auran

Cette baisse de la mobilité individuelle est d'autant plus notable qu'elle aurait engendré une légère baisse du volume total de déplacements réalisés par les habitants de la Métropole. Ainsi, alors que la population de plus de 18 ans a cru de +16 % entre 2015 et 2022, le volume global de déplacements a baissé de -6 % sur cette même période ; c'est la première fois que l'on observe une diminution du nombre de déplacements des habitants, depuis qu'ils sont mesurés. Le temps long nous permettra de dire s'il s'agit d'une tendance conjoncturelle ou structurelle.

Évolution de la mobilité des habitants de Nantes Métropole de plus de 18 ans entre 2015 et 2022

ENQUÊTE	Nombre d'habitants de Nantes Métropole (+18 ans)	Mobilité quotidienne des habitants de Nantes Métropole (+18 ans)	Volume de déplacements quotidiens des habitants de Nantes Métropole (+18 ans)
EDGT 2015	474 000	4,2 déplacements / jour/ personne	2,0 millions
Baromètre 2022	552 000 (+16 % / 2015)	3,4 déplacements / jour/ personne	1,87 millions (-6 % / 2015)

source : Baromètre mobilité 2022 – Enquête Déplacement Grand Territoire 2015, Auran

Une baisse généralisée de la mobilité, des raisons variées qui se combinent

La baisse observée de la mobilité individuelle a été généralisée sur l'ensemble du territoire : elle semble avoir concerné toutes les classes d'âge, toutes les activités, et tous les territoires.

Évolution de la mobilité individuelle entre 2015 et 2022, selon l'âge, l'activité et le lieu de résidence

Classe d'âge*	Mobilité 2015 (+18 ans)	Évolution mobilité 2015-2022 (+18 ans)	Activité*	Mobilité 2015 (+18 ans)	Évolution mobilité 2015-2022 (+18 ans)	Domicile	Mobilité 2015 (+18 ans)	Évolution mobilité 2015-2022 (+18 ans)
18-24 ans	4,0	~ -25 %	Élève, étudiant	4,1	~ -25 %	Cœur de Nantes	4,4	~ -15 %
25-34 ans	4,6	~ -25 %	Actifs occupés	4,7	~ -20 %	NM resté intérieur périph.	4,1	~ -20 %
35-49 ans	5,2	~ -20 %	Sans profession	4,3	~ -30 %	NM extérieur périph.	4,2	~ -20 %
50-64 ans	4,1	~ -15 %	Retraité	3,4	~ -20 %	hors Nantes Métropole	4,1	~ -20 %
+ 65 ans	3,1	~ -20 %						

*habitants de Nantes Métropole

*habitants de Nantes Métropole

source : Baromètre mobilité 2022 – Enquête Déplacement Grand Territoire 2015, Auran

D'autre part, cette diminution de la mobilité semble avoir concerné l'ensemble des motifs de déplacement et la majorité des modes.

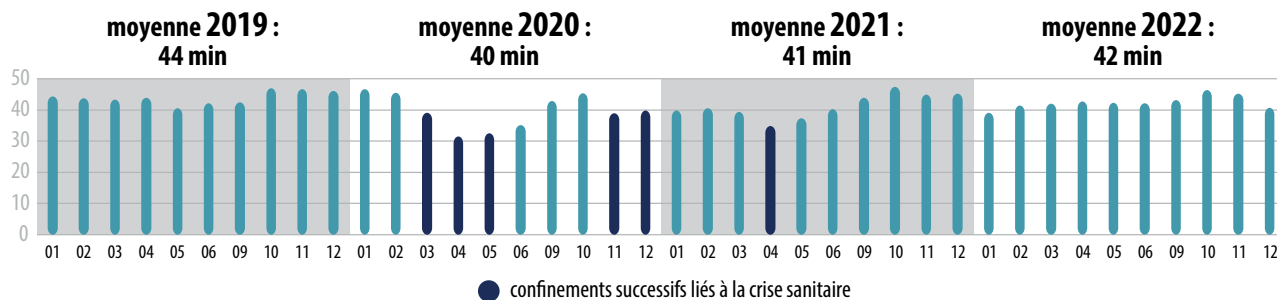
Indépendamment de la métropole nantaise, cette baisse de la mobilité a été constatée sur d'autres métropoles françaises sur lesquelles de récentes enquêtes ont été réalisées (Angers, Besançon, Bordeaux, Saint-Etienne, Toulon notamment) et laisse donc penser à une nouvelle tendance qui sera à surveiller dans les années à venir.

Alors, comment peut-on expliquer cette baisse généralisée de la mobilité ? Les causes sont probablement multiples.

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a indéniablement eu de nombreux effets sur les pratiques de mobilité, notamment en engendrant une baisse du nombre de déplacements réalisés. Durant les phases épidémiques, la crise a logiquement causé une baisse brutale de la mobilité (confinements successifs, restrictions à la mobilité nationale et internationale).

Mais de façon plus durable, cette crise a engendré une modification de certaines de nos manières de faire (télétravail, réunions à distance, achats en ligne), et a également sans doute eu des effets sur notre rapport aux autres et à l'espace public (repli sur soi, peur pour sa santé notamment pour les personnes les plus vulnérables).

Illustration de la baisse de mobilité liée à la crise sanitaire par l'évolution du temps moyen pour rejoindre le centre de Nantes en voiture, depuis les 113 communes de l'aire urbaine nantaise de 2010, à 8h00 en semaine



source : Metrosat, Auran, 2019-2022, hors vacances scolaires

On observe une variation mensuelle de l'accessibilité du centre de Nantes en voiture : les équilibres circulatoires sont fragiles et instables. La baisse de la mobilité liée à la crise sanitaire a logiquement eu pour effet une diminution des temps de parcours automobiles sur le territoire aux heures de pointe, particulièrement pendant les trois confinements. En 2022, le temps moyen pour rejoindre le centre Nantes (42 minutes) était encore inférieur à celui de 2019 (44 minutes), et ce malgré le dynamisme démographique.

Pour autant, et au-delà de la crise sanitaire, cette diminution de la mobilité individuelle est certainement engendrée par plusieurs autres facteurs (crise économique, crise énergétique), qui se combinent et se cumulent entre eux selon les individus. On peut ainsi formuler certaines hypothèses qui seront à approfondir et à mesurer dans le temps :

- ❖ **pour les actifs** : la baisse de la mobilité est stimulée par l'essor du télétravail et des réunions de travail à distance, mais également par le contexte économique contraint (inflation) ou la crise énergétique (hausse du coût des carburants) ;
- ❖ **pour les jeunes** : la baisse de la mobilité s'explique probablement par le contexte économique, une prise de conscience peut-être plus importante face aux enjeux climatiques, mais également par un repli sur soi depuis la crise sanitaire ou encore l'hyperconnectivité, et dans une moindre mesure par la télé-étude ;
- ❖ **pour les retraités** : la baisse de la mobilité s'explique peut-être par les effets de la crise sanitaire avec une certaine appréhension pour sa santé pour certaines activités, et là-encore par le contexte économique contraint.



❖ Une hausse des « immobiles » et une baisse des « hypermobiles »

Enfin, on constate que la baisse de la mobilité individuelle s'est globalement traduite de deux façons :

- ❖ une hausse de la part de la population dite « immobile », c'est-à-dire les personnes ne s'étant pas déplacé le jour de l'enquête (télétravail, maladie ...). Ainsi, 11 % des habitants de Nantes Métropole de plus de 18 ans ne se sont pas déplacés le jour de l'enquête, contre 9 % en 2015 ;
- ❖ une baisse du nombre d'« hypermobiles », c'est-à-dire les personnes ayant réalisé beaucoup de déplacements le jour de l'enquête. Ainsi, en 2022, 20 % des habitants de Nantes Métropole de plus de 18 ans réalisaient 6 déplacements et plus par jour, contre 31 % en 2015.

Concrètement, la baisse de la mobilité observée s'explique à la fois par la hausse des personnes ne sortant plus de chez elles et par la baisse de la mobilité des « mobiles » (nombre de déplacements des personnes s'étant déplacé) : autrement dit, les habitants se déplacent moins quand ils se déplacent.

Ces premiers éléments de tendance seront bien évidemment à confirmer dans le temps, notamment grâce à l'exploitation de la future Enquête Ménage Déplacement prévue en 2024-2025 sur l'ensemble de la Loire-Atlantique (méthodologie et fiabilité comparables à l'enquête de 2015). Il s'agira alors de mesurer finement l'évolution de la mobilité des différents profils d'habitant du territoire (jeunes, seniors, actifs, personnes en recherche d'emplois ...). Les situations étant diverses, les enjeux seront nécessairement multiples.



Essor du télétravail et des achats en ligne : le rôle d'accélérateur de la crise sanitaire liée à la Covid-19 sur le changement de pratiques

En obligeant un grand nombre d'individus et d'entreprises à les expérimenter (et/ou à créer les conditions à leur pratique : organisation, matériel informatique ...), la crise sanitaire liée à la Covid-19 a accompagné le développement des pratiques du télétravail et de l'achat en ligne.

La pratique du télétravail s'est ainsi fortement développée sur le territoire, puisque selon le baromètre mobilité de 2022, 43 % des actifs de Nantes Métropole déclaraient pratiquer du télétravail, contre 30 % en 2020 avant le second confinement. De plus, même si tous les métiers ne sont évidemment pas concernés, la pratique s'est élargie en touchant un plus grand nombre d'activités. En moyenne, en 2022, la moitié des télétravailleurs le faisaient au moins un jour par semaine (avec toutefois une forte disparité d'usage, notamment selon les métiers).

Le e-commerce, de son côté, ne cesse de gagner du terrain sur le commerce traditionnel. Ainsi, selon la Fédération E-commerce et Vente À Distance (FEVAD), il représentait, en 2021, 13,4 % du commerce de détail contre 9,8 % en 2019.

Les perspectives d'une baisse durable de la mobilité individuelle

Les principaux leviers pour pérenniser la baisse de la mobilité subie et le poids du numérique



Plusieurs actions existent afin de pérenniser la baisse de la mobilité subie. On peut regrouper les solutions selon deux familles distinctes : « je ne me déplace pas » et « je me déplace moins loin ».

« **Je ne me déplace pas** » : il s'agit ici d'éviter tout déplacement qui n'apparaît pas nécessaire.

Que ce soit pour le travail (télétravail), pour les études (télé-études) ou la formation (téléformation), les achats (e-commerce), les démarches administratives (informatisation des démarches), la santé (télé-médecine) ou même certaines activités de loisir (cours de sport en ligne), le numérique permet de gérer un grand nombre d'activités depuis son domicile ou le lieu de son choix sans nécessairement se déplacer. Au-delà du déplacement domicile-travail, il est également possible de diminuer le nombre de déplacements professionnels (réunions, conférences ...), en favorisant les solutions de visio-conférence. Sur cette première famille de solutions, le choix appartient essentiellement à l'individu et les collectivités locales disposent de relativement peu de latitude pour agir en dehors d'un accompagnement du développement du numérique, et d'une activité de conseil en mobilité pour agir sur les usages (notamment auprès des entreprises).

« **Je me déplace moins loin** » : il s'agit ici de jouer sur la longueur du déplacement et non nécessairement sur le déplacement en lui-même, on ne cherche pas à diminuer le nombre de déplacements, mais le nombre de kilomètres réalisés notamment seul en voiture.

Pour le travail, le développement d'espaces de co-working peut permettre de diminuer les distances réalisées par les actifs. Par ailleurs, l'aménagement du territoire par la recherche d'une meilleure mixité des activités / équipements, un meilleur maillage de certains services précis, ou encore une organisation adaptée de l'espace, des offres de mobilité et des institutions peuvent permettre de diminuer la longueur de déplacements (pour me rendre à la boulangerie la plus proche, encore faut-il qu'elle existe, qu'elle soit accessible, et ouverte à des horaires adaptés). Les politiques d'aménagement jouent également un rôle sur le temps long, même s'il apparaît très compliqué de « rapprocher lieu de vie et lieu de travail », et ce pour plusieurs raisons :

- ❶ la conciliation entre les aspirations des personnes au sein d'un même ménage pour leur lieu de vie est complexe et dépasse largement la seule question de la proximité du lieu de travail : cadre de vie, services et équipements divers, caractéristiques du logement ...
- ❷ les prix du marché immobilier contraignent fortement les parcours résidentiels des ménages
- ❸ les ménages changent davantage d'emplois que de logement au cours de leur vie
- ❹ certaines tendances actuelles risquent d'accentuer cette difficulté : essor du télétravail, carrières de plus en plus longues ...

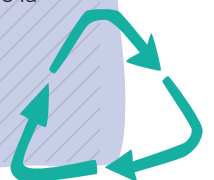


L'enjeu climatique d'une meilleure maîtrise de la demande de mobilité

L'Auran a coréalisé en 2021 avec l'Ademe une étude sur la décarbonation de la mobilité quotidienne des habitants en Loire-Atlantique. **Cette étude avait fait apparaître le réel potentiel d'une meilleure maîtrise de la mobilité des habitants dans l'atteinte des objectifs de baisse des émissions de GES à l'horizon 2030.**

En effet, l'étude faisait apparaître une baisse potentielle des émissions de GES de l'ordre de -24 % à -57 % par rapport à une situation fil de l'eau 2030 selon des scénarios plus ou moins volontaristes. Sur cette baisse, l'étude établissait la ventilation suivante selon trois grandes familles d'action :

- ❶ **ÉVITER** pour limiter la demande en déplacement (la baisse de la mobilité individuelle) ~ 19 % à 21 % de la baisse
- ❷ **CHANGER** pour optimiser les usages (report modal) ~ 8 % à 14 % de la baisse
- ❸ **AMÉLIORER** pour augmenter l'efficacité énergétique des pratiques (motorisation, taille et usage du véhicule) ~ 67 % à 71 % de la baisse



Les effets « rebond », difficilement mesurables aujourd'hui, d'une baisse généralisée de la mobilité individuelle

La diminution de la mobilité individuelle offre donc potentiellement un gain pour l'individu (temps, budget) et pour la collectivité (baisse des émissions de GES, baisse de la pollution, baisse de la saturation des offres et infrastructures de transport). Pour autant, les effets réels de cette baisse, si elle venait à se conforter dans la durée, sont plus compliqués à mesurer qu'il n'y paraît.

Tout d'abord, il n'est pas du tout évident, notamment dans le cadre de l'inflation actuelle contraignant fortement le budget des ménages, que la baisse de mobilité se fasse sur les déplacements subis (travail par exemple) et non sur les déplacements choisis (les loisirs), ce qui n'aura alors pas les mêmes effets sur la qualité de vie des habitants.



Plus globalement, cette non-mobilité peut avoir des effets rebonds : la baisse observée sur la mobilité quotidienne pourrait engendrer une hausse de la mobilité le week-end, ou encore un transfert sur le transport de marchandises.

En 2002, Jean-Pierre Orfeuil et Danièle Soleyret avançaient l'hypothèse de « l'effet barbecue », selon laquelle les habitants des territoires denses (centre-ville ...) compenseraient une mobilité quotidienne peu énergivore (petits déplacements, usage de la marche du vélo ou des transports en commun) par des mobilités occasionnelles de fin de semaine et des vacances plus énergivores (usage de l'avion, grands déplacements en voiture), au contraire des habitants de territoires plus ruraux. Cette hypothèse, bien que controversée, a le mérite de mettre en regard mobilité de la semaine et mobilité du week-end. Dans le cas de la baisse de la mobilité individuelle, il s'agit donc de s'assurer que les gains observés en semaines n'engendreraient pas d'effets rebonds le week-end.

Concernant le recours à l'achat en ligne au détriment de déplacements d'achat, là-encore le gain observé par cette non-mobilité chez l'individu peut engendrer une hausse des flux logistiques pour répondre au développement du e-commerce. Selon les modalités d'organisation de ce transport de marchandises (niveau d'optimisation des flux et des tournées, taille et performance énergétique des véhicules), les effets pour la collectivité seront plus mitigés (pollution, émissions de GES, occupation de l'espace public ...). Par exemple, l'explosion de la livraison de repas à domicile pose de nombreuses questions sur ses impacts sociaux, spatiaux, économiques ou encore environnementaux.

Enfin, différentes études menées sur le télétravail ont mis en avant le fait que les gains observés s'accompagnaient souvent d'effets rebonds (déplacements supplémentaires, consommation énergétique liée à l'usage de la visioconférence, consommations énergétiques du domicile) pouvant en réduire les bénéfices, notamment environnementaux.

Cette tendance à la baisse de la mobilité est nouvelle, et il est nécessaire de la suivre dans le temps afin de comprendre le phénomène dans sa globalité.

Un risque de perte de lien social dans un monde hyperconnecté ?

On peut s'interroger pour finir sur l'impact potentiel de cette baisse de la mobilité individuelle sur le lien social entre les individus. Le recours au numérique et aux technologies de la communication joue aujourd'hui un rôle majeur sur cette tendance observée. Or, la technologie transforme notre vie quotidienne, impliquant de fait, une société de plus en plus connectée qui affaiblit les interactions sociales.

Une étude de 2019 du Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie établissait le lien direct entre isolement relationnel et mobilité restreinte. Il est ainsi nécessaire de mesurer le risque que la baisse de la mobilité puisse engendrer une diminution quantitative des liens sociaux (le numérique se substituant à certains lieux habituels de sociabilité : travail, commerces, services...), mais également une altération qualitative des échanges (moins de contacts directs et d'interactions physiques). À ce titre, il est pertinent d'observer finement l'évolution de l'isolement social sur le territoire, notamment des individus les plus vulnérables (seniors, personnes à revenus modestes, jeunes), tout en s'assurant là-encore, que la diminution des déplacements ne soit pas synonyme de dégradation de la qualité de vie des habitants.





CONCLUSIONS & ENJEUX

Une baisse de la mobilité quotidienne des individus est observée depuis la crise sanitaire de 2020, sur le territoire nantais comme ailleurs en France. Cette tendance est certainement la résultante de plusieurs facteurs conjoncturels (effets directs et indirects de la crise sanitaire : essor du télétravail et de l'achat en ligne notamment, crise économique, crise énergétique), facteurs qui se combinent et se cumulent d'ailleurs entre eux selon les individus.

Cette baisse de la mobilité individuelle peut permettre d'offrir des gains pour les habitants (temps, budget) comme pour la collectivité (baisse des émissions de GES, baisse de la pollution, baisse de la saturation des offres et infrastructures de transport).

Sa poursuite, voire son amplification doit ainsi s'apparenter à une volonté d'optimisation de la vie des habitants, en ciblant les déplacements subis (démarches administratives, déplacements professionnels, navette domicile-travail ...) plutôt que les déplacements choisis (visites à des amis et à la famille, loisirs, culture ...), synonymes de bien-être.

Pour autant, cette baisse de mobilité observée, si tant est qu'elle se pérennise et qu'elle soit atteignable dans ces conditions, pose de nombreuses questions sur ses effets sur le plus long terme. Il ne faudrait pas que le remède soit pire que le mal.

En effet, la diminution du nombre de déplacements quotidiens par habitant peut avoir des effets « rebonds » sur les autres mobilités (hausse des flux de marchandises liées au développement du e-commerce, possibles déplacements supplémentaires causés par le télétravail, éventuelle compensation du budget « transport » économisé en semaine le week-end). Il apparaît ainsi essentiel de mettre en regard les trois grandes familles de déplacements que sont la mobilité quotidienne, la mobilité du week-end et des vacances et la mobilité des marchandises, pour mesurer globalement l'impact de cette nouvelle tendance. De plus, la diminution de la mobilité individuelle, portée par le développement du numérique et des technologies de la communication, pourrait altérer quantitativement et qualitativement les échanges entre les individus et de fait accroître l'isolement social.

Il est difficile à ce stade d'identifier des leviers actionnables par les collectivités pour agir sur la baisse de la mobilité, qui garantissent une amélioration de la qualité de vie des habitants. Les ressorts de cette nouvelle tendance sont multiples et les effets rebonds potentiels doivent être mesurés sur un temps long, pour s'assurer qu'elle soit positive et s'inscrive dans les transitions attendues pour répondre aux enjeux contemporains des territoires.

Ces premiers éléments de tendance et les questions qu'ils posent, sont autant de sujets qui seront à investiguer lors de la prochaine grande enquête sur les pratiques de mobilité qui devrait être réalisée à l'échelle de la Loire-Atlantique en 2024-2025.

- « Décarboner la mobilité, une transition pas très spontanée ... » - étude coréalisée Auran-Ademe - janvier 2021
- « Isolement relationnel et mobilité » - étude réalisée par la CRÉDOC (Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie) pour la Fondation de France - novembre 2019
- « La démobilité : travailler, vivre autrement » - Julien Damon - juin 2013
- « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? » - Recherche, Transports, Sécurité - volume 76 - Jean-Pierre Orfeuïl, Danièle Soleyret - 2002
- Baromètre mobilité - Nantes Métropole - 2022
- Enquête Déplacement Grand Territoire de Loire-Atlantique - Conseil Départemental de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Carene et Cap Atlantique - 2015

Dossier piloté par Vincent Caillard (Chef de projet) avec l'appui de l'équipe de l'Auran