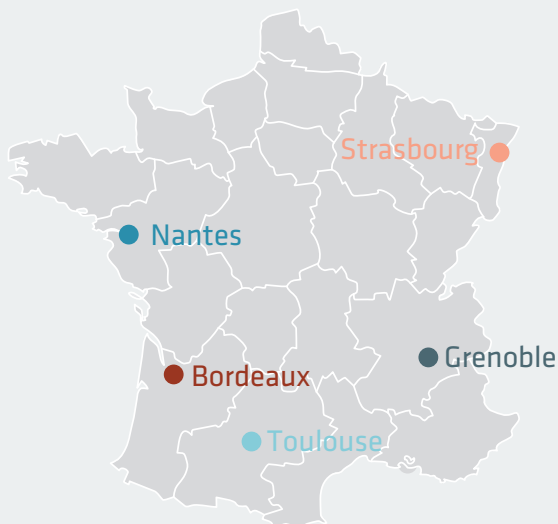




MOBILITÉ : COMPARAISON AVEC D'AUTRES AGGLOMÉRATIONS

Ce cahier consacré aux grands résultats de l'EDGT pour les habitants de la métropole nantaise présente une analyse comparée des principaux résultats avec d'autres grandes agglomérations françaises ayant également réalisé une enquête déplacement récemment : Bordeaux Métropole, Grenoble Alpes Métropole, Strasbourg Eurométropole et Toulouse Métropole.

Ces analyses permettent de remettre en perspective les constats observés sur la métropole nantaise sur les différents champs de la mobilité.



À retenir

Une mobilité plus forte qu'ailleurs et à la hausse sur Nantes Métropole



Un usage de la voiture plus important que sur les agglomérations de Grenoble et Strasbourg



Un usage du vélo plus faible



Un usage des TC élevé

Une répartition des motifs de déplacement globalement similaire

Des déplacements en voiture plus longs en moyenne

LA MOBILITÉ

La mobilité des habitants de Nantes Métropole est plus élevée que dans les autres agglomérations observées. Quel que soit le périmètre considéré, les valeurs les plus élevées sont principalement relevées dans les secteurs centraux. Alors que la tendance nationale était plutôt à la baisse de la mobilité moyenne (Bordeaux Métropole faisant jusque-là figure d'exception dans les agglomérations de cette taille), celle-ci est en progression sur l'agglomération nantaise.

Cette hausse de la mobilité sur l'agglomération nantaise peut s'expliquer par la baisse du nombre d'immobiles, l'augmentation de la mobilité individuelle chez les seniors, ou encore le fort accroissement des déplacements réalisés à pied, notamment sur la période du midi.

Il est cependant difficile d'expliquer ce que traduit la forte valeur de mobilité observée sur la métropole nantaise par rapport aux autres territoires. S'agit-il d'un effet de rattrapage d'une mobilité légèrement inférieure dans l'agglomération nantaise ou d'un signal faible d'une modification plus durable des pratiques ?

Mobilité des habitants

| | Nantes Métropole | Bordeaux Métropole | Grenoble Alpes Métropole | Strasbourg Eurométropole | Toulouse Métropole |
|--|------------------|--------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|
| périmètre considéré | 24 communes | 27 communes | 25 communes | 28 communes | 70 communes |
| mobilité (population totale) | 3,85 | 3,67 | 3,66 | 3,55 | 3,64 |
| date de l'enquête et évolution de la mobilité depuis la précédente | 2015 ↗ | 2009 ↗ | 2010 ↘ | 2009 ↘ | 2013 ↘ |

source : Enquêtes déplacement

LES PARTS MODALES

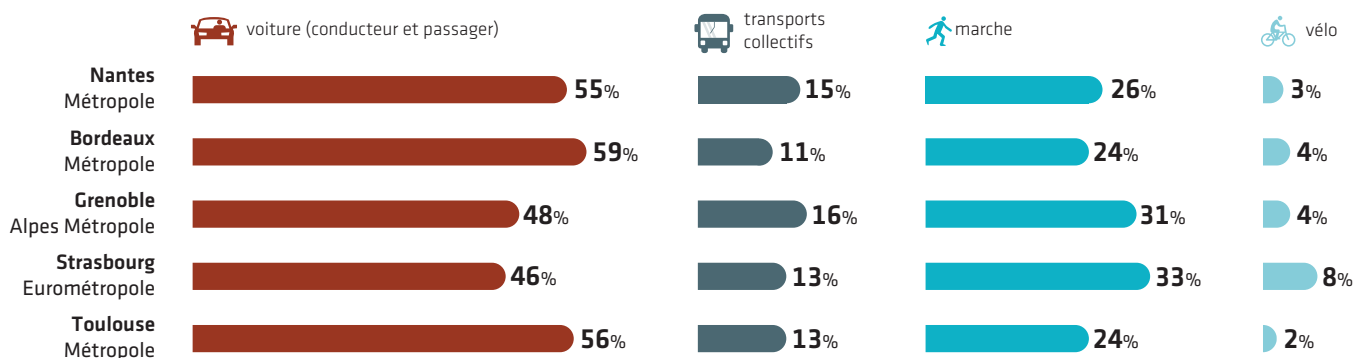
La part modale de la voiture sur l'agglomération nantaise, avec plus de 50 % d'utilisation (conducteur et passager), est similaire à ce qui a été observé dans les enquêtes de Bordeaux Métropole et Toulouse Métropole. Elle est toutefois nettement supérieure à celle des agglomérations de Grenoble et surtout de Strasbourg. Par ailleurs, les enquêtes font ressortir une diminution généralisée de la motorisation des ménages dans les secteurs les plus centraux.

L'usage de la voiture diminue partout au profit des modes alternatifs, principalement vers les transports collectifs et la marche à pied. La part modale des TC sur Nantes Métropole est plutôt élevée, se plaçant seconde, derrière l'agglomération grenobloise au sein du panel. L'efficacité des réseaux varie selon les territoires (de 3,8 voyageurs par kilomètre pour Bordeaux Métropole à 6,7 pour Strasbourg Eurométropole, et 4,8 pour Nantes Métropole).

Le vélo progresse, mais dans des ordres de grandeurs plus limités excepté sur Strasbourg Eurométropole qui se positionne loin devant en France : l'agglomération strasbourgeoise est également première en ce qui concerne la part modale de la marche, marquant la spécificité « modes actifs » de ce territoire.

Le ratio de linéaire cyclable par habitant met en avant le développement des infrastructures cyclables consenti selon la taille du territoire. Il varie là encore selon les territoires (de 0,73 mètre linéaire par habitant pour Grenoble Alpes Métropole à 1,18 pour Strasbourg Eurométropole, et 0,78 pour Nantes Métropole). Si le fait de disposer d'une offre importante ne peut que favoriser l'usage par les habitants, d'autres arguments sont donc également à prendre en compte pour développer de manière durable la pratique du vélo (maillage du réseau, services complémentaires dont stationnement, communication).

Répartition modale



source : Enquêtes déplacement

LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

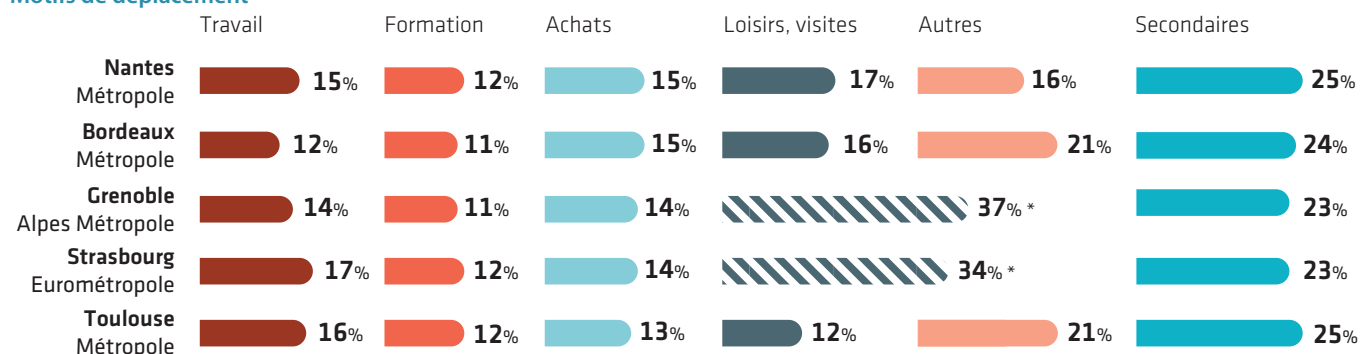
Pour faciliter la comparaison entre les différentes enquêtes, la représentation des différents motifs de déplacements a été harmonisée (dissociation entre déplacements en lien avec le domicile et les déplacements dits « secondaires » n'ayant pas de lien avec le domicile).

La répartition des motifs de déplacements est globalement similaire quelle que soit l'agglomération considérée. Les déplacements secondaires représentent, pour chaque agglomération, le quart des déplacements effectués par leurs habitants, indiquant des pratiques comparables. Celles-ci sont fortement influencées par les motifs contraints que sont le travail et la formation (entre 25 et 30 % des déplacements).

Les flux domicile-travail (Insee) montrent également que ces agglomérations possèdent des structures de flux comparables. Ainsi, environ 65 % des habitants travaillent dans leur métropole, 10 % quittent leur territoire, et 25 % des flux concernent des personnes extérieures à l'agglomération s'y rendant pour y travailler.

Les motifs contraints de déplacements influent directement sur les temporalités des déplacements. Très concentrés dans le temps, ils sont à l'origine de la congestion observée lors des heures de pointe sur les réseaux de transport.

Motifs de déplacement



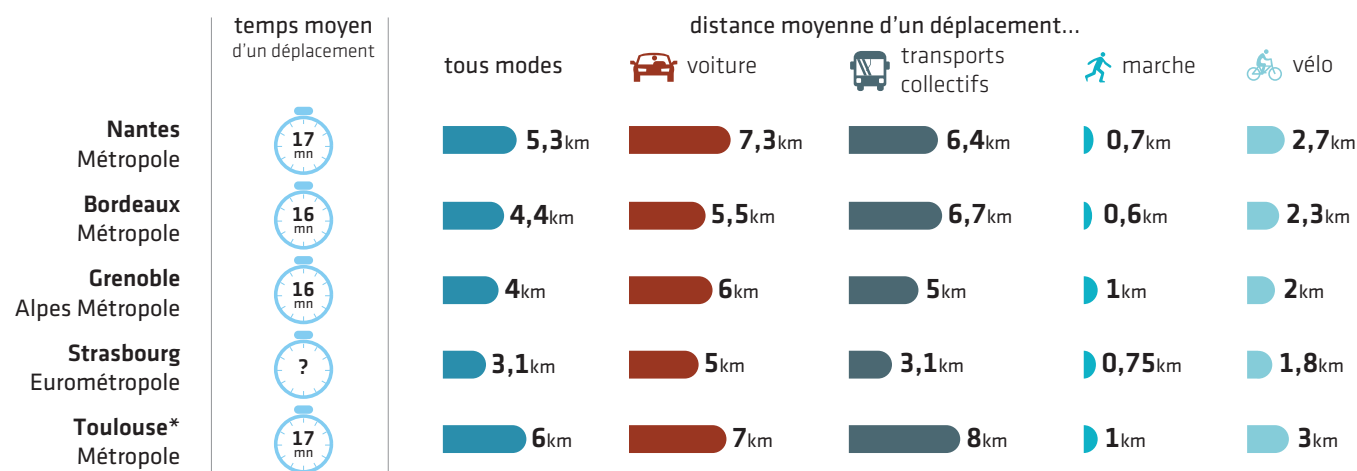
* pour ces deux agglomérations, le détail ne permettait pas de dissocier les motifs loisirs des autres motifs

source : Enquêtes déplacement

LES TEMPS ET DISTANCES

Légèrement supérieurs au quart d'heure, les temps moyens de déplacements sont similaires d'une agglomération à l'autre. Pour Nantes Métropole, la distance moyenne d'un déplacement est supérieure à ce qui est relevé sur les autres agglomérations, dûe essentiellement à la forte portée des déplacements réalisés en voiture. Grenoble Alpes Métropole, et surtout Strasbourg Eurométropole, ont des distances moyennes plus faibles sur l'ensemble des modes.

Temps et distances de déplacement



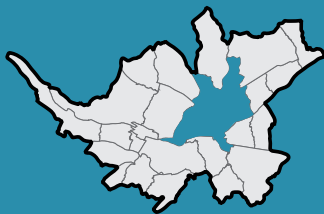
*Les valeurs données pour Toulouse prennent en compte l'ensemble des déplacements sur un périmètre plus large que la métropole toulousaine. Ces valeurs sont donc plus élevées.

source : Enquêtes déplacement

Les déplacements de proximité représentent une part importante des déplacements. Ainsi, sur la métropole nantaise, plus de la moitié des déplacements réalisés par ses habitants font moins de 3 km. Néanmoins, il y a un usage important de la voiture sur ces distances très courtes (23 % des déplacements de moins de 1 kilomètre sont effectués en voiture, 57 % sur les déplacements entre 1 et 3 kilomètres). En comparaison, sur les agglomérations bordelaise et toulousaine, la voiture représente 25 % des déplacements de moins de 1 km, mais plus de 65 % des déplacements de 1 à 3 km.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES AGGLOMÉRATIONS

Les informations ci-après rappellent les principales données socio-démographiques des différentes agglomérations constituant le panel retenu pour la comparaison. Les grandes caractéristiques des réseaux de transports collectifs urbains sont précisées, ainsi que les données disponibles concernant leur réseau cyclable, pouvant influencer sur les pratiques des habitants de chaque agglomération.



Nantes Métropole

24 communes
535 km²
602 900 habitants (1 130 hab. / km²)
328 100 emplois (610 emp. / km²)
1,27 = RATIO emplois / actifs occ.



Réseau TAN
60 lignes, 673 km
130 millions de voyageurs
V/K* = 4,8 R/D** = 37,0%
3 tramways & BHNS = 76% des voyages



470 km de linéaire cyclable
0,78 ml/habitant



Bordeaux Métropole

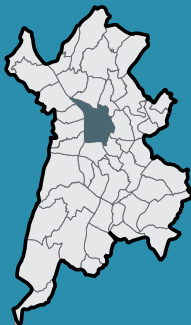
28 communes
578 km²
737 500 habitants (1 280 hab. / km²)
391 300 emplois (680 emp. / km²)
1,25 = RATIO emplois / actifs occ.



Réseau TBM
83 lignes, 1 192 km
126 millions de voyageurs
V/K = 3,8 R/D = 27,8%
3 tramways = 60% des voyages



650 km de linéaire cyclable
0,88 ml/habitant



Grenoble Alpes Métropole

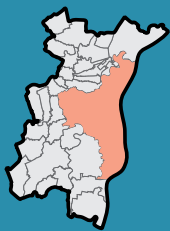
49 communes
543 km²
440 000 habitants (810 hab. / km²)
219 400 emplois (400 emp. / km²)
1,19 = RATIO emplois / actifs occ.



Réseau TAG
49 lignes, 408 km
81 millions de voyageurs
V/K = 4,8 R/D = 27,0%
5 tramways = 63% des voyages



320 km de linéaire cyclable
0,73 ml/habitant



Strasbourg Eurométropole

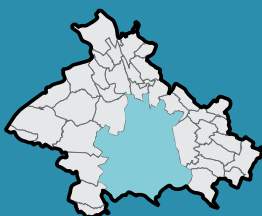
28 communes
316 km²
473 400 habitants (1 500 hab. / km²)
246 000 emplois (780 emp. / km²)
1,28 = RATIO emplois / actifs occ.



Réseau CTS
62 lignes, 611 km
120 millions de voyageurs
V/K = 6,7 R/D = 39,2%
6 tramways & 1 BHNS = 58%*** des voyages



560 km de linéaire cyclable
1,18 ml/habitant



Toulouse Métropole

37 communes
461 km²
725 100 habitants (1 570 hab. / km²)
429 800 emplois (930 emp. / km²)
1,35 = RATIO emplois / actifs occ.



Réseau Tisséo****
129 lignes, 1 262 km
175 millions de voyageurs
V/K = 4,6 R/D = 32,3%
2 métros & 1 tramway = 68% des voyages



560 km de linéaire cyclable
0,77 ml/habitant

source : Insee (RGP 2012), Cerema (panorama national des transports publics, données 2014)

*V/K : nombre de voyages divisé par les kilomètres parcourus (indicateur de performance du réseau)

** R/D : recettes divisées par les dépenses (indicateur de performance économique du réseau)

***part des voyages tramway uniquement

**** Syndicat mixte de transports, dépassant le périmètre de Toulouse Métropole (95 communes)

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